

Nahverkehrsplan Dortmund 2014



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Nahverkehrsplan Dortmund

Fortschreibung - 2014

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
61/3-2 ÖPNV-Planung

Der Nahverkehrsplan Dortmund 2014 im Internet:
www.nahverkehrsplan.dortmund.de

Impressum:

Herausgeber: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion: Burckhard Kahrmann (verantwortlich), Lothar Michaelis

Fotos (soweit nicht anders angegeben): Stadt Dortmund

zeichnerische Darstellungen und Idee für Titelblattgestaltung: Ralf Müllen

Verkehrslinienpläne: Bettina André

Titelblattgestaltung, Produktion und Druck: Dortmund-Agentur 10/2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	5
Vorwort	9
1 Leitgedanken	11
2 Rechtlicher Rahmen, Zuständigkeit und Aufgabenstellung	13
2.1 Neuer Rechtsrahmen – gesetzlicher Auftrag	13
2.2 Rolle des Aufgabenträgers	14
2.3 Aufgabe der Verkehrsunternehmen	15
2.4 Bestandsbetreuung / zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen	15
2.5 Integrierte Planung	17
2.6 Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren	18
2.7 Erarbeitungsprozess	18
3 Planungsgrundlagen	19
3.1 Definition ÖPNV	19
3.2 Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung	21
3.3 Belange nach dem ÖPNVG NRW	23
3.3.1 Belange in Ihrer Mobilität und sensorisch eingeschränkter Personen	23
3.3.2 Ältere Menschen	25
3.3.3 Belange von Frauen	25
3.3.4 Belange des Umweltschutzes	26
3.4 Barrierefreiheit im ÖPNV in Dortmund	27
3.4.1 Definition	27
3.4.2 Schwachstellenanalyse und Ansprüche	27
4 Leitbilder und Programme	30
4.1 Flächennutzungsplan Dortmund (2004)	30
4.2 Masterplan Mobilität (2004)	30
4.3 Handlungsprogramm Klimaschutz – Aktion „Dortmund - Klima ist heimspiel“ (2010)	31
4.4 Stadtbahnentwicklungskonzept (2008)	32
4.5 Gesamtverkehrsplanung IGVP NRW (2006)	33
4.6 Masterplan NRW der DB (2009)	33
4.7 ÖPNV-Planung und Regionalplanung in der Metropole Ruhr	33
4.8 Ziele des Landesentwicklungsplans 2013	34
4.9 Nahverkehrspläne des SPNV	35
4.9.1 Nahverkehrsplan des VRR	37
4.9.2 Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)	37

5	Siedlungs-/ Verkehrsstruktur, Nachfrage und künftige Entwicklung	38
5.1	Einzugsbereich, Einwohnerdichte	38
5.2	Wohnbevölkerung	40
5.3	Bevölkerungsprognose	41
5.4	Siedlungsstruktur und Verkehrsverflechtungen innerhalb Dortmunds	41
5.4.1	Siedlungsstruktur, Bevölkerung	41
5.4.2	Altersstruktur und -entwicklung	43
5.4.3	Nahwanderung	44
5.4.4	Entwicklung der Schülerzahlen	44
5.4.5	Erwerbstätige	45
5.4.6	Beschäftigte	46
5.5	Verkehrsstrukturen – Pendlerzahlen	47
5.5.1	Pkw-Dichte	47
5.5.2	Berufspendler	49
5.5.3	Ausbildungspendler	50
5.6	Mobilität und Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung	51
5.6.1	Wahl des Verkehrsmittels	51
5.6.2	Mobilitätseingeschränkte Personen	52
5.6.3	Zugangszeiten zum ÖPNV	52
5.6.4	Verteilung der Fahrausweisarten	53
5.7	Überörtliche Entwicklungen	54
5.8	Verkehrsmittelwahl in der jungen Generation	55
5.9	Allgemeine Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage	55
5.9.1	Trends für den ÖPNV in Dortmund	56
5.10	Fazit und Handlungserfordernisse	58
6	ÖPNV-Entwicklung seit 1998	59
6.1	Nachfrageentwicklung	59
6.2	Wesentliche Meilensteine der Angebotsentwicklung in Dortmund	60
6.2.1	Wesentliche Änderungen im Schienenverkehr	60
6.2.2	Wesentliche Änderungen im Busverkehr	62
6.3	Bedarfsverkehre	65
6.4	Fahrzeugentwicklung	65
6.4.1	Kommunaler Schienenverkehr	65
6.4.2	Busverkehr	66
7	Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb	68
7.1	Beschreibung der Netze und Betriebsleistungen	68
7.1.1	Teilsystem Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	68
7.1.2	Teilsystem kommunale Schiene	71
7.1.3	Teilsystem Bus	80
7.2	Zustandsbeschreibung und Bewertung der weiteren Infrastruktureinrichtungen	93
7.2.1	Haltestellen	93
7.2.1.1	Teilsystem Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	94
7.2.1.2	Teilsystem Stadtbahn	98
7.2.1.3	Teilsystem Bus	99

7.2.2	Verknüpfungspunkte	101
7.2.3	Parken und Reisen (P+R und B+R)	105
7.2.4	metropolradruhr	108
7.2.5	Betriebsleitsystem, Dynamische Fahrgastinformation	108
7.2.6	Betriebshöfe, Werkstätten	109
7.3	Fahrzeuge und Ausstattung	111
7.3.1	Teilsystem Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	111
7.3.2	Teilsystem Stadtbahn	112
7.3.3	Teilsystem Bus	113
7.4	Darstellung der differenzierten Betriebszeiten	114
7.4.1	Teilsystem Schienenpersonennahverkehr	114
7.4.2	Teilsystem Stadtbahn	115
7.4.3	Teilsystem Bus	115
7.4.4	Fahrdienst für Menschen mit Behinderungen	116
7.5	Information, Ticketkauf, Kundenbetreuung	116
7.5.1	Schienenpersonennahverkehr VRR, Eisenbahnverkehrsunternehmen	116
7.5.2	Lokale Verkehrsunternehmen	117
7.5.2.1	Ticketverkauf	117
7.5.2.2	Fahrgastinformation	118
7.5.2.3	Kundenforum	118
7.5.2.4	Zielgruppenspezifische Angebote	119
7.5.2.5	Service und Sicherheit	119
7.5.2.6	Personal im Kundenkontakt	120
7.6	Erschließung des Stadtgebietes	121
7.6.1	Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung	121
7.6.2	Siedlungsstruktur und ÖPNV-Angebot	123
7.6.3	Bewertung und Handlungsbedarf	124
7.7	Kundenzufriedenheit	126
7.7.1	VRR	126
7.7.2	DSW21	127
7.8	Ausreichende Verkehrsbedienung	127
8	Zielkonzept - Aufgaben und Ableitung von Maßnahmen	129
8.1	Grundsätze	129
8.1.1	Angebote weiter entwickeln	129
8.1.2	Hohes Niveau sichern	129
8.1.3	Bestand erhalten – vorhandenes Netz behutsam erweitern	130
8.1.4	Beschlüsse umsetzen, Anregungen aufgreifen	130
8.1.5	Nahverkehrsplan in Teilen fortschreiben	130
8.2	Ziele und Aufgaben zur Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes	130
8.2.1	Ziele	130
8.2.2	Planungsaufgaben und Handlungserfordernisse für Stadt Dortmund und die Verkehrsunternehmen	133
8.3	Maßnahmenkonzept	136
8.4	Maßnahmen im SPNV	136
8.4.1	Strecken - Linien - Haltepunkte	136
8.4.2	Weitere Stationsinfrastruktur	143
8.4.3	Fahrzeuge	143
8.4.4	Zusammenfassung	144

8.5	Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes	146
8.5.1	Maßnahmen des Korbes 1	146
8.5.2	Maßnahmen des Korbes 2	150
8.5.3	Maßnahmen des Korbes 3	151
8.5.4	Fahrzeuge	154
8.5.5	Leistungsangebot	154
8.6	H-Bahn	154
8.7	Maßnahmen Bus - System	155
8.7.1	Infrastruktur	155
8.7.2	Fahrzeuge	155
8.7.3	Leistungsangebot und Betrieb	156
8.8	Weitere Maßnahmen	157
8.8.1	Gesamtmobilität	157
8.8.2	Stationen	158
8.8.3	Kundeninformationen – Service – Vertrieb	161
8.9	Ausblick und weiteres Verfahren – Zusammenarbeit und Beteiligung	162
9	Qualitätsmanagementsystem im ÖSPV der Stadt Dortmund	163
9.1	Gesetzliche Grundlage	163
9.2	Definition, Aufgabe, Zielsetzung und Nutzen	164
9.3	Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses	165
10	Finanzierung des ÖPNV in Dortmund	168
10.1	Rechtliche Grundlagen	168
10.2	VRR-Finanzierungsmodell	169
11	Handlungsprogramm	172
11.1	Infrastrukturmaßnahmen	172
11.2	Fahrzeuge Bus	173
11.3	Fahrzeuge Stadtbahn	173
11.4	Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Kundenservice und Vertrieb	173
11.5	Unterhaltung und Erneuerung	173
11.6	Maßnahmen im Regionalverkehr VRR (nachrichtlich)	174
11.7	Marketing, Kommunikation, Information	174
11.8	Planungs- und Prüfaufträge	175
12	Ausblick	178
	Verzeichnis der Abbildungen	179
	Verzeichnis der Tabellen	180
	Verzeichnis der Karten	181
	Anhang	182

Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger,

täglich benutzen mehr als 600.000 Fahrgäste in Dortmund den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und entscheiden sich damit für die umweltfreundliche Variante des motorisierten Individualverkehrs. Zahlreiche Verkehrsunternehmen, überwiegend DSW21 und mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) führen den Verkehr durch und legen im Jahr mit ihren Fahrzeugen mehr als 23 Mio. km zurück. Während die betrieblichen Planungen bei den Verkehrsunternehmen liegen, gestaltet die Stadt eigenständig und aus übergeordneter kommunaler Sicht ihre Nahverkehrsplanung.

Mit diesem Nahverkehrsplan (NVP) legt die Verwaltung die Fortschreibung des NVP aus dem Jahr 1997 vor. Viele Zielvorstellungen und Maßnahmenvorschläge des ersten Nahverkehrsplans sind in den vergangenen Jahren verwirklicht worden. Die Qualität des Angebotes wurde sowohl in betrieblicher Hinsicht, als auch bei den Anlagen und Fahrzeugen gesteigert. 14% zusätzliche fahrplanmäßige Leistungen werden heute gegenüber 1997 angeboten. Die Fahrgäste haben die neuen Möglichkeiten genutzt, was in dem Fahrgastzuwachs von knapp 30% seit 1997 zum Ausdruck kommt.

Parallel dazu hat sich Dortmund in dieser Zeit stark verändert. Der Umbau der Dortmunder Wirtschaft und seine Folgen für die Menschen haben auch Auswirkungen auf Verkehrsmittelwahl und Mobilität. Die Stadt hat neben der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und mit der Erarbeitung und Fortschreibung zahlreicher themenorientierter und teilräumlicher Konzepte darauf reagiert und Entwicklungen gesteuert.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass der aus 1997 stammende Nahverkehrsplan die vorhandene ÖPNV-Situation nur noch unvollständig abbildet. Entwicklungsperspektiven werden in der nun vorliegenden Fortschreibung des NVP auf der Grundlage einer aktuellen Bestandsaufnahme und vor dem Hintergrund neuer Entwicklungsziele aktualisiert und für die Zukunft fortgeschrieben.

Der aktuelle Nahverkehrsplan greift deshalb absehbare Veränderungen auf und geht auf neue Ansprüche an die verkehrliche Erschließung und Bedienung des Stadtgebietes ein. Der erkennbare Wandel der Altersstruktur wird unter dem Aspekt der Verkehrsmittelwahl beleuchtet. Ein verändertes Freizeitverhalten der Bevölkerung sowie gestiegene ökologische Ansprüche führen zu weiteren verkehrsplanerischen Herausforderungen, die der neue NVP beachtet.

Zunehmende Bedeutung erlangen aber auch Fragen der kostengünstigen Erstellung und der finanziellen Sicherung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes. Zudem zwingen die beihilfe- und vergaberechtlichen Regelungen der EU-Verordnungen und des Personenbeförderungsrechts die Aufgabenträger zu einer transparenten Darstellung ihrer ÖPNV-Finanzierung. Und schließlich sind die Kommunen aufgrund rückläufiger Zuweisungen öffentlicher Mittel für den ÖPNV noch mehr als früher gezwungen, das betriebliche Leistungsangebot wirtschaftlich zu gestalten und anzupassen, die Infrastruktur auf hohem Qualitätsniveau zu erhalten und die Netze bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Der NVP als zentrales Instrument der Stadt als Aufgabenträgerin formuliert hierfür die Rahmenbedingungen.

Die Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplans sollen gewährleisten, dass die große Attraktivität des ÖPNV in der Stadt Dortmund erhalten bleibt und im Rahmen der absehbaren finanziellen Spielräume ausgebaut werden kann. Gleichzeitig integriert und harmonisiert der NVP die unterschiedlichen Aktivitäten benachbarter Aufgabenträger zum Wohle eines lückenlosen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung. Damit stellt der NVP den Rahmen für die weitere Entwicklung des ÖPNV in Dortmund dar. Er

- liefert die planerische Grundlage für den Erhalt und die Finanzierung des ÖPNV,
- ist die Voraussetzung für die Konzessionierung von Linienverkehren,
- schafft die Grundlage für eine rechtskonforme Beauftragung der Verkehrsunternehmen,
- gibt Perspektiven für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Dortmund und stärkt damit die Potenziale nachhaltiger Mobilität,
- trägt als Teilplan ÖPNV zu Stadtentwicklung und Stadtgestaltung bei.

Um die unterschiedlichen Interessen von Bürgern und Fahrgästen, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, Verbänden, Umlandgemeinden und nicht zuletzt den Dortmunder politischen Gremien aufzunehmen, ist mit der Aufstellung des Nahverkehrsplans Dortmund 2014 ein intensiver Beteiligungsprozess einher gegangen. Unter anderem aus diesem dialogorientierten Erarbeitungsprozess mit größtmöglicher Transparenz erhält der Dortmunder Nahverkehrsplan seine Legitimität.

Der Rat der Stadt hat den Nahverkehrsplan am 15. Mai 2014 beschlossen. Der NVP kann nach fünf Jahren fortgeschrieben werden, wenn dazu der Bedarf besteht.



Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

1 Leitgedanken

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen das sich über Jahrhunderte verändert und entwickelt hat. Mobilität ist Antrieb für Freizügigkeit und Fortschritt und kann Voraussetzung für soziale Beweglichkeit und Aufstieg sein. Die Beweglichkeit und Ortsveränderung von Personen, Waren oder Gütern ist damit existentieller Bestandteil einer zukunftsfähigen, arbeitsteiligen Wirtschaft und Gesellschaft.

Der Begriff der Mobilität ist aber nicht nur positiv besetzt. Freiheit der Mobilität, insbesondere die automobile Freiheit hat ihre Grenzen da, wo sie die Freiheit anderer beeinträchtigt. Die Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Dortmund setzt deshalb darauf, automobile Mobilität stadtverträglich zu gestalten und gleichzeitig durch das Angebot eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems vielen Einwohnern zu ermöglichen, sich auch ohne Autobesitz oder –nutzung, ausreichend frei in ihrer Mobilitätsausübung zu fühlen.

An dieser Stelle setzt der Dortmunder Nahverkehrsplan an.

Die kommunale Aufgabe der **Daseinsvorsorge** umfasst auch die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr. Es gehört deshalb zu den Obliegenheiten der Stadt, festzulegen, was vor dem Hintergrund vorhandener Strukturen und Entwicklungen eine ausreichende Verkehrsbedienung darstellt. Dabei sind Aspekte wie die Versorgung der Allgemeinheit, soziale Belange, Verkehrsentlastung, Umweltschutz, landesplanerische Festlegungen, Bedarf und potenzielle Nachfrage, Verkehrsbedienung und Infrastruktur in die Entscheidungen einzubeziehen.

Im Einzelnen ist die Definition, was Daseinsvorsorge im ÖPNV bedeutet, schrittweise zu entwickeln. Auf der Grundlage des bestehenden Angebots werden in einem Diskurs mit der Bürgerschaft, den Verkehrsunternehmen und der Verwaltung neue Elemente entwickelt und alte überprüft. Daraus ergibt sich in der Gesamtschau ein Konzept, das als Ergebnis eines Abwägungsprozesses von den politischen Entscheidungsträgern beschlossen wird.

Diese Aufgabe übernimmt der Nahverkehrsplan (NVP).

Stadtgestaltung ist in der Vergangenheit sehr wesentlich durch die Entwicklung von Verkehrsmitteln bestimmt worden. Die Entwicklung der Mobilität und die Geschichte der Verkehrsmittel haben auch die Stadtgeschichte geprägt. Seit dem Beginn der Industrialisierung und verstärkt im Zuge des Wiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg wurde die Verkehrsplanung sogar zum bestimmenden Element der Struktur und Anlage vieler Städte, so auch Dortmunds. Das öffentliche Verkehrssystem zeigt sich darin auf vielfältige Weise: Durch gebaute Strukturen, wie Bahnhöfe und Haltestellen, Schienenwege, Fahrleitungen, Nebenanlagen und die Fahrzeuge selbst, kann der ÖPNV Zeichen setzen und vorhandene Gestaltqualitäten im Stadtbild positiv unterstützen.

So verstanden ist der ÖPNV mehr als Personentransport und Fahrausweisverkauf. Durch seine alltägliche und offensichtliche Anwesenheit im Stadtbild kann die Qualität des ÖPNV zu einem prägenden Element städtischen Lebens werden.

Hier wird der Nahverkehrsplan Beispiele nennen.

ÖPNV als unverzichtbarer Bestandteil unserer **Lebens- und Mobilitätskultur** hat für alle Menschen gut zugängliche und leicht benutzbare öffentliche Verkehrsmittel anzubieten. Menschen mit Behinderungen haben dazu nicht nur normierte Rechte sondern auch einen individuellen Anspruch. Mobilitätsangebote ohne Erschwernis und ohne fremde Hilfe zu nutzen, ist eine wesentliche Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe aller am Leben der Gesellschaft.

Die wachsende Zahl älterer Menschen und deren veränderte Einstellung zu Aktivitäten und Lebensinhalten im Alter bedürfen weiterentwickelter Angebote öffentlicher Dienstleistungen. Der Wandel weg von Versorgung und Betreuung hin zu Selbstbestimmung und Eigeninitiative soll als Leitbild für die Gestaltung der Mobilitätsangebote im ÖPNV gelten.

Diese Belange werden im NVP besonders berücksichtigt.

ÖPNV ist neben Fahrradfahren und zu Fuß gehen Teil des **Umweltverbundes** im Verkehrs- und Transportwesen und damit der wichtigste Teil nachhaltiger Mobilität. Er ist aber nicht per se umweltfreundlich. Deshalb muss gleichzeitig gewährleistet sein, dass die Verkehrsunternehmen ihre Fahrzeuge, Antriebe, Betriebsstoffe, Energieversorgung und -umwandlung, Werkstattmanagement und andere Komponenten streng unter Umweltgesichtspunkten optimieren. Gleichzeitig muss der Aufgabenträger sicherstellen, dass dem ÖPNV Fahrwege und Haltestellen zur Verfügung stehen, deren Benutzung weitgehend einen ungehinderten, möglichst mit Vorrang versehenen Betrieb ermöglicht.

Unter diesen Aspekten leistet eine hohe ÖPNV-Nutzung in einem konsequent umweltfreundlichen ÖPNV-System einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung des Klimas und der Luftgüte.

Der NVP unterstützt die Verkehrsunternehmen in ihren Anstrengungen zu mehr Umweltschutz.

Mit der Novellierung zum 1. Januar 2013 wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an die EU-Verordnung (VO (EG) Nr. 1370/2007) angepasst. Mit diesem **rechtlichen Hintergrund** sind die Festlegungen des NVP, die derzeitige Auferlegung der betrieblichen Leistungen an die Verkehrsunternehmen und die zugehörigen Finanzierungsvereinbarungen durch die einschlägigen Rechtsnormen und entsprechende Beschlüsse des Rates in vergaberechtlicher und beihilferechtlicher Hinsicht hinreichend abgesichert.

Der NVP dient auch der Konkretisierung des betrieblichen Angebotes der das Stadtgebiet Dortmund bedienenden Verkehrsunternehmen i. S. der Anforderung an eine ausreichende Bedienung.

2 Rechtlicher Rahmen, Zuständigkeit und Aufgabenstellung

2.1 Neuer Rechtsrahmen – gesetzlicher Auftrag

Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Deutschland wird von der Gesetzgebung auf drei Ebenen bestimmt:

- dem europäischen Gemeinschaftsrecht (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007)),
- dem Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 02.12.2012),
- und dem Landesrecht NRW (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, ÖPNVG NRW, zuletzt geändert am 04.12.2012).

Ausgangspunkt für die Neuorganisation sowie die Finanzierungs- und Vergabepraxis im deutschen ÖPNV ist die VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007. Diese Verordnung ist mit dem Personenbeförderungsgesetz in bundesdeutsches Recht umgesetzt worden. Insofern berücksichtigt der Nahverkehrsplan durch die Erfüllung der Anforderungen des novellierten, deutschen Personenbeförderungsgesetzes auch die europäische Gesetzgebung.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) stellt als Bundesgesetz den rechtlichen Rahmen zur Beförderung von Personen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr her. Es weist explizit auf die Verpflichtung zu einer integrierten und wirtschaftlichen Gestaltung des ÖPNV hin und betont die Bedeutung des Nahverkehrsplanes. Im Rahmen dieser Planaufstellung sind auch die z. T. gegensätzlichen Interessen der Planungsbeteiligten über eine „sachgerechte“ Ausgestaltung des ÖPNV abzuwägen und auszugleichen.

Die Novelle des PBefG, die am 1. Januar 2013 in Kraft getreten ist, schreibt in § 8 (3) den von den Ländern benannten Behörden (in NRW den Kreisen und kreisfreien Städten) die Aufgabe zu, als Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen. Der Aufgabenträger, also die Stadt Dortmund, hat in dieser Rolle die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität und Barrierefreiheit sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen zu definieren. Der Bundesgesetzgeber hält dafür den Nahverkehrsplan für ein geeignetes Instrument.

Die eigentlichen Anforderungen an Eigenschaften, Merkmale und Standards der Leistungsangebote im Hinblick auf die Linienwege und Haltestellen, an Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, an fahrplanmäßigen Verknüpfungen und an die Barrierefreiheit sowie an Fahrzeuge und Vertriebswege, die der Aufgabenträger vom Erbringer der Verkehrsleistungen erwartet, sind wesentlich für die Gestaltung des Angebotes und müssen deshalb vom Aufgabenträger konkret dargelegt werden. Sie definieren die „im öffentlichen Interesse erforderliche ausreichende Verkehrsbedienung“.

Die Festlegung der so beschriebenen ÖPNV-Verkehrsleistungen erhält ihre Verbindlichkeit durch den Beschluss des Rates der Stadt Dortmund über den Nahverkehrsplan. Dies hat Bedeutung gegenüber Dritten bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre sowie bei der Vergabe von Verkehrsleistungen.

Das novellierte PBefG schreibt weiterhin vor, dass im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder in Bezug auf Hörfähigkeit und Sehkraft (sensorisch) eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen sind, mit dem Ziel, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei zu gestalten. Diese Frist gilt allerdings nicht, wenn Ausnahmen im NVP konkret benannt und begründet werden. Darüber hinaus kann das Land gem. § 62 (2) PBefG, soweit dies nachweislich aus

technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, den genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Von dieser Möglichkeit hat das Land bis zum Beschluss über den NVP noch nicht Gebrauch gemacht. Angesichts der Kurzfristigkeit dieser gesetzlichen Forderung kann die konzeptionelle Konkretisierung von Einzelmaßnahmen nicht in diesem NVP sondern erst in einem zugehörigen Fachbeitrag im Nachgang erfolgen.

2.2 Rolle des Aufgabenträgers

Mit der Verabschiedung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW - hat das Land im März 1995¹ einen wichtigen Schritt zur Neuorganisation der Zuständigkeiten und der finanziellen Rahmenbedingungen des regionalen und kommunalen Öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen vollzogen, in dem es festgelegt hat, dass Kreise und kreisfreie Städte, also auch die Stadt Dortmund, Aufgabenträger des ÖPNV werden. In dieser Rolle haben sie jeweils „zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV“ gem. § 8 (1) ÖPNVG NW einen Nahverkehrsplan aufzustellen (Pflichtaufgabe). Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen zu sichern, das den bereits bestehenden und den noch zu erwartenden verkehrlichen Verflechtungen entspricht.

Im Nahverkehrsplan sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung gem. § 8 (1) ÖPNVG NW die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben.

Dieser Nahverkehrsplan gibt eine Perspektive für die zukünftige Festlegung von Qualitätsstandards für ÖPNV-Leistungen. Qualität dient zuallererst dem Kunden, der sich aufgrund positiver oder negativer Erfahrungen bei der Benutzung verschiedener Verkehrsmittel (Motorisierter Individualverkehr (MIV), Rad, Fußweg) für den zurückzulegenden Weg persönlich jeweils für das für ihn als sinnvoll angesehene Verkehrsmittel entscheidet. Hierzu ist die (sowohl objektiv vorgefundene als auch subjektiv empfundene) Qualität dieses Verkehrsmittels von entscheidender Bedeutung. Deshalb ist es neben der Kundenbindung das Ziel der Qualitätserfassung und Sicherung, mehr Kunden zu einer Entscheidung für das öffentliche Verkehrsmittel zu gewinnen. Die Vereinbarung von Qualitätsstandards mit den bedienenden Verkehrsunternehmen erfolgt im Nachgang zum Beschluss über den NVP in einem eigenen Fachbeitrag durch den Aufgabenträger.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen, Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sind anzuhören. Ihre Interessen sind unter Berücksichtigung der Vorgaben des PBefG sowie dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

¹ zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Dezember 2012, Gesetz- und Verordnungsblatt (GV. NRW.) Ausgabe 2012 Nr. 36 vom 14.12.2012 Seite 633 bis 640

Gemäß § 2 Absatz (9) ÖPNVG NRW ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.

Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben. Am 26. November 2009 hat der Rat der Stadt den Aufstellungsbeschluss für einen neuen Nahverkehrsplan gefasst und die Verwaltung beauftragt, „den Nahverkehrsplan aus dem Jahre 1997 gemäß § 9 Absatz (5) ÖPNVG NRW zu überprüfen und fortzuschreiben.“ Das von der Stadt Dortmund praktizierte Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren (s. Kap. 2.6 und 2.7) gewährleisten den vom Land geforderten Partizipationsprozess.

2.3 Aufgabe der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen haben die Aufgabe, den Öffentlichen Nahverkehr im Bedienungsgebiet sicher, wirtschaftlich, leistungsfähig und in nachhaltigen Abläufen zu betreiben. In Dortmund werden z. Z. 98 % der Betriebsleistungen von der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21) erbracht.

Weitere sieben Unternehmen betreiben in Dortmund einzelne Linien, die über die Stadtgrenze von außen auf Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet geführt werden. Es sind dies

- Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA),
 - Hagener Straßenbahn AG (HST),
 - Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH (HCR),
 - Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER),
 - Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH (VKU),
 - Vestische Straßenbahn GmbH (VEST)
- sowie als Rechtsnachfolgerin der Bundesbusunternehmen
- DB BAHN Westfalenbus/ BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS).

Der Landesgesetzgeber schreibt die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans vor. Diese Verkehrsunternehmen, die im Aufgabenträgergebiet eine Liniengenehmigung besitzen und deren unternehmerische Verkehrsinteressen folglich auch vom Dortmunder NVP berührt werden, wurden deshalb beteiligt.

2.4 Bestandsbetreuung / zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 13.03.2008 einen Beschluss zur Konkretisierung des Betrauungsaktes im Rahmen der Finanzierung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (Bus und kommunale Schienenverkehrsmittel) im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gefasst. Danach wird:

- „1. der Grundsatzbeschluss vom 15.12.2005 zur Betrauung der das Dortmunder Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen, insbesondere DSW21, mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) gemäß der Anlage zu dieser Beschlussvorlage konkretisiert.
2. der Ratsbeschluss vom 31.01.2002 („Sicherung der Qualitätsstandards im ÖPNV“) bekräftigt. Der Rat der Stadt fordert DSW21 auf, weiterhin qualitativ hochwertige, leistungsfähige und preiswürdige Verkehrsleistungen zu erbringen. Die Bemühungen von DSW21 um eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit werden begrüßt. Dabei erwartet der Rat der Stadt den Erhalt der betrieblichen Geltung des Spartentarifvertrages Nahverkehrsbetriebe NRW (TV-N NRW)

nach Ablauf der Anwendungsvereinbarung (31.12.2009) für die Dauer der Geltung der Betrauung von DSW21 (bis zum 31.12.2018).“²

Am 31.01.2002 hatte der Rat der Stadt Dortmund die grundsätzliche Bereitschaft erklärt, an der Partnerschaft mit DSW21 als Erbringer der Verkehrsleistungen in Dortmund festhalten zu wollen. Als vorrangige Ziele wurden u. a. der Ausbau und die Optimierung eines attraktiven Nahverkehrs angesehen. Gleichzeitig wurde die Wichtigkeit einer wettbewerbsfähigen Unternehmensentwicklung von DSW21 bekundet.³

Die benachbarten Gebietskörperschaften, haben in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger ähnliche Betrauungsbeschlüsse gefasst.

Als übertragene Aufgaben zählt der Beschluss der Stadt Dortmund u. a. auf:

1. Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur,
2. Erbringung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehreleistungen,
3. Vorhaltung von verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards,
4. Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten sowie
5. sozialpolitische Verpflichtungen.

Ob und in welcher Weise die Beauftragung der Verkehrsunternehmen nach dem 31.12.2018 erfolgen soll, muss die Stadt als Aufgabenträgerin spätestens bis zum Jahr 2016 entschieden haben. In jedem Falle, ob Direktvergabe oder Ausschreibung, bildet der vom Rat der Stadt Dortmund beschlossene NVP die Grundlage der Leistungsbeschreibung. Die Leistungsbeschreibung wird im NVP umfassend und präzise dargestellt, damit die Stadt Dortmund auch diejenige Leistung erhält, die sie für ihre Bürger bestellt und erwartet.

Deshalb wird das gesamte Verkehrsangebot, das von den Verkehrsunternehmen (VU) auf Dortmunder Stadtgebiet erbracht wird, dargestellt und fungiert (neben dem Transparenzbericht nach Art. 7 (1) VO (EG) Nr. 1370/2007 als Vorgabe für die „ausreichende Bedienung“. Diese Anforderungen erfüllt der NVP durch eine ausführliche Bestandsbeschreibung, in Form von Liniennetzplänen sowie kompletten Linienübersichten, aus denen die derzeitige Bedienung nach Taktangebot und Bedienungszeiten zu entnehmen ist. Darüber hinaus erfolgen Festlegungen zu:

- dem Fahrzeugeinsatz und der Entwicklung des Fuhrparks,
- den allgemeinen Absichten für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- konkreten Zielvorstellungen über Bedienungs- und Qualitätsstandards,
- Infrastrukturerhalt und Infrastrukturentwicklung sowie
- den finanziellen Rahmenbedingungen und Organisationsformen
- der Selbsterbringungsquote.

Damit formuliert der Aufgabenträger auch Perspektiven für die Entwicklung und Umsetzung von zuvor definierten Zielsetzungen (Kapitel 8.2) im ÖPNV.

Des Weiteren werden im Handlungskonzept (Kap. 11) Aufträge an Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger formuliert, die in zusätzliche (erweiterte) Leistungen münden können, die von den das Gebiet des Aufgabenträgers bedienenden VU zukünftig erbracht werden müssen. Damit hieraus Sollvorgaben für eine zukünftige Bedienung definiert werden, bedarf es erneuter formaler Entscheidungen, die als Fortschreibung des

² Niederschrift über die 31. Sitzung des Rates der Stadt Dortmund am 13.03.2008, Tagesordnungspunkt 10.2 Konkretisierung des Betrauungsaktes im Rahmen der ÖSPV-Finanzierung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) (Drucksache Nr.: 11013-08)

³ Niederschrift über die 23. Sitzung des Rates der Stadt Dortmund am 31.01.2002, Tagesordnungspunkt 3.13 Sicherung der Qualitätsstandards im ÖPNV (ohne Drucksachen Nr.)

NVP vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen werden müssen. Leistungsmehrungen führen in der Regel zu Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen.

Alle nach dem Beschluss über den NVP eintretenden wesentlichen Abweichungen, Änderungen oder Weiterentwicklungen müssen mit der Genauigkeit beschrieben und begründet werden, die dieser NVP vorgibt. Deshalb sind solche Veränderungen in der gleichen Form als Teilfortschreibung des NVP zu behandeln. Das der Beschlussfassung vorangehende Verfahren hat sich nach dem Umfang der Änderungen bzw. Ergänzungen zu richten und kann in aller Regel deutlich weniger umfangreich ausfallen, wie bei dieser Fortschreibung des NVP.

2.5 Integrierte Planung

Mit dem Auftrag zur Erstellung eines Nahverkehrsplans hat der Gesetzgeber einen sektoralen Plan für den ÖPNV eingeführt. Die Planung des ÖPNV muss auf Seiten der Stadt aber im Sinne einer integrierten Gesamtverkehrsplanung auch die Planungen für andere Verkehrsmittel und -teilnehmer einbeziehen und Angebote an deren Schnittstellen, wie z.B. Parken und Reisen (P+R), metropolradruhr oder die neuen Angebote des Autoteilens (car2go, Quicar) berücksichtigen. Dazu sind auf der Grundlage einer gemeinsamen Datenbasis übergeordnete Zielvorstellungen zur Entwicklung des Gesamtverkehrs notwendig. Solche Zielvorstellungen wurden z. B. im Jahre 2004 im Masterplan Mobilität formuliert.

Eine ÖPNV-Planung kann sich heute nicht mehr nur auf die Gestaltung der Infrastruktur und der betrieblichen Abläufe konzentrieren, sondern muss gleichzeitig berücksichtigen, dass die Nutzung des ÖPNV auch von der Informiertheit und der persönlichen Einstellung der Bürger gegenüber dem ÖPNV abhängig ist. Dementsprechend sind auch die Bereiche Information und Marketing in die Planung und Gestaltung des ÖPNV einzubeziehen.

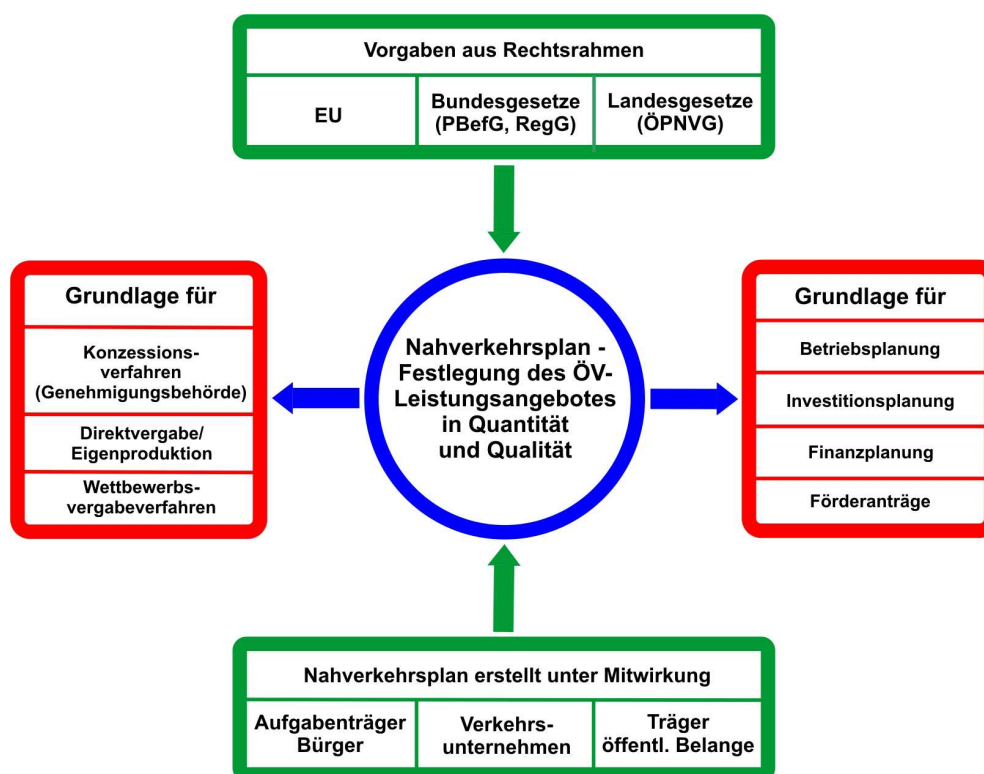


Abb. 1 Aufgaben des Nahverkehrsplans

Ebenso ist es geboten, die Bereiche von ÖPNV und SPNV – trotz der Trennung der Zuständigkeiten bei Stadt und VRR – gemeinsam zu betrachten, weil

- der Schienen-Regionalverkehr mit seinen 16 S-, RE- und RB-Linien sowie 44 Stationen in Dortmund eine wichtige innerörtliche Erschließungsaufgabe hat und mit dem kommunalen Nahverkehr räumlich und zeitlich verknüpft werden muss, um ein einheitliches und abgestimmtes Angebot zu bilden und
- der Nahverkehrsplan Dortmund mit der Integrierten Nahverkehrsplanung des Landes und dem Nahverkehrsplan (SPNV) des VRR in einer Art Gegenstromprinzip abzustimmen ist.

Daher muss der betrachtete Raum trotz der rechtlichen Beschränkung auf das Stadtgebiet in seinen inhaltlichen Aussagen übergreifend gefasst werden. Der Landesgesetzgeber hat deshalb auch in § 8 (2) ÖPNVG festgelegt, dass die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, in der kommunalen Nahverkehrsplanung zu beachten sind. Alle Aussagen zum Angebot des VRR und dessen Weiterentwicklung werden in diesem Nahverkehrsplan „nachrichtlich“ übernommen, weil die formale Zuständigkeit für den SPNV beim Zweckverband VRR liegt.

2.6 Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind auch im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs ein Themenfeld unterschiedlicher gesellschaftlicher Positionen. Um langfristig notwendige Planungen trotz gegenteiliger Auffassungen, Einstellungen und Interessen im Konsens zur Entscheidungsreife zu bringen, haben sich Beteiligungsverfahren in Form kooperativer Planungsprozesse mit begleitenden Veranstaltungen unter Mitwirkung der Bürger und Betroffenen sowie der Fachleute und Verbände der städtischen Mobilitätsplanung in der öffentlichen Verwaltung bewährt.

Der Planungsprozess für den Nahverkehrsplan Dortmund 2014 umfasste die drei Ebenen:

- Arbeitskreis Nahverkehrsplan unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen,
- die verwaltungsinterne Vorbereitungsgruppe und
- öffentliche Vortragsveranstaltungen „Nahverkehrsplan im Dialog“ in den Stadtbezirken und mit den sachberührten Verbänden.

Er bezieht darüber hinaus das Internet als Kommunikationsplattform mit einer eigenen E-Mail-Adresse (nahverkehrsplan@dortmund.de) ein. Auskünfte und Hinweise zu Aufstellungsverfahren, Inhalten und Terminen finden sich auch auf dem Internetauftritt www.nahverkehrsplan.dortmund.de.

2.7 Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans vollzog sich unter Beteiligung der im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs tätigen gesellschaftlichen Gruppen. In insgesamt 13 Veranstaltungen wurden die Bürger in den Stadtbezirken sowie Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, Organisationen und öffentlichen Einrichtungen zunächst über das Aufstellungsverfahren, Ziele und allgemeine Inhalte des Nahverkehrsplans informiert.

Der Arbeitsprozess hat sich über einen längeren Zeitraum erstreckt. Neben den Arbeitskreissitzungen hat es eine öffentliche Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung sowie drei öffentliche Diskussionsabende gegeben.

Die betrauten Verkehrsunternehmen haben, wie es das ÖPNVG NRW vorsieht, bei der Aufstellung des NVP mitgewirkt, die benachbarten Kreise und kreisfreien Städte wurden beteiligt.

3 Planungsgrundlagen

3.1 Definition ÖPNV

Eine einheitliche und allgemeinverbindliche Definition des Begriffs "öffentlicher Personennahverkehr" liegt weder in der Literatur, noch in der Praxis vor. Im Rahmen des Nahverkehrsplans gilt als öffentlicher Personenverkehr (ÖV) die auf der Grundlage gesetzlicher Rahmenbedingungen (PBefG), insbesondere durch Konzessionen geregelte (= öffentliche) Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln, die jedermann zugänglich sind, im Linienbetrieb gem. § 42 PBefG. Betreiber sind öffentliche und private Verkehrsunternehmen.

Abzugrenzen ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) vom öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV). Um Nahverkehr handelt es sich nach § 8 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), wenn die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite von 50 km oder die gesamte Reisezeit von 1 Stunde nicht überschreitet. Insofern zählen nicht nur die Stadt- und Vorortverkehre, sondern auch der Regionalverkehr dazu.

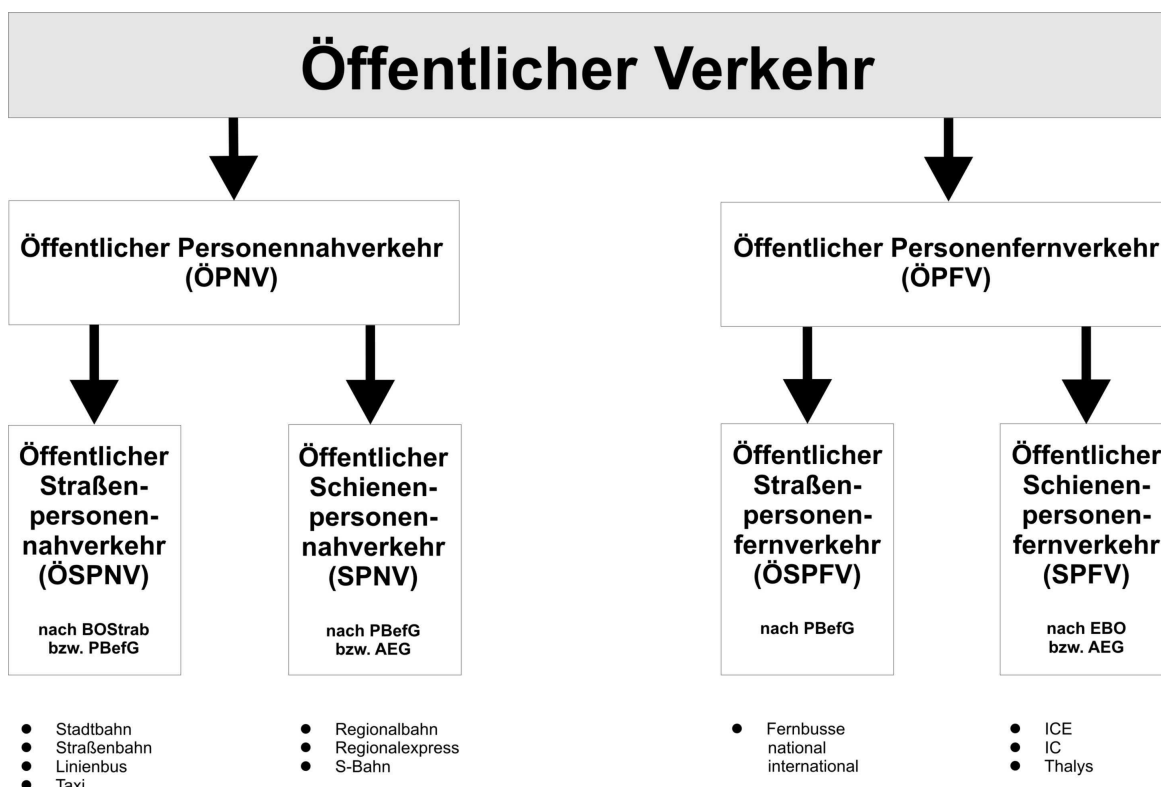


Abb. 2 Definition Öffentlicher Personenverkehr

Legt man die gesetzliche Definition des Begriffs "Nahverkehr" zugrunde, so ergibt sich aus Reiseweite und Reisezeit derjenige räumliche Bereich, für den im Nahverkehrsplan Dortmund Aussagen zum öffentlichen Verkehr gemacht werden müssen. Danach spannt sich die bediente Fläche etwa zwischen den Städten Düsseldorf, Neubeckum (Bielefeld), Münster und Lüdenscheid auf (s. Abb. 3 Öffentlicher Personennahverkehr – Umkreis 50 km um Dortmund). Alles darüber hinaus ist Öffentlicher Personenfernverkehr.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

3 Planungsrundlagen

In diesem Nahverkehrsplan wird nicht zwischen Straßenbahnen⁴ und Stadtbahnen unterschieden. Der Begriff „Stadtbahn“ wird in diesem NVP für alle Dortmunder Schienenfahrzeuge verwendet, die unabhängig im Tunnel oder auf eigenem Bahnkörper fahren oder sich mit dem Individualverkehr den Straßenraum teilen. Das sind sowohl die hochflurigen B-Wagen, als auch die Niederflurwagen auf der Ost-West-Strecke, die jeweils unterschiedlich ausgestattet sind. Dementsprechend wird auch vom „Stadtbahnssystem“ gesprochen, wenn diese Fahrzeuge und die zugehörige Infrastruktur gemeint sind.

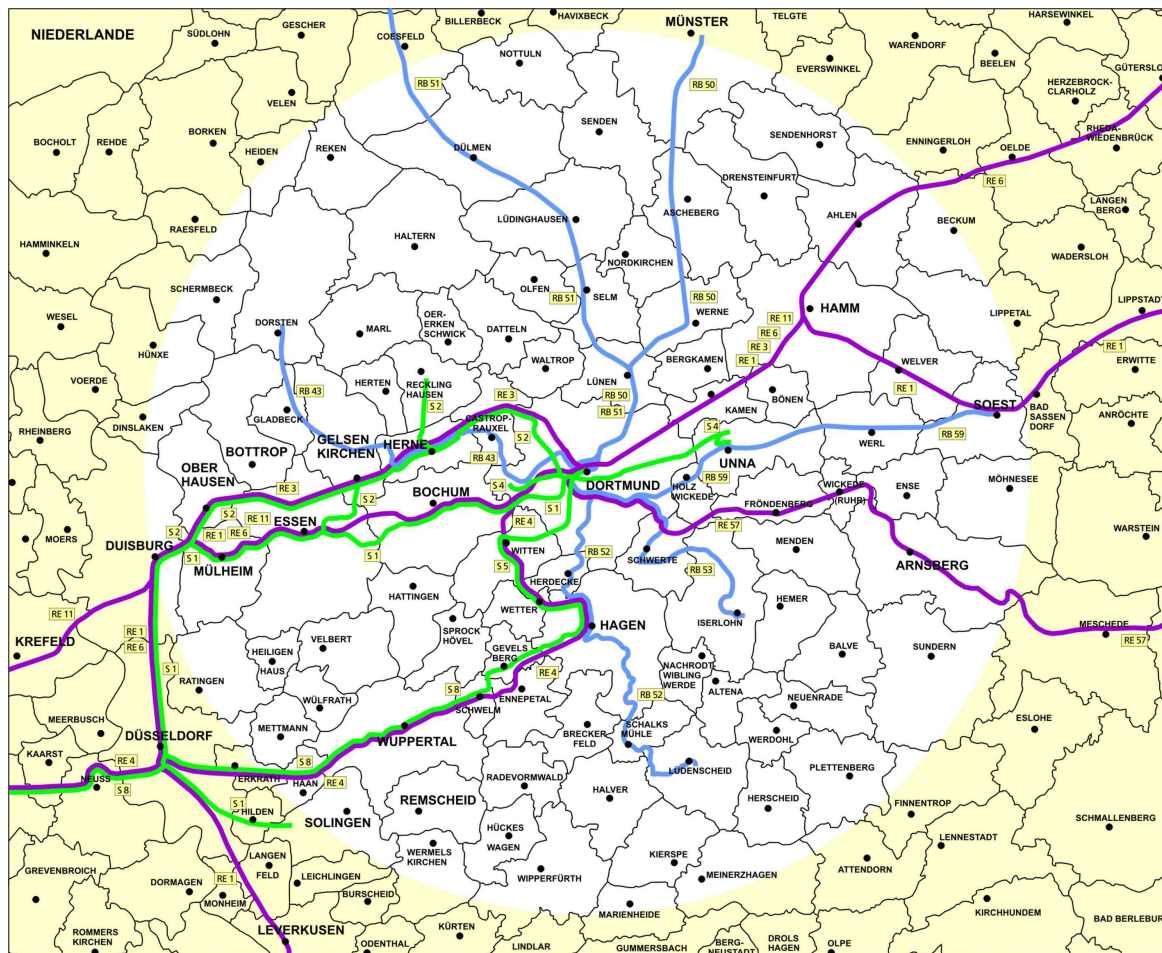


Abb. 3 Öffentlicher Personennahverkehr – Umkreis 50 km um Dortmund

Zu den regionalen Zügen zählen S-Bahnen und Nahverkehrszüge (Regionalbahn und RegionalExpress). Der regionale, schienegebundene Verkehr mit Eisenbahnfahrzeugen wird auch als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bezeichnet. SPNV - so die Definition des „Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)“ - ist die Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Somit ist der SPNV ein Teilbereich des ÖPNV.

Straßenfahrzeuge sind außer den Stadtbahnen in aller Regel Busse, die im Linienverkehr als Standard- oder Standardgelenkbusse verkehren. Die Einrichtung flexibler Be-

⁴ PBefG § 4 Straßenbahnen, Obusse, Kraftfahrzeuge (Auszug)

(1) Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder einen besonderen Bahnkörper haben...

(2) Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind....

triebsweisen in Räumen oder zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage erfordert aber auch den Einsatz von Kleinbussen bzw. Taxen. Diese sind gem. § 8 (2) PBefG ebenfalls öffentlicher Personennahverkehr, wenn sie im Linienbetrieb z. B. nach § 42 PBefG verkehren und dafür konzessioniert sind. Stadtbahnen, Busse und so definierte Taxen stellen den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) gemäß PBefG und ÖPNVG NRW dar.

3.2 Zielsetzungen der Landes- und Regionalplanung

Im Juni 1995 hat die Landesregierung NRW den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP) fortgeschrieben⁵. Ihm liegt ein einheitlicher, fachübergreifender und integrativer Planungsansatz zugrunde.

Hier wird Dortmund als eines der vier Oberzentren in NRW mit einem Einzugsbereich von mehr als 2 Mio. Menschen dargestellt. Aufgrund der EG-Binnenmarkterweiterung erhalten die Oberzentren gemäß LEP zusätzliches Gewicht: Der Rhein-Ruhr-Raum verfügt aufgrund seiner vorteilhaften zentraleuropäischen Lage über eine europäisch ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur. Daraus erwächst Dortmund als östlichem Eckpfeiler der Metropolregion erhebliche zusätzliche Bedeutung, dem auch in der Infrastrukturplanung Rechnung zu tragen ist.

Als Oberzentrum übernimmt Dortmund eine Reihe von abgestuften Funktionen. Vor dem Hintergrund der räumlich-funktionalen Arbeitsbeziehungen im oberzentralen Versorgungsbereich sind die Anbindungen der Emscherzone und ihre interne Verknüpfung von größter Bedeutung. Das südliche Münsterland, die Haardt, der Niederrhein und auch Teile der Emscherzone besitzen eine hohe Bedeutung als Räume für Erholungs- und Freizeitwecke.

⁵ Ministerium Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW (Hrsg.) (1995) Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, LEP NRW, Landesentwicklungsprogramm - Landesplanungsgesetz 1995, Düsseldorf 1995

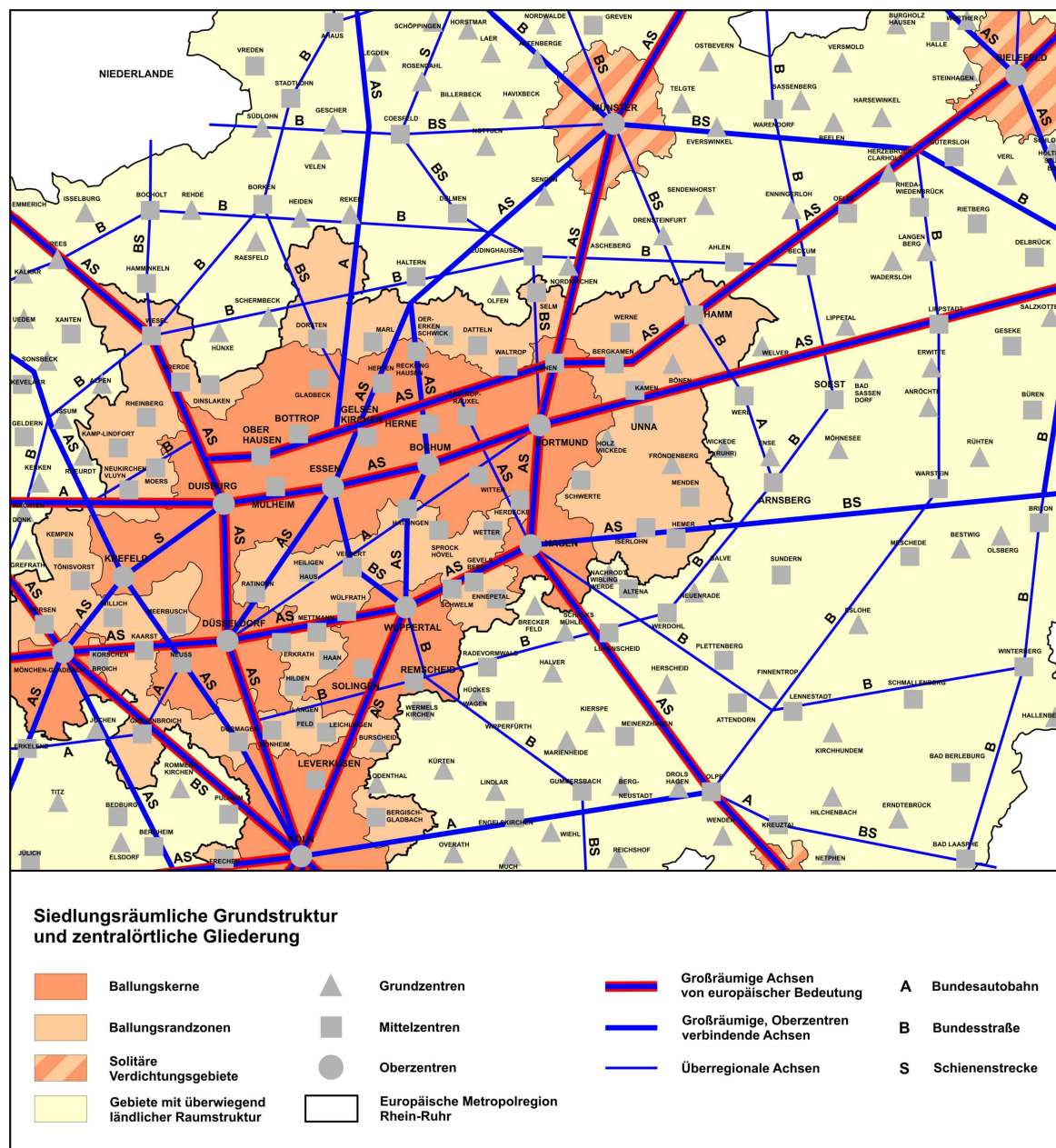


Abb. 4 Zentren und Entwicklungsachsen

Neben der oberzentralen Versorgungsfunktion besitzt Dortmund im innerstädtischen Bereich zentrale (City-) Versorgungsaufgaben für die eigene Einwohnerschaft, sowie polyzentrische Versorgungsfunktionen für die neun dezentralen Siedlungsbereiche (Stadtbezirke). Außerdem muss die ortsteilbezogene Versorgung von zahlreichen Wohnstandorten erfüllt werden.

Diese abgestuften Funktionen erfordern ein hierarchisches Verkehrswegenetz für alle Verkehrsarten, damit alle Versorgungsbereiche (Wohnen, Arbeit, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport, Erholung) sowohl räumlich als auch funktional verknüpft werden.

Daraus werden im Landesentwicklungsplan NRW die folgenden spezifischen Grundsätze abgeleitet:

- Ausbau des Bahnnetzes und Verbesserung seiner Leistungsfähigkeit für den Personennahverkehr.

- absoluter Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Transportkapazität (Bahnen und Busse)
- integrierte Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehr mit dem Ziel, dass Verkehr
 - sozial- und stadtverträglicher,
 - die Mobilität aller Bevölkerungsteile gesichert und
 - ein Beitrag zur Verkehrsverminderung geleistet wird.

Insgesamt wird im LEP des Landes NRW erwartet, dass der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aus umwelt-, verkehrs- und strukturpolitischen Gründen an Bedeutung gewinnt.

In diesem Zusammenhang wird im LEP als unverzichtbar angesehen:

- die vorrangige Verwirklichung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene,
- die Verbesserung der Wettbewerbschancen für den ÖPNV/SPNV,
- die Beschleunigung des ÖPNV vor allem in Verdichtungsgebieten und
- die stärkere Verknüpfung der landesplanerischen Flächenvorsorge für Gewerbe, Industrie und Wohnen mit den Zielen und Maßnahmen für die Gestaltung des ÖPNV und SPNV.

Daraus werden die folgenden Ziele für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Landes und zur Verbesserung der regionalen Verkehrssituation festgesetzt:

- Der Ausbau vorhandener Verkehrswege hat grundsätzlich Vorrang vor Neubau.
- Der Ausbau der Schiene hat Vorrang vor dem Ausbau der Straße.
- Die Entwicklung der ÖPNV-Netze sowie eine Entlastung vom Straßengüterverkehr haben insbesondere in den Verdichtungsgebieten Vorrang vor den Belangen des motorisierten Individualverkehrs.
- Auf die Erhaltung des Schienennetzes ist hinzuwirken.
- Lokale Verkehrsnetze des ÖPNV sollen miteinander verknüpft und zu regionalen Verkehrsnetzen fortentwickelt werden.

3.3 Belange nach dem ÖPNVG NRW

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG) führt in § 2 zahlreiche Grundsätze für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV auf. Einige davon sprechen bestimmte Gruppen von Fahrgästen an: So sind sowohl die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind (Abs. 8), als auch die Belange von Frauen und Kindern in geeigneter Weise zu berücksichtigen (Abs. 9). Der Absatz 1 dieses Paragraphen fordert das Eingehen auf die Anforderungen des Umweltschutzes.

Viele Ansprüche, die das Gesetz für spezifische Nutzergruppen an den ÖPNV stellt, dienen auch den Interessen der Allgemeinheit. Eine Altersstrukturanalyse zeigt, dass Aufzüge nicht nur von älteren Menschen benutzt werden, sondern von allen Altersgruppen⁶. Ähnlich kommen auch höhengleiche Einstiege und ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot über den Tag der Allgemeinheit zu Gute.

3.3.1 Belange in Ihrer Mobilität und sensorisch eingeschränkter Personen

Mobilitätsangebote bestimmen maßgeblich die Möglichkeiten zur Teilhabe am Leben in der Gesellschaft und damit die individuelle soziale und berufliche Entwicklung jedes Einzelnen. Deshalb wird die stetige Verbesserung von Mobilitätschancen, gerade auch von

⁶ Rethage, Heinz, (1987) Dringlichkeitsreihung für die Umrüstung der S-Bahn-Haltepunkte mit Aufzugsystemen am Beispiel des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, Bochum

Menschen mit Behinderungen, durch einen konsequent barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr in Dortmund als bedeutsames gesellschaftspolitisches Ziel verstanden. Die Stadt Dortmund stellt sich ihrer Verantwortung für die Wahrung der Interessen der Menschen mit Behinderungen nicht nur vor dem Hintergrund der gesetzlichen Forderungen des PBefG, sondern hat in einer Satzung⁷ bereits festgelegt, ihre Beteiligung an der Entwicklung der Stadt Dortmund zu ermöglichen und zu fördern.

Bei einem Anteil von etwa 20 % mobilitätseingeschränkten Personen (dazu zählen z.B. hoch betagte Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, körper- oder wahrnehmungsbehinderte Menschen, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck)⁸ an der Gesamtbevölkerung wird die wichtige Bedeutung dieses Integrationsziels auch im Verkehrsbereich deutlich.

Die Stadt Dortmund führte im September 2005 eine Befragung von insgesamt rund 13.000 Dortmunder Haushalten zu deren Mobilitätsbedingungen und -verhalten durch⁹. Darin wurden alle für die Verkehrsplanung in Dortmund wichtigen Daten erhoben, wie z.B. Möglichkeiten bzw. Einschränkungen der Befragten in ihrer verkehrlichen Mobilität.

Nach dieser Studie sind mehr als 90 % der Befragten Dortmunderinnen und Dortmunder, die aktiv am Alltagsverkehr teilnehmen, nach eigenen Angaben nicht durch gesundheitliche Probleme in ihrer Mobilität eingeschränkt. Die 9,2 %, die auf solche Restriktionen verweisen, haben am häufigsten (5,5 %, also mehr als jeder Zweite) Probleme mit dem Gehen. Es folgen das Fahrrad fahren (4 %) und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (3,6 %). Am wenigsten Probleme bereitet den in ihrer Beweglichkeit Eingeschränkten das Auto. Dagegen geben nur 2,2 % an, beim Autofahren beeinträchtigt zu sein. Die Beeinträchtigungen sind naturgemäß stark altersabhängig. Die Quote steigt bei den 50 – 64-Jährigen auf 14 %, bei den über 64-Jährigen auf 27 %⁹.

Die Ansprüche an die Gestaltung baulicher Anlagen zur Überwindung von Barrieren für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, finden sich in zahlreichen Verordnungen, Richtlinien, Empfehlungen und Normen (z.B. DIN 18024-1/18040¹⁰), die bei Planung und Ausbau zu beachten sind.

Die von den Verkehrsunternehmen eingesetzten Busse und Bahnen sind so gestaltet, dass sie mobilitätseingeschränkten Personen an dafür ausgebauten Haltestellen einen niveaugleichen Einstieg und ausreichend Raum und Sicherheit im Fahrzeuginneren bieten. Dagegen gibt es im Bereich der Eisenbahnen und deren Bahnhöfen noch erhebliche Ausstattungsdefizite.

Die Berücksichtigung der Belange der mobilitätseingeschränkten Personen ist auch durch deren Beteiligung an der Planung sicherzustellen. Im Rahmen der Aufstellung dieses NVP ist dies durch die Beteiligung des Behindertenpolitischen Netzwerks erfolgt. Eine Konkretisierung der Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV in Dortmund erfolgt in Kapitel 3.4 Barrierefreiheit im ÖPNV in Dortmund.

⁷ Satzung über die Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Stadt Dortmund vom 13.03.2006 (in der Fassung der Satzung zur Änderung der Satzung über die Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Stadt Dortmund vom 18.12.2006) Drucksache Nr.16337-09. Die Satzung geht zurück auf den Beschluss des Rates vom 15.12.2005 „Der Rat der Stadt Dortmund beschließt die Satzung über die Wahrung der Belange der Menschen mit Behinderung in der Stadt Dortmund und die gleichzeitige Durchführung der Verfahren zur Benennung der Mitglieder des behindertenpolitischen Netzwerks und der Bestellung der/des Behindertenbeauftragten.“ (Drucksache Nr. 03402-05).

⁸ Arnold, Dietrich et. al. Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen/VDV Alba Fachverlag, Düsseldorf, 2003

⁹ Dortmunderinnen und Dortmunder unterwegs. Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt, Amt für Statistik und Wahlen Sept. 2006. Anm.: Die Veröffentlichung einer neuen Haushaltsbefragung zur Mobilität der Dortmunder Bevölkerung erfolgte erst nach dem Ratsbeschluss zum NVP 2014 vom 15.05.2014 im September 2014.

¹⁰ DIN 18024 Barrierefreies Bauen: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- u. Grünanlagen sowie Spielplätze Berlin, 1998/1992. Die Norm wurde in dem Abschnitt: „Planungsgrundlagen für Öffentlich zugängliche Gebäude“ durch die DIN 18040 - Teil 1 ersetzt. Die Überarbeitung des Abschnitts „Anforderungen an Öffentliche Verkehrsanlagen“ - hierzu zählen auch öffentliche Außenanlagen - wurden zunächst zurückgestellt. Hier bleibt die DIN 18024-1 bis auf weiteres verbindlich. Für den öffentlichen Raum ist eine eigene Norm DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen. Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ geplant. Mit der Arbeit wurde im Juni 2010 begonnen.

3.3.2 Ältere Menschen

Alter und Mobilitätsverhalten stehen in einem Zusammenhang, der sich in den vergangenen Jahren stark verändert hat. Waren die Älteren lange Zeit eine Hauptgruppe der klassischen ÖPNV-Nutzer, haben weiterentwickelte Fahrzeugtechnik und -komfort, gestiegene Mobilitätsbedürfnisse im Alter, höhere Alterseinkommen sowie allgemeines Wohlbefinden, Fitness und ausgeprägte Aktivitätsmuster dazu geführt, dass sich die Grenze der Pkw-Mobilität in höhere Altersgruppen verlagert. Dazu trägt nachweisbar auch ein längerer Führerscheinbesitz bei. Während heute nahezu jede/jeder 25-Jährige über den Führerschein verfügt, waren das in der Elterngeneration 78 % der männlichen und 29 % der weiblichen 25-Jährigen und in der Großelterngeneration lediglich 2 % bei den Frauen und 33 % bei den Männern¹¹. Es ist zu erwarten, dass die Jahrgänge, die mit ihren Führerscheinen älter werden, auch im Alter auf den Pkw nicht verzichten (wollen).

Das Segment der Seniorinnen und Senioren innerhalb der älter werdenden Gesellschaft wird dem ÖPNV also nicht automatisch mehr Fahrgäste zuführen. Für die vitale, aktive und mobile Gruppe von Menschen höheren Alters wird das Autofahren fester Bestandteil der Mobilität sein. Kosten für Kfz-Beschaffung und -Unterhalt scheinen dabei noch immer eine untergeordnete Bedeutung zu haben. Deshalb müssen auf allen Seiten Anstrengungen unternommen werden, um diese Gruppe für den ÖPNV zu gewinnen oder dort zu halten.

Altersmobilität ist durch geringere Anzahl von Fahrten und kürzere Reiseweiten gekennzeichnet¹². Bei günstigem Verlauf kann aber ein großer Teil dieser Gruppe auch für den ÖPNV gewonnen werden.

3.3.3 Belange von Frauen

Der ÖPNV hat für die Teilhabe von Frauen am öffentlichen Leben eine entscheidende Bedeutung und bildet eine wichtige Voraussetzung zur Bewältigung ihrer vielfältigen Alltagsaufgaben. Aufgrund veränderter Lebensformen hat sich die Bedeutung des ÖPNV für Frauen weiter verstärkt.

Die Hauptnutzerguppe des ÖPNV sind Frauen und Mädchen. Sie verfügen seltener als Männer über einen PKW und sind auf einen gut funktionierenden ÖPNV angewiesen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Frauen unterliegen anderen Schwerpunkten als die der Männer. Frauen sind unabhängig von ihrer Erwerbstätigkeit immer noch überwiegend für die Haus- und Familienarbeit zuständig. Die Notwendigkeit, Erwerbsarbeit, Haus- und Familienarbeit miteinander verbinden zu müssen, führt zu einem differenzierten Mobilitätsverhalten z.B. in Form von Wegeketten, mit einem hohen Anteil von Fahrten mit Gepäcktransport und Personenbegleitung. Als Nutzergruppe des ÖPNV mit stark differenzierten Wegezwecken, häufig außerhalb der Hauptverkehrszeiten und in verkehrsschwachen Räumen, haben Frauen Anspruch auf besondere Berücksichtigung ihrer Belange.

Gewalt gegen Frauen und das daraus resultierende subjektive Bedrohungsgefühl von Frauen führen - besonders abends und nachts - zu einem unfreiwilligen Mobilitätsverzicht vieler Frauen. Verkehrsplanung kann diese Gewalt nicht abschaffen, aber die Voraussetzungen im öffentlichen Raum zugunsten von mehr Bewegungsfreiheit verbessern. Neben den Seniorinnen sind Mädchen von diesen Einschränkungen besonders betroffen. Dem Gefühl von Unsicherheit im öffentlichen Raum muss deshalb begegnet werden.

¹¹ Christian Holz-Rau et. al. Entwicklung des Verkehrshandelns seit 1930 – Vergleich dreier Generationen, Dortmund 2010

¹² Dipl.-Ing. Dipl.-Verw. Birgit Kasper „Mobilität im Lebenszyklus. Motive und Bedeutung der Mobilität älterer Menschen“ Kaiserslautern 2004

Mit der Zielsetzung, frauenspezifische Anforderungen an den ÖPNV in Dortmund zu ermitteln und in die Nahverkehrsplanung einzubringen, konzipierte das Frauenbüro der Stadt Dortmund die Beteiligungsreihe „Öffentlicher Personennahverkehr in Dortmund - Mobilitätsanforderungen von Frauen“.

Der erste ÖPNV-Workshop dieser Beteiligungsreihe fand im Mai 1997 statt¹³. Ein weiterer Baustein auf dem Weg zu einem frauenfreundlichen ÖPNV war der 1998 durchgeführte Workshop mit den Stadtbahn- und Busfahrerinnen der Dortmunder Stadtwerke¹⁴. Um konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Nahverkehrsangebotes zu erhalten, führte das Frauenbüro 1999 Beteiligungsworkshops in Dortmunder Stadtteilen durch. Als Ergebnis dieser Beteiligungsreihe wurden die folgenden Leitziele für die Nahverkehrsplanung formuliert, die auch weiterhin gelten:

- gleichwertige Mobilitätschancen für Frauen und Männer ermöglichen,
- bei Maßnahmen und Planungen die veränderten gesellschaftlichen Rollenbilder und die hiermit verbundene Zunahme von neuen Formen des Zusammenlebens berücksichtigen,
- bei Planung und Ausgestaltung des ÖPNV ist den Belangen von Versorgungsarbeit (Arbeit zur Versorgung des Haushalts, der Kinder, der Partner und Familienangehörigen) gleichwertig zu den Belangen von Erwerbsarbeit und Ausbildung in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

3.3.4 Belange des Umweltschutzes

Der tägliche Verkehr, insbesondere der motorisierte Verkehr, erzeugt negative Umweltwirkungen in Form von Lärm-, Abgas- und Staubemissionen sowie von Flächen- und Energieverbrauch. Auch der ÖPNV ist daran beteiligt. § 2 (1) des ÖPNVG NRW weist deshalb darauf hin, dass auch im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und dem Betrieb des ÖPNV die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen sind.

Wegen der spezifisch geringeren, weil auf die Anzahl der beförderten Personen bezogenen Umweltbelastungen, ist der ÖPNV im Bereich des motorisierten Verkehrs an sich schon die umweltverträglichste Verkehrsart. Deshalb führt eine konsequente Förderung des ÖPNV mit dem Ziel, Verkehrsverlagerungen hin zum Umweltverbund¹⁵ zu erreichen, auch grundsätzlich zu einer Verbesserung der Emissionssituation in der Stadt.

Gleichwohl gibt es Potenzial, durch den ÖPNV verursachte Umweltbelastungen weiter zu vermindern. Dieses findet sich in den Bereichen Fahrzeug, Fahrweg, Verkehrssteuerung und Betrieb und damit sowohl beim Aufgabenträger als auch beim Verkehrsunternehmen. Restriktionen auf kommunaler Ebene z.B. die Ausweisung von Umweltzonen führen zu einer Verbesserung der Luftqualität. Sie müssen aber den besonderen Wert des ÖPNV für die Verkehrsbedienung der Stadt berücksichtigen und dürfen ihn in der Erfüllung seiner Aufgabe nicht behindern.

Die auf nationaler und europäischer Ebene bestehenden Vorgaben, Richtlinien und Gesetze zu Schadstoffemissionen werden in den kommenden Jahren auch bei Bussen zu deutlichen Emissionsminderungen führen¹⁶. Der NVP der Stadt Dortmund wird aus diesem Grunde keine weiteren, darüber hinaus gehenden Grenzwerte oder Standards set-

¹³ Stadt Dortmund, Frauenbüro, (1998) Öffentlicher Personennahverkehr in Dortmund – Mobilitätsanforderungen von Frauen, Dokumentation des Workshops vom 28.05.1997,

¹⁴ Stadt Dortmund, Frauenbüro, (Hrsg.) (1998) Frauenbelange im ÖPNV – Anforderungen aus Sicht der Fahrerinnen der Stadtwerke Dortmund

¹⁵ Unter diesem Begriff versteht die Stadt- und Verkehrsplanung die nicht motorisierten Verkehrsträger: zu Fuß gehen und Fahrrad fahren und die öffentlichen Verkehrsmittel.

¹⁶ Eichmann et. al. „Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV“, Herausgeber Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, Oktober 2005

zen. Wegen der langen Investitionszyklen ist aus der Sicht des Aufgabenträgers eine zügige Umsetzung der anspruchsvollen gesetzlichen Umweltstandards für Lärm, Staubpartikel, Stickoxide und Treibhausgase sowie Energieverbrauch jeweils zum höchsten / saubersten Zielwert zum Zeitpunkt der Anschaffung bei allen Verkehrsunternehmen unverzichtbar.

3.4 Barrierefreiheit im ÖPNV in Dortmund

3.4.1 Definition

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“¹⁷.

Die Definition ist unbestimmt. Der Gesetzgeber hat darauf verzichtet, im Behindertengleichstellungsgesetz oder an anderer Stelle eine konkrete Begriffsbestimmung von Barrierefreiheit zu formulieren. Die konkrete Ausgestaltung dessen, was für das ÖPNV-System in Dortmund unter Barrierefreiheit verstanden werden soll, muss sich deshalb an Veröffentlichungen, einschlägigen Literaturquellen (im Wesentlichen die Handbücher und Regelwerke des Sozialverbandes VdK¹⁸, des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)¹⁹, der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)²⁰ und des Deutschen Instituts für Normung (DIN)²¹ sowie für den SPNV an der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM)²² sowie vor allem am direkten Austausch mit den örtlichen Behindertenverbänden orientieren.

3.4.2 Schwachstellenanalyse und Ansprüche

Um Defizite und Schwachstellen im ÖPNV feststellen und aufzeigen sowie Ansprüche an neu zu planende Maßnahmen darstellen zu können, werden hier im Nahverkehrsplan die von mobilitätseingeschränkten Menschen allgemein an ein ÖPNV-System gestellten grundsätzlichen Anforderungen aufgeführt. Die folgenden Listen²³ sind allgemein gehalten und ermöglichen in jedem Einzelfall vielfältige Varianten der Konstruktion, Anordnung, Gestaltung, Materialwahl und Umsetzung.

¹⁷ Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist - im § 4 (Barrierefreiheit)

¹⁸ „Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung“ Herausgeber: Sozialverband VdK Deutschland e. V. Wurzerstr. 4 a 53175 Bonn, 2008

¹⁹ „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) - VDV Förderkreis e.V. Bearbeiter: Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (STUVA) 2. Auflage, Düsseldorf 2013

²⁰ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Ausgabe 2011, FGSV, Köln 2011.

²¹ U. a. Entwurf DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin 2013.

²² Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) v. 21.12.2007, 2008/164/EG. Quelle: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0072:0207:DE:PDF>

²³ Die Anforderungen orientieren sich an „Barrierefreiheit in Nahverkehrsplänen des ÖPNV in Rheinland-Pfalz“; Handreichung für kommunale Behindertenbeauftragte und -beiräte, Verbände und Selbsthilfegruppen behinderter Menschen; Herausgeber: Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Familie und Frauen Rheinland-Pfalz, 55116 Mainz, März 2010, ergänzt Januar 2013

1. Anforderungen an Haltestellen und Haltepunkte

Stufenlose Erreichbarkeit aus dem städtischen Umfeld heraus. (Dabei muss in jedem Einzelfall geprüft werden, ob eine Lösung mit Rampen oder Aufzug die günstigere Alternative ist.)

- Leit- und Orientierungssystem für blinde und sehbehinderte Personen,
- Orientierungshilfe für Menschen mit Lernschwierigkeiten,
- Anpassen von Bahnsteigen bzw. Bordsteinen an das dort regelmäßig verkehrende Fahrzeug,
- trittsichere, und rutschfeste Oberfläche,
- Sitzgelegenheiten, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhl- und Rollatornutzer,
- ausreichende und blendfreie Beleuchtung,
- taktil erfassbare (fühlbare) und kontrastreich gestaltete Möblierung für blinde und sehbehinderte Menschen,
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip²⁴.

2. Anforderungen an Fahrzeuge

- Niederflurtechnik mit Klapprampe,
- kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (besondere Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen),
- ausreichende, multifunktionale Stellfläche für mindestens zwei Rollstuhlnutzer (auch Nutzer von Rollatoren, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen etc.),
- Erreichbarkeit der Haltewunschtaaste von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen aus,
- kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen),
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.

3. Anforderungen an betriebliche Belange, Fahrgastinformation, Service und Personal

- detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüber hinausgehende Anschlussverbindungen für eine individuelle Planung,
- umfassende, kompetente Information über Betriebszustände von Fahrzeugen, Aufzügen und Fahrtreppen - auch über Festnetz, Smartphone und Internet
- leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen,
- regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung.
- Schulung des Fahr- Sicherheits- und Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Beherrschung der deutschen Sprache
- Netz-, Orts-, (Verbund-)Tarif- und Fahrplankenntnisse
- Schulungen im Konfliktmanagement

²⁴ Nach dem „Zwei-Sinne“-Prinzip müssen Informationen, Orientierungshilfen eingeschlossen, jeweils für zwei der Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten (Fühlen)“ gegeben werden, damit sehgeschädigte und hörgeschädigte Menschen ohne fremde Hilfe Zugang zu allen wichtigen Informationen erhalten. [Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation „BARRIEREFREIHEIT in 10 Kernpunkten“ Frankfurt, 8.12.2011]

Die Konkretisierung von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit für das Dortmunder ÖPNV System erfolgt in Bezug auf Haltestellen in einem eigenen Fachbeitrag zum Nahverkehrsplan, der zeitnah nach dessen Verabschiedung gemeinsam von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erstellt wird. Dieser Fachbeitrag ergänzt als Teilfortschreibung durch die Beschlüsse der politischen Gremien, die darüber eingeholt werden, den Nahverkehrsplan Dortmund.

Die Umsetzung der anderen Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit ist als laufendes Geschäft von Verwaltung und Verkehrsunternehmen zu verstehen. In diesem Rahmen wird das Thema ‚Barrierefreiheit‘ in umfassendem Sinne in einem eigenen Fachbeitrag behandelt, der auch Aussagen zu den Realisierungszeiträumen macht - insbesondere unter dem Gesichtspunkt der gesetzlichen Frist des Personenbeförderungsgesetzes (1. Januar 2022 s. Kap. 2.1) - und der von den politischen Gremien beschlossen wird.

4 Leitbilder und Programme

4.1 Flächennutzungsplan Dortmund (2004)

Der Flächennutzungsplan²⁵ (F-Plan) stellt gemäß § 5 Baugesetzbuch (BauGB) die Flächen für die zukünftige Stadtentwicklung dar. Beabsichtigte und planerisch gesicherte Entwicklungen werden ebenso betrachtet wie Ansprüche an zukünftige Entwicklungen. In diesem Sinne steckt der F-Plan die Rahmenbedingungen für das Verwaltungshandeln der nächsten 10 bis 15 Jahre ab.

Inhalte und Ziele des F-Plans sind die Ermittlung und verträgliche Verteilung zukünftiger Bedarfe und geeigneter Standorte. Als wesentliche Zielperspektiven werden genannt:

- die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes und Arbeitsplatzschwerpunktes Dortmund, insbesondere die Weiterentwicklung wirtschaftlicher Schwerpunktbranchen, z.B. der Kommunikations-, Logistik- und Medienwirtschaft sowie der Mikrotechnik,
- eine Orientierung der Wohnbauflächenentwicklung an speziellen Bedarfen und Markterfordernissen, sowie
- die Fortführung einer ökologisch orientierten Freiraumentwicklung als Grundlage einer hohen Lebensqualität in der Stadt.
- Nicht zuletzt soll die Entwicklung der kommunalen Infrastruktur weitergeführt werden und sich dabei an den Erfordernissen einer sozialen Integration orientieren.

Flächennutzung und Verkehrsentwicklung stehen in einem engen Wechselverhältnis zueinander. Der F-Plan hat in seinen Darstellungen deshalb die voneinander getrennten Einrichtungen für die Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit mit Verkehrswegen zu verbinden. Dafür werden im F-Plan die Straßennetze („Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die Hauptverkehrszüge“) und die kommunalen und regionalen Schienennetze (vgl. § 5 (2) Nr. 3 BauGB) dargestellt. Eine Ausweisung des Busnetzes erfolgt nicht im F-Plan. Es findet erst in den nachfolgenden, konkreteren Plänen seine Berücksichtigung.

Die Darstellung geplanter Netzergänzungen für die Stadtbahn im F-Plan ist zur Freihaltung der Trassen unverzichtbar. Ein Nachweis über einen volkswirtschaftlichen Nutzen oder dessen Höhe ist noch nicht Voraussetzung für die Darstellung der jeweiligen Maßnahme im Flächennutzungsplan. Jedenfalls wird so die Voraussetzung für eine langfristige Sicherung und weitere Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen.

4.2 Masterplan Mobilität (2004)

Der Masterplan Mobilität²⁶ wurde in seiner ersten Fassung i. J. 2004 aufgestellt und bietet einen umfassenden Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung. Er stellt die strategische Konzeption der Dortmunder Verkehrsplanung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung dar. Der Masterplan Mobilität formuliert ein verkehrliches Leitbild mit Werte- und Handlungszielen und beschreibt die wesentlichen Planungen sowie Einzelkonzepte und Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Straßen- und Schienennetzes.

Ergebnis des Masterplans Mobilität ist ein integriertes, verkehrsartenübergreifendes Handlungskonzept mit Maßnahmen in neun Handlungsfeldern, u. a. ÖPNV, Straßennetz, Radverkehr und ruhender Verkehr. Der Masterplan Mobilität sieht vor dem Hintergrund der Zielszenarien des Flächennutzungsplanes in den Bereichen Demografische Entwick-

²⁵ Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund, Erläuterungsbericht; Dortmund, Dezember 2004

²⁶ Masterplan „Mobilität - Dortmund 2004“, Stadtplanungsamt Dortmund, April 2004 (Beschluss)

lung, Wohnen und Arbeiten auch in Zukunft einen Ausbau der Infrastruktur in den Bereichen ÖPNV-Netz, Straßennetz und Radverkehrsnetz vor. Die empfohlenen Maßnahmen sind geeignet, die Bedingungen für den Stadtverkehr in Dortmund für alle Nutzergruppen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Das Handlungskonzept des Masterplans Mobilität umfasst die behandelten und untersuchten Maßnahmen in den Schienennetzen der DB und von DSW21 und übernimmt die Angaben aus dem P+R- und B+R-Konzept der Stadt. Für weitere Maßnahmen hinsichtlich Linienbusbetrieb und –netz, Haltestellen, Serviceeinrichtungen usw. verweist der Masterplan Mobilität auf den Nahverkehrsplan und das seinerzeit in Erarbeitung befindliche Stadtbahn-Betriebskonzept.

Die im Masterplan Mobilität vorgesehenen Maßnahmen im ÖPNV sind im Folgenden zusammengestellt. Sie wurden in nachfolgenden Planwerken überprüft und gegebenenfalls angepasst.

<p>Maßnahme im Schienenstreckennetz der Dortmunder Stadtwerke AG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtbahn nach Kirchlinde - Verlängerung Stadtbahn U49 nach Wellinghofen - Stadtbahn aus U49 ü. Phoenix nach Berghofen - Verlängerung U47 Aplerbeck bis Bf. Aplerbeck - Verlängerung U 46 in die Ardeystraße und Einschleifung in das regionale Schienennetz - Straßenbahn durch die Westfalenhütte - Verbindungsgleis U Reinoldikirche – U Hbf - Straßenbahn nach Schüren - Zweigleisiger Ausbau Asselner Hellweg - Zweigleisiger Ausbau Marsbruchstraße - Ost-West-Stadtbahntunnel u. Stadtbahn zum Borsigplatz - Niveaufreie Ausfädelung U47 B1/Marsbruchstraße <p>Maßnahmen im Netz der H-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung H-Bahn bis Parkhaus Barop - Verlängerung H-Bahn bis Weißes Feld 	<p>Maßnahme im Streckennetz der DB</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung S4 bis Herne; - Verlängerung S1 nach Kamen(-Hamm), - Aufwertung HP Scharnhorst - Regionalstadtbahnbetrieb RB 52 <p>Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit Haltepunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> - DB-Haltepunkt Phoenix-West und -Ost - Umbau, Verlegung oder Neueinrichtung diverser S-Bahn- bzw. DB Haltepunkte: · Technologiepark · Aplerbeck · Barop Parkhaus/Hombruch (S5) · Dortmund-West (S5, RB) · Kruckel · Kronprinzenstraße
--	---

Tab. 1 ÖPNV-Maßnahmen im Masterplan „Mobilität Dortmund 2004“, die noch nicht fertiggestellt sind

4.3 Handlungsprogramm Klimaschutz – Aktion „Dortmund - Klima ist heimspiel“ (2010)

Im Jahr 2010 wurde für die Stadt Dortmund unter Beteiligung aller relevanten gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Gruppen und Personen ein Programm erarbeitet, mit dem Wege aufgezeigt werden, wie bis zum Jahr 2020 eine CO₂-Einsparung von 40 % gegenüber 1990 erreicht werden kann. Im März 2011 wurde das Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 vom Rat der Stadt Dortmund verabschiedet.²⁷

Die Mobilität ist in der CO₂-Bilanzierung zu etwa einem Drittel für die stadtweiten CO₂-Emissionen verantwortlich²⁸. Somit hat die umweltfreundliche Mobilität einen gewichtigen

²⁷ Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 in Dortmund beschlossen vom Rat der Stadt Dortmund am 31.03.2011 (Drucksache Nr. 02984-10).

²⁸ Zusammenfassung der Gutachten zum Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 in Dortmund, Januar 2011, S. 8. (Anlage zur Drucksache Nr. 02984-10).

Anteil zur Erreichung des Einsparungsziels. Hierzu gehört neben dem Radverkehr der ÖPNV. Mit dem gut ausgebauten Nahverkehrsnetz und der hohen Angebotsdichte in Dortmund werden Anreize geschaffen, die Wege in Dortmund nicht mit dem Kraftfahrzeug sondern mit Bussen und Bahnen zurückzulegen. Dies betrifft sowohl die private als auch die betriebliche Mobilität. Hierzu werden im Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 Maßnahmen vorgeschlagen. Das Handlungsfeld Mobilität enthält auch Maßnahmen, die sich besonders auf den ÖPNV beziehen:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement (Maßnahme Mob 4 des Handlungsprogramms Klimaschutz Dortmund 2020),
- Marketing Umweltverbund (Maßnahme Mob 6),
- Verknüpfung Umwelt- und Verkehrsplanung (Maßnahme Mob 7),
- Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV (Maßnahme Mob c) ²⁹,
- Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (Maßnahme Mob d) ³⁰,
- Fortführung Förderung umweltfreundlicher Fahrzeugflotte ³¹.

Durch die konsequente Energieversorgung des Stadtbahnsystems und anderer Bereiche von DSW21 mit 100% Strom aus erneuerbaren Energien sowie durch den Einsatz von Bussen mit höchsten Umweltstandards (s. Kapitel 7.3.3 Seite 113 und 8.7.2, Seite 155) ist der ÖPNV in Dortmund in der Lage, einen bedeutenden Beitrag zur CO₂-Einsparung zu leisten.

4.4 Stadtbahnentwicklungskonzept (2008)

Das Stadtbahnentwicklungskonzept³² stellt als Fachbeitrag zur Stadtentwicklungsplanung laufende Vorhaben, Ziele und Optionen für die Entwicklung des schienengebunden kommunalen Nahverkehrs in Dortmund zusammenfassend dar. Es berücksichtigt die Ergebnisse anderer Planungen und Konzepte und wurde am 14.02.2008 vom Rat der Stadt beschlossen.

Auf der Grundlage des vorhandenen und seinerzeit im Bau befindlichen Netzes (z.B. die Ost-West-Tunnelstrecke) waren die vielfältigen Vorschläge zu Netzergänzungen des kommunalen Schienen-Nahverkehrs in Dortmund (Stadtbahn und H-Bahn), die im Nahverkehrsplan 1997, Masterplan Mobilität 2004 und anderen Konzepten formuliert sind, gutachtlich zu untersuchen.

Die im Stadtbahnentwicklungskonzept zur Realisierung vorgesehenen Vorhaben sind soweit konkretisiert, dass sie planerisch gesichert werden können und haben je nach Einstufung eine Aussicht auf Bezuschussung und Betriebsfinanzierung. Sie ermöglichen als „kommunaler Ausbauplan“ eine flexible Realisierung. Das Stadtbahnentwicklungskonzept gliedert die weiter zu verfolgenden Maßnahmen in drei Gruppen. Diese werden, weil das Stadtbahnentwicklungskonzept als verbindliche Planungsgrundlage vom Rat beschlossen wurde, im Maßnahmenenteil im Kapitel 8.5 vorgestellt.

²⁹ Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 in Dortmund, Hauptkonzept. Langfassung Februar 2011, S. 182.

³⁰ A. a. O., S. 183.

³¹ A. a. O., S. 183.

³² Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund beschlossen vom Rat der Stadt Dortmund am 14.02.2008 (Drucksache Nr.: 09233-07); aufgestellt: DSW21, Stadt Dortmund.

4.5 Gesamtverkehrsplanung IGVP NRW (2006)

Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) hat auf der Grundlage des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP-Gesetz) vom 09. Mai 2000 mit einem methodisch aufwändigen Verfahren und auf Basis der bis 2015 voraussichtlich bereit stehenden Haushaltsmittel den Bedarf für Aus- und Neubaumaßnahmen für Schiene und Straße von einem Ingenieurkonsortium ermitteln lassen.

Ziel des neuen Planungsansatzes war ein verkehrsträgerübergreifender Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan der die alten sektoralen Pläne für Schiene und Straße ersetzen sollte. Raumplanerische und verkehrsträgerübergreifende Aspekte sollten verstärkt in die Bewertung einbezogen werden.

Dieser Ansatz wird nicht mehr weiterverfolgt.

Maßnahmen, die in der IGVP bewertet und nach Dringlichkeit hierarchisiert wurden, sind für eine Förderung dadurch nicht mehr qualifiziert. Dies erfolgt zukünftig für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse (§ 13 ÖPNVG NRW) wieder im Rahmen einer ÖPNV-Bedarfsplanung. Vorhaben zur Förderung im Zuge der Pauschalisierten Investitionsförderung (§ 12 ÖPNVG NRW) sind seit 01.01.2013 nicht mehr bedarfsplanpflichtig. Ferner müssen beim Bau oder Ausbau von Schienenwegen Bewertungen nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung durchgeführt werden, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 25 Mio. Euro übersteigen.

4.6 Masterplan NRW der DB (2009)

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat sich am 12. Dezember 2009 gemeinsam mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG auf einen umfassenden Katalog von Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Land NRW verständigt: den „Masterplan Nordrhein-Westfalen“.

Im „Masterplan Nordrhein-Westfalen“, dem kein methodischer Ansatz hinterlegt ist, werden diejenigen Projekte zu einem Programm zusammengestellt, die seit langem in der Region diskutiert werden. Bei einer Realisierung dieses Programms könnte die Qualität des Bahnverkehrs in NRW deutlich verbessert und Disparitäten zu anderen Bundesländern ausgeglichen werden. Für einige Projekte wurde die Finanzierung in zugehörigen Rahmenabkommen vereinbart, so dass mit einer Realisierung in naher Zukunft gerechnet werden kann. Für einige der Programmpunkte ist bereits die Finanzierung gesichert. Die Steigerung der Attraktivität des Empfangsgebäudes des Dortmunder Hauptbahnhofes gehörte ebenfalls dazu und ist inzwischen abgeschlossen.

Der Masterplan enthält die folgenden, für Dortmund relevanten Punkte:

- Finanzierung der Modernisierung von weiteren Stationen,
- Fortsetzung der Planung für den Rhein-Ruhr-Express (RRX),
- Verständigung zwischen Bund, Land NRW und DB AG über den zweigleisigen Ausbau der Strecke Münster – Lünen.

4.7 ÖPNV-Planung und Regionalplanung in der Metropole Ruhr

Am 21. Oktober 2009 wurde die Zuständigkeit für die Regionalplanung im Ballungsraum Ruhr dem Regionalverband Ruhr übertragen. Nach mehr als drei Jahrzehnten planerischer Zuständigkeit bei den drei Bezirksregierungen entscheidet die Metropole Ruhr seit dem wieder selbst über die Regionalplanung.

Am 01.07.2011 hat der Regionalverband Ruhr mit der Aufstellung des ersten „Regionalplan Ruhr“ begonnen. Bis zum Abschluss des Aufstellungsprozesses sind die Aussagen

des Gebietsentwicklungsplans Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund/Kreis Unna/Hamm aus dem Jahre 2004³³ zum Thema ÖPNV weiterhin zu beachten. Insbesondere soll die Gebietsentwicklungsplanung auf eine integrierte Verkehrsplanung und eine Stärkung des ÖPNV hinwirken³⁴.

Im Rahmen des dialogorientierten Erarbeitungsprozesses wird die Stadt Dortmund alle für den Regionalplan relevanten (Verkehrs-)Projekte einbringen. Der Aufstellungsbeschluss ist für das Jahr 2017 vorgesehen.

4.8 Ziele des Landesentwicklungsplans 2013

Mit dem Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans (LEP)³⁵ sollen die veränderten Rahmenbedingungen der Raumentwicklung – insbesondere der demographische Wandel, die Globalisierung der Wirtschaft und der erwartete Klimawandel – sowie neuere Rechtsgrundlagen berücksichtigt werden.

Die Leitvorstellung und strategische Ausrichtung des LEP-Entwurfs ist u. a. gerichtet auf:

- die nachhaltige Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen,
- die Verringerung der Freirauminanspruchnahme,
- die Umsetzung anerkannter Klimaschutzziele,
- die Stärkung zentraler Orte und der Innenstädte,
- die Gewährleistung von Mobilität und Erreichbarkeit,

Zum Thema Verkehr wird im Ziel 8.1-1 des LEP eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung gefordert, mit der eine Verminderung der Flächeninanspruchnahme und der Verkehrsbelastung erzielt werden kann. Gleichzeitig sollen zusätzlicher Verkehr vermieden und Infrastrukturfolgekosten eingespart werden.

Aus der Sicht der Landesentwicklungsplanung ist die Stärkung der Nahmobilität als nichtmotorisiertem Verkehr und die Herstellung der dafür notwendigen Infrastruktur von wesentlicher Bedeutung. Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr und die Bereitstellung von Bike & Ride-Anlagen als wichtige Schnittstellen tragen außerdem zu einer funktionierenden Nahmobilität bei.

Parallel dazu sollen die Voraussetzungen für die Entwicklung multimodaler Verkehrsstrukturen mit verschiedenen Verkehrsträgern (ÖPNV, Fahrrad, Pkw) sowie die zukünftige Integration neuer Verkehrskonzepte unter Nutzung alternativer Antriebe geschaffen werden.³⁶

Die zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren sollen von den Wohnstandorten der jeweiligen Einzugsbereiche mit dem öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu erreichen sein. Dies wird ausdrücklich im Ziel 8.1-12 als Aufgabe der Kommunen und der Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs festgeschrieben.³⁷

³³ Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund -westlicher Teil- (Dortmund/Kreis Unna/Hamm), Hrsg. Bezirksregierung Arnsberg, Bezirksplanungsbehörde, Dezember 2004.

³⁴ A. a. O., S. 96f.

³⁵ Am 25. Juni 2013 hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen beschlossen einen neuen Landesentwicklungsplan (LEP NRW) zu erarbeiten. S. auch <http://www.nrw.de/landesregierung/landesplanung/erarbeitung-des-neuen-lep-nrw.html>

³⁶ Landesentwicklungsplan NRW, Entwurf Stand: 25.06.2013, S. 104

³⁷ A. a. O., S. 104

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

4 Leitbilder und Programme

Dortmund ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR), der mit einer Fläche von ca. 7.345 km² und 8,1 Millionen Menschen der größte Verkehrsverbund Europas ist. Dortmund liegt am östlichen Rand des Verbundraumes, der sich im Westen bis an die niederländische Grenze erstreckt. Insgesamt bilden inzwischen 7 Kreise und 19 kreisfreie Städte den ZV VRR.

Nach § 8 des ÖPNVG NRW stellen auch die Zweckverbände einen Nahverkehrsplan zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV auf.

Er ist ein wichtiges Instrument zur politischen und betrieblichen Steuerung des SPNV und gibt allen Entscheidern, Aufgabenträgern, Kommunen und kommunalen Verkehrsunternehmen einen detaillierten Überblick über die Entwicklung des SPNV in der Gegenwart sowie Perspektiven und Ausblicke in die Zukunft, um rechtzeitige auf allen Planungsebenen verlässliche Vorgaben zu ermöglichen.

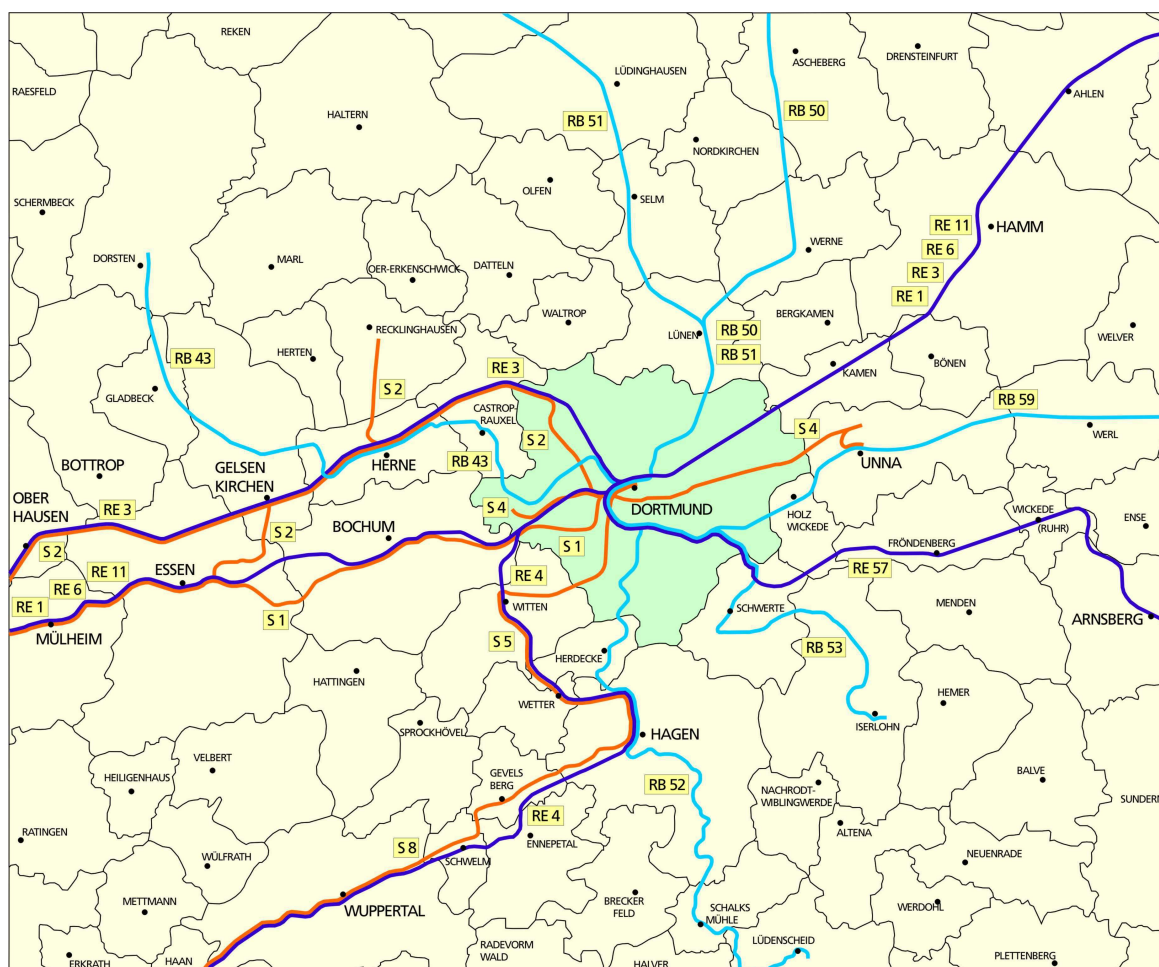


Abb. 6 Direktverbindungen im SPNV-Regionalverkehr ab Dortmund

4.9.1 Nahverkehrsplan des VRR

Der VRR hat im September 2009 nach mehr als zehn Jahren einen komplett neuen Nahverkehrsplan über den Schienenpersonennahverkehr im Verbundgebiet vorgelegt³⁹.

Angesichts veränderter Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr sowie zahlreicher offener Fragen nach der künftigen Finanzierung des Leistungsangebots muss der Verkehrsverbund künftig intensiv daran arbeiten, wie mit den immer begrenzter zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln nicht nur das vorhandene Angebot gehalten, sondern auch neue Aufgaben bewältigt werden können. Zu den neuen Herausforderungen gehören Sonderveranstaltungen, wie Fußballländerspiele oder ExtraSchicht⁴⁰ bei denen extrem hohe Fahrgastzahlen innerhalb weniger Stunden befördert werden müssen.

Weil auch die Infrastrukturunternehmen (DB-Netze und DB Station&Service) keinerlei finanzielle Spielräume für die Umsetzung fachlich und sachlich gebotener Projekte haben, hat der VRR in seinem Planentwurf nur wenige ausgewählte Maßnahmen, deren Umsetzung kurzfristig möglich ist und die dem Zweck dienen, Mängel und Engpässe zu beheben, aufgenommen. Auch diese wenigen Maßnahmen stehen beim VRR unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.

4.9.2 Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Neben dem Nahverkehrsplan des Zweckverbandes VRR ist auch der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zu beachten, da der Verbundraum dieses Zweckverbandes mit dem Kreis Unna direkt an das Stadtgebiet von Dortmund grenzt und enge Verflechtungen zwischen Dortmund und diesem Verbundraum bestehen. Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat den aktuellen Nahverkehrsplan im Oktober 2011 beschlossen⁴¹.

Er enthält umfangreiche Zielsetzungen für die Bereiche Verkehrsangebot, Infrastruktur, Fahrzeuge sowie Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, die denen des VRR ähnlich sind und erst im Maßnahmenenteil (s. Kap. 8.4) ausführlich beschrieben werden.

³⁹ Wegen des sehr großen Umfangs des Planentwurfs ist dieser nur in digitaler Form im VRR-Gremieninformationssystem abrufbar. Der Textband findet sich unter:
http://vrr.de/imperia/md/content/nahverkehrsplan/2009/vrr_nahverkehrsplan_2009.pdf sowie der Anlagenband:
http://vrr.de/imperia/md/content/nahverkehrsplan/2009/anhang_vrr_nahverkehrsplan_2009.pdf

⁴⁰ „ExtraSchicht - Die Nacht der Industriekultur“: Die ExtraSchicht ist das Kulturfest der Ruhrregion in einstigen Industriekulissen mit Musik, Straßentheater, Artistik, Tanz und Lichtinstallationen. Zusätzlich zum VRR-Verkehrsangebot verbinden Shuttlebusse die Spielorte.

⁴¹ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe, Unna 2011
<http://www.nwl-info.de/service/nwl-nahverkehrsplan.pdf>

5 Siedlungs-/ Verkehrsstruktur, Nachfrage und künftige Entwicklung

Zwischen der Siedlungs-, Bevölkerungs- und Arbeitsstättenverteilung im Raum einerseits, Verkehrsaufkommen und -verteilung sowie Verkehrsinfrastruktur andererseits gibt es enge Wechselbeziehungen. So gewährleisten gute Straßen- und ÖV-Verbindungen eine hohe Mobilität, begünstigen aber auch Stadtrandwanderungen. Sie erweitern gleichzeitig den Einzugsbereich des Kernraumes und verbessern damit die Tragfähigkeit zentraler Infrastrukturangebote.

Über Einwohner, Siedlungsstruktur und Verkehr sowie deren gegenseitige Abhängigkeit liegen eine Vielzahl statistischer Daten vor. Zum Verkehrsverhalten der Dortmunderinnen und Dortmunder hat das Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik und Wahlen zuletzt im Jahr 2005 eine Haushaltsbefragung⁴² durchgeführt. Deren Ergebnisse sind u. a. in eine Studie zur Verkehrssituation in Dortmund eingeflossen. Diese liefert Daten zu den Bereichen Verkehrsmittelverfügbarkeit, Verkehrsaufkommen, Verkehrsmittelwahl und Anzahl der Wege.

5.1 Einzugsbereich, Einwohnerdichte

Der in Kapitel 3.1 definierte Einzugsbereich für den ÖPNV von 50 km Radius bzw. einer Stunde Fahrzeit überspannt einen Raum von ca. 7.850 km² in dem ca. 7 Mio. Menschen leben, das sind im Mittel 890 EW/km². In der Stadt Dortmund leben 580.956 Einwohner (31.12.2011)⁴³ mit Erstwohnsitz auf 280,42 km². Das sind durchschnittlich 2.070 Einwohner auf einem Quadratkilometer.

⁴² Stadt Dortmund, Amt für Statistik und Wahlen (Hrsg.), (1999 und 2006) „Dortmunder und Dortmunderinnen unterwegs

⁴³ „amtliche Einwohnerzahl“ gem. Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Ergebnisse der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung für die kreisfreien Städte, Kreise und kreisangehörigen Städte und Gemeinden NRW, Düsseldorf 10.07.2012

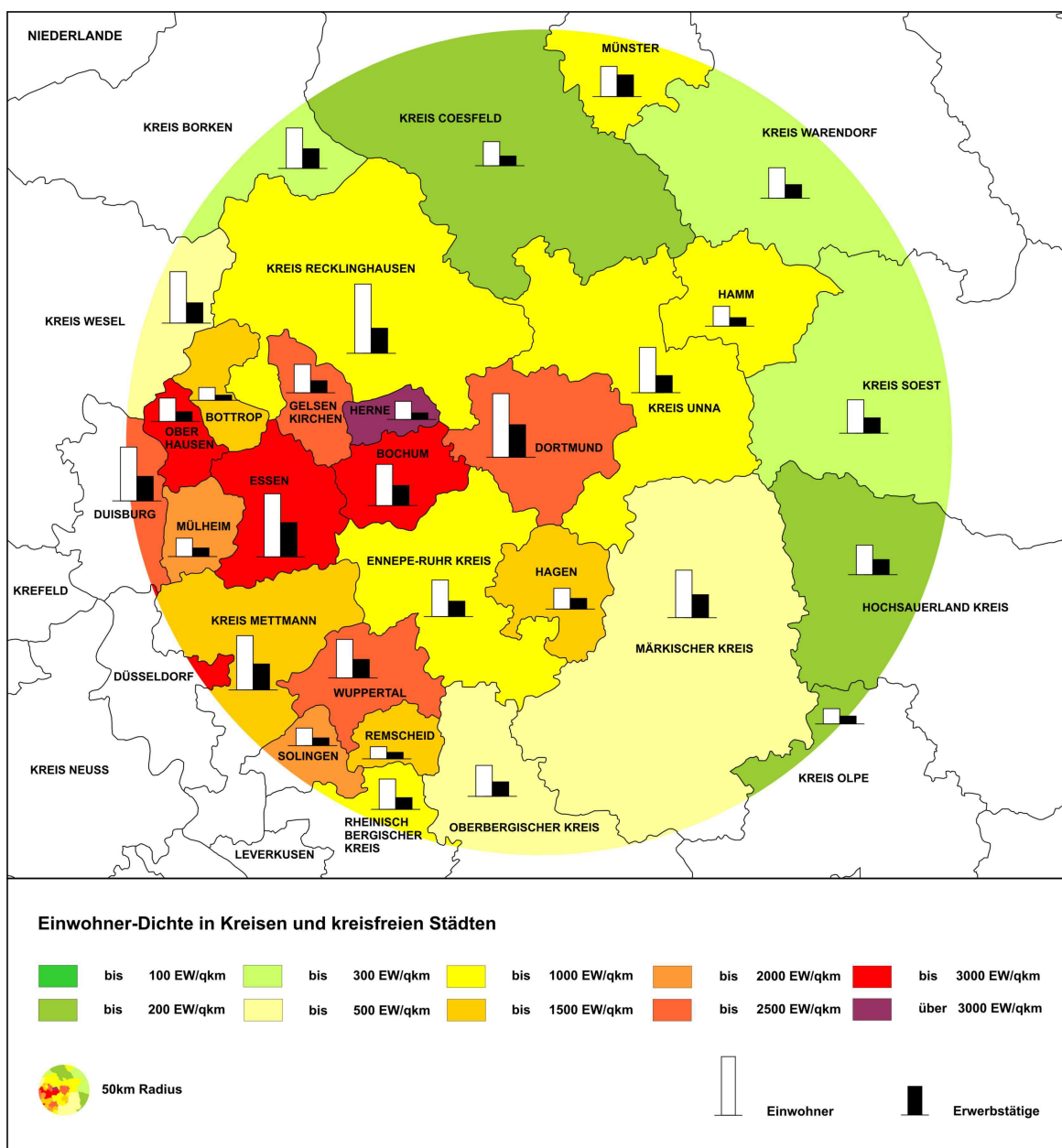


Abb. 7 Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Dieser Raum ist siedlungs- und wirtschaftsstrukturell sehr vielgestaltig. Er ist gekennzeichnet durch die Metropolregion Ruhr und seine Randzonen sowie die sehr unterschiedlich gestalteten ländlichen Räume an der Peripherie. Die Einwohnerdichten schwanken im Ballungsraum zwischen 1.181 EW/km² in Hagen und 3.220 EW/km² in Herne, in ländlich strukturierten Gebieten zwischen 634 EW/km² im Rheinisch-Bergischen Kreis und 139 EW/km² im Hochsauerlandkreis.

Durch die starke räumliche Arbeitsteilung ist der Ballungsraum ein intensiv verflochtener Wirtschaftsraum mit den entsprechenden Ansprüchen an und Auswirkungen auf Verkehrsinfrastruktur und Mobilität.

5.2 Wohnbevölkerung

Aufgrund der mit der deutschen Vereinigung verbundenen Wanderungsgewinne ist die Bevölkerung im gesamten Einzugsbereich zunächst stark angestiegen. In Dortmund wuchs die Einwohnerzahl durch diesen Effekt auf 610.950 (31.12.1991)⁴⁴. Danach nahm sie bis zum Jahr 2011 wieder stetig ab. Am 31.12.2010 betrug der Bevölkerungsstand 586.216 Menschen⁴⁵, die mit Erst- oder Zweitwohnsitz in Dortmund gemeldet waren. Für den Zeitraum 1997 bis 2011 ergibt sich ein - im Vergleich zu den Umlandgemeinden moderater - Bevölkerungsrückgang von 2,3 %.

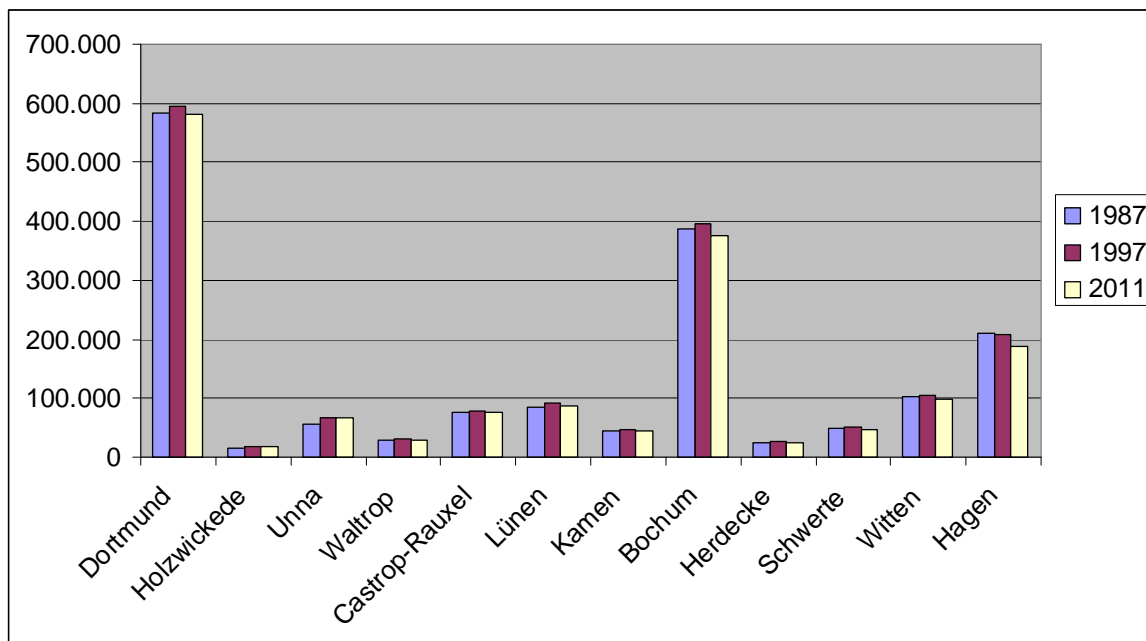


Abb. 8 Bevölkerungsentwicklung Dortmund und Anrainer 1987 bis 2011;
 Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 40476 Düsseldorf (2012).
 „Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen NRWs 2011 bis 2030/2050“

In diesem Zeitraum sind in allen Anrainerstädten ohne Ausnahme ebenfalls Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen. Diese fallen jedoch überwiegend erheblich höher aus als in Dortmund. Mit knapp 10 % hebt sich hier die Stadt Hagen hervor. Das Umland hat mit Rückgängen von im Mittel 5,5 % als Wohnstandort an Bedeutung abgenommen. Bis zum 31.12.2012 hat die Bevölkerungszahl wieder zugenommen und betrug zu diesem Zeitpunkt 586.969 Einwohner.

⁴⁴ Dortmunder Statistik, Sonderheft 136, Die Dortmunder Bevölkerung 1992, Stadt Dortmund, Amt für Statistik und Wahlen, August 1993

⁴⁵ Stadt Dortmund, Fachbereich Statistik, Jahresbericht Nr. 198 Dortmunder Statistik „Bevölkerung“, 2012

5.3 Bevölkerungsprognose

Eine der Einflussgrößen, die in die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung eingeht, ist die Bevölkerungsprognose. 2012 hat der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) dazu weiterhin aktuelle Vorausberechnungen für Nordrhein- Westfalen vorgelegt⁴⁶. Danach schrumpft die Bevölkerung in Nordrhein- Westfalen bis 2030 von heute 17,845 Mio. auf rund 17,2 Mio. Einwohner (= -3,7 %). Lediglich in sechs Städten und fünf Kreisen wird es Zuwächse geben. Die Einwohnerzahl in den Gebietskörperschaften des Regionalverbandes Ruhr (RVR) wird in diesem Zeitraum um 7,1 % abnehmen.

Die Geburtenzahlen verringern sich nach der Prognoseberechnung in diesem Zeitraum um 8 %, während zugleich die Sterbefälle um 8 % zunehmen werden; Nordrhein- Westfalen liegt damit im Bundestrend. Positive Wanderungsbewegungen – also mehr Zu- als Abwanderungen nach/von NRW – können diese Entwicklung zwar nicht umkehren, dämpfen aber deren Verlauf.

	Bevölkerung	prognostizierte Bevölkerung	Entwicklung
	2011	2030	[%]
Dortmund	580.400	562.600	-3,1
Nordrhein-Westfalen	17.845.200	17.190.300	-3,7
Ruhrgebiet (RVR)	4.630.200	4.299.200	-7,1
Regierungsbezirk. Arnsberg	3.658.000	3.328.700	-9,0

Tab. 2 Bevölkerungsprognose 2030 für Dortmund, NRW, RVR und Regierungsbezirk Arnsberg

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Ergebnisse der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung für die kreisfreien Städte, Kreise und kreisangehörigen Städte und Gemeinden NRWs, Düsseldorf 2010

Für Dortmund wird sich voraussichtlich der Trend einer moderaten Abnahme der Einwohnerzahlen, wie er sich in den vergangenen 10 Jahren gezeigt hat, fortsetzen. Von 1987 bis 2012 (25 Jahre) betrug die Bevölkerungsabnahme in Dortmund rund 0,5 %. Wegen der hohen Bevölkerungszuwächse nach der Wiedervereinigung betrug die Abnahme zwischen 1997 und 2009 ca. 2,3 %. Die prognostizierte Bevölkerungsabnahme 2011 bis 2030, beträgt unter Status quo Bedingungen 3,1 %.

5.4 Siedlungsstruktur und Verkehrsverflechtungen innerhalb Dortmunds

5.4.1 Siedlungsstruktur, Bevölkerung

Die Stadt Dortmund weist eine stark differenzierte, **multizentrische Struktur** auf. Neben der City als oberzentralem A-Zentrum bestehen neun Stadtbezirkszentren als mittelzentrale B-Zentren mit umfassenden Versorgungsstrukturen für den jeweiligen Stadtbezirk. Als dritte Zentrumsstufe besitzen die Dortmunder Ortsteile – auch als C-Zentren bezeichnet – grundzentrale Versorgungsaufgaben für den jeweiligen Ortsteil. Quartiersversorgungs- bzw. D-Zentren stellen die vierte und kleinste Zentrums-kategorie dar. Ihnen kommt ausschließlich die Nahversorgungsfunktion für das jeweilige Wohnquartier zu⁴⁷. Sie sind für die ÖPNV-Bedienung von geringer Relevanz.

⁴⁶ Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2011 bis 2030/2050. Düsseldorf 2012

⁴⁷ Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund, Erläuterungsbericht S. 65. Dortmund 2004

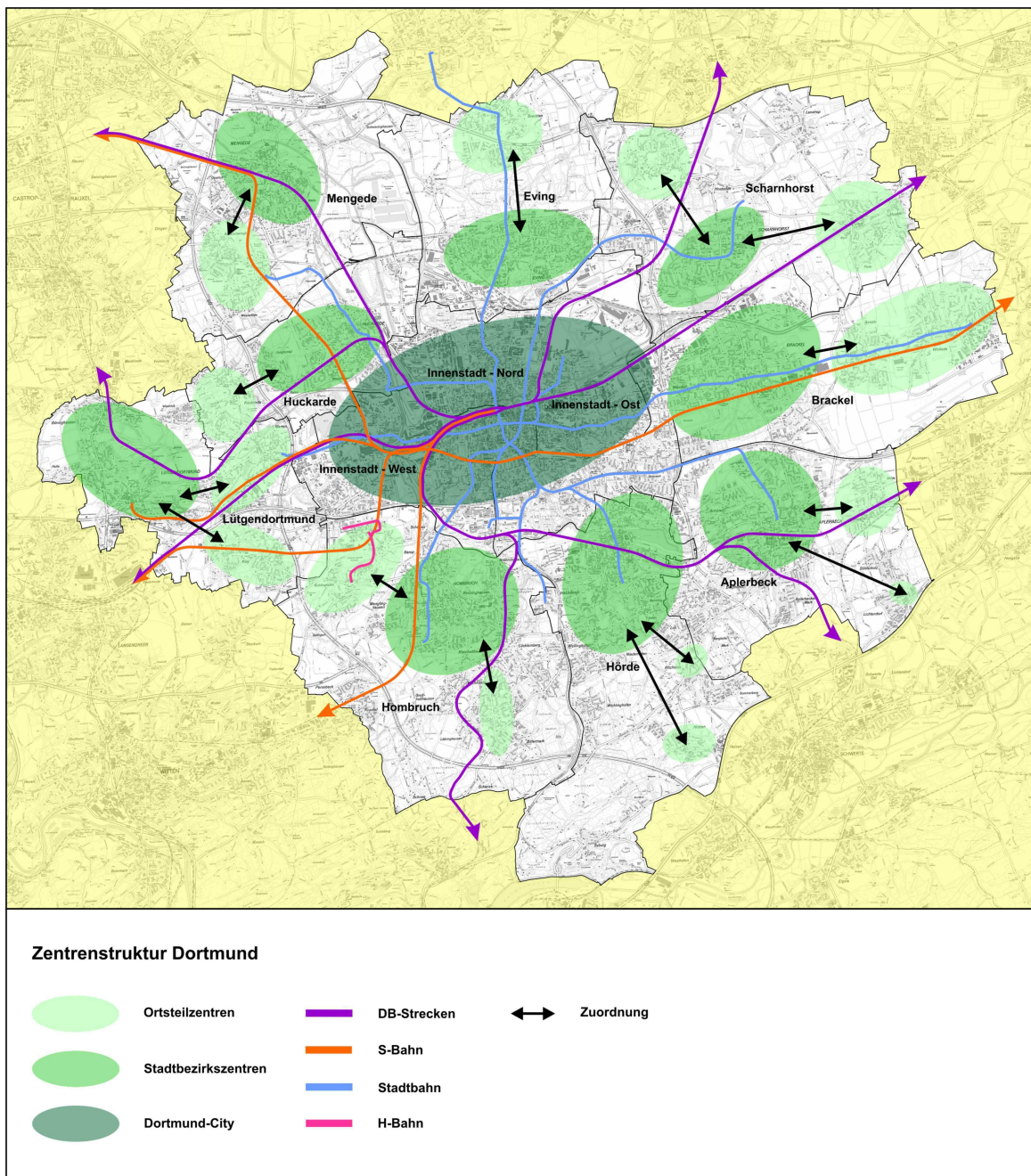


Abb. 9 Zentrenstruktur Dortmund

Zwischen den Zentren selbst, aber auch zwischen Zentren und dem übrigen Stadtgebiet bestehen räumlich-soziale Beziehungen, die Mobilitätsbedürfnisse hervorrufen und die das Nahverkehrsnetz nachvollziehen muss.

Die Stadtbezirke weisen hinsichtlich ihrer Gesamtbevölkerung und der Einwohnerdichte deutliche Unterschiede auf. Dabei ist nach einem Anstieg der Bevölkerungszahlen nach 1990 ein Rückgang der Einwohnerzahlen in der Mehrzahl der Stadtbezirke zu verzeichnen.

Die höchsten Einwohnerdichten werden in den Innenstadtbezirken erreicht. Sie liegen dort in allen Fällen über 3.600 EW/km². In Huckarde, Aplerbeck und Lütgendortmund werden überdurchschnittliche Dichten von mehr als 2.000 EW/km² erreicht. In allen anderen Bezirken liegen die Dichten zum Teil deutlich unter 2.000 EW/km² (vgl. Tab. 3).

	Einwohner	Gebietsfläche [km ²]	Einwohnerdichte [Einwohner/km ²]
Innenstadt-Ost	54.774	11,26	4.864
Innenstadt-West	52.805	13,75	3.840
Innenstadt-Nord	53.416	14,44	3.699
Huckarde	36.049	15,02	2.400
Aplerbeck	55.887	24,93	2.242
Lütgendortmund	48.240	22,41	2.153
Dortmund insgesamt	586.216	280,40	2.091
Hörde	54.025	29,74	1.817
Brackel	54.463	30,53	1.784
Hombruch	57.508	34,93	1.646
Eving	36.230	22,86	1.585
Scharnhorst	44.718	31,70	1.411
Mengede	38.101	28,72	1.327

Quelle: Stadt Dortmund, Jahresbericht Nr. 198 dortmunder statistik „Bevölkerung“, 2012

Tab. 3 Bevölkerungsdichten in den Dortmunder Stadtbezirken am 31.12.2011
in der Reihenfolge der Einwohnerdichte

Die **Bevölkerungsdichte** wird sich im Zeitraum der nächsten fünf bis sieben Jahre nicht wesentlich verändern. Sie ist in den Stadtbezirken sehr unterschiedlich ausgeprägt. Entwicklungen ergeben sich vor allem durch Neubautätigkeiten. Ende 2011 standen stadtweit rund 138 Hektar (das sind 1,38 km²) Wohnbauflächen für rund 4.700 Wohnungen in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen zur Verfügung. Für weitere rund 4.000 Wohnungen wurden Bebauungsplanverfahren eingeleitet⁴⁸.

5.4.2 Altersstruktur und -entwicklung

Seit 2005 liegt für die Gesamtstadt eine Prognose über die Entwicklung der Alterstruktur bis zum Jahr 2025 vor. Eine kleinräumige Prognose auf Stadtbezirksebene ist für einen so langen Zeitraum zu unsicher.

Die Altersstruktur der Dortmunder Bevölkerung weist auf ein Fortschreiten des seit Jahrzehnten zu beobachtenden Alterungsprozesses hin. Der Anteil der Hochbetagten (so werden die über 80-Jährigen genannt) an der Gesamtbevölkerung beträgt heute 5,5 %. Er wird bis zum Jahr 2025 auf ca. 6,5 % ansteigen. Abnahmen gibt es vor allem in der Altersgruppe von 25 bis 44 Jahre und bei den unter 18jährigen. Knapp zwei Drittel der Dortmunderinnen und Dortmunder befinden sich im Erwerbsfähigenalter (18 bis unter 65 Jahre). Dieser Bevölkerungsanteil wird bis 2025 konstant bleiben. Zunahmen gibt es in der Gruppe der 18 bis 24jährigen und vor allem bei den über 65jährigen.

	2011		2015		2020		2025	
	absolut	Anteil [%]	absolut	Anteil [%]	absolut	Anteil [%]	absolut	Anteil [%]
0-17	91.537	15,8	90.157	15,6	88.903	15,5	88.685	15,6
18-44	205.981	35,6	204.757	35,4	202.670	35,3	198.612	34,9
45-64	162.163	28,0	164.420	28,5	162.793	28,3	159.798	28,0
65-79	86.708	15,0	85.105	14,7	81.686	14,2	85.471	15,0
älter 80	31.737	5,5	33.410	5,8	38.359	6,7	37.138	6,5
insges.	578.126	100,0	577.849	100,0	574.411	100,0	569.704	100,0

Quelle: Dortmunder Statistik „Jahresbericht Bevölkerung“ Stadt Dortmund, Fachbereich Statistik, 4/2007 und 2012

Tab. 4 Altersstruktur der Dortmunder Bevölkerung 2011 und Prognosen bis 2025

⁴⁸ Wohnungsmarktbericht der Stadt Dortmund 2012 für das Jahr 2011, S. 26. Dortmund 2012.

5.4.3 Nahwanderung

Der Nahwanderungsbereich umfasst die Gemeinden Bochum, Castrop-Rauxel, Hagen, Herdecke, Waltrop, Witten und den Kreis Unna. Nahwanderungen sind im Gegensatz zu Fernwanderungen stark wohnungsbezogen und abhängig von der Änderung der Haushaltsgröße, der Lebenssituation (Altern) oder des Arbeitsplatzes.

Jahr	Zuzüge	Fortzüge	Saldo
2003	6.872	6.552	+ 320
2004	6.524	5.973	+ 551
2005	6.628	5.573	+ 1.055
2006	5.993	5.730	+ 263
2007	5.846	5.936	- 90
2008	5.886	5.792	+ 94
2009	5.928	6.060	- 132
2010	5.910	5.887	+ 23
2011	5.851	5.521	+ 330
2012	6.347	6.144	+ 203

Tab. 5 Nahwanderungen zwischen Dortmund und den Nachbarkommunen

Quelle: Wohnungsmarktbericht der Stadt Dortmund für das Jahr 2012

Mit Ausnahme der Jahre 2007 und 2009 war der Nahwanderungssaldo immer positiv.

„Die ausbildungs- bzw. studiumsbedingten Zuzüge in der Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen stellen auch im Jahre 2011 mit rund 2.800 Zuzügen die größte Gruppe dar. Zudem ist diese Altersgruppe die einzige, die einen positiven Wanderungssaldo verzeichnet. Dieser positive Saldo erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich von 484 auf 719. Diese Entwicklung ist im Kontext mit der Erhöhung der Studierendenzahl zu sehen.“⁴⁹

Die Nahwanderungsbewegungen haben in dieser Größenordnung keine ursächlichen Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan. Sie gehen allgemein in die Mobilitätsentwicklung mit ein. „Landflucht“, die eine Neuausrichtung der ÖPNV-Angebote erforderlich machen würde, ist in Dortmund nicht zu beobachten.

5.4.4 Entwicklung der Schülerzahlen

Der Landesbetrieb IT.NRW hat im Oktober 2010 einen Bericht zur Entwicklung der Schülerzahlen⁵⁰ an den allgemeinbildenden Schulen in Nordrhein-Westfalen vorgelegt. Darin nimmt Dortmund in einem Feld aller 53 Schulverwaltungsbezirke zwischen einem Zuwachs von 9,1 % in der Stadt Düsseldorf und Abnahmen von mehr als 27 % im Kreis Coesfeld einen sehr guten achten Rang mit nur 8,7 % Abnahme bis 2019 ein. Der mittlere Wert für NRW beträgt minus 15,8 %. In Zahlen ausgedrückt beträgt der Rückgang in Dortmund 5.082 Schülerinnen und Schüler. Das ist eine Verminderung von 58.086 auf 53.004. Sie wird zu Rückgängen im Schülerverkehr führen, die in Kapitel 5.9.1 behandelt werden.

⁴⁹ Wohnungsmarktbericht 2012 Ergebnisse des Wohnungsmarktbeobachtungssystems 2011, S. 48. Stadt Dortmund, Amt für Wohnungswesen, Dortmund 08/2012

⁵⁰ IT.NRW Statistischer Bericht Nr. 14.9101 „Regionalisierte Schülerprognosen in Nordrhein-Westfalen 2010“ Düsseldorf, 26. Oktober 2010 Fundstelle: http://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2010/pres_171_10.html. Die regionalisierte Schülerprognose in Nordrhein-Westfalen 2010 ist zurzeit die aktuellste; eine Aktualisierung ist für Oktober 2013 vorgesehen.

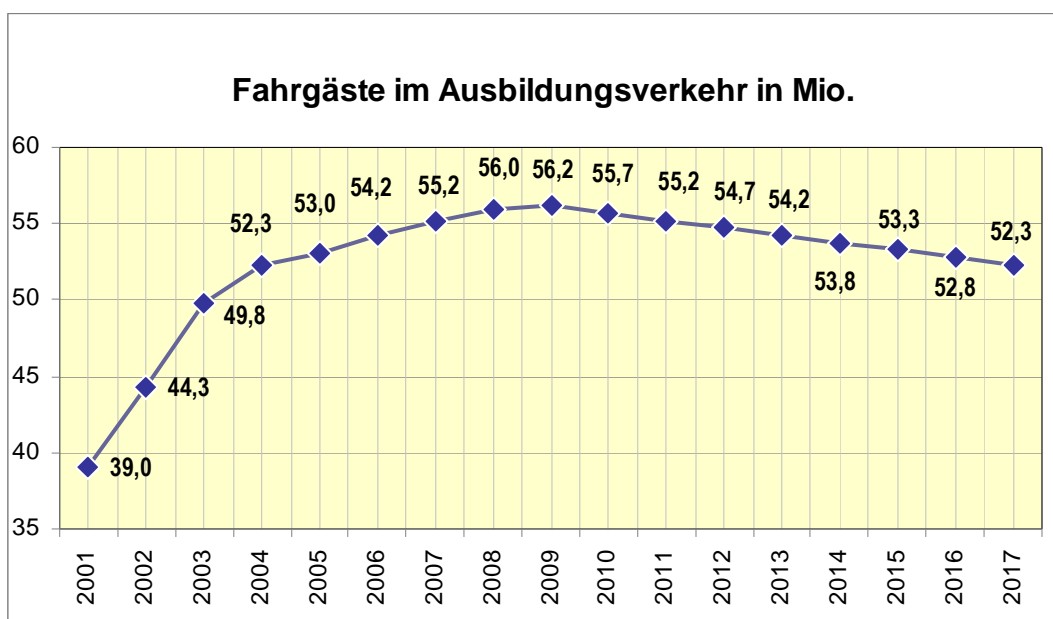


Abb. 10 Fahrgäste im Ausbildungsverkehr DSW/DSW21 2001 bis 2009 und Prognose 2010 bis 2019

Quelle: Zahlenspiegel 2001 bis 2009 von DSW21, eigene Berechnung der Prognose nach der Entwicklung der Schülerzahlen nach Statistikatlas Dortmund, Stadt Dortmund, Fachbereich Statistik, 2010.

Die Schülerzahlen gehen zurück. Dadurch werden Schulstandorte in Frage gestellt. Die Schulentwicklung und die Entscheidung über einzelne Schulstandorte hängen von den Ergebnissen eines Diskussionsprozesses ab, der zwischen Schulverwaltung, Bürgerschaft und politischen Gremien geführt wird. Die Entscheidungen können im Einzelfall erhebliche Auswirkungen auf die Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV und ihre Finanzierung haben.

5.4.5 Erwerbstätige

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Erwerbstätigen mit Wohnsitz in Dortmund betrug am 30.06.2010 insgesamt 173.139 Personen. Damit ist zwischen dem Maximum im Jahr 2000 mit 177.674 und einem Minimum im Jahre 2006 von 163.510 wieder ein mittlerer Wert erreicht. Sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige machen knapp 70 %⁵¹ aller Beschäftigten aus. Selbstständige, Beamte und ausschließlich geringfügig Beschäftigte hinzugenommen, beträgt die Anzahl der Erwerbstätigen mit Wohnsitz in Dortmund heute ca. 246.000 Personen.

Für die Prognose der Erwerbstätigen liegen belastbare Daten nicht vor. Da in dieser Gruppe sowohl die Erwerbstätigen in Dortmund als auch Erwerbstätige im Umland mit Wohnsitz in Dortmund einbezogen sind, muss eine solche Prognose auch die regionale Wirtschaftsentwicklung berücksichtigen. Neben der Datenerfassung stellt hier auch die Vorhersage von Arbeit und Beschäftigung ein besonderes Problem dar. Für den Nahverkehrsplan wird als Ausgleich zwischen Beschäftigungswachstum in Dortmund und Rückgang der Beschäftigung im Umland eine leichte Zunahme der Fahrgäste im ÖPNV in Dortmund angenommen.

⁵¹ Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service West Verfahrensverknüpfung Beschäftigungsstatistik <-> A2LL Dortmund, 07.05.2009

5.4.6 Beschäftigte

Die folgenden statistischen Daten beziehen sich auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Dortmund. Damit sind ca. 65 % der Erwerbstätigen erfasst. Nicht erfasst sind die Beamten (6,1 %), die ausschließlich geringfügig Beschäftigten (19,1 %) und freiberuflich oder selbständig Tätigen (9,4 %).

Die Beschäftigungsentwicklung im Bereich Dortmund ist von regionalen Unterschieden geprägt. Im Zeitraum von 2008 bis 2009 (jeweils 30.06.) erzielte Dortmund selbst mit 3.535 Beschäftigten den höchsten Stellenzuwachs innerhalb des Ruhrgebietes⁵².

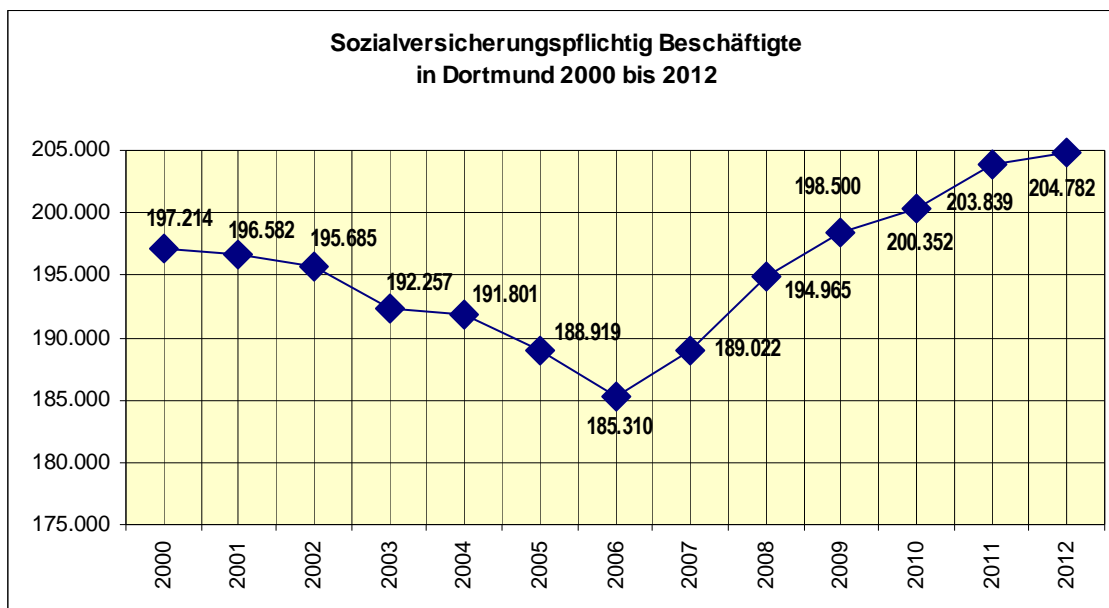


Abb. 11 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Dortmund

Quelle Information und Technik NRW (IT.NRW)

Dortmund hat in absoluten Zahlen seit 1999 mehr als 7.500 Beschäftigte gewonnen. Darin ist der Bedeutungsgewinn Dortmunds als Arbeitsplatzstandort klar erkennbar.

Angesichts rückläufiger Arbeitslosenzahlen auf der einen Seite, der Ansiedlung neuer innovativer Zukunftsbranchen, Betrieben der Hochtechnologie in Entwicklung, Produktion und Vertrieb sowie des Ausbaus der Wissenschaft andererseits, wird ein weiterer Anstieg der Beschäftigung in Dortmund erwartet.

Der Anteil der im produzierenden Gewerbe Beschäftigten ist seit dem Jahr 2000 bis 2009 von knapp 27 % kontinuierlich auf weniger als 20 % zurückgegangen, während der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungsbereich in der gleichen Periode von 72,5 auf mehr als 80 % angestiegen ist.

⁵² Statistik-News des Regionalverbandes Ruhr (RVR) <http://www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr/rvr-nachricht/article/rvr-statistik-news-dortmund-erzielt-hoechste-beschaefigungszuwaechse.html>

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Ort der Arbeit nach Wirtschaftssektoren 1)										
Merkmal	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Beschäftigte insgesamt	197.214	191.801	188.919	185.310	189.022	194.965	198.500	200.352	203.839	204.782
davon in den Wirtschaftssektoren										
Land- und Forstwirtschaft	1.135	936	910	866	868	102	95	101	96	111
in %	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Produzierendes Gewerbe	52.868	40.293	38.947	38.096	37.950	39.263	39.235	38.632	39.343	39.941
in %	26,8	21,0	20,6	20,6	20,1	20,1	19,8	19,3	19,3	19,5
Dienstleistungsbereich	143.200	150.563	149.050	146.340	150.177	155.546	159.167	161.617	164.398	164.728
in %	72,6	78,5	78,9	79,0	79,4	79,8	80,2	80,7	80,7	80,4

1) Stand jeweils 30.06.. Ab 2008 erfolgt die sektorale Zuordnung nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008. Deshalb sind die Ergebnisse mit denen der Vorjahre nicht mehr vergleichbar.

Quelle: Information und Technik NRW (IT.NRW)

Tab. 6 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren in den Jahren 2000 bis 2012

Quelle: Information und Technik NRW (IT NRW) 2013

5.5 Verkehrsstrukturen – Pendlerzahlen

5.5.1 Pkw-Dichte

Die Pkw-Dichte, auch als Motorisierungsgrad oder Pkw-Besatz bezeichnet, ist in hohem Maße von der Siedlungsstruktur abhängig. Grundsätzlich nimmt die Pkw-Dichte mit wachsender Entfernung zum Ballungsraum zu - siehe Tab. 7 und Abb. 12.

	Pkw-Bestand	Pkw-Dichte [Pkw/Tsd. Ew]
Dortmund	251.531	433
Hagen	87.201	459
Hamm	83.644	460
Kreis Recklinghausen	313.013	495
Kreis Unna	242.299	505
Bochum	190.382	506
Ennepe-Ruhr-Kreis	178.786	536
Mittelwert (nur Umland)		485

Quelle: Mobilität in Nordrhein-Westfalen Daten und Fakten 2010; Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW (MBEWWV NRW) Düsseldorf, 2010

Tab. 7 Pkw-Dichte 2010 in Dortmund und dem Umland

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

5 Siedlungs-/ Verkehrsstruktur, Nachfrage und künftige Entwicklung

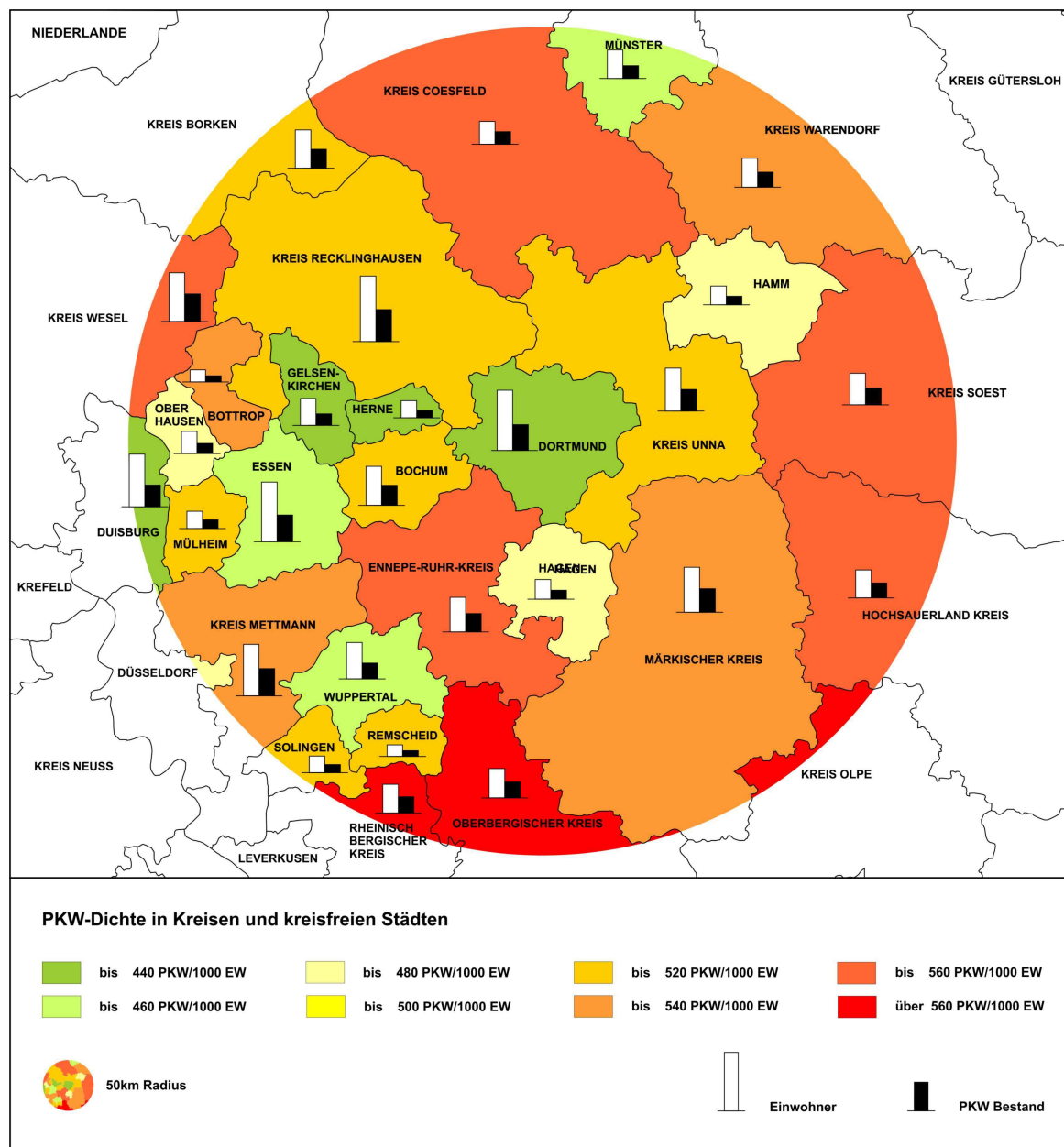


Abb. 12 Pkw-Dichte in Dortmund und seinem Umland

Im Vergleich mit den Anrainern zeigt sich, dass Dortmund die geringste Pkw-Dichte aufweist. Dies bestätigt einerseits die guten Alternativen zu Pkw-Fahrten im Umweltverbund, wie sie Dortmund bereithält und andererseits die hohe Pkw-Abhängigkeit von Menschen in Räumen mit geringem ÖPNV/SPNV-Angebot im Umland.

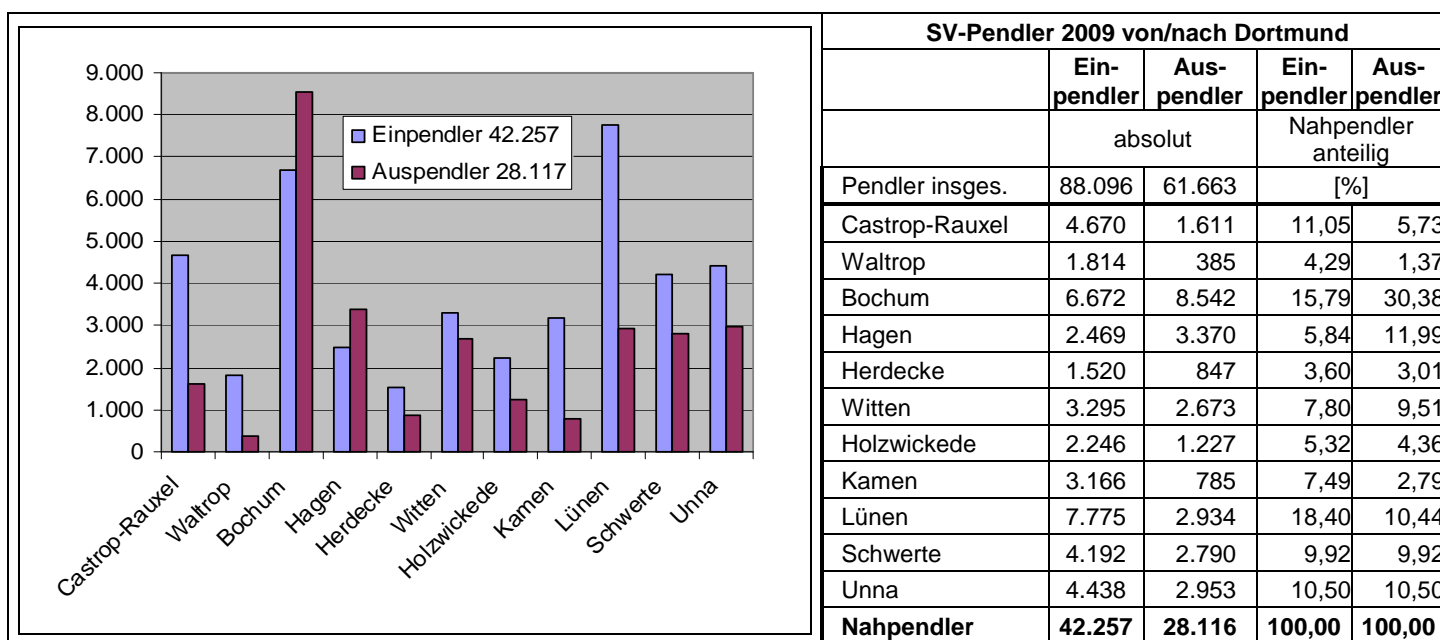
Kleinräumige Prognosen über die Entwicklung der Pkw-Bestände sind nicht verfügbar. Die jüngste, bundesweite Shell-Prognose⁵³, die wissenschaftlich abgesichert ist und in der Vergangenheit mit ihren Voraussagen konservativ, also immer unter der tatsächlichen Entwicklung geblieben ist, geht davon aus, dass sich 2030 ein durchschnittlicher „statistischer“ Motorisierungsgrad von rund 630 Pkw pro 1.000 Einwohner gegenüber

⁵³ Pkw-Szenarien bis 2030 - Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Auto-Mobilität Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg 2009

heute von gut 570 einstellen wird. Das bedeutet einen Anstieg um 10,5 %. Überträgt man diese Werte auf Dortmund, würde der Pkw-Bestand von 251.531 auf 264.862 Einheiten und die Pkw-Dichte von 482 auf 532 Pkw je 1.000 Einwohner bis 2030 ansteigen. In der Stadt Dortmund wird dieser Mittelwert voraussichtlich deutlich unterschritten.

5.5.2 Berufspendler

Die Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SV-Pendler) von und nach Dortmund sind im langjährigen Mittel relativ stabil. Deshalb ist auch für die Zukunft von hohen Pendlerzahlen auszugehen⁵⁴. Ob sie weiter wachsen, stagnieren oder sogar zurückgehen, hängt aber stark von neuen oder abgängigen Arbeitsplatzstandorten ab und ist eng mit der konjunkturellen Entwicklung verknüpft.



Quellen: IT.NRW, Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Berechnungen

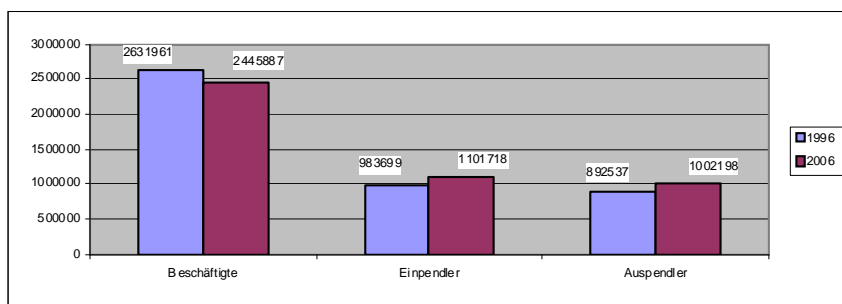
Abb. 13 Dortmund: Pendlerverflechtungen mit den angrenzenden Gemeinden

Die Werte des VRR zeigen auf regionaler Ebene denselben Trend⁵⁵: Trotz der sinkenden Anzahl von Beschäftigten ist die Zahl der Pendler im VRR durch die räumliche Funktions-trennung (insbesondere Arbeiten – Wohnen) seit mehr als zehn Jahren sogar erkennbar gestiegen.

Deutlich mehr als 2 Mio. Personen sind heute im VRR-Raum (werk)täglich als Berufspendler unterwegs. Dortmund gehört neben Düsseldorf und Essen zu den drei Städten im VRR, mit den höchsten Einpendlersalden. Auch in Zukunft rechnet der VRR damit, dass im Ruhrkorridor ein hoher Überhang an Arbeitsplätzen bestehen bleibt.

⁵⁴ Statistikatlas Dortmund, Stadt Dortmund, Fachbereich Statistik, 2010

⁵⁵ Nahverkehrsplan 2009, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Essen 2009



Quelle: Nahverkehrsplan VRR 2009; dort zitiert: LDS NRW, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Abb. 14 Entwicklung der Berufspendler innerhalb des VRR (Gemeindegrenzen überschreitende Pendler)

Im Zusammenhang mit den teilweise rückläufigen Bevölkerungszahlen und anderen demographischen Entwicklungen wird der Mobilitätsbedarf durch Berufspendler weiter ansteigen. Dies betrifft vor allem Verbindungen in Räume, für die ein Bevölkerungszuwachs prognostiziert wird (s. Kap. 5.3). Ebenso führen höhere Ansprüche an die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit von Beschäftigten zu höherer Mobilität. Darüber hinaus kann sich aber der Abbau von Verkehrssubventionen, wie z. B. der Pendlerpauschale auf das Verhalten der Berufspendler und dabei insbesondere auf ihre Verkehrsmittelwahl auswirken.

5.5.3 Ausbildungspendler

Zu den Ausbildungspendlern zählen nach allgemeiner Definition Studenten an Hochschulen, Schüler an öffentlichen und privaten allgemein- und berufsbildenden Schulen. Auszubildende zählen nicht zu den Ausbildungspendlern, da sie erwerbstätig sind und deshalb in die SV-Pendlerrechnung einfließen. Die Ausbildungspendler in der Pendlerrechnung beinhalten Studenten und Schüler, deren (Semester-)Wohnort in einer anderen Gemeinde liegt als der Ausbildungsort.⁵⁶

Nach 2006 ist keine Ausbildungspendlerrechnung mehr durchgeführt worden. Das methodisch aufwändige Verfahren wird derzeit von IT.NRW überarbeitet.

	1998	2000	2004	2006
Ausbildungseinpendler	20.484	19.539	22.803	18.740
Ausbildungsauspendler	7.677	8.490	9.583	9.789
Saldo	+ 1.2807	+ 11.049	+ 13.220	+ 8.951

Tab. 8 Saldo Ausbildungspendler Dortmund

Quelle: IT.NRW als Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (Pendlerrechnung 1998/2000/2002/2004), Fundstelle: Jahresbericht 2010 „Wirtschaft“ Stadt Dortmund, Fachbereich Statistik, 10/2010

Für eine Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Ausbildungspendler liegen keine Daten vor. Sie errechnen sich aus der Anzahl und Lage der Schul- und Hochschulplätze sowie der Wohnstandorte der Schüler und Studenten. Durch die große Anzahl an Schul- und Hochschulplätzen im Oberzentrum Dortmund kommt es zu einem hohen Überschuss an Ausbildungseinpendlern. Angesichts der Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen an weiterbildenden Schulen in Dortmund wird es auch weiterhin dabei bleiben.

⁵⁶ „Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen, Methodenbeschreibung 2004“ Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, 2007

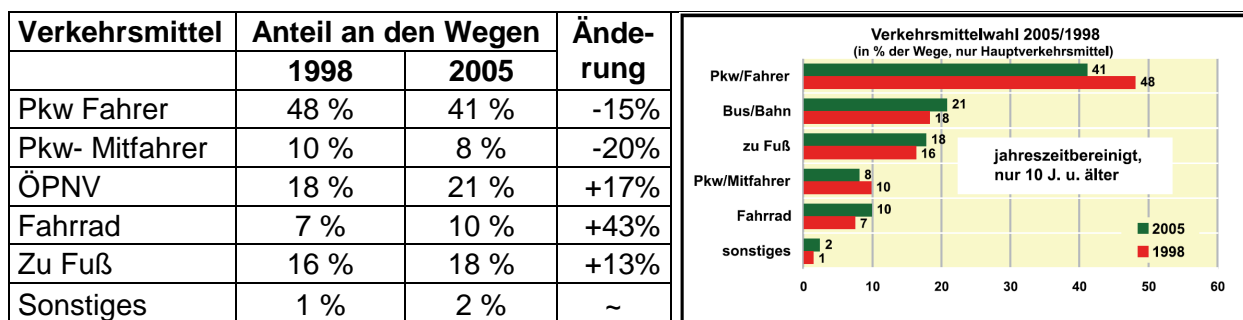
5.6 Mobilität und Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung

In der städtischen Verkehrsplanung liegen neben den Ergebnissen regelmäßig stattfindender Verkehrszählungen auch kontinuierliche Befragungen der Dortmunder Haushalte zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung vor.

Dazu führte das Amt für Statistik und Wahlen im Auftrag des Stadtplanungsamtes im September 2005 eine Befragung⁵⁷ von insgesamt 13.000 Dortmunder Haushalten zu deren Mobilitätsbedingungen und -verhalten durch. Die Ergebnisse sind repräsentativ. Die letzte Befragung dieser Art hatte zuvor 1998 stattgefunden. Auszüge werden im Folgenden dargestellt.

5.6.1 Wahl des Verkehrsmittels

Grundsätzlich wurde festgestellt, dass die Bemühungen der Stadt Dortmund, den Umweltverbund (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer) zu stärken, beachtliche Erfolge aufweisen: Bereinigt um die jahreszeitliche Schwankung und bei Betrachtung der Personen über 10 Jahren und älter ergibt sich das folgende Bild:



Quelle: „Dortmunderinnen und Dortmunder unterwegs“, Amt für Statistik und Wahlen, Dortmund 9/2006

Abb. 15 Verkehrsmittelnutzung der Dortmunder 1998/2005

Alle Wege des Umweltverbundes haben demnach zwischen 1998 und 2005 zugenommen. Nach dem Fahrradverkehr weist der ÖPNV mit 17 % die zweithöchste Steigerungsrate auf.

Die Anzahl der Wege pro Tag (= die Mobilität) hat gegenüber 1998 nur geringfügig zugenommen. Mit 2,83 Wegen (1998 = 2,77 Wege) pro Person und Tag sind die Dortmunderinnen und Dortmunder nicht ganz so mobil wie der bundesdeutsche Durchschnitt (3,35 Wege pro Person und Tag)⁵⁸.

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist das Auto. Jede/r zweite Befragte (50 %) nutzt es täglich oder fast täglich, weitere 22 % mehrmals in der Woche. Der öffentliche Nahverkehr folgt mit Abstand. 27 % nutzten ihn (fast) täglich, weitere 14 % mehrmals wöchentlich. 17 % fahren nie oder fast nie Bus oder Bahn. Diese Werte entsprechen den Zahlen in anderen großen Städten, nach denen 46 % der Bewohner täglich oder zumindest wöchentlich öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen. Für 20 % der Bewohner großer Städte gilt, dass sie den ÖPNV nie nutzen.⁵⁹

⁵⁷ „Dortmunderinnen und Dortmunder unterwegs“ Ergebnisse einer Befragung von Dortmunder Haushalten zu Mobilität und Mobilitätsverhalten, September 2005; Ergebnisbericht, Dortmunder Umfragen, September 2006

⁵⁸ „Mobilität in Deutschland 2008“. Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. i. A. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bonn und Berlin, Februar 2010

⁵⁹ „Mobilität in Deutschland 2008“. A.a.O.

Keine nennenswerte Rolle spielen Kombi-Verkehre wie Park&Ride und Bike&Ride. Sie werden nur von Wenigen genutzt. 87 % bewegen sich auf diese Weise (fast) nie fort.

Nach aktuellen Einschätzungen hat sich der Anteil des ÖPNV bei 21 % stabilisiert. Rückgängen im motorisierten Individualverkehr stehen deutliche Zuwächse im Fahrradverkehr gegenüber.

Im Vergleich zu anderen Großstädten in Deutschland⁶⁰ nimmt die Stadt Dortmund mit ca. 205 Fahrten je Einwohner im ÖV und Jahr (2011) einen mittleren Platz ein und liegt damit hinter Frankfurt (207), Dresden (254) und Berlin (267), aber vor Stuttgart (203), Hamburg (178) Bremen (170) und Bochum (166).

5.6.2 Mobilitätseingeschränkte Personen

Erstmals wurde 2005 auch danach gefragt, ob die Befragten in ihrer Mobilität bei der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel eingeschränkt sind. 9,2 % der Dortmunderinnen und Dortmunder sind in ihrer Mobilität, in erster Linie beim Gehen, eingeschränkt. Vor allem ältere Menschen fühlen sich betroffen. Der Anteil an mobilitätseingeschränkten Personen steigt bei den über 64-Jährigen auf 27 %.

5.6.3 Zugangszeiten zum ÖPNV

Die Entfernung der nächsten Haltestelle des ÖPNV von der Wohnung bestimmt sehr wesentlich dessen Nutzungshäufigkeit. Die Ergebnisse der Befragung bestätigen ein sehr engmaschiges Busnetz. Nur fünf von hundert Befragten müssen länger als zehn Minuten gehen, um zur nächstgelegenen Bushaltestelle zu kommen. Für 76 % ist dieser Weg sogar kürzer als fünf Minuten. Gut versorgt sind vor allem die Stadtbezirke Lütgendortmund, Mengede, Aplerbeck und Huckarde, in denen nur 2 – 3 % der Befragten länger als 10 Minuten zum Bus gehen müssen. In Eving und Brackel liegt dieser Anteil bei je 9 %.

Das Schienennetz ist zwar weitmaschiger, aber auch der Weg zu einem Schienenverkehrsmittel (S-Bahn, Stadtbahn) ist für 36 % der Dortmunderinnen und Dortmunder nicht länger als fünf Minuten, für fast drei Viertel nicht länger als eine Viertelstunde. 27 % der Fahrgäste des ÖPNV haben einen längeren Weg als 15 Minuten zur Haltestelle, davon die Hälfte mehr als eine halbe Stunde.

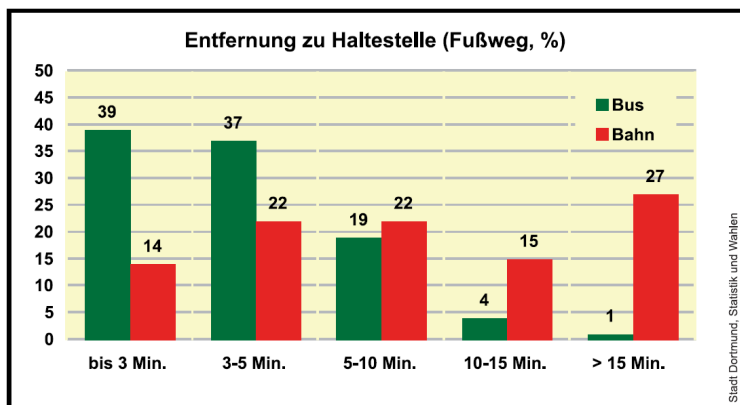


Abb. 16 Fußweg zur Haltestelle

Die Unterschiede sind hier deutlich größer als beim Busnetz. Gut bedient wird vor allem die Innenstadt. Hier müssen nur 6 % (Innenstadt-Ost) bis 15 % (Innenstadt-Nord) einen Fußweg von mehr als 10 Minuten bis zur nächsten Haltestelle zurücklegen.

In den Außenbezirken sind diese Anteile weitaus höher. So ist für jeweils 71 % der Befragten in Aplerbeck und Hörde der Fußweg zur Bahn länger als 10 Minuten, in Hombruch (62 %) und Mengede (63 %) sind die Anteile nicht wesentlich niedriger.

⁶⁰ „VDV-Statistik 2011“ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV, Hrg.) 50672 Köln, Sept. 2012

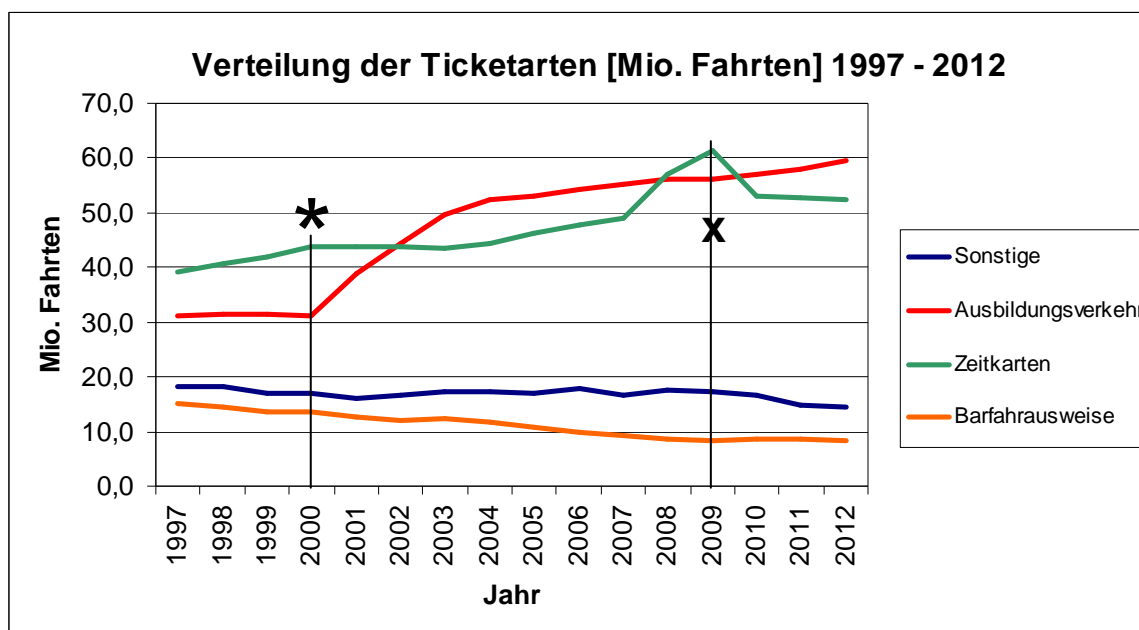
5.6.4 Verteilung der Fahrausweisarten

Die Ticketnutzung zeigt seit 1997 einen eindeutigen Trend weg von Barfahrausweisen hin zu Zeitfahrausweisen. Diese Tendenz ist sowohl im Ausbildungsverkehr mit dem SchokoTicket, das 2001 im VRR eingeführt wurde, als auch bei den Vielfahrern mit Ticket1000/2000, BärenTicket und YoungTicket zu beobachten. Der Anstieg der Anzahl der Zeitfahrausweise in den Jahren 2008 und 2009 ist auf die Einführung eines Dortmunder Sozialtickets zurückzuführen. Eine Kombination aus Nutzungsrestriktionen und Preisanpassung bei diesem führte zu einem Rückgang der Zeitfahrausweise im Jahr 2010. Mit Einführung eines verbundweiten Sozialtickets zum 01.01.2013 wurde der Vertrieb des Dortmunder Sozialtickets eingestellt.

Der Anteil der Dauerkartennutzer hat von 67,8 % im Jahr 1997 auf 82,69 % im Jahr 2011 zugenommen. Das entspricht einem Anstieg von 70,4 Mio. Fahrten im Jahr 1997 auf 110,8 Mio. Fahrten in 2011.

Im Zeitraum zwischen 1997 und 2005 (dem Jahr der Haushaltsbefragung) ist der Anteil der Haushalte, die über Zeitfahrausweise für den öffentlichen Nahverkehr verfügen, von 38 % auf 43 % (= 130.000 Haushalte) gestiegen. 13 % der Haushalte haben sogar mehrere Dauerkarten für Bus und Bahn. Die Zahlen sind nach 2005 weiter angestiegen.

Der Besitz von Zeitfahrausweisen für Busse und Bahnen ist vor allem altersabhängig. Während etwa vier Fünftel der 10- bis 30-Jährigen und knapp die Hälfte der 30- bis 64-Jährigen über eine Monatskarte verfügen, besitzen nur ein Viertel der über 64-Jährigen einen Zeitfahrausweis (Stand 2005).



* Einführung des SchokoTickets

X Einführung des Sozialtickets Dortmund

Quelle: DSW21

Abb. 17 Verteilung der Ticketarten

5.7 Überörtliche Entwicklungen

Für die Prognose der allgemeinen langfristigen Verkehrsentwicklung liegt die Studie „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“⁶¹ vor. In dieser Studie sind unter Berücksichtigung der demografischen und ökonomischen Rahmenbedingungen das Verkehrsaufkommen [in Personenfahrten] und die Verkehrsleistung [in Personenkilometer] im Personenverkehr für das Jahr 2025 prognostiziert worden. Demnach steigt das Verkehrsaufkommen im gesamten Personenverkehr bundesweit zwischen 2004 und 2025 um 2,7 %. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) nimmt hierbei um 8,9 % zu. „Die Hauptgründe für die Zunahme liegen auch künftig im Wirtschaftswachstum, (...) und in der Individualmotorisierung. Die Veränderung der Altersstruktur wirkt zwar dämpfend auf das Verkehrswachstum, wird aber deutlich überkompensiert durch das Mobilitätswachstum innerhalb der Alters- bzw. Lebenszyklusgruppen.“

Bezogen auf NRW steigt das Verkehrsaufkommen im MIV nur um 5,3 % (anstatt um 8,9 % deutschlandweit). Für die Region „Regierungsbezirk Arnsberg“ ist sogar nur eine minimale Zunahme ablesbar. Die Zunahme der Verkehrsleistung (2004 – 2025) in NRW liegt bei etwa 9,5 % (= 0,4 % pro Jahr). Diese stimmt in etwa mit der für die Verkehrsmatrizen der Stadt Dortmund⁶² in der Prognose für das Jahr 2015 berechneten Werten überein.

Nach den Ergebnissen der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“⁶³ gibt es bezüglich des Mobilitätsverhaltens folgende nationalen Trends:

- leichte Zunahme der Anzahl an Wegen pro Personen,
- steigende Mobilität der Senioren,
- mehr Wege im Freizeit- und Einkaufsverkehr,
- eine Zunahme im Radverkehr und im ÖPNV und
- im urbanen Bereich geringere MIV-Affinität bei jungen Erwachsenen.

Für die Stadt Dortmund wird gegenüber heute eine leichte Zunahme der Wegeanzahl pro Person unterstellt. Ebenfalls wird angenommen, dass der Modal Split sich zu Gunsten des Umweltverbundes verbessert. Der in der Prognose unterstellte Anteil von 70 % motorisierter Verkehr (51 % MIV, 19 % ÖV) ist aber bereits mit der Haushaltsbefragung für das Jahr 2005 nachgewiesen worden (49 % MIV, 21 % ÖV). Aufgrund der Abnahme der Schülerzahlen können Verluste im ÖV eintreten.

In der Summe wird vermutlich die zunehmende Mobilität überwiegend durch eine Zunahme im Radverkehr kompensiert. Durch mehr (motorisierte) Einkaufs- und Freizeitfahrten kann es aber evtl. auch zu einer leichten Zunahme der ÖPNV und der Pkw-Fahrten kommen. Für die Zukunft gilt es weiterhin die Entwicklung der Mobilität der Senioren zu beobachten. Aufgrund der höheren Führerscheinbesitzquote werden auch in einem höheren Alter vermehrt Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt.

⁶¹ Intraplan Consult GmbH in Zusammenarbeit mit Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH; „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“; FE-Nr. 96.0857/2005; München/Freiburg, 2007

⁶² Verkehrsnachfragematrizen in Dortmund – Prognose 2015; Endbericht IVV aus 2003

⁶³ Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends; Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bonn und Berlin, Februar 2010

5.8 Verkehrsmittelwahl in der jungen Generation

Die Entwicklung des Verkehrsmittelwahlverhaltens junger Menschen wird derzeit öffentlich erörtert. Ursache dafür sind statistische Auswertungen, nach denen sowohl der Führerscheinwerb als auch der Autobesitz in dieser Altersgruppe in den vergangenen 10 Jahren deutlich abgenommen haben.

So ist in Dortmund die Anzahl neu ausgegebener Führerscheine von 2002 bis 2011 von 6.488 auf 5.316 um ca. 18 % zurückgegangen. Dieser Rückgang liegt weit über dem Bundestrend. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes⁶⁴ ist die Erteilung von Fahrerlaubnissen für Pkw im gleichen Zeitraum bundesweit nur um 5,8 % gesunken.

Auch die Eigentumsquote der Pkw-Besitzer unter jungen Menschen ist rückläufig. Während im Jahr 1999 noch 41 % der 18- bis 29-Jährigen über einen eigenen Pkw verfügten, waren dies im Jahr 2010 nur noch 24 %, das ist ein Rückgang um mehr als 40 %⁶⁵. Dabei können auch versicherungsvertragliche Gründe eine Rolle spielen, weil die Anmeldung eines Fahrzeugs auf einen Fahranfänger deutlich teurer ist, als die Einbeziehung dieses Fahrzeugs in einen bestehenden Versicherungsvertrag, z.B. der Eltern.

Prognoserechnungen daraus sind unsicher. In der Literatur liegen auch nur Trendfortschreibungen vor. Sie besagen, dass der Anteil der 19- bis 24-jährigen Pkw-Besitzer am Gesamtfahrzeugmarkt von 13 % im Jahr 2000 über 9 % im Jahr 2011 auf weniger als 6 % im Jahr 2020 zurückgehen wird⁶⁶.

Ob diese Entwicklungen so eintreffen werden, hängt sehr wesentlich von der Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab und hier besonders von der Beschäftigungs- und Einkommensentwicklung, aber selbstverständlich auch von der Attraktivität der Angebote und der Eigendarstellung des ÖPNV ab.

5.9 Allgemeine Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

In den Jahren seit 1997 hat die Entwicklung der Fahrgastzahlen der Dortmunder Stadtwerke (seit 2004 DSW21) eine äußerst positive Entwicklung genommen, die – ausgewiesen durch die Zahlen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und auch weitgehend des VRR – deutlich über dem allgemeinen Trend in Deutschland liegt. Bau und Eröffnung neuer Linien, die Ertüchtigung vorhandener Strecken, die Aufwertung von Haltepunkten, die Verdichtung des Busliniennetzes, kontinuierliche Weiterentwicklung des Fahrzeugparks und zahlreiche Tarifmaßnahmen des VRR, wie z. B. das Ticket2000 oder das SchokoTicket, für die nicht selten das kommunale Verkehrsunternehmen DSW21 Vorreiter war, haben zu diesem Erfolg beigetragen. In Kapitel 6 des Nahverkehrsplans wird ausführlich auf die einzelnen Maßnahmen eingegangen.

⁶⁴ Kraftfahrtbundesamt „Fahrerlaubniserteilungen - Zeitreihe 2002 bis 2011“, Flensburg 2012 unter: http://www.kba.de/clin_031/nn_125356/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubniserteilungen/fe_e_z_1.html

⁶⁵ Quelle: Destatis; KBA Statistik; in: Henning Bublitz, „Generation Bahn?“ derFahrgast Berlin, Mai 2012

⁶⁶ Ingo Alphéus – Vorsitzender der Geschäftsführung RWE Effizienz GmbH der RWE Deutschland AG
RWE Journalisten Workshop Elektromobilität – 28.09.2011

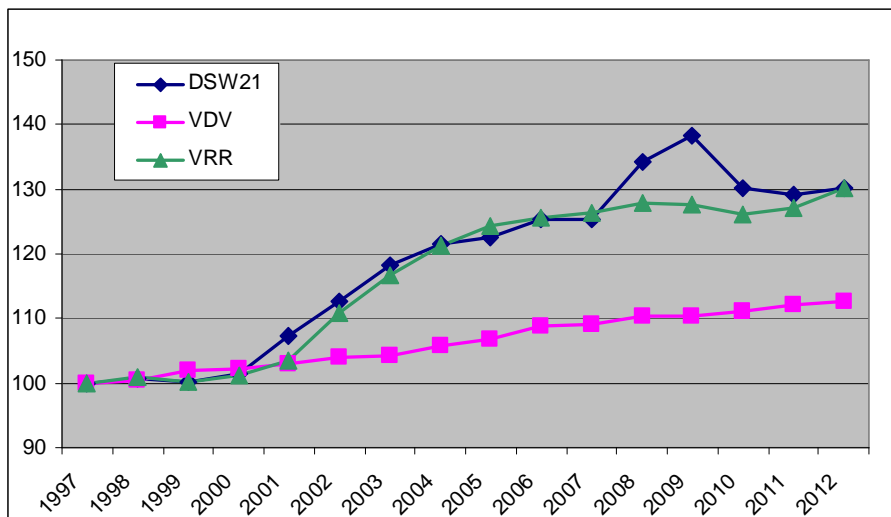


Abb. 18 Vergleich der Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV (jeweils 1997 = 100)

Jahr	Mio. Fahrgäste/Jahr			
	VDV	VRR	DSW21	
			absolut	Veränderung 1997 = 100,00
1997	8.697	871	103,7	100,00
1998	8.733	879	104,5	100,77
1999	8.858	874	103,8	100,10
2000	8.895	882	105,3	101,54
2001	8.954	902	111,3	107,33
2002	9.046	967	116,7	112,54
2003	9.072	1.017	122,7	118,32
2004	9.209	1.058	125,9	121,41
2005	9.276	1.084	127,1	122,57
2006	9.459	1.094	130,0	125,36
2007	9.487	1.101	130,0	125,36
2008	9.586	1.115	139,2	134,23
2009	9.595	1.113	143,3	138,19
2010	9.672	1.100	135,5	130,66
2011	9.741	1.108	134,0	129,22
2012	9.800	1.134	134,9	130,09

Quelle: eigene Darstellung unter Auswertung der VDV-Jahresberichte, Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, Jahrgänge 2006 bis 2009 sowie vdv-aktuell Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln, sowie Verbundberichte des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr Gelsenkirchen 1997 bis 2012 und Zahlenspiegel Dortmunder Stadtwerke AG, Auswertung 1997 bis 2012

Tab. 9 Vergleich der Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV

Der Anstieg der Fahrgastzahlen in den Jahren 2008 und 2009 ist auf die Einführung eines Dortmunder Sozialtickets zurückzuführen. Nach Beendigung des Pilotversuchs hat sich die Zahl der Zeitfahrausweise wieder auf das normale Niveau eingependelt.

5.9.1 Trends für den ÖPNV in Dortmund

Aufgrund der vorstehenden Daten und Trendbeschreibungen soll an dieser Stelle zusammenfassend eine qualitative Abschätzung der Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr in Dortmund vorgenommen werden.














<p>Wohnbevölkerung Da die Stadt mit allen Kräften gegen den prognostizierten Trend der Bevölkerungsentwicklung (-2,6 % bis 2025) arbeitet und sich in allen Bereichen von Kultur bis Wirtschaft zu einer innovativen, lebenswerten und zukunftsfähigen Stadt entwickelt, werden aus der „generellen Entwicklung der Wohnbevölkerung“ keine negativen Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen im ÖPNV erwartet.</p>	
<p>Angebot von Wohnflächen Das mit rund 130 Hektar als großzügig anzusehende unausgeschöpfte Angebot an Wohnbauflächen⁶⁷ wird dazu beitragen, den Bevölkerungsstand in Dortmund auf hohem Niveau zu halten und Rückwanderungen aus dem Umland in die Stadt (Reurbanisierung) zu begünstigen. Die Reihenfolge der Realisierung ist aus ÖPNV-Sicht so zu steuern, dass Wohngebiete, die schon heute eine gute oder sehr gute ÖPNV-Bedienung haben, vorrangig zu entwickeln sind. Unter dieser Voraussetzung wird der ÖPNV mit lokalen Zuwächsen rechnen können. Anderenfalls führt eine stärkere Zersiedelung bei konstanter Bevölkerungszahl eher zu ungünstigeren Bedingungen für eine effiziente ÖPNV-Bedienung.</p>	
<p>Entwicklung der Schülerzahlen Der Schülertransport wird im Volumen und in der Verteilung von Struktur- und Standortentscheidungen, aber auch von seiner Finanzierung, der Schülerzahlentwicklung und generellen bildungspolitischen Vorgaben abhängig sein. Im Nahverkehrsplan wird eine geringe Abnahme der Nachfrage unterstellt, die sich vor allem in dem Abbau von Spitzenbelastungen und rückläufigen Einnahmen für Schülertickets niederschlägt. Allerdings sind zunehmende ÖPNV-Anteile der Schüler und längere Fahrtstrecken durch eine differenziertere Schulwahl zu erwarten.</p>	
<p>Altersentwicklung Altersmobilität ist durch geringere Anzahl von Fahrten und kürzere Reiseweiten gekennzeichnet⁶⁸. Bei günstigem Verlauf kann aber ein großer Teil der Gruppe der über 60-Jährigen auch für den ÖPNV gewonnen werden. Im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen in den nächsten 5 Jahren wird dieser Aspekt neutral gewertet. Bei den 18 bis 29jährigen wird es zu einer deutlichen Abnahme des Pkw-Besitzes und der Pkw-Nutzung kommen („nutzen statt besitzen“). Das Smartphone als Statussymbol erleichtert dieser Personengruppe mit umfassenden Informationen gleichzeitig den Zugang zum ÖPNV.</p>	
<p>Nahwanderung Angesichts des ausgeglichenen Nahwanderungssaldos kann aus diesem Kriterium kein neuer Trend für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes abgeleitet werden. Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr werden die Verhältnisse stabil bleiben. Die weitere Entwicklung der starken Zuwanderung in der Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen wird künftig genauer zu beobachten sein.</p>	
<p>Pendlerzahlen Die steigende Entwicklung der Pendlerzahlen (Kap. 5.5.2 und 5.5.3) kann an Verknüpfungspunkten wie dem Hauptbahnhof, aber auch am Hörder Bahnhof und zahlreichen S-Bahn-Stationen zu einer erhöhten Nachfrage im kommunalen ÖPNV führen.</p>	
<p>Erwerbstätige und Beschäftigte Für den Nahverkehrsplan wird als Bilanz zwischen Beschäftigungswachstum in Dortmund und dem Rückgang der Beschäftigung im Umland mit einer leichten Erhöhung der Fahrten im Berufsverkehr gerechnet, die sich auch in einer leichten Zunahme der Fahrgäste im ÖPNV niederschlagen wird. Der Trend zu einer hochflexiblen Dienstleistungsgesellschaft mit stark differenzierten Arbeitsplatz- und Arbeitszeitvorgaben wird zu einer weiteren Entspannung der Spitzenbelastungen führen, bei gleichzeitig wachsenden Anforderungen an qualitativ gute Angebote auch in Schwachverkehrszeiten.</p>	
<p>Wertewandel In der Bevölkerung, insbesondere auch bei den jüngeren Menschen, besteht immer noch eine hohe Sensibilität im Umweltbereich. Das führt vermehrt zu Entscheidungen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also auch des ÖPNV. Hieraus lassen sich weitere Zuwächse erzielen, wenn gezielt die Image-Vorteile des ÖPNV in dieser Hinsicht in die Marketingkonzepte einbezogen werden.</p>	
<p>Kostenentwicklung Lebenshaltungskosten, Familieneinkommen und Mobilitätskosten haben eine schwer prognostizierbare Entwicklung. Höhere Kosten für (automobile) Mobilität können zusammen mit niedrigeren Realeinkommen zu einer Steigerung der ÖPNV-Nutzung führen.</p>	
<p>Legende: Auswirkungen auf den ÖPNV:  positiv  günstig  stabilisierend  ungünstig</p>	

Abb. 19 Trends für den ÖPNV in Dortmund

⁶⁷ Wohnungsmarktbericht der Stadt Dortmund 2010 für das Jahr 2009

⁶⁸ Dipl.-Ing. Dipl.-Verw. Birgit Kasper „Mobilität im Lebenszyklus. Motive und Bedeutung der Mobilität älterer Menschen“ Kaiserslautern 2004

5.10 Fazit und Handlungserfordernisse

Nach Jahren der kontinuierlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen, auch entgegen der allgemeinen Tendenzen in Deutschland und im VRR, ist angesichts verschiedener mittelfristiger Entwicklungen in den Rahmenbedingungen (weiterhin leicht sinkende Einwohnerzahlen, Rückgang der Beschäftigtenzahlen, deutliche Rückgänge in den Schülerzahlen) dennoch eher ein leichter Anstieg der Nachfrage im ÖPNV zu erwarten. Dieser wird durch mehrere Faktoren verursacht:

Das Stadtbahnnetz in Dortmund hat nach der im Jahre 2008 fertig gestellten Ost-West-Tunnelstrecke einen guten Ausbaustand erreicht. Punktuelle Ergänzungen und Verbesserungen im Bestand sowie die im Stadtbahnentwicklungskonzept vorgesehenen Neu- baumaßnahmen (s. Kap. 8.5) werden auch zukünftig lokal zu Nachfragesteigerungen führen.

Einigen der aufgezeigten Entwicklungen, die einen Rückgang der Nachfrage zur Folge haben können, ist weder von Seiten der Verkehrsunternehmen, noch von Seiten des Aufgabenträgers etwas Wirksames entgegenzusetzen. Das gilt z. B. für die Schülerzahlen. Den Risiken, die aus einer alternden Gesellschaft für die Entwicklung der Fahrtenzahlen resultieren, kann dagegen mit Marketingmaßnahmen begegnet werden, Siedlungsentwicklung ist über die Bauleitplanung steuerbar, wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung kann über vorhandene Instrumente gefördert werden. Weiterhin ist eine an sozialen Belangen orientierte Gestaltung der Beförderungstarife geeignet, durch niedrige Zugangsschwellen eine Nachfragebelebung zu bewirken. (Voraussetzung hierfür ist jedoch, der wirtschaftliche Ausgleich für entstehende Mindererlöse bei den Verkehrsunternehmen). Für den Schülerverkehr gilt: Verstärkte Schulwahlmöglichkeiten und Konzentrationsprozesse im Hinblick auf die Standorte können dazu führen, dass zusätzliche Belastungsspitzen auftreten. Ob die Differenzierung von Beginn- und Endzeiten einen Beitrag dazu leisten kann, Belastungsspitzen abzubauen, ist derzeit schwer absehbar, auch weil deren Durchsetzung auf großen Widerstand stößt.

Mit gezielter integrierter Planung und qualitätsorientierter Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote können mögliche negative Effekte der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung abgeschwächt und sogar umgekehrt werden. Dazu gehört auch, dass Stadtentwicklung und ÖPNV-Planung weiterhin vernetzt werden, nachhaltige Investitionen in die Infrastruktur im Bestandsnetz erfolgen und ein attraktives, angebotsorientiertes ÖPNV-Grundnetz, das sich verändernden Anforderungen flexibel anpasst, gewährleistet bleibt.

Trends sind nicht zwangsläufig dauerhaft. Die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr, die nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer steigenden Sensibilität im Umweltbereich wachsen, werden nur dann weiter zu steigern sein, wenn das Angebot mit den Kundenerwartungen Schritt hält und der Konkurrent "Auto" den (aktuell bestehenden) Umweltvorteil (des ÖSPV) durch neue technologische Entwicklungen nicht stärker einholt⁶⁹.

⁶⁹ Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends; Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bonn und Berlin, Februar 2010; (..) = Ergänzung durch den Verfasser.

6 ÖPNV-Entwicklung seit 1998

6.1 Nachfrageentwicklung

Im Jahr 2012 nutzten knapp 135 Mio. Fahrgäste das Netz des kommunalen Verkehrsunternehmens DSW21. Im Vergleich zum Stand des letzten NVP 1997 ist dies eine Steigerung um mehr als 30 % oder 31 Mio. Fahrten. Innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr wurde zwischen 1997 und 2012 eine Steigerung von knapp 30 % ermittelt. Bundesweit stiegen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr nach der Statistik des VDV lediglich um rund 12 % an (siehe Kap. 0). Auch angesichts der im gleichen Zeitraum um rund 2 % auf 586.969 zurück gegangenen Einwohnerzahl der Stadt Dortmund ist diese überdurchschnittlich positive Entwicklung ein deutlicher Beleg für die gewachsene Bedeutung und Attraktivität des ÖPNV in und für Dortmund.

Maßgeblich für diesen Erfolg waren die systembedingten Aufwendungen mit der weiteren Komplettierung des Schienennetzes, dem neu gestalteten und deutlich ausgeweiteten Buslinienangebot sowie verschiedene tarifliche Maßnahmen im Rhein-Ruhr-Raum.

Die Zugewinne können damit erklärt werden, dass die verkehrlichen Angebote in Qualität und Menge den Anforderungen der Kunden weitgehend entsprechen und das Preis-Leistungs-Verhältnis generell akzeptiert wird. Mit einem geänderten Bewusstsein in der Bevölkerung für die Belange der Umwelt und damit auch einem Trend zugunsten nachhaltiger Mobilität sowie aufgrund der Entwicklung der Einkommen und Benzinpreise wurde diese positive Entwicklung aber auch von außen beeinflusst.

Erheblich verändert hat sich in den vergangenen Jahren die Struktur der Nachfrage, wie sie in der Wahl der Fahrtausweise zum Ausdruck kommt. Während die Zahl der Fahrten mit Barfahrausweisen seit 1997 um fast die Hälfte (– 44 %) zurückging, stieg der Anteil der allgemeinen Zeitfahrausweise (insbesondere Monatskarten, ohne Ausbildungsverkehr) um 56 % an, innerhalb dieses Segments zudem mit einer klaren Tendenz zum Abonnement. Der Zuwachs im Ausbildungsverkehr liegt mit + 81 % nochmals deutlich über diesen Werten. Ursächlich hierfür war die Einführung der preisgünstigen Schüler-Abo-Karte "SchokoTicket" im Jahr 2001, für die Dortmund im Verbundgebiet Vorreiterfunktion übernommen hatte. Inzwischen haben rund 37.000 Schüler in Dortmund den preiswerten Jahresfahrausweis, der ohne Aufpreis Fahrten im gesamten VRR- Verbundraum ermöglicht. Die Strategie, durch vergleichsweise niedrige Preise der Fahrausweise im Abo Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu machen, hat sich als erfolgreich erwiesen: Aktuell verfügen rund 125.000 Kunden bei DSW21 über ein Ticket-Abonnement. Die Möglichkeit, flexibel zu entscheiden, ob auf eine Autofahrt verzichtet werden kann, fördert die ÖPNV-Nachfrage offenbar auch in den Schwachverkehrszeiten. Ergänzt durch attraktive Mitnahmeregelungen in den Abend- und Wochenendzeiten sind Barzahler zu Ausnahmefällen geworden; gerade noch 5,7 % aller Fahrten im kommunalen Netz werden am Automaten oder im Busbereich beim Fahrpersonal bezahlt.

Kombitickets ermöglichen Besuchern von Veranstaltungen, mit der Eintrittskarte den ÖPNV für An- und Abreise zu nutzen. Das Entgelt wird pauschal durch den Veranstalter entrichtet. Mit verschiedenen Veranstaltern wurden entsprechende langjährige Vereinbarungen geschlossen. Die "sonstigen" Tickets decken in den letzten Jahren relativ konstant rund 17 Mio. Fahrten pro Jahr entsprechend z. Zt. rund 15 % des Aufkommens ab; ihr Anteil ist damit inzwischen rund doppelt so hoch wie der Barverkauf.

Im Rahmen des Verbundtarifs können Firmen, Behörden, Organisationen usw., die mehr als 50 Mitarbeiter beschäftigen, Tickets im persönlichen Jahresabonnement beziehen (Großkunden-Rabattmodell). Die Kosten, die der VRR bzw. die Verkehrsunternehmen für den Vertrieb (die Verteilung) einsparen, können an die Kunden als Rabatt mit bis zu 12 % Ermäßigung weitergegeben werden.

6.2 Wesentliche Meilensteine der Angebotsentwicklung in Dortmund

Seit Beschluss des letzten Nahverkehrsplans im Jahr 1997 hat sich das Bahn- und Busangebot im kommunalen ÖPNV in Dortmund deutlich verändert. Das Stadtbahnnetz wurde weiter vervollständigt und hat die Straßenbahn komplett ersetzt (zur Definition Stadtbahn und Straßenbahn in diesem NVP siehe Kap. 3.1). Dabei hat sich durch die neue Struktur des Tunnelnetzes die Zahl der Linien von 9 auf 8 verringert; die Betriebsleistung blieb aber mit ca. 6,7 Mio. Nutz-Zug-km im Jahr nahezu unverändert.

Das Busnetz wurde in 1999 komplett überarbeitet. Deutlich verändert wurden auch die Angebote im Abend- und Nachtverkehr. Insgesamt ist seit 1997 die Zahl der Buslinien von 46 auf 74 um über 60 % gestiegen, die Busbetriebsleistung ist um rund 20 % angestiegen, die Linienlänge hat sich annähernd verdoppelt. Neue, barrierefreie Haltestellen, moderne Fahrzeuge und dynamische Informationseinrichtungen im Bahn- wie im Busnetz haben die Nutzerfreundlichkeit der Angebote erheblich verbessert.

Kontinuierliche Anpassungen an Stadtentwicklung und Nachfrageverhalten

Nicht alle Angebotsveränderungen können in dieser Übersicht dargestellt, die meisten nur kurz angerissen werden. Die Angebote des ÖPNV wurden kontinuierlich überprüft und an veränderte Entwicklungen angepasst. Dieses Verfahren hat sich in der Rückbetrachtung sehr gut bewährt. Bereits in der Bauleitplanung wurden die Bedürfnisse des ÖPNV eingebracht, um später bei der Realisierung neuer Vorhaben frühzeitig Infrastrukturentscheidungen und ÖPNV-Anbindungen zu ermöglichen. Nur selten rechtfertigen allerdings die neuen Vorhaben alleine die Einrichtung eigener zusätzlicher ÖPNV-Angebote. Umso größer ist die Bedeutung vorausschauender Planung, um so die für einen wirtschaftlichen Betrieb unabdingbare Nachfragebündelung zu erreichen.

Unverzichtbar war in diesem Verfahren immer die enge Abstimmung der ÖPNV-Planung mit den örtlichen politischen Gremien sowie in Bürgerversammlungen und öffentlichen Veranstaltungen. Alle relevanten Angebotsveränderungen wurden mit den Bezirksvertretungen abgestimmt, um größtmögliche Transparenz zu gewährleisten; umfangreichere Änderungen wurden den Fachausschüssen und dem Rat der Stadt zur Beschlussfassung vorgelegt. Auch wenn nicht immer alle Wünsche aller Beteiligten realisierbar waren, ist es in der Vergangenheit stets möglich gewesen, alle Anpassungen mit großen Mehrheiten zu realisieren. Im gleichen Maße wurden Anregungen von Bürgern und Fahrgästen, die auf verschiedensten Wegen eintreffen, gesammelt und geprüft. Wenn auch oftmals nicht sofort eine Umsetzung möglich war, so sind viele Anregungen doch langfristig in Strategien und Szenarien zur Angebotsentwicklung mit eingeflossen. Diese Handlungsweise wird auch weiterhin praktiziert.

6.2.1 Wesentliche Änderungen im Schienenverkehr

Das Stadtbahnnetz ist seit 1997 kontinuierlich im Einklang mit dem Nahverkehrsplan 1997 in Stufen ausgebaut worden. Strecken wurden ergänzt, das Beschleunigungsprogramm für Oberflächenstrecken nahezu zum Abschluss gebracht. Mit der Baufertigstellung einzelner Abschnitte erfolgte auch jeweils deren Inbetriebnahme. Die Stadtbahn ist das Rückgrat im hierarchischen Netz des kommunalen ÖPNV.

Der Ausbau hat generell zu einem weitgehend störungsfreien Betrieb, höherer Fahrplantreue und in Einzelfällen auch zu Fahrzeiteinsparungen geführt, die je nach Linie sehr unterschiedlich ausfallen. Die Verkürzung der fahrplanmäßigen Fahrzeit fällt mit 9 Minuten auf der Strecke nach Hombruch und 6 Minuten auf der Strecke zum Borsigplatz am höchsten aus (s. nachfolgende Tab. 10).

Von	nach	Fahrzeit [min] je Fahrtrichtung		Differenz 2010/1997 [min]
		1996/97	2009/10	
Hauptbahnhof	Aplerbeck	23	22	-1
Reinoldikirche	Hombruch	24	15	-9
Stadthaus	Brechten	24	22	-2
Westentor	Westfalenhütte	15	9	-6
Kampstraße	Wickede (S)	37	35	-2

Auf allen anderen Strecken erfolgten keine Fahrzeiteinsparungen

Quelle: Eigene Berechnungen

Tab. 10 Fahrzeitvergleich 1997/2012 Stadtbahn auf ausgewählten Strecken

Die Fahrzeitgewinne stehen in direktem Zusammenhang mit den Fahrgastzuwächsen auf diesen Streckenabschnitten. Die steigenden Fahrgastzahlen dokumentieren den Erfolg des leistungsstarken, schnellen und sicheren Stadtbahnsystems.

Jahr	Monat	Linie	Maßnahme
1997	März	U47	Fertigstellung der Endstelle Aplerbeck
1998	Mai	U42 U45/46	Inbetriebnahme des Tunnels zwischen Polizeipräsidium und Westfalenstadion sowie Remydamm mit dem neuen Bahnhof Westfalenhallen
	November	U45	Einsatz des B-Wagens
2000	August	U41	Eröffnung der Strecke Fredenbaum bis Grävlingholz mit 5 Haltestellen
2001	August	U41	Herstellung des westlichen Gleises in Richtung Brambauer von der Kemminghauser Straße bis BAB A2 mit 2 Haltestellen
2002	Januar	U41	Fertigstellung des Abschnitts Brechten bis Brambauer mit fünf Haltestellen und Einsatz des B-Wagens
	April	U41	Richtung Brambauer: Haltestelle Wittichstraße
	Juni	U42	Inbetriebnahme der Strecke von Städtische Kliniken bis Hombruch mit 2 unterirdischen Bahnhöfen sowie 8 Haltestellen; Ersatz der Wendeschleife durch eine Kehrgleisanlage und Bau einer P+R - Anlage
	Juli	U43/44 U42	Ost-West-Strecke: Haltestelle Lippestraße Richtung Grevel: P & R Anlage Schulte-Rödding
	August		Eröffnung des Teilabschnitt der Evinger Straße zwischen Schiffhorst und Am Gullloh mit der neu erstellten P & R Anlage Schiffhorst
2003	Dezember	U47 H-Bahn	Haltestelle Hauptfriedhof Erweiterung der H-Bahn zum Technologiezentrum Dortmund-Eröffnung
2005	März	U42	Neubau der Haltestelle Barop Parkhaus in Troglage unter der Stockumer Straße
	Dezember	U47	Haltestelle Obernette
2008	April	U43/44	Eröffnung des Ost-West-Tunnels mit der Haltestelle Heinrichstraße und 4 neuen Bahnhöfen sowie dem Tunnelabzweig Richtung Borsigplatz. Gleichzeitig: Oberirdische Ost-West-Strecke und Borsigplatzstrecke mit Ausstattung von 12 Haltestellen mit Bahnsteigen oder Podesten
	Juli	U43/44	zweigleisiger Ausbau Asseln mit Haltestellen Businkstraße, Asseln Aplerbecker Straße, Am Hagedorn
2009	Oktober		Emscherbrücke im Hörder Trog (Phoenix-Gymnasium) zur Überquerung der renaturierten Emscher
2012	März	H-Bahn	Erweiterung der Haltestelle Campus Süd durch die Errichtung eines zusätzlichen dritten, ca. 70 Meter langen Gleises mit Bahnsteig.

Tab. 11 Fertigstellungen und Inbetriebnahmen im Stadtbahnnetz und bei der H-Bahn (heutige Linienbezeichnungen)

Durch die ortsangepassten Systemwechsel von klassischem, unterirdischem Betrieb in der dicht bebauten Innenstadt und oberirdischer, aber weitgehend auf unabhängigen Bahnkörpern außerhalb der Innenstadt geführten Stadtbahn gewährleistet, dass sich die Bürger zuverlässig, zügig und komfortabel in der Stadt bewegen können.

Der auf eine langfristige Planung und Umsetzung ausgelegte Stadtbahnbau wurde immer auch durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen ergänzt, die bis heute auf ganz vielfältige Weise die Strukturentwicklung sowie die Neu- und Umgestaltung der Stadt ermöglicht haben. Besonders augenfällig ist das in der City.

Aber auch die Stadtteilzentren haben vom Stadtbahnbau in erheblichem Maße profitiert. Sowohl architektonisch hochwertige Haltestellenneubauten als auch städtebaulich ansprechende Gestaltungen neuer Trassen und die Hebung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität in neu gestalteten Straßenräumen haben die vom Stadtbahnbau begünstigten Ortsteile aufgewertet.

Mit jedem Bauabschnitt, der für die Stadtbahn in Betrieb genommen wurde, ist das jeweilige verkehrliche und städtebauliche Umfeld in der Folge aufgewertet worden. Das bezieht sich nicht nur auf das Stadtbild an der Oberfläche, sondern auch auf alle mit dem Stadtbahnbau verbundenen unterirdischen Leitungsverlegungen und -neubauten – getreu dem Motto „Wo die Stadtbahn vollendet wird, ist die Stadt in Ordnung.“

6.2.2 Wesentliche Änderungen im Busverkehr

Die signifikanten Bestandteile des **Busnetz 2000** waren 1999 die Einführung von Hauptlinien auf wichtigen, stadtbezirksverbindenden Linienwegen, ein komplett neues Nummernsystem mit "Linienfamilien", die im Uhrzeigersinn das Stadtgebiet abdecken, Schaffung komplett neuer Erschließungen und Verbindungen und die Einbindung des Hauptbahnhofs in das reguläre Linienbusnetz. 29 der vormals 36 Buslinien wurden verändert, ihre Zahl auf 40 gesteigert. Insgesamt wurde die Betriebsleistung um 1,3 Mio. km p. a. (rund 10 %) erhöht.

Seit dem 2.1.2000 stellt die verlängerte Hauptbuslinie 440 als Ersatz für die Schnellbuslinie SB 47 den Anschluss des **Flughafens Dortmund** an den nächst gelegenen Stadtbahnknotenpunkt Aplerbeck her. Zusätzlich wurde ab 24.3.2002 ein Shuttle-Bus zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Holzwickede eingerichtet, da dort Anschlüsse zu diversen Regionalzuglinien bestehen. Seit 1. Juli 2004 verkehrt außerdem der "Airport-Express" direkt zwischen dem Flughafen und dem Dortmunder Hauptbahnhof. Die beiden letztgenannten Linien werden vom Dortmund Airport betrieben und sind als reine Zusatzangebote nicht in die Tarife der Verkehrsverbünde integriert.

Im Jahr 2002 wurden Linienwege und Taktfolgen in drei Stadtbezirken verändert, um der durch das Busnetz 2000 erheblich gestiegenen Verkehrsnachfrage gerecht zu werden:

Die Linie 410 wurde zur Direktverbindung Huckarde – **Eving** – Derne aufgewertet und im Linienbündel Eving ein einheitlicher 30-Minuten-Grundtakt realisiert. Das Busnetz im Indupark Oespel wurde zugunsten stetigerer Takte umstrukturiert und mit der neuen Linie 463 eine Anbindung der Steinhammerstraße in Dortmund-**Marten** wiederhergestellt. Um die Attraktivität der Verbindungen zu erhöhen und Verspätungsübertragungen zu verringern, wurden in der **Innenstadt** Linienäste im Bereich Hauptbahnhof getauscht. Die besonders verspätungsgefährdete Buslinie 456, die über die stauanfällige Mallinckrodtstraße führt, endet seitdem am Hauptbahnhof. Die Direktverbindung zwischen Deusen und dem Kreuzviertel, die 1999 aufgegeben wurde, wurde wiederhergestellt.

Während das "Busnetz 2000" schwerpunktmäßig das Tagesnetz neu strukturiert hatte, wurde ab 2004 gezielt das Angebot am **Wochenende** und in den **Tagesrandzeiten** verändert. In Anpassung an die veränderten Geschäftsöffnungszeiten wurde auf allen Dortmunder Stadtbahnlinien seit 7.1.2004 auch samstags der 10-Minuten-Takt bis 20:00 Uhr

ausgedehnt; zur Sicherung der Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten waren hierzu auch umfangreiche Anpassungen im Busnetz erforderlich.

Am 17.10.2005 wurden die Angebote im **Abend- und Nachtverkehr** neu strukturiert. Das unverändert sehr stark nachgefragte innerstädtische Nachtexpress (NE)-Angebot wurde von 9 auf 18 NE-Buslinien verdoppelt. (Hinzu kommen unverändert Nachtlinien nach Lünen, zwischen DO-Mengede und Waltrop sowie seit 2010 auch zwischen DO-Kirchhörde und Herdecke.) Die früheren Ringlinien wurden durch ein vollwertiges Busnetz ersetzt, das seitdem auch Tangentialverbindungen und Vorortlinien sowie neue Direktverbindungen in die Nachbarstädte Schwerte und Castrop-Rauxel mit einschließt. Unverändert blieb der zentrale Abfahrtspunkt "Reinoldikirche" im Kern der Innenstadt. Der Dortmunder Hauptbahnhof wurde durch sechs Nachtbuslinien deutlich besser in das Nachtnetz eingebunden. Anstelle des 75-Minuten-Takts fahren die NE-Busse am Wochenende grundsätzlich stündlich, zum Teil im 30-Minuten-Takt. In acht Knotenpunkten wurden die NE-Linien untereinander vernetzt und stellten garantierte Anschlussverbindungen aus der Stadtmitte in entfernt gelegene Vororte her. Das Netz wurde zudem auf die zwischenzeitlich eingeführten Nachtangebote im Regionalzugverkehr abgestimmt. Gleichzeitig stellt das neue NE-Netz auch in den Morgenstunden der Wochenendtage schnelle Verbindungen stadteinwärts her und ermöglicht so einen späteren Betriebsbeginn des Regelnetzes an diesen Tagen. Das neue NE-Angebot hat die Nachfrage in diesem Segment auf über 500.000 Fahrgäste pro Jahr ungefähr verdoppelt und wird bis auf einzelne Haltestellenveränderungen seitdem unverändert fortgeführt.

In den Abendstunden zwischen 21:00 und 24:00 Uhr wurde das Busnetz auf eine Knotenpunktstruktur umgestellt. Anstelle von 34 Buslinien, viele davon nur im Stundentakt, wurde das Angebot auf 25 Buslinien verdichtet, die mit ganz wenigen Ausnahmen konsequent im 30-Minuten-Takt verkehren. Vier dieser Linien wurden neu als reine Abendlinien geschaffen, um die Nachfrage verschiedener Tageslinien gezielt zu bündeln. An zentralen Umsteigepunkten wurden die Buslinien untereinander und mit dem Bahnnetz verknüpft, so dass ein merkbares Angebotskonzept entstehen konnte. Die Übergänge zwischen Stadtbahn und Bus stadtauswärts wurden an 15 Knoten für insgesamt 35 Relationen als "garantierte Anschlüsse" besonders gesichert, um die Verlässlichkeit dieser besonders stark genutzten Verbindungen gezielt zu kommunizieren. Das Angebot an bedarfsorientierten Verkehren wurde durch vier zusätzliche AnrufSammelTaxi-Gebiete ergänzt, die abends ab 21:00 Uhr linienergänzende Fahrten bei Bedarf ermöglichen. Im Abendverkehr konnte durch das veränderte Angebot eine deutliche Straffung des Betriebsaufwands erreicht werden, dem eine konstante Nachfrage gegenüber steht.

Im Juni 2008 wurde das Busangebot im **Nordwesten** der Stadt umgestaltet. Die neue Buslinie 460 (Kirchlinde – Reinoldikirche) bietet eine ergänzende Busverbindung im Tagesverkehr aus dem Dortmunder Vorort in das Stadtzentrum. Zeitgleich konnte durch einen Linientausch zwischen Marten und Barop (neu Linie 462) dort die Beförderungskapazität der gestiegenen Nachfrage angepasst werden.

Eine weitere Direktverbindung zwischen einem Vorort und der Innenstadt wurde durch die neue Buslinie 475 (**Mengede** – Hauptbahnhof) geschaffen, um sowohl das im Aufbau befindliche neue Wohngebiet Mengede Erdbbeerfeld als auch das Logistikzentrum Ellinghausen an den ÖPNV anzuschließen.

Bereits in der Rahmenplanung wurden die langfristigen ÖPNV-Entwicklungsziele für das Stadtentwicklungsprojekt **PHOENIX (West und Ost)** festgelegt. Mit der neuen Buslinie 445 (Hörde – Technologiezentrum) wurde im Herbst 2009 ein erstes Angebot geschaffen, mit einem zunächst auf die Hauptzeiten des Berufsverkehrs konzentrierten Angebot. Diese Linie wurde 2011 über den Knotenpunkt Hörde Bahnhof hinaus bis zum PHOENIX See verlängert, so dass eine direkte ÖPNV-Verbindung beider Teilflächen entsteht.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

6 ÖPNV-Entwicklung seit 1998

Jahr	Maßnahme	Inhalt
1999	"Busnetz 2000"	Einführung von Hauptlinien auf wichtigen, stadtbezirksverbindenden Linienwegen, ein komplett neues Nummernsystem mit "Linienfamilien", die im Uhrzeigersinn das Stadtgebiet abdecken, Schaffung komplett neuer Erschließungen und Verbindungen und die Einbindung des Hauptbahnhofs in das reguläre Linienbusnetz.
2000	Flughafenanbindung	Ersatz der Schnellbuslinie SB 47 (Dortmund – Flughafen – Holzwickede) durch eine Direktverbindung vom Stadtbahnknotenpunkt Aplerbeck mit der verlängerten Hauptbuslinie 440.
2002	Weiterentwicklungen des Busnetzes in den Vororten	zielgerichtete Weiterentwicklung des Netzes in drei Stadtbezirken wegen Überlastungen in Teilbereichen aufgrund der gestiegenen Verkehrsnachfrage
		Linienäste im Bereich Hauptbahnhof getauscht; Buslinie 456 endet am Hauptbahnhof, Direktverbindung zwischen Deusen und dem Kreuzviertel
	Flughafenanbindung	Shuttle-Bus zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Holzwickede
2004	Flughafenanbindung	"AirportExpress" direkt zwischen dem Flughafen und Dortmund Hbf.
	Neue Wochenend- und Abendverkehre	In Anpassung an die veränderten Geschäftsöffnungszeiten hat DSW21 auf allen Stadtbahnlinien seit 7.1.2004 auch samstags den 10-Minuten-Takt bis 20:00 Uhr ausgedehnt und musste deshalb auch umfangreiche Anpassungen im Busnetz vornehmen.
	BedarfsBus	Ersatz von sechs sehr schwach nachgefragten Buslinien durch bedarfsorientierte Angebote (drei neue AnrufSammelTaxi-Gebiete sowie zwei TaxiBus-Linien)
2005	Der Neue NachtExpress	Am 17.10.2005 wurden bedarfsgerechte Neustrukturierung der Angebote im Abend- und Nachtverkehr. Verdoppelung des innerstädtischen Nachtexpress-Angebotes von 9 auf 18 NE-Buslinien. (Plus zwei Nachtlinien nach Lünen sowie nach Waltrop.)
		Verdichtung des Busnetzes auf eine Knotenpunktstruktur und Reduzierung des Angebotes von 34 Buslinien auf 25 Buslinien, die mit ganz wenigen Ausnahmen konsequent im 30-Minuten-Takt verkehren
		Ergänzung der bedarfsorientierten Verkehren durch vier weitere AnrufSammel-Taxi-Gebiete
2008	Busnetzanpassung Dortmund-Nordwest	Neue Buslinie 460 bietet als ergänzende Relation im Tagesverkehr aus dem Dortmunder Vorort Kirchlinde eine Verbindung in das Stadtzentrum (Reinoldikirche). Teilweise Neuordnung des Busangebotes in Huckarde.
		Weitere Direktverbindung zwischen Mengede und dem Hauptbahnhof durch die neue Buslinie 475, die gleichzeitig das Wohngebiet Erdbeerfeld wie auch das Logistikzentrum Ellinghausen an den ÖPNV anbindet.
2009	ÖPNV-Anbindung des Entwicklungsgebiets PHOENIX	Einrichtung der Linie 445 von Hörde zum Technologiezentrum als Vorlaufbetrieb zu einer Stadtbahnerschließung. Die Betriebszeiten beschränken sich noch auf die Hauptzeiten des Berufsverkehrs.
2011	Erschließung PHOENIX See	Verlängerung der 445 über den Knotenpunkt Hörde hinaus zum PHOENIX See, so dass eine direkte ÖPNV-Verbindung beider Teilflächen entsteht.
2012	ÖPNV-Anbindung von Hohenbuschei und des Gewerbegebietes um die Hannöversche Straße	Verlängerung der Linie 436 über Brackel und Hohenbuschei bis Husen/Kurl; Verlängerung der Linie 452 ab Spähenfelde in Richtung Körne und nördliche Gartenstadt sowie Linie 422 ab Lüneburger Straße über Hannöversche Straße nach Wambel und Brackel zur Funkturmsiedlung und nach 8:30 Uhr bis in das Gewerbegebiet Aplerbeck Ost

Tab. 12 Wesentliche Änderungen im Busverkehr 1999 - 2012

6.3 Bedarfsverkehre

Veranstungsverkehre, Umleitungsverkehr bei Baustellen

Bei Heimspielen des örtlichen Fußball-Bundesligisten befördert der ÖPNV mit Stadtbahnen, Regional- und S-Bahn-Zügen sowie Bussen rund 18 - 20 mal pro Jahr ca. 35.000 Fußballfans auf dem Weg zu den Spielen und zurück. Dazu werden alle betroffenen Regellinien massiv verstärkt und die für den Veranstungsverkehr konzipierte Haltestelle "Stadion" angefahren. Zusätzlich werden Buspendelverkehre zwischen dezentralen Parkplätzen und dem Stadion eingerichtet.

Zur Fußball-WM 2006 in Deutschland, bei der Dortmund Austragungsort für sechs Spiele war, wurde das Bus- und Bahnangebot besonders massiv verstärkt. Das NachtExpress-Angebot wurde während der gesamten WM-Zeit durchgehend ausgeweitet und zum WM-Halbfinalspiel in Dortmund erstmals ein durchgehender nächtlicher Stadtbahnbetrieb eingerichtet.

Jährlich wiederkehrende Großveranstaltungen wie das "Lichterfest" im Westfalenpark, die "DEW21-Museumsnacht" oder die ruhrgebietsweite Nacht der Industriekultur "ExtraSchicht" führen zu zusätzlichen Einsätzen. So wurden allein für die ExtraSchicht 2012 insgesamt 33 Gelenkbusse zur Erweiterung des Regelangebotes eingesetzt. Bei der "DEW21-Museumsnacht" sorgen Jahr für Jahr rund 20 Sonderbusse für den reibungslosen Transport.

Baustellen haben zum Teil für erheblichen Anpassungs- und Kommunikationsbedarf gesorgt. Hier hat das jeweils bedienende Verkehrsunternehmen stets die enge Abstimmung mit den Bauausführenden gesucht, um die eigenen Leistungen den geänderten Gegebenheiten im notwendigen Umfang anzupassen und den Kunden eine einheitliche und klare Information zukommen zu lassen. Dies gilt besonders mit Blick auf die verbesserten Möglichkeiten dynamischer Fahrgastinformation, die gerade in solchen Fällen zu aktuellen Kundenhinweisen genutzt werden.

Mehrleistungen, die mit solchen Bedarfsverkehren verbunden sind, werden im bisherigen Umfang auch zukünftig Bestandteil der von den VU zusätzlich zum Regelangebot zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen sein.

6.4 Fahrzeugentwicklung

6.4.1 Kommunalen Schienenverkehr

Ende der 1990er Jahre bestand der Fahrzeugpark der Dortmunder Stadtwerke AG (jetzt DSW21) aus insgesamt 114 Schienenfahrzeugen (Stand 1997):

- 54 Hochflur-Stadtbahnwagen (B-Wagen B80C; Baujahre 1986 bis 1994),
- 52 Straßenbahnwagen (N8C; Baujahre 1978 bis 1983),
- 8 Straßenbahnwagen (GT8; Baujahr 1974).

Im Zuge stetig wachsender Fahrgastnachfrage, aufgrund von Modernisierungsmaßnahmen sowie der Umstellung von Straßenbahnstrecken auf Stadtbahnstandard wurde eine weitere Beschaffung von Hochflur-Stadtbahnwagen erforderlich. Somit wuchs der B-Wagen-Bestand der Dortmunder Stadtwerke in den Jahren 1998/1999 um 10 Neufahrzeuge (Typ: B80C) von 54 auf insgesamt 64 Stadtbahnwagen. Bei dieser Neubeschaffung handelte es sich erstmals um Achttachser-Fahrzeuge (die bereits vorhandenen Achttachser entstanden aus einer Verlängerung von Sechsstachsern durch das Einsetzen von Mittelteilen).

Da besonders zu Spitzenzeiten weitere Fahrzeuge benötigt wurden, die Fahrzeugindustrie an kleineren Serien jedoch nur ein geringes Interesse zeigte, haben die Dortmunder Stadtwerke im Jahre 2003 insgesamt 13 gebrauchte, sechsachsige, hochflurige Stadtbahnwagen des Typs B100 von den Stadtwerken Bonn erworben. Von den im Jahre 1974 gebauten Fahrzeugen sollten elf Wagen modernisiert und zwei als Ersatzteilspender verwendet werden. Zehn Fahrzeuge konnten zwischen 2005 und 2009 in Betrieb genommen werden und verkehren ausschließlich auf der Linie U42 zwischen Grevel und Hombruch.

Ende 2012 sind die folgenden Fahrzeuge im Einsatz:

- 64 Hochflur-Stadtbahnwagen (B-Wagen B80C; Baujahre 1986 bis 1999),
- 10 Hochflur-Stadtbahnwagen (B-Wagen B100-Bonn; Baujahr 1974; Umbau und Modernisierung 2004 bis 2009),
- 47 Niederflur-Stadtbahnwagen (NGT8; Baujahre 2007 bis 2013).

Es sind somit insgesamt 121 Fahrzeuge vorhanden. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 1987 um 6 % (7 Fahrzeuge).

6.4.2 Busverkehr

Der Fahrzeugpark der Dortmunder Stadtwerke bestand im Jahre 1997 aus insgesamt 143 Linienbussen:

- 14 Standard-Linienbusse (SL),
- 49 Niederflur-Linienbusse (NL),
- 33 Standard-Gelenkbusse (SG),
- 47 Niederflur-Gelenkbusse (NG).

Vor Mitte der 1990er Jahre wurden ausschließlich Linienbusse des Herstellers MAN erworben; seitdem DSW21 die Fahrzeuge europaweit ausschreibt, gelangten auch regelmäßig Fahrzeuge anderer Hersteller in den Fuhrpark (von EvoBus, Neoplan, Solaris und van Hool).

Im Zuge der Einführung des "Busnetz 2000" wurden 1999 von den Dortmunder Stadtwerken erstmals acht sog. Midibusse mit gegenüber Standardbussen geringerer Länge und Breite sowie reduzierter Kapazität (26 Sitzplätze) beschafft, die auf schwächer nachgefragten Linien sowie auf engen Fahrtstrecken eingesetzt wurden. Diese wurden jedoch zum Jahreswechsel 2009/2010 bereits ausgemustert und durch Standardbusse ersetzt, da ihr Einsatz aufgrund ihrer begrenzten Kapazität durch steigende Fahrgastzahlen zunehmend erschwert wurde.

Zur Einführung des "Busnetz 2000" im Jahre 1999 befanden sich somit folgende 164 Linienbusse im Fuhrpark der Dortmunder Stadtwerke:

- 2 Standard-Linienbusse (SL),
- 64 Niederflur-Linienbusse (NL),
- 24 Standard-Gelenkbusse (SG),
- 66 Niederflur-Gelenkbusse (NG),
- 8 Niederflur-Midibusse (NM).

Seit dem Jahre 2001 sind ausschließlich Niederflurbusse bei DSW21 im Einsatz, so dass an Haltestellen mit Hochbord seitdem permanent ein barrierefreier Einstieg gewährleistet ist. Das Unternehmen gehörte mit zu den ersten Verkehrsbetrieben, die ihre Busflotte zu 100 % auf Niederflurtechnik umgestellt hatte. Alle Fahrzeuge verfügen über eine sog.

Kneeling-Einrichtung, die den Höhenunterschied zwischen Bordsteinkante und Fahrzeug durch ein Absenken der rechten Fahrzeugseite noch weiter reduziert.

Im Rahmen der "Kooperation östliches Ruhrgebiet" (KöR) wurden einheitliche Ausstattungsstandards festgelegt, die von den vier teilnehmenden Verkehrsunternehmen (BOGESTRA, DSW21, HCR und Vestische) bei jeder Neubeschaffung zu Grunde gelegt werden⁷⁰. Ein wesentlicher Bestandteil der Kooperation ist die gemeinsame Beschaffung von Linienbussen, die seit Gründung der KöR im Jahre 1999 praktiziert wird. 100 % der DSW21-eigenen Busse sind seit 2012 mit einer Klimaanlage, einer Klapprampe für Rollstuhlfahrer sowie einer Videoschutzeinrichtung ausgestattet. Über die KöR werden deutliche Kosteneinsparungen bzw. Qualitätssteigerungen bei konstantem Kostenvolumen erzielt.

DSW21 hat bei den Busbeschaffungen immer den höchsten Umweltstandard zugrunde gelegt. Im Jahre 2006 wurden erstmals Linienbusse beschafft, die die EEV-Abgasnorm (EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicle ⁷¹) erfüllt haben. Fahrzeuge, die mit EEV-Motoren ausgestattet sind, übertreffen die Abgasqualität der ab 2009 bei allen Fahrzeugen gültigen Euro 5-Norm.

Von 2010 bis 2012 wurden 9 Hybridfahrzeuge durch DSW21 angeschafft (nähere Informationen zu Hybridbussen s. Kap. 7.3.3, S. 113).

Ende 2012 verfügen 38 Busse über einen Antrieb der Schadstoffstufe 3 (gelbe Plakette), 129 sind mit ihren Antrieben in der Schadstoffgruppe 4 (grün) eingestuft.

Folgende Fahrzeugtypen befanden sich Ende 2012 bei DSW21 im Einsatz:

- 75 Niederflur-Standardbusse (NL),
- 83 Niederflur-Gelenkbusse (NG),
- 9 Niederflur-Gelenkbusse mit Hybridantrieb (NG-Hybrid).

Somit verfügte DSW21 im Jahre 2012 insgesamt über 167 Linienbusse. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 1997 von ca. 17 % (24 Fahrzeuge).

⁷⁰ Damit sind die Standards auch für die durch die KöR-Partner in Dortmund betriebenen Linien gültig.

⁷¹ Übersetzt: erhöht umweltfreundliche Fahrzeuge

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

Der ÖPNV in Dortmund wird von drei Teilsystemen getragen: dem SPNV, dem lokalen Schienenverkehr und dem Busverkehr. Funktion des SPNV (Nahverkehr verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und S-Bahnen) ist die Anbindung der Region an das Oberzentrum, Funktion der lokalen Schiene (Stadtbahn, H-Bahn) die Anbindung der Bevölkerungsschwerpunkte insbesondere der einwohnerstarken Nebenzentren an die City. Diese beiden Teilsysteme stellen das Grundgerüst der ÖPNV-Infrastruktur in Dortmund dar. Buslinien ergänzen sie zu einem flächendeckenden Netz. Dem Bus kommt dabei im Wesentlichen die Aufgabe der Flächenerschließung sowie eines Zubringer- und Verteilersystems insbesondere bzgl. der lokalen Schiene zu. Er erschließt die weniger dicht besiedelten Bereiche, bedient wichtige tangenziale Verbindungen und schließt vereinzelt Lücken der Schienenbedienung im Stadtgebiet überschreitenden Verkehr. Diese klare Aufgabenteilung und die leistungsfähige, für den Nutzer attraktive Verknüpfung der Teilsysteme sind für ein modernes ÖV-Netz unabdingbar.

Der SPNV in Dortmund wird von der DB Regio NRW GmbH mit Sitz in Düsseldorf und anderen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Dazu zählen derzeit die NordWestBahn GmbH sowie die eurobahn Keolis Deutschland GmbH & Co KG. Da Linien vom VRR ausgeschrieben werden, kann sich der künftige Anbieterkreis ändern.

Die kommunale Schiene wird von DSW21 betrieben. Diese führt auch den Großteil des Busverkehrs im Stadtgebiet durch, überwiegend mit eigenen Mitteln.

Die Gesamtleistung im kommunalen Linienverkehr nach PBefG betrug 2012 im Stadtgebiet von Dortmund ca. 20,43 Mio. Zug- und Bus-km, von denen DSW21 allein mit 19,53 Mio. Zug-/Bus-km mehr als 95 % erbracht hat.

Die Betriebsleistungen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen umfassen zusätzlich ca. 4,46 Mio. Zug-km im Jahr für alle SPNV-Angebote auf Dortmunder Stadtgebiet, also für S-Bahn, RegionalBahn und RegionalExpress.

7.1 Beschreibung der Netze und Betriebsleistungen

7.1.1 Teilsystem Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Netz der Eisenbahn ist traditionell auf den Dortmunder Hauptbahnhof als zentralem Umsteigepunkt ausgerichtet. Von den insgesamt 12 Strecken führt lediglich die S-Bahn-Linie S4 nicht über den Hauptbahnhof sondern durch die südliche Innenstadt (Stadthaus, Möllerbrücke, Dorstfeld). Jede dieser 12 Strecken hat ihre eigene Funktion und Bedeutung auch für das Erreichbarkeitsgefüge im Oberbereich Dortmund. Über den Hauptbahnhof von Dortmund hinaus wird auch die Verbindung zwischen dem Ballungsraum Rhein-Ruhr und dem übrigen Umland hergestellt.

Das Netz dient mit seiner radialen Ausrichtung auch gleichzeitig der innerstädtischen Erschließung - insbesondere der City. Mit einer Netzlänge von ca. 80 km und insgesamt 44 Haltepunkten und Bahnhöfen (einschließlich Dortmund Hbf) steht die im Ruhrgebiet mit Abstand höchste Anzahl von lokalen Zu- und Abgangsmöglichkeiten zur Verfügung. Dadurch hat das DB-Schiennetz auch für die Flächenerschließung Dortmunds besondere Bedeutung. Die Strecken und Linien sind im Zusammenhang in Abb. 6 Direktverbin-

dungen im SPNV-Regionalverkehr ab Dortmund“ (s. S. 36) dargestellt. Im Folgenden werden die einzelnen Linien mit ihren wichtigsten Merkmalen zusammengestellt.

RegionalExpress (RE)– und RegionalBahn (RB)–Linien

Der RegionalExpress (RE) ist der schnellste Zugtyp im Nahverkehr. Er bedient bestimmte Nahverkehrsachsen in festen Taktzeiten. Von der RegionalBahn (RB) und der S-Bahn unterscheidet sich der Betrieb des RegionalExpresses durch größere Abstände zwischen den Haltepunkten und eine dementsprechend höhere Reisegeschwindigkeit. Die RegionalBahn fährt Stationen an, deren Abstände kleiner ausfallen als beim RE. Dementsprechend ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bei der RB niedriger. Das stündliche Angebot in der Hauptverkehrszeit (HVZ) kann aus der nachfolgenden Tab. 13 entnommen werden.

	VRR-Linie	Strecke	Bedienungen pro Stunde u. Richtung Mo-Fr HVZ	Haltepunkte in Dortmund [alle Linien halten Dortmund Hbf] und Fahrzeit zum Hbf (in Min.)
1 2	RB50/ RB51	Münster/Gronau – Lünen – Dortmund	3 (Lünen-DO)	Derne (9), Kirchderne (5)
3 4 5 6	RE1 RE3 RE6 RE11	Hamm - Kamen – Dortmund	Scharnhorst 1- 2 Kurl 2 (Kamen – DO 4)	Kurl (9), Scharnhorst (5)
7 8 9	RE1 RE6 RE11	Köln – Düsseldorf –Essen - Bochum – Dortmund	3	nur Dortmund Hbf
10	RE3	Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund	1	Mengede (8)
11	RE4	Aachen - Wuppertal – Hagen – Witten – Dortmund	1	nur Dortmund Hbf
12	RB43	Dorsten - Herne-Wanne-Eickel - Castrop-Rauxel – Dortmund	1	Bövinghausen (18) Lütgendortmund-Nord (15), Marten (12), Rahm (8), Huckarde-Nord (5)
13	RB59	Soest - Unna – Dortmund	2	Sölde (16), Aplerbeck (12), Hörde (8), Signal-Iduna-Park (5)
14	RE57	Brilon (Stadt)/Winterberg – Arnsberg - Bestwig – Dortmund	1	Hörde (7)
15	RB53	Iserlohn – Schwerte – Dortmund	2 (ab Schwerte)	Aplerbeck-Süd (13), Hörde (9), Signal-Iduna-Park (5)
16	RB52	Lüdenscheid – Hagen - Herdecke – Dortmund	1	Löttringhausen (16), Kirchhörde (13), Tierpark (9), Signal-Iduna-Park (5)

Tab. 13 SPNV – Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien mit Halten in Dortmund

Wichtige Verknüpfungen mit dem Busverkehr befinden sich in Mengede (7 Linien) und Hörde (13 Linien). (Weitere Anschlüsse s. auch Kap. 7.2.2, Tab. 30 bis Tab. 33.)

S–Bahn–Linien

S-Bahnen halten an jeder Station, die sich auf dem jeweiligen Streckenabschnitt befindet. Sie verkehren in aller Regel auf eigenem Gleiskörper, unabhängig vom Fern- und Güterverkehr und zeichnen sich deshalb durch eine hohe Pünktlichkeit aus.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

Bedienungen pro Stunde Mo-Fr HVZ		Stationen in Dortmund	Reisezeit zum Hbf [min]	Wichtige Verknüpfungen
S 1 Solingen - Düsseldorf - Essen - Bochum – Dortmund Hbf				
1	3	Kley	13	440, 470
		Oespel	10	440, 465, 470, 371
		Universität	7	445, 447, 462, 465, H-Bahn
		Dorstfeld-Süd	5	
		Dorstfeld	4	S2, S4, 447, 465, 466
S 2 Duisburg/Essen/Recklinghausen - Herne - Gelsenkirchen - Dortmund Hbf Duisburg, Essen und Recklinghausen werden jeweils im 60' – Takt bedient				
2	3	Mengede	17	SB24, 289, 470, 472, 473, 475, 482
		Nette/Oestrich	15	361, 472, 477
		Westerfilde	13	U47, 470, 471, 477
		Huckarde	10	461, 469
		Wischlingen	8	447, 465
		Dorstfeld	4	S1, S4, 447, 465, 466
S 4 Unna - Stadthaus - Möllerbrücke – Lütgendortmund				
3	3		Reisezeit bis DO-Stadthaus [min]	
		Lütgendortmund	18	336, 369, 370, 378, 440, 462, 463, 464, 470
		Somborn	16	
		Germania	14	440, 462, 463, 470
		Marten Süd	12	U44, 462, 463, 464, 466, 480
		Dorstfeld	5	S1, S2, 447, 465, 466
		Dortmund West	4	452
		Möllerbrücke	2	U42, 453
		<i>Dortmund Stadthaus</i>	0	<i>U41, U45, U47, U49, 444</i>
		Körne West	3	422
		Körne	5	
		Knappschafts Krankenhaus	7	
		Brackel S	9	420, 422
		Asseln Mitte	12	426, 439
Wickede West	14	428		
Wickede	16	U43, R51		
Verbindung Witten - Dortmund Hbf - S 5 jeder zweite Zug wird bis Hagen durchgebunden				
4	2	Kruckel	8	448
		Barop	5	446

Tab. 14 SPNV – S-Bahn-Linien mit Halten in Dortmund

7.1.2 Teilsystem kommunale Schiene

Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz ist das Grundgerüst und der Hauptleistungsträger des ÖSPV in Dortmund. Es hat sich zu einem wichtigen Standortfaktor für das Oberzentrum Dortmund sowohl für Investoren, Handel, Industrie und Gewerbe als auch für Freizeit- und Großveranstaltungen wie Fußball-WM 2006 oder Kulturhauptstadtjahr 2010 entwickelt.

Das Dortmunder Stadtbahnnetz erschließt mit acht Linien das Stadtgebiet radial. Die Summe aller Linienlängen beträgt 103 Kilometer. Dafür stehen 77 gebaute Kilometer Streckenlänge zur Verfügung, von denen 20 Kilometer unterirdisch verlaufen. Der Zugang erfolgt über 125 Haltepunkte, von denen 99 oberirdisch und 26 Bahnhöfe in den Tunneln liegen.

Die 8 Durchmesserlinien sind in den drei zentralen Knotenpunktbahnhöfen Kampstraße, Reinoldikirche und Stadtgarten miteinander verknüpft. Diese Bahnhöfe bilden ein Dreieck, in dessen Ecken jeweils zwei Linien kreuzen ('St. Petersburger Dreieck'⁷²). Es besteht somit die Möglichkeit, aus jeder Richtung in jede andere Richtung mit nur einmaligem Umsteigen zu gelangen. Nach außen hin verzweigen sich die Linien zur besseren Erschließung des Stadtgebietes in insgesamt 11 Endstränge.

Stadtentwicklung und Stadtbahnbau haben in gegenseitiger Entwicklung auch zu einer wirtschaftlichen Erschließung des Stadtgebiets geführt. Heute bedienen die im 10-Minuten-Grundtakt verkehrenden Stadtbahnlinien bei einem unterstellten Einzugsbereich von 400 m um jede Haltestelle eine Fläche von 58 km². Das sind mehr als 20 % des Stadtgebietes und rund 39 % der bebauten Flächen.

Im Folgenden wird das System der kommunalen Schiene Dortmunds linienbezogen dargestellt. Bei den von mehreren Stadtbahn-Linien parallel bedienten Strecken wird jeweils die erste bzw. letzte Haltestelle im gemeinsam befahrenen Abschnitt als Umsteigehaltestelle angegeben. Es bestehen aber an allen gemeinsamen Haltestellen Umsteigemöglichkeiten zwischen den betreffenden Stadtbahnlinien.

⁷² Benannt nach der Struktur des Metronetzes der russischen Stadt St. Petersburg, in der die Umsteigebahnhöfe im Metronetz in der City geographisch im Dreieck angeordnet sind und mit maximal einmaligem Umsteigen jedes Ziel im Metronetz erreichbar ist.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

U41 Lünen-Brambauer – Hörde – Clarenberg		
Takt: Brechten - Hörde: 10 min, abends/sonntags 15 min Brambauer - Brechten: 20 min, abends/sonntags 30 Minuten Fahrzeug: Zweiwagenzug B6; abends Einwagenzug B8 ⁷³ Anzahl der Haltestellen: 28 (unterirdisch 12)		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Lünen-Brambauer Verkehrshof	284, 472, C1, 107, 109, 116	Waltrop, Mengede/Oestrich, Lünen
Brechten Zentrum	414, T17	Kemminghausen, Lünen
Zeche Minister Stein	410, 411, 412, 473	Lindenhorst, Deusen, Huckarde, Eving, Holthausen
Fredenbaum	410, 411	Lindenhorst
Immermannstraße	453	Innenstadt Nord
Leopoldstraße	U47	Westerfilde
Hauptbahnhof	Regional- und Fernverkehr S1, S2, S5 U45, U49 444, 452, 453, 455, 456, 460, 475, S30	Techn. Universität, Kley, Huckarde, Mengede, Kru- ckel, Hagen Westfalahallen, Hacheneu Syburg Spielbank, Innenstadt Süd, Innenstadt Nord, Kirchlinde, Hafen, Deusen, Bergkamen
Kampstraße	U43, U44	Dorstfeld, Brackel, Wickede, Marten, Borsigplatz- Viertel
Stadtgarten	U42, U46	Grevel, Hombruch, Saarlandstr., Westfalahallen
Stadthaus	S4, 444	Lütgendortmund, Brackel, Wickede, Unna, Syburg Spielbank
Markgrafenstraße	453, U45, U49	Innenstadt-Süd, Westfalahallen, Hacheneu
Märkische Straße	453, U47	Märkische Straße, Aplerbeck
Willem-van-Vloten-Str.	427, 436, 453, 456	Stadtkrone Ost, Schüren, Phoenix-See Nord
Hörde Bf.	RB53, RB57, RB59, 427, 430, 432, 433, 434, 435, 436, 439, 440, 441, 442, 445, 456	Schwerte, Iserlohn, Bestwig, Soest Stadtkrone Ost, Aplerbeck, Höchsten, Holzen, Wel- linghofen, Techn. Universität

⁷³ Stadtbahnwagen B6 oder B100: Sechssachser Hochflur, B8: Achtsachser Hochflur, NGT8: Niederflurgelenktriebwagen; die Stadtbahnwagentypen sind im Kap. 7.3.2, Seite 112, beschrieben und erläutert.

U42 Grevel – Hombruch		
Takt: 10 min, abends/sonntags 15 min Fahrzeug: Zweiwagenzug B6, Zweiwagenzug B100 Anzahl der Haltestellen: 28 (unterirdisch 7)		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Grevel	423	Lanstrop
Droote	420	Derne
Scharnhorst Zentrum	424, 425, 427	Lanstrop, Wickede
Flughafenstraße	420	Brackel
Gleiwitzstraße	427	Wambel
Kirchderne	411	Derne
Franz-Zimmer-Siedlung	S30	Bergkamen
Schulte-Rödding	410, 411, 412, 414, C5	Eving, Huckarde, Derne, Lünen, Kemminghausen
Brunnenstraße	455, 456, U46	Mallinckrodtstr., Borsigplatz, Saarlandstr., Westfalenhallen
Reinoldikirche	U43, U44, S30, 460	Dorstfeld, Brackel, Wickede, Marten, Borsigplatzviertel, Bergkamen, Kirchlinde
Stadtgarten	U41, U45, U47, U49	Brambauer, Hörde, Westfalenhallen, Westerfilde, Aplerbeck, Hacheneu
Möllerbrücke	S4, 453	Lütgendortmund, Dorstfeld, Brackel, Wickede, Unna, Kreuzviertel, Hauptbahnhof
Kreuzstraße	452, 453	Kreuzviertel, Hauptbahnhof, Saarlandstraße
An der Palmweide	445, 447, 462	Techn. Universität, Dorstfeld, Marten, Hombruch, Hörde
Barop Parkhaus	440, 446, 448	Lütgendortmund, Oespel, Eichlinghofen, Hörde, Aplerbeck, Airport, Persebeck, Löttringhausen
Grotenbachstraße	446, 449	Salingen, Menglinghausen, Hombruch, Zoo

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

U43 Dorstfeld - Stadtmitte - Wickede		
Takt:	Dorstfeld bis Westentor	10 Min., abends/sonntags kein Betrieb
	Westentor bis In den Börtlen	5 Min., abends/sonntags 15 Min.
	In den Börtlen bis Wickede	10 Min., abends/sonntags 15 Min.
Fahrzeug:	Zweiwagenzug/Einwagenzug NGT8	
Anzahl der Haltestellen:	34 (unterirdisch 5)	
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Dorstfeld Betriebshof	U44	Marten
Wittener Str.	447, 465, 466	Huckarde, Dorstfeld, Techn. Universität, Oespel
Unionstraße	452, 453	Hauptbahnhof, Innenstadt Nord, Kreuzviertel
Kampstraße	U41, U45, U47, U49	Hauptbahnhof, Brambauer, Hörde, Westfalenhallen, Westerfild, Aplerbeck, Hachene
Reinoldikirche	U42, U44, U46	Grevel, Hombruch, Borsigplatz-Viertel, Saarlandstr., Westfalenhallen
Funkenburg	452, 456	Innenstadt Süd, Gewerbegebiet Hannöversche Str., Borsigplatz, Schüren
Am Zehnthof	452	Geßlerstraße, Gewerbegebiet Hannöversche Str.
Juchostraße	422	Gewerbegebiet Hannöversche Str., Brackel Nord
Rüschebrinkstraße	422, 427	Brackel Nord, Scharnhorst, Stadtkrone Ost, Hörde
Brackel Kirche	420, 422, 436	Scharnhorst, Aplerbeck Brackel Nord, Hohenbuschei, Husen
Asseln Aplerbecker Str.	426, 439	Husen, Aplerbeck
Eichwaldstr.	428	Wickede Baedekerstr., Wickede Roningweg
Bockumweg	425	Husen
Dollersweg	R51	Unna, Holzwickede
Wickede	S4	Unna, Lütgendortmund

U44 Marten - Stadtmitte - Westfalenhütte		
Takt: 10 Min., abds./sonntags 15 Min. Fahrzeug: Einwagenzug NGT8 Anzahl der Haltestellen: 18 (unterirdisch 4)		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Walbertstraße/ Schulmuseum	462, 463, 464, 480	Lütgendortmund, Techn. Universität, Barop, Germania, Kirchlinde, Castrop
Marten Süd	S4, 462, 463, 464, 466, 480	Lütgendortmund, Dorstfeld, Innenstadt-Süd, Brackel, Wickede, Unna, Techn. Universität, Barop, Germania, Kirchlinde, Castrop
Wittener Str.	447, 465, 466	Huckarde, Dorstfeld, Techn. Universität, Oespel
Unionstraße	452, 453	Hauptbahnhof, Innenstadt Nord, Kreuzviertel
Kampstraße	U41, U45, U47, U49	Hauptbahnhof, Brambauer, Hörde, Westfalenhallen, Westerfilde, Aplerbeck, Hacheneu
Reinoldikirche	U42, U43, U46	Grevel, Hombruch, Brackel, Wickede, Westfalenhallen
Borsigplatz	455, 456	Hauptbahnhof, Schüren

U45 Hauptbahnhof- Westfalenhallen		
Takt: 10 Min.; abends bis ca. 21:45 h 15 Min., danach 30 Min., sonntags bis ca. 08:45 h 30 Min., danach 15 Min. bis ca. 21:45 h, danach 30 Min. Fahrzeug: Einwagenzug B8 Anzahl der Haltestellen: 8 (unterirdisch 6)		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Hauptbahnhof	Regional- und Fernverkehr S1, S2, S5 U41, U47, U49 444, 452, 453, 455, 456, 460, 475, S30	Techn. Universität, Kley, Huckarde, Mengede, Krukel, Hagen Brechten, Brambauer, Westerfilde, Hacheneu Syburg Spielbank, Innenstadt Süd, Innenstadt Nord, Kirchlinde, Hafen, Deusen, Bergkamen
Kampstraße	U43, U44	Dorstfeld, Brackel, Wickede, Marten, Borsigplatz-Viertel
Stadtgarten	U42, U46	Grevel, Hombruch, Saarlandstr., Westfalenhallen
Stadthaus	S4, 444	Lütgendortmund, Brackel, Wickede, Unna, Syburg Spielbank
Markgrafenstraße	453, U47, U49	Innenstadt Süd, Schüren, Aplerbeck, Hacheneu
Westfalenhallen	450	Kirchhörde, Schanze

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

U46 Brunnenstraße - Westfalenhallen		
Takt: 10 Min.; abends/sonntags 15 Min. Fahrzeug: Einwagenzug B8 Anzahl der Haltestellen: 7 (unterirdisch 7)		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Brunnenstraße	455, 456, U42	Mallinckrodtstr., Borsigplatz, Grevel
Reinoldikirche	U43, U44, S30, 460	Dorstfeld, Brackel, Wickede, Marten, Borsigplatz-Viertel, Bergkamen, Kirchlinde
Stadtgarten	U41, U42, U45, U47, U49	Brambauer, Hörde, Hombruch, Remy-Damm, Westerfilde, Aplerbeck, Hacheneu
Saarlandstr.	452, 453	Südl. Innenstadt, Schüren
Westfalenhallen	450	Kirchhörde, Schanze

U47 Westerfilde - Aplerbeck		
Takt: 10 Min.; abends/sonntags 15 Min. Fahrzeug: Einwagenzug B8 oder Zweiwagenzug B6 Anzahl der Haltestellen: 27 (unterirdisch 8)		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Westerfilde	S2, 470, 471, 477	Mengede, Kirchlinde, Bodelschwingh, Oestrich
Parsevalstr.	410	Deusen, Eving
Huckarde Bushof	410, 447, 461, 462, 465, 469	Deusen, Eving, Dorstfeld, Kirchlinde, Bövinghausen
Hafen	460, 475	Kirchlinde, Hafen, Deusen, Mengede
Leopoldstraße	U41	Brechten, Brambauer
Hauptbahnhof	Regional- und Fernverkehr S1, S2, S5 U45, U49 444, 452, 453, 455, 456, 460, 475, S30	Techn. Universität, Kley, Huckarde, Mengede, Krukel, Hagen Westfalenhallen, Hacheneu Syburg Spielbank, Innenstadt Süd, Innenstadt Nord, Kirchlinde, Hafen, Deusen, Bergkamen
Kampstraße	U43, U44	Dorstfeld, Brackel, Wickede, Marten, Borsigplatz-Viertel
Stadtgarten	U42, U46	Grevel, Hombruch, Saarlandstr., Westfalenhallen
Stadthaus	S4, 444	Lütgendortmund, Brackel, Wickede, Unna, Syburg Spielbank
Markgrafenstraße	453, U45, U49	Innenstadt-Süd, Westfalenhallen, Hacheneu
Märkische Straße	453, U41	Märkische Straße, Hörde
Voßkuhle	456	Innenstadt Ost, Hörde, Phoenix-See Nord
Hauptfriedhof	427	Stadtkrone Ost, Hörde, Wambel
Aplerbeck	420, 422, 431, 436, 437, 438, 439, 440	Brackel, Sölde, Schüren, Lichtendorf, Aplerbecker Mark, Hörde, Airport

U49 Hauptbahnhof – Hacheneu		
<p>Takt: 10 Min.; abends bis ca. 21:30 h 15 Min., danach 30 Min., sonntags bis ca. 09:30 h 30 Min., danach 15 Min. bis ca. 21:30 h, danach 30 Min.</p> <p>Fahrzeug: Einwagenzug B8</p> <p>Anzahl der Haltestellen: 8 (unterirdisch 6)</p>		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Hauptbahnhof	Regional- und Fernverkehr S1, S2, S5 U41, U47 444, 452, 453, 455, 456, 460, 475, S30	Techn. Universität, Kley, Huckarde, Mengede, Kru- ckel, Hagen Brechten, Brambauer, Westerfildle, Syburg Spielbank, Kirchlinde, Innenstadt Süd, Innenstadt-Nord, Hafen, Deusen, Bergkamen,
Kampstraße	U43, U44	Dorstfeld, Brackel, Wickede, Marten, Borsigplatz- Viertel
Stadtgarten	U42, U46	Grevel, Hombruch, Saarlandstr., Westfalenhallen
Stadthaus	S4, 444	Lütgendortmund, Brackel, Wickede, Unna, Syburg Spielbank
Markgrafenstraße	453, U41, U47	Innenstadt-Süd, Schüren, Hörde, Aplerbeck
Westfalenpark	U45	Westfalenhallen
Rombergpark	440, 445	Barop, Technische Universität, Hörde
Hacheneu	438, 443, 447	Benninghofen, Wichlinghofen, Kirchhörde

Teilsystem H-Bahn

Im Jahre 1984 wurde die H-Bahn (Hängebahn) Dortmund als erstes vollautomatisches und begleiterloses Verkehrssystem in Deutschland für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr in Betrieb genommen. Bis Ende März 1993 beförderte die H-Bahn mit zwei Fahrzeugen mehr als sechs Millionen Fahrgäste unfallfrei auf einem 1,1 km langen Fahrweg, der die zwei Standorte der Universität Dortmund (Campus Nord und Campus Süd) verkehrlich miteinander verbindet. Die Systembeobachtung, das Störungsmanagement und die Kommunikation mit dem Fahrgast werden vom Leitstand aus wahrgenommen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb



Abb. 20 H-Bahn-Netz ⁷⁴

Eine erste 0,6 km lange Streckenverlängerungen bis an die Stockumer Straße in Eichlinghofen und der Anschluss an die S-Bahn-Station Dortmund-Universität mit rund 200 m Länge wurden im Dezember 1993 in Betrieb genommen. Die zweite Netzergänzung wurde im Dezember 2003 mit der 1.250 m langen Strecke zum Technologiezentrum fertig gestellt. Insgesamt wurden seit der Eröffnung der H-Bahn im Jahr 1984 bis Ende 2012 ca. 31,1 Mio. Fahrgäste⁷⁵ mit dem System befördert.

Über das ca. 3 km lange Streckennetz der H-Bahn mit zwei Linien besteht zusätzlich zur innerörtlichen Erschließung des Universitätsgeländes und eines Teils des Technologieparks eine schnelle und direkte Anbindung des südlich der Universität gelegenen Ortsteils Eichlinghofen an die S-Bahn-Linie S1 Dortmund – Düsseldorf – Solingen. Weiterhin besteht an den Haltestellen Eichlinghofen, Universität S, Campus Nord und Technologiezentrum Anschluss an das Busliniennetz von DSW21.

Die Haltestellen und die Fahrzeuge der H-Bahn sind so gestaltet, dass ein stufenloser Zugang zu den Bahnsteigen und ein stufenloser und nahezu spaltfreier Einstieg in die Fahrzeuge gewährleistet sind.

⁷⁴ Quelle: H-Bahn-Gesellschaft Dortmund mbH H-Bahn21

⁷⁵ Angaben der H-Bahn-Gesellschaft Dortmund mbH H-Bahn21

H-Bahn Linie 1 Technologiezentrum – Eichlinghofen		
Takt: 10 Min. 6:20 h bis ca. 21:30 h, danach Rufbetrieb bis 24:00 h, werktags außer samstags Fahrzeug: H-Bahn-Wagen Anzahl der Haltestellen: 4		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Technologiezentrum	462, 465	Marten, Kirchlinde, Barop, Oespel, Dorstfeld, Huckarde
Universität S	S1, 445, 447, 462, 465	Innenstadt, Bochum, Essen, Barop, Hörde, Hombruch, Dorstfeld, Marten
Campus Süd		
Eichlinghofen H-Bahn	440, 449	Oespel, Kley, Germania, Barop, Hörde, Aplerbeck, DO-Airport, Salingen, Hombruch, Menglinghausen

H-Bahn Linie 2 Campus Nord – Campus Süd		
Takt: 5 Min. 7:10 bis ca. 20:00 h, 6:20 h bis 7:10 h und 20:00 bis 24:00 h, Rufbetrieb werktags außer samstags Fahrzeug: H-Bahn-Wagen Anzahl der Haltestellen: 2		
Haltestelle	Verknüpfung mit Linie(n)	Ziele
Campus Nord	445, 447, 462, 465	Hörde, Dorstfeld, Huckarde, Barop, Marten
Campus Süd	H-Bahn-Linie 1	Eichlinghofen

In der Haltestelle "Campus Süd" kann zwischen den Linien direkt und ohne Wartezeit umgestiegen werden. Durch die Erweiterung der Haltestelle Campus Süd um einen dritten Bahnsteig wurde die Kapazität auf der hoch belasteten Linie 2 verdoppelt. Damit können dort insgesamt 2.160 Fahrgäste pro Stunde befördert werden. Auf der von beiden Linien benutzten eingleisigen Stammstrecke zwischen Campus Süd und dem Abzweig Richtung Technologiezentrum werden dafür pro Stunde 60 Fahrten mit einer minimalen Zugfolge von ca. 40 Sekunden abgewickelt.

Die H-Bahn leistet jährlich ca. 3.700 Betriebsstunden. In dieser Zeit legen die Fahrzeuge ca. 260.000 km zurück. Sie befördern im Jahr ca. 1,6 Mio. Fahrgäste. Das System bietet eine hohe Verfügbarkeit, die über 99 % liegt.

7.1.3 Teilsystem Bus

Ergänzt wird das kommunale Bahnnetz in Dortmund durch 74 Buslinien von DSW21, darunter 18 NachtExpress-Linien. Hinzu kommen 19 weitere Buslinienangebote der benachbarten kommunalen Verkehrsunternehmen Bochum Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), Vestischen Straßenbahn GmbH (Vestische), Straßenbahn Herne Castrop-Rauxel GmbH (HCR), Hagener Straßenbahn AG, Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER), Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH (VKU) sowie der DB-Tochter DB BAHN Westfalenbus/ BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS), die vor allem Direktverbindungen aus den Randbereichen Dortmunds in die angrenzenden Städte herstellen und dabei teilweise auch Erschließungsaufgaben innerhalb Dortmunds wahrnehmen (insbesondere im Bereich Lütgendortmund). Die drei erstgenannten Unternehmen arbeiten mit DSW21 seit 1999 im Rahmen der "Kooperation östliches Ruhrgebiet" (KöR) eng zusammen.

Linienwege

Insgesamt werden im Netz von DSW21 (inklusive Castrop-Rauxel) 1.058 Haltestellen bedient, darunter 933 Bus- und 125 Bahnhalte.

Das im Juni 1999 von den Dortmunder Stadtwerken (seit 2005 DSW21) umfassend veränderte Busliniennetz hat sich bewährt und wurde auf dieser Grundlage weiterentwickelt. Die Einteilung und Nummerierung der Buslinien entsprechen ihren Hauptfunktionen (Verbindung, Zubringer, Erschließung). An den Grundzügen der stadtbezirksweisen Liniennummerierung in Dortmund bei den Zehnerstellen, beginnend in Eving mit „eins“ bis „sieben“ in Mengede und der „acht“, die für Linien in Castrop-Rauxel gilt, wird festgehalten. Buslinien in der Dortmunder Innenstadt haben die Nummer „fünf“ erhalten. Linien mit gemeinsamen Abschnitten erhalten möglichst aufeinanderfolgende Nummern und bilden Linienfamilien.

Die Strukturierung des Busnetzes im Tagesverkehr (ergänzend zu den Stadtbahnlinien und zur S-Bahn bzw. dem Schienenregionalverkehr, s. Karte 1 Tagesverkehr 2013) stellt sich wie folgt dar:

Nunmehr acht Hauptlinien stellen schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Außenbezirken Dortmunds her:

Linie	Linienweg	Takt
410	Derne – Schulte Rödding – Eving – Lindenhorst – Deusen – Huckarde	30
420	Derne – Scharnhorst – Brackel – Aplerbeck	20
430	Hörde – Berghofen – Schwerter Wald – Schwerte	30
440	Dortmund-Airport – Aplerbeck – Hörde – Barop – Oespel – Germania (– Lütgendortmund)	10 *
450	Herdecke Schanze – Kirchhörde – Westfalenhallen	10
460	Kirchlinde – Hafen – Hauptbahnhof – Reinoldikirche	20
470	Mengede – Westerfilde – Kirchlinde – Lütgendortmund – Oespel	20
480	Castrop-Rauxel – Kirchlinde – Marten	20

Angegebene Taktzeiten sind Fahrtfolgezeiten in Minuten in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags von 6-20 Uhr

* = auf Teilabschnitten abweichende Taktfolgen

Tab. 15 Bus – Hauptlinien in Dortmund

Die Buslinie 460 ergänzt seit Juni 2008 das Netz der Hauptbuslinien mit einer direkten Verbindung im Tagesverkehr aus Kirchlinde in das Stadtzentrum.

Darüber hinaus verkehren 45 weitere Linien zur Bedienung der Fläche:

Linie	Linienweg	Takt
411	Dortmund Fredenbaum - Lindenhorst - Eving - Schulte Rödding - Kirchderne - Derne	30
412	Dortmund Lindenhorst Kirche - Eving - Schulte Rödding	30
414	Dortmund Brechten - Kemminghausen - Eving - Schulte-Rödding	60
422	Dortmund Aplerbeck Gewerbegebiet - Brackel - Wambel - Körne	30
423	Dortmund Grevel - Lanstrop	20
424	Dortmund Lanstrop - Kurl - Scharnhorst	60
425	Dortmund Wickede - Husen - Kurl - Scharnhorst	60
426	Dortmund Asseln - Husen / Kurl (nur Abendverkehr)	(30)
427	DO Scharnhorst Westholz - Kirchderne Bf - Wambel - Stadtkrone Ost - Hörde	30
428	Dortmund Baedekerstr. - Wickede - Roningweg	20
431	DO Schwerter Wald - Aplerbeck - Sölde - Sölderholz - Lichtendorf (- Holzwickede Landskrone)	30
432	Dortmund Hörde - Höchsten - Holzen - Syburg	30 *
433	Dortmund Hörde - Höchsten - Sommerberg	30
434	Dortmund Hörde - Höchsten - Schwerter Wald	30
435	Dortmund Hörde - Berghofen - Schwerte (nur Abendverkehr)	(30)
436	Dortmund Hörde - Stadtkrone Ost - Schüren - Aplerbeck - Brackel - Hohenbuschei - Husen	30 *
437	Dortmund Aplerbeck - Sölde	20
438	Holzwickede Landskrone - DO Lichtendorf - Aplerbeck - Benninghofen - Hachenei	30
439	DO Hörde - Schwerter Wald - Aplerbeck - Asseln - Kurl - Husen	30
441	Dortmund Wellinghofen - Hörde	20
442	Dortmund Syburg / Höchsten - Wichlinghofen - Wellinghofen - Hörde	20 *
443	Dortmund Godefriedstr. - Wellinghofen - Hachenei	20
444	Dortmund Hbf - Stadthaus - Syburg Spielbank (zuschlagpflichtig)	60 (A)
445	Dortmund Hörde - Phoenix West - Brünninghausen - Universität - Technologiezentrum	20 *
446	DO Hombruch - Barop - Menglinghausen - Salingen	60
447	DO Huckarde - Revierpark - Dorstfeld - Uni - Lückleberg - Wellinghofen - Hachenei	20 *
448	Witten Rüdighausen - Barop - Hombruch - DO-Löttringhausen	30
449	DO Zoo - Brünninghausen - Hombruch - Menglinghausen - Eichlinghofen - Salingen	60
452	DO Im Spähenfelde - Funkenburg - Kreuzstr. - Dortmund Hbf	30
453	DO Schüren - Märkische Str. - Kreuzstr. - Dortmund Hbf - Anne-Frank-Gesamtschule	30
455	Dortmund Hafen - Dortmund Hbf - Nordmarkt - Borsigplatz	30 *
456	Dortmund Hbf - Nordmarkt - Borsigplatz - Funkenburg - Schüren	30
461	Dortmund Erpinghofsiedlung - Huckarde - Rahm - Jungferntal - Kirchlinde - Siepmannstraße	20/40
462	DO Huckarde - Jungferntal - Kirchlinde - Bövinghausen - Lütgendortmund - Marten - Universität - Barop	20
463	Dortmund Lütgendortmund - Germania - Marten	60
464	Dortmund Lütgendortmund - Marten (nur Abendverkehr)	(30)
465	Dortmund Huckarde - Revierpark - Dorstfeld - Technologiepark - Oespel	20 *
466	Dortmund Dorstfeld - Marten Bezirksfriedhof - Marten	20
469	DO Erpinghofsiedlung - Huckarde - Rahm - Kirchlinde - Siepmannstr.	60
471	Dortmund Oestrich - Mengede - Nette - Westerfilde - Bodelschwingh	20
472	Lünen Brambauer - Dortmund Groppenbruch - Mengede - Nette - Oestrich	20/40 *
473	Dortmund Mengede - Schwieringhausen - Holthausen - Lindenhorst - Eving	60
475	Dortmund Mengede - Deusen - Hafen - Hauptbahnhof	30
477	Dortmund Mengede - Nette - Bodelschwingh	60
482	Dortmund Mengede - Castrop-Rauxel Ickern - Habinghorst - Castrop - Schwerin	20

Angegebene Taktzeiten sind Fahrfolgezeiten in Minuten in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags von 6-20 Uhr.

* = auf Teilabschnitten abweichende Taktfolgen, (A) abweichende Betriebszeiten, (30) nur Abendverkehr.

Tab. 16 Bus – Verbindungs- und Erschließungslinien in Dortmund

Verstärkerfahrten

Zusätzlich zum Linienverkehr wird das Leistungsangebot durch Einsatzwagen verstärkt, die insbesondere auf die Belange des Schülerverkehrs abgestimmt sind. Diese Fahrten sind daher auch je nach Bedarf kurzfristigen Änderungen unterworfen; dementsprechend erscheinen sie nicht im Fahrplanbuch und in den Aushängen an den Haltestellen, sondern werden in gesonderten Produktfahrplänen im Internet und der elektronischen Fahrplanauskunft veröffentlicht. Allein durch DSW21 werden an Schultagen in Dortmund rund hundert solcher Zusatzfahrten mit Bussen durchgeführt, mit denen in den meisten Fällen zeitnah zu bestehenden Linienfahrten die Kapazität an die bestehende Nachfrage angepasst wird. Diese Einsatzwagen ermöglichen zudem spezielle Direktverbindungen. Aufgrund der starken zeitlichen Bündelung der Nachfrage entsteht besonders im Zeitraum 7:30 – 8:00 Uhr ein punktuell hoher Bedarf an Fahrzeugen und Personal, der erhebliche Ressourcen bindet. Im Interesse eines wirtschaftlichen ÖPNV-Angebots kommt der Entzerrung solcher Spitzen, z.B. durch eine gezielte Abstimmung von Schulbeginnzeiten, daher hohe Bedeutung zu.

Zurzeit (Stand 06/2013) werden auf den in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** aufgelisteten Linien von DSW21 zusätzliche Kurse eingesetzt, die z. T. auf von den Regellinien abweichenden Wegen bedarfsgerecht verkehren und sich auch ändern können.

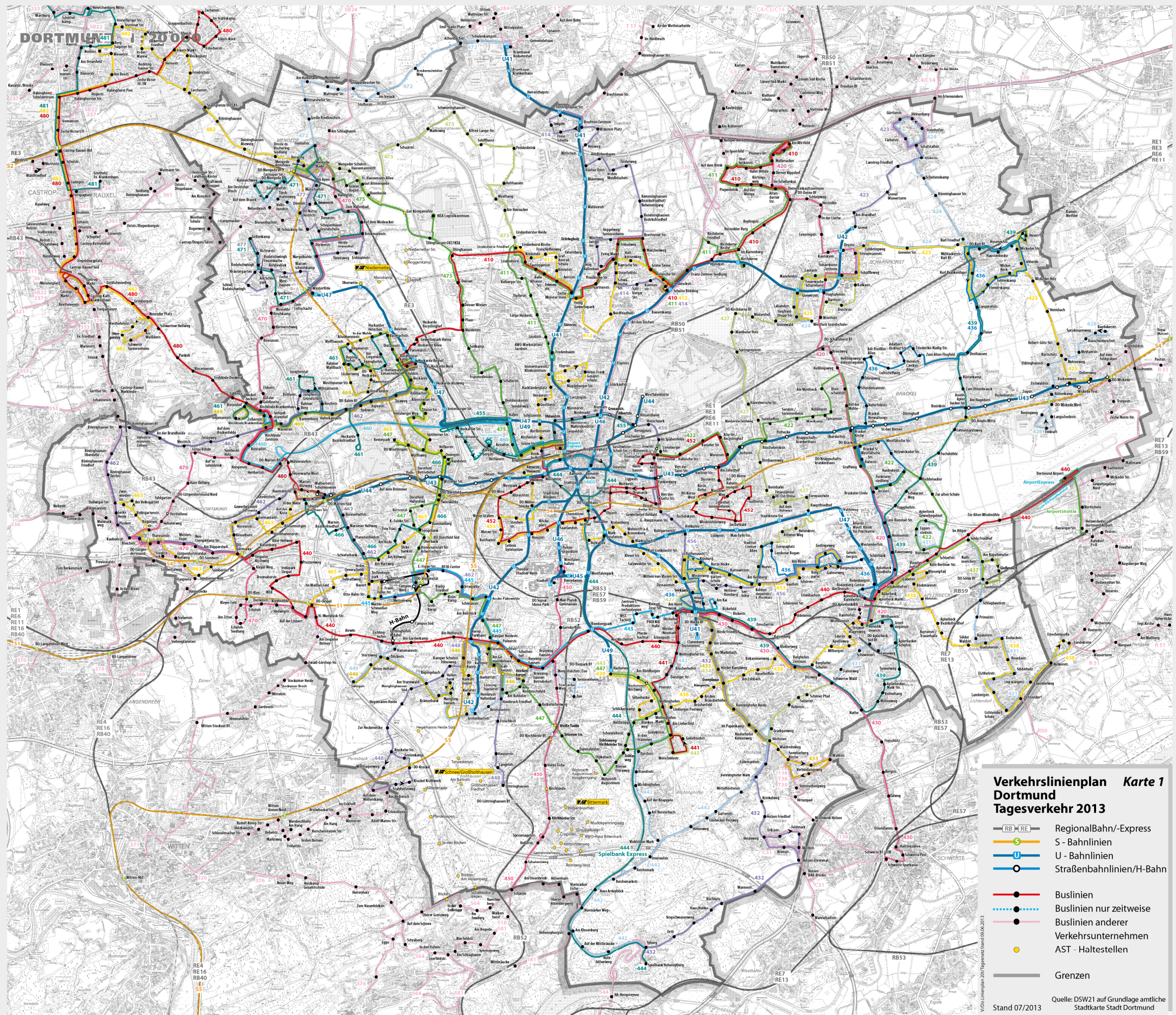
Einsatzwagen							
410E	422E	430E	440E	450E	461E	470E	480E
	423E	431E	441E	452E	462E	471E	
	424E	436E	442E	453E	465E	472E	
	425E	437E	445E	455E	468E		
	427E	439E	447E	456E			
			448E				
			449E				

Tab. 17 Bus – Verstärkerfahrten

Außerdem verkehren die folgenden Gesellschaften auf Dortmunder Stadtgebiet

- Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA),
 - Hagener Straßenbahn AG (HST),
 - Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH (HCR),
 - Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER),
 - Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH (VKU),
 - Vestische Straßenbahn GmbH (VEST)
- sowie als Rechtsnachfolgerin der Bundesbusunternehmen
- DB BAHN Westfalenbus/ BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS).

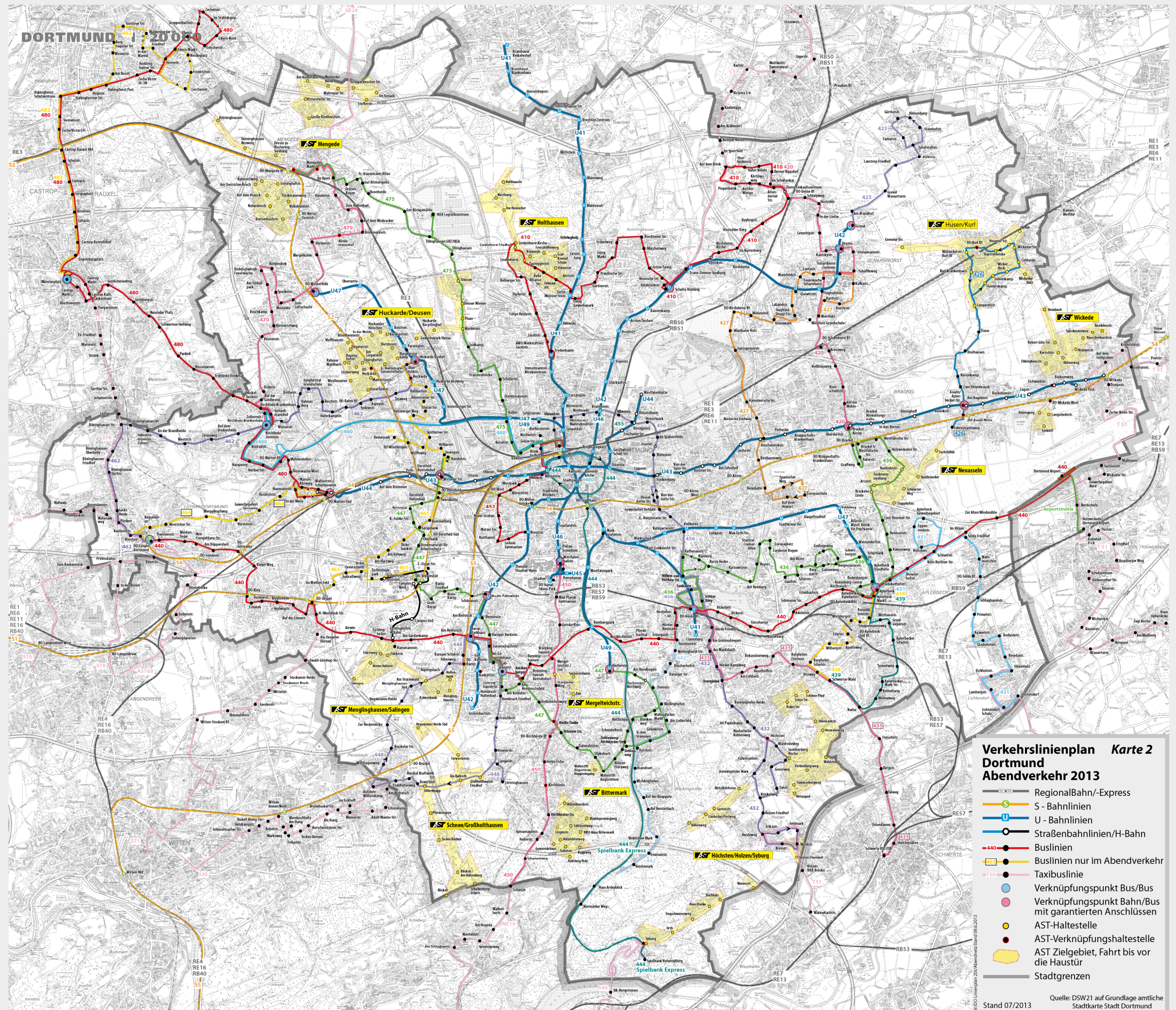
Ergänzend zum Schienennetz bestehen mit den folgenden 19 Linien regionale Busangebote in die Nachbarstädte und -kreise:



**Verkehrslinienplan Karte 1
Dortmund
Tagesverkehr 2013**

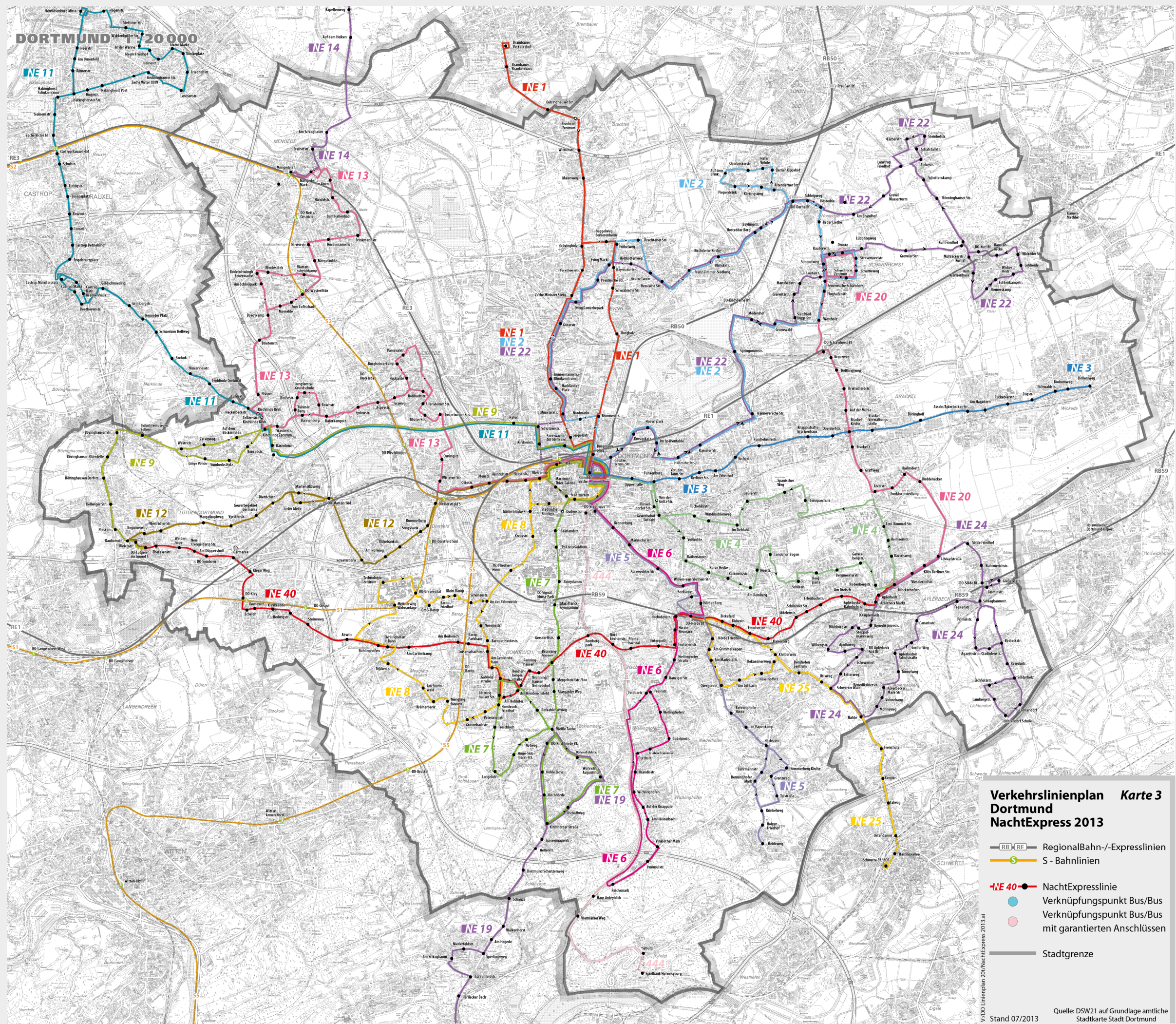
- **RB** — **RE** RegionalBahn-/Express
- **S** S-Bahnlinien
- **U** U-Bahnlinien
- **O** Straßenbahnlilien/H-Bahn
- Buslinien
- Buslinien nur zeitweise
- Buslinien anderer Verkehrsunternehmen
- AST - Haltestellen
- Grenzen

Quelle: DSW21 auf Grundlage amtliche Stadtkarte Stadt Dortmund
Stand 07/2013



**Verkehrslinienplan Karte 2
Dortmund
Abendverkehr 2013**

- RegionalBahn-/Express
- S - Bahnlinien
- U - Bahnlinien
- Straßenbahnlinien/H-Bahn
- Buslinien
- Buslinien nur im Abendverkehr
- Taxibuslinie
- Verknüpfungspunkt Bus/Bus
- Verknüpfungspunkt Bahn/Bus mit garantierten Anschlüssen
- AST-Haltestelle
- AST-Verknüpfungshaltestelle
- AST Zielgebiet, Fahrt bis vor die Haustür
- Stadtgrenzen

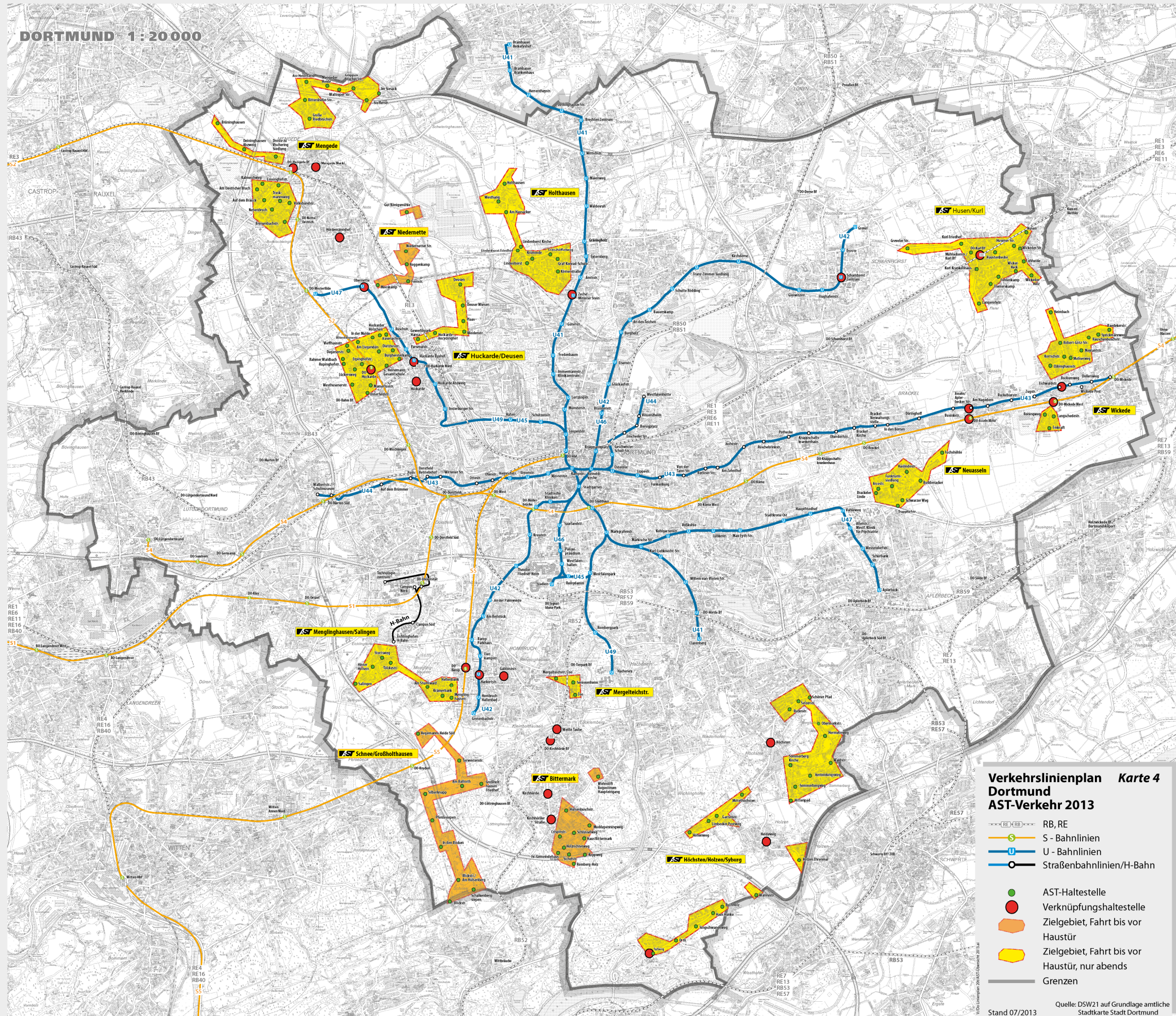


Verkehrslinienplan Karte 3 Dortmund NachtExpress 2013

- RegionalBahn-/Expresslinien
- S - Bahnlinien
- NachtExpresslinie
- Verknüpfungspunkt Bus/Bus
- Verknüpfungspunkt Bus/Bus mit garantierten Anschlüssen
- Stadtgrenze

Stand 07/2013

Quelle: DSW21 auf Grundlage amtliche Stadtkarte Stadt Dortmund



- RB, RE
- S - Bahnlinien
- U - Bahnlinien
- Straßenbahnlinien/H-Bahn
- AST-Haltestelle
- Verknüpfungshaltestelle
- Zielgebiet, Fahrt bis vor Haustür
- Zielgebiet, Fahrt bis vor Haustür, nur abends
- Grenzen

Linie	Linienweg	Takt	Betreiber
SB24	Recklinghausen Hbf - Oer Erkenschwick - Datteln - Waltrop - Dortmund Mengede Bf	30	VEST
S30	Dortmund Hbf - Reinoldikirche – Bergkamen – Hamm-Herringen	30	VKU
138/T38	DO-Sommerberg - Schwerte	ohne	VKU
289	Waltrop Am Moselbach - Dortmund Mengede Bf	ohne	VEST
336	Bochum Hbf - Grumme - Dortmund Lütgendortmund S	20	BOGESTRA
361	DO Mengede - Nette/Oestrich S - Castrop-Rauxel Dingen - Münsterplatz	60	HCR
369	Bochum Langendreer - Dortmund Lütgendortmund S	30	BOGESTRA/DSW21
370	Bochum Stiepel - Querenburg - Langendreer - Dortmund Lütgendortmund S	60	BOGESTRA
371	Witten Hbf - Stockum - Dortmund Oespel	20	VER
378	Castrop Münsterpl. - DO Lütgend. - Bochum Langendreer - WIT Rathaus - Bommern	20	BOGESTRA
544	Hagen Hbf - Dortmund Syburg Casino	60 (A)	HST
C4/C14	Dortmund Lanstrop - Lünen Niederaden - Süd - Stadtmitte - Lünen Hbf - Brusenkamp	30	VKU
C5	Dortmund Schulte-Rödding - Derne - Lünen Süd - Lünen Hbf	30	VKU
C31	Dortmund Holzen - Schwerte Bf - Schwerterheide	30	VKU
C41	Unna Bf – Niedermassen – Obermassen – DO Airport	30	VKU
T17	Dortmund Brechten Zentrum - Lünen An der Wethmarheide	ohne	VKU
T39	TaxiBus Dortmund Sommerberg – Schwerte Bf – Katholisches Krankenhaus (Info zum TaxiBus s. Seite 92)	60	VKU
R50	Schwerte Bf - Schwerte Geisecke - Lichtendorf - Dortmund Sölderholz	60	BRS
R51	Unna Bf - Massen - Dortmund Wickede - Holzwickede Bf - Opherdicke	60	VKU

Angegebene Taktzeiten sind Fahrtfolgezeiten in Minuten in der Hauptverkehrszeit montags bis freitags von 6-20 Uhr.

(A) abweichende Betriebszeiten.

Tab. 18 Buslinien weiterer Unternehmen

Modifizierungen im Abendverkehr (alle Tage)

Aufgrund der geringeren Nachfrage und um Kosten und Nutzen in ein wirtschaftlich vertretbares Verhältnis zu bringen, werden im Abendverkehr nicht alle Linien des Tagesverkehrs angeboten (s. Karte 2 Abendverkehr 2013):

Modifizierte Linienwege auf den nachfolgenden Linien bieten auch nach 21:00 Uhr die Möglichkeit in den Außenbezirken den Öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen.

Linie	Linienweg	Takt
410	Derne – Schulte Rödding – Eving – Lindenhorst - Fredenbaum	30
	AST Huckarde/Deusen Dortmund Deusen – Huckarde	30
420	Derne – Scharnhorst – Brackel	30
430	Den Abendverkehr Hörde– Schwerte übernimmt die Linie 435.	30
440	Dortmund-Airport – Aplerbeck – Hörde – Barop – Oespel	30
450	Herdecke Schanze - Kirchhörde - Westfalenhallen	30
470	Mengede – Westerfild – Kirchlinde – Lütgendortmund	30 (A)
480	Castrop-Rauxel– Kirchlinde – Marten	30

Angegebene Taktzeiten sind Fahrtfolgezeiten in Minuten im Abendverkehr von 21 bis ca. 24 Uhr.

(A) abweichende Betriebszeiten auf Teilabschnitten

Tab. 19 Bus – Hauptlinien in Dortmund im Abendverkehr

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

Darüber hinaus verkehren 19 weitere Buslinien zur Bedienung der Fläche, 5 Buslinien werden durch Anrufsammeltaxi (AST) ersetzt, die Buslinie 465 durch Großraumtaxis ergänzt (s. Seite 92).

Linie	Linienweg	Takt
423	Dortmund Grevel - Lanstrop	30
426	Dortmund Asseln - Husen / Kurl (nur Abendverkehr)	(30)
427	DO Scharnhorst Westholz - Kirchderne Bf - Wambel	60
431	Aplerbeck - Sölde - Sölderholz - Lichtendorf	60
432	Dortmund Hörde - Höchsten - Holzen	30
435	Dortmund Hörde - Berghofen - Schwerte (nur Abendverkehr)	(30)
436	Dortmund Hörde - Stadtkrone Ost - Schüren – Aplerbeck – Brackel	30
438	Aplerbeck - Berghofen	60
439	Schwerter Wald - Aplerbeck	60
442	Wichlinghofen - Wellinghofen - Hörde	30
444	Dortmund Hbf - Stadthaus - Syburg Spielbank (ZUSCHLAGPFLICHTIG)	60 (A)
447	Dorstfeld - Universität - Lückleberg - Wellinghofen - Hacheneu	30
448	WIT Rüdighausen - DO-Barop - Hombruch - Löttringhausen - WIT Rüdighausen (Rundverkehr)	30
452	Kreuzstr. - Dortmund Hbf	30
456	Dortmund Hbf - Nordmarkt - Borsigplatz - Funkenburg - Hörde	30
461	AST Huckarde Dortmund Erpinghofsiedlung - Huckarde	30
462	Dortmund Huckarde - Jungferntal - Kirchlinde - Bövinghausen – Lütgendortmund	30
464	Dortmund Lütgendortmund - Marten (nur Abendverkehr)	(30)
465	Bus Dortmund Revierpark - Dorstfeld - Technologiepark - Universität	30*
465	Großraumtaxi Dortmund Huckarde - Revierpark - Dorstfeld - Technologiepark - Oespel Tel. Anmeldung nur für Gruppen.	60*
469	AST Huckarde Dortmund Erpinghofsiedlung - Huckarde	30
472	AST Mengede Dortmund Groppenbruch - Mengede - Nette - Oestrich	30
473	AST Holthausen Dortmund Holthausen - Lindenhurst - Eving	60
475	Dortmund Mengede - Deusen - Hafen - Hauptbahnhof	30/60 *
482	AST Mengede Dortmund Mengede - Brüninghausen	60

Angegebene Taktzeiten sind Fahrtfolgezeiten in Minuten im Abendverkehr von 21 bis ca. 24 Uhr.

* = auf Teilabschnitten abweichende Taktfolgen, (A) abweichende Betriebszeiten.

Tab. 20 Bus – Verbindungs- und Erschließungslinien in Dortmund im Abendverkehr

In Tab. 21 sind Buslinien weiterer Unternehmen zusammengestellt, die ein Angebot im Abendverkehr bieten. Z. T. werden die Busfahrten durch Anrufsammeltaxi oder Taxibus (s. Seite 92) ersetzt.

Linie	Linienweg	Takt	Betreiber
SB24	(Recklingsh. Hbf – Oer-Erkenschwick -) Datteln - Waltrop - DO-Mengede Bf	60	VEST
336	Bochum Hbf – Grumme - Dortmund Lütgendortmund S	30	BOGESTRA
369	AST69 Bochum Langendreer - Dortmund Lütgendortmund S	30	BOGESTRA/DSW21
370	Bochum Langendreer - Dortmund Lütgendortmund S	60	BOGESTRA
371	Witten Hbf - Stockum - Dortmund Oespel	60	VER
378	CAS Münsterplatz - DO Lütgendortmund - BO Langendreer - WIT Rathaus - Bommern	30	BOGESTRA
544	Hagen Hbf - Dortmund Syburg Casino	60 (A)	HST
C5	Dortmund Schulte-Rödding - Derne - Lünen Süd - Lünen Hbf	60/90 (A)	VKU
C31	TaxiBus T31 Dortmund Holzen - Schwerte Bf - Schwerterheide	60 (A)	VKU
C41	TaxiBus T41 Unna Bf – Niedermassen – Obermassen – DO Airport	60 (A)	VKU
R50	TaxiBus T50 Schwerte Bf - Schwerte Geisecke - Lichtendorf - Dortmund Sölderholz	1 Einzelfahrt (A)	BRS
R51	TaxiBus T51 Unna Bf - Massen - DO-Wickede - Holzwickede Bf - Opherdicke	1 Einzelfahrt (A)	VKU

Angegebene Taktzeiten sind Fahrtfolgezeiten in Minuten im Abendverkehr von 21 bis ca. 24 Uhr.

(A) abweichende Betriebszeiten,

Tab. 21 Buslinien weiterer Unternehmen im Abendverkehr

Angebot am Wochenende

An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen wird ein an die veränderte Nachfragestruktur angepasstes Angebot vorgehalten, welches sich am Grundtakt der kommunalen Schiene orientiert.

Nachtexpress

Die NE-Sternfahrten der 13 NachtExpress-Linien ab Reinoldikirche (s. Tab. 22 und Karte 3) starten täglich um 0:15 Uhr bzw. 0:45 Uhr. In den Nächten von Freitag auf Samstag fahren die NE-Linien dann jeweils stündlich, letztmalig um 4:45 Uhr, in den Nächten auf Sonn- und Feiertage um 6:45 Uhr. Mit der jeweils letzten Rückfahrt in die Stadtmitte bestehen an den Wochenendtagen Anschlüsse an die ersten Abfahrten der Stadtbahnlinien. Sieben weitere NachtExpress-Linien verbinden die Dortmunder Stadtteile in den Außenbereichen bzw. Dortmund mit den Umlandgemeinden (s. Tab. 23 und Tab. 24).

An insgesamt acht Umsteigemöglichkeiten wird für definierte Verbindungen stadtauswärts eine Anschlussgarantie gegeben, um die Fahrtkette sicher zu stellen. Falls durch Verspätung des NachtExpresses der planmäßige Anschluss nicht eingehalten werden kann, wird ein Taxi zu der jeweiligen Umstiegshaltestelle bestellt, dessen Kosten dem Kunden von DSW21 erstattet werden. Für Fahrten mit dem NachtExpress gelten – außer dem Kurzstreckenticket – alle üblichen VRR-Fahrkarten.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

Linie	Linienweg	Abfahrt zur Minute
NE1	Dortmund Reinoldikirche – Eving Zeche Minister Stein – Brechten Zentrum – Lünen-Brambauer Verkehrshof - Brechten Zentrum – Eving, Bayrische Str. – Burgholz – Reinoldikirche	.15
NE2	Dortmund Reinoldikirche – Eving Markt – Eving, Franz-Zimmer-Siedlung – Kirchderne Kirche – Derne Bf – Hostedde – Scharnhorst Zentrum – Borsigplatz – Reinoldikirche	.45
NE3	Dortmund Reinoldikirche – Brackel Kirche – Asseln, Aplerbecker Str. – Wickede, Dollersweg und zurück	.15, .45
NE4	Dortmund Reinoldikirche – Voßkuhle – Stadtkrone Ost, Londoner Bogen – Schüren, Bergpar-te – Aplerbeck, Lübckerhofstr. – Wambel, Geßlerstr. – Körne, Funkenburg – Reinoldikirche	.45
NE5	Dortmund Reinoldikirche – Stadthaus (S) – Hörde Bf – Höchsten – Sommerberg, Kirche (nur Hinweg) – Holzen, Heideweg und zurück	.15
NE6	Dortmund Reinoldikirche – Stadthaus (S) – Hörde Bf – Wellinghofen – Wichlinghofen – Reichsmark – Hörde Bf – Stadthaus (S) – Reinoldikirche	.45
NE7	Dortmund Reinoldikirche – Brüninghausen – Kirchhörde – Hombruch, Gablonzstr. – Löttringhausen, Langeloh – Brüninghausen – Dortmund Hbf – Reinoldikirche	.15
NE8	Dortmund Reinoldikirche – Stadtgarten – Hombruch, Gablonzstr. – Menglinghausen – Eichlinghofen – Universität (S) – Barop, Groß-Barop – Barop, Klein-Barop – Kreuzstr. – Hbf/ZOB – Reinoldikirche	.45
NE9	Dortmund Reinoldikirche – Steinwache/Hbf Nord – Hafen – Kirchlinde Zentrum – Bövinghausen, Dorfstr. – Lütgendortmund (S) zurück über Westrich	.45
NE11	Dortmund Reinoldikirche – Steinwache/Hbf Nord – Hafen – Kirchlinde Zentrum – Castrop-Rauxel Frohlinde Denkmal – Münsterplatz – Hauptbahnhof – Habinghorst Schulzentrum – Ickern Markt – Henrichenburg Mitte – Habinghorst Schulzentrum – Castrop-Rauxel Hbf – Münsterplatz (- Frohlinde Denkmal – Dortmund-Kirchlinde Zentrum – Hafen – Steinwache/Hbf Nord – Reinoldikirche)	.15 (ab 00:15 Uhr fr/sa, sa/so)
NE12	Dortmund Reinoldikirche – Hbf/ZOB – Dorstfeld (S) – Marten Süd (S) – Lütgendortmund (S) und zurück	.45
NE13	Dortmund Reinoldikirche – Hbf/ZOB – Huckarde – Jungferntal Grundschule – Kirchlinde Zentrum – Westerfilde, Rohdesdiek – Nette, Zum Hallenbad – Mengede Markt – Mengede Bf – Mengede Markt – Nette, Zum Hallenbad – Westerfilde (S) – Kirchlinde Zentrum – Rahm, Ban-nenberg – Huckarde, Roßbachstr. – Hbf/ZOB – Reinoldikirche	.15
NE22	Dortmund Reinoldikirche – Borsigplatz - Dortmund-Scharnhorst, Droote – Mühlackerstr./Kurl Bf – Husen, Wickeder Str. – Kurl Bf – Lanstrop, Färberstr. – Grevel Wasserturm – Hostedde – Derne Bf – Kirchderne Kirche – Eving Markt – Hbf/ZOB – Reinoldikirche	.15

Tab. 22 Nachtexpress-Linien ab Dortmund Reinoldikirche

Linie	Linienweg	Abfahrt zur Minute
NE20	Dortmund-Scharnhorst, Droote – Scharnhorst Bf – Brackel Kirche – Brackel (S) – Funkturmsiedlung – Aplerbeck, Lübckerhofstr. und zurück	.44
NE24	Dortmund-Aplerbeck, Lübckerhofstraße – Schwerter Wald – Aplerbecker Mark, Volmehang – Sölde Bf – Sölde, Jasminstraße – Söldeholz – Lichtendorf – Söldeholz – Sölde Bf – Aplerbeck, Lübckerhofstraße	.15
NE25	Dortmund-Hörde Bf – Berghofen Zentrum – Schwerter Wald – Schwerte, Freischütz – ZOB und zurück	.05
NE40	Dortmund-Aplerbeck, Lübckerhofstr. – Aplerbeck – Hörde Bf – Brüninghausen – Renninghausen – Hombruch, Gablonzstraße – Barop Parkhaus – Eichlinghofen – Oespel, Steinsweg – Kley (S) – Germania (S) – Lütgendortmund (S) und zurück	.15/.18

Tab. 23 Nachtexpress-Linien zwischen Stadtteilen in den Außenbereiche bzw. mit umliegenden Gemeinden

Zudem bieten drei weitere Nachtlinien ein Fahrtenangebot an den Nächten an Wochenenden und vor Feiertagen an (s. Tab. 24). Die NachtExpresslinie NE19 ersetzt zwischen Herdecke Schanze und Hagen Hbf den Abendverkehr an allen Tagen. Für die Fahrt mit der Linie N10 ist zusätzlich zum Fahrtausweis ein Zuschlag zu entrichten.

Linie	Linienweg	Abfahrt
N10 (VKU)	Dortmund Reinoldikirche – Eving, Franz-Zimmer-Siedlung – Lünen-Gahmen, Am Krähenort – Lünen-Süd, Kirche – Lünen, Persiluhr – Lünen-Wethmar, Wittkamp – Lünen, Sesekebrücke – Dortmund-Eving, Franz-Zimmer-Siedlung (– Dortmund-Eving, Schulte Rödding) (–) Reinoldikirche. Die jeweils letzte Fahrt endet an der Haltestelle Eving, Schulte Rödding. (Zuschlagpflichtig).	an Nächten vor Samstagen um 0:15 Uhr, 1:45 Uhr und 3:15 Uhr sowie vor Sonn- und Feiertagen zusätzlich um 4:45 Uhr ab Reinoldikirche
NE14 (Vestische)	Dortmund-Mengede Bf – Waltrop Rathaus – Datteln Bus Bf – Oer-Erkenschwick Berliner Platz– Recklinghausen Hbf (und zurück)	in den Nächten auf Sams-, Sonn- und Feiertage sowie an den Karnevalstagen um 1:17, 2:17 und 3:17 Uhr
NE19 (Hagener Straßenbahn)	Hagen Hbf - Hagen, Weststr. - Herdecke-Mitte – Herdecke, Schanze – Dortmund, Kirchhörde (und zurück)	ab 22:15 und 23:23 Uhr bis Schanze und zusätzlich in den Nächten auf Sams-, Sonn- und Feiertage um 23:52 und 0:52 Uhr ab Herdecke Mitte

Tab. 24 Nachtexpress-Linien weiterer Verkehrsunternehmen

Anrufsammeltaxi (AST) und TaxiBus

Als sehr gute Ergänzung zu den regulären Bus- und Bahnlinien hat sich in den vergangenen Jahren das AnrufSammelTaxi (AST) oder der TaxiBus etabliert. Fahrten mit dem AnrufSammelTaxi oder dem TaxiBus (Großraumtaxi) werden in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage angeboten, wie sie typischerweise aufgrund geringer Siedlungsdichte auftritt. Das Angebot dieser sogenannten bedarfsorientierten Verkehre hat zu einer stabilen Nachfrage geführt.


Ganztägig verkehrt das AST in den Bereichen Bittermark, Niedernette und Schnee/Großholthausen, in weiteren neun Gebieten (Holthausen, Höchsten/Holzen/Syburg, Huckarde/Deusen, Husen/Kurl, Mengede, Menglinghausen/Salingen, Mergelteichstraße, Neuasseln und Wickede) in den Abendstunden und bzw. oder an Sonn- und Feiertagen (s. Karte 4 AST-Verkehr 2013). Der TaxiBus ersetzt in den Gebieten Holzen, Sommerberg und Lichtendorf sowie am Airport den Busverkehr in Nachbarortverkehr zu unterschiedlichen Zeiten, in der Regel morgens und abends, bei der TaxiBus-Linie T39 ganztägig.


Die AnrufSammelTaxis fahren in vorgegebenen Fahrbereichen zu definierten Abfahrtszeiten zwischen Verknüpfungspunkten und den o. g. Siedlungsgebieten, stadtauswärts bis vor die Haustür, stadteinwärts zwischen festgelegten Haltestellen. Beim TaxiBus werden nur die Haltestellen im jeweiligen Linienvverlauf bedient.

Das AST oder der TaxiBus fahren nur nach telefonischer Bestellung (spätestens 30 (bei DSW21) oder 60 Minuten (bei anderen Verkehrsunternehmen) vor Abfahrt). Für die Benutzung gelten die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verkehrsverbundes. Beim AST wird für jede Fahrt und jeden Fahrgast ab 6 Jahren ein besonderes Ticket gemäß AST-Tarif des VRR benötigt. Für Kinder zwischen 6 und 14 Jahren, Schwerbehinderte und Inhaber von Zeitfahrausweisen werden ermäßigte Tickets ausgegeben. Jeder Fahrgast mit einem gültigen AST-Ticket kann maximal drei Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr unentgeltlich mitnehmen.

Der TaxiBus kann mit dem jeweiligen Verbundfahrausweis ohne Zuschlag benutzt werden.

Anschlussgarantie

Wie im Nachtverkehr werden wichtige Verbindungen innerhalb der Stadt auch abends ab 21:00 Uhr besonders hervorgehoben. Die Übergänge zwischen Stadtbahn und Bus stadtauswärts werden an 15 Knotenpunkten für insgesamt 41 Relationen als "garantierte Anschlüsse" gesichert. Sie werden im Fahrplanbuch und in elektronischen Fahrplanauskünften gesondert aufgeführt und sind in Fahrplantabellen mit einer eigenen Signatur  gekennzeichnet, um dieses wichtige Angebot gezielt zu kommunizieren. Die Garantieleistung besteht darin, dass in den Fällen, in denen ein Anschluss nicht klappt, der Fahrer des Linienbusses ein Taxi zur Umstiegshaltestelle bestellt. Dieses bringt den Kunden auf Kosten des Verkehrsunternehmens zur Zielhaltestelle der Anschlusslinie.

Verknüpfung in	Linie	Anschluss an Linie	 Anschlussgarantie nach:
Hörde	U41	432, 435, 436, 440	Holzen, Schwerte, Aplerbeck, Brüninghausen, Reichsmark, Funkenburg, Schwerte
Schulte-Rödding	U42	410	Derne, Lindenhorst
Droote	U42	420	Derne
Grevel	U42	423	Lanstrop
An der Palmweide	U42	447	Universität, Hacheneu, Kirchhörde, Hombruch
Barop, Parkhaus	U42	440, 448	Hörde, Renninghausen, Oespel, Lütgendortmund, Löttringhausen/Rüdinghausen, Hombruch
Brackel, Kirche	U43	420, 436	Scharnhorst, Aplerbeck
Asseln, Aplerbecker Straße	U43	426	Husen
Wittener Straße	U44	465, 447	Oespel, Universität, Hombruch
DO-Marten-Süd S	U44	462, 464, 480	Lütgendortmund, Castrop-Rauxel
Westfalahallen	U46	450	Schanze, Kirchhörde
Aplerbeck	U47	440, 436, 431, 438, 439,	Hörde, Brackel, Lichtendorf, Berghofen, Aplerbecker Mark, Dortmund Airport,
Huckarde Bushof	U47	462	Kirchlinde
DO-Westerfild S	U47	470, 471	Kirchlinde, Mengede, Bodelschwingh, Oestrich
Hacheneu	U49	447	Wellinghofen

Tab. 25 Verknüpfungspunkte mit Anschlussgarantie im Abendverkehr

7.2 Zustandsbeschreibung und Bewertung der weiteren Infrastruktureinrichtungen

7.2.1 Haltestellen

Haltestellen bilden den Zugang zum Verkehrssystem. Ihnen kommt eine besondere Bedeutung auf der Wegekette zu, denn nur ein leichter Zugang zum System gewährleistet auch dessen Nutzung, vor allem für die Nicht-Dauerkunden. Haltestellen sind das Aushängeschild des ÖPNV und sollten ansprechend gestaltet sein.

Die Eigentümer der Haltestellen behandeln das Thema allerdings sehr unterschiedlich. Zwischen den Haltestellen des regionalen und des lokalen Verkehrs gibt es auffallend große Unterschiede.

7.2.1.1 Teilsystem Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Dortmunder SPNV-Netz verfügt über 44 Stationen einschließlich Hauptbahnhof. 26 davon liegen an den S-Bahn-Strecken. Diese im Eigentum vom DB Station & Service AG stehenden Bahnhöfe und Haltepunkte werden ausnahmslos von ihr gereinigt, unterhalten und instandgesetzt. Eine vollständige Liste der Dortmunder Stationen findet sich in Tab. 26.

Die DB Station&Service teilt die Bahnhöfe in sieben Kategorien ein und ordnet diesen bestimmte Ausstattungsmerkmale zu. Diese sind in Abb. 21 dargestellt. Danach sind die Dortmunder Stationen ganz überwiegend in Kategorie 6 eingestuft und verfügen damit über den Mindeststandard der Basisleistung I. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz gehören nach dem Katalog nicht dazu.

Der VRR als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV hat festgestellt, dass auf den Stationen der Kategorie vier, fünf und sechs – zu diesen 3 Kategorien gehören 40 der 44 Dortmunder Stationen - im VRR-Gebiet alle zugesicherten Ausstattungselemente vorhanden sind. Oftmals geht die Ausstattung auch darüber hinaus. Zum Beispiel sind Bahnhofsuhren, Sitzgelegenheit, Wetterschutz und insbesondere Fahrgastinformationsanlagen vorhanden, die über die Regelleistung hinausgehen.

		Stationspreis-Kategorie 2011						
		1	2	3	4	5	6	7
Basisleistung I	Bahnsteig	■	■	■	■	■	■	■
	Bahnstufenschild	■	■	■	■	■	■	■
	Fahrplanaushang	■	■	■	■	■	■	■
	Flächen für Fahrkartenaufsteller	■	■	■	■	■	■	■
	Wegeleitsystem	■	■	■	■	■	■	■
	regelmäßige Reinigung	■	■	■	■	■	■	■
	Abfallbehälter	■	■	■	■	■	■	■
	Koordination durch 3S-Zentrale	■	■	■	■	■	■	■
	Infoflächen	■	■	■	■	■	■	■
Basisleistung II	Bahnstuhlsuhr	■	■	■	■	■	■	■
	Sitzgelegenheit	■	■	■	■	■	■	■
	Wetterschutz	■	■	■	■	■	■	■
	Zuganzeiger oder Lautsprecher	■	■	■	■	■	■	■
	Bahnstufenschildmarkierungen	■	■	■	■	■	■	■
	Service-Mitarbeiter (zeitweise)	■	■	■	■	■	■	■
	Service-Point	■	■	■	■	■	■	■

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Ausstattungselement ist vorhanden

Abb. 21 Ausstattung der SPNV-Stationen nach Kategorien

Die Bahnhöfe und Haltepunkte der DB Station&Service AG werden in unterschiedlichem Umfang und Turnus gereinigt. Zusätzlich zu den täglich bis wöchentlich durchgeführten Reinigungen wird seit 2009 auch eine Grundreinigung durchgeführt. Deren Häufigkeit variiert je nach Bahnhofskategorie zwischen wöchentlich bis monatlich und erfolgt in der Regel als Nassreinigung.

Mutwillige Beschädigungen und Graffiti werden außerhalb dieser Regelreinigung innerhalb von 72 Stunden beseitigt. Sicherheitsrelevante Mängel werden sofort abgestellt.

Der VRR hat als zuständiger Aufgabenträger ein Qualitätssicherungssystem aufgebaut und lässt selbst regelmäßig den Zustand der Haltepunkte kontrollieren, nimmt aber auch Beschwerden der Fahrgäste und Anlieger entgegen.

S-Bahn	Kategorie	Linie	Abfahrten pro Tag beide Ri	Ein- Aus- stei- ger pro Tag	Zugang zum Bahnsteig	Einstieg ins Fahrzeug
Dorstfeld	3	S1	328	13.092	A	S
Universität	4	S1	109	12.040	A	S
Oespel	5	S1	109	1.860	(A)	S
Kley	5	S1	109	1.854	(A)	S
Dorstfeld Süd	4	S1	109	1.799	!	S
Mengede	5	S2	151	3.140	R	S
Westerfilde	6	S2	111	1.972	R	S
Nette/Oestrich	5	S2	111	1.781	R	S
Huckarde	6	S2	111	1.537	R	E
Wischlingen	6	S2	111	1.020	R	S
Stadthaus	5	S4	108	7.538	A	S
Möllerbrücke	6	S4	108	3.368	A	S
Lütgendortmund	5	S4	106	3.233	A	S
Wickede	6	S4	108	2.006	R	S
Wickede West	6	S4	108	1.847	R	S
Germania	6	S4	106	1.562	R	S
Körne West	6	S4	108	1.492	R	S
Asseln Mitte	6	S4	108	1.313	R	S
Brackel	6	S4	108	1.299	A/R	S
Marten Süd	6	S4	106	1.174	R	S
Körne	6	S4	108	1.157	R	S
West	6	S4	108	1.047	R	S
Somborn	6	S4	106	968	R	S
Knappschaftskrankenhaus	6	S4	108	765	R	S
Barop	5	S5	78	720	!	
Kruckel	6	S5	78	628	R	E
RB/RE						
Hauptbahnhof	1		700	82.966	(A)	(E)
Kurl	6	RE1/RE3/RE11	75	850	!	
Scharnhorst	5	RE1/RE3/RE11	46	278	!	
Huckarde-Nord	7	RB 43	34	54	H	
Rahm	6	RB 43	34	116	H	
Marten	6	RB 43	34	139	H	
Lütgendortmund-Nord	7	RB 43	34	107	H	
Bövinghausen	6	RB 43	34	254	H	
Kirchderne	5	RB 50/51	90	346	!	
Derne	5	RB 50/51	90	706	R	S
Signal-Iduna-Park	4	RB 52/53/59	198	1.287	R	S
Tierpark	6	RB 52	34	166	H	
Kirchhörde	6	RB 52	34	120	!	
Löttringhausen	6	RB 52	34	139	!	
Hörde	4	RB53/59/RE57	148	1.512	(A)	(S)
Aplerbeck	6	RB 59	66	416	(R)	(S)
Sölde	6	RB 59	66	1.052	!	
Aplerbeck Süd	6	RB53/RE57	64	612	!	
A = Aufzug	R = Rampe	H = höhengleich	S = stufenlos	E = Einstiegshilfe	! nicht barrierefrei	

Tab. 26 SPNV-Stationen in Dortmund – Kategorien, Kennwerte und Barrierefreiheit

Zustand der Dortmunder SPNV-Stationen

Der VRR hat für die ständige Kontrolle des Zustands der Stationen sowie die umgehende Mängelbeseitigung durch DB Station&Service AG ein fest strukturiertes Qualitätssicherungsmanagement institutionalisiert, nach dem Schäden behoben, Einrichtungen nachgerüstet und Verunreinigungen entfernt werden.

Danach überprüft der VRR regelmäßig mit geschultem Personal den Zustand aller 295 Stationen und fertigt darüber einen Bericht. Darin sind Zustand, Ausstattung und das Erscheinungsbild der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie deren Umfeld detailliert nach den Kriterien Sauberkeit, Funktion und Graffiti im Zugangs- und Bahnsteigbereich bewertet. Das Ergebnis für die Dortmunder Stationen aus dem Stationsbericht vom März 2013⁷⁶ ist in Tab. 27 zusammengefasst. Danach sind von den 44 Stationen in Dortmund 28 (64 %) in die höchste Kategorie „grün“, 8 (18 %) in die mittlere Kategorie „gelb“ und 8 (18 %) in Kategorie „rot“ eingestuft.

Dabei bedeutet eine grüne Bewertung, dass die Standards, die der VRR gesetzt hat, zu mehr als 90 % erreicht, die einzelnen Elemente in Ordnung und keine Verbesserungen erforderlich sind. Bei einer gelben Bewertung sind die Bewertungskriterien zu 83 % - 90 % erfüllt und einzelne Elemente noch akzeptabel. Bei den so bewerteten Stationen sind geringfügige Sauberkeits-, Funktions- oder Graffitmängel im Zugangs- oder Bahnsteigbereich festgestellt worden. Verbesserungen sind noch nicht dringend erforderlich. Rote Bewertungen kennzeichnen einen nicht mehr akzeptablen Zustand, bei dem die VRR Kriterien zu weniger als 83 % erfüllt sind. Bei den so bewerteten Stationen sind erhebliche Sauberkeits-, Funktions- oder Graffitmängel im Zugangs- oder Bahnsteigbereich festgestellt worden. Verbesserungen sind hier dringend erforderlich. Insgesamt sind in Dortmund acht Stationen rot eingestuft. Bei den S-Bahn-Haltepunkten sind dies Wischlingen, Nette-Oestrich und Mengede an der Linie S2 und Germania und Brackel an der Linie S4 sowie bei den Regionalbahn-Halten Bövinghausen Bf und Scharnhorst Bf.

Im Vergleich mit der Bewertung des Vorjahres schneiden die Dortmunder Haltepunkte im Jahr 2012 besser ab. Es zeigt sich, dass binnen Jahresfrist in Dortmund 25 Stationen in der Qualitätsanmutung gleich geblieben sind, 12 herauf gestuft wurden und 7 niedriger bewertet sind als 2011. Von den schlechter eingestuften Stationen sind 6 S-Bahn-Stationen (Somborn, Germania, Dorstfeld, DO-West, Körne West, Brackel) und eine RB-Station (Bövinghausen).

Auch wenn sich das Erscheinungsbild in Dortmund im Vergleich zum Vorjahr im Mittel verbessert hat, stellt es sich doch im Vergleich zu anderen Städten und zum VRR insgesamt noch ungünstiger dar (Ausnahme Düsseldorf). Die Einstufungen 2011/2012 im Vergleich können der Tab. 27 entnommen werden.

Bereich	Anteil der Einstufungen in Prozent		
	grün	gelb	rot
VRR 2009	31	37	32
VRR 2010	41	36	23
VRR 2011	57	28	16
VRR 2012	72	17	11
Dortmund 2009	18	59	23
Dortmund 2010	30	50	20
Dortmund 2011	50	34	16
Dortmund 2012	64	18	18
Essen 2012	92	8	0
Düsseldorf 2012	40	32	28

Tab. 27 Vergleich der Ergebnisse der Stationsberichte 2009 bis 2012 des VRR (SPNV)

⁷⁶ http://www.vrr.de/blaetterkatalog/Stationsbericht_2012/blaetterkatalog/

S-Bahn

22 von 27 S-Bahn-Haltepunkten (einschließlich Hauptbahnhof), das sind mehr als 80 %, gewährleisten einen höhengleichen Einstieg: Die Bahnsteighöhe (96 cm über Schienenoberkante) und der Fahrzeugboden (100 cm) sind annähernd auf gleichem Niveau.

An 5 S-Bahn-Haltepunkten sind die Bahnsteige noch nicht stufenlos erreichbar. Das sind die Haltepunkte Kley, Oespel und Dorstfeld-Süd an der S-Bahn-Linie S1 sowie Barop und Kruckel an der S-Bahn-Linie S5.

Regionalverkehr

Zu den Haltepunkten des Regionalverkehrs gibt es heute mit zwei Ausnahmen keinen stufenlosen Zugang im Sinne der einschlägigen Vorschriften und Baubestimmungen. Ein weiteres weitgehend ungelöstes Problem ist der stufenlose Einstieg in die Fahrzeuge. Die Ausnahmen sind der Hauptbahnhof mit drei Bahnsteigen und die Station Signal-Iduna-Park.

Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof besteht seit langem ein Aufzug zu den S-Bahn-Gleisen 6 und 7 (S1 Richtung Bochum und S2 Richtung Mengede), der sich hinter der Bahnhofsbuchhandlung befindet.

Mit dem Umbau der Empfangshalle des Dortmunder Hauptbahnhofs gibt es seit 2012 auch einen Personenaufzug zu den Kopfbahnsteigen. Dort werden die Gleise 2 (Winterberg), 3 (Iserlohn und Schwerte), 4 (Unna - Soest) und 5 (S5 Witten - Hagen) erreicht. Damit sind sechs von sechzehn Gleisen – oder drei von acht Bahnsteigen – im Dortmunder Hauptbahnhof auch stufenlos erreichbar. Der ebenerdige Einstieg in die Züge ist aber an den Gleisen 2, 3 und 4 aufgrund der unterschiedlichen Bauart der Fahrzeuge weiterhin nicht immer gegeben.

Signal-Iduna-Park

Der Haltepunkt Signal-Iduna-Park ist zur Fußballweltmeisterschaft 2006 mit Rampen ausgestattet worden, aber auch hier ist der höhengleiche Einstieg vom Bahnsteig in die Züge in vielen Fällen aufgrund der unterschiedlichen Bauart der Fahrzeuge ebenfalls weiterhin nicht möglich.

Löttringhausen

Der Bahnsteig des Haltepunktes Dortmund–Löttringhausen ist mit Mitteln des Konjunkturprogramms 2 ertüchtigt und gleichzeitig sein Erscheinungsbild verbessert worden. Wichtigstes Merkmal ist die Anhebung auf eine Höhe von 76 cm über die gesamte Nutzlänge von 116 m und die Integration eines Blindenleitsystems in den neuen Bahnsteigbelag. Darüber hinaus wurden Sitzgruppe, Informationsvitrine, Wegeleitsystem, Bahnstationenschilder und Abfallbehälter erneuert bzw. ergänzt.

Hörde

In Hörde wurden auf den beiden Bahnsteigen Aufzüge errichtet, die in den Personentunnel führen und durch einen dritten Aufzug ergänzt werden, der in dem neu errichteten Geschäftshaus platziert ist und auf die Straßenebene mit den Bushaltestellen führt.

Weiterhin gibt es im Regionalverkehr Haltepunkte, deren Bahnsteige über eine Rampe stufenlos erreichbar sind. Die Rampen entsprechen aber zum Teil nicht mehr den heutigen Richtlinien über barrierefreie Rampen. Derartige Lösungen finden sich an den Bahnhöfen und Haltepunkten Huckarde Nord, Rahm, Lütgendortmund-Nord, Bövinghausen und Marten an der Emschertalbahn, Derne an der Strecke nach Lünen sowie Tierpark an der Volmetalbahn.

7.2.1.2 Teilsystem Stadtbahn

Der Zugang zum Dortmunder Stadtbahnsystem erfolgt über 125 Haltepunkte, von denen 99 oberirdische Haltestellen und 26 unterirdische Bahnhöfe sind. Drei Haltestellen in Lünen und die nur bei Großereignissen angefahrne Haltestelle Stadion sind einbezogen, weil sie zum System gehören.

Die Haltestellen der Dortmunder Stadtbahn weisen generell eine hohe Gestaltungsqualität auf und werden auch in funktionaler Hinsicht allen Ansprüchen im Hinblick auf Information, Aufenthaltsqualität, Orientierung und soziale Sicherheit weitgehend gerecht. Das trifft sowohl für die unterirdischen als auch für die oberirdischen Stationen zu. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Information sind Verbesserungen möglich, die in Kapitel 8.8.3 behandelt werden.

Haltestellen im Stadtbahnbereich sind mit einer Informationsvitrine ausgestattet, die so installiert ist, dass die Informationen auch für mobilitätseingeschränkte Personen lesbar sind. Diese Vitrinen enthalten neben den Fahrplänen der jeweils verkehrenden Linien auch einen schematischen Liniennetzplan. An ausgewählten Haltestellen enthalten sie zusätzlich einen Umgebungsplan.

Ausstattungsunterschiede, die sich durch die zeitlich sehr lange Ausbauperiode des Dortmunder Stadtbahnsystems erklären lassen, werden durch Nachrüstungen behoben. Dazu gehören technische Einrichtungen, wie z. B. Aufzüge, dynamische Informations- und Zugzielanzeiger, Kameraüberwachung, Notfallmeldeeinrichtungen oder die Anpassung von Rampen.

Gestalterische Qualitäten, die heute anders bewertet werden als zur Ära der Inbetriebnahme, erzwingen kein unmittelbares Handeln.

Die bauliche Ausgestaltung der oberirdischen Stadtbahnhaltestellen zeigt sich sehr differenziert. Obwohl das gestalterische Erscheinungsbild der Oberflächen-Haltestellen sehr vielschichtig ist, wurde die Ausstattung weitgehend vereinheitlicht. Sie hängt im Einzelfall von der jeweiligen Bedeutung, der Nutzungsfrequenz, den räumlichen und städtebaulichen Gegebenheiten sowie den gestalterischen Ansprüchen ab.

Im hochflurigen Stadtbahnnetz (U41, U42, U45, U46, U47, U49) besteht die Basisausstattung aus Ticketautomat und -entwerter, Papierkorb, Beleuchtung, Informationsvitrine und Witterungsschutz. In Ausnahmefällen wird die Ausstattung um eine Uhr ergänzt. Zusätzlich werden in Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestelle und ihrer Umgebung auch dynamische Informations- und Zugzielanzeiger sowie Notrufsäulen betrieben. Der stufenlose Zugang sowie bodengleiche Einstieg ist noch nicht bei allen Haltestellen realisiert. Im Niederflur-Stadtbahnnetz entfällt an den oberirdischen Haltestellen die Notwendigkeit von Ticketautomaten, da die Fahrzeuge der Linien U43 und U44 selbst mit Ticketautomaten ausgestattet sind. Die Installation zusätzlicher Einrichtungen wie Zugzielanzeiger oder Notrufsäulen usw. steht unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Die Haltestellen und Bahnhöfe sind aufgrund der Richtlinien der VRR AöR⁷⁷ (vormals: Stadtbahngesellschaft Rhein-Ruhr) und der Förderbedingungen des Landes weitgehend zukunftsfähig dimensioniert. Die Station Hauptbahnhof hat allerdings ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Im täglichen Betrieb kommt es regelmäßig zu Engpässen im Bereich der Bahnsteige, so dass die Anlage in ihrer heutigen Form den gestellten Aufgaben nicht mehr lange Zeit gerecht werden kann.

⁷⁷ s. auch VRR-Haltestellenausstattungsrichtlinie v. Februar 2012

Stufenloser Zugang zu den Haltestellen des kommunalen Schienenverkehrs

Da ein stufenloser, "mobilitätsgerechter" Zugang vom Straßenniveau in die Stadtbahnfahrzeuge nicht möglich ist, werden in Dortmund auf den Nord-Süd-Strecken Bahnsteighöhen von 92 cm über Schienenoberkante, auf der Ost-West-Strecke – soweit möglich – 35 cm über Schienenoberkante eingerichtet.

Von den 125 Stadtbahnhaltepunkten sind 99 Haltepunkte d.h. rund 80 %, höhengleich erreichbar. Sie sind mit Rampe und/oder Aufzug ausgestattet. Die übrigen Haltepunkte werden sukzessive nachgerüstet (Stand März 2013). Für die letzten beiden unterirdischen Bahnhöfe Münsterstraße und Märkische Straße ist die barrierefreie Zugänglichkeit ab 2016 bzw. 2018 geplant.

Die oberirdischen Haltestellen an den Linien U41 Hörde – Eving – Brechten – Lünen-Brambauer und U49 Hacheneu – Hauptbahnhof (– Hafen) sind mit Ausnahme der Haltestelle Rombergpark (Umbau 2014 geplant) durchgehend stufenlos erreichbar. Auf der U47 Aplerbeck – Westerfilde sind die oberirdischen Haltestellen in der B1: Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost wegen der ungelösten B1-Tunnelproblematik ohne barrierefreien Zugang. Dies trifft derzeit ebenso auf die Haltestelle Vahleweg in Aplerbeck (Umbau ab 2013 geplant, s. Kap. 8.5) zu. An der Linie U42 Hombruch – Grevel werden die Haltestellen Kirchderne, Flughafenstraße und Droote derzeit mit barrierefreien Rampen ausgestattet und die Zugangsanlagen umgebaut, so dass auch die Haltestellen dieser Linie nach der Fertigstellung dieser Maßnahmen vollständig barrierefrei zugänglich sein werden.

Auf der Ost-West-Strecke (Linien U43 und U44) sind 21 Haltestellen mit Bahnsteigen von 35 cm Höhe ausgebaut, die den niveaugleichen Einstieg in die NGT8-Fahrzeuge gewährleisten. An weiteren 7 Haltestellen ist der höhengleiche Ein- u. Ausstieg über kurze, 35 cm hohe „Podeste“ an der vorderen Tür im 1. Wagen sichergestellt. Die Haltestelle Am Hagedorn verfügt stadtauswärts über einen 35 cm hohen Bahnsteig, stadteinwärts über ein Podest. An der Haltestelle Walbertstraße/Schulmuseum befindet sich ebenfalls ein Bahnsteig (stadteinwärts, nur Einstieg) und ein Podest (Endstelle, stadtauswärts, nur Ausstieg).

13 Haltestellen sind noch nicht höhengleich ausgebaut. Sie liegen oft in einem schwierigen verkehrlichen oder städtebaulichen Umfeld und lassen sich nicht ohne erhebliche Eingriffe in den Straßenraum, verbunden mit den entsprechenden Investitionen realisieren. Die Haltestellen in der Rheinischen Straße und im Hellweg gehören in diese Kategorie. Der Ausbau der Haltestellen in den Börteln (Bahnsteig und Kehrgleis) sowie Ruckebierstraße (Podeste) wurde 2012 von DSW21 abgeschlossen.

7.2.1.3 Teilsystem Bus

Es gibt in Dortmund etwa 900 Haltestellen mit ca. 1850 Haltepositionen.

Im Busbereich sind bereits zahlreiche Haltestellen stufenfrei und mobilitätsgerecht umgebaut. Betriebsnotwendige Busbuchten für Wende- und Wartezeiten bleiben erhalten. An vielen Haltestellen fehlen jedoch noch einfache Grundausstattungen wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter usw. Gleichzeitig ist derzeit kein einheitliches Erscheinungsbild der Bushaltestellen erkennbar. Die Optimallösung für Bushaltestellen im Straßenbereich ist im Anhang 1 dargestellt.

Derzeit können Kunden von DSW21 auf der Internetseite www.bus-und-bahn.de bei Eingabe der Suchworte „barrierefrei“ oder „Behindertenfahrdienst“ die Ausstattung von Bushaltestellen abfragen.

Informationen an Haltestellen

Alle Haltestellen sind mit Fahrgastinformationen ausgestattet, die entweder an Säulen, Haltestellenmasten oder an der Rückwand der Wartehallen angebracht sind. Sie enthalten außer dem Fahrplan und Linienvverlaufplan (Perlschnur) die grundlegenden Informationen Haltestellenname sowie Angabe der Liniennummer und des Endziels als Ortsteil und Zwischenziele an Haltestellen, die mit Säulen für dynamische Fahrgastinformationen ausgestattet sind. Tarifinformationen gehören an allen Haltestellen zum Standard.

Fahrgastinformation

Im Zusammenhang mit der Einführung des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind an zahlreichen Bushaltestellen für die Fahrgastinformation Stelen mit elektronischen Anzeigetafeln aufgestellt worden, die mit aktuellen Informationen über die nächsten Busabfahrten informieren (FIS-Säulen). Mit Hilfe des RBL werden die von den Unternehmen DSW21, BOGESTRA und HCR in Dortmund eingesetzten Busse im Verkehr geortet und aus deren jeweiligem Standort heraus Fahrzeiten berechnet. Die daraus berechnete voraussichtliche Abfahrtszeit wird auf das Schriftfeld übertragen und dort angezeigt (Dynamische Fahrgastinformation/DFI).



Abb. 22 Dynamische Fahrgastinformation an Bushaltestellen (FIS-Säule)

Zusätzlich werden Fahrplaninformationen zu Linien anderer Verkehrsunternehmen dort über den Ist-Daten-Server des VRR eingespeist und ebenfalls, soweit verfügbar, aktuell prognostizierte Abfahrtszeiten angezeigt.

Bei Störungen im Verkehr, z.B. bei Sperrungen, Umleitungen oder betrieblichen Abweichungen, können aus der Betriebsleitzentrale heraus über das Anzeigefeld der DFI-Anlage auch individuell formulierte Mitteilungen an wartende Fahrgäste gegeben werden.

Bis zum Jahresende 2010 sind insgesamt 41 dieser Anzeigestelen schwerpunktmäßig an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen in den Bezirkszentren installiert worden. An einigen Haltestellen können die Fahrgäste durch Lautsprecherdurchsagen über Verspätungen informiert werden.

7.2.2 Verknüpfungspunkte

Um die vielfältigen Fahrtwünsche der Fahrgäste im Dortmunder Stadtgebiet befriedigen zu können sowie aufgrund der räumlichen Aufgabenteilung zwischen SPNV, Stadtbahn und Bus, müssen an zentralen Stellen und Verzweigungspunkten im Stadtgebiet Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden, an denen Fahrgäste zwischen verschiedenen Verkehrssystemen oder -linien umsteigen können. Die Fahrpläne werden auf diese Verknüpfungen ausgerichtet und sollten weitgehend aufeinander abgestimmt sein.

Naturgemäß können nicht an allen Verknüpfungshaltestellen oder nicht für alle Relationen an einer Verknüpfungshaltestelle fahrplanmäßige Übergänge hergestellt werden, weil die Festlegung der zeitlichen Verknüpfung an einem Punkt die Verknüpfung an einem anderen Halt aufgrund unterschiedlicher Fahrzeiten unmöglich macht.

Regionalverkehr - Stadtbahn

Angesichts der vom VRR erwarteten Zuwächse im Regionalverkehr NRW kommt den Verknüpfungen der Regionalverkehrs- und S-Bahnhöfe mit dem kommunalen ÖPNV große Bedeutung zu, die aufgrund der wachsenden Nachfrage im Regionalverkehr in Zukunft noch zunehmen wird.

Verknüpfungspunkte zwischen der Stadtbahn und dem Schienenpersonennahverkehr mit den Zuggattungen S-Bahn (S), RegionalExpress (RE) und RegionalBahn (RB) können der nachfolgenden Tab. 28 entnommen werden.

Verknüpfungspunkt	Stadtbahnlinie	SPNV-Linie
Westerfilde	U47	S2 Dortmund Hbf – DO-Mengede – Essen/Duisbug/Recklinghausen
Hauptbahnhof	U41, U45, U47, U49	S1 Dortmund Hbf – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Solingen S2 Dortmund Hbf – DO-Mengede – Essen/Gelsenkirchen S5 Dortmund Hbf – Witten – Hagen Alle RE- und RB-Linien sowie Fernverkehr
Stadthaus	U41, U45, U47, U49	S4 DO-Lütgendortmund – DO-Dorstfeld – Unna
Möllerbrücke	U42	S4 DO-Lütgendortmund – DO-Dorstfeld – Unna
Hörde Bf	U41	RB 53 Dortmund Hbf – Schwerte – Iserlohn RE 57 Dortmund Hbf – Frödenberg – Winterberg/Brilon Stadt RB 59 Dortmund Hbf – Unna – Soest
Marten Süd	U44	S4 DO-Lütgendortmund – DO-Dorstfeld – Unna
Huckarde Nord/Huckarde Bushof	U47	RB 43 Dortmund Hbf – Castrop-Rauxel – Herne – Wanne-Eickel – Dorsten

Tab. 28: Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn und Schienenpersonennahverkehr

Insbesondere an den Stadtbahn-Bahnhöfen Stadthaus und Hauptbahnhof kommt es durch Umsteiger vom SPNV zu hohen Spitzenbelastungen in den Hauptverkehrszeiten. Durch das große Platzangebot, welches durch die Bündelung von 4 Linien auf der Stammstrecke angeboten wird, können diese Belastungen im Bahnhof Stadthaus noch ohne Beeinträchtigungen für den Betrieb und die Fahrgäste bewältigt werden. Die Station Hauptbahnhof hat bereits ihre Leistungsgrenze erreicht und muss erweitert werden (s. Kap. 7.2.1.2 und 8.5.1).

Umsteigepunkte Kommunales Netz

Durch Ausrichtung der Buslinien auf feste Verknüpfungspunkte mit der Stadtbahn wird dieser eine hohe Zahl von Fahrgästen zugeführt. Wichtige Verknüpfungspunkte ermöglichen ein durch kurze Fußwege und weitgehenden Witterungsschutz gekennzeichnetes attraktives Umsteigen. An zahlreichen weiteren Haltestellen bestehen koordinierte Übergangsmöglichkeiten zwischen Stadtbahn und Bus, Bus und Bus oder zwischen verschiedenen Stadtbahnlinien. Die schrittweise Realisierung von Anschlusssicherungssystemen an bedeutenden Verknüpfungspunkten trägt zu einer steigenden Akzeptanz des Umsteigens bei.

Kategorisierung der Verknüpfungspunkte

Insgesamt sind im Dortmunder Stadtgebiet 46 Verknüpfungspunkte festgelegt worden, die in vier Kategorien eingeteilt sind, wobei sich die Kategorie A in zwei Unterkategorien aufteilt.

Kategorie A „Zentrale Knotenpunkte“

Die Verknüpfungspunkte der Kategorie A bilden zentrale Knotenpunkte im Dortmunder ÖPNV-Netz in der Innenstadt und den Zentren der Stadtbezirke. Somit bündeln diese Haltestellen die Funktion des Umsteigeknotens zwischen wichtigen ÖPNV-Linien, meist unter Einbeziehung von Schienenlinien, und sind zugleich aufgrund ihrer Zentralität wichtiges Fahrtziel zahlreicher ÖPNV-Nutzer. Dementsprechend ist für diese Verknüpfungspunkte der höchste Ausbaustandard anzulegen. So verfügen diese alle über Einrichtungen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI). An den Verknüpfungspunkten Kampstraße, Reinoldikirche und Hörde Bf befinden sich Kundencenter (Stand Mai 2013, s. Kap. 7.5.2).

Kategorie A1 „Zentrale Knotenpunkte in der Innenstadt“

Wie in Kap. 7.1.2 schon beschrieben charakterisiert das Dortmunder Stadtbahnnetz die Möglichkeit aus jeder Richtung in jede andere Richtung mit nur einmaligem Umsteigen innerhalb des Stadtbahnnetzes an den räumlich im Dreieck angeordneten Haltestellen Kampstraße, Stadtgarten und Reinoldikirche zu gelangen. Es sind innerhalb des Stadtbahnnetzes die zentralen Schiene-Schiene-Umsteigepunkte, die komplett witterungsgeschützte Umsteigewege zwischen den Bahnlinien und ausreichend dimensionierte Wartebereiche mit Sitzgelegenheiten sowie zusätzlich im Zugangsbereich DFI mit Vorankündigern bieten.

Die Haltestelle Hauptbahnhof zählt als zentraler Umsteigepunkt zur S-Bahn, zu den Zügen des Regional- und Fernverkehrs hier ebenso dazu (Zu den Kapazitätsproblemen s. Kap. 7.2.1.2.).

	Verknüpfungspunkt	Schieneverkehrsmittel	Buslinien ohne NE
1	Kampstraße	U41, U43, U44, U45, U47, U49	
2	Stadtgarten	U 41, U42, U45, U46; U47, U49	
3	Reinoldikirche	U42, U43; U44, U46	460, S30
4	Hauptbahnhof	U41, U45, U47, U49, S-Bahn, Regionalverkehr	444, 452, 453, 455, 456, 460, 475, S30

Tab. 29: Verknüpfungspunkte Kat. A1 „Zentrale Knotenpunkte in der Innenstadt“

Kategorie A2 „Zentrale Knotenpunkte in den Stadtteilen“

Diese Verknüpfungspunkte sind durch einen Schienenanschluss gekennzeichnet.

	Verknüpfungspunkt	Schienerverkehrsmittel	Buslinien ohne NE
1	Aplerbeck	U47	420, 431, 436, 437, 438, 439, 440
2	Brackel Kirche	U43	420, 422, 436
3	Hörde Bf	U41, Regionalverkehr	427, 430, 432, 433, 434, 435, 436, 439, 440, 441, 442, 445, 456
4	Huckarde Bushof	U47	410, 461, 447, 462, 465, 469, AST
5	Kampstraße	U41, U45, U47, U49	
6	Lütgendortmund S	S-Bahn	369, 370, 378, 440, 462, 463, 464, 470
7	Mengede Bf	S-Bahn, Regionalverkehr	SB24, 289, 470, 472, 473, 475, 482
8	Scharnhorst Zentrum	U42	420, 424, 425, 427
9	Wittener Straße	U43, U44	447, 465, 466
10	Zeche Minister Stein	U41	410, 411, 412, 473

Tab. 30: Verknüpfungspunkte Kat. A2 „Zentrale Knotenpunkte in den Stadtteilen“

Kategorie B „Bezirkszentren“

In die Kategorie B wurden weitere zentrale Haltestellen aufgenommen, die den unmittelbaren ÖPNV-Zugang zu den Zentren der Stadtbezirke darstellen. Sie verfügen in der Regel nicht über einen Schienenanschluss. An diesen Haltestellen steht der Quell-/Zielverkehr im Vordergrund vor der Bedeutung als Umsteigeknoten. Sie sind jeweils mit einer dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) ausgestattet.

	Verknüpfungspunkt	Schienerverkehrsmittel	Buslinien ohne NE
1	Aplerbeck Markt		420, 431, 436, 438, 439, 440
2	Borsigplatz	U44	455, 456
3	Eving Markt		410, 411, 414
4	Gablonzstraße		440, 446, 447, 448, 449
5	Harkortstraße	U42	AST
6	Huckarde		461, 462, 465, 469
7	Mengede Markt		SB24, 289, 361, 470, 471, 472, 473, 475, 477, 482

Tab. 31: Verknüpfungspunkte Kat. B „Bezirkszentren“

Kategorie C „Umsteigeknotenpunkte“

Die Verknüpfungspunkte der Kategorie C bilden wichtige Schnittstellen zwischen den städtischen ÖPNV-Linien, insbesondere zur Anbindung von Stadtteilen ohne Schienenanschluss an das übergeordnete Netz von Bahn- und Hauptbuslinien. Sie verfügen alle ebenfalls über dynamische Fahrgastinformationen (DFI).

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

	Verknüpfungspunkt	Schienerverkehrsmittel	Buslinien
1	An der Palmweide	U42	445, 447, 462
2	Barop Parkhaus	U42	440, 446, 448
3	Brünninghausen		440, 445, 449, 450
4	DO-Derne Bhf	Regionalbahn	410, 411, 420
5	DO-Germania S	S4	440, 462, 463, 470
6	DO-Marten Süd S	U44, S4	462, 463, 464, 466, 480
7	Funkenburg	U43	452, 456
8	Gleiwitzstraße	U42	424, 425, 427
9	Hacheneby	U49	438, 443, 447
10	Kirchlinde Zentrum		460, 461, 462, 469, 470, 480
11	Oespel S	S1	371, 440, 465, 470
12	Rüschebrinkstraße	U43	422, 427
13	Schulte Rödding	U42	410, 411, 412, 414
14	Westerfild S	U47, S2	470, 471, 477

Tab. 32: Verknüpfungspunkte Kat. C Umsteigeknotenpunkte

Kategorie D „Weitere Umsteigepunkte“

In Kategorie D werden weitere Verknüpfungspunkte aufgelistet, die Erschließungslinien an das weiterführende Netz anbinden oder Umsteigemöglichkeiten zwischen Stadtteil verbindenden Linien eröffnen. Einige dieser Verknüpfungspunkte verfügen über einen Schienenanschluss.

	Verknüpfungspunkt	Schienerverkehrsmittel	Buslinien
1	Am Zehnthof	U43	452
2	Berghofen Zentrum		430, 435, 438, 439
3	DO-Dorstfeld S	S-Bahn	447, 465, 466
4	DO-Nette/Oestrich	S-Bahn	361, 472, 477
5	DO-Universität S	S-Bahn	445, 447, 462, 465
6	DO-Wickede West S	S-Bahn	428
7	Eichwaldstraße	U43	428
8	Kreuzstraße	U42	452, 453
9	Schwerter Wald		430, 431, 434, 435, 438, 439
10	Weißer Taube		447, 450
11	Wellinghofen/Well.Markt		441, 442, 443, 447 / 438, 447
12	Willem van Vloten-Straße	U41	427, 436, 453, 456

Tab. 33: Verknüpfungspunkte Kat. D „Weitere Umsteigepunkte“

Weitere wichtige Umsteigepunkte ergeben sich jeweils an den Schnittstellen der Stadtbahnstrecken. Wo Linien zusammengeführt werden (z. B. Märkische Straße, Leopoldstraße) entstehen auch Umsteigemöglichkeiten zwischen diesen Linien, die aufgrund der hohen Attraktivität des Stadtbahnsystems auch nennenswerte Kundenrelevanz haben. Alle diese Umsteigepunkte sind als Stadtbahn-Bahnhöfe hochwertig ausgestattet; sie weisen u. a. witterungsgeschützte Umsteigewege, feste und dynamische Informationssysteme, ausreichende, mit Sitzmöglichkeiten ausgestattete Wartebereiche auf den Bahnsteigen sowie Informations- und Notrufeinrichtungen auf (s. auch Kap. 7.1.2.).

7.2.3 Parken und Reisen (P+R und B+R)

Insgesamt können P+R- (Pkw) und B+R- (Fahrrad) Konzepte Erreichbarkeitsdefizite im ÖPNV abfedern. Bei der Standortwahl wird berücksichtigt, dass sich P+R-Anlagen und in geringerem Maße auch B+R-Anlagen auf Einzugsbereiche beschränken, in denen eine ÖPNV-Bedienung nicht oder nur schlecht möglich ist. Defizitgebiete in diesem Sinne finden sich überwiegend am Stadtrand und jenseits der Stadtgrenzen. Eine Schwächung der Nachfrage bei Buszubringerverkehren zu Schnellbahnhaltstellen wird durch diese Festlegung vermieden.

Im P+R-/B+R-Konzept Dortmund, das der Rat der Stadt am 28.09.2006 beschlossen hat, werden Kriterien definiert, die bei der Planung von P+R- und B+R-Anlagen eingehalten werden müssen, damit ein Erfolg der Anlagen gewährleistet ist: u. a. die günstige Lage innerhalb des Schnellverkehrssystems und des Straßennetzes, ein optimales Verhältnis zum Zielgebiet sowie die Verfügbarkeit von Freiflächen in der Nähe des Haltestellenbereichs.



Abb. 23 Überdachte Fahrradabstellanlage für B+R an der Haltestelle Insterburger Straße

Besonderes Augenmerk wird auf die mögliche Konkurrenz zum ÖPNV gerichtet. Werden die genannten Kriterien bei der Standortwahl und Dimensionierung der Anlagen berücksichtigt, sind zahlreiche günstige Effekte erzielbar, ohne dass negative Folgen auftreten. B+R steht in seiner Bedeutung für die Entlastung der Innenstadt dem P+R in nichts nach und verspricht ähnliche Effekte. Vor dem Hintergrund beschränkter Finanzmittel sollte der Schwerpunkt daher zunächst auf der Schaffung von B+R-Anlagen liegen, da selbst für hochwertige Fahrradabstellanlagen der Finanzaufwand deutlich geringer ist als für P+R-Anlagen. Beide Formen des kombinierten Verkehrs ergänzen sich in ihrem Einsatzbereich. Neubau, Anpassungen und Erweiterungen der P+R/B+R-Angebote erfolgen in enger Abstimmung mit den bedienenden Verkehrsunternehmen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

7 Zustandsbeschreibung von Liniennetzen und Betrieb

Park and Ride - Anlagen in Dortmund

Linie	Standort	Abstellmöglichkeiten
RE2/S2	Mengede Bf	96
RE1/RE3/RE11	Schamhorst Bf	77
RE1/RE3/RE11	Kurl Bf	61
RB53/RE57/RB59	Hörde Bf	45
RB59	Aplerbeck Bf	10
RB53	Aplerbeck Süd	35
Gesamt RE/RB	Anz. Anlagen: 6	324
S1/S2/S4	Dorstfeld	90
S1	Oespel	26
S2/U47	Westerfild	36
S4	Somborn	10
S4	Germania	70
S4	Marten Süd	22
S4	Knappschaftskrh.S	17
S4	Brackel	22
Gesamt S	Anz. Anlagen: 8	293
Dortmund insgesamt:		

Linie	Standort	Abstellmöglichkeiten
U41	Brechten Zentrum	18
U41	Grävlingholz	24
U41	Fredenbaum	44
U41	Clarenberg	102
U42	Grevel	45
U42	Schulte-Röding	294
U42	Am Beilstück	40
U42	Grotenbachstraße	120
U45/U49	Westfalenpark	200
U45/U49	Remydamm	700
U47	Hauptfriedhof	324
U47	Hafen	220
U49	Aplerbeck U	54
U43	Pothecke (nicht bei Veranstaltungen)	225
U43	Von-der-Tann-Str.	40
Gesamt U	Anz. Anlagen: 15	2.450
Anz. Anlagen: 29		3.067

Quelle: <http://tiefbauamt.dortmund.de/project/assets/template1.jsp?iid=parkandride&smi=1.0>

Tab. 34: P+R-Anlagen in Dortmund (Stand Juni 2013)

Bike and Ride - Anlagen in Dortmund (RE/RB und S-Bahn)

Linie	Standort	Abstellmöglichkeiten
diverse	Hauptbf Südseite	229
diverse	Hauptbahnhof	70
RB53	Aplerbeck Süd	10
RE3/S2	Mengede Bf	42
RE1/RE3/RE11	Schamhorst Bf	10
gesamt Bahn	Anz. Anlagen: 5	361
S1/S2/S4	Dorstfeld	30
S1/H-Bahn	Universität	29
S2/U47	Westerfild	16
S4	Lütgendortmund	12
S4	Somborn	14

Linie	Standort	Abstellmöglichkeiten
S4	Marten Süd	9
S4/U42	Möllerbrücke	17
S4/U41/U45/	Stadthaus	40
S4	Körne West	60
S4	Körne	40
S4	Knappschaftskrankenhaus S	40
S4	Lütgendortmund S	13
S4	Wickede S (Nordseite)	10
S4	Wickede West S	8
S4	Brackel S (Westzugang)	10
gesamt S-Bahn	Anz. Anlagen: 15	348

Bike and Ride - Anlagen in Dortmund (H-Bahn)

Linie	Standort	Abstellmöglichkeiten
H-Bahn	Eichlinghofen	15
gesamt H-Bahn	Anz. Anlagen: 1	15

Bike and Ride - Anlagen in Dortmund (Stadtbahn)

U41	Brechten Zentrum	22	U42	Harkortstraße	18
U41	Maienweg	14	U42	Hombruch Hallenbad	10
U41	Grävlingholz	6	U42	Grottenbachstraße	12
U41	Zeche Minister Stein	20	U46	Polizeipräsidium	7
U41/U45/U47/U49	Leopoldstraße	20	U47	Schützenstraße	6
U41/U45/U47/U49	Markgrafenstraße (Hainallee)	10	U47	Hauptfriedhof	3
U41	Clarenberg	10	U47	Allerstraße	20
U42	Grevel	17	U47	Westendorfstraße	20
U42	Flughafenstraße	5	U47	Schürbankstraße	20
U42	Gleiwitzstraße	6	U47	Aplerbeck U	32
U42	Schulte-Rödding	14	U47	Stadtkrone Ost	7
U42	Städtische Kliniken	20	U47	Insterburger Str.	15 überdacht
U42	Kreuzstraße	12	U43	Rüschebrinkstraße	16
U42	An der Palmweide	12	U43	Knappschaftskrankenhaus	10
U42	Am Beilstück	9	U43	Brackel Kirche	14
U42	Barop Parkhaus	8	U43	Brackel Verwaltungsstelle	12
U42	Eierkampstraße	10	U43	Asseln Aplerbecker Straße	11
			gesamt Stadtbahn	Anz. Anlagen: 34	448
Abstellmöglichkeiten mit Rahmensicherung incl. bewachter Stellplätze und Boxen					
Dortmund insgesamt			Anz. Anlagen: 55		1172

Tab. 35: B+R-Anlagen in Dortmund

Quelle: <http://tiefbauamt.dortmund.de/project/assets/template0.jsp?iid=bikeandride&smi=1.0>
und eigene Ergänzungen

7.2.4 metropolradruhr

Das Projekt metropolradruhr steht für die enge Vernetzung von Fahrrad und ÖPNV. Ziel ist eine multimodale Mobilitätslösung mit einfachen Zugangsvoraussetzungen für alle. Das metropolradruhr ist eine umweltfreundliche Ergänzung zu den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs. Mit VRR-Monatskarten bzw. VRR-Monatskarten im Abo kann das metropolradruhr z. Zt. täglich bis zu einer halben Stunde kostenlos genutzt werden. VRR-Abokunden erhalten darüber hinaus einen vergünstigten Ausleihtarif mittels RadCard, wenn sie die RadCard zu einem Preis von z. Zt. 1,50 Euro/Monat (normal 3 Euro/Monat) erwerben.

7.2.5 Betriebsleitsystem, Dynamische Fahrgastinformation

DSW21 hat in den vergangenen Jahren im Rahmen der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR) gemeinsam mit BOGESTRA und HCR ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) aufgebaut. Das RBL-System mit Leitzentrale, dynamischer Fahrgastinformation sowie Anschlussermittlung und -sicherung verfügt auch über die Möglichkeit zur Signalbevorrechtigung (Vorrang des ÖPNV). Zur Umsetzung bedarf es auf städtischer Seite der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen an den Lichtsignalanlagen. Dann können zukünftig zahlreiche Ampelanlagen in Dortmund vom Fahrzeug dahingehend beeinflusst werden, dass der (verspätete) Bus an der Kreuzung Vorrang erhält. Ziel ist, dass alle Busse eine Vorrangschaltung erhalten, so dass neben der höheren Zuverlässigkeit auch eine Fahrzeitreduktion und damit attraktive Reisezeiten ermöglicht werden.

Via Satellit wird der Standort eines Busses erfasst und die Fahrplanlage berechnet. An 35 zentralen Haltestellen wie z.B. Hörde Bahnhof oder Huckarde Bushof erhalten die Fahrgäste – ähnlich wie im Stadtbahnnetz – Informationen über ihre Abfahrtszeit. Zusätzlich wird der Fahrer eines Anschlussbusses im Verspätungsfall nicht nur über die Dauer der Verspätung des »Zubringers« informiert, sondern erhält zudem einen Hinweis, ob er den verspäteten Bus abwarten soll.

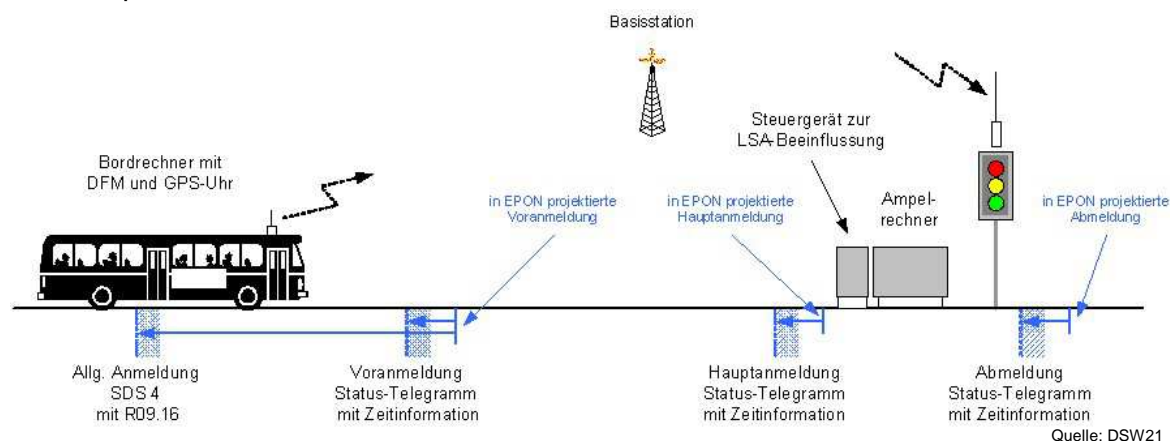


Abb. 24 Prinzipskizze Beschleunigung bei Buslinien

Nach einer mehrjährigen Vorbereitungs- und Installationsphase haben DSW21 und die anderen KÖR-Unternehmen 2011 mit dem Regelbetrieb des Rechnergestützten Betriebsleitsystems begonnen.

Nachdem DSW21 kontinuierlich fahrzeugseitig die Einführung dieses Systems für den Busbereich vorbereitet sowie die Betriebsleitzentrale erweitert hat, setzt die Stadt jetzt mit der Ausrüstung der Lichtsignalanlagen auf einer ersten Strecke entlang der Buslinie 440 die Systementwicklung im Hinblick auf die optimierte Steuerung des Busverkehrs

fort⁷⁸. Alle Arbeiten an Lichtsignalanlagen und die mitunter erforderlichen baulichen Veränderungen an Kreuzungen werden von der Stadt Dortmund geplant und gebaut.

Die Linie 440 ist die am stärksten belastete Buslinie von DSW21. Als Stadtteil verbindende Tangentiallinie weist sie zahlreiche Verknüpfungspunkte mit anderen Buslinien sowie mit der Stadtbahn, mit dem Eisenbahnverkehr und der H-Bahn auf.



Abb. 25 Buslinie 440

Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit der Linie 440 sind daher insbesondere für die Umsteiger entscheidende Qualitätsmerkmale. Im Linienvorlauf gibt es darüber hinaus mehrere Abschnitte mit Linienbündelungen, so dass auch weitere Buslinien von den Beschleunigungseffekten profitieren.

Neben der Linie 440 sollen künftig weitere Linien beschleunigt werden. Der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften der Stadt Dortmund hat mit Beschluss am 08.05.2014 der Beschleunigung der Buslinien 420 und 462 zugestimmt.⁷⁹

Für weitere Linien läuft der Abstimmungsprozess zwischen der Verwaltung und den Verkehrsunternehmen.

Mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) von DSW21 wird die Attraktivität des Busverkehrs in Dortmund nachhaltig gesteigert. Dies wird vor allem durch eine Verbesserung derjenigen Qualitätsmerkmale erreicht, die von den Fahrgästen als besonders wichtig bewertet werden: Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und Fahrgastinformation.

7.2.6 Betriebshöfe, Werkstätten

Gemäß PBefG hat der Unternehmer die Zuverlässigkeit sowie Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Systems nachzuweisen. Zur Erfüllung dieser Voraussetzungen hält das Kommunale Verkehrsunternehmen eine Abstellanlage mit angeschlossener Werkstatt für Schienenbahnen sowie zwei Betriebshöfe für Omnibusse vor.

Dorstfeld - Stadtbahnen

Auf dem Betriebshof von DSW21 am Dorstfelder Hellweg können bis zu 121 Bahnen abgestellt werden. Die Abstellanlagen werden durch die Fahrzeugwerkstätten ergänzt. Damit können die Wartungs- und die wesentlichen Instandsetzungsarbeiten vor Ort durchgeführt werden.

Die Anlage hat für die Hochflurfahrzeuge ein Verbindungsgleis Richtung Norden mit Anschluss an die U47 im Ortsteil Huckarde. Damit werden die Linien U41, U42, U45, U46, U47 und U49 bedient. (Eine Notzufahrt besteht über den Dorstfelder Hellweg und den Verbindungstunnel zwischen U43 und U42 in der Betriebsruhe).

Die Niederflurfahrzeuge können über den Dorstfelder Hellweg den Linien U43 und U44 zugeführt werden.

⁷⁸ Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien der Stadt Dortmund vom 17.11.2011 „Einführung eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) hier: Baubeschluss Linie 440“, DS-Nr.: 04973-11

⁷⁹ DS-Nr.: 10568-13 „Einführung eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) hier: Baubeschluss Linien 420 und 462.“

Brünninghausen - Busse

DSW21 besitzt 167 Busse. Der größte Teil davon ist am Betriebshof in Brünninghausen (Stockumer Straße 60) beheimatet. Die Lage im Süden der Stadt unmittelbar an wichtigen Hauptlinien und in guter Erreichbarkeit zentraler Knotenpunkte im Netz ermöglicht kurze und ressourcenschonende Zufahrten sowie optimale Eingriffsmöglichkeiten für einen großen Teil des Dortmunder Liniennetzes.

Castrop Rauxel - Busse

Einen dritten Betriebshof hält DSW21 in Castrop-Rauxel vor (Bahnhofstraße 14). Mit vier Buslinien (480, 481, 482, NE 11) betreibt DSW21 in Castrop-Rauxel das Hauptnetz des straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrs. Die von diesem Betriebshof eingesetzten Busse bedienen neben den genannten auch weitere Buslinien im nordwestlichen Teilraum Dortmunds, so dass auch dort kurze Zufahrtswege und schnelle Reaktionsmöglichkeiten im Störfall gewährleistet sind.

7.3 Fahrzeuge und Ausstattung

7.3.1 Teilsystem Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Eine wichtige Systemkomponente des SPNV ist der Fahrzeugpark. Im Rahmen der Ausschreibung von SPNV-Leistungen fordert der VRR als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs deshalb von den Eisenbahnverkehrsunternehmen folgerichtig den Einsatz attraktiver fabrikneuer, mindestens aber neuwertiger Fahrzeuge.

Dadurch wurde im Laufe der letzten Jahre ein Großteil des alten Fahrzeugmaterials durch Neufahrzeuge ersetzt. Dies sind im Wesentlichen klimatisierte Doppelstockwagen modernster Bauart im RE-Verkehr und S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 422 mit Elektroantrieb. Auf nichtelektrifizierten RB-Strecken kommen Dieseltriebwagen vom Typ Talent (VT 643) und LINT zum Einsatz, auf elektrifizierten Elektrotriebwagen vom Typ Flirt. Die Fahrzeuge weisen gegenüber den früheren lokbespannten ‚Silberlingen‘ einen deutlich verbesserten Fahrgastkomfort auf.

Klimaanlagen sowie optische und akustische Fahrgastinformationsanlagen gehören zur Mindestausstattung der Fahrzeuge. Ein konsequent höhengleicher Übergang vom Bahnsteig in den Zug ist nur im S-Bahn-System gewährleistet. Bei allen anderen Fahrzeugen konnte in der Regel der Ein- und Ausstieg durch den Einsatz von Überfahrrampen oder anderen technischen Hilfsmitteln für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert werden⁸⁰. Im RB-Verkehr wird es auf sehr lange Sicht keine Angleichung von Bahnsteig und Wagenbodenhöhe mit der anzustrebenden Stufenhöhe bzw. Spaltbreite bis zu 5 cm geben⁸¹.

Linie	Unternehmen	Laufweg	Takt	Fahrzeug
RE1	DB Regio NRW	Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm	60	lokbespannte Züge mit 6 Doppelstockwagen
RE3	eurobahn	Düsseldorf - Duisburg – Oberhausen – Herne – Dortmund – Hamm	60	Elektrotriebwagen Flirt
RE4	DB Regio NRW	Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Dortmund	60	Lokbespannte Züge mit 5 Doppelstockwagen,
RE6	DB Regio NRW	Düsseldorf – Essen – Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden	60	lokbespannte Züge mit 5 Doppelstockwagen
RE11	DB Regio NRW	Mönchengladbach – Essen – Dortmund – Hamm – Paderborn	60	Zweiwagenzug ET425
RB43	NordWestBahn	Dorsten – Wanne-Eickel – Dortmund	60	Dieseltriebwagen VT 643
RB50	eurobahn	Dortmund – Lünen – Münster	60	Elektrotriebwagen Flirt (4tlg)
RB51	DB Regio NRW	Dortmund – Lünen – Coesfeld – Gronau – Enschede	30 60	Dieseltriebwagen VT 643
RB52	DB Regio NRW	Dortmund – Hagen – Lüdenscheid	60	Dieseltriebwagen LINT 41
RB53	DB Regio NRW	Dortmund – Schwerte – Iserlohn	30	Dieseltriebwagen LINT 41
RE57	DB Regio NRW	Dortmund – Bestwig – Winterberg	60	Dieseltriebwagen LINT 41
RB59	eurobahn	Dortmund – Unna – Soest	30	Elektrotriebwagen Flirt (4tlg)
S1	DB Regio NRW	Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund	20	Elektrotriebwagen ET422 Traktion
S2	DB Regio NRW	Dortmund – Herne – Recklinghausen/Gelsenkirchen – Essen/Oberhausen – Duisburg	20	Elektrotriebwagen ET422
S4	DB Regio NRW	Dortmund – Lütgendortmund – Unna	20	Elektrotriebwagen ET422
S5	DB Regio NRW	Dortmund – Witten – Hagen	30	Elektrotriebwagen ET422

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, VRR-Nahverkehrsplan 2009, Anhang 10

Tab. 36: SPNV-Linien und Fahrzeugeinsatz

⁸⁰ Nahverkehrsplan VRR Gelsenkirchen, 2009

⁸¹ Empfohlene Reststufenhöhe und Spaltbreite nach Blennemann/Girnau/Grossmann „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; Köln 2003

7.3.2 Teilsystem Stadtbahn

Aufgrund der Entwicklung des Dortmunder Schienennetzes und der Systementscheidung für zwei unterschiedliche Einstiegshöhen, werden unterschiedliche Stadtbahnwagen eingesetzt. B-Wagen mit einer Wagenbodenhöhe von 100 cm und NGT8-Niederflurwagen mit 40 cm Wagenbodenhöhe. Letztere werden ausschließlich auf der Ost-West-Strecke und auf der Borsigplatz-Linie eingesetzt. Alle anderen Straßenbahn- oder Stadtbahntypen wurden ausgemustert. 2013 sind die folgenden Fahrzeuge im Einsatz:

Typ	Anzahl	Baujahr	Bemerkungen	Sitzplätze	Stehplätze	ges.
B80C (B6)	43	1986–1993	Stadtbahnwagen B DüWag 6-achsig	72	108	180
B80C (B8)	21	1993/1999	durch Einsatz eines Mittelteils verlängerter B6 - Wagen	96	156	252
B100S (B1C)	10	1974, Umbau 2004/09	Stadtbahnwagen Bonn (7467 abgestellt)	72	111	183
NGT8	47	2007–2010	Niederflurwagen Bombardier Flexity	71	114	185
Gesamt	121					

Quelle: Stadt Dortmund, eigene Zusammenstellung

Tab. 37: Wagentypen im Stadtbahnbetrieb 2013

Stadtbahnwagen B 80 C (B 6/B 8)

Die Stadtbahnwagen B 80 sind als 6- und als 8-achsige Fahrzeuge im Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h. Der 6-Achser besitzt 72 Sitzplätze und 108 Stehplätze. Der durch ein Mittelteil erweiterte 8-Achser hat zusätzliche 24 Sitzplätze und 48 Stehplätze. In unmittelbarer Einstiegsnähe sind 2 Sitzplätze speziell für Personen gestaltet, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind. Dort befinden sich auch Klappsitze, die Platz für Personen mit Kinderwagen bieten sowie Stellflächen für Rollstuhlfahrer. Die Fahrzeuge sind mit einer automatischen Zugbeeinflussung (ZUB) ausgestattet. Sie verfügen über eine optische Anzeige des Linienvorlaufs und Lautsprecheransagen der Haltestellen sowie über Fahrgastgesprächstellen zur Kommunikation mit dem Fahrpersonal. An 92 cm hohen Bahnsteigen ist der stufenlose Einstieg gewährleistet. Allerdings ermöglicht eine zusätzliche Klappstufe auch den Einstieg von 38 cm hohen Bahnsteigen, wie z.B. an den Haltestellen Kohlgartenstraße oder Lübkestraße.



Dieser Stadtbahnwagentyp kann nicht an ebenerdigen Bahnsteigen eingesetzt werden. Außen ist er in den Farben von DSW21 rot/weiß gehalten oder als Werbefläche gestaltet.

Stadtbahnwagen B100S

DSW21 hat von den Stadtwerken Bonn (SWB) gebrauchte Stadtbahnwagen B100 erworben und modernisiert. Es handelt sich um sechssächsige, zweiteilige Fahrzeuge, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen sind und 72 Sitz- und 111 Stehplätze bieten.

Sie wurden mit Außen-Schwenk-Schiebetüren und einer Videoüberwachungseinrichtung ausgestattet. Ansonsten entspricht ihre Ausstattung der der B80-Stadtbahnwagen. 10 Fahrzeuge sind einsatzbereit.



Bild: DSW21

Stadtbahnwagen NGT8 - Niederflur

Zur Inbetriebnahme des Ost-West-Tunnels wurde erstmals auch die neue Niederflurbahn vom Typ NGT8 eingesetzt. Ab Mitte 2013 stehen alle 47 Stadtbahnwagen dieses Typs zur Verfügung. Das 30 m lange und 2,40 m breite Fahrzeug verfügt über 71 Sitzplätze (darunter sieben Klappsitze) und 114 Stehplätze. Zu Gunsten einer hohen Sitzplatzanzahl wurde im Innenraum eine 2+2 Sitzanordnung gewählt. Dadurch beträgt die Gangbreite nur 52 cm.

Die Wagen verfügen über eine Anlage zur Kühlung der Innenraumluft und sind für die Sicherheit der Fahrgäste mit einer Videoüberwachung ausgestattet. Sie verfügen weiterhin über ausklappbare Rampen, optische Anzeiger zum Linienvorlauf und zu den Haltestellen, Ansagegeräte, Fahrgastsprechstellen zur Kommunikation mit dem Fahrpersonal und automatische Zugbeeinflussung (ZUB) zur Sicherung des Fahrweges. Zusätzlich führen diese Fahrzeuge auch einen Fahrausweisautomaten mit.



Bild: DSW21

7.3.3 Teilsystem Bus

DSW21 verfügt über 92 Gelenkbusse und 75 Standardbusse verschiedener Hersteller. Fast vier Fünftel der insgesamt 167 Busse haben eine grüne Plakette (129 Fahrzeuge), 22 Prozent (38 Fahrzeuge) eine gelbe.

Von den 129 Fahrzeugen mit grüner Plakette erfüllen 94 Fahrzeuge die Norm EURO V oder besser (EEV⁸²). 9 Fahrzeuge sind mit einem Hybridantrieb ausgestattet (Stand 31.12.2012).

Alle 167 Busse von DSW21 sowie Busse der anderen Verkehrsunternehmen dürfen die im Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Ost eingerichteten Umweltzonen befahren.

⁸² EEV = „Enhanced Environmentally Friendly Vehicle“. Die freiwillige EEV-Abgasnorm erfüllt einen Abgasstandard, dessen Grenzwerte unter denen der Euro V Norm sind. Dieser führt zu noch geringeren Schadstoffausstoßmengen. (Partikelemission sind rund 30 % geringer).

Mit den neuen Technologien wird nicht nur die Feinstaubbelastung reduziert. Sie führen auch zu einer Verringerung der Emission von Stickoxiden und zu einer Reduzierung der Lärm-Emissionen.

Seit Dezember 2010 sind bei DSW21 die ersten Hybridbusse auf den Linien 440 und 450 im Einsatz. In anderen VRR-Verkehrsunternehmen sind im Rahmen eines Modellversuchs gleichzeitig weitere 68 Hybridbusse mit unterschiedlichen Antriebsarten eingesetzt worden. In einer wissenschaftlichen Begleitforschung der RWTH Aachen und des TÜVs Nord wurden exakte Verbrauchs- und Emissionsmessungen durchgeführt, Unterschiede herausgearbeitet und Einsatzmöglichkeiten festgelegt.

Bei einem Hybridbus wird der Verbrennungsmotor mit einem elektrischen Antrieb kombiniert. Die Hybridbusse von DSW21 werden durch zwei oder vier Elektromotoren angetrieben. Der Dieselmotor dient der stetigen Stromerzeugung, wobei der erzeugte Strom sowohl in die Elektromotoren, die die Achsen antreiben, als auch in den Energiespeicher fließt. Spitzen im Energieverbrauch – wie z.B. beim Anfahren – werden aus dem Energiespeicher versorgt. Zusätzlich werden bei den Fahrzeugen die elektrischen Energiespeicher durch die Rückgewinnung von Bremsenergie wieder aufgeladen. Das hat den Vorteil, dass der Dieselmotor deutlich kleiner dimensioniert werden kann und immer emissionsarm im niedrigen Drehzahlbereich arbeiten kann. Über eine Start-Stopp-Automatik kann der Dieselmotor beim Anfahren an Haltestellen sowie bei kurzen Stopps abgeschaltet werden.

Mit voll aufgeladenem Energiespeicher (Akkumulator) können einige Hybridbusse bis zu zwei Kilometer Fahrstrecke allein mit dem elektrischen Antrieb zurücklegen.

Der Kraftstoffverbrauch soll bei den Hybridfahrzeugen laut Hersteller deutlich niedriger sein als bei herkömmlichen Dieselnissen. Auch der Ausstoß von Feinstaub und Stickoxiden wird deutlich reduziert. Durch eine enge Zusammenarbeit mit dem Hersteller konnten der anfänglich zu hohe Kraftstoffverbrauch deutlich gesenkt und mangelbedingte und häufige, z. T. lange Werkstattaufenthalte reduziert werden. Die Verfügbarkeit der Fahrzeuge ist mittlerweile zufriedenstellend. Die Beurteilung der Praxistauglichkeit bedarf aber weiterer Erfahrungen, um den Entscheidungsträgern verlässliche Entscheidungsvorlagen an die Hand geben zu können.

Alle Busse sind niederflurig gebaut, verfügen über eine Kneeling-Einrichtung (Absenkungsmöglichkeit der Türseite) und Klapprampen. Voraussetzung für die Nutzung der Rampe ist das Vorhandensein eines erhöhten Bordsteins (16 cm über Fahrbahnniveau), damit die zulässige Neigung nach EU-Busrichtlinie nicht überschritten wird.

7.4 Darstellung der differenzierten Betriebszeiten

7.4.1 Teilsystem Schienenpersonennahverkehr

Grundsätzlich fahren die S-Bahnen im 20-Minuten-Takt. Die Linien S1 (Bochum), S2 (Mengede) und S4 (Lütgendortmund – Unna) verkehren an Werktagen in diesem zeitlichen Abstand, der in den Abendstunden und an Wochenenden auf einen 30-Minuten-Takt ausgedehnt wird. Die S5 (Hagen) bildet eine Ausnahme, sie verkehrt ganztägig im 30-Minuten-Takt. Betriebsbeginn ist werktags 05:00 Uhr mit der Ausnahme S1 (04:30 Uhr). Betriebsschluss mit dem letzten ankommenden Zug ist zwischen 24:00 Uhr für S4 und S5 und 01:00 Uhr für S1 und S2. An Wochenenden erfolgt eine nachfragegerechte Anpassung der Betriebsdauer.

Im Regionalverkehr stellt sich das Angebot unterschiedlich dar. Die RE-Linien (RE1, RE6, RE3, RE4, RE11 und RE57) verkehren im 60-Minuten-Takt. Durch Überlagerung

auf einzelnen Streckenästen kommt es aber zum Teil zu deutlichen Verkürzungen der Taktung. So ergeben sich auf dem Streckenteil Dortmund – Hamm durch die überlagerte Bedienung von RE1, RE3, RE6 und RE11 bis zu 5 Bedienungen pro Stunde in der HVZ. (s. Tab. 36), in Kurl und Scharnhorst bis zu zwei Bedienungen pro Stunde. Auf der Strecke nach Bochum überlagern sich RE1, RE6 und RE11. Aufgrund der Zeitlagen der z. T. lang laufenden Linien ergibt sich keine minutenscharfe Taktung.

Ähnlich ist das Angebot auf den RB-Linien strukturiert. Durch die Überlagerung der beiden RB-Linien RB50 und RB51 ergeben sich auf der Strecke nach Lünen drei Bedienungen pro Stunde. Die Abfahrten am Hbf sind stündlich zur Minute 13, 35 und 52.

Die Bedienungszeiten sind im Anhang 2 dargestellt.

7.4.2 Teilsystem Stadtbahn

Der Grundtakt auf den Stadtbahnlinien im Dortmunder Netz ist der 10-Minuten-Takt, der nach 20:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen auf einen 15-Minuten-Takt verlängert wird. Ausnahmen bilden die Strecke zwischen Brechten und Brambauer, die tagsüber im 20-Minuten-Takt und abends und an Sonn- und Feiertagen im 30-Minuten-Takt betrieben wird, sowie die Linien U45 und U49, die nach 21:30 Uhr ebenfalls im 30-Minuten-Takt fahren. Durch Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich in der Innenstadt z. T. deutlich dichtere Bedienungsfolgen. Zwischen Markgrafenstraße und Hauptbahnhof verkehren die Züge in einem Abstand von zwei bzw. vier Minuten.

Die Linie U43 wird zwischen Westentor und Brackel auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet. Zusammen mit der U44 ergibt sich dadurch auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Reinoldikirche und Westentor eine Bedienung mit 18 Fahrten pro Stunde.

Die Bedienungszeiten sind im Anhang 3 dargestellt.

Entsprechend der Nachfrage werden auf den Stadtbahnlinien angepasste Kapazitäten angeboten, u. a. durch bedarfsgerechte Zugbildung und -trennung (s. a. Kap. 7.1.2).

7.4.3 Teilsystem Bus

Tagesverkehr

Der Basistakt im Busnetz ist der Stundentakt, der jedoch nur auf wenigen, besonders schwach nachgefragten Linien im Außenbereich angeboten wird. Betriebszeiten und Taktfolgen richten sich nach der jeweiligen Nachfrage und Funktion einer Linie. Abhängig hiervon bilden 20- und 30-Minuten-Takte das Regelangebot, der 10-Minuten-Takt als Spitzenangebot wird auf stark nachgefragten Streckenabschnitten meist in Überlagerung mehrerer Buslinien erreicht.

Der überwiegende Teil der Busse beginnt die erste Linienfahrt vor 05:00 Uhr. Spätestens ab 07:00 Uhr sind auch nachfrageschwächere Linien in Betrieb. In den Abendstunden enden zahlreiche Linien, auf denen nur noch eine geringe Nachfrage festzustellen ist, häufig nach Ladenschluss. Auf anderen Linien ist der Laufweg an geänderte Nachfragestrukturen angepasst.

Abend- und Wochenendverkehr

In Anpassung an veränderte Geschäftsöffnungszeiten hat DSW21 auf allen Stadtbahnlinien seit 2004 auch samstags den 10-Minuten-Takt bis 20:00 Uhr ausgedehnt. Im gleichen Jahr wurde auf sechs sehr schwach nachgefragten Linien der Busverkehr durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt. Drei neue AnrufSammelTaxi-Gebiete sowie zwei TaxiBus-Linien wurden eingerichtet. Diese Angebote erwiesen sich als besonders geeignet, in Zeiten und Räumen außergewöhnlich schwacher Nachfrage Mobilitätswünsche weiterhin durch ÖPNV-Angebote erfüllen zu können.

Nachtverkehr

2005 wurden die Angebote im Nachtverkehr neu strukturiert, von 75-Minuten-Takt auf 60-Minuten-Takt umgestellt und auf 18 NE-Buslinien verdoppelt (s. Karte 4 Nachtexpress 2012). Unverändert blieben die beiden zusätzlichen Nachtlinien nach Lünen und von DO-Mengede nach Waltrop. Die früheren Ringlinien wurden durch ein vollwertiges Busnetz ersetzt, das seitdem auch Tangentialverbindungen und Vorortlinien sowie neue Direktverbindungen in die Nachbarstädte Schwerte und Castrop-Rauxel mit einschließt. Die Busse starten in zwei Zeitblöcken gestaffelt am zentralen Abfahrtspunkt "Reinoldikirche". Der Dortmunder Hauptbahnhof ist mit sechs Nachtbuslinien in das Nachtnetz eingebunden. Die NE-Busse fahren am Wochenende grundsätzlich stündlich, zum Teil im 30-Minuten-Takt. In acht weiteren Knotenpunkten werden die NE-Linien untereinander vernetzt und stellen garantierte Anschlussverbindungen aus der Stadtmitte in entfernt gelegene Vororte her. Das Netz ist zudem auf die Nachtangebote im Regionalzugverkehr abgestimmt. Gleichzeitig stellte das neue NE-Netz auch in den Morgenstunden der Wochenendtage schnelle Verbindungen stadteinwärts her.

An Werktagen zwischen 21:00 und 24:00 Uhr ist das übrige Busnetz im Abendverkehr auf eine Knotenpunktstruktur umgestellt und auf ein Angebot von 25 Buslinien verdichtet, die mit ganz wenigen Ausnahmen konsequent im 30-Minuten-Takt fahren. Drei dieser Linien verkehren als reine Abendlinien, um die Nachfrage verschiedener Tageslinien gezielt zu bündeln. An zentralen Umsteigepunkten sind die Buslinien untereinander und mit dem lokalen und regionalen Bahnnetz verknüpft, so dass ein geschlossenes Angebotskonzept und merkbare Takte entstehen konnten.

Die Bedienungszeiten sind in Anhang 4 und Anhang 5 dargestellt.

Das Angebot im Busnetz wird mit nachfrageorientiert angepassten Fahrzeuggrößen erbracht. In der Regel erfolgt dies durch Einsatz von Standard- oder Gelenkbussen. Zielgerichtet werden einzelne Linien und Kurse auch durch Midi- bzw. Kleinbusse bedient.

7.4.4 Fahrdienst für Menschen mit Behinderungen

Der Fahrdienst für Menschen mit Behinderungen kann nach vorheriger Anmeldung bei DEW21 täglich in der Zeit von 7:00 Uhr bis 24:00 Uhr für Fahrten im Stadtgebiet in Anspruch genommen werden.

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres mit Anspruch auf Kindergeld fahren umsonst. Erwachsene haben jährlich 26 Fahrten frei, für wirtschaftlich bedürftige Menschen kann das Freifahrtenkontingent auf 60 Freifahrten erhöht werden. Jede weitere Fahrt kostet dann 4,25 Euro (Stand 1.1.2013). Die Zulassung zum Fahrdienst und die Feststellung des Freifahrtenkontingents erteilt das Sozialamt der Stadt Dortmund.

7.5 Information, Ticketkauf, Kundenbetreuung

7.5.1 Schienenpersonennahverkehr VRR, Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Deutsche Bahn AG (DB) betreibt mit dem DB-Reisezentrum im Dortmunder Hauptbahnhof am Königswall ein eigenes Kundencenter, in dem montags bis freitags von 6:00 – 21:00 Uhr, samstags von 7:00 – 20:30 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 8:00 – 20:30 Uhr die ganze Breite der DB-Service-Angebote erhältlich ist, wie Fahrplan- und

Tarifauskunft, Fahrscheinverkauf und Reservierungen (In-/Ausland) sowie Gruppenfahr-scheine. Darüber hinaus gibt es hier die Angebote der DB-Partnerunternehmen, wie z.B. DB AutoZug, Nachreiseverkehr (CityNightLine/DB NachtZug) oder ReiseService der Deutschen Bahn AG. Es werden VRR-Monatstickets und –Abonnements verkauft sowie VRR-Fahrkarten insbesondere außerhalb des Regelangebotes ausgestellt, z.B. für Über-gangstarife in andere Verbundräume.

Darüber hinaus betreibt die DB einen Serviceschalter „DB Information“ in der Empfangs-halle des Hauptbahnhofs. Zentrale Aufgabe der Ansprechpartner dort ist die Erteilung von Auskünften zu Zugverbindungen, Anschlüssen, Verspätungen und Zugausfällen so-wie Abfahrt-/Ankunftszeiten. Darüber hinaus werden hier auch Verspätungsbescheini-gungen und Taxigutscheine ausgegeben sowie Beschwerden entgegengenommen und Fundsachen zwischengelagert. Die DB Information ist gleichzeitig die zentrale Anlaufstel-le und Treffpunkt für Reisende.

Der VRR betreibt keine eigenen Kundencenter. Er gibt seine Informationen in Form von Flyern, Handouts oder Broschüren über die KundenCenter der Eisenbahnverkehrsunter-nehmen oder der lokalen Verkehrsunternehmen ab.

7.5.2 Lokale Verkehrsunternehmen

Die stationäre Vertriebsinfrastruktur im kommunalen ÖPNV wird ausschließlich von DSW21 vorgehalten. Zusätzlich wird wie in Kap. 7.5.2.1 erwähnt, eine mobile Vertriebs-infrastruktur durch alle bedienenden Verkehrsunternehmen in Form von Fahrausweis-druckern vorgehalten.

In derzeit zwei KundenCentern, die DSW21 betreibt, werden nicht nur Tickets für Fahrten mit Bus und Bahn verkauft und Anträge für Abonnements entgegengenommen, sondern dort wird auch beraten, zum Beispiel bei der Wahl des AboTickets, und steht Informati-onsmaterial zum Angebotsspektrum des ÖPNV zur Verfügung. Darüber hinaus werden auch Fahrplanauskünfte erteilt und Fragen beantwortet. Die KundenCenter sind außer-dem Anlaufstellen bei Nachfragen zu Fundsachen, bei Fahrgelderstattungen, für erhöh-tes Beförderungsentgelt und Reklamationen.

In Dortmund befinden sich KundenCenter:

- am Boulevard Kampstraße nördlich der Petrikirche (Montag bis Freitag 8:00 – 20:00 Uhr und Samstag 8:00 – 16:00 Uhr).
- in der Stadtbahnanlage Hörde Bahnhof (Montag bis Freitag 8:00 – 18:00 Uhr).

Das neue KundenCenter Petrikirche am Boulevard Kampstraße ersetzt seit Oktober 2013 die KundenCenter Kampstraße und Reinoldikirche. Es liegt in zentraler Lage und bietet vielfältige Dienstleistungen. Darüber hinaus unterhält DSW21 ein KundenCenter in Castrop-Rauxel am Betriebshof (Bahnhofstr. 14) mit Öffnungszeiten von Montag bis Frei-tag 7:00 – 12:00 Uhr und 12:30 – 19:00 Uhr.

7.5.2.1 Ticketverkauf

Fahrerinnen und Fahrer der Busse verkaufen Einzel-, Vierer-, Tages- und ZusatzTickets des VRR-Tarifs, darüber hinaus bei DSW21 und VKU Einzeltickets des Ruhr-Lippe-Tarifs der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL), NRW-Pauschalpreistickets sowie das SchöneWochenend-Ticket. Außerdem besteht die Möglichkeit, die gängigen Ticketsorten

in mehr als 40 privaten Vertriebsstellen im Stadtgebiet (das sind ausgewählte Kioske, Reisebüros, Lottoannahmestellen o. ä., die im Fahrplanbuch genannt werden) sowie an 209 Ticketautomaten, online im Internet-TicketShop im Internetauftritt von DSW21 (www.bus-und-bahn.de) und per Handy zu erwerben.

Ab Frühjahr 2012 wurden in Dortmund 95 neue Fahrausweisautomaten aufgestellt. Sie bieten eine bedienungsfreundliche und barrierefreie Bildschirm-Oberfläche. Neben dem Fahrscheinverkauf für alle VRR-Preisstufen werden auch Fahrplaninformationen in sieben Sprachen angeboten. Der Geldeinwurf befindet sich in 1,25 Meter Höhe und ist dadurch auch von Rollstuhlfahrern erreichbar. An den neuen Automaten wird auch die Geldkarte akzeptiert.

7.5.2.2 Fahrgastinformation

Alle Haltestellen verfügen mindestens über einen Aushangfahrplan und einen Tarifaushang, oft aber über weitere Informationen bis hin zu Umgebungsplänen, z.B. bei Haltestellen in Zentrenlagen. Diese Standards werden in der VRR-Richtlinie „Haltestellen“ beschrieben⁸³. Bei der Ausstattung der Haltestellen gilt grundsätzlich, dass den Fahrgästen jeweils diejenigen Informationen angeboten werden sollen, die sie benötigen, um sich über Fahrplan, Linienwege und Tarife zu informieren. Insbesondere wird in den Informationsvitrinen vorrangig der Liniennetzplan veröffentlicht. Deshalb wird sowohl in Form und Inhalt der Informationsträger selbst, als auch im Erscheinungsbild von Aushangkästen, Informationsvitrinen und Fahrplanaushängen eine größtmögliche Standardisierung vorgenommen.

Die Aushang- und Linienfahrpläne (Produktfahrpläne) können aus dem Internet linienbezogen als pdf-Dateien ausgedruckt werden. Die Internetauftritte von DSW21 (www.bus-und-bahn.de) und des VRR (www.vrr.de) sind teilweise barrierefrei zugänglich.

Aktuelle Fahrplanauskünfte und Linieninformationen erteilt auch die NRW-weit einheitliche „Schlaue Nummer“ unter 01803/504030 für 0,09 Euro/Minute aus dem Festnetz oder vom Mobilfunk für max. 0,42 Euro/Minute.

Mit der Entwicklung mobiler Internetnutzung in den vergangenen Jahren durch zunehmende Verbreitung von Smartphones, Tablet-PC's usw. erhält dieser Informationsweg rasant wachsende Bedeutung. Seit Ende 2012 sind alle Fahrplaninformationen mit Angaben zu Fahrplanabweichungen und alternativen Fahrtverbindungen sowie aktuelle Verkehrshinweise von DSW21 und vielen anderen VRR-Verkehrsunternehmen jederzeit aktuell mobil abrufbar. Damit stehen über die stationären Informationseinrichtungen hinaus inzwischen flächendeckend stets aktuelle Kundeninformationen zur Verfügung.

Für Kundenansprachen vor Ort steht ein begehrter Infobus zur Verfügung, in dem Kunden allgemeine Informationen und Fahrplanauskünfte erhalten, ihr Ticket-Abo bearbeiten lassen oder Fahrausweise kaufen können. Unter dem Stichwort Info-Mobil, DSW21 vor Ort, werden die aktuellen Standorte des DSW21-InfoMobils im Internet (www.bus-und-bahn.de) jeweils für einen Monat bekannt gegeben.

7.5.2.3 Kundenforum

Um dem eigenen Anspruch nach Kundennähe gerecht zu werden und Ansprechpartner für jeden Fahrgast zu sein, tauscht sich DSW21 seit 1999 im Kundenforum mit seinen Kunden aus. Dreimal im Jahr können jeweils 60 Bus- und Bahn-Kunden Lob und Kritik loswerden, aber auch Wünsche und Anregungen äußern. Eine Teilnahme ist nach vorheriger Anmeldung möglich. Zur sachlichen und fairen Diskussion im Kundenforum und für

⁸³ ÖSPV-Richtlinie zur Haltestellen-Ausstattung, Beschluss der VRR-Verbandsversammlung v. 16.03.2012

einen konstruktiven und strukturierten Ablauf wird der Gesprächsablauf von einem neutralen Diskussionsleiter moderiert.

Im Kundenforum sitzen sich in einer jeweils dreistündigen Abendveranstaltung ÖPNV-Kunden und Fachleute von DSW21 gegenüber, um themenzentriert zu diskutieren. 'Tari-fe', 'Anschlussicherheit und Fahrplantreue' oder 'Fahrzeugausstattung' waren einige der behandelten Themen. Häufig sind Kundenbefragungen zu Angebotsänderungen, wie z.B. zu Lautsprecheransagen, Sitzkomfort in den Fahrzeugen oder Übersichtlichkeit und Lesbarkeit von Informationen mit Auswahlbeispielen Gegenstand der Veranstaltung. Sensorische, visuelle oder akustische Test- oder Vergleichsvorschläge können dann von den Teilnehmer/innen geprüft und bewertet werden.

Kritik und Verbesserungsvorschläge werden als Anregungen der Kunden zur Qualitätssteigerung gesehen: „Beschwerde ist die preiswerteste und ehrlichste Unternehmensberatung, die es gibt“. Deshalb werden Verbesserungsvorschläge der Kunden auch weiterhin in den jeweiligen Fachbereichen bei DSW21 erörtert, geprüft und ggf. umgesetzt.

7.5.2.4 Zielgruppenspezifische Angebote

Um Kunden schon frühzeitig an den ÖPNV heran zu führen und sie auch bis ins hohe Alter zu binden, bieten DSW21 seit Jahren zielgruppenspezifische Angebote an.

Beispielhaft sind hier die Hausaufgabenhefte und die BusSchule für Grundschüler sowie die Bus & Bahn-Show und das Projekt "Jugendliche Fahrzeugbegleiter" für die Mittelstufe zu nennen.

Für die Zielgruppe 50+ werden spezielle Selbstsicherheitstrainings zusammen mit der Polizei angeboten und für Mobilitätseingeschränkte Übungsseminare für ein sicheres Fahren in Bus und Bahn durchgeführt.

7.5.2.5 Service und Sicherheit

Service:

Service bezieht sich auf alle kundenorientierten Maßnahmen, die geeignet sind, die Nutzung der Anlagen und Fahrzeuge im ÖPNV zu ermöglichen oder zu erleichtern.

Besonders wichtig sind persönliche Serviceleistungen an nachfragestarken Haltestellen im ÖPNV, die innerhalb des Stadtgebiets durch das kommunale Unternehmen DSW21 betrieben werden, wie z. B.:

- Deeskalierend wirken,
- Information bei Störungen,
- Feststellung von Mängeln und deren Weitergabe zur Behebung,
- Hilfestellung bei Mobilitätseingeschränkten,
- Unterstützung an Ticketautomaten,
- Fahrplanauskunft einschließlich der Information zu Umsteigepunkten.

Sicherheit:

Um sowohl das subjektive Sicherheitsgefühl als auch die objektive Sicherheitslage an die Bedürfnisse der ÖPNV-Nutzer anzupassen, sind neben der festen Installation technischer Sicherungseinrichtungen auch mobile Sicherheitskräfte einzusetzen.

Über die im Weiteren beschriebenen Aufgaben einer Sicherheitskraft hinaus haben die eingesetzten Kräfte grundsätzlich alle vorgenannten Tätigkeiten/Voraussetzungen einer Servicekraft zu erfüllen bzw. mitzubringen.

Die erforderliche zusätzliche Qualifikation der eingesetzten Sicherheitskräfte besteht in einer Berufsausbildung zur »Servicekraft für Schutz und Sicherheit« nach dem Berufsbildungsgesetz.

Die Hauptaufgaben der Sicherheitskräfte mit Serviceaufgaben sind:

- Sicherheits- und Servicediensttätigkeiten innerhalb der Stadtbahnanlagen, Begleitung der Nachtexpress-Linien sowie ereignisorientierte Präsenz innerhalb anderer Linienfahrzeuge oder Anlagen des ÖPNV
- Objektschutz
- Einsatz bei Großveranstaltungen
- Unterstützung bei Störungen in Betriebsabläufen
- Unterstützung des Betriebsablaufs im Berufs- und Schülerverkehr.

7.5.2.6 Personal im Kundenkontakt

Dem im kommunalen ÖPNV für Fahrdienst, Sicherheit, Service und Kundenbetreuung eingesetzten Personal kommt besondere Bedeutung zu, um die Qualität des Angebots für den Fahrgast zu gewährleisten. Die bedienenden Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass letzteres den gehobenen Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Es sollen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Mitarbeiter eingesetzt werden.

Dazu gelten für die das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen, auch beim Einsatz von Subunternehmern, die nachfolgend definierten Anforderungen:

Das Fahrpersonal wie auch das Servicepersonal des jeweils bedienenden Unternehmens haben abgestimmte Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) zu tragen (Ausnahmen können für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz gelten).

- Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit erfolgen regelmäßig, mindestens jährlich. Mit dem Fahr- und Servicepersonal werden regelmäßig Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen (z.B. Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste) durchgeführt.
- Das Fahrpersonal sowie eingesetztes Service- und Sicherheitspersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum gültigen Tarif sowie zur örtlichen Situation verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.

Über kurzzeitige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigesituationen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich durch Servicemitarbeiter und / oder durch das Fahrpersonal zu informieren. Bei fehlender oder ausgefallener automatischer Haltestellenansage sind die Haltestellen mit ihren Namen rechtzeitig und deutlich akustisch anzukündigen.

Das eingesetzte Personal hat sich gegenüber den Fahrgästen grundsätzlich freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten. Insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ist bei Bedarf beim Ein- und Ausstieg Hilfe zu leisten.

Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste hat das eingesetzte Personal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Fahrzeuges, ggf. Hinzuziehung der Polizei).

Weitere Anforderungskriterien an das eingesetzte Personal können im Rahmen des Qualitätsmanagements, in Abstimmung mit den bedienenden Verkehrsunternehmen, definiert und weiterentwickelt werden.

7.6 Erschließung des Stadtgebietes

7.6.1 Siedlungsstruktur und ÖPNV-Erschließung

Die Stadt Dortmund hat aufgrund ihrer historischen Entwicklung eine dezentrale Siedlungsstruktur. Kapitel 5.4 des NVP (s. Seite 41) beschreibt Siedlungsstruktur und Bevölkerungsverteilung in Dortmund als stark differenziertes, multizentrisches Gefüge. Der Flächennutzungsplan 2004 hat dieses „Multizentrische Modell“ weiterentwickelt und als Leitgedanken der Stadtentwicklung festgeschrieben. Es sieht eine abgestufte Siedlungs- und Versorgungsstruktur im Stadtgebiet vor. Absicht und Ziel ist unter anderem die gleichwertige Versorgung aller Stadtbezirke mit öffentlichen und privaten Einrichtungen. Dabei kann es allerdings zwischen den Ortsteilen zu Verschiebungen kommen, weil sich der Bedarf aus demografischen Gründen unterschiedlich darstellen kann.

Ein ÖPNV-System aus Straßen- und Schienenverkehrsmitteln, das in funktionaler Aufgabenteilung diesen Raum bedient, muss mit unterschiedlichen und räumlich abgestuften Angeboten reagieren. Die Bedienungskonzepte im ÖPNV müssen dabei gleichzeitig der Forderung nach einer Gleichwertigkeit der Bedienung in den Teilräumen nachkommen.

Um die Qualität des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet bewerten zu können, wurde als Kernkriterium die Bedienungshäufigkeit in Verbindung mit der Erschließungsqualität analysiert. Dabei werden Erreichbarkeiten und Verbindungsqualitäten zunächst nicht weiter betrachtet.

In der Analyse wurden die Bedienungsqualitäten an den Haltestellen im Stadtgebiet nach der Art ihrer Bedienung (Verkehrsmittel) und der Taktfolge (Häufigkeit der Abfahrten) ermittelt und nach fünf Kategorien kartiert. Sie ermöglichen so einen Eindruck der vorhandenen Qualität der ÖPNV-Bedienung in der Hauptverkehrszeit (Tagesverkehr montags bis freitags ca. 6:00 -19:00 Uhr). Endpunkte und Zwischenendpunkte werden wie Durchgangshaltestellen behandelt.

Bzgl. der Entfernung zur Haltestelle wird ein „enger“ und ein „erweiterter“ Einzugsradius definiert. Für die U-Stadtbahn- und SPNV-Haltestellen (S-Bahn, RE und RB) beträgt der Einzugsradius 500 m (bzw. 700 m), für die Bus-, Ost-West-Stadtbahn- und H-Bahnhaltestellen 300 m (bzw. 500 m). Bei denjenigen Haltestellen, die sowohl SPNV- als auch Bus- und Stadtbahnhaltestellen enthalten, wird nur jeweils der größere Einzugsradius dargestellt.

Oftmals überlappen sich die Einzugsgebiete der Haltestellen – aus diesen Gebieten können mehrere Haltestellen erreicht werden, die je nach Fahrtzweck und –ziel unterschiedlich attraktiv sind. Siedlungsbereiche, die im Einzugsbereich mehrerer Haltestellen liegen, werden in der Darstellung allerdings aus Gründen der Systematik nur jeweils einer (i. d. R. der höherwertig bedienten) Haltestelle zugeordnet. Damit kann die tatsächliche Bedienungsqualität für das Einzugsgebiet besser sein als in der grafischen Auswertung dargestellt (s. Abb. 27 Flächenbedienung im ÖPNV, S. 125).

Eine Haltestelle wird in die **Kategorie A** eingestuft, wenn dort entweder

- ein Haltepunkt für U-Stadtbahn oder SPNV (S-Bahn, Regionalbahn oder Regionalexpress) mit mindestens 6 Abfahrten pro Stunde und
- ein Haltepunkt für Ost-West-Stadtbahn oder Bus mit mindestens 12 Abfahrten pro Stunde vorhanden sind

oder

- ein Haltepunkt für U-Stadtbahn mit mindestens 24 Abfahrten pro Stunde vorhanden ist.

Haltestellen der Kategorie A sind besonders attraktive Zugangspunkte zum ÖPNV-Netz; sie weisen besonders hochwertige Schienenangebote sowie ein attraktives kommunales ÖPNV-Angebot zur Naherschließung auf.

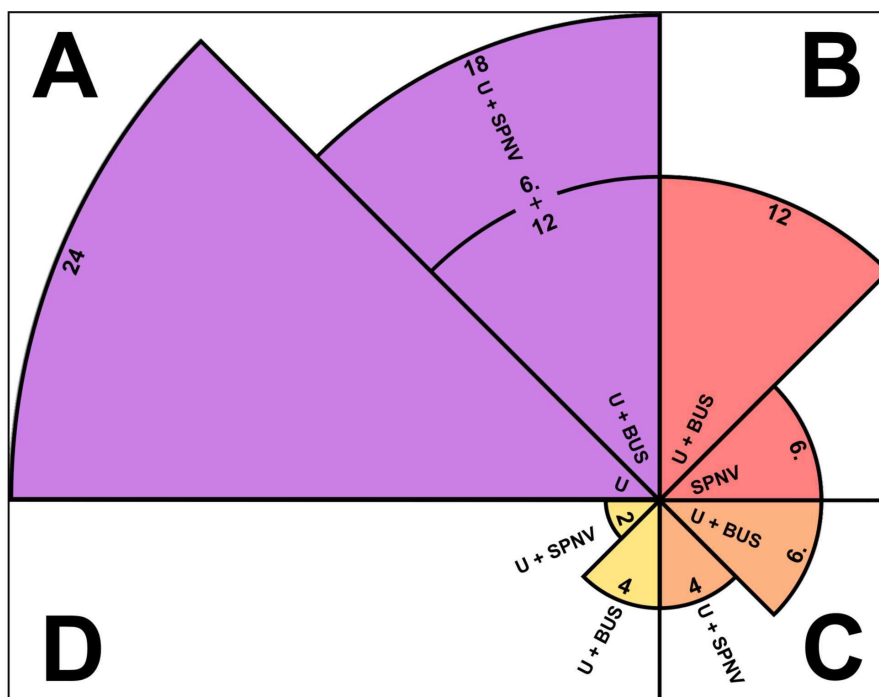
Eine Haltestelle wird in die **Kategorie B** eingestuft, wenn dort entweder

- ein Haltepunkt für den SPNV (S-Bahn, Regionalbahn oder Regionalexpress) mit mindestens 6 Abfahrten pro Stunde

oder

- ein Haltepunkt für U-Stadtbahn, Ost-West-Stadtbahn oder Bus mit mindestens 12 Abfahrten pro Stunde vorhanden ist.

Haltestellen der Kategorie B sind in das Hauptliniennetz eingebunden (kommunales Angebot im 10-Minuten-Grundtakt oder attraktives SPNV-Angebot mindestens dreimal stündlich).



Erläuterung:

U: Stadtbahn (Hochflur-Netz)

Bus Omnibus, Ost-West-Stadtbahn (Stadtbahn [Niederflur-Netz])

SPNV: S-Bahn, Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB)

Die angegebenen Fahrten pro Stunde sind als Mindestanzahl für die entsprechende Kategorie A – D erforderlich.

Die Kategorie E („Grundangebot“/ 1 Fahrt/Stunde) ist hier nicht dargestellt. (S. auch Tab. 38, Seite 123).

Abb. 26 Kategorien der Bedienstungsqualitäten

Eine Haltestelle wird in die **Kategorie C** eingestuft, wenn dort entweder

- ein Haltepunkt für die U-Stadtbahn oder SPNV (S-Bahn, Regionalbahn oder Regionalexpress) mit mindestens 4 Abfahrten pro Stunde

oder

- ein Haltepunkt für die Ost-West-Stadtbahn oder den Bus mit mindestens 6 Abfahrten pro Stunde vorhanden ist.

Die Haltestellen der Kategorie C weisen attraktive Angebote im ÖPNV (mind. 30-Min.-Takt im Schienenverkehr oder mind. 20-Min.-Takt im kommunalen Verkehr) auf, die für wichtigere Zielräume oder verdichtete Siedlungsräume angebracht sind.

Eine Haltestelle wird in die **Kategorie D** eingestuft, wenn dort entweder

- ein Haltepunkt für die Stadtbahn oder SPNV (S-Bahn, Regionalbahn oder Regionalexpress) mit mindestens 2 Abfahrten pro Stunde

oder

- ein Haltepunkt für die Ost-West-Stadtbahn oder den Bus mit mindestens 4 Abfahrten pro Stunde vorhanden ist.

Die Haltestellen der Kategorie D weisen ein über das Grundangebot hinausgehendes ÖPNV-Angebot auf, gekennzeichnet durch einen 30-Minuten-Grundtakt im kommunalen Angebot oder einen Stundentakt im SPNV. Es ist für geschlossene Siedlungsgebiete angemessen i. S. einer ausreichenden Bedienung.

Eine Haltestelle wird in die **Kategorie E** ("Grundangebot") eingestuft, wenn dort ein Haltepunkt für ein Verkehrsmittel mit mindestens einer Abfahrt pro Stunde vorhanden ist und ansonsten die vorgenannten Kriterien nicht erfüllt sind. Dieses Angebot wird in Dortmund in der Regel nur in locker besiedelten Bereichen am Stadtrand vorgehalten.

Eine Zusammenfassung findet sich in der nachfolgenden Tab. 38.

Verkehrsmittel	Kategorie				
	A [Fahrten/h ≥]	B [Fahrten/h ≥]	C [Fahrten/h ≥]	D [Fahrten/h ≥]	E [Fahrten/h ≥]
U-Stadtbahn	24	12	4	2	1
		oder	oder	oder	oder
Bus/Ost-West-Stadtbahn		12	6	4	1
		oder	oder	oder	oder
SPNV		6	4	2	1
	oder				
SPNV + U-Stadtbahn/Ost-West-Stadtbahn/Bus	6 + 12				

Erläuterung:

- U-Stadtbahn: Stadtbahn (Hochflur-Netz)
- Ost-West-Stadtbahn: Stadtbahn (Niederflur-Netz)
- SPNV: S-Bahn, Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB)
- Bus: Omnibus

Tab. 38 Kategorien der Bedienungsqualitäten

Die kartografische Darstellung der Bedienungsqualität (s. Abb. 27, Seite 125) wurde mit den vier Zentrenstufen des Flächennutzungsplans ergänzt. So wird erkennbar, inwieweit Bedienungsangebot und zentralörtliche Struktur miteinander harmonisieren.

7.6.2 Siedlungsstruktur und ÖPNV-Angebot

Die Auswertung der Überlagerung von ÖPNV-Einzugsbereichen, Bedienungshäufigkeiten und Siedlungsflächen ergibt das folgende Bild:

In der **Dortmunder City** laufen die radialen Stadtbahnlinien in den Stationen Stadtgarten, Kampstraße und Reinoldikirche zusammen. Mit der Möglichkeit, mit jeder Linie innerhalb der City jeweils zwei dieser Haltestellen zu erreichen, ist die Innenstadt nicht nur hervorragend erschlossen (weitgehend in Kategorie A), sondern auch optimal an den Citykern angebunden. Die Bedienung jeder Stadtbahnlinie im 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ), die sich auf vielen Innenstadtabschnitten nochmals überlagern, führt zu einem sehr hochwertigen Angebot.

Auch in den neun äußeren **Stadtbezirkszentren**, die in Ergänzung zur City als Mittelzentren die Versorgungsfunktion für den jeweiligen Stadtbezirk wahrnehmen, liegen ausgedehnte Flächen mit einer Erschließung der Kategorie A. Sie sind damit ebenfalls hervorragend in das ÖPNV-Netz eingebunden. Im Stadtbezirk Brackel, das durch eine band-

förmige Siedlungsstruktur entlang des Hellwegs gekennzeichnet ist, herrscht die Kategorie B vor; dies wird jedoch allein durch die Darstellungsweise einer rein haltestellenbezogenen Betrachtung verursacht, die überlagerte Einzugsbereiche nicht berücksichtigt. Durch die Erschließung mit der Stadtbahn (U43) in der Hellwegachse einerseits und der S-Bahn-Linie S4 am südlichen Siedlungsrand andererseits ist dieser Stadtbezirk tatsächlich nicht nur punktuell im Zentrum, sondern über weite Bereiche hinweg ebenfalls hervorragend erreichbar.

Ortsteilzentren haben als Siedlungsschwerpunkte dritter Ordnung in der Dortmunder Zentrenhierarchie grundzentrale Bedeutung und Versorgungsfunktionen für den jeweiligen Ortsteil. Eine Einbindung dieser Zentren in das ÖPNV-Netz ist für ihre Funktionsfähigkeit notwendig, wobei der Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit im kommunalen Netz liegt. Von den 26 Ortsteilzentren weisen mehr als 80 % Halte öffentlicher Verkehrsmittel der Kategorie A und B auf; die verbleibenden vier (Holzen, Lichtendorf, Sölde und Husen) gehören der Kategorie C an. Damit ist für alle Ortsteilzentren im Stadtgebiet ein angemessen attraktives ÖPNV-Angebot vorhanden.

Die **Quartiersversorgungszentren** besitzen als vierte und kleinste Zentrenkategorie keine Zielaussage für die generelle Siedlungsentwicklung. Sie haben lediglich eine Nahversorgungsfunktion und, da sie vielfach fußläufig erreichbar sind, nur geringe ÖPNV-Relevanz. Auch diese weisen jedoch in Dortmund eine gute ÖPNV-Bedienung auf: 26 von 33 Nahversorgungszentren, das sind knapp 80 %, liegen an Haltestellen der Kategorie A oder B, weitere 15% (5 Quartiersversorgungszentren), an Halten der Kategorie C. Von den beiden Zentren, bei denen das Angebot in Kategorie D eingeordnet wurde (Großholthausen und Kirchderne), ist bei letzterem erneut auf das Problem der Analyse-systematik zu verweisen. So liegt das Zentrum im überlappenden Einzugsbereich einer Stadtbahnhaltestelle im 10-Minuten-Takt sowie einer Bushaltestelle mit vier Abfahrten pro Stunde und Richtung.

Insgesamt zeigt sich, dass die Siedlungsschwerpunkte aller Kategorien mit einem ÖPNV-Angebot ausgestattet sind, das von einer hohen Bedienungsdichte geprägt ist. Knapp 90 % der 36 Siedlungsschwerpunkte verfügen über eine Anbindung bzw. Erschließung der Kategorie A oder B, d.h. dass hier in jeder Stunde mindestens 12 Stadtbahnen oder Busse bzw. 6 S- oder Regionalbahnen verkehren. Selbst die Quartiersversorgungszentren als kleinste Zentrenkategorie mit Nahversorgungsfunktion sind durchweg erschlossen und weisen eine mindestens angemessene Anbindungsqualität auf.

Darüber hinaus ist das gesamte Stadtgebiet mit einer dichten öffentlichen Nahverkehrsbedienung abgedeckt. Nur für einige wenige Bereiche mit insgesamt 4,75 km² (= 1,7 % des Stadtgebietes) wird aus verschiedenen Gründen kein Angebot vorgehalten. Es handelt sich um unbewohnte Gebiete oder Bereiche, in denen für wenige Bewohner eine Haltestelle geringfügig weiter entfernt als die hier normierte Gehwegentfernung liegt.

7.6.3 Bewertung und Handlungsbedarf

Die Darstellung der Liniennetze, Haltestellenlagen und Taktfolgen der verschiedenen, sich überlagernden Verkehrsträger RegionalBahn, S-Bahn, Stadtbahn und Bus zeigt, dass das Stadtgebiet von Dortmund sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient wird. 98 % des gesamten Stadtgebietes liegen in den Einzugsbereichen der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – auch gering besiedelte oder genutzte Bereiche. Bereiche und Zentren mit höherer Bedeutung werden dem Bedarf entsprechend häufiger und dichter bedient als periphere Teilräume mit geringerer Nutzungsdichte.

Nicht abzuleiten aus dieser Darstellung sind Aussagen zur Linienwegplanung, zu Direktverbindungen oder Verknüpfungsnotwendigkeiten. Auch Folgerungen zu Einsatz und Weiterentwicklung der unterschiedlichen Verkehrsträger, zu Optimierungsmöglichkeiten von Verbindungen oder zu Reisezeitverkürzungen lassen sich auf der Grundlage dieser

Darstellung nicht treffen. Diese sind anderen, fallweise anstehenden Untersuchungen vorbehalten. Allerdings bestätigen die Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren den derzeit erreichten sehr hohen Standard.

Die grundsätzlich hohe Qualität des Angebotes zeigt sich in der hochwertigen Erschließung und Anbindung der unterschiedlichen dezentralen Zentren untereinander und an die Innenstadt. So sind alle Stadtbezirkszentren an das Schienennetz angebunden und damit umsteigefrei, in dichtem Takt und mit hoher Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit mit der City verbunden; das kommunale Netz der Durchmesserlinien im Stadtbahnbereich schafft darüber hinaus zahlreiche weitere Direktverbindungen und vernetzt die Stadtbezirke mit geringen Umsteigewiderständen untereinander. Darüber hinaus stellen die Hauptbuslinien zusätzliche direkte Verbindungen zwischen den Stadtbezirken her.

Das ÖPNV-Netz leistet somit einen positiven Beitrag zur Stärkung der zentralörtlichen Struktur und zur Sicherung der Mobilität der Bevölkerung. Aus dieser Analyse heraus ergibt sich nicht zwangsläufig die Notwendigkeit grundsätzliche Planungen zur Verdichtung der Netze, der Haltestellenabstände und der Fahrplankonzepte vorzunehmen. Davon unbenommen ist die Prüfung, ob im Einzelfall Streckenergänzungen vorgenommen werden.

Das hohe Niveau zu erhalten, setzt allerdings einen regelmäßigen Abgleich der Entwicklungen von Raumstruktur und Angeboten des ÖPNV voraus.

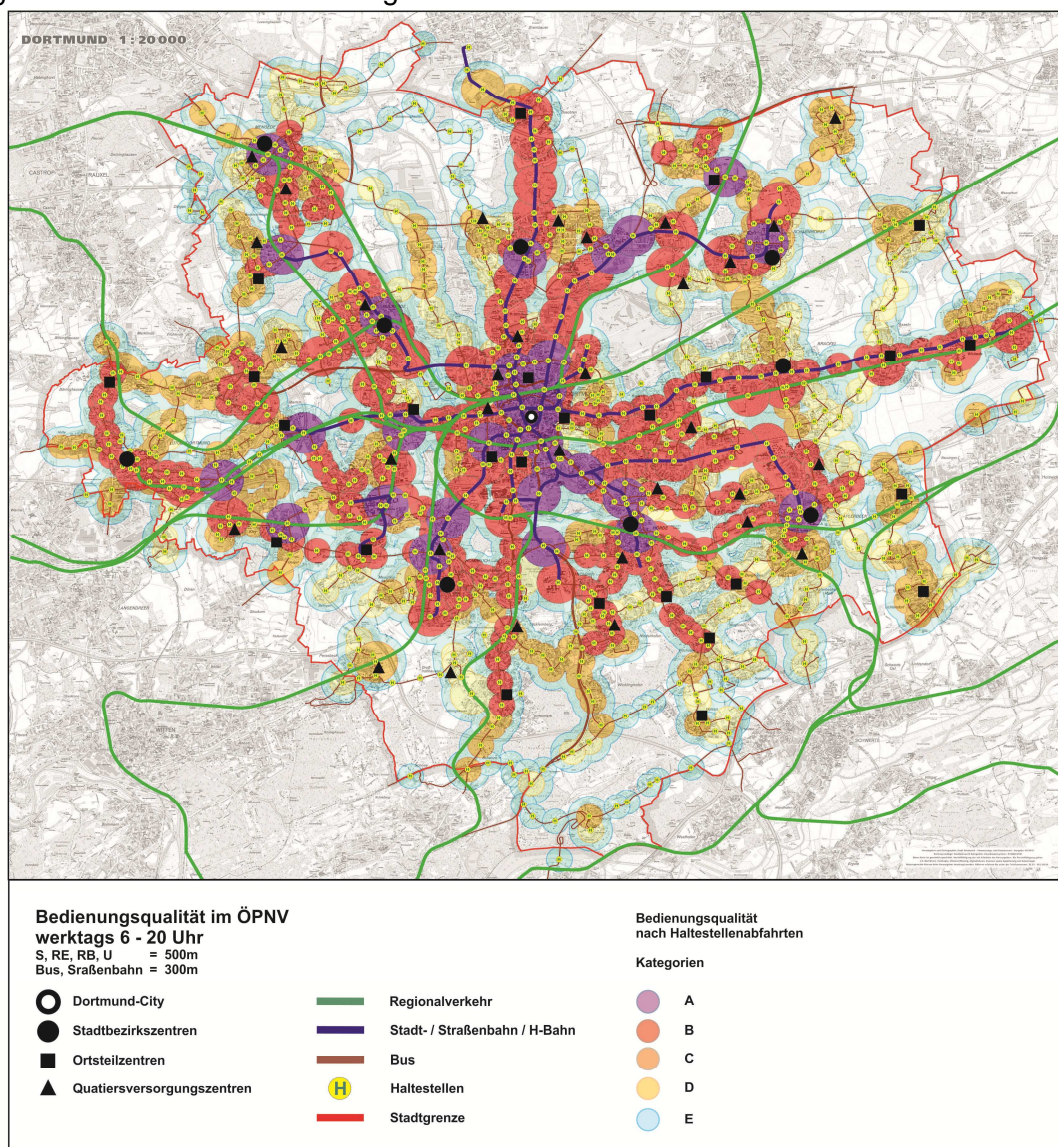


Abb. 27 Flächenbedienung im ÖPNV

Eine weitere Ausdehnung des betrieblichen Angebots wäre derzeit unverhältnismäßig. Die hohe Zufriedenheit der Dortmunder Bevölkerung mit der Angebotsdichte wird durch die bisher durchgeführten Befragungen und Beteiligungsverfahren bestätigt.

7.7 Kundenzufriedenheit

Im Laufe des Beteiligungsprozesses bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans fand eine rege Diskussion über Angebot und Qualität des ÖPNV statt. Kritik und Anregungen, Einschätzungen und Meinungen haben sich in mehr als 300 Einwänden und Beschwerden, Empfehlungen und Wünschen niedergeschlagen. Daraus lässt sich bereits ein Teil der Verbesserungsvorschläge und Handlungsempfehlungen ableiten.

Ein umfassenderes Bild davon, welche Wertschätzung die Kunden dem ÖPNV-System entgegenbringen, spiegeln Befragungen wider. Für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind diese als Teil des Marketings unerlässlich.

Sowohl DSW21 als auch der VRR lassen deshalb in regelmäßiger Folge Meinungsumfragen zur empfundenen Qualität der ÖPNV-Dienstleistung bei ihren Fahrgästen durchführen.

7.7.1 VRR

Der VRR befragt unter der Bezeichnung Kundenbarometer im Rahmen seiner Marktforschungsaktivitäten alle 2 Jahre seine Kunden ab 16 Jahren, die mindestens einmal im Jahr den ÖPNV genutzt haben, nach ihrer subjektiven Bewertung von Angebot und Qualität des ÖPNV in 31 Kategorien. Die letzte Erhebung aus dem Jahr 2010 umfasste 10.215 auswertbare Interviews⁸⁴. Die Kundenbefragungen führten zu folgendem Ergebnis:

„Im VRR waren die Globalzufriedenheitswerte bei den Messungen der letzten 8 Jahre mit Werten > 3 leicht unterdurchschnittlich gegenüber dem Branchenschnitt (2,85). Während eine Reihe von Aspekten in der Zufriedenheitseinschätzung variieren – so z.B. wichtige Aspekte wie Kundeninformation, Fahrkartensortiment, Sicherheitsempfinden –, beurteilten die Befragten die Aspekte Preis-Leistungs-Verhältnis, Verbindungsqualität und Anschlussgüte kontinuierlich als deutlich verbesserungswürdig.

Dies ist für die Branche durchaus nicht untypisch, gibt aber dennoch Anlass, hier besser zu werden. Dass dies gelingen kann, zeigen die sog. linienspezifischen Zufriedenheitsmessungen, die der VRR selbst initiiert: Im Tenor lässt sich sagen, dass die von Kunden rückgemeldete Qualität im SPNV bei den Linien, die im Wettbewerb ausgeschrieben wurden, signifikant besser beurteilt wird, als bei denen, die noch im Rahmen des Großvertrages mit DB Regio bedient werden.“⁸⁵

Generell verdeutlicht das Kundenbarometer auch, dass Fahrgäste, die häufig mit Bus und Bahn fahren, das Angebot und den Service des VRR deutlich besser bewerten als die Gelegenheitskunden.

Außerdem sind nach dieser Befragung Stadtbahnnutzer zufriedener als die Fahrgäste, die mit Nahverkehrszügen oder S-Bahnen unterwegs sind.

⁸⁴ TNS Infratest im Auftrag von KCM Kompetenzzentrum Marketing NRW, Köln „NRW-Kundenbarometer 2010“ Bielefeld, März 2011 unter: http://www.kcm-nrw.de/download/kcm/4_0_kcm_NRW-Kundenbarometer_2010.pdf

⁸⁵ VRR AöR Beschlussvorlage M/III/2012/0337 vom 30.05.2012 „Mittelfristige Marketingplanung“

7.7.2 DSW21

Auch DSW21 lässt im Rahmen des Kundenbarometers regelmäßig die Meinung der Dortmunder Bus- und Bahnkunden durch ein Meinungsforschungsinstitut erfragen. Alljährlich wird die Zufriedenheit der Kunden mit der Qualität des Nahverkehrs in einer bundesweiten Erhebung nach dem gleichen Erhebungsmuster wie im VRR überprüft. Die jüngste Umfrage⁸⁶ stammt aus dem Jahr 2012.

Von Mitte April bis Ende Mai 2012 wurden im Rahmen dieser Umfrage wiederum 250 Kunden von DSW21 befragt. Die Teilnehmer konnten sowohl ihre Globalzufriedenheit mit dem Nahverkehr als auch 32 einzelne Leistungsmerkmale auf einer Skala von 1 (vollkommen zufrieden) bis 5 (unzufrieden) bewerten.

Das Ergebnis der jetzt vorliegenden Auswertung lautet:

Die Globalzufriedenheit der DSW21-Kunden mit einem Wert von 2,62 liegt weiterhin auf einem hohen Niveau und deutlich über dem bundesweiten Branchendurchschnitt von 2,91. Der Spitzenwert der Globalzufriedenheit liegt bei 2,26 und wurde von den Stadtwerken Münster erreicht.

Auch bei den abgefragten 32 Einzelkriterien ist die Tendenz bei DSW21 in vielen Fällen steigend. Bestnoten gab es für wichtige Leistungsmerkmale wie »Schnelligkeit der Beförderung«, für den tns infratest in Dortmund einen Wert von 2,44 ermittelte, und für das »Linien- und Streckennetz« (2,54). Erstmals abgefragt wurde die Zufriedenheit mit der persönlichen Beratung in den KundenCentern. Hier rangiert DSW21 mit einem Wert von 2,45 auf Platz 2 aller beteiligten (39) Verkehrsunternehmen. Bei der telefonischen Auskunft gaben die befragten Kunden die Bestnote unter allen Verkehrsunternehmen mit der Note 2,44.

Wie in den vergangenen Jahren lagen die DSW21-Werte für bundesweit »traditionell« eher negativ beurteilte Merkmale wie

- Preis-Leistungs-Verhältnis: 3,39 (Branchendurchschnitt: 3,61)
- Sicherheit an Haltestellen/abends: 3,33 (Branchendurchschnitt: 3,50)
- Tarifsystem: 3,39 (Branchendurchschnitt: 3,50)

statistisch unverändert über dem Durchschnitt.

7.8 Ausreichende Verkehrsbedienung

Die Stadt Dortmund ist gem. § 8 PBefG als Aufgabenträgerin des ÖPNV für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Die Stadt hat dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan zu definieren (s. a. Kap. 2.1).

Der Begriff einer „ausreichenden Bedienung“ ist nicht gesetzlich definiert.

Letztendlich überlässt das PBefG dem Aufgabenträger, seinen Anspruch an eine ausreichende Bedienung festzulegen.

⁸⁶ TNSInfratest GmbH München: Das ÖPNV-Kundenbarometer 2012.

Das heutige im Stadtgebiet erbrachte Angebot erfüllt in Qualität und Quantität die Anforderungen einer "ausreichenden Verkehrsbedienung". Es ist daher in dieser Form als bedarfsgerecht anzusehen und bildet den nach derzeitigem Stand zu definierenden Mindeststandard als Grundlage für die Betrauung der das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen.

Abweichungen und Änderungen von diesem ÖPNV-Angebot können im Einzelfall erforderlich werden,

- soweit dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist oder
- wenn dies aufgrund der von der Unternehmensleitung der bedienenden Unternehmen nicht zu beeinflussenden unvorhergesehenen Kosten (wie etwa bei Naturkatastrophen, staatlichen Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw.) notwendig ist oder
- wenn dies aufgrund des Übergangs von Betriebsleistungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf andere Unternehmen erforderlich ist und
- wenn die zusätzlichen veränderten Mindeststandards der Betrauungen unter Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers ohne Gegenleistung übernommen werden können,
- oder die Umsetzung der Maßnahme unter Berücksichtigung des eigenen wirtschaftlichen Interesses des Betreibers nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung erfolgen kann und der Aufgabenträger dem Betreiber zur Umsetzung einer Ausgleichsleistung nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie des VRR gewährt.

Daher behält sich der Aufgabenträger vor, in den o. g. Fällen das bedienende Verkehrsunternehmen zusätzlich zu den konkret beschriebenen Anforderungen auf der Basis einer bestehenden Betrauung mit zusätzlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Veränderungen bestehender gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in einem Umfang von bis zu 3 % Leistungsvolumen je Baustein und Betriebszweig zu betrauen, wenn dies entweder

- a) im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist oder
- b) aufgrund zusätzlicher Kosten, die von der Unternehmensleitung nicht zu beeinflussen und unvorhergesehen sind (wie etwa bei Naturkatastrophen, staatlichen Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw.) notwendig ist.

Eine Betrauung gem. Buchstabe b) steht unter dem aufschiebenden Vorbehalt einer entsprechenden Ergänzung der Finanzierungsrichtlinie.

Die geplante Weiterentwicklung des Angebots nimmt dagegen den derzeitigen Zustand auf und berücksichtigt sich in der Zukunft verändernde Anforderungen auf Nachfrageseite, verfolgt die politischen Zielsetzungen für die Rolle des ÖPNV in Dortmund sowie die wirtschaftlichen Möglichkeiten bei deren Ausgestaltung.

8 Zielkonzept - Aufgaben und Ableitung von Maßnahmen

Es gehört zu den **gesetzlichen Aufgaben der Stadt Dortmund als Aufgabenträgerin**, ÖPNV-Leistungen im Sinne der Daseinsvorsorge ausreichend und flächendeckend und für alle Nutzergruppen zugänglich vorzuhalten.

Darüber hinausgehend ist es das Ziel der Stadt, mit der städtischen Verkehrsplanung die Verkehrsunternehmen bei der attraktiven Ausgestaltung des ÖPNV so zu unterstützen, dass

- eine möglichst hohe Nachfrage generiert wird,
- eine hohe Zufriedenheit bei den Bürgern mit Umfang und Qualität der Verkehrsdienstleistung sicher gestellt ist sowie
- durch eigene städtische Maßnahmen eine möglichst weit reichende Entlastung der Stadt und deren Bewohner vom MIV und dessen negativen Folgen bewirkt und
- somit ein maximaler Beitrag zur positiven Lebensqualität in der Stadt geleistet wird.

Dabei ist es **Voraussetzung**, die Rahmenbedingungen dahingehend zu optimieren, dass die ÖPNV-Leistungen und -Investitionen so wirtschaftlich wie möglich erbracht werden können.

Der Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument ist so ausgestaltet, dass er die oben aufgeführten Ziele festschreibt, inhaltlich fortentwickelt und eine bedarfsgerechte Aktualisierung des Angebots ermöglicht.

8.1 Grundsätze

8.1.1 Angebote weiter entwickeln

Die allgemeine sozioökonomische Entwicklung, wie sie in Kapitel 5 dargestellt ist, kann ohne planerische Eingriffe Rückgänge in der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zur Folge haben. Partielle Anpassungsprozesse im Angebot (Schrumpfungen) können diese Wirkungen weiter verstärken.

Mit gezielter integrierter Planung und qualitätsorientierter Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote kann dieser Trend allerdings auch abgeschwächt und sogar umgekehrt werden. So erscheint es möglich, den demographischen Wandel positiv zu nutzen, um die Qualität der Angebote durch den Abbau von Barrieren und Optimierung von Vernetzungen gezielt zu steigern und so den veränderten Erwartungen anzupassen.

In den nächsten Jahren soll deshalb der beschrittene Weg einer kontinuierlichen, am Bedarf und den erreichbaren Nachfragepotenzialen orientierten Weiterentwicklung der Angebotsqualität weiter beschritten werden. Dabei bleibt es das Ziel, konsequent den hohen Modal Split des ÖPNV mindestens zu halten und möglichst noch zu erhöhen.

8.1.2 Hohes Niveau sichern

Das ÖPNV-System Dortmund hat durch den permanenten finanziellen Einsatz von Stadt und Verkehrsunternehmen sowie eine hohe Förderung von Land und Bund ein hervorragendes Qualitätsniveau erreicht, das sich auf alle Bereiche von Technik, Transport, Fahrgastbedienung und Information bezieht. Es wird angestrebt, dieses Niveau auch in Zukunft durch die Bereitstellung der erforderlichen Unterhaltungs- und Instandsetzungs-

mittel zu sichern. Bei den Fördergebern ist auch weiterhin auf die Schaffung entsprechender Fördertatbestände und die Einstellung von Haushaltsmitteln zu drängen. Die Infrastrukturverantwortlichen haben durch den Aufbau eines Instandhaltungs- und Erneuerungs-Managementsystems diesen Prozess planvoll und zielgerichtet zu organisieren.

8.1.3 Bestand erhalten – vorhandenes Netz behutsam erweitern

Ein ÖPNV-System muss sich mit der Stadtentwicklung, den Mobilitätsbedürfnissen und der Nachfrage verändern. Die entsprechenden Perspektiven für die nächsten Jahre sind in Dortmund in den angesprochenen Planwerken (Flächennutzungsplan s. Kap. 4.1, Masterplan Mobilität s. Kap. 4.2, Stadtbahnentwicklungskonzept s. Kap. 4.3) beschrieben und die hieraus resultierenden Maßnahmen beschlossen. Allerdings sollte die bzgl. jeder Maßnahme vorzunehmende Bewertung nach standardisiertem Verfahren sowie die zugehörige betriebswirtschaftliche Folgekostenrechnung möglichst im jeweiligen Einzelfall zu einem positiven Ergebnis führen, bevor eine Maßnahme begonnen werden kann. Angesichts der Aufteilung begrenzter finanzieller Mittel für Investitionen der Eigentümer haben Ausgaben in den Erhalt des vorhandenen Netzes Vorrang vor Aus- und Neubau.

8.1.4 Beschlüsse umsetzen, Anregungen aufgreifen

Das Maßnahmenkonzept (s. Kap. 8.3) übernimmt zum Einen die in Investitions- und Handlungsprogrammen der Stadt, von DSW21 und des VRR beschlossenen Bauvorhaben und betrieblichen Angebote. Zum Anderen werden konkretisierte Planungen, die die Entscheidungsreife noch nicht erreicht haben, dargestellt sowie Entwicklungsabsichten und Perspektiven beschrieben, die voraussichtlich erst nach der Laufzeit dieses NVP konkretisiert werden können und nur unter ganz besonders vorteilhaft verlaufenden Entwicklungen der finanziellen und personellen Ressourcen vorgezogen werden können. Für einige Maßnahmen sind zusätzliche verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Untersuchungen durchzuführen, die im Rahmen dieses NVP nicht zum Abschluss gebracht werden können.

8.1.5 Nahverkehrsplan in Teilen fortschreiben

Der Nahverkehrsplan hat eine Entwicklungsperspektive von mindestens 5 Jahren. Gleichwohl können neue gesellschaftliche, kulturelle, städtebauliche oder wirtschaftliche Entwicklungen Maßnahmen im ÖPNV erforderlich machen, die der NVP aus heutiger Sicht noch nicht enthalten kann. In diesem Falle ist eine Fortschreibung des gesamten NVP nicht erforderlich. Wie seinerzeit bei der Einführung des Busnetz2000 kann der NVP in Teilen fortgeschrieben werden, ohne dass es dazu eines neuen Aufstellungsverfahrens für den gesamten NVP bedürfte.

8.2 Ziele und Aufgaben zur Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes

8.2.1 Ziele

Die Bereitstellung einer ausreichenden, flächendeckenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Umfang und Qualität bestimmt der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan als übergeordnetem Steuerungsinstrument. Darin soll ein qualitativ hochwertiges Angebot gestaltet werden, das die erwartete Nachfrageentwicklung berücksichtigt und das Nachfrage-

potenzial weitestgehend ausschöpft. Gleichzeitig muss es den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit bieten, ihre Dienstleistungen wirtschaftlich zu erbringen.

Oberziel 1 - Raumstruktur

Es ist das Ziel der Nahverkehrsplanung, das ÖPNV-Angebot darauf auszurichten, die multizentrische Raumstruktur in Dortmund weiterhin zu stärken. Damit trägt der ÖPNV zur ‚Stadt der kurzen Wege‘, zur Förderung der Attraktivität und Funktionalität des Siedlungsraumes sowie zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität bei.

Der Nahverkehrsplan hat dabei im Einzelnen die Aufgabe,

- a) die Erreichbarkeit innerhalb des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes zu gewährleisten und sowohl in den Teilräumen, als auch zwischen den Zentren eine angemessene Bedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV sicherzustellen;
- b) auf die vorhandenen und analysierten Mobilitätsbedürfnisse durch ein räumlich und zeitlich abgestuftes Angebot differenzierter Fahrtenfolgen, hoher Reisegeschwindigkeiten und minimierter Umsteigezwänge einzugehen;
- c) unterschiedliche Aktivitäten benachbarter Aufgabenträger zu Gunsten eines lückenlosen ÖPNV-Angebotes zu integrieren bzw. zu harmonisieren.

Oberziel 2 - Umwelt

Es ist das Ziel der Nahverkehrsplanung, die vorhandenen Potenziale für eine nachhaltige Mobilität im Stadtgebiet aufzuzeigen und für den ÖPNV zu nutzen. Fahrzeuge und Anlagen sind regelmäßig an die Entwicklung der technischen Standards anzupassen.

Der Nahverkehrsplan legt dazu im Einzelnen Maßnahmen fest, die geeignet sind,

- a) den ÖPNV-Nutzern eine attraktive und umweltschonende Alternative zum Individualverkehr zu bieten und damit den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen, die Stadt und deren Bewohner vom MIV und dessen negativen Folgen zu entlasten und somit einen maximalen Beitrag zu einer hohen Lebensqualität in der Stadt zu leisten;
- b) eine optimale Verknüpfung der ÖPNV-Teilsysteme (SPNV, Stadtbahn, H-Bahn, Bus) zu gewährleisten;
- c) die Zuführung zu den ÖPNV-Systemen mit privaten Verkehrsmitteln (Zubringern) über B+R- und P+R-Anlagen zu erleichtern;
- d) den umweltverträglichen Betrieb der Personenbeförderung durch dazu geeignete Fahrzeuge und Anlagen bei den Verkehrsunternehmen zu fördern.

Oberziel 3 - Sozialer Ausgleich

Die Aufgabe der Daseinsvorsorge umfasst die Bereitstellung von Dienstleistungen, die für das Funktionieren einer modernen Stadtgesellschaft wesentlich sind. Die Stadt Dortmund hat deshalb gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit Verkehrsdienstleistungen anzubieten, die die Einwohner in die Lage versetzen, ihre wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Angelegenheiten wahrzunehmen bzw. zu erfüllen.

Die im Nahverkehrsplan beschriebenen Angebote haben dabei im Einzelnen zum Ziel,

- a) allen Bevölkerungsgruppen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben durch ein kosten- und bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot zu ermöglichen, das ihnen gewährleistet, ihre Ziele mit einer angemessenen ÖPNV-Bedienung zu erreichen;

- b) möglichst allen Personen ungeachtet ihrer körperlichen Situation, ihres Geschlechtes und ihres Alters den Zugang und die Teilnahme am ÖPNV-System zu ermöglichen;
- c) den ÖPNV so attraktiv auszugestalten, dass eine deutliche Zufriedenheit bei den Bürgern mit Umfang und Qualität der Verkehrsdienstleistung erreicht wird, die sich wiederum in einer möglichst hohen Nachfrage widerspiegelt.

Oberziel 4 - Wirtschaftlichkeit

Das als „ausreichende Verkehrsbedienung“ definierte Verkehrsangebot muss über die eigenwirtschaftlich zu erbringenden Leistungen hinaus auch für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen finanzierbar bleiben. Parallel dazu müssen die Rahmenbedingungen dahingehend optimiert werden, dass die ÖPNV-Leistungen und Investitionen so wirtschaftlich wie möglich erbracht werden können, damit der Betrieb ohne zusätzliche Belastung für den städtischen Haushalt und betroffenen Verkehrsunternehmen dauerhaft finanzierbar bleibt. Dazu gehört auch, dass neue Siedlungsgebiete vorzugsweise entlang von vorhandenen ÖPNV-Achsen entwickelt werden.

Der Nahverkehrsplan hat dabei im Einzelnen zum Ziel,

- a) die für einen rechtssicheren Rahmenplan notwendigen Aussagen hinsichtlich eines angemessenen und wirtschaftlichen Angebotes für Dortmund zu treffen;
- b) als Beurteilungsgrundlage für die künftige Finanzierung des ÖPNV und die Vergabe von Zuschüssen zu dienen;
- c) in den Zielformulierungen die einzelnen Grundsätze einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ (siehe Kap. 2.4 und 7.8) zu beschreiben;
- d) die strategische Ausrichtung der ÖPNV-Angebotsplanung mit den Ansätzen und Erfordernissen der Finanzierungsplanung zu harmonisieren;
- e) die Nachfrage der Bevölkerung nach öffentlichen Verkehrsangeboten möglichst effizient und kostengünstig zu befriedigen.

Vor diesem Hintergrund sollen vier Einzelziele konkretisiert und daraus die erforderlichen Planungsaufgaben und Handlungserfordernisse abgeleitet werden:

Einzelziel 1: Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur

Nicht nur aufgrund der zeitlichen Verpflichtung durch das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG), sondern aufgrund der berechtigten Forderungen der Behindertenverbände, der Folgen des demografischen Wandels und der gestiegenen Ansprüche soll der ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 weitgehend barrierefrei genutzt werden können. Alle Haltestellen sollen bis dahin möglichst barrierefrei ausgebaut sein. Mit dieser Maßnahme werden auch die Ansprüche anderer, weiterer Nutzergruppen erfüllt, insbesondere der älteren Menschen und der Fahrgäste mit Kinderwagen.

Einzelziel 2: Konzeptionelle Weiterentwicklung der Fahrzeugflotten

Bis zum 1. Januar 2022 sollen auch alle Fahrzeuge die Voraussetzungen für einen barrierefreien Zugang und die barrierefreie Nutzung für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Personen erfüllen. Deshalb sollen alle eingesetzten Fahrzeuge die neuen Ansprüche nicht nur im Einstiegsbereich berücksichtigen. Mehrzweckbereiche und Fahrgastinformationen sollen barrierefrei und seniorengerecht gestaltet werden. Die Kapazi-

tätsbemessung erfolgt wie heute gemäß den VDV-Richtwerten. Die Fahrzeugflotte soll einen flexiblen, nachfragegerechten Fahrzeugeinsatz ermöglichen und eine ausreichende Betriebs- und Werkstattreserve aufweisen.

Einzelziel 3: Qualität der Angebote sichern und verbessern

Zur Messung und Bewertung der Leistungen der Verkehrsunternehmen soll dauerhaft ein Qualitätsmanagementsystem angewendet werden, mit regelmäßigen Messungen leistungsbezogener Qualitäten (Evaluation), insbesondere Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Fahrdurchführung sowie angebotsbezogener Qualitätsmerkmale, wie z. B. räumlich/zeitliche Angebotsverfügbarkeit, Angebotsdichte u. ä..

Mittel zur Verbesserung der ÖPNV-Qualität sind:

- Optimierung der räumlichen und zeitlichen Angebotsverfügbarkeit mit möglichst attraktiven Fahrtenfolgen, hohen Reisegeschwindigkeiten und einer Minimierung der Umsteigevorgänge unter besonderer Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Zielgruppen;
- bedarfsgerechte Ausweitung definierter Anschlüsse und garantierter Anschlussrelationen;
- Einhaltung angemessener Auslastungskennwerte durch bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazitäten, u. a. Beförderungsgarantie auch in der Spitze, Sitzplatzgarantie außerhalb der Verkehrsspitzen;
- Vorhalten kundenfreundlicher, sauberer, funktionsfähiger Haltestellen mit barrierefreien Informationen.

Näheres zum Qualitätsmanagementsystem ist in Kap. 9 dargestellt.

Einzelziel 4: Angebot nachfrageorientiert und effizient gestalten

- Für die erwartete Veränderung der Nachfrage ist ein passendes Angebot zu entwickeln, das dieser gerecht wird und vorhandene Potenziale optimal ausschöpft. Die Weiterentwicklung der Betriebsleistungen orientiert sich an der Entwicklung der Nachfrage, mit möglichst geringem zeitlichen Vor- bzw. Nachlauf.
- Das Haltestellen- und Liniennetz wird dem Bedarf entsprechend weiterentwickelt.
- Das Verhältnis von Fahrgastnachfrage und Nutzbetriebsleistung soll mittelfristig mindestens konstant bleiben, um die Wirtschaftlichkeit des Angebots zu gewährleisten.
- Die Auslastung der Angebote soll regelmäßig überprüft und trotz demographischer Veränderungen mittelfristig beibehalten werden, indem die Betriebsleistung bei Bedarf entsprechend angepasst wird.

8.2.2 Planungsaufgaben und Handlungserfordernisse für Stadt Dortmund und die Verkehrsunternehmen

Nahverkehrsplanung als Instrument einer integrativen, gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung ist eingebettet in die Stadt- und Stadtentwicklungsplanung. Um gleichzeitig die betrieblichen und wirtschaftlichen Interessen der beauftragten Verkehrsunternehmen zu wahren, erfordert die Umsetzung der Ziele für die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV und die Durchführung des folgenden Maßnahmenprogramms (s. Kap. 11) einen kooperativen und effizienten Abstimmungs- und Arbeitsprozess zwischen

der Stadt Dortmund als Aufgabenträgerin und den Verkehrsunternehmen, die das Stadtgebiet bedienen.

Für die gesellschaftliche und politische Legitimation der Planung ist die Zustimmung der Mehrheit der betroffenen Bürger und letztlich der Beschluss des Rates der Stadt Dortmund erforderlich. Damit sich die Öffentlichkeit in Entscheidungsprozesse einbringen und eine Vorstellung von den künftigen Vorhaben und deren Auswirkungen entwickeln kann, wird sie von den Verkehrsunternehmen und den fachlich zuständigen Bereichen der Verwaltung über die Inhalte der Planung informiert und beraten. Umgekehrt müssen die vorgebrachten Anregungen und Bedenken der Bürger zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Planung sowie zur Verminderung negativer Auswirkungen in die Pläne einfließen.

Neben konkreten Planungs- und Bauaufgaben sind von den Planungsbeteiligten Bewertungen und Stellungnahmen zu ÖPNV-relevanten Planungen – insbesondere Verkehrs- und Mobilitätskonzepten – und der räumlichen Planung zu erarbeiten sowie der Dialog mit Aufgabenträgern, Politik sowie weiteren Interessenvertretungen zu führen.

Aus diesem Ansatz heraus und auf der Grundlage der zuvor formulierten Ziele werden die folgenden Aufgabenpakete abgeleitet:

Aufgabe 1: Herstellung der barrierefreien Haltestelleninfrastruktur

Der konkrete Ausbauumfang, die Formulierung entsprechender Ausbauprogramme, Finanzierungs- und Umsetzungskonzepte sowie die Entwicklung eines Zeit-Maßnahmenplans sind zwischen Aufgabenträgerin und Verkehrsunternehmen nach Einleitung des Planungsprozesses zügig zu erarbeiten und abzustimmen. Das behindertenpolitische Netzwerk ist an dem Prozess zu beteiligen.

Aufgabe 2: Aufstellung eines Fahrzeugbeschaffungsprogramms

Grundlage für die Aufstellung von Fahrzeugkonzepten, insbesondere die Beantwortung von Kapazitätsfragen ist die Kenntnis über die zukünftige Verkehrsentwicklung und die raum-zeitlichen Mobilitätsbedürfnisse auf der Basis belastbarer Prognosedaten. Das bedienende Verkehrsunternehmen stellt geeignete Betriebskonzepte einschließlich der zugehörigen Finanzierungs-, Zeit- und Maßnahmenpläne auf, die es dem Aufgabenträger auf Wunsch zur Verfügung stellt. Die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen übernehmen diese Aufgaben im eigenen Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich und stimmen die Ergebnisse mit dem Aufgabenträger Stadt Dortmund ab.

Aufgabe 3: Laufende Verbesserung der Angebotsqualität, Einführung eines Qualitätsmanagementsystems

Für die weitere Entwicklung und Stärkung des ÖPNV-Systems sollen Potenziale gefunden und im Hinblick auf ihren Umfang und Nutzen geprüft werden. Chancen werden in einem veränderten Verkehrsmiteinsatz, z.B. durch die Erweiterung des Stadtbahnnetzes, Veränderungen des Busverkehrssystems, Verlängerungen der H-Bahn oder dem weiteren Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme gesehen. In diese Prüfung werden auch Entwicklungsmöglichkeiten multimodaler Verknüpfungen, wie B+R, Autoteilen u. a. einbezogen.

Zur Optimierung der Angebotsqualität bei bestmöglicher Wahrung der Angebotseffizienz gehört die ständige Weiterentwicklung und Anpassung von Linienwegen, Fahrzeiten und Fahrzeugeinsätzen.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen legen gemeinsam Qualitätsmerkmale von Dienstleistungen, Infrastruktur und Fahrzeugen im ÖPNV fest und vereinbaren ein stan-

dardisiertes Verfahren mit dem Ziel, Leistung und Qualitätsniveau zu messen, zu vergleichen und zu bewerten. Dazu ist eine Qualitätsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen aufzustellen, in die auch Maßnahmen zur Wirkungsanalyse und Evaluation aufgenommen werden (s. hierzu Kap. 9).

Aufgabe 4: Nachfrageorientierte Gestaltung des Angebotes

Die Verkehrsunternehmen erarbeiten in Abstimmung mit der Aufgabenträgerin Angebotsszenarien im Sinne einer Optimierung der räumlichen und zeitlichen Angebotsverfügbarkeit mit möglichst attraktiven Fahrtenfolgen, hohen Reisegeschwindigkeiten und einer Minimierung der Umsteigezwänge unter besonderer Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Zielgruppen.

Um ein nachfragegerechtes Angebot sicherstellen zu können, ist die prognostizierte Entwicklung der Nachfrage regelmäßig mit der tatsächlichen Entwicklung im gesamtstädtischen Raum und in besonderen Lagen abzugleichen.

Die Nachfrageprognose ist auf der Grundlage aktualisierter Daten des Verkehrs und der Flächennutzungen (Wohnen, Handel, Gewerbe, Industrie, Freizeit) in einheitlichen Rhythmen, die fünf Jahre nicht unterschreiten sollten, zu aktualisieren und zu verfeinern. Gleichzeitig nehmen Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträgerin eine Evaluation der Nachfrageentwicklung vor.

Sie aktualisieren ebenso regelmäßig Kennwerte zum Verhältnis von Angebot und Nachfrage, um vorhandene Fahrgastpotenziale erkennen und ausschöpfen zu können.

Erkenntnisse aus dem Beschwerdemanagement und aus Kundenresonanzen sowie die Auswertung von Vorschlägen aus Bürgerschaft und Politik sind auch für die Nahverkehrsplanung zu nutzen und in die Weiterentwicklung von Strategien und Maßnahmen einzubeziehen.

Aufgabenträgerin und Verkehrsunternehmen entwerfen nachfragegerechte Netze und Netzvarianten und stimmen sie untereinander ab.

Aufgabe 5: Wirtschaftliche und effiziente Leistungserbringung

Um das Leistungsangebot wirtschaftlich effizient gestalten zu können, sind regelmäßige Verkehrszählungen in den Fahrzeugen und Befragungen der Fahrgäste unverzichtbar. Dabei soll an der bewährten Zusammenarbeit von Aufgabenträgerin und Verkehrsunternehmen festgehalten werden. Dadurch sollen sich Ergebnisse ergänzen und Doppelerfassungen vermieden werden.

Gleichzeitig wird der Aufbau eines automatischen Fahrgasterfassungssystems für den Busverkehr angestrebt, das im Endstadium bei allen Verkehrsunternehmen installiert ist, die Dortmund bedienen. Einzelheiten werden unter Berücksichtigung der zukünftigen technischen Entwicklung im VRR-Bedienungsgebiet festgelegt.

Die Stadt wird weiterhin regelmäßig Zählungen aller Verkehrsarten im Straßen- und Wegenetz durchführen und die Dortmunder Bevölkerung zu ihrem Verkehrsverhalten befragen.

Kontinuierliche Fahrzeitmessungen sowie die regelmäßige Aus- und Bewertung von weiteren Betriebsdaten sind zur wirtschaftlichen und effizienten Leistungserbringung unverzichtbar. Die entsprechenden Daten und Zählergebnisse werden in Art, Umfang und Folge in der Qualitätsvereinbarung (s. Kap. 9) zwischen Aufgabenträgerin und Verkehrsunternehmen festgelegt.

Strategien und Maßnahmen zu Änderungen des Angebotes werden zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Politik entwickelt und abgestimmt.

8.3 Maßnahmenkonzept

Im Folgenden werden kurz- mittel- und langfristige Planungsabsichten und Vorhaben zur Verbesserung von SPNV- und ÖPNV-Infrastruktur und -Betrieb zusammengestellt. Sie geben eine Perspektive für die Weiterentwicklung der Systeme in Dortmund und der Region. Maßnahmen des (regionalen) SPNV werden nachrichtlich aus den Beschlüssen des VRR übernommen und mit ihrer heute bekannten, zeitlichen Einordnung dargestellt. Die Maßnahmen im kommunalen ÖPNV basieren auf vorhandenen Ratsbeschlüssen oder Entscheidungen der kommunalen Verkehrsunternehmen.

Für Projekte und Vorhaben, für die noch weitere Untersuchungen, Planungen und Ausarbeitungen durchzuführen sind, wurden Prüfaufträge formuliert, die im Nachgang zum Beschluss des NVP von Verwaltung und Verkehrsunternehmen abzarbeiten sind.

Beschlossene Maßnahmen im kommunalen ÖPNV mit einem kurz- und mittelfristigen Realisierungshorizont, deren Finanzierung gesichert ist, werden in das Handlungsprogramm in Kapitel 11 aufgenommen.

8.4 Maßnahmen im SPNV

Aufgabenträger für den SPNV ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Insofern hat die Stadt als Aufgabenträgerin für den lokalen ÖSPV keinen direkten Einfluss auf den Regionalverkehr. Da der SPNV für Dortmund aber eine herausragende Bedeutung hat, wird im Folgenden die SPNV-Entwicklung gemäß Fortschreibung des Nahverkehrsplans des VRR vom 2.7.2010 nachrichtlich dargestellt.

Die Möglichkeit, bestimmte Aufgaben der DB auf eigene Kosten zu übernehmen, bleibt den Mitgliedskommunen des VRR unbenommen. Die Stadt Dortmund hat sich aber seit je her aus grundsätzlichen Erwägungen gegen ein finanzielles Engagement außerhalb ihrer Zuständigkeit ausgesprochen.

Vor dem Hintergrund einer ungewissen Entwicklung der Nachfrage, aber auch angesichts der bevorstehenden Neubemessung der zuzuweisenden Mittel des Bundes und des Landes NRW für die Finanzierung des Leistungsangebotes, hat der VRR auf der Grundlage plausibler Annahmen Handlungsschwerpunkte für die nächsten Jahre entwickelt. Dazu gehören:

- der Erhalt des Grundangebotes im SPNV (RB und S-Bahnen) auf heutigem Niveau
- die Weiterentwicklung schneller, langlaufender und nachfragestarker RE-Linien,
- die Vorhaltung und Erweiterung ausreichender Fahrzeugkapazitäten sowie
- die Anpassung des Angebotes auf die zunehmenden Freizeitverkehre.

Alle Maßnahmenvorschläge stehen unter einem Finanzierungsvorbehalt. Deshalb gehört es zu den selbstgestellten Aufgaben des VRR, für die langfristige Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel zu sorgen.

8.4.1 Strecken - Linien - Haltepunkte

Zentrale Achse Düsseldorf – Essen – Dortmund - RRR

Die zentrale Achse der Metropolregion Ruhr, das ist die stark nachgefragte Strecke von Dortmund über Bochum, Essen und Duisburg nach Düsseldorf, erreicht aufgrund der technischen Engpässe durch die Signal- und Sicherungssysteme und die systembedingte Beschränkung der Wagenkapazitäten bereits heute in den Hauptverkehrszeiten ihre Leistungsgrenze.

Nachdem für die Verbesserung des Angebots eine Lösung mit der Magnetschwebetechnik (MetroRapid) verworfen wurde, soll nun mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) diese notwendige Verbesserung systemkonform in der Rad-Schiene-Technik realisiert werden. Das Konzept beinhaltet neben baulichen Maßnahmen auch ein neues betriebliches Angebot einschließlich neuer Fahrzeuge. Die Planung sieht vor, dass das Netz ergänzt, Ausweich- und Überholungsstrecken ausgebaut sowie Eisenbahnknoten angepasst oder ertüchtigt werden.

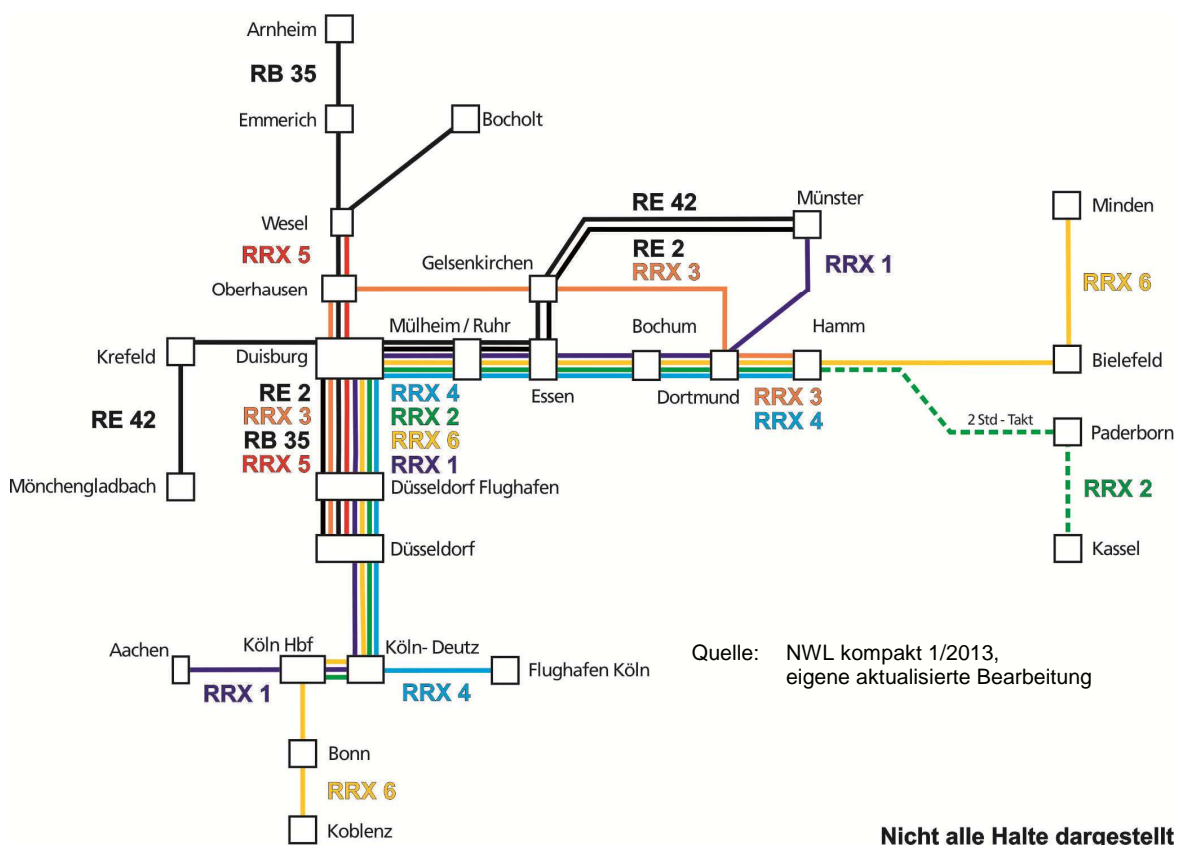


Abb. 28 Zielkonzept des Rhein-Ruhr-Express (RRX) nach Fertigstellung der Infrastruktur

Für den RRX wurde ein Bedienungskonzept mit sechs Linien entwickelt, die jeweils im Stundentakt verkehren. Auf der RRX-Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln Deutz werden vier Linien zu einem 15-Minuten-Takt gebündelt. Zusätzlich besteht ein 30-Minuten-Takt zwischen Oberhausen und Düsseldorf, der zwischen Düsseldorf Hbf und Duisburg Hbf den auf der gesamten RRX-Kernstrecke angebotenen 15-Minuten-Takt überlagert. Die einzelnen RRX-Linien sind in Dortmund im Stundentakt auf die Zulaufstrecken mit den nördlichen bzw. östlichen Endpunkten Münster, Hamm und Minden durchgebunden sowie alle zwei Stunden von Hamm über Paderborn nach Kassel.

Das RRX-Projekt stellt für Dortmund und den regionalen Lebens- und Wirtschaftsraum der Metropolregion Rhein-Ruhr mit der Beseitigung von Engpässen eine deutliche Verbesserung der Nahverkehrsbedienungs dar und wird deshalb in der jetzt vorgelegten Lösungsvariante von der Stadt begrüßt.

Kurzfristige Maßnahmen

Bis zur Einführung des RRX-Konzeptes wird der VRR eigenständige, zielführende Übergangslösungen einführen. Er hat deshalb damit begonnen, das RE-Konzept im Hinblick

auf Linienführung sowie Fahrzeugeinsatz und -Ausstattung auf einen zukünftigen RRX-Betrieb auszurichten. Die Umsetzung des RE-Konzeptes ist bislang erfolgreich verlaufen. Eine neu gebildete Arbeitsgruppe zum RE-Konzept erarbeitet zielgerichtet bei den in der Analyse störauffälligen RE-Linien Einzelmaßnahmen, die in Zukunft deren Betriebsqualität dauerhaft erhöhen sollen. Hierzu zählen insbesondere die Linien RE1, RE5 und RE7.

Der VRR strebt zukünftig eine weitere Harmonisierung der Bedienzeiten und die Schaffung eines einheitlichen Angeboteskonzeptes für nachfragestarke Strecken im Nachtverkehr an. In Abstimmung mit den Anrainerkommunen wird der VRR in den nächsten Jahren weitere Strecken auf die Möglichkeit einer Einführung von Nachtverkehren untersuchen und Verbesserungsmaßnahmen durchführen. Zur Wahrung der Kostenneutralität wird der VRR allerdings eine nachfragegerechte Umverteilung von Zugleistungen auf der jeweiligen Strecke vornehmen müssen.

Achse Dortmund – Gelsenkirchen – Essen/Oberhausen – Duisburg

Das Angebot auf dem Abschnitt Dortmund – Herne – Gelsenkirchen sieht der VRR mit den Angeboten von S2 und RE3 zurzeit als ausreichend an. Eine quantitative Verbesserung sei dagegen auf dem Abschnitt Gelsenkirchen – Essen-Altenessen – Oberhausen – Duisburg sinnvoll. Eine Behebung des Angebotsdefizits auf dem Abschnitt Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg wird deshalb im Zusammenhang mit dem Betriebskonzept des Gesamtkorridors gesehen.

Auswirkungen auf die Anbindung Dortmunds ergeben sich nur mittelbar, wenn z.B. Verzweigungen, die heute in Essen oder Recklinghausen enden, zukünftig nach Duisburg oder Herne geführt würden. Die aufgegebenen Verbindungen müssten durch Mehrleistungen kompensiert werden. Das ist aber auch aus der Sicht des VRR derzeit nicht zu vertreten.

S1, S2, S4 - Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems

Der VRR teilt die Einschätzung der Stadt, nach der das Angebot im S-Bahn-System in seiner heutigen Form nicht immer den Anforderungen an einen pünktlichen, zuverlässigen und attraktiven SPNV entspricht. Aus diesem Grund werden dort seit längerer Zeit Überlegungen für eine betriebliche und verkehrliche Modifizierung angestellt. Dies beinhaltet neben der Einführung neuer S-Bahn-Fahrzeuge vom Typ ET 422 auch eine Erhöhung der Leit- und Sicherungstechnik zur Erzielung einer höheren Betriebsstabilität.

Der NVP des NWL sieht die Erhaltung des jetzigen Bedienungsangebotes vor. Sollte es in Abstimmung mit dem VRR zur Umstellung der Taktung auf einen 30-Minuten-Takt auf der S4 kommen, so sind für die S4 zumindest zur HVZ 15-minütige Fahrten oder alternative Expressfahrten mit weniger Halten auf Dortmunder Stadtgebiet vorgesehen (s. a. S. 142).

Stationen

Kley Baubeginn für einen Aufzug zum Mittelbahnsteig ist 2013, die Inbetriebnahme erfolgte 2014.

Oespel Baubeginn für zwei Aufzüge zu den beiden Außenbahnsteigen ist ebenfalls 2013, die Inbetriebnahme erfolgte 2014..

Korridor Dortmund – Witten – Hagen – Wuppertal – Köln/Düsseldorf

Zusätzlich zu dem heutigen Angebot der DB-Regio aus S5 und RE4 soll der RE4 zukünftig auch in Wetter halten und damit eine weitere direkte Fahrmöglichkeit Wetter – Dortmund über Witten herstellen. Der VRR setzt dazu aber den positiven Ausgang weiterer vertiefender verkehrlicher und betriebliche Untersuchungen für den zusätzlichen Haltepunkt voraus.

Die Stadt Dortmund fordert gegenüber dem VRR, dass dann auch der ungünstige 2/30/28-Minuten-'Takt' der beiden Linien in einen annähernden 20-Minuten-Takt weiterentwickelt wird.

Heute sind auf der S5/S8 Fahrzeuge mit einer Wagenbodenhöhe von 100 cm eingesetzt. Der VRR hat im März 2012 beschlossen, erstmals S-Bahn-Fahrzeuge mit behindertengerechten Toiletten auszuschreiben. Ausschlaggebend dafür ist die Länge der Strecke von Dortmund nach Mönchengladbach mit einer Reisezeit von insgesamt 2 Stunden und 25 Minuten. Für diese Ausstattungsvariante stehen aber nur Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm zur Verfügung. Der Einsatz der neuen Fahrzeuge ist für das Jahr 2014 geplant, die Laufzeit der Verträge endet im Jahr 2029.

Mit dem neuen Fahrzeugkonzept verändert sich die Einstiegssituation nur am Hauptbahnhof. In den Stationen Barop und Kruckel ist dagegen die Bahnsteighöhe auf 76cm geblieben. Hier verbessern sich die Einstiegsverhältnisse ab 2014 beim Einsatz der neuen Züge.

Stationen

Hauptbahnhof Die vom VRR bestellten Züge auf der S5 setzen für einen barrierefreien Einstieg am S-Bahn-Gleis 5 eine Absenkung des Bahnsteigs auf 76 cm, d.h. einen Rückbau um 20 cm voraus. Dies soll im Zusammenhang mit der Modernisierung der Verkehrsstation erfolgen.

Barop – verlegter Standort „Stockumer Straße“

Für die Stadt und die städtische Nahverkehrsbedienung hat die Verlegung dieses Haltepunktes eine hohe Priorität. Vorentwürfe für die Verlegung an die Stockumer Straße liegen deshalb im Planungsamt vor. Die DB wird aber erst dann tätig, wenn die Stadt eine Vorplanung nach HOAI, Leistungsphase 1 und 2 vorlegt.

Barop – heutiger Standort

Die Stadt legt aber Wert auf regelmäßige Reinigungs- sowie Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten in der heutigen Station Barop und teilt dem Bahnhofsmanagement Dortmund Mängel und Schäden mit, sobald sie bekannt werden.

Kruckel

Im Zusammenhang mit der Einführung des ITF sind die Bahnsteige des Haltepunktes Kruckel im Jahr 2003 auf 145 m verlängert worden. Eine Aufhöhung auf einen niveaugleichen Einstieg von 76 cm auf 90 cm Höhe ist nicht erfolgt, weil zeitgleich ein Planfeststellungsverfahren zur Verlegung des Haltepunktes von der Kruckeler Straße an die Menglinghauser Straße eingeleitet war. Insofern können die Bahnsteige jetzt für die neuen Züge auf der Höhe von 76 cm belasten werden.

Linie RB43 Emschertalbahn

Die Linie wird auf der Grundlage des bestehenden Verkehrsvertrages bis 2015 durch die NordWestBahn betrieben. Ab Dezember 2015 übernimmt die DB Regio AG - Region NRW den Betrieb zwischen Dortmund und Dorsten. Der neue Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit bis zum Dezember 2028.

Der langfristige Erhalt der Emschertalbahn erlaubt es, die Attraktivität der Strecke durch infrastrukturelle und angebotsseitige Verbesserungen zu steigern. Dazu können unterschiedliche Maßnahmen beitragen wie die Verbesserung der Verknüpfung mit dem übrigen Nahverkehrsangebot und die Verkürzung der Reisezeit durch punktuelle Maßnahmen zur Beseitigung von Langsamfahrstellen.

Stationen Modernisierung und attraktivere Gestaltung der Stationen und Bahnsteige. Planungen liegen nur zum Teil vor. Zudem ist die Verknüpfung zum Bus- und Stadtbahnangebot durch verbesserte Fahrgastinformationssysteme vor Ort, Haltestellenumbenennung sowie ggfs. auch Verlegung von Haltepunkten zu optimieren. Die Finanzierung ist nicht gesichert. Station und Service kann tätig werden, weil die Bestellung der Betriebsleistung über 15 Jahre ausgesprochen ist.

Linien RB50, RB51 Dortmund – Lünen – Coesfeld/Münster

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 hat die Prignitzer Eisenbahn ihr Engagement auf der Linie RB 51 (Westmünsterlandbahn) aufgegeben und die Leistungen aufgrund des Wettbewerbsergebnisses an DB Regio AG - Region NRW abgegeben. Seitdem fährt die DB wieder auf dieser Relation. Angestrebt wird eine Verbesserung der Anschlusssituation in Dortmund in Richtung Essen und Düsseldorf im Rahmen der Weiterentwicklung des ITF. Perspektivisch sieht der Nahverkehrsplan des NWL die Ausweitung der Betriebszeiten der RB51 bis Mitternacht, am Wochenende bis 2:00 Uhr vor.

Der VRR unterstützt die regionalen Bemühungen für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Lünen – Münster, für den derzeit das Planfeststellungsverfahren vorbereitet wird. Der Streckenausbau wird im Bundesverkehrswegeplan (BVWPI) in der Rubrik „vordringlichen Bedarf“ geführt. Der zweigleisige Ausbau ist Voraussetzung für die Führung der Linie RRX1 bis nach Münster.

RB 53 Dortmund – Iserlohn

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als zuständiger Aufgabenträger für diese Strecke verlangt in seinem Nahverkehrsplan⁸⁷ die Beschleunigung des Abschnitts Schwerte – Iserlohn durch eine schnellere Zugkreuzungen in Kalthof mittels Anpassung der Signaltechnik (in Fahrtrichtung von Iserlohn nach Schwerte bisher sieben Minuten Standzeit). Darüber hinaus soll der Abschnitt Iserlohn – Dortmund beschleunigt werden durch Verkürzung der Zeit zum Anhängen einer weiteren Traktion soll in Schwerte (in Fahrtrichtung Dortmund bisher sieben Minuten). In Iserlohn soll für den Störfall eine Fahrverbindung (ohne Oberleitung) zwischen den beiden Stichstrecken Schwerte – Iserlohn und Letmathe – Iserlohn hergestellt werden.

Aplerbeck Süd Die Stadt vertritt seit langem gegenüber DB und VRR die Forderung nach einem barrierefreien Zugang. Die DB hat aber derzeit weder Planungskapazitäten noch Eigenmittel zur Finanzierung.

RB59 Dortmund – Unna – Soest

In Abhängigkeit von der Entwicklung der Fahrgastzahlen strebt der VRR die Rücknahme von Angebotseinschränkung an, die im Rahmen der Kürzung der Regionalisierungsmittel vorgenommen wurden. Danach soll der Halbstundentakt auf der RB59 an Samstagen sowie je ein Zugpaar morgens bzw. abends an Werktagen wieder eingeführt werden. Aufgrund der heute schon sehr hohen Angebotsqualität sieht der VRR zurzeit keinen darüber hinausgehenden Handlungsbedarf.

Der VRR würde es sehr begrüßen, wenn die Engpässe im Zulauf des Dortmunder Hauptbahnhofs durch den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs auf der Südseite neben dem Gleis 1 beseitigt würden. Dadurch ergeben sich deutlich flexiblere Betriebsabläufe, die vor allem bei Großveranstaltungen im Umfeld des Bahnhofes „Signal Iduna Park“ eine störungsfreie Bedienung ermöglicht.

⁸⁷ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe, Unna 2011
<http://www.nwl-info.de/service/nwl-nahverkehrsplan.pdf>, S. 260.

Stationen

- Aplerbeck** Beginn des Umbaus mit der Verlegung an die Wittbräucker Straße erfolgt im Jahr 2013. Die Bauzeit beträgt ca. 18 Monate. Der Haltepunkt erhält eine zeitgemäße Ausstattung und barrierefreie Rampenzugänge von der Nord- und von der Südseite.
- Sölde** Die Stadt vertritt seit langem gegenüber DB und VRR die Forderung nach einem barrierefreien Zugang zum Haltepunkt von der Sölder Straße. Die DB hat aber derzeit weder Planungskapazitäten noch Eigenmittel zur Finanzierung. Die Maßnahme wird von der Stadt für eine nächste MOF vorgeschlagen.

RB52 Volmetalbahn Dortmund – Hagen – Lüdenscheid

Der VRR sieht auf dieser Strecke keinen Handlungsbedarf und stuft das heutige Angebot als nachfragegerecht ein. Langfristig strebt aber der VRR den von der Stadt Dortmund und anderen Anrainern geforderten Halbstundentakt an. Der VRR beklagt auch in diesem Zusammenhang die o. g. eingeschränkte betriebliche Flexibilität im Bereich der Kopfgleise 1 – 5 des Hauptbahnhofs.

Der NVP des NWL sieht für diese Strecke die Ausweitung des Angebots in den Abendstunden und die Wiedereinführung des Stundentakts sonntags morgens vor. Perspektivisch ist zudem die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie die Verdichtung des Fahrplanangebots auf einen 30-Minuten-Takt vorgesehen⁸⁸.

Stationen

- Tierpark** Von der Stadt wird seit Jahren die Verlegung des Haltepunktes an die Mergelteichstraße gefordert. Die Maßnahme wird für eine Folgevereinbarung der MOF vorgeschlagen.

RE57 Dortmund Schwerte – Bestwig/Winterberg

Auch dieses Angebot entspricht nach der Einschätzung des VRR im Wesentlichen den Anforderungen eines modernen SPNV sowie der momentanen Nachfrage.

Auch hier trifft das vorstehend Gesagte zu den eingeschränkten Bedienungsmöglichkeiten im Dortmunder Hauptbahnhof zu.

Mit der Neuvergabe des Sauerland-Netzes (Linien RE17, RE57, RB52, RB53, RB54 und RB43) zum Dezember 2016 wird das Angebot auf der Oberen Ruhrtalbahn (KBS 435) und den abzweigenden Nebenstrecken neu geordnet. Die Linie RE57 wird ab diesem Zeitpunkt täglich in der gleichen Taktlage verkehren, zudem wird es Verbesserungen im Abendverkehr geben. In Fröndenberg können mit einer Fahrplanumstellung auf der RB 54 neue Anschlüsse von Dortmund nach Neuenrade hergestellt werden. Im NVP des NWL ist zudem die Bedienung des Halts Dortmund Signal Iduna Park als Regelhalt der Linie RE 57 als Ziel formuliert.⁸⁹

Langfristige Maßnahmen - Szenario 2030

Über die kurzfristigen Verbesserungsvorschläge im Szenario 2015 hinaus macht der VRR in seinem Nahverkehrsplan Vorschläge zur Verbesserung des Leistungsangebotes in drei Gruppen:

- Angebotsverbesserungen durch neue oder veränderte Betriebsleistungen auf vorhandener Infrastruktur,

⁸⁸ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe, Unna 2011 <http://www.nwl-info.de/service/nwl-nahverkehrsplan.pdf>, S. 261ff.

⁸⁹ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe, Unna 2011 <http://www.nwl-info.de/service/nwl-nahverkehrsplan.pdf>, S. 266ff.

- Angebotsverbesserungen durch Kapazitätserhöhungen sowie
- Angebotsverbesserungen durch Reaktivierung und Neubau von Infrastruktur.

Diese Maßnahmen kann der VRR allerdings nur dann umsetzen, wenn die Politik die hierzu erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stellt.

Auf Dortmund bezogen, sieht der VRR Angebotsdefizite in dem Korridor Dortmund– Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg sowie im Streckenabschnittes Dortmund – Wanne-Eickel der RB43 (Emschertalbahn).

RE3 und die S2 teilen sich heute auf dem Abschnitt Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg die Leistungen, werden aber trotz des dadurch entstehenden 30-Minuten-Taktes der verkehrlichen Bedeutung dieser Strecke in gar keiner Weise gerecht. Daher schlägt der VRR langfristig die Einführung einer dritten stündlichen Leistung auf dem Abschnitt vor. Diese Maßnahme muss betrieblich in Zusammenhang mit der Gesamtstrecke Dortmund – Oberhausen – Duisburg gesehen werden. Deshalb soll auch unter Berücksichtigung der Anbindung von Recklinghausen und Essen für die Linie S2 ein neues Betriebskonzept entwickelt werden.

Zu Planungen im Korridor Dortmund – Lütgendortmund – Wanne-Eickel legt der Nahverkehrsplan des VRR folgendes fest:

"Schon seit der Fertigstellung der S4 (bis Lütgendortmund-Markt) ist eine Verlängerung der Linie über den bisherigen Endpunkt als Ersatz der RB43 auf dem Abschnitt Dortmund – Castrop-Rauxel – Wanne-Eickel vorgesehen. Trotz guter Ergebnisse in der Kosten-Nutzen-Untersuchung und in der IGVP, die den verkehrlichen und insbesondere den volkswirtschaftlichen Nutzen der S4-Verlängerung von Dortmund nach Wanne-Eickel eindeutig belegen, ist vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen und der Höhe der Infrastrukturkosten auch in einem mittelfristigem Zeitraum bis 2030 nicht mit der Umsetzung der Maßnahme zu rechnen. Mittelfristig sind daher verkehrliche Verbesserungen und Nachfragesteigerungen auf dem Abschnitt Herne – Castrop-Rauxel – Dortmund durch die Einführung eines 30-Minuten-Taktes denkbar."

Der VRR sieht die Zuordnung der vorgeschlagenen Maßnahmen in die beiden Szenarien (2015/2030) nicht als unveränderliche Vorgabe an. Eine Umsetzung von Maßnahmevorschlägen aus dem Szenario 2030 kann auch vorzeitig erfolgen, wenn alle technischen, betrieblichen und vor allem finanziellen Voraussetzungen geschaffen seien.

S-Bahnen

Im Rahmen des Arbeitskreises „Integraler Taktfahrplan (ITF)“, in dem die NRW-Zweckverbände, das Landesverkehrsministerium und das KompetenzCenter ITF die zukünftigen SPNV-Fahrplanentwicklungen abstimmen, wird eine mögliche Taktumstellung des heutigen 20-Minuten-Taktes auf einen 15-/30-Minuten-Takt im S-Bahn-System untersucht. Begleitet wird die Untersuchung durch das Züricher Planungsbüro SMA, das bislang auch die Entwicklung der einzelnen ITF-Stufen in NRW betreut hat. Anlass der Untersuchung ist zum einen ein bedarfsgerechteres Angebot sowie zum anderen eine ggf. höhere Kompatibilität zu den übrigen Regionalexpress- und Regionalbahnlinien.

In einem ersten Schritt wurden bislang zwischen den o. g. Beteiligten erste grundsätzliche Überlegungen für das S-Bahn-System im 15-/30-Minuten-Taktschema angestellt. Vor dem Hintergrund infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15-/30-Minuten-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15-Minuten-Takt aufweist, der in der NVZ dann auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt wird. Das Betriebsleistungsvolumen dieser Konzeption entspricht in etwa dem heutigen Betriebsleistungsvolumen der S-Bahn im 20-Minuten-Takt. In den nächsten Schritten sollen Analysen zur Wirtschaftlichkeit, eine Fahrgastsimulation sowie weitere Detailplanungen erfolgen.

Sobald belastbare Erkenntnisse vorliegen, die weitergehende Aussagen über das Für und Wider einer Taktumstellung zulassen, werden die Ergebnisse zeitnah präsentiert.

Sollten die positiven Effekte überwiegen, werden aufgrund der komplexen Auswirkungen auf die regionalen und innerstädtischen Verkehre die Gebietskörperschaften und die kommunalen Verkehrsunternehmen rechtzeitig in die weiteren Planungs- und Entscheidungsprozesse mit einbezogen.

8.4.2 Weitere Stationsinfrastruktur

Schwerpunkt des Infrastrukturfinanzierungsplans NRW (IFP) bilden u. a. die Maßnahmen zur Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2).

DB Station & Service hat damit begonnen, die Maßnahmen der Konjunkturpakete 1 und 2 umzusetzen. Schwerpunkt ist dabei die Ausrüstung von insgesamt 169 Stationen im VRR, davon 29 in Dortmund, mit dynamischen Schriftanzeigern (DSA) bis Ende 2013. In einem ersten Schritt soll damit speziell bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf auf Zugverspätungen und/oder Zugausfälle hingewiesen werden.

An weiteren Stationen werden Videoüberwachungseinrichtungen installiert. Dazu gehören in Dortmund die Stationen Mengede, Nette/Oestrich und Westerfilde, alle an der S2.

8.4.3 Fahrzeuge

RE und RB

Im Rahmen der Weiterentwicklung des RE-Konzeptes wird die Antriebsleistung der vorhandenen Lokomotiven der Baureihe 146 für die Linien RE1, RE 2, RE 5 und RE6 um mehr als 30 % von 4,2 MW auf 5,6 MW heraufgesetzt. Die Steigerung der Antriebsleistung führt zu einer verbesserten Beschleunigung und soll eine höhere Pünktlichkeit gewährleisten.

S-Bahnen

Für die S-Bahnen Rhein-Ruhr wurden drei verschiedene Wagentypen eingesetzt (2. Klasse, 1. und 2. Klasse sowie Steuerwagen 2. Klasse mit Fahrradabteil). Die Fahrzeuge bildeten über Jahre das Rückgrat der S-Bahn Rhein-Ruhr. Sukzessive wurden ab 2010 auf den Linien S1, S2, S4 und S5 die Fahrzeuge durch die neuen Triebwagen des Typs ET 422 abgelöst.



Abb. 29 Coradia Continental von Alstom für die S-Bahn-Linien S5 und S8

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

8 Zielkonzept - Aufgaben und Ableitung von Maßnahmen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird DB Regio NRW in Dortmund auf der Linie S5 elektrische Triebzüge des Typs Coradia Continental des Herstellers Alstom einsetzen. Die Züge erzielen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und besitzen eine hohe Beschleunigung. Sie bieten 170 Sitz- und 173 Stehplätze. Fahrzeugverbände mit zwei und drei Einheiten sind möglich.

Die Fahrzeuge verfügen über barrierefreie Toiletten. Die Fahrzeuge sind nach Herstellerangaben speziell für bewegungseingeschränkte und sehbehinderte Personen mit akustischen Signalen, Haltestangen, Hinweisschildern und Beleuchtungseinrichtungen für eine vereinfachte Orientierung ausgestattet. Mehrzweckbereiche bieten Abstellmöglichkeiten für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen. Eine Videoüberwachung erhöht die Sicherheit der Fahrgäste. Fahrbare Schiebetritte werden künftig den Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug verschließen und somit sicheres Ein- und Aussteigen garantieren.

8.4.4 Zusammenfassung

In der nachfolgenden Tab. 39 ist eine Übersicht der Maßnahmen im SPNV zusammengestellt.

Maßnahmenliste SPNV			
Linie/ Strecke	Maßnahme	Realisierung	Zuständig
Leistungsangebot/Fahrzeuge			
RE1, RE5, RE7	Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	sofort	DB Regio, VRR
RE1, RE6, RE11	Fahrzeuge im Regionalverkehr sind überlastet. Bereitstellung von Fahrzeugkapazitäten durch DB Regio	mittelfristig	DB Regio, VRR
RB43	Verkürzung der Reisezeit durch Beseitigung von Langsamfahrstellen.	mittelfristig	DB Netz, VRR, Land
RB43	Einführung eines 30-Minuten-Taktes	mittelfristig	VRR
RB59	Wiedereinführung des Halbstudenttaktes an Samstagen sowie je eines Zugpaars morgens bzw. abends an Werktagen	offen	VRR
RB52	Einführung eines 30-Minuten-Taktes	mittelfristig	VRR
RRX	15-Minuten-Takt mit neuen Fahrzeugen im Ruhr Korridor und auf den Zulaufstrecken von Lünen und Hamm	nach 2015	Bund/Land
Netz-/Streckeninfrastruktur			
RB43	Verbesserung der Verknüpfung mit dem übrigen Nahverkehrsangebot	ständige Aufgabe	DSW21
RB50, RB51	Zweigleisiger Ausbau Lünen - Münster	nach 2016	Bund
RB52, RB53, RE57, RB59,	Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs auf der Südseite des Hauptbahnhofs neben dem Gleis 1	langfristig	DB Netz AG / Land
S4	Weiterführung über Lütgendortmund Markt hinaus nach Wanne-Eickel	nach dem Jahr 2030	DB Netz AG / Land
RRX	Engpassbeseitigung, Leistungsertüchtigung	ab 2016	Bund/Land
Stationen			
S1	Nachrüstung der Stationen Oespel und Kley mit Aufzügen	ab 2013	DB
RB59	Verlegung des Bf Aplerbeck an die Wittbräucker Straße mit barrierefreien Zugängen (Rampen)	2013	DB
Alle SPNV-Linien außer S4	Barrierefreier Zugang DO-Hauptbahnhof	nach 2016	Station & Service, Land
S5	Verlegung des Haltepunktes Barop an die Stockumer Straße einschließlich P+R und B+R - Angeboten	langfristig	Station & Service, Land
S5	Hauptbahnhof – Absenkung des Bahnsteiges auf 76cm	kurzfristig	DB

Maßnahmenliste SPNV			
Linie/ Strecke	Maßnahme	Realisierung	Zuständig
Leistungsangebot/Fahrzeuge			
RB43	Modernisierung und attraktivere Gestaltung der Stationen und Bahnsteige	mittelfristig	DB
RB52	Verlegung des Haltepunktes „Tierpark“ an die Mergelteichstraße	langfristig	DB
RB59	Haltepunkt Sölde: Barrierefreier Zugang von der Sölde Straße	langfristig	DB
S / RE	Sicherheit in S und RE in Schwachverkehrszeiten ist nicht mehr gewährleistet.	Ständige Aufgabe	DB / VRR
S/RE und RB	Die Sicherheit in S/RE und RB in Schwachverkehrszeiten wird durch DB Regio und VRR gewährleistet.	Ständige Aufgabe	DB / VRR
alle Linien	Die Echtzeitdaten der DB sollen mittelfristig ins DSW21-RBL übernommen werden, damit Anschlüsse für Umsteiger von S-Bahn in Bus gesichert werden. Die Anpassung stößt allerdings noch auf technische Probleme.	offen	DB / VRR/ lokale VU

Tab. 39 Maßnahmeliste SPNV

Vorgebrachte Anregungen aus den Beteiligungsrunden, die nicht weiterverfolgt werden

Eine Verlängerung der S-Bahn-Linien von Westen über den Hauptbahnhof hinaus bis zur Stadtbahn-Haltestelle Brüggmannplatz bzw. Spähenfelde bleibt in der Zielplanung, wird aber mangels eigener Finanzmittel bei Stadt, VRR und DB in absehbarer Zukunft nicht bearbeitet.

Die Einführung eines Mischbetriebes von Stadtbahn- und Regionalverkehren auf DB-Strecken nach dem Karlsruher Modell für Herdecke, Castrop-Rauxel und Schwerte/Iserlohn wird aufgrund des Ratsbeschlusses zum Stadtbahnentwicklungskonzept nicht weiter verfolgt⁹⁰ (s. Kap. 8.5).

Für den Umbau des Bahnhofs Kurl mit stufenlosem Zugang zum Bahnsteig gibt es kurzfristig keine Lösung. Perspektivisch kann ein barrierefreier Umbau nur im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur (Mehrgleisigkeit) erfolgen.

Die Zugänge zu den Haltepunkten der S2 in Westerfilde und Huckarde können kurzfristig nicht verändert werden, weil die Bauten noch der Zweckbindungsfrist der Fördermittel unterliegen. Wegen höherer Anforderungen (normgerechte Ruhepodeste) würden sich neu gestaltete Rampen allerdings gegenüber den heutigen noch verlängern.

Die Verschiebung des DB-Haltepunktes Aplerbeck Süd zur Wittbräucker Straße bzw. der Bau einer Brücke zwischen Bahnsteig und Wittbräucker Straße oder ein Zugang über die Gleise zum Apolloweg sind grundsätzlich technisch machbar und bleiben in der Zielplanung, werden aber von der DB derzeit nicht finanziert.

⁹⁰ Beschluss Rat der Stadt am 14.02.2008: Konzept für die Weiterentwicklung des Dortmunder Stadtbahnsystems in Form des Stadtbahnentwicklungskonzeptes (Ratsdrucksache Nr. 09233-07), s. a. Internetseite der Stadt Dortmund (Suchwort: Stadtbahnentwicklungskonzept).

Der Neubau der Haltepunkte DO-West und DO-Kruckel an der S-Bahnlinie S5 bleiben in der Zielplanung, werden aber mangels eigener Finanzmittel bei VRR und DB derzeit nicht bearbeitet.

Der Neubau eines Haltepunktes an der Kronprinzenstraße (S4) und die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Technologiezentrum (S1) bleiben in der Zielplanung, werden aber mangels eigener Finanzmittel bei VRR und DB derzeit nicht bearbeitet.

Wegen der Halbierung des südlichen Bahnsteigs und der Absperrung am östlichen Ende (zum Stellwerk hin) ist der Bahnhof Scharnhorst nur von Westen (Straße Am Westheck) barrierefrei zugänglich. Eine andere Lösung konnte von DB Station&Service nicht zugesagt werden.

Die Umsteigezeiten in Dorstfeld von S1 aus Bochum auf S2 nach Mengede von 21 Minuten können wegen des 30-Minuten-Taktes im Spätverkehr und den Anschlussbindungen in anderen Knoten nicht verkürzt werden.

Am Bahnhof DO-Hörde wird eine direkte Anbindung der südlich liegenden Bebauung an den Bahnsteigtunnel nicht weiterverfolgt, weil die hohen Kosten nicht im positiven Verhältnis zu einem möglichen Nutzen stehen. Gleichwohl wird die Verwaltung den Prüfauftrag des Rates vom 15.05.2014 (Drucksache Nr. 12283-14) weiterverfolgen.

8.5 Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes

Das kommunale Schienennetz in Dortmund hat mit der Eröffnung des Ost-West-Stadtbahn-Tunnels und der Inbetriebnahme der Linien U43 und U44 im April 2008 einen guten Zustand erreicht (s. Kap. 6.2.1). Die weiteren Ausbauschritte werden im Folgenden skizziert. Gesetzlich indizierte Vorhaben, z. B. Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit oder zur brandschutztechnischen Ertüchtigung, haben Priorität. Daneben bekommt die Erneuerung von Bestandsanlagen in den nächsten Jahren zunehmende Bedeutung (s. Kap. 11.5).

Das Stadtbahnentwicklungskonzept⁹¹ stellt als Teil der Nahverkehrsplanung laufende Vorhaben, Ziele und Optionen für die Entwicklung des schienengebundenen kommunalen Nahverkehrs in Dortmund zusammenfassend dar und definiert drei Maßnahmenkörbe.

8.5.1 Maßnahmen des Korbes 1

Maßnahmen im Bau und in Vorbereitung

Diese Vorhaben sind entweder beim Zuschussgeber bewilligt, eingeplant oder angemeldet. Für einige Maßnahmen besteht eine Kofinanzierung bzw. Fremdfinanzierung.

Wegen der Umrüstung der Linien U43 und U44 mit dem neuen Fahrzeugtyp NGT8, müssen die Haltestellen auf der Ost-West-Strecke für einen stufenlosen Einstieg für ein Niederflurfahrzeug mit 40 cm Wagenbodenhöhe nach Stadtbahnstandard ausgebaut werden. Die Bahnsteighöhe beträgt 35 cm über Schienenoberkante (SO). Die neuen

⁹¹ Am 14.02.2008 hat der Rat der Stadt das Konzept für die Weiterentwicklung des Dortmunder Stadtbahnsystems in Form des Stadtbahnentwicklungskonzeptes beschlossen. Das Konzept ist in einem Bericht (Ratsdrucksache Nr. 09233-07) zusammengefasst, der auf der Internetseite der Stadt Dortmund (Suchwort: Stadtbahnentwicklungskonzept) heruntergeladen werden kann.

Fahrzeuge sind mit 2,40 m 10 cm breiter als die bisher eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge.

Im Bereich der Tunnelstrecke zwischen den Haltestellen Heinrichstraße und Lippestraße ist die Anpassung der Haltestellen bereits erfolgt. Auf den anschließenden Oberflächens Strecken wurden sowohl im Zuge der Ost-West-Strecke nach Marten und Wickede, als auch in Richtung Westfalenhütte weitere Haltestellen stufenlos gestaltet, indem für einen Teil derjenigen Haltestellen, die wegen der räumlichen Verhältnisse auf Dauer nicht mit Bahnsteigen versehen werden können, Podeste gebaut wurden. Diese befinden sich in Fahrtrichtung jeweils an der ersten Tür des Fahrzeugs und sind über Rampen erreichbar.

Rheinische Straße: barrierefreier Ausbau des ÖPNV mit städtebaulicher Integration (U43, U44)

Eingebettet in die Maßnahmen des Stadtumbaus im Gebiet „Rheinische Straße“ erfolgt die Neugestaltung der gleichnamigen Verkehrsachse als westliches Stadtentree Dortmunds. Das geschieht durch eine städtebaulich integrierte Neuaufteilung des Verkehrsraumes zwischen der Dorstfelder Brücke und der Dorstfelder Allee (NS IX).

Damit verbunden ist auch die Herstellung stufenloser Zugänge zur Stadtbahn. Dazu werden die Haltestellen Ottostraße und Ofenstraße mit Bahnsteigen in Fahrbahnmitte hergestellt und mit Rampen versehen. Der höhengleiche Einstieg in bzw. aus dem Niederflurfahrzeug wird durch die Bahnsteighöhe von 35 cm über der Schienenoberkante (SO) gewährleistet.

Ost-West-Strecke und Strecke Westfalenhütte (U43, U44)

Bahnsteigbau mit Veränderungen im Straßenraum

Mit der Zielsetzung, die gesetzlichen Anforderungen für den stufenlosen Zugang zu erfüllen, werden weitere Haltestellen an der Oberfläche für den Stadtbahnwagen NGT8 angepasst. Dafür beabsichtigen Stadt und DSW21 in 4-Stufen die Haltestellen kontinuierlich umzubauen. Kriterien für die Einordnung sind u. a. Dringlichkeit, Komplexität des Bauvorhabens, Nutzerfrequenz.

An einigen Haltestellen der Ost-West-Strecke kann ein stufenloses Ein- und Aussteigen nur mit massiven Eingriffen in den Straßenraum erreicht werden. Die Gleise befinden sich in diesen Fällen überwiegend in den inneren Fahrstreifen, so dass die Fahrgäste heute einen Fahrstreifen überqueren müssen. Um auch diese Haltestellen stufenlos zu gestalten, können entweder die Gleise zum Fahrbahnrand verzogen und dort Bahnsteige oder Podeste gebaut oder Mittelbahnsteige angelegt werden. Beide Lösungen sind planerisch und finanziell aufwändig und bedürfen einer umfassenden Abstimmung mit den langfristigen Zielen über die Bedeutung und Gestaltung des Straßenzuges. Dazu gehört auch die Einbeziehung der künftigen Straßennetzgestaltung in der östlichen Innenstadt, einschließlich der B1 und der daraus auf dem Hellweg verbleibenden Verkehrsmengen. Beschlüsse des Rates über die künftige Netzstruktur werden allerdings nicht vor dem Jahr 2014 vorliegen.

Deshalb werden derzeit planerische Vorüberlegungen darüber angestellt, ob bereits vorher „aufwärtskompatible“ Lösungen realisiert werden können, die kurzfristig den niveaugleichen Zustieg zu den Stadtbahnfahrzeugen an den beiden Stationen Von-der-Tann-Straße und Berliner Straße ermöglichen, langfristig aber notwendige alternative Lösungen aufgrund geänderter Verkehrsbelastungen oder aber im Zusammenhang mit einer Änderung der Gestaltung des jeweiligen Straßenraums nicht unmöglich machen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

8 Zielkonzept - Aufgaben und Ableitung von Maßnahmen

1. Stufe:	Pothecke	2. Stufe:	Von-der-Tann-Straße Berliner Straße Borsigplatz
3. Stufe	Brackel Verwaltungsstelle Juchostraße Oberdorfstraße Poth	4. Stufe	Vincenzheim Auf dem Brümmer

Tab. 40 Konzept von DSW21 und Stadt Dortmund für den Umbau der Haltestellen für Niederflurfahrzeuge (Stand Juli 2013)

Zudem wird der zweigleisige Ausbau zwischen den Haltestellen In den Börtlen und Bu-sinkstraße mit Anpassung des Straßenraumes für den Individualverkehr gemeinsam von DSW21 und Stadt Dortmund geplant. Hierbei ist der Umbau der Haltestelle Döringhoff mit einem 35 cm hohen Mittelbahnsteig vorgesehen. Zudem soll durch Linksabbieger-spuren in die Firmenzufahrten das Unfallrisiko zwischen LKW und Stadtbahn entschärft werden. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für 2014 vorgesehen; 2015 soll der Baubeginn sein.

Ost-West-Strecke – Ertüchtigung der Fahrstromversorgung (Marten – Wickede)

Die gesamte Fahrstromversorgung (Fahrleitungsanlage und Unterwerke) der Strecke wird für einen leistungsfähigen Stadtbahnbetrieb aufgerüstet werden.

Haltestellen Münsterstr./Märkische Str./Rombergpark (U41, U47, U49)

Aufzugsnachrüstung inkl. Brandschutz

Die Aufzugsnachrüstung der Haltestelle Rombergpark wird derzeit finanziell gesichert. Das Baurecht liegt vor. Der Umbau ist für 2014 geplant. Die Aufzugsnachrüstung inklusi-ve Brandschutzertüchtigung im Bahnhof Münsterstraße befindet sich in der Ausführungsplanung. Die barrierefreie Zugänglichkeit ist für 2016 geplant. Am Bahnhof Märki-sche Straße sind zwei Aufzüge zur Nachrüstung vorgesehen. Ein Aufzug wird im Westen (Mittelbahnsteig stadteinwärts) geplant. Die Detailplanung ist abgeschlossen. Für den zweiten Aufzug im Süden (Seitenbahnsteig Richtung Hörde) kann der Aufzugsstandort nur im Zusammenhang mit der neuen Planung zum Umbau der Kreuzung festgelegt werden. Die barrierefreie Zugänglichkeit ist für 2018 geplant.

Haltestellen Kirchderne, Flughafenstr., Droote, (U42) - Barrierefreier Ausbau

Der Umbau der vorhandenen Rampen an den Haltestellen Kirchderne, Flughafenstraße und Droote sowie die Ausstattung der Bahnsteige mit einem Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte wird im Jahr 2013 fertiggestellt. An der Station Droote und Flughafenstra-ße werden jeweils beide Rampen barrierefrei umgebaut und mit Zwischenpodesten ver-sehen. An der Haltestelle Kirchderne muss nur eine Rampe umgebaut werden

Die Umbaumaßnahmen werden so vorgenommen, dass ein Neubau von Aufzügen zu ei-nem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen ist. Ferner erhalten die Haltestellen barrie-refreie Verknüpfungen zum Bus sowie taktile Leiteinrichtungen auf den Bahnsteigen.

Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof (U41, U45, U47, U49)

Wie in Kapitel 7.2.1.2 bereits angesprochen, hat der Stadtbahnbahnhof ‚Hauptbahnhof‘ seine Kapazitätsgrenze erreicht. Die vorhandenen Seitenbahnsteige sind zu schmal um das hohe Fahrgastaufkommen zu bewältigen. Die beiden Zugänge, jeweils an den Bahn-steigköpfen führen zu Fahrgaststaus in und vor den Nischen der Treppenabgänge.



Abb. 30 Stadtbahnanlage Dortmund Hbf: Maßnahme Bahnsteigverbreiterung

Eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste über die gesamte Bahnsteiglänge und damit eine Beschleunigung der Fahrgastwechsel kann so nicht erreicht werden. Deshalb sollen die südlichen Zugänge und die Bahnsteige verbreitert werden und zusätzlich in Bahnsteigmitte jeweils zwei vertikale Verbindungen zur darüber liegenden Verteilerebene erhalten. Diese Verbindung ist auch in engem Zusammenhang mit einer nördlichen Verknüpfung (Nordhalle) zu sehen, die von DB Station&Service als Querverbindung zum Reisendentunnel der DB hergestellt werden soll. Dieses Erschließungskonzept aus nördlicher Verknüpfung und zusätzlichen Aufgängen zur Verteilerebene ist auch bei der Planung für die DB-Verkehrsstation grundlegende Voraussetzung. Zur Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit und Verkehrsabwicklung der Nord-Süd-Stammstrecke wird gemäß Ratsbeschluss die Verbreiterung der vorhandenen Bahnsteiganlagen vorgesehen⁹². Diese Lösung lässt die Möglichkeit offen ein 3. oder 4. Gleis herzustellen. Es ist vorgesehen, die Rohbauarbeiten der Baustufe 1 ab 2014 aufzunehmen und den Ausbau 2020 zu beenden.

Zweigleisiger Lückenschluss Hst. Huckarde Abzweig/Bushof (U47)

Auf der Strecke Hauptbahnhof - Westerfilde wird im Zuge der Fertigstellung der Emscherallee (NS IX) der zweigleisige Lückenschluss zwischen den Haltestellen Huckarde Abzweig und Huckarde Bushof geplant. Damit werden in einem weiteren Abschnitt öffentlicher Personennahverkehr (Schiene) und motorisierter Individualverkehr (Straße) voneinander getrennt. Gleichzeitig wird die Haltestelle Huckarde Abzweig auf die Westseite der Straße verlegt und umfassend endgültig barrierefrei ausgebaut. Mit dieser Maßnahme wird ein Kapazitätsengpass beseitigt. Gleichzeitig wird die betriebliche Unabhängigkeit von Richtung und Gegenrichtung auf der Schiene erreicht und dadurch die Zuverlässigkeit und Fahrplanteue verbessert.

Aufgrund der politischen Forderungen zur Neuordnung des Verkehrs im Stadtbezirk Huckarde im Zusammenhang mit der Hafententwicklung erhält diese Maßnahme eine hohe Priorität.

Ausfädelung der U47 in die Marsbruchstr.

Östlich der Haltestelle Hauptfriedhof liegt die höhengleiche Kreuzung der Gleistrasse der U47 mit der B 1. Diese Kreuzung wird im weiteren Verlauf des 6-streifigen Ausbaus der B 1 zur Autobahn A40/A44 niveaufrei umgebaut, indem die Stadtbahn in einen kurzen Tunnel verlegt wird. Die Planungen berücksichtigen auch den Ersatz der Haltestelle Vahleweg durch Zusammenlegung mit der Haltestelle Allerstraße zur Haltestelle Allerstra-

⁹² 3. Sitzung des Rates der Stadt Dortmund am 15.11.2012, TOP 3.21 Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20) – Ausführungsbeschl. -, Drucksache Nr. 07608-12

ße/LWL-Klinik Dortmund in neuer Lage. Der 6streifige Ausbau der B1/A40 ermöglicht, diesen Gefahrenpunkt zu beseitigen und die betriebliche Zuverlässigkeit und Fahrplantreue der Stadtbahn zu verbessern. Mit dem Bau wurde bereits begonnen.

Stufenloser Ausbau der Haltestellen: Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße sowie Stadtkrone Ost (U47)

Auf der Strecke in Richtung Aplerbeck müssen die genannten fünf Haltestellen barrierefrei umgebaut bzw. neu errichtet werden. Bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die Niederschlagung des Planfeststellungsbeschlusses für den B1-Tunnel im August 2010 war dies als Folgemaßnahme der Untertunnelung der B1 geplant worden und sollte mit der damit verbundenen Umgestaltung des Straßenraums einhergehen.

Da sich der Baubeginn für den B1-Tunnels mit der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens auf unbestimmte Zeit verschieben wird, hat der Rat der Stadt am 28.06.2012⁹³ ein Konzept zum Ausbau der Stadtbahnhaltestellen beschlossen.

Danach soll zunächst die Haltestelle Voßkuhle stufenlos ausgebaut werden. Diese Haltestelle hat das höchste Fahrgastaufkommen der fünf Haltestellen, stellt zusätzlich eine Umsteigebeziehung zur Buslinie 456 sowie zum Nachtexpress her und ist unabhängig von der Straßenbaumaßnahme technisch realisierbar und finanzierbar.

Sowohl die Herstellung dieser neuen Haltestelle als auch der stufenlose Umbau der anderen Haltestellen erfolgt auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts für die Stadtbahnführung im Westfalendamm. Die Verwaltung der Stadt Dortmund ist beauftragt, eine Darstellung konkreter Lösungsvorschläge als Beurteilungsgrundlage für die Abwägung der städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen, der Eingriffe in die vorhandene Baumallee sowie der Kosten, Finanzierung und Förderung zu erarbeiten. Dabei kann auch eine verlegte Trassenführung unter Inanspruchnahme des durchgehenden Weges zwischen den Baumreihen sinnvoll sein, um den Eingriff in den Baumbestand zu vermindern. Die Planung und Beurteilung einschließlich qualifizierter Zwischenzustände erfolgt unter Einbeziehung von DSW21 und Straßen NRW.

8.5.2 Maßnahmen des Korbes 2

Maßnahmen im Bestandsnetz sind für eine weitere Optimierung vorhandener Strecken erforderlich. Streckenergänzungen müssen volks- und betriebswirtschaftlich positiv bewertet sein. Sie bedürfen jeweils zur gegebenen Zeit einer weiteren Qualifizierung und einer aktuellen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Dabei ist immer zu berücksichtigen, dass alle Maßnahmen unabhängig von ihrem volkswirtschaftlichen Nutzenüberschuss einen betrieblichen und damit auch finanziellen Mehraufwand beim Betreiber auslösen.

Verlängerung der U41 von Do-Hörde nach Benninghofen Overgünne

Der Plan sieht vor, die Linie U41 aus der Abstellanlage Clarenberg heraus zu verlängern, die Straße An der Goymark zu unterqueren und das Marksbachtal zu überqueren. Die weitere Führung auf besonderem Bahnkörper folgt dem Straßenverlauf der Albingerstraße, die Endstelle liegt südlich der Straße Overgünne. Eine weitere Oberflächenhaltestelle soll zwischen den Einmündungen der Bojerstraße liegen, die als "Ringstraße" das Wohngebiet erschließt. Für die Aufgabe zweier Abstellgleise der Stadtbahnwagen in der Abstellanlage Clarenberg müssen noch Alternativen entwickelt werden.

⁹³ 2. Sitzung des Beauftragten des Landes NRW für den Rat der Stadt mit dem Oberbürgermeister der Stadt Dortmund am 14.06.2012, TOP 3.6 Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost, Drucksache Nr. 06303-12

Der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahme (NKQ) wurde 2005 mit 1,3 überschlägig ermittelt⁹⁴. Durch die Netzerweiterung nach Benninghofen würde ein weiterer Vorort durch die Stadtbahn attraktiv mit der Innenstadt verbunden.

Der Projektvorschlag bedarf allerdings unter besonderer Würdigung der Auswirkungen einer Verlegung der unterirdischen Abstellanlage Clarenberg und der Verknüpfung der Buslinien an der Overgünne noch einer weiteren Qualifizierung.

Verlängerung der U49 südlich Hacheneu

Für diese Strecke ist über die heutige Endstelle Hacheneu hinaus die Verlängerung nach Wellinghofen geplant. Die Trasse verläuft südlich um die vorhandene Bebauung der Glückaufsegenstraße, quert die B54 niveaufrei und verläuft durch das Gelände der ehemaligen Zeche Crone in Richtung Kreuzung Preinstraße/Zillestraße. Von dort führt die Trasse im Tunnel östlich parallel der Preinstraße bis unter den alten Ortskern von Wellinghofen. Im weiteren Verlauf bleibt die Trasse in Tieflage mit offenen und geschlossenen Abschnitten. Mit dieser Maßnahme sind der Neubau der Haltestelle Hacheneu südlich des Hacheneuer Kirchwegs, der Bau zweier Bahnhöfe an der Kreuzung Preinstraße / Zillestraße und im Ortskern am Markt sowie die Endhaltestelle an der Godekinstraße geplant.

Das Vorhaben ist 2005 in einer Standardisierten Bewertung positiv bewertet worden. Der dort ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator beträgt 1,34.

Am 21.07.2011 hat der Rat mit der Drucksache Nr.: 04485-11 die Verwaltung beauftragt, die Stadtbahn- und ÖPNV-Planungen in diesem Raum weiter zu qualifizieren. Dazu gehört auch die Prüfung, ob in einem ersten Schritt eine Teilverlängerung der U49 bis zur Zillestraße realisiert werden kann. In die Untersuchung werden Möglichkeiten zur Einsparung von Busleistungen ebenso einbezogen, wie die Auswirkungen der neuen Wohn- und Einzelhandelsstandorte auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Crone.

8.5.3 Maßnahmen des Korbes 3

Diese Maßnahmen sind für die weitere Stadtentwicklung vorsorglich aufgenommen. Die Trassen bleiben planerisch gesichert, d. h. sie werden von entgegenstehenden Nutzungen weiterhin freigehalten.

Verlängerung der U44 über die Westfalenhütte nach Kirchderne

Die Linie U44 soll nördlich der Haltestelle Westfalenhütte über das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte parallel zur Springorumstraße bis zur Rüschebrinkstraße fortgesetzt werden. Auf diesem Abschnitt sind zwei weitere Haltestellen vorgesehen. Die Linie soll zunächst weiter auf besonderem Bahnkörper bis Kirchderne Bahnhof verlaufen und dort mit den Regionalbahn in Richtung Lünen verknüpfen. Wegen eines hohen negativen NKQ ist mit einer zeitnahen Umsetzung nicht zu rechnen. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf mehr als 3,2 Mio. €/Jahr belaufen.

Wegen der strategischen Bedeutung der Entwicklungsfläche Westfalenhütte stellt ein alternativer Projektvorschlag mit verkürzter Strecke bis zu einer Endstelle als Verknüpfung mit der Buslinie 427 an der Springorumstraße eine zeitnahe Zukunftsoption dar. Eine **Trassensicherung** im Flächennutzungsplan ist erfolgt. Die Sinnhaftigkeit des Projektes ist aber u. a. davon abhängig, ob künftig ÖPNV-stärkende Nutzungen auf der Westfalenhütte angesiedelt werden können.

⁹⁴ Der Wert von 1,3 bedeutet, dass der monetarisierte gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten um 30 % übersteigt. Da es sich um einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen handelt, dessen Erträge auch nur zu einem geringen Teil haushaltswirksam werden, kann der Nutzen-Kosten-Quotient nicht allein zur Entscheidung über eine Maßnahme herangezogen werden. Stattdessen muss jedes Einzelvorhaben auch einer betriebswirtschaftlichen Folgekostenrechnung unterworfen werden, in der der wirtschaftliche Nutzen für den Betreiber (das Verkehrsunternehmen) quantifiziert wird.

U47 Huckarde - Kirchlinde

In Huckarde wurde untersucht, die Linie U47 zu verzweigen und eine neue Strecke nach Kirchlinde auszufädeln. Die Maßnahme schließt an die in westliche Seitenlage verlegte Haltestelle Huckarde Abzweig an (Korb 1). Die geplante Trasse verläuft nach der Ausfädelung aus der Straße Hülshof auf die ehemalige DB-Güterstrecke in Richtung Westen. In Höhe Rahm verlässt die Stadtbahntrasse die Parallellage zur DB, quert den Kniepacher und schwenkt in die Mittellage der Boschstraße ein. In der Boschstraße führt die Trasse weiter nach Westen, überquert die A 45 mittels Brückenbauwerk und taucht östlich vor der Bebauung in Kirchlinde in einen ca. 350 m langen Tunnel ab. Westlich der Westerwikstraße kommt die Strecke an die Oberfläche und erreicht nach Kreuzung der Frohlinger Straße das Wideybachtal.

Entlang des Wideybachtals führt die Trasse bis nördlich des Schulzentrums zu einer Endstelle an der Bockenfelder Straße. An der beschriebenen Trasse sind die sechs oberirdischen Haltestellen an der Varziner Straße, Aspeystraße, Jungferntalstraße, Bothestraße, dem Krankenhaus Kirchlinde und dem Schulzentrum an der Bockenfelder Straße vorgesehen.

Diese Maßnahme wurde nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung untersucht.

Der Nutzen-Kosten-Indikator erreicht den Wert von 1,2. Die prognostizierten hohen Folgekosten für den Betreiber von mehr als 3,5 Mio. €/Jahr führen zu einer Zurückstellung dieser Maßnahme. Ursächlich dafür sind u. a. geringe Einsparpotenziale im Busnetz, da durch die Stadtbahn infolge der Struktur des Netzes keine nennenswerte Rücknahme von Relationen vorgenommen werden kann. Allein wegen des volkswirtschaftlichen Nutzenüberschusses erfolgt die Trassensicherung im Flächennutzungsplan.

Stadtbahn zur Entwicklungsfläche Phoenix-West und Verlängerung Benninghofen

Für den Anschluss des Zukunftsstandorts Phoenix-West sind zwei Varianten entworfen worden. Die Variante 1 sieht eine Führung der Stadtbahn aus der Stammstrecke der U49 zwischen den Haltestellen Westfalenpark und Rombergpark vor. Danach überquert die Linie die stadteinwärts führende Fahrbahn der B54 und verläuft dann auf besonderem Bahnkörper bis zum Bahnhof Hörde. Auf der Strecke werden drei oberirdische Haltestellen auf dem Gelände von Phoenix West angeordnet. Westlich der Haltestelle Hörde Bahnhof ist wegen der räumlichen Enge auf 150 m eine kurze Eingleisigkeit eingeplant, ansonsten ist eine zweigleisige Trassenführung vorgesehen.

Nach der Variante 2 fädelt die Linie aus der Stammstrecke der U46 aus Tunnel II südlich der Station Westfalenhallen aus und verläuft über Remydamm und über ein Sonderbauwerk in die Stammstrecke der U49. Der weitere Verlauf entspricht dem der Variante 1.

Beide Varianten weisen derzeit nur einen geringen Nutzenüberschuss auf. Wegen der strategischen Bedeutung der Entwicklungsfläche Phoenix-West wird die Zukunftsoption für einen Streckenabschnitt bis zum Bahnhof Hörde als **Trassensicherung** im Flächennutzungsplan vorgehalten. Die Verkehrsflächen in den Bebauungsplänen (Hö 251 und Hö 253) sind unter Berücksichtigung des Platzbedarfs für die Stadtbahn festgesetzt.

Kreuzungsmaßnahme DB-Güterzugstrecke / Obernette

Die Linie U47 kreuzt auf dem Weg nach Westerfilde in Obernette die höhengleiche Güterzugstrecke der DB-Netz-AG. Es ist beabsichtigt, diese niveaugleiche Kreuzung zu beseitigen und durch ein Unterführungsbauwerk für die Stadtbahn zu ersetzen, um Fahrzeitgewinne Fahrplanunabhängigkeit und damit Qualitätssteigerungen zu realisieren.

Diese Maßnahme wurde im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW untersucht und auf Grund der Ergebnisse in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Stufe 1) des Landes aufgenommen.

Durch anstehende Infrastrukturmaßnahmen von DB Netz (Einführung eines elektronischen Stellwerks) ergibt sich aktuell eine veränderte Bewertung der Möglichkeit, die vorhandene niveaugleiche Kreuzung zwischen Eisenbahn- und Stadtbahnstrecke durch eine niveaufreie Querung zu ersetzen. Neben der Beseitigung von Störquellen im Betriebsablauf würde die vorhandene Eingleisigkeit mit entsprechenden Fahrplaneinschränkungen ebenso entfallen können wie die derzeit notwendige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 5 km/h. Somit können Fahrzeiterparnisse und signifikante Verbesserungen der Angebotsqualität erreicht werden. Im Prognose-Null-Fall ist dagegen nach Einbindung in die neue Stellwerkstechnik der DB durch längere Schließzeiten und stärkere Streckenbelegung der DB-Strecke ein deutlich zunehmender Störeinfluss auf den Stadtbahnbetrieb zu erwarten. Diese bislang in „Korb 3“ des Stadtbahnentwicklungskonzepts gesicherte Maßnahme erhält daher eine deutlich höhere Priorität: Ziel von DSW21 ist es, dieses Projekt bis zur Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks umzusetzen, um die zu erwartenden Nachteile zu vermeiden.

Linie U44 zum Borsigplatz über Weißenburger Straße

Die Strecke zum Borsigplatz und weiter bis zum Gelände der ehemaligen Westfalenhütte soll im Abschnitt zwischen der heutigen Rampe Weißenburger Straße und dem Borsigplatz aufgrund eines Ratsbeschlusses vom 18.02.1999 zukünftig über die abknickende Weißenburger Straße geführt und für das Niederflurfahrzeug (NGT8) ausgebaut werden. Die Realisierung wird im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Thyssen-Klönne-Geländes gesehen und wird deshalb im Flächennutzungsplan als Trasse gesichert.

Linie U47 zum Flughafen

Östlich der Haltestelle Hauptfriedhof schleift die neue Linie unterirdisch eingleisig aus der Stammstrecke der Linie U47 aus und verläuft als zweigleisige oberirdische Strecke nördlich parallel der heutigen B1 und im Weiteren entlang der Emschertalstraße bzw. Wickeder Chaussee bis westlich des Flughafenterminals. Ab Höhe Holzwickede Gewerbegebiet (östlich der Einfahrt zu den Flughafenparkplätzen am alten Terminalgebäude) taucht die Trasse zweigleisig ab und kann unterirdisch zu einem neuen unterirdischen Bahnhof am Terminal geführt werden.

Darüber hinaus kann die Strecke in einem eingleisigen Tunnel mit einer Kurve zum Bahnhof Holzwickede weitergeführt werden, an dem die Trasse wieder an die Oberfläche kommt und in einem Sackbahnhof endet.

Insgesamt sind 6 Haltepunkte vorgesehen, davon liegen 5 oberirdisch, einschließlich der Endstelle Holzwickede sowie der unterirdische Bahnhof Flughafen. Die Bedienung soll anders, als auf allen anderen Strecken ganztägig in einem 20-Minuten-Takt erfolgen.

Bis zu einer Realisierung der Maßnahme müssen die weiteren Wirkungen und Entwicklungen des Flughafengebietes, die zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzbar sind, abgewartet werden. Daher erfolgt die Sicherung der Trasse auf Dortmunder Stadtgebiet bis zum Flughafenterminal im Flächennutzungsplan.

Der Projektvorschlag weist derzeit einen negativen NKQ auf, d.h. ein Nutzenüberschuss liegt nicht vor. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 3,1 Mio. €/Jahr belaufen.

8.5.4 Fahrzeuge

Die ab 2008 laufende Neubeschaffung von insgesamt 47 Stadtbahnwagen für die Ost-West-Strecke mit einem Kostenvolumen von 110 Mio. € wurde in 2013 abgeschlossen. Die Hochflur-Stadtbahnwagen vom Typ „B“ (insgesamt 74 Fahrzeuge) wurden seit 1986 in Betrieb genommen.

In Anbetracht des Alters dieser Fahrzeuge muss DSW21 im Hinblick auf die absehbare Nachfrageentwicklung rechtzeitig ein Fahrzeugbeschaffungs- und Finanzierungsprogramm erstellen. Dazu ist in Kooperation von Aufgabenträgerin und DSW21 eine Überprüfung der räumlichen Bedienungskonzepte im Netz der Hochflur-Stadtbahnlinien durchzuführen. So sollen auf der Grundlage einer aktualisierten Verkehrsprognose Optionen für eine Weiterentwicklung des Netzes und der Linienverknüpfungen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Fahrzeuge Stadtbahn DSW21	
Zukunftssicherung Fahrzeugflotte Stadtbahn Typ B	seit 2011

Tab. 41 Fahrzeugflotte Stadtbahn DSW21

Bei der Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge ist der zu diesem Zeitpunkt allgemeingültige Standard zu Grunde zu legen. Von Sonder- oder Einzelanfertigungen ist zugunsten von handelsüblichen Großserienfahrzeugen abzusehen. Hier sind mögliche Varianten unter Einbeziehung der Variante der grundlegenden Überarbeitung vorhandener Fahrzeuge auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen. Die Behindertenverbände sind in die Planungen einzubeziehen. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen ist für eine ausreichende Reserve für unvorhergesehene Ausfälle oder ggf. planmäßigen Ersatz für die Zeit der Sanierungsarbeiten Sorge zu tragen.

8.5.5 Leistungsangebot

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger wurde das betriebliche Leistungsangebot im Stadtbahnnetz von DSW21 kontinuierlich der Nachfrage angepasst und optimiert.

Der Status Quo im Fahrplanangebot ist der heutigen Situation angemessen. Weitere Anpassungen werden auch in der Zukunft in Abstimmung mit dem Aufgabenträger vorgenommen, wenn sich durch eine veränderte Nachfrage dafür eine Notwendigkeit ergibt.

Im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Einführung eines 15/30-Minuten-Grundtakts im SPNV (siehe Kap. 8.4) ist auf kommunaler Ebene zu prüfen, welche Auswirkungen dies für das städtische Netz haben könnte. Ein solcher Takt könnte einen Systemwechsel im Grundtakt des kommunalen Netzes inklusive der Stadtbahn notwendig machen. Hierzu ist eine differenzierte Analyse und Prognose der Wirkungen erforderlich, die auch Basis für eine Positionierung der Stadt gegenüber den entsprechenden Planungen seitens des VRR sein werden. Die Stadt Dortmund steht hierzu im Dialog mit dem Betreiber der Stadtbahn (DSW21), um die Grundlagen für eine entsprechende Bewertung zu erarbeiten. Neben Angebotsparametern ist hierzu auch eine Prüfung der infrastrukturellen Auswirkungen im kommunalen Schienennetz erforderlich (Kapazitäten und Lage von Wendestellen, Lage von Ausweichstellen und Kreuzungsabschnitten).

8.6 H-Bahn

Die Beschlussfassung des Rates der Stadt Dortmund zum Stadtbahnentwicklungskonzept am 14.08.2008 beinhaltet die Empfehlung „Auch wenn derzeit keine konkrete Trassenerweiterung des H-Bahnnetzes ansteht, spricht sich der Haupt- und Finanzaus-

schluss für dieses System und noch zu prüfende Netzerweiterungen aus⁹⁵.“ Diese Empfehlung nimmt der Masterplan Wissenschaft Dortmund 15.02.2013 auf als Maßnahme 30 „Verlängerung der H-Bahn zum Weißen Feld bei entsprechendem Bedarf“ und ordnet diese in die Maßnahmen-Priorität B (Definition: sehr förderlich für die Erreichung der Ziele des Masterplans Wissenschaft)⁹⁶ ein. Mit dem Beschluss des Masterplans Wissenschaft in der Fassung vom 15.02.2013 am 13.06.2013 durch den Rat der Stadt Dortmund wird die Verwaltung beauftragt die Maßnahmenvorschläge umzusetzen⁹⁷.

8.7 Maßnahmen Bus - System

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Fahrzeugparks gemäß einschlägiger Nachhaltigkeitskriterien und der nachfragegerechten Anpassung des betrieblichen Angebotes gehört der barrierefreie Ausbau der Haltestellen zu den ambitioniertesten Aufgaben des Nahverkehrsplans.

8.7.1 Infrastruktur

Auch in Zukunft werden die Busse den vorhandenen Straßenraum in Anspruch nehmen. Konkrete Planungen für eine Erweiterung von Teilstrecken mit Busspuren liegen derzeit nicht vor. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des RBL kann es im Einzelfall dazu kommen, dass im Zulauf zu lichtsignalgeregelten Knotenpunkten zusätzliche Abbiege-/Aufstellspuren angeordnet werden müssen. Dazu werden zu gegebener Zeit Einzelplanungen vorgelegt.

Für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen hat das Tiefbauamt eine Richtzeichnung entwickelt, die mit dem Behindertenpolitischen Netzwerk abgestimmt ist. Diese findet sich im Anhang 1.

8.7.2 Fahrzeuge

Der Fahrzeugpark im Busverkehr soll bedarfsgerecht in Qualität und Quantität weiterentwickelt werden. Dazu sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, die für den Spitzeneinsatz erforderlichen Fahrzeuge inklusive einer hierfür notwendigen Reserve vorzuhalten.

Um die Qualität an aktuelle technische Entwicklungen (schadstoffarme und schallarme Fahrzeugtechnik) anzupassen, sind regelmäßige Neubeschaffungen von Fahrzeugen vorzunehmen. Hierbei sind jeweils die aktuellen Richtlinien des VRR hinsichtlich Ausstattung und technischer Standards zu erfüllen.

Die gemeinsame Beschaffung von Bussen durch die Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR) hat zu einer konsequenten Standardisierung des Fuhrparks geführt, mit der erhebliche Potenziale beim Einkauf und bei der Wartung ausgeschöpft werden können. Sie soll deshalb fortgesetzt werden. In der KÖR arbeiten DSW21, BOGESTRA, die HCR und die Vestische u. a. bei der Fahrzeugbeschaffung zusammen.

Darüber hinausgehende oder abweichende Anforderungen, die seitens des Aufgabenträgers zur Erfüllung der in Dortmund bestehenden verkehrlichen Aufgaben gestellt werden, werden mit den betroffenen Verkehrsunternehmen vorab abgestimmt und festgeschrieben. Für den ein- und ausbrechenden Verkehr von auswärtigen Verkehrsunternehmen können abweichende Regelungen getroffen werden.

⁹⁵ Drucksache Nr. 09233-07, TOP 3.3 Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund; Beschluss des Rates der Stadt Dortmund am 14.02.2008

⁹⁶ Masterplan Wissenschaft Dortmund 15.02.2013, Band 1 Ziele und Maßnahmen, Seite C-28

⁹⁷ Drucksache Nr.: 09180-13, TOP 2.1 Masterplan Wissenschaft, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund am 13.06.2013

Zu diesen Anforderungen gehört auch die Neugestaltung der Innenausstattung der ÖPNV-Fahrzeuge. So soll versucht werden, den Raumansprüchen von Rollstuhlfahrern sowie Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen möglichst weitgehend entgegenzukommen. An den Rollstuhlplätzen sollen Piktogramme am Boden auf Rollstuhlplätze hinweisen (z. B. mit Folie). Deshalb sind die Behindertenverbände vor der Bestellung zu beteiligen.

Die Spezifikationen der Fahrzeugflotten für die in Dortmund eingesetzten Fahrzeuge sind durch die Verkehrsunternehmen jährlich zu dokumentieren. In einer Fortschreibung der Qualitätsvereinbarung (siehe Kap. 9) werden die erreichten Standards und für das Folgejahr geplante Änderungen zwischen dem Aufgabenträger und den das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen gemeinsam festgelegt. Diese werden durch die Stadt Dortmund in einem jährlichen Qualitätsbericht veröffentlicht.

Es ist das Ziel der Stadt Dortmund, einheitliche Qualitätsstandards im ÖPNV zu gewährleisten. Die genannten Verpflichtungen und Vereinbarungen schließen daher jeweils die Betriebsleistungen, die im Auftrag der konzessionierten Verkehrsunternehmen durch Dritte in Dortmund erbracht werden, mit ein.

8.7.3 Leistungsangebot und Betrieb

In den nächsten Jahren wird der beschrittene Weg einer kontinuierlichen, am Bedarf orientierten Weiterentwicklung der Angebotsstruktur und -qualität fortgesetzt. Einige größere Projekte sind in Vorbereitung, mit denen auf künftige Veränderungen reagiert werden muss, wie z.B.

1. Weitere Entwicklungsschritte zur Anbindung von Phoenix-See und Phoenix West,
2. Erschließung neuer Wohnbaugebiete z. B. Brechtener Heide,
3. ÖPNV-Anbindung der Entwicklungsfläche Westfalahütte,
4. Weiterentwicklung des Innenstadt-Busnetzes,
5. Anpassung der Angebote an demografische Entwicklungen, z.B. veränderte Bedingungen im Schülerverkehr, steigende bzw. anhaltend hohe Studierendenzahlen und wachsende Bedeutung der besonderen Belange von Senioren,
6. Konzeptentwicklung für eine Anpassung der Busfahrpläne im Fall einer Taktänderung des SPNV (15/30-Minuten-Takt der S-Bahn).

Dazu erarbeiten die Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Erschließungs- und Bedienungskonzepte sowie Linienplanungen. Diese werden Grundlage für die Anforderung an Bedienungsqualitäten sein, die der Aufgabenträger dann verbindlich festlegen wird.

Auch in 2014 sind aufgrund der zwischenzeitlichen Erfahrungen im Betrieb und der Auswertungen von Fahrgastzahlen und Kundenresonanz Weiterentwicklungen im Leistungsangebot vorgesehen, die in den jetzt zur Beschlussfassung stehenden Entwurf des NVP noch nicht einfließen konnten. Hierzu gehören insbesondere Angebotsanpassungen in Zeiten und Räumen besonders schwacher Nachfrage mit dem Ziel einer Sicherung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Leistungsangebots. DSW21 wird hierzu in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger in separater Vorlage geeignete Maßnahmen vorschlagen und mit den betroffenen Gremien abstimmen.

Die in Kap. 8.4 angesprochene und vom VRR betriebene Planung für eine Taktumstellung im S-Bahn-Betrieb auf einen 15/30-Minuten-Takt, wird deutliche Auswirkungen auf das Angebot im Busnetz haben (siehe Kapitel 8.7). Ebenso wie für die Stadtbahn (siehe Kap. 8.5.5), sind die Auswirkungen auf das Busnetz detailliert zu prüfen. Dies gilt ganz besonders für einige Verknüpfungspunkte an denen Buslinien unmittelbare Anschlussfunktion zur S-Bahn haben. Die Verkehrsunternehmen werden in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ein Konzept erarbeiten, welches

1. den Umfang der umstellungsbedingten dauerhaften Angebots- und Aufwandsänderungen ermittelt,
2. die zeitgerechte Anpassung des übrigen kommunalen Verkehrsangebotes festlegt und
3. dessen Finanzierung klärt.

Dieses Konzept dient der Positionierung der Stadt Dortmund gegenüber den Planungen von VRR und DB zur Taktumstellung im SPNV. Anpassungen, die Verkehrsunternehmen benachbarter Aufgabenträger z. B. im Zusammenhang mit einer möglichen Umstellung des S-Bahn-Taktes vornehmen, werden mit dem Aufgabenträger Stadt Dortmund und DSW21 bereits in der Planungsphase abgestimmt.

Um den Mobilitätsbedürfnissen in den nachbarschaftlichen Verflechtungsräumen der Stadt Dortmund gerecht zu werden, werden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auch weiterhin in enger Abstimmung und kooperativer Partnerschaft mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen über die Stadtgrenzen hinweg ein betriebliches Angebot (ein- und auslaufende Linien) aufrechterhalten. Es orientiert sich in Umfang und Qualität am Bedarf. Die Angebotskonzepte schließen den gemeinschaftlichen Betrieb von Linien ein.

Zur Verbesserung des Betriebsablaufs im Busverkehr hat die Stadt Dortmund vorgesehen, im Rahmen des RBL etwa 150 Lichtsignalanlagen mit entsprechender technischer Infrastruktur auszustatten. Mit der derzeit laufenden Maßnahme wird die Buslinie 440 Dortmund-Airport – Aplerbeck – Hörde – Barop – Eichlinghofen – Oespel – Lütgendortmund entsprechend ertüchtigt. In einem nächsten Schritt sollen die Buslinien 420 Derne – Scharnhorst – Brackel – Aplerbeck und 462 Huckarde – Kirchlinde – Bövinghausen – Lütgendortmund – Marten – Barop berücksichtigt werden. Weitere Linien sollen folgen.

Im Rahmen des RUHRPILOT⁹⁸ wird das so ertüchtigte lokale Verkehrsinformationssystem zukünftig mit regional arbeitenden Systemen des ÖPNV und des MIV sowie mit Rechnern des kommunalen Verkehrsmanagements weiter vernetzt. Auch der Regionalverkehr wird mit der Nutzung der Ist- und Soll-Daten der DB-AG einbezogen. Damit stehen alle relevanten Daten für eine umfassende intermodale Mobilitätssteuerung und -auskunft zur Verfügung. Seitens der Stadt und DSW21 sind alle Voraussetzungen für die Teilnahme am Datenaustausch umgesetzt.

8.8 Weitere Maßnahmen

8.8.1 Gesamtmobilität

Der Begriff „Gesamtmobilität“ ist nicht eindeutig festgelegt.

Unter Gesamtmobilität wird hier ein vernetztes System verschiedener Verkehrsträger, Verkehrsnetze, Fahrzeuge und räumlicher Verknüpfungen verstanden, das sich mit seinen Mobilitätsangeboten über ein einheitliches Marketing und standardisierte Kommunikationswege an einen unbestimmten Kundenkreis wendet, der in diesem System individuelle mono- oder multimodale Wegeketten zur Optimierung seiner Fahrtwünsche zusammenstellen kann. Das schließt das Zufußgehen sowie die Organisation des Parkens und Abstellens der Fahrzeuge ein. Die Fahrzeugnutzung kann unabhängig vom Fahrzeugeigentum sein. Ein einheitliches Zugangs- und Abrechnungssystem kann mit Chipkarten erfolgen, die als Zusatznutzen ein Bezahlungssystem für mobilitätsfremde Dienstleistungen oder Einkäufe beinhalten. Konkret verbirgt sich dahinter ein Angebot zur Nutzung öffentlicher und privater Verkehrsmittel in Kombination mit Fahrzeugverleihsystemen (Fahrrad und Pkw) aus einem Guss.

⁹⁸ Die operativen Aufgaben der Ruhrpilot-Zentrale in Essen sind seit 01.01.2014 zur Verkehrszentrale NRW in Leverkusen übergegangen. Weitere Informationen: www.ruhrpilot.de.

In der Metropole Ruhr ist der VRR als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und zuständige Stelle für Tarif- und Marketingmaßnahmen derzeit bemüht, sein traditionelles Mobilitätsangebot im Sinne einer „Gesamtmobilität“ zu integrativen Mobilitätskonzepten („Tür-zu-Tür-Konzepte“) weiter zu entwickeln. In einer Beschlussvorlage⁹⁹ für die Verbandsversammlung erklärt der VRR im Mai 2012, dass dazu CarSharing-Angebote, „metropolradruhr“ sowie die Elektromobilität ausgebaut werden sollen.

Inzwischen können rund 3.000 Räder in zehn Städten mit dem Handy geliehen und an einer beliebigen Station zurückgegeben werden. In Dortmund wurde das Fahrradverleihsystem „metropolradruhr“ im Juni 2010 mit 6 Anlagen und 60 Fahrrädern gestartet. Danach ist die Anzahl der Fahrradverleihstationen kontinuierlich erweitert worden. Die letzten Stationen wurden im Frühjahr 2013 errichtet. Insgesamt stehen hier nun 62 Stationen mit rd. 300 Fahrrädern zur Verfügung. Die Verleihzahlen nehmen stetig zu. In 2013 gab es insgesamt bereits rund 32.000 Ausleihen. Im Jahr 2014 wird es voraussichtlich wiederum zu einer Verdoppelung der Ausleihzahlen kommen. In Kooperation mit den Verkehrsunternehmen im Ruhrgebiet können Zeitkarteninhaber des VRR täglich 30 Minuten kostenlos die Leihfahrräder in Anspruch nehmen.

DSW21-Abo-Kunden erhalten in Dortmund günstigere Konditionen beim Carsharing bei Drive Carsharing, Greenwheels und RUHRAUTOe. Die Anmeldung kann auch beim DSW21-Kundencenter an der Petrikerkirche erfolgen. Ab September 2014 streben der VRR, DSW21 und der Carsharing-Anbieter „CiteeCar zum Start des Carsharing-Angebotes von CiteeCar eine Kooperation an, nach der das Unternehmen im Ruhrgebiet insgesamt 150 Fahrzeuge anbietet. In Dortmund sind 45 Fahrzeuge vorgesehen. Die Fahrzeuge sind ortsgebunden in festgelegten Bereichen im öffentlichen Straßenraum aber nicht auf festen Stellplätzen abzustellen.

8.8.2 Stationen

Aus Fahrgastsicht sind Haltestellen wichtige Elemente in der Mobilitätskette der ÖPNV-Nutzer. Während der Wartezeit, sowie bei Umsteigevorgängen an den Verknüpfungspunkten erwartet der Fahrgast eine angenehme Umgebung mit den für ihn relevanten Informationen zum ÖPNV. Deshalb kommt der Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen und deren Erreichbarkeit eine besondere Bedeutung zu. Nur ein sichtbarer und leichter Eintritt zum öffentlichen Nahverkehrssystem gewährleistet auch dessen Nutzung. Eine ansprechende Gestaltung von Haltestellen ist ein wichtiger Beitrag um Kunden zu binden und Neukunden für das System zu gewinnen.

Dem Fahrgast muss ein sicherer, eindeutiger und möglichst umwegfreier Zugang auch aus dem weiteren Umfeld zu den Haltestellen geboten werden. In Einzelfällen ist im umgebenden Straßennetz mit einer Leitbeschilderung auf die Station hinzuweisen. An der Station selbst ist für den Fahrgast eine größtmögliche Qualität im Hinblick auf Sauberkeit, Unversehrtheit der technischen Anlagen und Einrichtungen, Informationen, Bequemlichkeit sowie ein Aufenthalts-, Sicherheits- und „Wohlfühl“-Ambiente herzustellen. Dies schließt die mobilitätsgerechte Gestaltung der Haltestellen und ihrer Zugänge ein. Dazu zählen u. a.:

- Zugänglichkeit mit Rampen und/oder Aufzügen,
- gut lesbare Fahrpläne und weitere Informationen,
- taktile Bodenelemente für Sehbehinderte und Blinde,
- visuelle und akustische Informationen,
- stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge.

⁹⁹ Drucksache I/VIII/2012/0301 vom 22.02.2012: " Gesamtmobilität im VRR"; Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Gelsenkirchen 2012

Auch die Zuwegung zur Haltestelle und die leichte Zugänglichkeit sind von großer Bedeutung. Die Zuwegung sollte übersichtlich und möglichst frei von Umwegen, Barrieren und Angsträumen sein.

Die Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs ist (gleichzeitig) als wesentlicher Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung und als stadtbildprägendes Element in die kommunale Gesamtplanung zu integrieren.¹⁰⁰

Zentrale Verknüpfungspunkte sind mit Toiletten ausgestattet. Ob darüber hinaus weitere Haltestellen nachgerüstet werden, muss mit dem Betreiber der Anlagen verhandelt werden. Auch eine Aufstellung von Toilettenanlagen im öffentlichen Raum in der Nähe von Haltestellen sollte weiterhin geprüft werden.

Für die Ausstattung und Gestaltung neuer Haltestellen ist bei förderfähigen Neubaumaßnahmen grundsätzlich die aktuelle Fassung der einschlägigen Richtlinien des VRR zur Haltestellen-Ausstattung im VRR¹⁰⁰ maßgebend. Für die Herstellung eines einheitlichen Erscheinungsbildes und zur Wiedererkennbarkeit für den Kunden sind die Standards dieser Richtlinie grundsätzlich anzuwenden. Der Richtliniencharakter dieses Regelwerkes erlaubt, in begründeten Ausnahmefällen von diesen Empfehlungen abzuweichen. An den Haltestellen ist der Linienplan mit geographischem Hintergrund vorzuhalten.

Mehr als ein Drittel aller in der ersten Beteiligungsrunde des NVP-Aufstellungsverfahrens eingegangenen Anregungen und Beschwerden bezogen sich auf die Haltestellen. In einer weiteren Differenzierung zeigte sich, dass sich ein Viertel dieser Einwände auf den Zustand der Haltestellen bezieht: Sauberkeit, Unversehrtheit der technischen Anlagen und Einrichtungen, Lesbarkeit der Informationen, intakte Beleuchtung. Zu einem weiteren Drittel bezogen sich die Beiträge auf den barrierefreien Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen.

Sauberkeit, die Beseitigung von Schäden und die Erneuerung von Informationen werden in die Vereinbarung des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen über Qualitätsstandards einbezogen.

Die Lage von Haltestellen mit ihren Warteflächen, Einstiegsbereichen und Zugängen in einem zusammenhängenden öffentlichen Raum führt dazu, dass diese Bereiche auf mehrere Verantwortliche und unterschiedliche Zuständigkeiten aufgeteilt sind. Handlungsbedarfe sind daher von dem jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen oder vom Aufgabenträger aufzugreifen.

Die Verantwortlichkeiten für Haltestellen und Verkehrsflächen sind im Konzessionsvertrag „Verkehr“¹⁰¹ zwischen der Stadt Dortmund und DSW21 grundsätzlich vereinbart worden. Mit den auswärtigen Verkehrsunternehmen, die auf Dortmunder Stadtgebiet fahren, werden im Einzelfall eigene Vereinbarungen getroffen. In diesem Falle sind für den Ausbau der Haltestellen die jeweiligen Verkehrsunternehmen zuständig.

Weil Ausstattung und baulicher Umfang der Haltestellen je nach Größe, Bedeutung, Nutzungsfrequenz und Gestaltung der Haltestellen sehr unterschiedlich sind, geben folgende Beschreibungen einen allgemeinen Überblick über die Zuständigkeiten im Einzelnen:

- Das kleinräumige städtische Umfeld von Bushaltestellen liegt in aller Regel auf öffentlichen Flächen (Verkehrsflächen, Grünflächen etc.), die sich in städtischem Eigentum befinden. Diese Bereiche werden einschließlich ihrer Zugänge in kommunaler Trägerschaft unterhalten und auf der Grundlage der Straßenreinigungssatzung der Stadt Dortmund gereinigt.
- Auf öffentlich gewidmeter Fläche ist immer die Stadt zuständig.

¹⁰⁰ Richtlinie: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“, Stand 10.02.2012, Beschlossen vom Verwaltungsrat der VRR AöR am 16.03.2012 (Drucksache Nr. I/VIII/2012/0302)

¹⁰¹ Konzessionsvertrag „Verkehr“; Stadt Dortmund und Dortmunder Stadtwerke AG vom 18.10.1979

- Sollte die Haltestelle oder ihr Umfeld auf einem nicht öffentlich gewidmeten Grundstück von DSW21, eines privaten Eigentümers oder eines Dritten (z.B. Baulastträger Land NRW) liegen, so sind diese Grundstückseigentümer für den Zustand ihres Grundstückes und damit für Zugang und Umfeld der Haltestellen verantwortlich.
- Der engere Wartebereich von Bushaltestellen, einschließlich der Bordsteinkante des Haltebereichs, liegt in kommunaler Zuständigkeit.
- Bei den unterirdischen Haltestellen im Stadtbahnbereich sowie allen oberirdischen Haltestellen, die den Stadtbahnanlagen zuzurechnen und vom öffentlichen Verkehrsraum getrennt sind, liegt die Zuständigkeit grundsätzlich bei DSW21, als dem einzigen Stadtbahnbetreiber in Dortmund.
- Für alle Bahnsteige und Aufbauten (Fahrgastunterstände, Vitrienen, Haltestellenmasten, Werbeeinrichtungen) sind bei den oberirdischen Haltestellen die Verkehrsunternehmen zuständig oder die von Ihnen beauftragten Dritten;
- Die Abfallbehälter werden immer von der EDG geleert.
- Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV auf Dortmunder Stadtgebiet befinden sich ausschließlich im Eigentum der DB Station&Service AG. Diese ist zuständig für Reinigung, Unterhaltung und Instandsetzung.

Mit den auswärtigen Verkehrsunternehmen, die auf Dortmunder Stadtgebiet fahren, werden im Einzelfall eigene Vereinbarungen getroffen.

Stadtbahn

Die bevorstehenden notwendigen und schrittweisen Erneuerungen bei den bestehenden Stadtbahnhaltestellen beziehen sich auf die Beleuchtung und die Ausstattung der Stationen, wie z.B. Fahrtreppen und Aufzüge. Schwerpunkt der Maßnahmen ist die Herstellung einer weitestgehend möglichen Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Darüber hinaus ist insbesondere zur Optimierung der Fahrgastinformation sowie zur Verbesserung der Verkehrssteuerung ein Ausbau der betriebstechnischen Ausrüstung der Ost-West-Strecke geplant. Auf der Strecke der U42 ist ein Austausch der dynamischen Anzeiger notwendig, um die Informationsmöglichkeiten vor allem bei aktuellen Ereignissen zu verbessern.

Bus

Im Busbereich sind bereits ca. ein Viertel der Haltestellen mit einem 16 cm hohen Bordstein ausgestattet oder zu Buskaps umgebaut. Der weitere Umbau von Busbuchten oder Fahrbahnrandhaltestellen erfolgt gemeinsam mit dem Umbau oder der Erneuerung von Straßen und/oder Gehwegen. Aufgrund der neuen Gesetzgebung im Personenbeförderungsrecht müssen im Grundsatz auch alle Bushaltestellen bis zum 01.01.2022 barrierefrei umgebaut werden. Auch die weiterhin bestehenden betriebsnotwendigen Busbuchten für Wende- und Standzeiten müssen dann die Möglichkeit des barrierefreien Zustiegs erlauben.

Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, wird die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen im Nachgang zum Beschluss über den Nahverkehrsplan in einem eigenen Fachbeitrag einen Zeit-/Maßnahmenplan über den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen ausarbeiten und von den Gremien beschließen lassen. Auch wenn heute die Absicht aller Beteiligten besteht, das vom Personenbeförderungsgesetz normierte Ziel einzuhalten, wird es zu Überschreitungen der gesetzlich vorgesehenen Frist kommen. Das PBefG lässt dies unter bestimmten Voraussetzungen ausdrücklich zu (s. Kap. 2.1).

Die Ausstattung der Bushaltestellen ist uneinheitlich. Es sind noch Haltestellen vorhanden, an denen Teile der Grundausstattung nach VRR-Richtlinie fehlen. Diese sollen so-

weit räumlich und finanziell möglich nach und nach weiter ergänzt werden. Anzustreben ist dabei ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild aller Bushaltestellen. Dies bezieht sich auf Ausstattungsmerkmale, wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter usw.

Alle Haltestellen sind auch mit Fahrgastinformationen auszustatten. Diese müssen deutlich erkennbar sein und außer dem Fahr- und Linienplan die grundlegenden Informationen, den Haltestellennamen sowie Tarifinformationen enthalten. Ein Umgebungsplan ist nur an ausgewählten Bushaltestellen von besonderer Bedeutung oder an wichtigen Verknüpfungspunkten erforderlich.

Mit der Einführung des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) können die Fahrgäste bereits an zahlreichen Bushaltestellen über elektronische Anzeigetafeln mit aktuellen Informationen über die nächsten Busabfahrten informiert werden. Das System ist in Kap. 0 dargestellt. Nachdem zunächst 41 dieser Anzeigestellen schwerpunktmäßig an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen in den Bezirkszentren installiert wurden, folgt die Errichtung weiterer Anlagen nach entsprechenden Beschlüssen bei DSW21. Die Reihenfolge richtet sich nach der Bedeutung der jeweiligen Haltestelle.

Verknüpfungspunkte

An Haltestellen, an denen aufgrund der Verkehrsströme und der zusammenkommenden Relationen ein hoher Umsteigebedarf besteht, sollen zeitliche Verknüpfungen erfolgen. Vorrangig an den in Kapitel 7.2.2 definierten Verknüpfungspunkten sollen daher Anschlüsse planmäßig her und im Betrieb sichergestellt werden, wo das möglich ist mit Unterstützung des RBL.

Einzelmaßnahmen

Angesichts wachsender Studentenzahlen und zunehmender ÖPNV-Nutzung durch Studenten bedarf die Bushaltestelle Universität einer Neugestaltung. Außerdem ist die Verbindung zur H- und S-Bahn nicht barrierefrei. Mangelnde Querungshilfen am Vogelthsweg gefährden zusätzlich die Fußgänger.

Zur Verbesserung der Situation ist kurzfristig die Anordnung von Tempo 30 unter der Brücke (außer nachts und an Wochenenden) vorgesehen. Außerdem wird der Bau von zwei barrierefreien Querungshilfen vorgesehen. Von der Technischen Universität wird eine barrierefreie Fußwegeverbindung von der Bushaltestelle über den Parkplatz zu den Universitätsgebäuden geschaffen. Darüber hinaus wird die Installation eines dynamischen Fahrgast-Informationssystems durch DSW21 geprüft. Der Umbau der Bushaltestelle und des Straßenraumes soll noch 2014 begonnen werden.

8.8.3 Kundeninformationen – Service – Vertrieb

Als Standard ist ein verkehrsunternehmeneigenes, zentrales Kundencenter in der Innenstadt zu betreiben.

Deutlich komfortablere Möglichkeiten zum Kundenservice bietet die für 2013 geplante Inbetriebnahme des Kundencenters Petrikirche. Die neue Präsenz an der Oberfläche in zentraler Citylage bietet einen deutlichen Fortschritt gegenüber den bisherigen Einrichtungen in den Zwischengeschossen der Stadtbahnhalte Kampstraße und Reinoldikirche.

Folgende Dienstleistungen werden den Kunden u. a. angeboten:

- Verkauf von Bartickets, Zeitkarten und Veranstaltungstickets bzw. KombiTickets,
- Beratung und Verkauf von Abonnements,
- Tarifberatung für VRR-, VRL- und NRW-Tarif,
- Fahrplanauskünfte,
- Entgegennahme und Weiterleitung von Beschwerden,
- Entgegennahme von Einzahlungen im Bereich des erhöhten Beförderungsentgeltes,

- Auszahlungen, z. B. im Rahmen der Pünktlichkeitsgarantie,
- Beratung für weitere Mobilitätsangebote, z. B. Kooperation mit metropolradruhr, CarSharing,
- Auslegen von Informationsmaterial.

Die Kundencenter sind die wichtigsten Beratungsstellen für die ÖPNV-Kunden in Dortmund. Sie können dort alle Angelegenheiten rund um Tickets und Tarife erledigen. Die dort angebotenen Dienstleistungen werden u. a. auch in der VRR-Vertriebsrichtlinie festgelegt.

Der Einsatz von Ticketautomaten für den Verkauf von Tickets des VRR-, VRL- und NRW-Tarifs, verteilt über das Stadtgebiet, ist Standard.

Die Benutzerführung und Ticketauswahl erfolgt am Ticketautomat über einen Bildschirm mit menügesteuerten Computergrafiken (Touchscreen). Der Benutzer wird schrittweise zu seiner Auswahl geführt. Die Standard-Tickets des VRR-Regeltarifs (EinzelTicket, TagesTicket...) sind im Vordergrund anzuordnen. Sie stellen das Grundangebot der Tickets dar und müssen problemlos über einen „Schnellverkaufsmodus“ erworben werden können. Darüber hinaus müssen die Automaten einmal ausgewählte Tickets in einem Warenkorb speichern.

Die Interaktivität, d.h. der ständige Abgleich zwischen den angezeigten Bildern und Aktionen des Benutzers, muss mittels einer angenehmen und benutzerfreundlichen Oberfläche erfolgen. Für den Kunden ist eine Schritt-für-Schritt Bedienung vorzunehmen, die Hilfsfunktionen bietet. Die Automaten sollten den Kunden ebenfalls Fahrplanauskünfte und Einzahlungsmöglichkeiten für erhöhtes Beförderungsentgelt bieten.

Bedienungs- und Anzeigeelemente müssen behindertengerecht angeordnet werden.

Die Standards werden u. a. in der VRR-Vertriebsrichtlinie festgelegt.

Kundenservice und Vertrieb DSW21	
Neues KundenCenter Petrikirche	ab 2013
Modernisierung Fahrausweisvertrieb - Austausch stationäre Automaten	seit 2011

Mobile und stationäre Fahrausweisautomaten sind funktionsfähig zu halten und bei Bedarf der technischen Weiterentwicklung anzupassen. Der Austausch älterer Fahrausweisautomaten an den Bahnhaltstellen wird fortgesetzt.

Die Entwicklungen im Bereich von Apps für Mobiltelefone, Handy-Tickets und moderner Kommunikations- und Verkaufswege sollen weiter aufmerksam beobachtet und umgesetzt werden. Dabei sollen auch die Belange von Menschen berücksichtigt werden, die digitale Informationen nicht nutzen können oder auf ihre Anwendung verzichten.

8.9 Ausblick und weiteres Verfahren – Zusammenarbeit und Beteiligung

Im Detail werden auch weiterhin die örtlich tätigen Verkehrsunternehmen in die Planung eng eingebunden. Die Verkehrsunternehmen setzen die Planungsergebnisse in eine konkrete betrieblich-operative Planung um, die wiederum mit dem Aufgabenträger abgestimmt und in den beteiligten Bezirksvertretungen vorgestellt wird. Eine intensive, regelmäßige Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ist ebenso notwendiger wie selbstverständlicher Bestandteil der Optimierung des Gesamtangebots. Ziel ist es, weiterhin frühzeitig und vorausschauend Angebotskonzepte zu aktualisieren, um Entwicklungsprozesse mitgestalten zu können und so den hohen Stellenwert und Verkehrsanteil des ÖPNV in Dortmund zu sichern und, wo wirtschaftlich möglich, weiter auszubauen. Hinzu kommt eine regelmäßige Überprüfung der Wirksamkeit der Angebote, um die Effizienz der Leistungen kontinuierlich zu gewährleisten und Rückschlüsse für künftige Strategien zu gewinnen.

9 Qualitätsmanagementsystem im ÖSPV der Stadt Dortmund

Das Thema Qualitätsmanagement im ÖPNV verzeichnet seit Jahren eine wachsende Bedeutung bei Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern. Das Ziel besteht darin, auf der Grundlage der Erwartungen und Bedürfnisse der Fahrgäste verbindliche Vereinbarungen über die Qualitätsmerkmale von Fahrzeugen, Infrastruktur und Dienstleistungen im ÖPNV zu treffen und anhand einer festgelegten standardisierten Methodik Leistung zu messen, zu vergleichen und zu bewerten. Anhand der so vereinbarten sogenannten 'Standards' prüfen und steuern die Verkehrsunternehmen ihr Angebot. Die Stadt Dortmund als Aufgabenträgerin, die die Qualitätsstandards festlegt und in den Nahverkehrsplan aufnimmt, erhält die Möglichkeit, die von den Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen zu überprüfen. Darüber hinaus erlaubt das System, in einen kontinuierlichen Dialog über die Qualität des ÖPNV mit Kunden und politischen Vertretern einzutreten. Letztlich soll damit die Zufriedenheit der Bürger/Kunden mit dem ÖPNV gesteigert und eine dauerhafte Bindung erreicht werden.

Der kommunale ÖPNV im VRR macht nicht an den Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger Halt, sondern ist in hohem Maße vernetzt. Viele Verkehrsunternehmen erbringen ihre Leistung in den Gebieten mehrerer Aufgabenträger und damit werden umgekehrt auch viele Aufgabenträger von mehreren Verkehrsunternehmen bedient. Hieraus ergibt sich ein aufgabenträger- und verbundraumübergreifender Abstimmungsbedarf.

Im Jahr 2010 haben deshalb Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe eine einheitlich Empfehlung für ein Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV erarbeitet. Dabei ist deutlich geworden, dass die Bedingungen, Wünsche, Inhalte und Anforderungen an ein Qualitätsmanagement von Aufgabenträger zu Aufgabenträger und von Verkehrsunternehmen zu Verkehrsunternehmen unterschiedlich sind. Daher entscheidet die Stadt Dortmund gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, ob bzw. welche Teile dieser gemeinsamen Empfehlung angewendet werden sollen. Die Festsetzung von Zielwerten ist kein Bestandteil dieser Empfehlung. Sie werden von den Aufgabenträgern jeweils nach vorheriger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt.

Mit Beschluss des Nahverkehrsplanes wird der Aufgabenträger beauftragt, gemeinsam mit den bedienenden Verkehrsunternehmen zeitnah eine Vereinbarung von Qualitätszielen, Messverfahren und anzustrebenden Zielwerten zu entwickeln und als Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in einem eigenen Fachbeitrag von den politischen Gremien der Stadt beschließen zu lassen.

9.1 Gesetzliche Grundlage

Die Stadt Dortmund ist als kommunaler Aufgabenträger gemäß § 2 ÖPNVG NRW gehalten, durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV weiterzuentwickeln. Nach § 8 (3) ÖPNVG NRW sind deshalb im Nahverkehrsplan u. a. Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche ÖPNV-Leistungsangebot, notwendige Mindestanforderungen für die angemessene Verkehrsbedienung, Qualifikationsstandards für das einzusetzende Personal und Ausrüstungsstandards für die Fahrzeuge vorzugeben.

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹⁰² über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Nach Art. 7 (1) der VO (EG) Nr. 1370/2007 hat jede zuständige Behörde (der Aufgabenträger) einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihrem Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich zu machen. Dieser Bericht muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.

Nach Ziff. 7 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.

Um diese Verpflichtungen erfüllen zu können, bietet sich die Einführung eines Qualitätsmanagements an.

9.2 Definition, Aufgabe, Zielsetzung und Nutzen

Den Begriff „Qualität“, wie er im Hinblick auf die Bewertung von ÖPNV-Leistungen verstanden und verwendet werden soll, hat der VDV bereits im Jahr 1996 definiert: Danach ist die Qualität im ÖPNV zu verstehen als der „Grad der Übereinstimmung zwischen den Leistungsmerkmalen (...) einer Dienstleistung und den diesbezüglichen Leistungserwartungen derjenigen Kunden, die das betreffende Unternehmen als Zielgruppe erreichen möchte“¹⁰³. Anschaulich umschreibt die europäische Norm DIN EN 13816¹⁰⁴ Servicequalität von Verkehrsunternehmen im ÖPNV aus Nutzersicht als „Grad der Kundenzufriedenheit“.

Die Umsetzung qualitativer Ansprüche mit dem Ziel einer weitgehend mängelfreien Leistungserbringung ist auch für den wirtschaftlichen Erfolg des Verkehrsunternehmens unverzichtbar geworden, weil sich der ÖPNV im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern behaupten muss und mit deren Komfortangeboten verglichen wird. Die Planung, Durchführung, Messung und Bewertung von Qualität ist deshalb Voraussetzung für qualitative Verbesserungen und Entwicklungen.

Der Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems ist eine komplexe Aufgabe, die darin besteht, durch verschiedene Mess- und Steuerungsverfahren die zuvor definierten Qualitätsstandards zu sichern und, wo möglich, zu verbessern. Die DIN EN 13816 (Juli 2002) enthält Vorgaben zu möglichen Ausprägungen von Qualitätsstandards als Teil des Qualitätsmanagementsystems sowie Hinweise zu den Mess- und Steuerungsverfahren. Als Mess- und Steuerungsinstrumente werden in erster Linie direkte Leistungsmessungen (DPM) und die Bewertung durch Qualitätstester (MSS) herangezogen, während Kundenzufriedenheitsmessungen (CSS) eher als zusätzliche Informationsquelle zur Verfügung stehen. Einzelheiten dazu werden in Kapitel 9.3 erläutert. Die DIN EN 13816 dient den

¹⁰² Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

¹⁰³ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [Hrsg.]: Kundenorientierung und Qualitätsmanagement in Verkehrsunternehmen; in: Vorträge Jahrestagung 1996; alba Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 1996

¹⁰⁴ DIN EN 13816 - Bereich Transport - Logistik und Dienstleistungen; „Öffentlicher Personenverkehr; Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“ Letzte Ausgabe 07-2002

Unternehmen als Arbeitshilfe, wenn sie eine Zertifizierung ihres Qualitätsmanagementsystems anstreben.

Der Nutzen eines Systems der Qualitätssicherung im ÖPNV wird sich im Nachfrageverhalten der Fahrgäste, deren Zufriedenheit und nicht zuletzt deren Bereitschaft, angemessene Fahrpreise zu bezahlen, widerspiegeln. Gleichzeitig bietet es den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit des internen Qualitätscontrollings und für den Aufgabenträger eine Handhabe zur Überprüfung der auferlegten (betrauten) Verkehrsdienstleistungen. Durch die Vereinbarung von Bonus-Malus-Regelungen hat der Aufgabenträger zusätzlich die Möglichkeit, Anreize für eine hochwertige Leistungserbringung zu bieten.

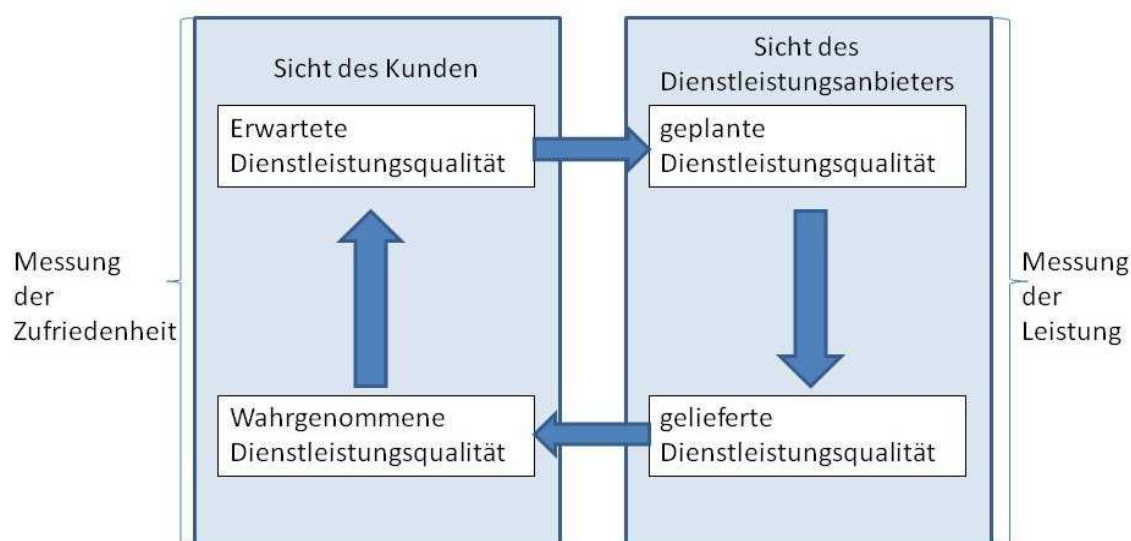


Abb. 31 Qualitätskreis

Quelle: Josef Becker / Henrik Behrens / Saskia Hollborn; Qualität von Nahverkehrsleistungen; Die Bedeutung der neuen DIN EN 13816; Deutscher Verkehrs-Verlag INTERNATIONALES VERKEHRSWESSEN (55) 1+2; Hamburg 2003.

9.3 Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses

Grundsätzlich muss bei allen Qualitätsbetrachtungen im Sinne der Norm DIN EN 13816 der Fahrgast mit seinen Bedürfnissen, Wünschen und Erwartungen im Mittelpunkt stehen, denn schließlich sieht die europäische Norm ihren Hauptzweck darin, „die Qualitätsphilosophie für öffentliche Verkehre zu fördern sowie das Augenmerk auf die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden zu lenken“.

Voraussetzung für ein qualitativ hochwertiges Leistungsangebot ist daher die Kenntnis von den Wünschen, Bewertungen und Einschätzungen der Kunden¹⁰⁵. In diesem Zusammenhang kommt dem Kundenforum von DSW21 als dialogorientierte Abfrage von Kundenwünschen und Entgegennahme von Beschwerden eine zusätzliche Bedeutung zu.

Da die Ansprüche der Kunden im Laufe der Zeit Änderungen unterworfen sind, ist Qualitätsmanagement ein fortlaufender Prozess.

¹⁰⁵ Josef Becker / Henrik Behrens / Saskia Hollborn; Qualität von Nahverkehrsleistungen; Die Bedeutung der neuen DIN EN 13816; Deutscher Verkehrs-Verlag INTERNATIONALES VERKEHRSWESSEN (55) 1+2; Hamburg 2003

Qualitätsmerkmale im ÖPNV sind teils objektiv messbar, zum Teil aus subjektiver Sicht (individuell) bewertbar. Um Messungen und Steuerung eines Qualitätsmanagementsystems in jedem Falle transparent, nachvollziehbar und vergleichbar zu machen, erfolgt die Festlegung von Qualitätskriterien, Messmethoden und Zielen sowie die entsprechende Messung weitgehend standardisiert. Beides wird nach dem weiter unten skizzierten, zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Dortmund abgestimmten Grundraster durchgeführt.

In dem dynamischen Prozess des Qualitätsmanagements werden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegt. Dies ist als Regelkreis zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf die entsprechenden Vereinbarungen zwischen den Partnern an geänderte Rahmenbedingungen und neue Qualitätsanforderungen angepasst werden müssen.

Das Qualitätsmanagementsystem wird unter Wahrung der allgemein anerkannten Grundsätze der Sparsamkeit und Verhältnismäßigkeit durchgeführt und erfolgt deshalb unter weitestgehender Nutzung vorhandener Daten und Ressourcen, die sowohl beim Aufgabenträger als auch bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind. Das Qualitätsmanagementsystem erfasst dabei alle im Hoheitsgebiet der Stadt Dortmund tätigen Verkehrsunternehmen. Der Systemaufbau kann in mehreren Stufen erfolgen (modulares System).

Für das Grundraster des Qualitätsmanagementsystems sind die folgenden Steuerungselemente vorgesehen:

Qualitätsvereinbarung:

Die Qualitätsvereinbarung steht im Mittelpunkt des Verfahrens zur Qualitätssicherung. Sie legt für beide Seiten die zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Dortmund vereinbarten Qualitätsziele und Messverfahren sowie notwendige Anpassungen und Konkretisierungen für den weiteren Prozess verbindlich fest.

Messmethoden und Zielwerte werden zeitnah nach Beschlussfassung zum NVP in einem eigenen Fachbeitrag festgelegt. Wenn die Dynamik des Qualitätsmanagement-Prozesses neue Formulierungen der Ziele, Zielwerte oder Messverfahren erforderlich macht, können sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen darauf verständigen den NVP in dem Punkt Qualitätsmanagement fortzuschreiben.

Qualitätsbericht:

Im jährlichen Qualitätsbericht werden die Ergebnisse der Qualitätsmessungen dokumentiert, mit den vereinbarten Zielwerten verglichen und kommentiert. Bei signifikanten Abweichungen sind Erläuterungen anzufügen. Die zeitliche Betrachtung über mehrere Perioden wird später die Beschreibung von Entwicklungen ermöglichen. Der Bericht wird zwischen Verkehrsunternehmen und Stadt Dortmund abgestimmt und soll danach veröffentlicht werden um Transparenz zu schaffen und die Diskussion zu fördern.

Gespräche zwischen Verkehrsunternehmen und Stadt Dortmund:

Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen Verkehrsunternehmen und Stadt Dortmund über die Qualitätsentwicklung statt. Darin sollen auch Maßnahmen gefunden werden, die geeignet sind, festgestellte Qualitätsmängel zu beheben. Arbeitsablauf, Aufgaben und Tätigkeiten der Beteiligten sind im Strukturplan (Abb. 32, Seite 167) dargestellt.

Steuerungskreis:

Neben den internen und anlassbezogenen Gesprächen kommt jährlich ein Steuerungskreis zusammen, in dem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in einen Erfahrungsaustausch für übergreifende Regelungen des Qualitätsmanagementsystems treten.

Auf Grundlage dieser Gespräche werden regelmäßig die Aktualität des Qualitätsmanagementsystems überprüft und Anpassungserfordernisse formuliert. Neue oder geänderte Qualitätskriterien und Messverfahren sowie Zielwerte können in einer neuen Zielvereinbarung festgelegt und in den Qualitätsbericht aufgenommen werden. In der Übersichtsgrafik zu Struktur und Wirkungsablauf des Qualitätsmanagementsystems (Abb. 32) sind die hier beschriebenen Elemente dargestellt. Hieraus ist auch erkennbar, dass das Qualitätsmanagementsystem einen fortlaufenden Prozess im Sinne eines Regelkreises darstellt.

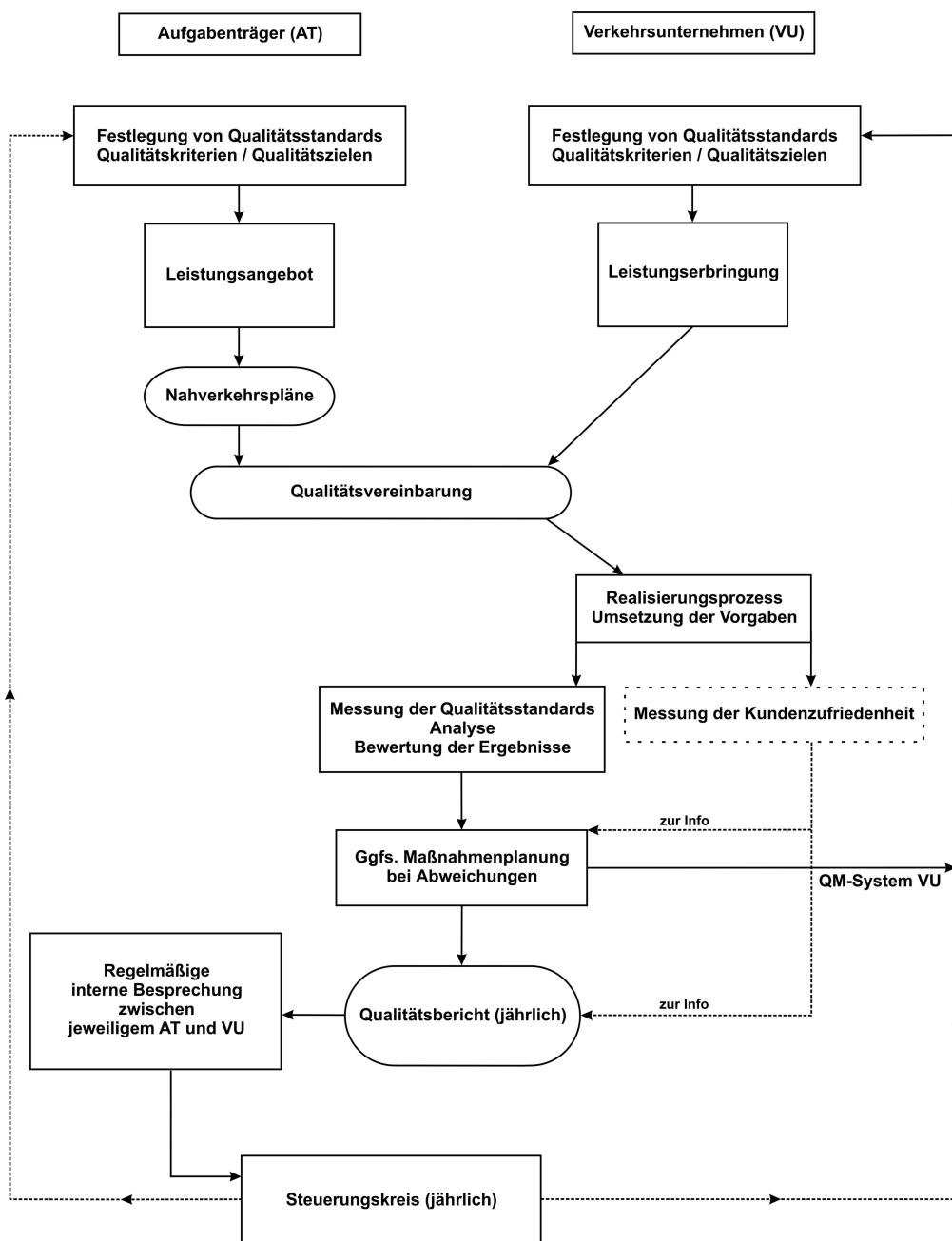


Abb. 32 beispielhafte Struktur eines Qualitätsmanagementsystems

10 Finanzierung des ÖPNV in Dortmund

Die Finanzierungspraxis des ÖPNV in Dortmund ist eng verbunden mit der Rechtsentwicklung auf europäischer Ebene und der Überführung in nationales Recht. Mit der Einbindung in den VRR und der Definition des Dortmunder ÖPNV-Angebotes sowie des zugehörigen Finanzierungsrahmens sind weitere Bausteine der Finanzierung gegeben.

10.1 Rechtliche Grundlagen

Die aktuelle rechtliche Entwicklung umfasst derzeit zwei Rahmenbedingungen:

- zum einen die Frage, wie eine EU-rechtlich konforme Finanzierung des ÖPNV ausgestaltet sein muss (Beihilferecht);
- zum anderen die in der VO (EG) Nr. 1370/2007 verankerte Regelung der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Wege der europaweiten Ausschreibung oder durch Direktvergabe.

Dabei sind beide Themen grundsätzlich rechtlich getrennt voneinander zu betrachten.

Seit dem Altmark-Trans-Urteil (EuGH-Urteil vom 24.07.2003) gibt das Europarecht einen Rahmen für die Finanzierung des ÖPNV in Deutschland vor. Demnach müssen die im Urteil benannten vier Kriterien

- eindeutig bestimmte Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- die Parameter für den Kostenausgleich müssen zuvor objektiv und transparent festgelegt werden,
- keine Überkompensation durch Ausgleichszahlungen,
- Vergleich des finanziellen Ausgleichs mit entsprechenden Kosten bei einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen

erfüllt sein.

Erst wenn diese vier Kriterien kumulativ erfüllt sind, ist der Ausgleich keine unzulässige Beihilfe.

Seit dem Jahr 2000 war die Europäische Kommission mit dem Erlass einer neuen EU-Verordnung, als Nachfolgeverordnung der VO (EG) 1191/69, zum Rechtsrahmen hinsichtlich des freien Marktzugangs und der Finanzierung des ÖPNV befasst. Als Ergebnis wurde die VO (EG) Nr. 1370/2007 am 23.10.2007 durch das Europäische Parlament und den Rat der Europäischen Union erlassen. Sie sieht unter anderem Folgendes vor:

Für öffentlich mitfinanzierte Verkehre sowie im Falle einer Gewährung ausschließlicher Rechte muss ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vorliegen. Dienstleistungsaufträge sollen grundsätzlich im Wettbewerb vergeben werden, wobei ein transparentes, diskriminierungsfreies Verfahren anzuwenden ist.

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 sieht neben der europaweiten Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Bereich des ÖPNV auch die Möglichkeit der Direktvergabe an einen internen Betreiber vor. Für einen Übergangszeitraum bis Ende 2019 gewährt die Verordnung grundsätzlich Bestandsschutz für bestehende Dienstleistungsaufträge. Voraussetzung ist, dass wirksame Betrauungen vorliegen und diese insbesondere mit einer Laufzeitbegrenzung versehen sind. Eine Betrauung ist maximal bis 2019 möglich. Anschließend besteht nur noch die Möglichkeit, die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Wege der Ausschreibung oder über eine Direktvergabe zu erteilen. Sowohl für die Fortsetzung der Betrauung im Zeitraum des Bestandsschutzes als auch für die Alternative der Anwendung der Direktvergabe sind umfangreiche Voraussetzungen zu erfüllen. Die

VO (EG) Nr. 1370/2007 soll unter anderem für die Alternative der Direktvergabe sicherstellen, dass es nicht zu einer Überkompensation kommt.

So werden die Ausgleichsleistungen bei der Direktvergabe an einen internen Betreiber - entgegen des vierten Altmark-Trans-Kriteriums - nicht auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens begrenzt, sondern durch den Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007. Dieser regelt die Bemessung der Ausgleichsleistungen, insbesondere das Erfordernis der Anreizregulierung.

Gemäß § 1 (1) ÖPNVG NRW ist Öffentlicher Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

In § 2 (3) ist festgehalten, dass in allen Teilen des Landes, somit auch in den Kommunen, eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten ist. Angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemen Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichen Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan bzw. den hierin beschriebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen definiert die Stadt Dortmund die Daseinsvorsorge im Bereich ÖPNV.

§ 3 ÖPNVG NRW legt in Absatz 1 fest, dass Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Absatz 2 besagt, dass die Aufgabenträger die zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind.

Zur Erfüllung dieser gemeinwirtschaftlichen Aufgabe wird in diesem Nahverkehrsplan eine detaillierte Definition der Anforderungen an den ÖPNV und somit an die auf Dortmund-Stadtgebiet Verkehrsleistungen erbringenden Verkehrsunternehmen vorgenommen.

10.2 VRR-Finanzierungsmodell

Die Stadt Dortmund ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR). Gemäß § 18 der Satzung des Zweckverbandes VRR liegt die Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen des ÖPNV beim Zweckverband.

Die Finanzierung wird im Zweckverband VRR durch die Zweckverbandssatzung geregelt:

- Der Zweckverband trägt die Finanzierungsbeiträge zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, mit denen die ÖSPV-Unternehmen betraut sind, unter Verwendung eigener Mittel. Näheres regelt die Finanzierungsrichtlinie.
- Der Zweckverband stellt die Höhe der Finanzierungsbeiträge der durch Rats- oder Kreistagsbeschluss, Nahverkehrsplan oder auf sonstige Weise durch die Aufgabenträger definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Verbundetat bzw. in der Ergebnisrechnung fest.

Im Rahmen des Finanzierungsmodells des Zweckverbandes VRR wurden die im Dortmunder Stadtgebiet Verkehrsleistungen erbringenden Verkehrsunternehmen mit Ratsbeschluss vom 15.12.2005 unter Hinweis auf die Zweckverbands-Drucksache VII/05/30 (2. Nachtrag), mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut. Eine Konkretisierung der vorgenannten Betrauung erfolgte mit Ratsbeschluss vom 13.03.2008.

Die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung und die Berechnung der Parameter ergeben sich aus der vorgenannten Drucksache des Zweckverbandes VRR in Verbindung mit der Finanzierungsrichtlinie des Zweckverbandes VRR.

Darin wurde die Verwaltung ermächtigt, wie bisher von den Möglichkeiten des § 19c in Verbindung mit § 20 (1) der Satzung des Zweckverbandes VRR Gebrauch zu machen und die Verbandsumlage entsprechend zu kürzen.

Für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus diesem Nahverkehrsplan erhalten die in Dortmund Verkehrsleistungen erbringenden Verkehrsunternehmen gemäß der Finanzierungsrichtlinie des Zweckverbandes VRR einen Ausgleich, der von der Stadt Dortmund in Form einer Umlagezahlung aufzubringen ist.

Im Rahmen der Finanzierungsregeln des ZV VRR kann die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV finanziert werden. Dies sind die Verpflichtungen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter gleichen Bedingungen übernehmen würde. Finanzierungsvoraussetzung ist die Betrauung des Verkehrsunternehmens mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

Für die Finanzierung des ÖPNV im VRR hat der ZV VRR ein funktionsbezogenes System entwickelt. Hierzu zählen folgende Bausteine:

Baustein 1: Infrastruktur

Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen.

Baustein 2: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben

Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne Vorgabe durch den Verkehrsverbund und/oder der Aufgabenträger nicht hätte.

Baustein 3: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Fahrzeugstandards, die über die Standards eines Vergleichsunternehmens ohne diese Vorgaben hinausgehen.

Baustein 4: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

Mehr- und/oder Andersleistungen, die durch den Verkehrsverbund bedingt sind und/oder durch Vorgaben der Aufgabenträger.

Aus dem Bausteinsystem ergibt sich ein unternehmensindividueller EU-konformer Finanzierungsrahmen, welchen der ZV VRR bzw. die VRR AöR den Verkehrsunternehmen im Wege eines Finanzierungsbescheides mitteilt.

Die Abrechnung der erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen der Umlagenfinanzierung des ZV VRR ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Danach beläuft sich die von der Stadt Dortmund für das Jahr 2011 zu erbringende Ausgleichsleistung auf 64,572 Mio. €.

Verkehrsunternehmen	Finanzierungsbetrag Mio. €
BOGESTRA	0,311
DSW21	64,073
VER	0,039
HST	0,022
HCR	0,036
VEST	0,091
Summe	64,572

Quelle: DSW21/ZV VRR

Tab. 42 Finanzierungsbetrag

Überschreitet der unternehmensindividuelle Finanzierungsbetrag den ausgleichsfähigen EU-konformen Finanzierungsrahmen und liegt damit eine Überkompensation vor, welche nicht innerhalb eines Vierjahreszeitraumes ausgeglichen werden kann, sind die zu viel erhaltenen Mittel dem Aufgabenträger zu erstatten.

11.1 Infrastrukturmaßnahmen

Das Handlungsprogramm beinhaltet zunächst die konkreten kurz- und mittelfristigen Infrastrukturmaßnahmen des Kapitels 8. In der Tab. 43 Infrastrukturmaßnahmen sind die Vorhaben aufgeführt, die begonnen wurden, während der Laufzeit des Nahverkehrsplans bis etwa 2018 realisiert werden oder mit deren Bau bis zu diesem Zeitpunkt begonnen werden kann. Angegeben sind auch Inbetriebnahmezeitpunkte und Investitionsbedarfe.

Darüber hinaus werden in Kapitel 11.8 Planungs- und Prüfaufträge für diejenigen Maßnahmen und Vorhaben aufgeführt, die bis zum Beschluss dieses Nahverkehrsplans nicht zum Abschluss gebracht werden konnten und während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2014 bis 2018 zu bearbeiten sind.

Bei den angegebenen Investitionskosten handelt es sich um überschlägige Schätzungen. Aufgeführt sind die Baukosten, d. h. ohne die Einrechnung von Fördermitteln. Der Realisierungszeitraum geht von der zeitgerechten Bereitstellung der Fördermittel aus.

Die Änderung und Ergänzung von Linien und Strecken sowie Fahrplanänderungen während der Laufzeit des NVP können finanzielle Auswirkungen auf die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen sowie auf deren bestehenden Fahrzeugpool und deren Personalressourcen haben.

Maßnahme	Baukosten [Mio. €]	Förderung	Vorgesehener- Realisierungs- beginn
Niveaufreie Ausfädelung der U47 in die Marsbruchstraße	36,2	ja	im Bau
Haltestellen Kircherne, Flughafenstr., Droote, - Barrierefreier Ausbau	2,5	ja	im Bau
Umbau und Erweiterung der Station Bahnhof Hauptbahnhof	32,8	ja	ab 2014
Zweigleisiger Lückenschluss Haltestelle Huckarde Abzweig/Bushof	3,0	ja	n. b.
Aufzugsnachrüstung inkl. Brandschutz in der Station: Münsterstraße	2,1	ja	ab 2014
Märkische Straße	5,5		ab 2015
Rombergpark	1,4		2014
Ertüchtigung der Fahrstromversorgung auf der Ost-West-Strecke im Abschnitt Marten – Wickede	7,0	ja	ab 2014
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen: Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße sowie Stadtkrone Ost	32,5	ja	n. b.
barrierefreier Ausbau der Haltestellen Ottostraße und Ofenstraße mit städtebaulicher Integration	9,6	ja	ab 2014
Ost-West-Strecke und Strecke zur Westfalenhütte: barrierefreier Bahnsteigbau mit Veränderung des Straßenquerschnitts	16,0	ja	n. b.
Zweigleisiger Ausbau Brackel/Asseln	11,0	ja	ab 2015
Verlängerung der U49 (Hachenedy)	67,0	ja	n. b.
Ausbau Energiemanagement Stadtbahn	0,2	ja	bis 2014
Erneuerung/Pflege der Stromversorgungsanlagen	0,15 p. a.	ja	laufend
Wartung und Pflege, Gleiserneuerung	2,0 p. a.	ja	laufend

(n. b. = nicht bekannt)

Tab. 43 Infrastrukturmaßnahmen

11.2 Fahrzeuge Bus

Die Nutzungsdauer der Busse beträgt in der Regel 12 Jahre. Um den in Kap. 8.7.2 beschriebenen Anforderungen gerecht zu werden, ist jährlich mit der Anschaffung von ca. 10 bis 15 neuen im Austausch gegen Altfahrzeuge zu rechnen. Dabei ist der jeweils modernste Umweltstandard (z. Z. EEV-Standard) zu berücksichtigen. Die Beschaffung von Neufahrzeugen erfolgt bei den Verkehrsunternehmen DSW21, BOGESTRA, Vestische und HCR im Rahmen einer Gemeinschaftsbeschaffung der Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR) in der Form von baugleichen Fahrzeugen mit gleichen Ausstattungsmerkmalen.

11.3 Fahrzeuge Stadtbahn

Wie in Kap. 8.5.4 erläutert ist es dringend erforderlich, dass für die Hochflur-Stadtbahnwagen vom Typ „B“ angesichts des Alters der Fahrzeuge vom Betreiber der Stadtbahn zeitnah ein Fahrzeugbeschaffungs-/Fahrzeugsanierungs- und Finanzierungsprogramm erstellt wird.

Hierbei sind im Zusammenwirken mit der Aufgabenträgerin Aussagen zur weiteren Nachfrage- und Netzentwicklung als Grundlagen für eine Entscheidung zu treffen. Die Anzahl der Fahrzeuge ist so zu bemessen, dass eine ausreichende Reserve für unvorhergesehene Ausfälle, den planmäßigen Ersatz für die Zeit der Aufarbeitung der B-Wagen und die Behebung von Kapazitätsengpässen im Hochflurnetz vorgehalten wird.

11.4 Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Kundenservice und Vertrieb

Aus der nachfolgenden Tab. 44 können die anliegenden Maßnahmen bei der Fahrgastinformation, der Haltestellenausstattung, dem Kundenservice und im Vertrieb entnommen werden.

Maßnahme	Realisierung
Austausch dynamischer Fahrgastinformationssysteme FIS auf der Linie U42	seit 2011
Verbesserung der Fahrgastinformation im Ost-West-Tunnel, Linien U43,U44	seit 2010
Erneuerung Beleuchtung und Überarbeitung der Ausstattung der Stadtbahn-Bahnhöfe	seit 2011
Erneuerung/Sanierung der Fahrtreppen in den Stadtbahnstationen	laufend
laufende Instandhaltung der Stadtbahnstationen	laufend
Neues KundenCenter Petrikirche	ab 2013

Tab. 44 Maßnahmen Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Kundenservice und Vertrieb

11.5 Unterhaltung und Erneuerung

Erhebliche Investitionen werden z.B. für den altersbedingten Austausch von Fahrtreppen, die energetische Sanierung der Beleuchtung sowie die Unterhaltung, Instandsetzung und Pflege der gesamten Tunnelanlagen erforderlich.

Die erforderlichen Maßnahmen zum Erhalt der Infrastruktur werden angesichts des Alters und der intensiven Nutzung der Fahrzeuge und Anlagen in den kommenden Jahren zunehmen. Der Mittelbedarf in den nächsten 20 Jahren für die notwendige Unterhaltung vorhandener Fahrzeuge und Infrastruktur wurde im September 2010 auf 1,5 Mrd. € geschätzt. Für die Erneuerung der Fahrzeuge und der Infrastruktur sind in dem gleichen Zeitraum weitere 670 Mio. € aufzuwenden.

Diese Zahlen basieren auf einer Kalkulation, die eine Übernahme und Fortschreibung vorhandener technischer und gestalterischer Standards unterstellt. Zusätzliche Kosten für Investitionen zur Erfüllung neuer höherer technischer Standards und immer neuer Anforderungen der Feuerwehr sind darin nicht berücksichtigt.

Angesichts dieser Erkenntnisse einerseits und des Finanzierungsbedarfs und der sich abzeichnenden Engpässe bei den zur Verfügung stehenden Fördermitteln sowie der mobilisierbaren Eigenmittel muss grundsätzlich überlegt und entschieden werden, ob und mit welchen Standards künftige Erneuerungs- und Ersatzinvestitionen vorgenommen werden können. Einsparungen, die hier erzielt werden können, müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu einer sich hieraus ggf. ergebenden Qualitätsminderung sowie betrieblichen Einschränkungen. Sie dürfen die gemeinsam festgelegten Qualitätsziele (QM) nicht unterschreiten. Wichtig ist, dass Einsparen nicht heißt, Projekte aufzugeben, sondern in den vorhandenen zukünftigen Finanzierungsspielräumen (neu) zu gestalten.

11.6 Maßnahmen im Regionalverkehr VRR (nachrichtlich)

Aus den nachfolgenden Tab. 45 können die Maßnahmen im Regionalverkehr, für den der VRR zuständig ist, entnommen werden.

Maßnahmen gemäß Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes NRW			
Station	Maßnahmen	Modernisierungsoffensive 2	Umsetzungsstand
Hauptbahnhof Dortmund	Modernisierung barrierefreier Zugang zusätzlich: Neubau Bahnsteig 1	nein	Weitere Abstimmungen zwischen Aufgabenträger / DB Station u. Service erforderlich
Aplerbeck	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung ab 2013 geplant
Hörde	Bahnsteigaufhöhung, barrierefreier Zugang	ja	Im Bau
Kley	Barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2013 geplant
Oespel	Barrierefreier Zugang	ja	Zur Umsetzung 2013 geplant

Tab. 45 Maßnahmen im Regionalverkehr VRR (nachrichtlich)

11.7 Marketing, Kommunikation, Information

Marketing und Kundeninformation müssen darauf ausgerichtet sein, die vorhandenen Kunden zu binden und Neukunden zu gewinnen. Letztlich ist die Zahl der Ticketabonnenten als Dauerfahrgäste auch mit den Mitteln des Marketings und eines ausgebauten Kundenmanagements zu halten, besser noch zu steigern.

Die Öffentlichkeitsarbeit für Personen, die bisher noch nicht Kunden des ÖPNV sind, ist zu intensivieren. Hierzu zählen verschiedene Angebote und spezielles Marketing zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, z. B. Informationen über ÖPNV und Nutzung eines Leihfahrrades oder Leihautos auf einer Homepage der Verkehrsunternehmen.

Zielgruppenspezifische Ticketangebote, Informationen und Betreuungsangebote, z. B. Busschule für Grundschulkinder, für weiterführende Schulen Seminare für Arbeits- und Wirtschaftserziehung (z. B. die Rolle des ÖPNV) oder Seniorenangebote, sind dazu erforderlich. Der Ansprache von Neubürgern gemeinsam mit der Stadt Dortmund ist besondere Bedeutung zuzumessen.

Das Ziel des Neubürgermarketings besteht darin, neu hinzugezogenen Dortmunder Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zum ÖPNV-System zu erleichtern. Annäherungs- und Einstiegsbarrieren sind soweit als möglich zu beseitigen oder zumindest gering zu halten. Ziel ist die gezielte Beeinflussung des Kunden, das Verkehrsmittel des ÖPNV als erste Wahl zu nutzen.

Der demographische Wandel wird dem ÖPNV nicht automatisch zu mehr Fahrgästen verhelfen. Für das stärker werdende Segment Senioren sind Maßnahmen zu entwickeln, die diese Zielgruppe an den ÖPNV heranführt.

- Es ist zu prüfen, ob neben dem Barenticket alternative Seniorenangebote und Einsteigerangebote für Autoumsteiger – z. B. auch ein Patenticket – möglich sind.
- Für Fahranfänger im ÖPNV, die ihre Wege lebenslang überwiegend im Auto zurückgelegt haben, sind Schulungen hilfreich, um Barrieren zu beseitigen.
- Das ÖPNV-Angebot ist auf die Vereinbarkeit mit den Belangen von Senioren zu überprüfen und weitmöglichst barrierefrei im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gestalten.
- Für die Entscheidung, ob in der Stadt Dortmund ein ÖPNV-Begleitservice eingerichtet wird, wird der Ausgang des Pilotversuchs der Stadt Essen abgewartet und dann die Übertragbarkeit auf Dortmunder Verhältnisse überprüft.

Kundeninformationen erfolgen über die jeweils vertrauten Medien sowie über die KundenCenter.

Zu diesen Informationen gehören (ggf. mehrsprachig):

Stadtfahrplan, Linienpläne (mit geographischem Hintergrund), Tarifinformationen, Sonderinformationen wie z. B. zu Weihnachts- und Neujahrsfahrplan, Baustellenumleitungen, aktuellen Störungsmeldungen oder Sonderverkehren, Handzettel und andere Informationsbroschüren, Faltblätter/Broschüren zu speziellen Themen oder zur allgemeinen Fahrgastinformation sowie Informationsmaterial des VRR.

Darüber hinaus dienen auch weiterhin der Telefonkundendienst über die Service-Nummer 01803/50 40 30 und das Internet mit www.bus-und-bahn.de der Kundenkommunikation und sind aufrecht zu erhalten. Durch regelmäßige Neugestaltung (relaunch) der Darstellung und durch ständige Einspeisung aktueller Informationen ist der Internetauftritt regelmäßig zu aktualisieren und damit interessant für die Kunden zu gestalten.

Wenn die Verkehrsunternehmen durch Werbung zusätzliche Einnahmen erzielen, wird das vom Aufgabenträger begrüßt. Werbung muss allerdings dort zurücktreten, wo sie Kunden in ihrem Komfort oder in ihrem Empfinden beeinträchtigt. Werbeaussagen die sittenwidrig sind, gegen den guten Geschmack verstoßen oder geeignet sind, religiöse Gefühle zu verletzen, sind im öffentlichen Raum, also auch auf den Fahrzeugen des ÖPNV abzulehnen. Die Verwendung von Lochfolie auf Fensterscheiben behindert den Blick nach draußen und schränkt damit auch die Orientierung im Straßenraum und Stadtgebiet ein. Vollflächige Fensterbeklebung widerspricht auch den Definitionen des Gütezeichens (RAL-GZ 904) für Barrierefreiheit. In ÖPNV Fahrzeugen sollen daher max. nur 30 % der dafür verfügbaren Glasflächen beklebt werden. Türflächen sollen frei bleiben.

11.8 Planungs- und Prüfaufträge

Bis zur Fertigstellung des NVP 2014 konnten nicht alle Planungen, Konzepte und Programme so fertig gestellt werden, dass sie noch mit dem Beschluss zum NVP 2014 vorlagen. Zum Teil müssen umfangreiche Analysen und Untersuchungen angestellt werden, zum Teil konnten die Abstimmungen und Verhandlungen wegen schwieriger Sachverhalte nicht zum Abschluss gebracht werden.

Nahverkehrsplan Dortmund 2014

11 Handlungsprogramm

Darüber hinaus sind in Kapitel 8.2 Ziele genannt, aus denen Querschnittsaufgaben abgeleitet wurden, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu bearbeiten sind:

Deshalb enthält der vorliegende Nahverkehrsplan zusätzlich die folgenden Planungs- und Prüfaufträge, die als Aufträge mitbeschlossen werden und von Verwaltung und Verkehrsunternehmen abzarbeiten sind.

AUFTRAG	BETEILIGTE	ZEITHORIZONT
Planung zur Herstellung einer barrierefreien Haltestelleninfrastruktur Stadtbahn	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	nach 2016
<ul style="list-style-type: none"> Ausbauprogramme und Entwürfe für den Umbau der Haltestellen der Ost-West-Strecke für Mittelflurfahrzeuge (s. auch Kap. 8.5.1, S. 146 und Tab. 43, S.172) <ol style="list-style-type: none"> Stufe: Pothecke Stufe: Von-der-Tann-Straße, Berliner Straße, Borsigplatz, Stufe: Brackel-Verwaltungsstelle, Juchostraße, Oberdorfstraße, Poth, Stufe: Vincenzheim, Auf dem Brümmer. Ausbauprogramme und Entwürfe für den barrierefreien Umbau der Haltestellen auf der B 1 (ggfs. mit Zwischenzuständen) Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, May-Eyth-Straße, Stadtkrone Ost (s. auch Kap. 8.5.1, S. 146ff) 		
Planung zur Herstellung einer barrierefreien Haltestelleninfrastruktur Omnibus	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	bis 2014
<ul style="list-style-type: none"> Aufstellung eines Konzeptes für die kontinuierliche Umrüstung von Bushaltestellen für den höhengleichen Einstieg Erarbeitung und Abstimmung von Finanzierungs- und Umsetzungskonzepten sowie die Entwicklung von Zeit- und Maßnahmenplänen 		
Aufstellung eines Fahrzeugbeschaffungsprogramms	Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit Stadt Dortmund	bis 2014
<ul style="list-style-type: none"> Stadt und DSW21 fertigen auf der Grundlage des beschlossenen Fahrzeugbeschaffungsprogramms Konzepte für die Gestaltung von Haltestellen und Straßenräumen für die neue Fahrzeugflotte. DSW21 berücksichtigt bei der Gestaltung der Fahrzeuginnenräume die Belange der Barrierefreiheit gem. PBefG und beteiligt die Behindertenverbände vor Auftragsvergabe. 		
Laufende Verbesserung des Angebots	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung von Entwicklungspotenzialen durch die Erweiterung des Schienennetzes einschließlich H-Bahn, Veränderungen des Busliniensystems, oder den Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme Weiterentwicklung der Vorgaben zur Anpassung von Linienwegen, Fahrzeiten und Fahrzeugeinsätzen zur Optimierung der Angebotsqualität auch bei Gewerbegebieten Entwurf nachfragegerechter Netze und Varianten Überprüfung der Infrastruktur im Hinblick auf effiziente Leistungserbringung (z. B. Beseitigung von Eingleisigkeiten) Überarbeitung des Innenstadt-Busnetzes Busverbindungen in die Nachbarstädte Überprüfung, ob eine andere Haltestelle als Knotenpunkt für Nachtexpresslinien u. a. unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit geeigneter ist als die Haltestelle Reinoldikirche 		
Nachfrageorientierte Gestaltung des Angebotes	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	
<p>Erarbeitung von Angebotsszenarien und deren Bewertung für die Optimierung der räumlichen und zeitlichen Angebotsverfügbarkeit mit möglichst attraktiven Fahrtenfolgen, hohen Reisegeschwindigkeiten und einer Minimierung der Umsteigevorgänge unter besonderer Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Zielgruppen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Überprüfung der städtischen Entwicklung und teilräumlicher Besonderheiten Aktualisierung, Verfeinerung und Evaluation der Nachfrageprognose und -entwicklung, Ermittlung und regelmäßige Aktualisierung von Kennwerten zum Verhältnis von Angebot und Nachfrage zur Ausschöpfung vorhandener Fahrgastpotenziale Entwicklung Verbesserungen durch Auswertung von Kundenresonanz und Vorschlägen aus Bürgerschaft und Politik 		
wirtschaftliche und effiziente Leistungserbringung	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	
<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Verkehrszählungen durch den Aufbau eines automatischen Fahrgasterfassungssystems für den Busverkehr und Verdichtung der Erhebungsintervalle im Schienenverkehr Kontinuierliche Zählungen aller Verkehrsarten im Straßen- und Wegenetz sowie Durchführung von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung. regelmäßige Aus- und Bewertung von Betriebsdaten der Nachfrageentwicklung Kontinuierliche Fahrzeitmessungen zur Qualitätssicherung 		

AUFTRAG	BETEILIGTE	ZEITHORIZONT
Beschleunigung des Busverkehrssystems	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	
<ul style="list-style-type: none"> • Konzept für die Umrüstung von Lichtsignalanlagen für den RBL-Datenaustausch mit den Bussen 		
Schließung von Bedienungslücken	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Einsatz- und Entwicklungsmöglichkeiten multimodaler Verknüpfungen, wie B+R, Car2Go, 		
Aufbau eines Systems zur Sicherung der Qualität des ÖPNV-Angebotes	Verkehrsunternehmen Stadt Dortmund	bis 2014
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung, Abstimmung, Festlegung und Überprüfung von angebotsbezogenen Qualitätszielen und Messverfahren mit dem Ziel einer Qualitätsvereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Dortmund im Sinne eines Qualitätsmanagementsystems; • regelmäßige Durchführung von Wirkungsanalyse und Evaluation. • Ausbau Direktmarketing (Neubürgermarketing, Marketing für bestimmte Nutzergruppen) 		

Tab. 46 Planungs- und Prüfaufträge

12 Ausblick

Der ÖPNV ist in Dortmund eine zentrale Säule der sozial- und umweltgerechten Verkehrspolitik. Bei wachsenden Ansprüchen an Luftreinhaltung, Umwelt- und Klimaschutz sowie angesichts steigender Energiepreise, wird seine Bedeutung weiter zunehmen.

Mit diesem Nahverkehrsplan wird ein für die Fahrgäste hochwertiger, für die Stadt attraktiver und für Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen finanzierbarer ÖPNV beschrieben. Der Anspruch der Stadt Dortmund an Umfang und Gestaltung des zukünftigen ÖPNV werden mit diesem Nahverkehrsplan festgelegt. Damit ist die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Personenbeförderungsrechts definiert und die Frage beantwortet, welche Verkehrsleistungen zur Bedarfsdeckung in Dortmund zukünftig zu erbringen sind. Ein Unternehmen, das ein Bedienungsangebot vorlegt, dessen Leistung in Qualität und Quantität hinter diesem Umfang zurückbleibt und deshalb nicht die geforderten Vorgaben erfüllt, kann die Verkehrsbedienung in Dortmund nicht übernehmen.

Die zweite grundsätzliche Frage, welche Qualitäten bei der Erbringung dieser Leistungen einzuhalten sind, wird zeitnah in einem Fachbeitrag zu diesem NVP beantwortet. Damit muss nicht nur der gesetzlichen Forderung nach einem Anreizsystem genüge getan werden sondern vor allem gewährleistet werden, dass die Fahrgastinteressen im Spannungsfeld zwischen finanziell Machbarem und Wünschenswertem gewahrt werden.

Vieles hängt von der weiteren Finanzierung des Leistungsangebotes ab. Es muss weiterhin in Richtung Bund und Land gearbeitet werden, eine dauerhafte und ausreichende Finanzierungsbasis für den ÖPNV zu schaffen.

Nur so kann der ÖPNV seine hohe Attraktivität wahren und weiterhin einen spürbaren Beitrag zur Lösung der Dortmunder Verkehrs- und Umweltprobleme leisten.

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1	Aufgaben des Nahverkehrsplans.....	17
Abb. 2	Definition Öffentlicher Personenverkehr	19
Abb. 3	Öffentlicher Personennahverkehr – Umkreis 50 km um Dortmund.....	20
Abb. 4	Zentren und Entwicklungsachsen	22
Abb. 5	Kooperationsräume im Nahverkehr des Landes NRW	35
Abb. 6	Direktverbindungen im SPNV-Regionalverkehr ab Dortmund.....	36
Abb. 7	Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur.....	39
Abb. 8	Bevölkerungsentwicklung Dortmund und Anrainer 1987 bis 2011;	40
Abb. 9	Zentrenstruktur Dortmund	42
Abb. 10	Fahrgäste im Ausbildungsverkehr DSW/DSW21 2001 bis 2009 und Prognose 2010 bis 2019.....	45
Abb. 11	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Dortmund	46
Abb. 12	Pkw-Dichte in Dortmund und seinem Umland.....	48
Abb. 13	Dortmund: Pendlerverflechtungen mit den angrenzenden Gemeinden	49
Abb. 14	Entwicklung der Berufspendler innerhalb des VRR (Gemeindegrenzen überschreitende Pendler).....	50
Abb. 15	Verkehrsmittelnutzung der Dortmunder 1998/2005.....	51
Abb. 16	Fußweg zur Haltestelle	52
Abb. 17	Verteilung der Ticketarten.....	53
Abb. 18	Vergleich der Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV (jeweils 1997 = 100)	56
Abb. 19	Trends für den ÖPNV in Dortmund	57
Abb. 20	H-Bahn-Netz	78
Abb. 21	Ausstattung der SPNV-Stationen nach Kategorien	94
Abb. 22	Dynamische Fahrgastinformation an Bushaltestellen (FIS-Säule)	100
Abb. 23	Überdachte Fahrradabstellanlage für B+R an der Haltestelle Insterburger Straße.....	105
Abb. 24	Prinzipskizze Beschleunigung bei Buslinien	108
Abb. 25	Buslinie 440	109
Abb. 26	Kategorien der Bedienungsqualitäten.....	122
Abb. 27	Flächenbedienung im ÖPNV	125
Abb. 28	Zielkonzept des Rhein-Ruhr-Express (RRX) nach Fertigstellung der Infrastruktur	137
Abb. 29	Coradia Continental von Alstom für die S-Bahn-Linien S5 und S8.....	143
Abb. 30	Stadtbahnanlage Dortmund Hbf: Maßnahme Bahnsteigverbreiterung.....	149
Abb. 31	Qualitätskreis	165
Abb. 32	beispielhafte Struktur eines Qualitätsmanagementsystems.....	167

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1	ÖPNV-Maßnahmen im Masterplan „Mobilität Dortmund 2004“, die noch nicht fertiggestellt sind	31
Tab. 2	Bevölkerungsprognose 2030 für Dortmund, NRW, RVR und Regierungsbezirk Arnsberg	41
Tab. 3	Bevölkerungsdichten in den Dortmunder Stadtbezirken am 31.12.2011 in der Reihenfolge der Einwohnerdichte	43
Tab. 4	Altersstruktur der Dortmunder Bevölkerung 2011 und Prognosen bis 2025	43
Tab. 5	Nahwanderungen zwischen Dortmund und den Nachbarkommunen	44
Tab. 6	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssectoren in den Jahren 2000 bis 2012	47
Tab. 7	Pkw-Dichte 2010 in Dortmund und dem Umland	47
Tab. 8	Saldo Ausbildungspendler Dortmund	50
Tab. 9	Vergleich der Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV	56
Tab. 10	Fahrzeitvergleich 1997/2012 Stadtbahn auf ausgewählten Strecken	61
Tab. 11	Fertigstellungen und Inbetriebnahmen im Stadtbahnnetz und bei der H-Bahn (heutige Linienbezeichnungen)	61
Tab. 12	Wesentliche Änderungen im Busverkehr 1999 - 2012	64
Tab. 13	SPNV – Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien mit Halten in Dortmund	69
Tab. 14	SPNV – S-Bahn-Linien mit Halten in Dortmund	70
Tab. 15	Bus – Hauptlinien in Dortmund	80
Tab. 16	Bus – Verbindungs- und Erschließungslinien in Dortmund	81
Tab. 17	Bus – Verstärkerfahrten	82
Tab. 18	Buslinien weiterer Unternehmen	87
Tab. 19	Bus – Hauptlinien in Dortmund im Abendverkehr	87
Tab. 20	Bus – Verbindungs- und Erschließungslinien in Dortmund im Abendverkehr	88
Tab. 21	Buslinien weiterer Unternehmen im Abendverkehr	89
Tab. 22	Nachtexpress-Linien ab Dortmund Reinoldikirche	90
Tab. 23	Nachtexpress-Linien zwischen Stadtteilen in den Außenbereiche bzw. mit umliegenden Gemeinden	91
Tab. 24	Nachtexpress-Linien weiterer Verkehrsunternehmen	91
Tab. 25	Verknüpfungspunkte mit Anschlussgarantie im Abendverkehr	93
Tab. 26	SPNV-Stationen in Dortmund – Kategorien, Kennwerte und Barrierefreiheit	95
Tab. 27	Vergleich der Ergebnisse der Stationsberichte 2009 bis 2012 des VRR (SPNV) ..	96
Tab. 28:	Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn und Schienenpersonennahverkehr ...	101
Tab. 29:	Verknüpfungspunkte Kat. A1 „Zentrale Knotenpunkte in der Innenstadt“	102
Tab. 30:	Verknüpfungspunkte Kat. A2 „Zentrale Knotenpunkte in den Stadtteilen“	103
Tab. 31:	Verknüpfungspunkte Kat. B „Bezirkszentren“	103
Tab. 32:	Verknüpfungspunkte Kat. C Umsteigeknotenpunkte	104
Tab. 33:	Verknüpfungspunkte Kat. D „Weitere Umsteigepunkte“	104
Tab. 34:	P+R-Anlagen in Dortmund (Stand Juni 2013)	106
Tab. 35:	B+R-Anlagen in Dortmund	107
Tab. 36:	SPNV-Linien und Fahrzeugeinsatz	111
Tab. 37:	Wagentypen im Stadtbahnbetrieb 2013	112
Tab. 38	Kategorien der Bedienungsqualitäten	123
Tab. 39	Maßnahmeliste SPNV	145
Tab. 40	Konzept von DSW21 und Stadt Dortmund für den Umbau der Haltestellen für Niederflurfahrzeuge (Stand Juli 2013)	148
Tab. 41	Fahrzeugflotte Stadtbahn DSW21	154
Tab. 42	Finanzierungsbetrag	171
Tab. 43	Infrastrukturmaßnahmen	172
Tab. 44	Maßnahmen Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Kundenservice und Vertrieb	173
Tab. 45	Maßnahmen im Regionalverkehr VRR (nachrichtlich)	174
Tab. 46	Planungs- und Prüfaufträge	177

Verzeichnis der Karten

Karte 1	Verkehrslinienplan Dortmund – Tagesverkehr 2013	83
Karte 2	Verkehrslinienplan Dortmund – Abendverkehr 2013	84
Karte 3	Verkehrslinienplan Dortmund – NachtExpress 2013	85
Karte 4	Verkehrslinienplan Dortmund – AST-Verkehr 2013	86

Anhang

Bedienungszeiten und Takte im Schienen-Regionalverkehr werktags außer samstags

Linie	Abschnitt	Uhrzeit	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
S1	DO Hbf - BO - D - Solingen			20															30					60		
S2	DO Hbf - Mengede - Essen/Recklinghs.			20																30				60		
S4	Lütgendortmund - Unna			20																30						
S5	DO Hbf - Witten			30																						
RE1	DO - BO - Düsseldorf		60																							
RE1	DO - Hamm				60																					
RE3	DO - Mengede - Düsseldorf		120		60																					
RE3	DO - Hamm					60																				
RE4	DO Hbf - Witten - Aachen					60																				
RE6	DO Hbf - BO - Düsseldorf					60																				
RE6	DO Hbf - Hamm - Minden					60																				
RE11	DO Hbf - Bochum - Mönchengl.					60																				
RE11	DO Hbf - Hamm						60																			

Bedienungszeiten und Takte im Schienen-Regionalverkehr samstags

Linie	Abschnitt	Uhrzeit	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
S1	DO Hbf - BO - D - Solingen		60				30																		60	
S2	DO Hbf - Mengede - Essen/Recklinghs.		60		30																					60
S4	Lütgendortmund - Unna						30																			
S5	DO Hbf - Witten		60	von/bis Hagen		30																			60	von/bis Hagen
RE1	DO - BO - Düsseldorf		60																							
RE1	DO - Hamm		60																							
RE3	DO - Mengede - Düsseldorf		60				60																			
RE3	DO - Hamm							60																		
RE4	DO Hbf - Witten - Aachen							60																		
RE6	DO Hbf - BO - Düsseldorf							60																		
RE6	DO Hbf - Hamm - Minden						60																			
RE11	DO Hbf - Bochum - Mönchengl.					60																				
RE11	DO Hbf - Hamm							60																		

Bedienungszeiten und Takte im Schienen-Regionalverkehr sonn- und feiertags

Linie	Abschnitt	Uhrzeit	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
S1	DO Hbf - BO - D - Solingen		60					30																	60	
S2	DO Hbf - Mengede - Essen/Recklinghs.		60			30																			60	
S4	Lütgendortmund - Unna						60		30																	
S5	DO Hbf - Witten		60	von/bis Hagen				30																	60	
RE1	DO - BO - Düsseldorf		60																							
RE1	DO - Hamm		60																							
RE3	DO - Mengede - Düsseldorf		60				60																			
RE3	DO - Hamm							60																		
RE4	DO Hbf - Witten - Aachen							60																		
RE6	DO Hbf - BO - Düsseldorf							60																		
RE6	DO Hbf - Hamm - Minden						60																			
RE11	DO Hbf - Bochum - Mönchengl.						60																			
RE11	DO Hbf - Hamm																									

Legende
Takt [Min]
 20
 30
 60
 >60 Minuten

**Bedienungszeiten und Takte im lokalen Schienenverkehr
werktags außer samstags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 3.1**

Linie	Linienabschnitt	Uhrzeit	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2					
U41	Brambauer - Brechten			20																	20	30			15						
U41	Brechten - Grävingholz			20	10																15		30		15						
U41	Grävingholz - Stadtgarten				10																15				30	15					
U41	Stadtgarten - Clarenberg		20		10																	15									
U41	Clarenberg - Stadtgarten			20	10																15										
U41	Stadtgarten - Grävingholz			20	10																15					bis Hbf					
U41	Grävingholz - Brechten			20	10																15		30		15						
U41	Brechten - Brambauer			20																	30				15						
U42	Grevel - Stadtgarten				20	10															15										
U42	Stadtgarten - Hombruch			20	10																15										
U42	Hombruch - Stadtgarten			20	10																15										
U42	Stadtgarten - Grevel			20	10																15										
U43	Dorstfeld - Westentor		20	10	5	10															30	15		s. auch U44							
U43	Westentor - Brackel		20	10	5																15										
U43	Brackel - Wickede			20	10		alternierend Wickede S und Wickede Post bis 20:30 Uhr																15								
U43	Wickede - Brackel			20	10		alternierend Wickede S und Wickede Post bis 20:45 Uhr																15								
U43	Brackel - Westentor			20	10	5															10	15									
U43	Westentor - Dorstfeld				20	10																15		s. auch U44							
U44	Marten - Westentor				20	10															15										
U44	Westentor - Westfalenhütte			20	10																15										
U44	Westfalenhütte - Westentor			20	10																15										
U44	Westentor - Marten			20	10																15										
U45	Hbf - Westfalahallen				20	10															15		30								
U45	Westfalahallen - Hbf				20	10																15	30								
U46	Brunnenstraße - Westfalahallen			20	10																15										
U46	Westfalahallen - Brunnenstraße				20	10															15										
U47	Westerfilde - Hbf				20	10															15										
U47	Hbf - Aplerbeck				20																15										
U47	Aplerbeck - Hbf				20	10																15									
U47	Hbf - Westerfilde				20	10															15										
U49	Hauptbahnhof - Hacheneey				10																15		30								
U49	Hacheneey - Hauptbahnhof				10																15		30								

Legende



**Bedienungszeiten und Takte im lokalen Schienenverkehr
samstags ab Juni 2013**

Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 3.2

Linie	Linienabschnitt	Uhrzeit	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	
U41	Brambauer - Brechten				30				20												30			15			
U41	Brechten - Grävingholz				15				10												15		30		15		
U41	Grävingholz - Stadtgarten				15				10												15				30	15	
U41	Stadtgarten - Clarenberg			15					10													15					
U41	Clarenberg - Stadtgarten			15					10													15					
U41	Stadtgarten - Grävingholz			15					10													15				bis Hbf	
U41	Grävingholz - Brechten			15					10													15		30		15	
U41	Brechten - Brambauer			30					20													30			15		
U42	Grevel - Stadtgarten			15					10													15					
U42	Stadtgarten - Hombruch			15					10													15					
U42	Hombruch - Stadtgarten			15					10													15					
U42	Stadtgarten - Grevel			15					10													15					
U43	Dorstfeld - Westentor			15				15	10													s. auch U44					
U43	Westentor - Brackel			15				7,5	5											5	10	15					
U43	Brackel - Wickede			15					10													15					
U43	Wickede - Brackel				15				10													15					
U43	Brackel - Westentor			15				7,5	5											5	10	15					
U43	Westentor - Dorstfeld				s. a. U44				15	10												15	s. a. U44			15	
U44	Marten - Westentor			15					10													15					
U44	Westentor - Westfalenhütte			15					10													15					
U44	Westfalenhütte - Westentor			15					10													15					
U44	Westentor - Marten			15					10													15					
U45	Hbf - Westfalahallen			15					10												15		30				
U45	Westfalahallen - Hbf			15					10													15	30				
U46	Brunnenstr. - Westfalahallen			15					10													15					
U46	Westfalahallen - Brunnenstraße			15					10													15					
U47	Westerfilde - Hbf			30					10													15					
U47	Hbf - Aplerbeck			15					10													15					
U47	Aplerbeck - Hbf			15					10													15					
U47	Hbf - Westerfilde			30	15				10													15					
U49	Hauptbahnhof - Hacheneey			15					10													15		30			
U49	Hacheneey - Hauptbahnhof			15					10													15		30			

Legende

Takt [Min]

 5 10 15 20 30 Minuten

**Bedienungszeiten und Takte im lokalen Schienenverkehr
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 3.3**

Linie	Linienabschnitt	Uhrzeit	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
U41	Brambauer - Brechten							30																15		
U41	Brechten - Grävingholz							15														30		15		
U41	Grävingholz - Hbf							15																30	15	
U41	Hbf - Clarenberg						15																			
U41	Clarenberg - Hbf						15																			
U41	Hbf - Grävingholz							15																		
U41	Grävingholz - Brechten							15														30		15		
U41	Brechten - Brambauer							30																	15	
U42	Grevel - Stadtgarten							15																		
U42	Stadtgarten - Hombruch							15																		
U42	Hombruch - Stadtgarten							15																		
U42	Stadtgarten - Grevel							15																		
U43	Dorstfeld - Westentor						15	s. a. U44		15				s. a. U44						15		s. a. U44				
U43	Westentor - Brackel						15																			
U43	Brackel - Wickede						30			15																
U43	Wickede - Brackel						30		15																	
U43	Brackel - Westentor						15																			
U43	Westentor - Dorstfeld						s. a. U44		15				s. a. U44							15		s. a. U44		15		
U44	Marten - Westentor						15																			
U44	Westentor - Westfalenhütte						15																			
U44	Westfalenhütte - Westentor						15																			
U44	Westentor - Marten						15																			
U45	Hbf - Westfalahallen						30	15													30					
U45	Westfalahallen - Hbf						30	15													30					
U46	Brunnenstr. - Westfalahallen						30	15																		
U46	Westfalahallen - Brunnenstraße						30	15																		
U47	Westerfilde - Hbf						15																			
U47	Hbf - Aplerbeck						15																			
U47	Aplerbeck - Hbf						15																			
U47	Hbf - Westerfilde						15																			
U49	Hauptbahnhof - Hacheneey						30	15													30					
U49	Hacheneey - Hauptbahnhof						30	15													30					

Legende

Takt [Min]
 15  30 Minuten

**Bedienzeiten und Takte im Busverkehr I
werktags außer samstags ab Juni 2013**

Linie	Linienabschnitt	Werktag außer Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	
410	Huckarde - Deusen - Lindenhorst					30																					
410	Fredenbaum - Lindenhorst																					60					
410	Lindenhorst - Eving - Derne					30																					
410	Derne - Eving - Lindenhorst					30																					
410	Lindenhorst - Fredenbaum																					60					
410	Lindenhorst - Deusen - Huckarde																										
411	Fredenbaum - Lindenhorst - Eving - Derne					30																					
411	Derne - Eving - Lindenhorst - Fredenbaum					30																					
412	Lindenhorst - Eving - Schulte Rödding						30																				
412	Schulte Rödding - Eving - Lindenhorst						30																				
414	Brechten - Eving - Schulte Rödding							60																			
414	Schulte Rödding - Eving - Brechten								60																		
420	Derne - Scharnhorst					20																					
420	Scharnhorst - Brackel					20																					
420	Brackel - Aplerbeck						20																				
420	Aplerbeck - Brackel						20																				
420	Brackel - Scharnhorst					20																					
420	Scharnhorst - Derne					20																					
422	Aplerbeck Gewerbegebiet - Brackel								30																		
422	Brackel - Wambel - Lüneburger Str.						30																				
422	Lüneburger Str. - Wambel - Brackel							30																			
422	Brackel - Aplerbeck Gewerbegebiet								30																		
423	Grevel - Lanstrop					20																					
423	Lanstrop - Grevel					20																					
424	Lanstrop - Husen/Kurl - Scharnhorst						60																				
424	Scharnhorst - Husen/Kurl - Lanstrop						60																				
425	Wickede - Husen/Kurl - Scharnhorst						60																				
425	Scharnhorst - Husen/Kurl - Wickede						60																				
426	Asseln - Husen/Kurl																										
426	Husen/Kurl - Asseln																										
427	Scharnhorst - Wambel						15																				
427	Wambel - Hörde					30		15			30																
427	Hörde - Wambel					30		15			30																
427	Wambel - Scharnhorst					30		15			30																
428	Wickede Baedekerstr. - Roningweg					20				20																	
428	Roningweg - Wickede Baedekerstr.									20																	
430	Hörde - Berghofen - Schwerte																										
430	Schwerte - Berghofen - Hörde																										
431	Schwerter Wald - Aplerbeck						30																				
431	Aplerbeck - Lichtendorf						30																				
431	Anbindung Gewerbegebiet Ap. Ost							30																			
431	Lichtendorf - Landskrone - Lichtendorf																										
431	Lichtendorf - Aplerbeck						20	30																			
431	Aplerbeck - Schwerter Wald							30																			
432	Hörde - Benninghofen - Höchsten						30																				
432	Höchsten - Holzen						30																				
432	Holzen - Syburg							60																			
432	Syburg - Holzen								60																		
432	Holzen - Höchsten								30																		
432	Höchsten - Benninghofen - Hörde									30																	
433	Hörde - Benninghofen - Höchsten										30																
433	Höchsten - Sommerberg											30															
433	Sommerberg - Höchsten												30														
433	Höchsten - Benninghofen - Hörde													30													
434	Hörde - Benninghofen - Höchsten														30												
434	Höchsten - Schwerter Wald															30											
434	Schwerter Wald - Höchsten																30										
434	Höchsten - Benninghofen - Hörde																	30									
435	Hörde - Berghofen - Schwerte																										
435	Schwerte - Berghofen - Hörde																										

**Bedienzeiten und Takte im Busverkehr I
werktags außer samstags ab Juni 2013**

Linie	Linienabschnitt	Werktag außer Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
436	Kurl - Hohenbuschei							60																		
436	Hohenbuschei - Gewerbegeb. Heßlingsweg						30																			
436	Gewerbegeb. Heßlingsweg - Brackel						30																			
436	Brackel - Aplerbeck			40/20		30																				
436	Aplerbeck - Schüren					30																				
436	Schüren - Londoner Bogen - Hörde					30																				
436	Hörde - Londoner Bogen - Schüren					30																				
436	Schüren - Aplerbeck					30																				
436	Aplerbeck - Funkturmsiedlung			20		30		4 F/h	30																	
436	Funkturmsiedlung - Brackel			20				10	30																	
436	Brackel - Gewerbegeb. Heßlingsweg					30		20	10	20																
436	Gewerbegeb. Heßlingsweg - Hohenbuschei					60			30																	
436	Hohenbuschei - Kurl							60																		
437	Sölde Jasminstr. - Aplerbeck							30																		
437	Aplerbeck - Sölde Jasminstr.							30																		
438	Landskrone - Lichtendorf					s. 431		30																		s. 431
438	Lichtendorf - Aplerbeck					s. 431		30																		s. 431
438	Aplerbeck - Berghofen							30																		60
438	Berghofen - Hachenev					20		30																		
438	Hachenev - Berghofen					20		30																		
438	Berghofen - Aplerbeck					20		30																		60
438	Aplerbeck - Lichtendorf																									s. 431
438	Lichtendorf - Landskrone							30																		s. 431
439	Hörde - Schwerter Wald					30																				
439	Schwerter Wald - Aplerbeck					30																				
439	Aplerbeck - Husen					30																				AST Neusseln 30, Asseln - Husen s. a. 426
439	Husen - Aplerbeck					30																				AST Neusseln 30, Asseln - Husen s. a. 426
439	Aplerbeck - Schwerter Wald					30																				60
439	Schwerter Wald - Hörde							30																		
440	Dortmund Airport - Aplerbeck					20																				30
440	Aplerbeck - Hörde - Barop - Oespel					20		30																		30
440	Oespel - Indupark - Germania					20																				30
440	Oespel - Kley - Lütgendortmund																									30
440	Lütgendortmund - Kley - Oespel																									30
440	Germania - Indupark - Oespel					30		20																		
440	Oespel - Barop - Hörde - Aplerbeck					20		10																		30
440	Aplerbeck - Dortmund Airport					20																				30
441	Wellinghofen - Hörde							20																		
441	Hörde - Wellinghofen							20																		
442	Hörde - Wichlinghofen							20																		30
442	Wichlinghofen - Höchst							60																		
442	Wichlinghofen - Reichsmark							20/40																		30
442	Reichsmark - Syburg							60																		
442	Syburg - Reichsmark							60																		
442	Reichsmark - Wichlinghofen					30		20/40																		30
442	Höchst - Wichlinghofen							60																		
442	Wichlinghofen - Hörde					30		20																		15 30
443	Wellinghofen - Hachenev							20																		
443	Hachenev - Wellinghofen							20																		
444	Dortmund Hbf - Syburg																									freitags bis 01:05
444	Syburg - Dortmund Hbf																									freitage bis 01:30
445	Hörde Am Kai - Hörde Bf							20/40		20																60
445	Hörde Bf - Phoenix West - An der Palmweide							10		20																60
445	An der Palmweide - Universität - Technologiezentrum							20		10		20														
445	Technologiezentrum - Universität - An der Palmweide							20																		
445	An der Palmweide - Phoenix West - Hörde Bf							20																		60
445	Hörde Bf - Hörde Am Kai							20																		60
446	Hombruch - Barop - Menglinghausen - Salingen									60																
446	Salingen - Menglinghausen - Barop - Hombruch									60																
447	Huckarde - Dorstfeld							60																		

**Bedienzeiten und Takte im Busverkehr I
werktags außer samstags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 4.1**

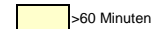
Linie	Linienabschnitt	Werktag außer Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
447	Dorstfeld - Universität					20															30					
447	Universität - Weiße Taube					20															30					
447	Weiße Taube - Hachenev					20															30					
447	Hachenev - Weiße Taube					20															30					
447	Weiße Taube - Universität					20	30	20													30					
447	Universität - Dorstfeld					20															30					
447	Dorstfeld - Huckarde					60																				
448	Löttringhausen - Barop - Hombruch - Kruckel				30																					
448	Kruckel - Hombruch - Barop - Löttringhausen				30																					
449	Zoo - Renninghausen					60	30	60		9 - 13 h an Markttagen in Hombruch zusätzliche Fahrten																
449	Renninghausen - Hombruch - Salingen				30			60		9 - 13 h an Markttagen in Hombruch zusätzliche Fahrten																
449	Anbindung Hellenbank					60				weitere Fahrten s. 446																
449	Salingen - Hombruch - Renninghausen				30			60		9 - 13 h an Markttagen in Hombruch zusätzliche Fahrten																
449	Renninghausen - Zoo					60	30	60		9 - 13 h an Markttagen in Hombruch zusätzliche Fahrten																
450	Schanze - Kirchhörde				30	10				5 bis 24 h bei Nutzungsmöglichkeit der Wendeanlage Spissenagelstraße 30-Minuten-Takt										15		30				
450	Kirchhörde - Westfalenhallen			15	10																15		30			
450	Westfalenhallen - Kirchhörde			30	10																15		30			
450	Kirchhörde - Schanze				30	10				5 bis 00:30 h bei Nutzungsmöglichkeit der Wendeanlage Spissenagelstraße 30-Minuten-Takt										15		30				
452	Körne - Funkenburg - Kreuzstraße					30																				
452	Kreuzstraße - Hauptbahnhof					30																				
452	Hauptbahnhof - Kreuzstraße					30																				
452	Kreuzstraße - Funkenburg - Körne						30																			
453	Anne-Frank-Gesamtschule - Hauptbahnhof						30																			
453	Hauptbahnhof - Märkische Str.						30																			
453	Märkische Str. - Schüren							30																		
453	Schüren - Märkische Str.							30																		
453	Märkische Str. - Hauptbahnhof							30																		
453	Hauptbahnhof - Anne-Frank-Gesamtschule							30																		
455	Hafen - Huckarder Str. - Hauptbahnhof													30												
455	Hauptbahnhof - Borsigplatz						30																			
455	Borsigplatz - Hauptbahnhof						30																			
455	Hauptbahnhof - Hafen							6:30 - 8:15 h Linie 460						30												
456	Hauptbahnhof - Borsigplatz						30																			
456	Borsigplatz - Funkenburg						30																			
456	Funkenburg - Schüren						30																			
456	Funkenburg - Hörde																				30					
456	Hörde - Funkenburg																				30					
456	Schüren - Funkenburg					30	20	30																		
456	Funkenburg - Borsigplatz					30	20	30																		
456	Borsigplatz - Hauptbahnhof					30	20	30																		
460	Kirchlinde - Reinoldikirche					20															30					
460	Reinoldikirche - Kirchlinde					20															30					
461	Erpinghofsiedlung - Huckarde Bushof					60	20/40														30					
461	Huckarde Bushof - Jungferntal					60		20/40													30					
461	Anbindung Bezirksfriedhof Huckarde							20/40													30					
461	Jungferntal - Kirchlinde Siepmannstraße					60																				
461	Kirchlinde Siepmannstraße - Jungferntal					20	60																			
461	Anbindung Bezirksfriedhof Huckarde							20/40																		
461	Jungferntal - Huckarde Bushof					20		20/40																		
461	Huckarde Bushof - Erpinghofsiedlung					20		20/40																		
462	Huckarde - Kirchlinde					20															30					
462	Kirchlinde - Lütgendortmund					30	20														30					
462	Lütgendortmund - Marten					30	20														30					
462	Marten - Barop					30	20																			
462	Barop - Marten					20																				
462	Marten - Lütgendortmund						20																			
462	Lütgendortmund - Kirchlinde					20															30					
462	Kirchlinde - Huckarde					20															30					
463	Lütgendortmund - Germania - Marten							60																		
463	Marten - Germania - Lütgendortmund							60																		

**Bedienzeiten und Takte im Busverkehr I
werktags außer samstags ab Juni 2013**

Linie	Linienabschnitt	Werktag außer Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	
464	Lütgendortmund - Marten																										
464	Marten - Lütgendortmund																						30				
465	Huckarde - Dorstfeld					60																30		60			
465	Anbindung Revierpark					60	20/40					20/40										30		60			
465	Dorstfeld - Technologiepark				30	20																	30				
465	Dorstfeld - Oespel (nicht über Technologiepark)																					30		60			
465	Technologiepark - Oespel				30	20																					
465	Technologiepark - Universität																						30				
465	Universität - Technologiepark																						30				
465	Oespel - Technologiepark				30	20																					
465	Oespel - Dorstfeld (nicht über Technologiepark)																						30		60		
465	Technologiepark - Dorstfeld				30	20																		30			
465	Anbindung Revierpark				60		20/40	60						20/40	60								30				
465	Dorstfeld - Huckarde				60																		30		60		
466	Dorstfeld - Marten Süd						20																				
466	Marten Süd - Dorstfeld					20																					
469	Kirchlinde Siepmannsiedlung - Huckarde Bushof							60																			
469	Huckarde Bushof - Erpinghofsiedlung								60																		
469	Erpinghofsiedlung - Huckarde Bushof							60																			
469	Huckarde Bushof - Kirchlinde Siepmannsiedlung							60																			
470	Mengede - Kirchlinde				20																						
470	Kirchlinde - Lütgendortmund - Oespel					20																					
470	Oespel - Lütgendortmund - Kirchlinde					20																					
470	Kirchlinde - Mengede					20																					
471	Oestrich - Mengede - Bodelschwingh				30	20																					
471	Bodelschwingh - Mengede - Oestrich					20																					
472	Brambauer - Im Siesack						60																				
472	Im Siesack - Mengede					20/40																					
472	Mengede - Oestrich						60																				
472	Oestrich - Mengede					60																					
472	Mengede - Im Siesack					60	20/40																				
472	Im Siesack - Brambauer						60																				
473	Mengede - Eving					60																					
473	Eving - Mengede						60																				
475	Mengede - Deusen					30																					
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum						30							30													
475	Deusen - Hauptbahnhof					30																					
475	Hauptbahnhof - Deusen						30																				
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum						30																				
475	Deusen - Mengede						30																				
477	Mengede - Nette - Bodelschwingh							60																			
477	Bodelschwingh - Nette - Mengede							60																			
480	Ickern - Castrop Münsterplatz - Kirchlinde - Marten				40	20																					
480	Marten - Kirchlinde - Castrop Münsterplatz (-Ickern)					40	20																				
482	Mengede - Ickern - Castrop Münsterplatz (-Schwerin)						20																				
482	(Schwerin -) Castrop Münsterplatz - Ickern - Mengede						20																				
AST	Bittermark							60	AST Bittermark 60																		
AST	Niedernette							60	AST Niedernette 60																		
AST	Schnee/Großholthausen							60	AST Schnee/Großholthausen 60																		

Legende

Takt [Min]



**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I
samstags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 4.2**

Linie	Linienabschnitt	Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2		
436	Hohenbuschei - Gewerbegeb. Heßlingsweg								30																			
436	Gewerbegeb. Heßlingsweg - Brackel								30																			
436	Brackel - Aplerbeck					30																						
436	Aplerbeck - Schüren					30																						
436	Schüren - Londoner Bogen - Hörde								30																			
436	Hörde - Londoner Bogen - Schüren								30																			
436	Schüren - Aplerbeck					30																						
436	Aplerbeck - Brackel					30																						
436	Brackel - Gewerbegeb. Heßlingsweg								30																			
436	Gewerbegeb. Heßlingsweg - Hohenbuschei								30																			
436	Hohenbuschei - Kurl								60																			
437	Sölde Jasminstr. - Aplerbeck								s. 431																			
437	Aplerbeck - Sölde Jasminstr.								s. 431																			
438	Landskrone - Lichtendorf							s. 431	60												s. 431							
438	Lichtendorf - Aplerbeck							s. 431	60												s. 431							
438	Aplerbeck - Berghofen							60																				
438	Berghofen - Hachenev							60																				
438	Hachenev - Berghofen							60																				
438	Berghofen - Aplerbeck							60																				
438	Aplerbeck - Lichtendorf							s. 431	60												s. 431							
438	Lichtendorf - Landskrone							s. 431	60												s. 431							
439	Hörde - Schwerter Wald							30																				
439	Schwerter Wald - Aplerbeck							60	30												60							
439	Aplerbeck - Husen					60			30																			
439	Husen - Aplerbeck					60			30																			
439	Aplerbeck - Schwerter Wald					60			30																			
439	Schwerter Wald - Hörde								30												60							
440	Dortmund Airport - Aplerbeck					30				20											30							
440	Aplerbeck - Hörde - Barop - Oespel					30			15	10											30							
440	Oespel - Indupark - Germania					30															20							
440	Oespel - Kley - Lütgendortmund																											
440	Lütgendortmund - Kley - Oespel																											
440	Germania - Indupark - Oespel								30												20							
440	Oespel - Barop - Hörde - Aplerbeck					30			15	10											20	30						
440	Aplerbeck - Dortmund Airport								30												30							
441	Wellinghofen - Hörde											20																
441	Hörde - Wellinghofen										30	20																
442	Hörde - Wichlinghofen								30	15	20																	
442	Wichlinghofen - Höchsten									60																		
442	Wichlinghofen - Reichsmark								30		15	20/40									20	30						
442	Reichsmark - Syburg									30	60																	
442	Syburg - Reichsmark										30	60																
442	Reichsmark - Wichlinghofen								30		40/20										30							
442	Höchsten - Wichlinghofen									60																		
442	Wichlinghofen - Hörde								30		20										15	30						
443	Wellinghofen - Hachenev										20																	
443	Hachenev - Wellinghofen										20																	
444	Dortmund Hbf - Syburg																				60							
444	Syburg - Dortmund Hbf																				60							
445	Hörde Am Kai - Hörde Bf																											
445	Hörde Bf - Phoenix West - An der Palmweide																											
445	An der Palmweide - Universität - Technologiezentrum																											
445	Technologiezentrum - Universität - An der Palmweide																											
445	An der Palmweide - Phoenix West - Hörde Bf																											
446	Hombruch - Barop - Hellenbank - Menglinghausen - Salingen										60																	
446	Salingen - Menglinghausen - Hellenbank - Barop - Hombruch										60																	
447	Huckarde - Dorstfeld										30																	
447	Dorstfeld - Universität										30																	
447	Universität - Weiße Taube											30																
447	Weiße Taube - Hachenev											30																
447	Hachenev - Weiße Taube												30															

**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I
samstags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 4.2**

Linie	Linienabschnitt	Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
465	Dorstfeld - Oespel (nicht über Technologiepark)					30															20	30	60			
465	Technologiepark - Oespel																									
465	Technologiepark - Universität																					30				
465	Universität - Technologiepark																					30				
465	Oespel - Technologiepark																									
465	Oespel - Dorstfeld (nicht über Technologiepark)					30																60				
465	Technologiepark - Dorstfeld																						30			
465	Anbindung Revierpark																					30				
465	Dorstfeld - Huckarde																					30	60			
466	Dorstfeld - Marten Süd								30																	
466	Marten Süd - Dorstfeld								30																	
469	Kirchlinde Siepmannsiedlung - Huckarde Bushof																									
469	Huckarde Bushof - Erpinghofsiedlung									30												AST Huckarde 30				AST 60 bis 3 Uhr
469	Erpinghofsiedlung - Huckarde Bushof									30												AST Huckarde 30				
469	Huckarde Bushof - Kirchlinde Siepmannsiedlung																									
470	Mengede - Kirchlinde					30																				
470	Kirchlinde - Lütgendortmund - Oespel						30																			
470	Oespel - Lütgendortmund - Kirchlinde						30																			
470	Kirchlinde - Mengede					30																				
471	Oestrich - Mengede - Bodelschwingh					30																				
471	Bodelschwingh - Mengede - Oestrich					30																				
472	Brambauer - Im Siesack							60																		
472	Im Siesack - Mengede						40/20						60													
472	Mengede - Oestrich							60																		
472	Oestrich - Mengede							60																		
472	Mengede - Im Siesack						35/25						60													
472	Im Siesack - Brambauer							60																		
473	Mengede - Eving						60																			
473	Eving - Mengede							60																		
475	Mengede - Deusen							30														60		30		
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																									
475	Deusen - Hauptbahnhof							30																		
475	Hauptbahnhof - Deusen							30																		
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																									
475	Deusen - Mengede							30															60			
477	Mengede - Nette - Bodelschwingh											60														
477	Bodelschwingh - Nette - Mengede											60														
480	Castrop Münsterplatz - Kirchlinde - Marten					30																				
480	Marten - Kirchlinde - Castrop Münsterplatz						30																			
482	Mengede - Ickern - Castrop Münsterplatz						30									60										
482	Castrop Münsterplatz - Ickern - Mengede						30									60										
AST	Bittermark								60	AST Bittermark 60																
AST	Niedernette									60	AST Niedernette 60															
AST	Schnee/Großholthausen					60	AST Schnee/Großholthausen 60																			

Legende

Takt [Min]							
10	15	20	30	20/40	20/40	60	>60 Minuten

**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 4.3**

Linie	Linienabschnitt	Sonntag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
410	Huckarde - Deusen - Lindenhorst									60										75	AST Deusen - Huckarde 30					
410	Fredenbaum - Lindenhorst																				60					
410	Lindenhorst - Eving - Derne									60											30					
410	Derne - Eving - Lindenhorst								60												30					
410	Lindenhorst - Fredenbaum																				60					
410	Lindenhorst - Deusen - Huckarde									60											AST Deusen - Huckarde 30					
411	Fredenbaum - Lindenhorst - Eving - Derne							60																		
411	Derne - Eving - Lindenhorst - Fredenbaum							60																		
412	Lindenhorst - Eving - Schulte Rödding																									
412	Schulte Rödding - Eving - Lindenhorst																									
414	Brechten - Eving - Schulte Rödding																									
414	Schulte Rödding - Eving - Brechten																									
420	Derne - Scharnhorst							60		30																
420	Scharnhorst - Brackel							60		30																
420	Brackel - Aplerbeck																									
420	Aplerbeck - Brackel																									
420	Brackel - Scharnhorst							60			30															
420	Scharnhorst - Derne							60			30															
422	Aplerbeck - Brackel																									
422	Brackel - Heßlingsweg - Gartenstadt Nord																									
422	Gartenstadt Nord - Heßlingsweg - Brackel																									
422	Brackel - Aplerbeck																									
423	Grevel - Lanstrop							30																		
423	Lanstrop - Grevel							30																		
424	Lanstrop - Husen/Kurl - Scharnhorst								AST Husen/Kurl 60													AST Husen/Kurl 60				
424	Scharnhorst - Husen/Kurl - Lanstrop								AST Husen/Kurl 60														AST Husen/Kurl 60			
425	Wickede - Husen/Kurl - Scharnhorst								AST Husen/Kurl 60		60												AST Husen/Kurl 60			
425	Scharnhorst - Husen/Kurl - Wickede								AST Husen/Kurl 60		60												AST Husen/Kurl 60			
426	Asseln - Husen/Kurl																					30				
426	Husen/Kurl - Asseln																					30				
427	Scharnhorst - Wambel							60		30												60				
427	Wambel - Hörde							60			30															
427	Hörde - Wambel							60			30															
427	Wambel - Scharnhorst							60			30															
428	Wickede Baedeckerstr. - Roningweg							30																		
428	Roningweg - Wickede Baedeckerstr.								30																	
430	Hörde - Berghofen - Schwerte							60		30																
430	Schwerte - Berghofen - Hörde							60			30															
431	Schwerter Wald - Aplerbeck							60				30														
431	Aplerbeck - Lichtendorf							60				30										60				
431	Anbindung Gewerbegebiet Ap. Ost																									
431	Lichtendorf - Landskrone - Lichtendorf							60																		
431	Lichtendorf - Aplerbeck							60						30									60			
431	Aplerbeck - Schwerter Wald							60					30													
432	Hörde - Benninghofen - Hächsten							60				30														
432	Hächsten - Holzen							60				30														
432	Holzen - Syburg							60				30														
432	Syburg - Holzen							60			30															
432	Holzen - Hächsten							60			30															
432	Hächsten - Benninghofen - Hörde							60				30														
433	Hörde - Benninghofen - Hächsten							60																		
433	Hächsten - Sommerberg							60																		
433	Sommerberg - Hächsten							60			75															
433	Hächsten - Benninghofen - Hörde							60			75															
434	Hörde - Benninghofen - Hächsten											60														
434	Hächsten - Schwerter Wald												60													
434	Schwerter Wald - Hächsten													60												
434	Hächsten - Benninghofen - Hörde											60														
435	Hörde - Berghofen - Schwerte																						30			
435	Schwerte - Berghofen - Hörde																						30			
436	Kurl - Hohenbuschei																									

**Bedienzeiten und Takte im Busverkehr I
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 4.3**

Linie	Linienabschnitt	Sonntag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
436	Hohenbuschei - Gewerbegeb. Heßlingsweg																									
436	Gewerbegeb. Heßlingsweg - Brackel																									
436	Brackel - Aplerbeck							60		30																
436	Aplerbeck - Schüren							60		30																
436	Schüren - Londoner Bogen - Hörde																			30						
436	Hörde - Londoner Bogen - Schüren																			30						
436	Schüren - Aplerbeck							60		30																
436	Aplerbeck - Brackel							60		30																
436	Brackel - Gewerbegeb. Heßlingsweg																									
436	Gewerbegeb. Heßlingsweg - Hohenbuschei																									
436	Hohenbuschei - Kurl																									
437	Sölde Jasminstr. - Aplerbeck										s. 431															
437	Aplerbeck - Sölde Jasminstr.										s. 431															
438	Landskrone - Lichtendorf							s. 431		60										s. 431						
438	Lichtendorf - Aplerbeck							s. 431		60										s. 431						
438	Aplerbeck - Berghofen									60																
438	Berghofen - Hachenev									60																
438	Hachenev - Berghofen									60																
438	Berghofen - Aplerbeck									60																
438	Aplerbeck - Lichtendorf							s. 431		60										s. 431						
438	Lichtendorf - Landskrone							s. 431		60										s. 431						
439	Hörde - Schwerter Wald											60														
439	Schwerter Wald - Aplerbeck							60				30									60					
439	Aplerbeck - Husen							60				30														AST Neusseln 30 Assehn - Husen s. a. 426
439	Husen - Aplerbeck							60				30														AST Neusseln 30 Assehn - Husen s. a. 426
439	Aplerbeck - Schwerter Wald							60					30								60					
439	Schwerter Wald - Hörde											60									30					
440	Dortmund Airport - Aplerbeck							30																		
440	Aplerbeck - Hörde - Barop - Oespel							30				15									30					
440	Oespel - Indupark - Germania																									
440	Oespel - Kley - Lütgendortmund																						30			
440	Lütgendortmund - Kley - Oespel																					30				
440	Germania - Indupark - Oespel																									
440	Oespel - Barop - Hörde - Aplerbeck							30				15									30					
440	Aplerbeck - Dortmund Airport							30																		
441	Wellinghofen - Hörde							60			30															
441	Hörde - Wellinghofen							60			30															
442	Hörde - Wichlinghofen							60	30																	
442	Wichlinghofen - Höchst										60															
442	Wichlinghofen - Reichsmark							60	30	60											30					
442	Reichsmark - Syburg							60	30	60																
442	Syburg - Reichsmark							60																		
442	Reichsmark - Wichlinghofen							60													30					
442	Höchst - Wichlinghofen										60															
442	Wichlinghofen - Hörde							60		30																
443	Wellinghofen - Hachenev																									
443	Hachenev - Wellinghofen																									
444	Dortmund Hbf - Syburg										60															vor Feiertagen bis 01:05
444	Syburg - Dortmund Hbf										60															vor Feiertagen bis 01:30
445	Hörde Am Kai - Hörde Bf																									
445	Hörde Bf - Phoenix West - An der Palmweide																									
445	An der Palmweide - Universität - Technologiezentrum																									
445	Technologiezentrum - Universität - An der Palmweide																									
445	An der Palmweide - Phoenix West - Hörde Bf																									
446	Hombruch - Barop - Hellenbank - Menglinghausen - Salingen																									
446	Salingen - Menglinghausen - Hellenbank - Barop - Hombruch																									
447	Huckarde - Dorstfeld																									
447	Dorstfeld - Universität									30																
447	Universität - Weiße Taube									30																
447	Weiße Taube - Hachenev							60	30																	
447	Hachenev - Weiße Taube							60	30																	

**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 4.3**

Linie	Linienabschnitt	Sonntag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	
447	Weiße Taube - Universität								60	30																	
447	Universität - Dorstfeld								30																		
447	Dorstfeld - Huckarde																										
448	Löttringhausen - Barop - Hombruch - Kruckel							60				30															
448	Kruckel - Hombruch - Barop - Löttringhausen							60				30															
449	Zoo - Renninghausen									60																	
449	Renninghausen - Hombruch - Salingen								60																		
449	Anbindung Hellenbank								60																		
449	Salingen - Hombruch - Renninghausen								60																		
449	Renninghausen - Zoo								60																		
450	Schanze - Kirchhörde								30																		
450	Kirchhörde - Westfalenhallen								30																		
450	Westfalenhallen - Kirchhörde								30																		
450	Kirchhörde - Schanze								30																		
452	Körne - Funkenburg - Kreuzstraße											60	ab Funkenburg														
452	Kreuzstraße - Hauptbahnhof											60															
452	Hauptbahnhof - Kreuzstraße											60															
452	Kreuzstraße - Funkenburg - Körne											60															
453	Anne-Frank-Gesamtschule - Hauptbahnhof											60															
453	Hauptbahnhof - Märkische Str.								60																		
453	Märkische Str. - Schüren								60																		
453	Schüren - Märkische Str.								60																		
453	Märkische Str. - Hauptbahnhof								60																		
453	Hauptbahnhof - Anne-Frank-Gesamtschule											60															
455	Huckarder Str. - Hauptbahnhof																										
455	Hauptbahnhof - Borsigplatz																										
455	Hauptbahnhof - Huckarder Str.																										
455	Borsigplatz - Hauptbahnhof																										
456	Hauptbahnhof - Borsigplatz								30		20																
456	Borsigplatz - Funkenburg										40/20																
456	Funkenburg - Schüren										60																
456	Funkenburg - Hörde																										
456	Hörde - Funkenburg																										
456	Schüren - Funkenburg																										
456	Funkenburg - Borsigplatz																										
456	Borsigplatz - Hauptbahnhof								30		20																
460	Kirchlinde - Reinoldikirche											30															
460	Reinoldikirche - Kirchlinde											30															
461	Erpingshofsiedlung - Huckarde Bushof											60															
461	Huckarde Bushof - Jungferntal											60															
461	Anbindung Bezirksfriedhof Huckarde											60															
461	Jungferntal - Kirchlinde Siepmannstraße																										
461	Kirchlinde Siepmannstraße - Jungferntal																										
461	Anbindung Bezirksfriedhof Huckarde											60															
461	Jungferntal - Huckarde Bushof											60															
461	Huckarde Bushof - Erpingshofsiedlung											60															
462	Huckarde - Kirchlinde											30															
462	Kirchlinde - Lütgendortmund											30															
462	Lütgendortmund - Marten											30															
462	Marten - Barop																										
462	Barop - Marten																										
462	Marten - Lütgendortmund											30															
462	Lütgendortmund - Kirchlinde											30															
462	Kirchlinde - Huckarde											30															
463	Lütgendortmund - Germania - Marten																										
463	Marten - Germania - Lütgendortmund																										
464	Lütgendortmund - Marten																										
464	Marten - Lütgendortmund																										
465	Huckarde - Dorstfeld																										
465	Anbindung Revierpark																										
465	Dorstfeld - Technologiepark																										

**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2014
Anhang 4.3**

Linie	Linienabschnitt	Sonntag Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
465	Dorfeld - Oespel (nicht über Technologiepark)							30													60				
465	Technologiepark - Oespel																								
465	Technologiepark - Universität																					30			
465	Universität - Technologiepark																					30			
465	Oespel - Technologiepark																								
465	Oespel - Dorfeld (nicht über Technologiepark)							30													60				
465	Technologiepark - Dorfeld																					30			
465	Anbindung Revierpark									30															
465	Dorfeld - Huckarde									30									60		30	60			
466	Dorfeld - Marten Süd																								
466	Marten Süd - Dorfeld																								
469	Kirchlinde Siepmannsiedlung - Huckarde Bushof																								
469	Huckarde Bushof - Erpinghofsiedlung																								
469	Erpinghofsiedlung - Huckarde Bushof																								
469	Huckarde Bushof - Kirchlinde Siepmannsiedlung																								
470	Mengede - Kirchlinde							60																	
470	Kirchlinde - Lütgendortmund - Oespel							60			30														
470	Oespel - Lütgendortmund - Kirchlinde							60			30														
470	Kirchlinde - Mengede							60			30														
471	Oestrich - Mengede - Bodelschwingh							30																	
471	Bodelschwingh - Mengede - Oestrich							30																	
472	Brambauer - Im Siesack																								
472	Im Siesack - Mengede									60															
472	Mengede - Oestrich																								
472	Oestrich - Mengede																								
472	Mengede - Im Siesack									60															
472	Im Siesack - Brambauer																								
473	Mengede - Eving									60															
473	Eving - Mengede									60															
475	Mengede - Deusen																								
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																								
475	Deusen - Hauptbahnhof							60		30	60														
475	Hauptbahnhof - Deusen							60																	
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																								
475	Deusen - Mengede																								
477	Mengede - Nette - Bodelschwingh																								
477	Bodelschwingh - Nette - Mengede																								
480	Castrop Münsterplatz - Kirchlinde - Marten							30																	
480	Marten - Kirchlinde - Castrop Münsterplatz							30																	
482	Mengede - Ickern - Castrop Münsterplatz																								
482	Castrop Münsterplatz - Ickern - Mengede																								
AST	Bittermark									60															
AST	Niedernette							60																	
AST	Schnee/Großholthausen							60																	

Legende

Takt [Min]					
15	20	30	20/40	60	>60 Minuten

Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr II
werktags außer samstags ab Juni 2013

Linie	Linienabschnitt	Werktag außer Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
SB24	(Recklinghausen -) Datteln - Mengede S					30															60					
SB24	Mengede S - Datteln (- Recklinghausen)					30															60					
289	Waltrop - Dortmund Mengede Bf (SV)																									
289	DO-Mengede Bf (SV) - Waltrop																									
336	Bochum Hbf - DO-Lütgendortmund				20																30					
336	DO-Lütgendortmund - Bochum Hbf				20																30					
361	DO-Mengede - Castrop-Rauxel					60		30																		
361	Castrop-Rauxel - DO-Mengede					60																				
369	BO-Langendreer - DO-Lütgendortmund					60		30													60					
369	DO-Lütgendortmund - BO-Langendreer					60		30													60					
370	BO-Stiepel - Querenburg - Lütgendortmund					60																				
370	Lütgendortmund - Querenburg - BO-Stiepel						60																			
371	WIT-Rathaus - DO-Oespel					20															60					
371	DO-Oespel - WIT-Rathaus					20															60					
378	WIT-Bommern - BO-Langendreer - DO-Lütgendo. - Castrop-Rauxel				20																30					
378	Castrop-Rauxel - DO-Lütgendo. - BO-Langendreer - WIT-Bommern				20																	30				
544	HA-Hbf - DO-Syburg Casino																				60					
544	DO-Syburg Casino - HA-Hbf																					60				
C4/C14	DO-Lanstrop - Lünen					30																				
C4/C14	Lünen - DO-Lanstrop						30																			
C5	DO-Eving - Lünen					30																				
C5	Lünen - DO-Eving					30																				
T17	DO-Brechten - Lünen-Wethmarheide (Taxibus)																									
T17	Lünen-Wethmarheide - DO-Brechten (Taxibus)																									
S30	Bergkamen - DO-Eving - Reinoldikirche - Hbf					30																				
S30	Hbf - Reinoldikirche - DO-Eving - Bergkamen						30																			
C31	DO-Holzen - Schwerte - Schwerter Heide					30																				
C31	Schwerte Heide - Schwerte - DO-Holzen					30																				
T39	DO-Sommerberg - Schwerte (Taxibus)																									
T39	Schwerte - DO-Sommerberg (Taxibus)																									
C41	UN-Bahnhof - Obermassen - Dortmund Airport						60																			
C41	Dortmund Airport - Obermassen - UN-Bahnhof					120		60																		
R50	DO-Sölderholz - Lichtendorf - Schwerte Geisecke - Schwerte Bf																									
R50	Schwerte Bf - Schwerte Geisecke - DO-Lichtendorf - Geisecke																									
R51	Opherdicke - Holzwickede - DO-Wickede -UN-Massen - Unna Bf					30		60																		
R51	UN-Bf - UN-Massen - DO-Wickede - Holzwickede - Opherdicke					60																				
138	Ergste - Schwerte - DO-Sommerberg																									
138	DO-Sommerberg - Schwerte - Ergste																									
AirpEx	DO-Hbf - DO-Airport (kein VRR-Tarif)					60																				
AirpEx	DO-Airport - DO-Hbf (kein VRR-Tarif)					60																				
AirpShut	DO-Airport - Holzwickede (kein VRR-Tarif)					20																				
AirpShut	Holzwickede - DO-Airport (kein VRR-Tarif)					20																				

Legende

Takt [Min]	20	30	20/40	20/40	60	>60 Minuten	Einzelfahrten
------------	----	----	-------	-------	----	-------------	---------------

**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr II
samstags ab Juni 2013**

Linie	Linienabschnitt	Samstag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
SB24	(Recklinghausen -) Datteln - Mengede S					60			30											60						
SB24	Mengede S - Datteln (- Recklinghausen)						60	30												60						
289	Waltrop - Dortmund Mengede Bf (SV)																									
289	DO-Mengede Bf (SV) - Waltrop																									
336	Bochum Hbf - DO-Lütgendortmund				30																					
336	DO-Lütgendortmund - Bochum Hbf					30																				
361	DO-Mengede - Castrop-Rauxel						60																			
361	Castrop-Rauxel - DO-Mengede							60																		
369	BO-Langendreer - DO-Lütgendortmund					60																				
369	DO-Lütgendortmund - BO-Langendreer						60																			
370	BO-Stiepel - Querenburg - Lütgendortmund						60																			
370	Lütgendortmund - Querenburg - BO-Stiepel							60																		
371	WIT-Rathaus - DO-Oespel						30													60						
371	DO-Oespel - WIT-Rathaus							30																		
378	WIT-Bommern - BO-Langendreer - DO-Lütgendo. - Castrop-Rauxel						30																			
378	Castrop-Rauxel - DO-Lütgendo. - BO-Langendreer - WIT-Bommern							30																		
544	HA-Hbf - DO-Syburg Casino																			60						
544	DO-Syburg Casino - HA-Hbf																				60					
C4/C14	DO-Lanstrop - Lünen									60																
C4/C14	Lünen - DO-Lanstrop										60															
C5	DO-Eving - Lünen						60			30										60		30	60		90	
C5	Lünen - DO-Eving							60			30										60		90		60	
T17	DO-Brechten - Lünen-Wethmarheide (Taxibus)																									
T17	Lünen-Wethmarheide - DO-Brechten (Taxibus)																									
S30	Bergkamen - DO-Eving - Reinoldikirche - Hbf									60																
S30	Hbf - Reinoldikirche - DO-Eving - Bergkamen										60															
C31	DO-Holzen - Schwerte - Schwerte Heide						30								60											
C31	Schwerte Heide - Schwerte - DO-Holzen								60		30															
T39	DO-Sommerberg - Schwerte (Taxibus)											Taxibus	60													
T39	Schwerte - DO-Sommerberg (Taxibus)													Taxibus	60											
C41	UN-Bahnhof - Obermassen - Dortmund Airport																									
C41	Dortmund Airport - Obermassen - UN-Bahnhof																									
R50	DO-Sölderholz - Lichtendorf - Schwerte Geisecke - Schwerte Bf									60																
R50	Schwerte Bf - Schwerte Geisecke - DO-Lichtendorf - Geisecke										60															
R51	Opherdicke - Holzwickede - DO-Wickede - UN-Massen - Unna Bf										60				90											
R51	UN-Bf - UN-Massen - DO-Wickede - Holzwickede - Opherdicke											60				90										
138	Ergste - Schwerte - DO-Sommerberg																									
138	DO-Sommerberg - Schwerte - Ergste																									
AirpEx	DO-Hbf - DO-Airport (kein VRR-Tarif)						60				90				60											
AirpEx	DO-Airport - DO-Hbf (kein VRR-Tarif)							60				90				60										
AirpShut	DO-Airport - Holzwickede (kein VRR-Tarif)																									
AirpShut	Holzwickede - DO-Airport (kein VRR-Tarif)																									

Legende

Takt [Min]						
20	30	20/40	20/40	60	>60 Minuten	Einzelfahrten

**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr II
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

Linie	Linienabschnitt	Sonntag	Uhrzeit	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
SB24	(Recklinghausen -) Datteln - Mengede S								60																	
SB24	Mengede S - Datteln (- Recklinghausen)								60																	
289	Waltrop - Dortmund Mengede Bf (SV)																									
289	DO-Mengede Bf (SV) - Waltrop																									
336	Bochum Hbf - DO-Lütgendortmund							30																		
336	DO-Lütgendortmund - Bochum Hbf							30																		
361	DO-Mengede - Castrop-Rauxel									60																
361	Castrop-Rauxel - DO-Mengede									60																
369	BO-Langendreer - DO-Lütgendortmund								60																	
369	DO-Lütgendortmund - BO-Langendreer								60																	
370	BO-Stiepel - Querenburg - Lütgendortmund								60																	
370	Lütgendortmund - Querenburg - BO-Stiepel								60																	
371	WIT-Rathaus - DO-Oespel								60																	
371	DO-Oespel - WIT-Rathaus								60																	
378	WIT-Bommern - BO-Langendreer - DO-Lütgendo. - Castrop-Rauxel					30																				
378	Castrop-Rauxel - DO-Lütgendo. - BO-Langendreer - WIT-Bommern					30																				
544	HA-Hbf - DO-Syburg Casino											60														
544	DO-Syburg Casino - HA-Hbf											60														
C4/C14	DO-Lanstrop - Lünen																									
C4/C14	Lünen - DO-Lanstrop																									
C5	DO-Eving - Lünen									60																
C5	Lünen - DO-Eving									60																
T17	DO-Brechten - Lünen-Wethmarheide (Taxibus)																									
T17	Lünen-Wethmarheide - DO-Brechten (Taxibus)																									
S30	Bergkamen - DO-Eving - Reinoldikirche											120														
S30	Hbf - Reinoldikirche - DO-Eving - Bergkamen											120														
C31	DO-Holzen - Schwerte - Schwerter Heide									Taxibus	60															
C31	Schwerte Heide - Schwerte - DO-Holzen				30						Taxibus	60														
T39	DO-Sommerberg - Schwerte (Taxibus)										Taxibus	60														
T39	Schwerte - DO-Sommerberg (Taxibus)											Taxibus	60													
C41	UN-Bahnhof - Obermassen - Dortmund Airport																									
C41	Dortmund Airport - Obermassen - UN-Bahnhof																									
R50	DO-Sölderholz - Lichtendorf - Schwerte Geisecke - Schwerte Bf											Taxibus														
R50	Schwerte Bf - Schwerte Geisecke - DO-Lichtendorf - Geisecke												Taxibus													
R51	Opherdicke - Holzwickede - DO-Wickede - UN-Massen - Unna Bf												Taxibus	60												
R51	UN-Bf - UN-Massen - DO-Wickede - Holzwickede - Opherdicke													Taxibus	60											
138	Ergste - Schwerte - DO-Sommerberg																									
138	DO-Sommerberg - Schwerte - Ergste																									
AirpEx	DO-Hbf - DO-Airport (kein VRR-Tarif)		60	120				60	90		60					120										
AirpEx	DO-Airport - DO-Hbf (kein VRR-Tarif)		60	120				60	90		60					120										
AirpShut	DO-Airport - Holzwickede (kein VRR-Tarif)		20																							
AirpShut	Holzwickede - DO-Airport (kein VRR-Tarif)		20																							

Legende

Takt [Min]						
	20	30	20/40	20/40	60	>60 Minuten
						Einzelfahrten

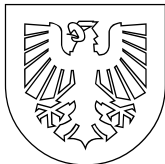
**Ergänzung durch Beschluss des Rates der Stadt Dortmund am
08.12.2016**

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 08.12.2016 nachfolgende Ergänzungen des Nahverkehrsplans Dortmund 2014 beschlossen:

Drucksache Nr. 05904-16 „ÖPNV-Anbindung des Dortmunder Flughafens“

Drucksache Nr. 06333-16 „Nahverkehrsplan Dortmund 2014 - Ergänzung des Kapitels 2.4“

Diese Drucksachen mit den dazugehörigen Anlagen und der jeweilige Beschluss des Rates der Stadt Dortmund sind nachfolgend aufgeführt.



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Wilde	02.11.2016
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Matthias Meissner	23740	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Brackel	24.11.2016	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	29.11.2016	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	30.11.2016	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	08.12.2016	Empfehlung
Rat der Stadt	08.12.2016	Beschluss

Tagesordnungspunkt

ÖPNV-Anbindung des Dortmunder Flughafens

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt das Linienkonzept zur ÖPNV-Anbindung des Dortmunder Flughafens im Sinne einer Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Nahverkehrsplanes.

Finanzielle Auswirkungen

Das Vorhaben beinhaltet keine Kosten für eine Baumaßnahme. Je nach weiterer Beschlusslage und Realisierungsstufe sind spätere Baumaßnahmen geplant.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

1. Sachverhalt

Anlässlich sehr geringer Nachfrage auf der Buslinie 440 im Abschnitt Aplerbeck – Flughafen, sowie der Bitte der Bezirksvertretungen Brackel und Aplerbeck, den Betriebsaufwand der Flughafenanbindung zugunsten von Verbesserungen des ÖPNV für die Wohnbevölkerung in den Bezirken zu überprüfen, haben DSW21 zusammen mit der Verwaltung die Anbindung des Dortmunder Flughafens an das städtische ÖPNV-Netz überarbeitet.

1.1. Bisherige Entwicklung

Die Anbindung des Airports mit der den Dortmunder Süden in Ost-West-Richtung bis nach Lütgendortmund durchziehenden Buslinie 440 bietet bisher eine Erreichbarkeit des Airports für eine große Zahl an Haushalten, ohne oder mit maximal einem Umstieg. Sie hat jedoch den Nachteil, dass ihre Fahrten mit zunehmender Länge an andere Zwänge angepasst werden müssen, die nicht den Bedürfnissen des Flughafens und seiner Nutzer entsprechen. So kann

insbesondere die Ausgestaltung des Fahrplans kaum den Anforderungen des Flughafenverkehrs folgen, da stets die Gesamtlinie im kompletten Dortmunder Süden von Änderungen betroffen ist. Auch kommen fast ausschließlich Gelenkbusse zum Einsatz, die für den Abschnitt Aplerbeck – Airport nicht erforderlich sind. Neben den Betriebszeiten des Flughafens konnten bisher auch dessen Beschäftigte hinsichtlich ihrer Bedürfnisse nicht umfänglich berücksichtigt werden. Zusätzlich ist mit dem Parkplatzshuttle zu den Parkplätzen P4-P7 des Flughafens ein teurer Parallelverkehr zur Linie 440 gegeben.

Das abendliche Fahrtenangebot der Buslinie 440 wurde seit Winter 2015 / 2016, orientiert an den Winter- / Sommerflugplänen an den veränderten, vor allem im vergangenen Winterflugplan deutlich reduzierten Bedarf angepasst. Vor dem Hintergrund des am 15.05.2014 vom Rat beschlossenen Nahverkehrsplanes sind die Maßnahmen zunächst nur befristet genehmigt.

1.2. Neues Konzept zur ÖPNV-Anbindung des Flughafens

Das neue Konzept beruht wesentlich auf der Zusammenfassung der zuvor beschriebenen Verkehre zu einem eigenständigen AirportShuttle-Bus und einer damit einher gehenden Optimierung der Angebote aus Sicht des Verkehrsunternehmens und des Aufgabenträgers. Im Abschnitt Lütgendortmund – Hörde - Aplerbeck bleibt die Linie 440 unverändert, ebenso wie die Weiterfahrt als Linie 437 in Richtung Sölde.

Der bisherige Ast der Linie 440 zwischen Aplerbeck und dem Flughafen wird mit dem bisher vom Airport zu einem Sondertarif angebotenen Airport-Shuttle zu den westlichen Parkplätzen verbunden (siehe Anlage 1).

Die neue Linie zwischen Aplerbeck und Airport soll ab 08.01.2017 montags bis freitags zwischen ca. 4:30 Uhr und ca. 19:30 Uhr im 20-Minuten-Takt verkehren. Danach, sowie ganztägig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis ca. 23:00 Uhr (letzte Abfahrt vom Flughafen) werden beide Richtungen der Linie alle 30 Minuten befahren. In diesen Zeiten wird das Angebot zwischen den Parkplätzen und dem Terminal durch Zwischenfahrten ergänzt, um die Wartezeit für Kurzfahrten in diesem Bereich zu verkürzen.

Deren exakte Betriebszeiten sind dabei abhängig von den tatsächlichen Bedarfen, insbesondere dem aktuellen Flugplan, variabel anpassbar. Es gilt der VRR-Tarif; lediglich im internen Parkplatzverkehr des Flughafens wird ein eigenständiger Tarif angewendet.

Zusätzlich zu den bisher zwischen Aplerbeck und Airport durch die Linie 440 bedienten Haltestellen befährt die neue Linie die Straße „Zur alten Windmühle“, um von dort über das Parkplatzgelände zum Terminal zu gelangen. Die neue Linie bedient hier Haltestellen im Bereich der Parkplätze P7, P6 sowie am Parkhaus P4 (am alten Terminal) mit. Hierzu baut die Flughafengesellschaft eigenverantwortlich Haltepositionen dort entsprechend aus.

Der Zeitaufwand für Fahrgäste zwischen Aplerbeck und Airport ist im Vergleich zur bisherigen Linie 440 um rd. 2-3 Minuten größer. Andererseits wird es so zukünftig den auf dem Flughafengelände tätigen Beschäftigten möglich, ihre zum Teil dispers angesiedelten Arbeitsplätze erstmals aus Richtung Aplerbeck bequem und zum VRR-Tarif mit dem ÖPNV zu erreichen. Der Flughafen beabsichtigt außerdem, im Bereich der Einmündung der Vincenz-Wiederholt-Straße (Holzwickede-Rausingen) einen Fußgängerzugang auf sein Gelände zu schaffen, um die Busanbindung auch Nutzern des südlich benachbarten Gewerbegebietes zu öffnen.

1.3. Andere Anbindungen des Flughafens an das ÖPNV-Netz

Durch die VKU wird die Linie C41 (Dortmund Airport – Unna) montags bis freitags im Stundentakt betrieben, Eine Schnellverbindung nach Dortmund bietet der „AirportExpress“, der – im Wesentlichen stündlich - ohne Halt zwischen Airport und Dortmund Hbf verkehrt. Er wird bislang und weiterhin durch die Flughafengesellschaft eigenverantwortlich und mit eigenständigem Tarif organisiert.

Des Weiteren wird eine Busverbindung zwischen dem Airport und dem Bahnhof Holzwickede ebenfalls durch die Flughafengesellschaft eigenverantwortlich und mit eigenständigem Tarif organisiert. Diese wird montags bis freitags tagsüber unverändert im 20-Minuten-Takt angeboten, abends sowie an den Wochenendtagen wird das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt. Eine genaue Ausgestaltung dieser Verkehre bleibt Gegenstand der Unternehmenspolitik der Flughafengesellschaft.

1.4. Verknüpfung der Flughafenanbindung mit dem kommunalen ÖPNV-Netz

In Aplerbeck bietet die neue Buslinie zur Flughafenanbindung an der Haltestelle „Aplerbeck U“ Umsteigemöglichkeiten mit der Stadtbahn U47 (Aplerbeck – Stadtmitte – Westerfilde) sowie verschiedenen Buslinien (420, 431, 436, 438, 439, 440). Für diesen Verknüpfungspunkt wurden mehrere Varianten untersucht, um die Busfahrten dort beginnen und enden zu lassen. Dabei haben sich folgende Umsetzungsmöglichkeiten konkretisiert:

a) Vorzugsvariante:

Es empfiehlt sich zu vielen Tageszeiten, um die Haltestelle „Aplerbeck U“ zu entlasten, eine zusätzliche Halteposition für einen Bus in der Köln-Berliner Straße in Fahrtrichtung Westen mit Ausfahrt zum Wenden in der Ruinenstraße / Lohoffstraße anzulegen.

Aus verkehrlicher Sicht stellt sich diese Lösung am verträglichsten dar, auch weil hiermit zusätzliche Kapazität für haltende Busse im Abendverkehr geschaffen werden kann.

Allerdings müsste hierzu u.a. die vorhandene Außenfläche eines Straßencafés weitgehend aufgegeben werden, denn die neue Haltestelle wäre vor den Häusern 20, 22 anzuordnen, wofür die Behindertenparkplätze um rd. 20 Meter östlich in die Reihe der Schrägstellplätze verlegt werden, siehe Anlage 2.

b) Vorschlag aus der Bezirksvertretung Aplerbeck:

Die Idee sieht den Bau eines Kreisverkehrsplatzes in der Ringofenstraße und seine Nutzung als Buswende vor. Sie ist grundsätzlich möglich, jedoch die teuerste und kurzfristig nicht umsetzbare Lösung. Sie erlaubt aufgrund unterschiedlicher Haltestellenstandorte zudem keine optimale Orientierung umsteigender Fahrgäste.

c) Zwischenlösung Umfahrt im vorhandenen Straßennetz

Der Airport-Zubringerbus fährt an der Haltestelle der Linie 436 in Richtung Schüren an der Rodenbergstraße ab, um dann unter Bedienung der Zwischenhalte über die Köln-Berliner-Straße den Flughafen zu erreichen. In Aplerbeck ankommen werden die Busse dann an der Halteposition „Aplerbeck U“ der Linie 440 in Richtung Hörde. Die Konzeption sieht einen fahrplanmäßigen Versatz zu den anderen Linien vor, damit diese nicht beeinträchtigt werden. Die Variante erfordert eine große Blockumfahrt über Rodenbergstraße / Köln-Berliner-Straße vor. Sie erzeugt infolge dessen u.a. höheren Betriebsaufwand des Busverkehrs.

Im Rahmen der Abwägung empfiehlt die Verwaltung eine Entscheidung für Variante a (Haltestelle mit Bucht in der Köln-Berliner-Straße).

Für Bürger, die von Aplerbeck aus die Haltestellen bis nach Sölde / „Im Hilger“ erreichen wollen, bietet nur diese einen Halt für alle Fahrten in Sichtweite der Haltestelle(n) der Linien 431 / 437 / 440, denn ein dort wartender oder von den Linien 420 / 438 umsteigender Fahrgast muss die Fahrmöglichkeit mit der Flughafenlinie sehen und erreichen können, um sie zu nutzen.

Da Variante c nur vorhandene Haltestellen bedient und ohne Baumaßnahmen auskommt, wird diese zunächst ab dem Fahrplanwechsel in 2017 umgesetzt.

1.5. Regionaler Zusammenhang und weitere Beschlusslagen

Die neue Buslinie wird Gegenstand des Nahverkehrsplanes im Sinne einer Fortschreibung des NVP.

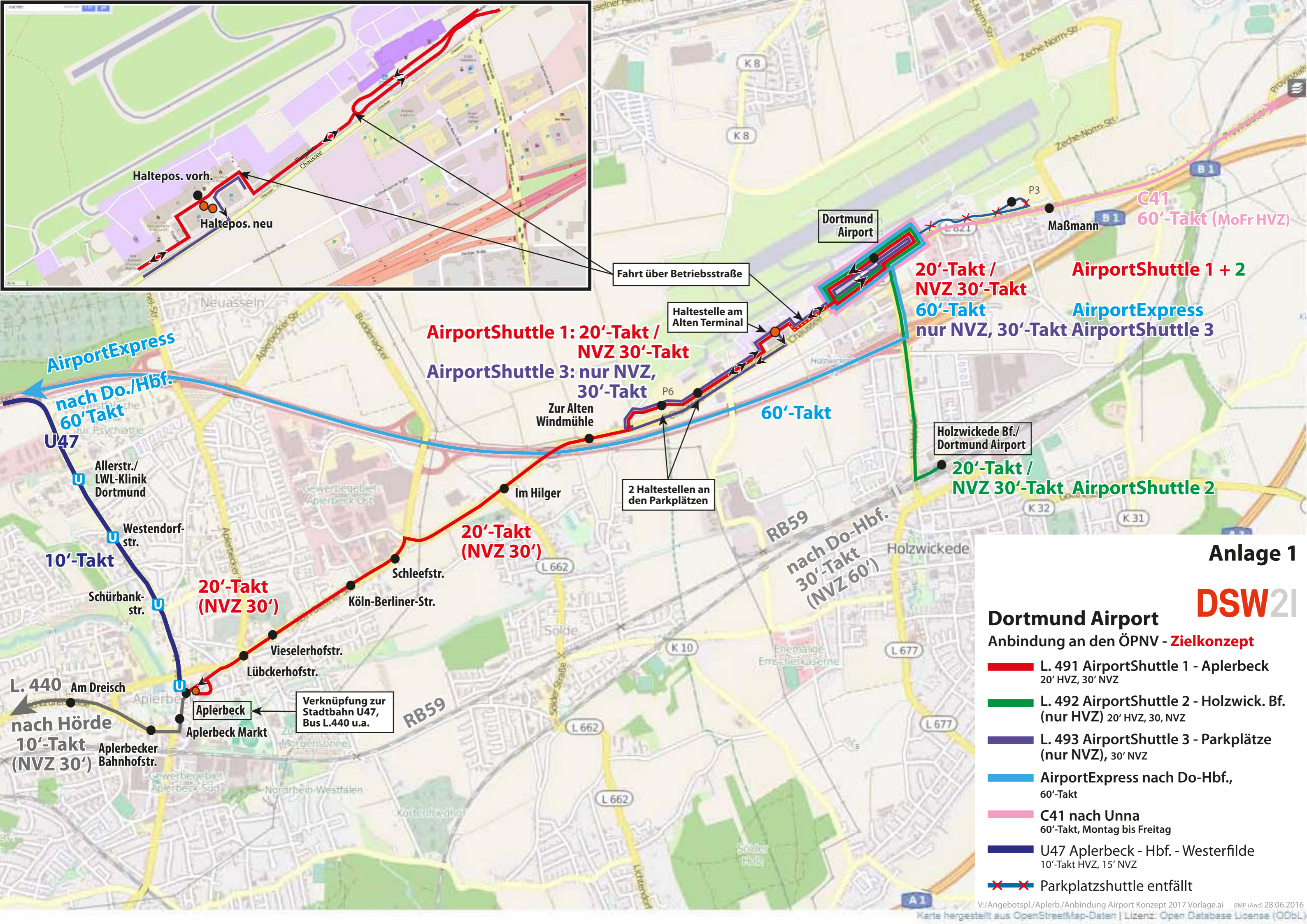
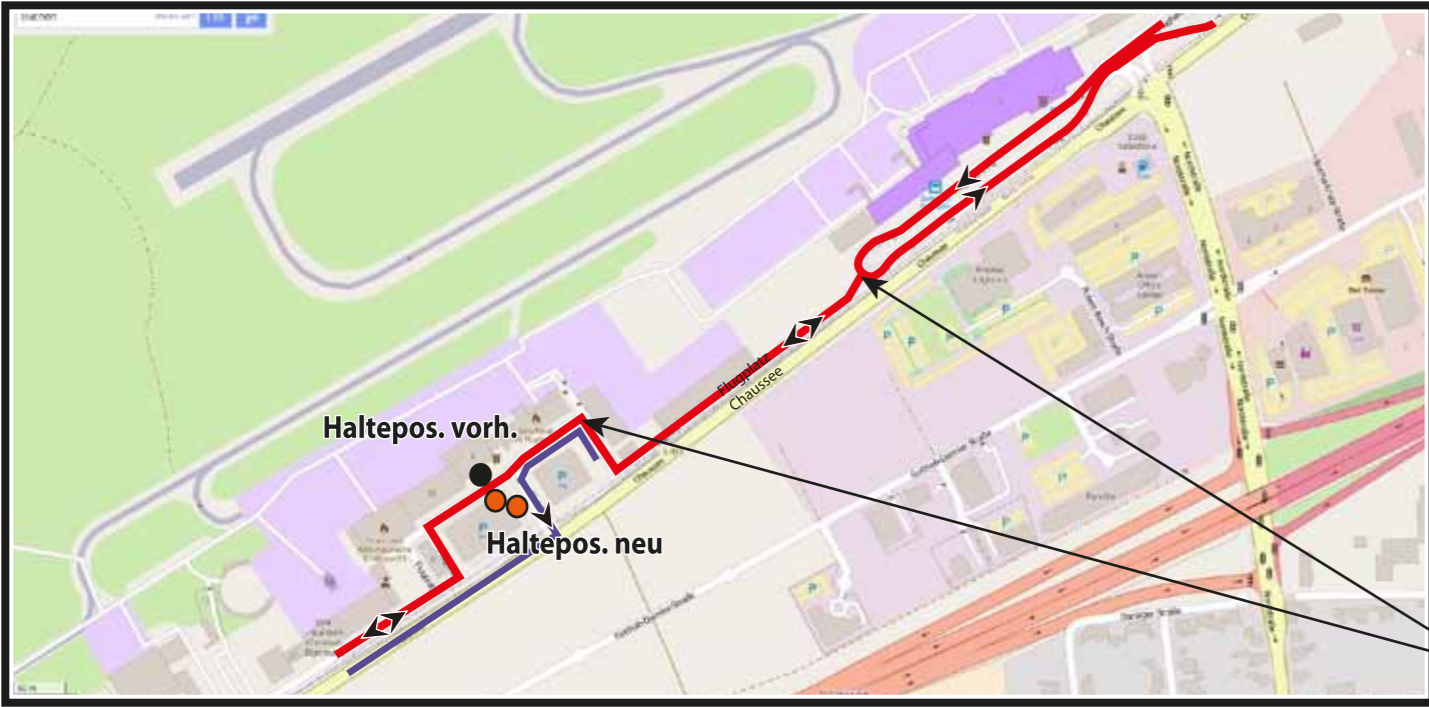
Wie am 18.11.2010 in der Vorlage DS-Nr. 02432-10 unter Pkt. 3.2, Entwicklung zum Öko-Air-Port formuliert, erwartet der Rat von der Flughafengesellschaft eine angemessene Behandlung des Themas Mobilität. Die Ergebnisse sollten kontinuierlich im laufenden Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen sein. Für die ÖPNV-Verbindung zwischen Aplerbeck und dem Flughafen sieht die Verwaltung das geplante Konzept als einen Schritt und Bestandteil auch im Sinne einer Entwicklung zum Öko-Air-Port an. Durch bessere Taktung, neue Angebote für Beschäftigte und ein eng an den Flugplan angepasstes Angebotskonzept kann die Attraktivität des Angebots verbessert und unnötiger Betriebsaufwand durch parallele Busverkehre vermieden werden. Die in den Schwachverkehrszeiten verringerte Taktung in der durch den Flughafen eigenständig betriebenen Buslinie nach Holzwickede verringert zwar dessen Attraktivität, sichert aber die Wirtschaftlichkeit des Gesamtangebots mit den o.g. Vorteilen.

2. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates und seiner Ausschüsse ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Buchstabe t GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 05.04.2011 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 20.12.2012. Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund.

Anlage 1: Linienplan zum Konzept zur Anbindung des Flughafens

Anlage 2: verkehrstechnischer Vorentwurf zur Ergänzung der Bushaltestelle „Aplerbeck U“



AirportShuttle 1: 20'-Takt / NVZ 30'-Takt
AirportShuttle 3: nur NVZ, 30'-Takt

20'-Takt / NVZ 30'-Takt
60'-Takt
nur NVZ, 30'-Takt AirportShuttle 3

C41 60'-Takt (MoFr HVZ)

AirportShuttle 1 + 2

AirportExpress

AirportExpress
nach Do./Hbf.
60'-Takt

U47
Allerstr./LWL-Klinik Dortmund

10'-Takt
Westendorf-str.

20'-Takt (NVZ 30')

20'-Takt (NVZ 30')
Lübckerhofstr.

10'-Takt (NVZ 30')
Aplerbecker Bahnhofstr.

Verknüpfung zur Stadtbahn U47, Bus L.440 u.a.

Zur Alten Windmühle

2 Haltestellen an den Parkplätzen

nach Do.-Hbf.
30'-Takt (NVZ 60')

20'-Takt / NVZ 30'-Takt
AirportShuttle 2

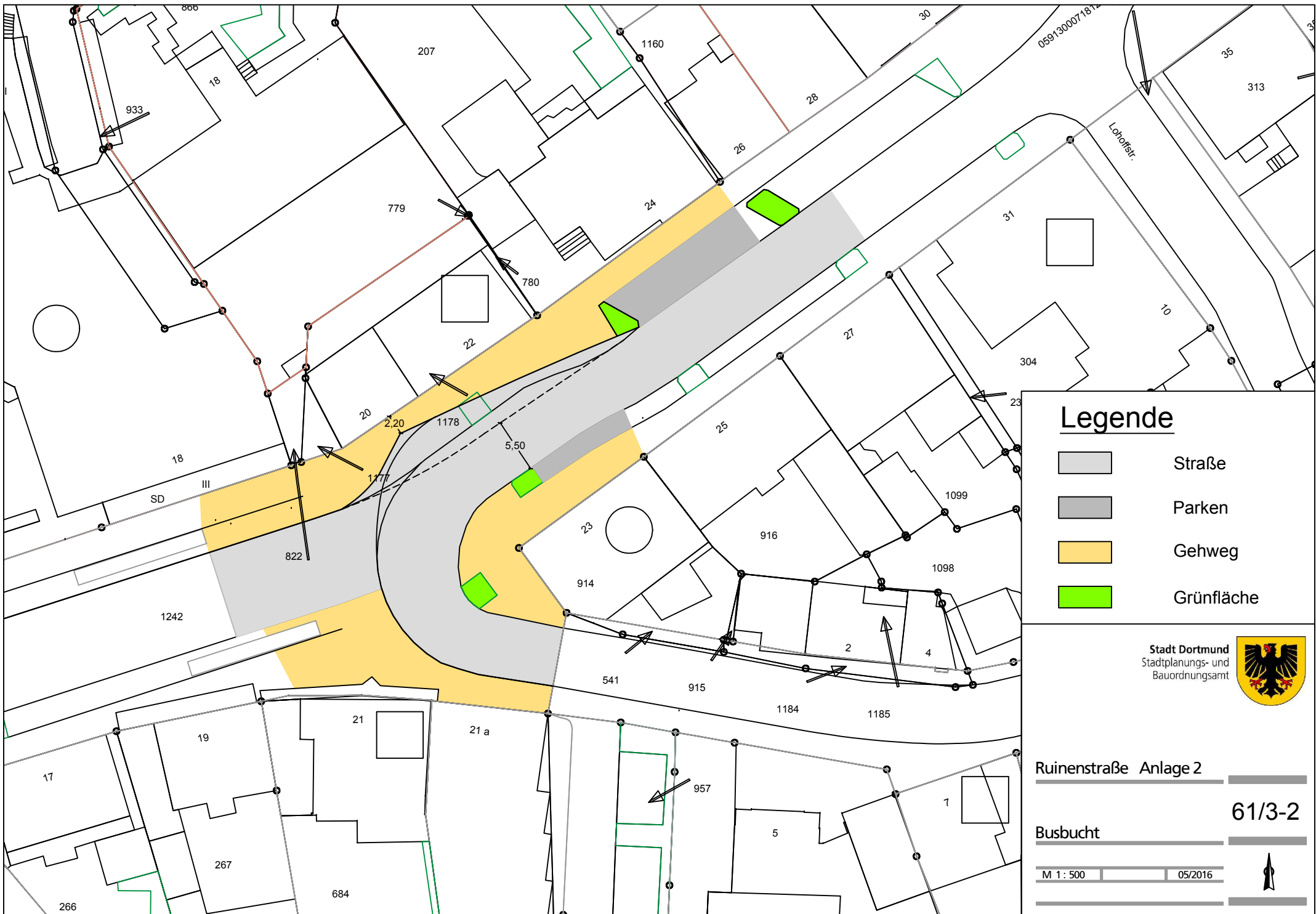
Anlage 1

DSW21





Dortmund Airport

Anbindung an den ÖPNV - **Zielkonzept**

- █ L. 491 AirportShuttle 1 - Aplerbeck
20' HVZ, 30' NVZ
- █ L. 492 AirportShuttle 2 - Holzwick. Bf. (nur HVZ) 20' HVZ, 30, NVZ
- █ L. 493 AirportShuttle 3 - Parkplätze (nur NVZ), 30' NVZ
- █ AirportExpress nach Do.-Hbf., 60'-Takt
- █ C41 nach Unna 60'-Takt, Montag bis Freitag
- █ U47 Aplerbeck - Hbf. - Westerfilde 10'-Takt HVZ, 15' NVZ
- ✕ ✕ ✕ Parkplatzshuttle entfällt



Legende

-  Straße
-  Parken
-  Gehweg
-  Grünfläche

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Ruinenstraße Anlage 2

61/3-2

Busbucht

M 1 : 500

05/2016



Auszug aus der noch nicht genehmigten Niederschrift

angelegt am: 09.12.2016

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:	Sitzungsnummer:
Rat der Stadt	08.12.2016	öffentlich	22

zu TOP 3.6

ÖPNV-Anbindung des Dortmunder Flughafens

Beschluss

(Drucksache Nr.: 05904-16)

Dem Rat der Stadt lag folgende Empfehlung aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und wohnen am 30.11.2016 vor:

„Hierzu liegt vor -> Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion B'90/Die Grünen) (Drucksache Nr.: 05904-16-E1):

Die Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN fordert die Verwaltung auf, gemeinsam mit der Bezirksvertretung Aplerbeck alternative Lösungen für die an der Köln-Berliner-Straße geplante Haltestelle der Buslinie 440 Richtung Flughafen Dortmund / Holzwickede zu finden.

Begründung:

*Die Haltestelle für die Buslinie 440 auf der Köln-Berliner Straße, wie sie die jetzt vorliegende Linienführung vorsieht, hat vor Ort zu berechtigten Einwänden der Anwohner*innen und der Bezirksvertretung geführt. Unter Berücksichtigung der aufgeführten Einwendungen und Vorschläge muss die Linienführung des Busses nochmal überdacht werden.“*

Weiter liegt vor -> Empfehlung der Bezirksvertretung Aplerbeck vom 29.11.2016:

Die Bezirksvertretung Aplerbeck merkt zu der vorgelegten Vorlage der Verwaltung kritisch an:

- 1. dass der Umsetzungszeitraum bis zum Beginn der Maßnahme (08.01.2017) extrem kurz sei.*
- 2. dass Hinweise der Bezirksvertretung wie z. B. eine mögliche Übergangslösung in der Ruinenstraße oder auch die Fördermittelbindung im Bereich der Ortsmitte und der Nordumgehung in der Vorlage nicht genannt werden.*
- 3. Die Bezirksvertretung weist darauf hin, dass die Busse der DSW 21 ausschließlich an den vorgesehenen Haltestellen anhalten und nicht, wie häufig zu beobachten, an anderen Standorten die Straßen im Ortskern als Haltepunkt nutzen.*

Die Bezirksvertretung Aplerbeck erneuert ihren Beschluss an die Verwaltung zum Bau eines Kreisverkehrs im Bereich Ringofenstraße/Rodenbergstraße. Sie wünscht die Vorstellung von Planungen mit entsprechenden Kostenangaben.

Die Bezirksvertretung Aplerbeck lehnt die Variante A in der Vorlage der Verwaltung einstimmig ab. Der Variante B und C stimmt die Bezirksvertretung einstimmig zu.

Aufgrund eines in der Sitzung vorgelegten Antrages aller Fraktionen und Einzelmitglieder begrüßt die Bezirksvertretung Aplerbeck die Reduzierung der angefahrenen Bushaltestellen im Bereich Ortskern Aplerbeck / Aplerbecker Marktplatz und lehnt gleichzeitig einstimmig eine separate Haltestelle für die Buslinie 440 Richtung Flughafen Dortmund / Holzwickede auf der Köln-Berliner Straße ab. Die BV wünscht, dass die Buslinie 440 zukünftig (nach Bau des Kreisverkehrs Ringofenstraße / Rodenbergstraße) an der Haltestelle Rodenbergstraße endet.

Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig mit o. g. Zusätzen folgendes zu beschließen:

Der Rat der Stadt beschließt das Linienkonzept zur ÖPNV-Anbindung des Dortmunder Flughafens im Sinne einer Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Nahverkehrsplanes.

AUSW, 30.11.2016:

Aufgrund der Beschlusslage aus der Bezirksvertretung Aplerbeck sowie der heutigen Diskussion zur gesamten Angelegenheit, empfiehlt der Ausschuss für Umwelt Stadtgestaltung, mit den nachfolgenden Anmerkungen einstimmig, dem Rat der Stadt Dortmund folgenden Beschluss zu fassen:

Beschluss

Der Rat der Stadt beschließt das Linienkonzept zur ÖPNV-Anbindung des Dortmunder Flughafens im Sinne einer Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Nahverkehrsplanes.

Die in der Vorlage aufgeführte Variante „A“ wird nicht weiter verfolgt.

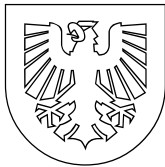
Die Variante „C“, mit der Umfahrung des Aplerbecker Zentrums, wird kurzfristig, zunächst unter Vorbehalt, umgesetzt. Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu und auch zu Variante „B“ der Vorlage verträglichere Lösungsalternativen zu erarbeiten und zeitnah eine entsprechende Vorlage in die Gremien einzubringen.“

Der Rat der Stadt fasste mehrheitlich folgenden Beschluss:

Der Rat der Stadt beschließt das Linienkonzept zur ÖPNV-Anbindung des Dortmunder Flughafens im Sinne einer Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Nahverkehrsplanes.

Die in der Vorlage aufgeführte Variante „A“ wird nicht weiter verfolgt.

Die Variante „C“, mit der Umfahrung des Aplerbecker Zentrums, wird kurzfristig, zunächst unter Vorbehalt, umgesetzt. Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu und auch zu Variante „B“ der Vorlage verträglichere Lösungsalternativen zu erarbeiten und zeitnah eine entsprechende Vorlage in die Gremien einzubringen.“



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Wilde	14.11.2016
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Winfried Sagolla	2 26 13	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	30.11.2016	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	08.12.2016	Empfehlung
Rat der Stadt	08.12.2016	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Nahverkehrsplan Dortmund 2014 - Ergänzung des Kapitels 2.4

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt, den Nahverkehrsplan Dortmund 2014 im Kapitel 2.4 Bestandsbetreuung / zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen um folgende Formulierung zu ergänzen: „Das Verkehrsunternehmen hat das eingesetzte Personal nach Maßgabe der jeweiligen einschlägigen und repräsentativen Tarifverträge im Sinne der Repräsentativen Tarifverträge Verordnung (RepTVVO) zu entlohnen.“

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

Der Rat der Stadt hat am 17.03.2016 der geplanten Direktvergabe von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) an DSW21 zugestimmt (DS-Nr. 03847-16). Zur Umsetzung der Direktvergabe hat der Rat die Verwaltung am 07.07.2016 beauftragt (DS-Nr. 05078-16), die Gründung einer Holding-GmbH mit Beherrschungsvertrag vorzubereiten und dem Rat einen Ausführungsbeschluss vorzulegen. Dies erfolgt mit der Drucksache Nr. 06291-16, in der darauf verwiesen wird, dass die Absicht der Direktvergabe an DSW21 mit einer Vorabkennzeichnung im EU-Amtsblatt nach dem Ratsbeschluss zu veröffentlichen ist. Mit dem oben genannten Beschluss vom 17.03.2016 hat der Rat die Absicht bekundet, DSW21 für eine Laufzeit von mindestens fünfzehn bis maximal 22,5 Jahren mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher ÖSPV-Verpflichtungen zu betrauen. Grundlage dieser Betrauung und damit auch der Direktvergabe ist u. a. der Nahverkehrsplan Dortmund 2014 (DS-Nr. 12283-14). Dieser enthält z. Zt. keine hinreichend präzise Vorgabe zu Entlohnung des Personals. Dies wird mit dieser Vorlage nachgeholt.

Fortsetzung der Vorlage:

Drucksache-Nr.:

Seite

06333-16

2

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates der Stadt ergibt sich aus § 41 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NW S. 666, SGV NW 2023) in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 05.04.2011 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 20.12.2012.

Auszug aus der noch nicht genehmigten Niederschrift

angelegt am: 09.12.2016

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:	Sitzungsnummer:
Rat der Stadt	08.12.2016	öffentlich	22

zu TOP 3.8

Nahverkehrsplan Dortmund 2014 - Ergänzung des Kapitels 2.4

Beschluss

(Drucksache Nr.: 06333-16)

Der Rat der Stadt fasste mehrheitlich folgenden Beschluss:

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt, den Nahverkehrsplan Dortmund 2014 im Kapitel 2.4 Bestandsbetreuung / zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen um folgende Formulierung zu ergänzen: „Das Verkehrsunternehmen hat das eingesetzte Personal nach Maßgabe der jeweiligen einschlägigen und repräsentativen Tarifverträge im Sinne der Repräsentativen Tarifverträge Verordnung (RepTVVO) zu entlohnen.“

