

# Stellungnahme von FUSS e. V. zum „Entwurf des Nahverkehrsplans Dortmund 2013“

Am 3 Dezember 2013 wurden die sachberührten Verbände und Körperschaften per E-Mail zur Stellungnahme aufgefordert. Auch wenn FUSS e.V. als Fachverband für Fußverkehr nicht explizit eingeladen wurde, möchten wir dennoch Stellung nehmen.

## 1 Zugang zum ÖPNV

Ein wichtiger Aspekt ist der Zugang zum ÖPNV. Er spielt jedoch nur am Rande eine Rolle im Entwurf des NVP, obwohl der Bericht selbst feststellt, dass von etwa 20 % mobilitätseingeschränkten Personen an der Gesamtbevölkerung auszugehen ist (S. 23).

Angeschnitten wird das Thema z. B. in den Abschnitten „3.3.1 Belange in Ihrer Mobilität und sensorisch eingeschränkter Personen“ und „3.4 Barrierefreiheit im ÖPNV in Dortmund“.

Zu Recht wird auf Seite 128 barrierefreie Haltestelleninfrastruktur als Ziel festgehalten: „Nicht nur aufgrund der zeitlichen Verpflichtung durch das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG), sondern [auch] 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.“ Dabei wird jedoch übersehen, dass nicht nur der Bereich der eigentlichen Haltestelle von Relevanz ist, sondern auch der Nahbereich um die Haltestelle herum mit in den Fokus der Betrachtung rücken muss. Ein defizitärer Zugangsweg wird insbesondere für schwächere und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer\_innen schnell zu einem Hindernis, so dass bei Planungen von Nahverkehrshaltestellen auch immer die Situation für Fußgänger\_innen im räumlichen Umfeld zu berücksichtigen ist. Ein Konzept für den Nahverkehr muss also mit den Überlegungen zu einem Fußverkehrsnetz verknüpft werden, was in dem Entwurf nicht zum Ausdruck kommt.

Die Verlagerung der grundsätzlichen Entscheidungen im Bereich der Barrierefreiheit auf einen nachlaufenden Prozess (S. 130) sehen wir kritisch, da diese Entscheidungen nur noch von einem Teil der Betroffenen (Aufgabenträgerin, Verkehrsunternehmen, behindertenpolitisches Netzwerk) entschieden wird bei nicht unerheblichen Kosten und praktischen Konsequenzen für andere Nutzergruppen, für die entsprechende Einrichtungen auch von Nutzen sein können.

Während „umfassende, kompetente Information über Betriebszustände von [...] Aufzügen und Fahrtreppen - auch über Festnetz, Smartfon [sic!] und Internet“ (S. 27) geplant werden, wird die Frage, ob Aufzügen und Fahrtreppen die optimale Lösung sind, ausgeklammert. Wir schlagen zur Aufnahme in den NVP vor, dass grundsätzlich zu erst geprüft wird, ob nicht der Zugang mit Rampen hergestellt werden kann, denn es gibt viele Aspekte, die für diese Entscheidung sprechen:

- annähernd 100% Verfügbarkeit nach Abschluss der Bauarbeiten (kein Ausfall durch Vandalismus, Wartung, Störungen); dazu der Leiter des Bahnhofsmanagements Jörg Seelmeyer: „eine Rampe [...] funktioniert immer“ (Ruhr Nachrichten vom 13. 09. 2013, S. DOSLO3)
- (dadurch:) Vorhandenseins eines Fluchtweges im Brandfall für mobilitätseingeschränkte Personen
- geringe Unterhaltskosten, dazu der Leiter des Bahnhofsmanagements Jörg Seelmeyer: „eine Rampe ist in der Unterhaltung wesentlich günstiger“ (Ruhr Nachrichten vom 13. 09. 2013, S. DOSLO3)

- Verhinderung des systembedingten Stauens am Beginn der Treppe bei vielen Fahrgästen
- Zugang mit allen Arten an Mobilitätshilfen und Rädern; aus Gesprächen und Beobachtungen weiß FUSS e. V., dass einschlägige Medienberichte keine Ausnahmefälle darstellen, sondern dass die Größe (Kabine teilweise selbst zu eng für „normale“ Fahrräder, E-Rollstühle und größere Kinderwagen, aber häufig auch für dreispurige Räder) und die (temporäre) Nicht-Verfügbarkeit von Fahrstühlen vielen Nutzern Problem bereitet (Umfahrten etc.)
- für den Betreiber: Leichter Zugang mit Reinigungs- und Wartungsfahrzeugen bei entsprechender Auslegung der Rampen und Fahrzeuge.

Entsprechende Vorschriften und Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung insbesondere in Bezug auf Breite, Neigungswinkel und Oberflächengestaltung sind dabei ebenso wie die Gestaltung der Zu- und Abwege zu beachten.

Da nicht nur ortskundige Personen Haltestellen aufsuchen, sind Haltestellen in die Fußgängerwegweisung einzubinden, insbesondere wenn die Dortmunder Fußwegweisung über den City-Bereich hinaus ausgeweitet wird. Die bisherige Ausschilderung in der City begrüßt FUSS e. V. Ausdrücklich.

## 2 Warten und Umsteigen

Desweiteren vermissen wir qualifizierte und nach Art der verkehrlichen Bedeutung differenzierte Überlegungen zu den Aspekten des Wartens an den Haltestellen (Wetterschutz, Sitzmöblierung, Anlehnbügel). Der Aspekt wird nur am Rande erwähnt in „3.4.2 Schwachstellenanalyse und Ansprüche“.

An zentralen Haltestellen sollten zudem rund um die Uhr verfügbare WC-Anlagen zum Ausstattungsstandard gehören. Dies ist in den NVP aufzunehmen.

## 3 Fahrradverkehr und Nahverkehr

Zudem vermissen wir qualifizierte Überlegung zum Thema Fahrradverkehr in Bezug auf den Nahverkehr, insbesondere was den Aspekt Abstellanlagen und Mitnahmekapazitäten der Fahrzeuge betrifft. Dabei sind sowohl kleinere Haltestellen zu berücksichtigen, an denen u. U. ein oder zwei Fahrradständer reichen, als auch größere Haltestellen und der Hauptbahnhof, bei dem bis heute eine der Funktion und Bedeutung auch als Nahverkehrsstation angemessenen Fahrradstation fehlt.

## 4 Verteiler

Da die meisten Nutzer der Nahverkehrs ihre Wege von und zum Nahverkehr zu Fuß zurück legen, wundert es uns, dass FUSS e.V. nicht im Verteiler steht<sup>1</sup>. FUSS e.V. begrüßt eindeutig eine breite Beteiligung, es ist jedoch verwunderlich, dass die Verwaltung sich Ratschläge vom ADAC und der Handwerkskammer Dortmund erhofft, obwohl die wenigsten Nutzer des Nahverkehrs in der Wegekette das Auto einbinden und wohl kaum ein Handwerker sein Gewerbe mit dem Nahverkehr erledigt. Auch die Tatsache, dass mehrere Jahre nach der Umbenennung der Universität in Technische Universität der ASTA immer noch als ASTA der Universität bezeichnet wird und der ASTA der Fachhochschule nicht im Verteiler ist, spricht nicht für eine sorgfältige Erstellung des Verteilers, so dass die Gefahr besteht, dass wichtige Hinweise nicht mitgeteilt werden.

---

<sup>1</sup> E-Mail-Adresse hierfür: [norbert.paul@fuss-ev.de](mailto:norbert.paul@fuss-ev.de).

## 5 Sonstige Anmerkungen

Zu Seite 9: Die Überschrift „Hier wird der Nahverkehrsplan Beispiele nennen.“ ist als Überschrift unverständlich.

Zu Seite 13: Da die BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS) seit 1. November 2008 unter dem Angebotsnamen DB BAHN Westfalenbus auftritt, empfiehlt es sich „BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS)/DB BAHN Westfalenbus“ zu schreiben, um Eindeutigkeit herzustellen und Irritationen zu vermeiden. (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Busverkehr\\_Ruhr-Sieg](http://de.wikipedia.org/wiki/Busverkehr_Ruhr-Sieg)) Jedoch ist auf dem Liniennetzplan <http://www.busverkehr-ruhr-sieg.de/westfalenbus/view/fahrplan/liniennetzplaene.shtml> keine Linie in Dortmund verzeichnet.

Zu Seite 27: Die einzige übliche Schreibweise ist Smartphone, nicht Smartfon.

Dortmund und Berlin, 27. 12. 2013

FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland  
FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle  
Exerzierstraße 20  
D-13357 Berlin (Mitte)  
Tel.+49 (0)30 4 92 74 73  
Fax+49 (0)30 4 92 79 72  
[info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)

Vereinsregister: 8298 Nz Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

Vertretungsberechtigter Vorstand: Arndt Schwab (Koblenz), Sonja Tesch (Hamburg), Ekkehard Westphal (Leipzig)

Ansprechpartner in Dortmund:  
Norbert Paul  
[norbert.paul@fuss-ev.de](mailto:norbert.paul@fuss-ev.de)