



Nahverkehrsplan Dortmund – Fortschreibung

Positionspapier des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. zur Auftaktveranstaltung im Rathaus der Stadt Dortmund am 4. Februar 2010

I. Leitbild:

Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt

Wir plädieren für eine Kultur der Rücksichtnahme

- auf schwächere Verkehrsteilnehmer: Radfahrer und Fußgänger
- auf benachteiligte Verkehrsteilnehmer: Kinder, Senioren, Behinderte
- auf die Bedürfnisse der Anwohner (Lärm, Abgase, Platzbedarf des fließenden und ruhenden Verkehrs)
- gegenüber der Umwelt (Klimawandel, Ressourcen)

Wir sehen Verkehrsplanung als einen Beitrag zur **Verbesserung der Lebensqualität** in Dortmund. Die wirtschaftliche Entwicklung und die Zugänglichkeit der Zentren muss mit der Verbesserung der Lebensqualität und dem Umweltschutz in Einklang gebracht werden. Dabei leistet der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität aller Bürger und ist ein **wichtiges Element der Daseinsvorsorge** ist. Wir sind der Meinung, dass sein Verkehrsanteil künftig weiter gestärkt und seine **Attraktivität – auch als Alternative zum MIV – weiter gesteigert werden muss**. Die Abwägung der Interessen von Anwohnern, Gewerbetreibenden, Beschäftigten und Besuchern erfordert Kompromissbereitschaft.

II. Vorrang für den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger)

Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsteilnehmer verhalten sich nicht nur rücksichtsvoll gegenüber Mensch und Umwelt, sie leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs. Sie dürfen sich nicht als Menschen zweiter Klasse fühlen, sondern sollten vielmehr auch Vorteile genießen, mit dem sie für ihr Verkehrsverhalten belohnt werden. Insgesamt muss der Umweltverbund gestärkt werden, auch durch Lenkungsmaßnahmen gegenüber dem Pkw-Verkehr.

Der größte Handlungsbedarf besteht in der Innenstadt. Sie muss als Oberzentrum für alle Verkehrsteilnehmer erreichbar sein. Dabei tragen die Innenstadtbezirke mit ihrer Siedlungsdichte selbst stark zum Verkehr bei. Zusätzlich sind sie besonders vom Pendler- und Einkaufsverkehr betroffen. Hier bietet der Zuwachs an Stellplätzen auf den ehemaligen Brauereistandorten Thier und Union auch die Chance, Stellplätze in der City in Grünflächen, Radwege und Aufenthaltsflächen für Fußgänger umzuwandeln.

PRO BAHN empfiehlt weitere Anstrengungen, um gerade Pendler, die als Dauerparker wertvolle Cityflächen besetzen, zum Umsteigen in Bus und Bahn zu bewegen. Andererseits nimmt die Bedeutung des Freizeitverkehrs weiter zu. Gerade dann ist die

Nutzung von Bus und Bahn schwierig: während der Pendler nur einmal jährlich zum Fahrplanwechsel seine Fahrt plant, muss sich der Fahrgast im Freizeitverkehr bei jedem neuem Fahrziel erneut informieren.

Auch soll die stark zunehmende Gruppe der Senioren für den öffentlichen Verkehr (zurück) gewonnen werden. Diese Zielgruppe stellt besondere Anforderungen hinsichtlich Komfort, Service und Sicherheit.

III. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr muss so einfach wie möglich sein; Zugangsbarrieren aller Art sollen abgebaut werden

Zugangsbarrieren sind unter anderem

- Unkenntnis über Liniennetz und Fahrplan
- Unkenntnis von Tarif und Vertrieb
- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Haltestellen
- Umsteigen (lästig; Gefahr des Anschlussverlusts)
- längere Fahrdauer des ÖV gegenüber Pkw-Nutzung
- ÖV wird als fremdbestimmt empfunden, Pkw als selbstbestimmt
- fehlende persönliche Ansprechpartner
- Sicherheitsgefühl
- körperliche oder psychische Behinderungen
- Armut
- uneinheitliche „Benutzeroberfläche“
- unterschiedliche Fahrkartenautomaten
- Durcheinander von Ticketverkauf und Entwertung an der Haltestelle ODER im Fahrzeug
- unterschiedliche Tarife bei Hin- und Rückfahrt
- unzureichende Informationen, wenn der Fahrgast mit unterschiedlichen Verkehrsunternehmen reist

IV. Maßnahmen

1. SPNV

Für den **Rhein-Ruhr-Express** RRX plant DB Netze eine zweigleisige Nordumfahrung der Westfalenhütte mit kreuzungsfreier Ein- und Ausfahrt zu einem separaten RRX-Bahnsteig im Dortmunder Hauptbahnhof. Der RRX erhält dann zwischen der Rheinischen Straße und DO-Obereving eine eigene Strecke. PRO BAHN ist der Meinung, dass die Trennung von RRX und übrigen Verkehr auf diesem kurzen Abschnitt keinen Vorteil bringt. Die Dortmunder Infrastrukturmaßnahmen könnten erheblich günstiger Realisiert werden, wenn



- die Umfahrung Westfalenhütte nur eingleisig gebaut wird
- alle Züge von Hamm nach Dortmund die Neubaustrecke befahren
- alle Züge nach Hamm auf der bestehenden Strecke fahren
- das heutige zweite Gleis DO-Scharnhorst – DO-Hauptbahnhof als Reservegleis erhalten wird

- dadurch die Ausfahrt nach Münster sowie die Zufahrt zum Betriebswerk vom Verkehr der Hauptstrecke Dortmund – Hamm separiert wird
- die RRX-Bahnsteige zwischen den Richtungsbahnsteigen des Fernverkehrs angeordnet werden

Außerdem kann auf die aufwändige Brücke am Westkopf des Dortmunder Hauptbahnhofs verzichtet werden.

Die Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahmen dienen der Entlastung des Ostkopfs und sind unabhängig vom RRX sinnvoll!

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen von S und U-Bahn soll sich die Stadt Dortmund für die **Verlängerung der S-Bahn zum Brüggmannplatz** einsetzen. Aufgrund der langwierigen Planungs- und Bauprozesse der Deutschen Bahn AG könnte das Projekt mit einer eigenen Infrastrukturgesellschaft gebaut und betrieben werden – nach dem Vorbild der Regiobahn S 28 in Kaarst und Mettmann.



S-Bahnhof Brüggmannpl.

Im Verlauf der **S 5** hält PRO BAHN den Neubau eines Bahnsteigs DO-West und die Verlegung der Bahnsteige DO-Barop und DO-Kruckel weiterhin für sinnvoll.

An der **S 4** sollte weiterhin der neue Haltepunkt Kronprinzenstraße errichtet werden.

Im Zuge der Einführung neuer S-Bahnen ohne Toiletten besteht Bedarf an öffentlichen Toiletten an stark frequentierten S-Bahnhöfen, besonders für Umsteigebahnhöfe.



Am **Bahnhof DO-Hörde** sollte ein zusätzlicher, südlicher Ausgang vom DB-Personentunnel zur Anbindung der dichten Blockbebauung errichtet werden.

Hörde Bahnhof

2. U-Stadtbahn

Nach der Öffnung der Springorumstraße für den allgemeinen Verkehr wäre dies ein guter Standort für einen weiteren (großen) P-R-Platz. Die ÖPNV-Anbindung erfolgt dann über die **U 44**, die entsprechend zu verlängern wäre.



Die **Stadtbahn nach Oberdorstfeld** soll unter veränderten Prämissen erneut geprüft werden. Untersucht und Verworfen wurde die Gesamtmaßnahme bis Technologiepark bzw. Planetenfeldstraße. Es ist mit dem heutigen Fahrtenangebot der U 43 betriebskostenneutral möglich, die heute tagsüber in Dorstfeld endenden Kurse zumindest zum S-Bahnhof zu führen. Fraglich ist, ob die Straßenbrücke über die DB-Ferngleise eine Straßenbahn aufnehmen kann und wie viele neue Fahrgäste dadurch gewonnen werden. Eine **Verknüpfung von U 43 und S 1, 2, 4** an dieser Stelle soll ein Ausgleich dafür sein, dass die U 43 in der City keine umsteigefreie Anbindung an die Eisenbahn bietet.

Für die Linien U 43 und U 44 soll am Ziel eines Endausbaus für 2,65 Meter breite Wagen festgehalten werden.

Bahnsteige im Straßenraum müssen von beiden Enden her zugänglich sein. Handlungsbedarf besteht zum Beispiel an den Haltestellen Funkenburg, Am Zehnhof, Knappschaftskrankenhaus, Lippestraße (alle U 43). Im Umfeld stark frequentierter Haltestellen auf der Fahrbahn in Wohngebieten sollte zur Sicherheit der Fußgänger Tempo 30 eingeführt werden, z. B. Von-der-Tann-Straße, Berliner Straße, Oberdorfstraße.

Haltestellen im Straßenraum

Der Zugang zum U-Bahnhof Reinoldikirche soll auch zur Zeit des Weihnachtsmarkts vom Ostenhellweg her gut sichtbar und erreichbar sein.

In den besonders stark frequentierten Tunnelbahnhöfen Hauptbahnhof, Kampstraße, Stadtgarten, Reinoldikirche und Hörde Bahnhof sollten **mehr Sitzplätze** angeboten werden. An wichtigen Haltestellen mit mehreren Linienabfahrten könnten auch automatische Ansagen die nächste Bahn ankündigen (Vorbild KVB Köln).

Die **U 49** sollte über Hacheneß hinaus um eine Station bis zur Zillestraße verlängert werden. Dort wurde im großem Stil neuer Wohnraum errichtet, so dass ein großes Potential für die U-Bahn besteht. Dieser Teilabschnitt ermöglicht auch Einsparungen im Busbereich und reduziert Umsteigevorgänge. Die Anlage der Endhaltestelle darf einer späteren Verlängerung nicht im Wege stehen.

U 49 weiter bauen!

3. Bus

PRO BAHN fordert den **Neubau richtiger Bushaltestellen am Hauptbahnhof**: Hauptbahnhof Süd/City und Hauptbahnhof Nord. Es soll eine zeitgemäße und übersichtliche Lösung gefunden werden, welche die Busverkehre bündelt und Umsteigewege sowohl zur U-Bahn als auch zur Eisenbahn minimiert. Mit Eröffnung der U-Bahn war für den Hauptbahnhof keine weitere Anbindung an den kommunalen ÖPNV vorgesehen. Inzwischen wird er von neun Tages- und sechs Nachtbuslinien bedient (444, 452, 453, 455, 456, 460, 475, S 30, AirportExpress, NE 7, 8, 12, 13 sowie 9,11), die an vier verschiedenen Stellen abfahren.



Hauptbahnhof

Die Neuordnung der Busverkehre rund um den Hauptbahnhof bietet auch die Chance, eine **Busverbindung vom Hauptbahnhof, Südseite, zum neuen ECE-Einkaufszentrum** auf dem Thier-Gelände einzurichten. Hier sollte die Haltestelle im Einmündungsbereich Johannesstraße / Hiltropwall liegen, damit auch das St. Johannes-Hospital besser angebunden wird.

Anbindung ECE/Thier

Die tagsüber wichtige Haltestelle Kampstraße sollte auch vom **Nachtexpress** bedient werden. Es bietet sich an, die Linienfahrten zwischen Reinoldikirche und Hauptbahnhof über Kampstraße zu führen. Ein paar Nachtfahrten werden das Boulevardkonzept nicht beeinträchtigen. Andererseits profitieren Fahrgäste davon, die zu den Zeiten des Übergangs vom Tages- auf den Nachtverkehr und umgekehrt zwischen U-Bahn und Nachtexpress umsteigen.

NE-Anbindung Kampstraße

Bushaltestellen an Senioreneinrichtungen müssen zuverlässig mit Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung und barrierefreiem Fahrzeugeinstieg ausgestattet sein.



Verspätungsschwerpunkte sollten analysiert und optimiert werden, z.B. Barop Parkhaus.

Die Bushaltestellen Hörde Bahnhof und Kirchlinde Zentrum sollen hinsichtlich kürzerer und sicherer Umsteigewege überplant werden. Insgesamt sollten Bushaltestellen an Umsteigepunkten unter dem Aspekt möglichst kurzer Umsteigewege verlegt werden, z.B. Linie 456 Ri. Hörde, Umstieg zur U 41 an der Wilhelm-van-Floten-Straße.

Die **Bushaltestelle DO Universität S** soll durch einen Neubau ersetzt werden, der barrierefrei von den Fahrstühlen der H-Bahn/S-Bahn und des Audimax erreichbar ist. Die unterschiedlichen Linien in Richtung An der Palmweide sollen von der selben Haltestelle abfahren. Dazu sollten die Busse, die den Vogelpothsweg Richtung Norden befahren, im Bereich „Mensa-Brücke“ auf die parallele Parkplatzstraße wechseln. Die nötigen Ein- und Ausfahrten müssen so bemessen sein, dass Linienbusse an dieser Haltestelle wenden können. Dann sind im Spätverkehr auch Fahrten von Groß-Barop zum Meitnerweg möglich.

Der ÖPNV darf nicht an der Stadtgrenze aufhören. Insbesondere der Grenzbereich Dortmund / Witten sollte mit dem Ziel eines integrierten Angebots überplant werden, aber auch der Bereich Dortmund-Holzen / Schwerte und Dortmund-Husen / Kamen (Kaiserau) könnte verbessert werden.

V. Marketing, Service

PRO BAHN plädiert für die Einführung eines **Seniorenbegleitservice**. In anderen Städten bieten die Verkehrsbetriebe mit ihren Kundenbetreuern jedem Fahrgast eine einmalige Begleitung von Haustür zu Haustür an, um sie mit den Abläufen bei der Benutzung von Bus und Bahn vertraut zu machen. Ziel ist es, Neukunden zu helfen und somit auch als Stammkunden zu gewinnen.

**Senioren-
begleitung**

Die hohen Nutzerzahlen von Bussen und Bahnen in Dortmund sind ein positiver Beleg für Akzeptanz des ÖPNV. Ein Baustein dieses Erfolgs ist auch der hohe Anteil der Zeitkarteninhaber. PRO BAHN hält es für wichtig, dass sich möglichst viele Bürgerinnen und Bürger für Zeitkarten entscheiden. Daher ist es in einer Stadt mit vielen Geringverdienern und Beziehern von Sozial- oder Arbeitslosengeld notwendig, eine Monatskarte zu einem sozialverträglichen Preis anzubieten. **Wir begrüßen das neue Sozialticket des VRR** und hoffen, dass sich Politik und Verwaltung vor Ort für eine dauerhafte sozialverträgliche Lösung einsetzen.

**Ja zum
Sozialticket**

Insgesamt wünschen wir uns aus Fahrgastsicht einen „**Nahverkehr aus einem Guss**“. Der Fahrgast muss ohnehin schon sehr viele Informationen sammeln. Da sollte man es ihm ersparen, sich auch noch mit unterschiedlichen Verkehrsunternehmen, ihrem Vertrieb, Automaten, Internetseiten, Ansprechpartnern etc. auszukennen. Hier sollten sich kommunale Aufgabenträger und SPNV-Zweckverbände besser abstimmen und den Verkehrsunternehmen weniger Spielräume zugestehen.

Aktuelle Informationen über die Abfahrtszeiten von Bus und Bahn sollten an Schnittstellen von kommunalen Verkehrsbetrieben und Eisenbahn unternehmensübergreifend kommuniziert werden. Dies ist besonders sinnvoll an Haltestellen, wo die Fahrgäste im Störfungsfall ausweichen können. Beispiel DO-Westerfilde: bei Störung der S-Bahn könnten sich Umsteiger vom Bus den Weg zum S-Bahnsteig sparen und direkt in die U-Bahn einsteigen, wenn sie an der Bushaltestelle bereits erfahren, dass sich die S-Bahn verspätet/ausfällt.

Die Stadt Dortmund soll ihre sowohl im ersten Nahverkehrsplan als auch im Masterplan Mobilität bekundete Absicht zur **Einrichtung einer Mobilitätszentrale** konkretisieren.

PRO BAHN e.V., Regionalverband Ruhr, Maxstraße 11, 45127 Essen

Ortsgruppe Dortmund, Oliver Stieglitz, Kaiserstraße 191, 44143 Dortmund