

VCD Dortmund-Unna e.V. – Eisenmarkt 1 – 44137 Dortmund  
BUND Kreisgruppe Dortmund – Huckarder Str. 8 – 44147 Dortmund

Stadt Dortmund  
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt  
z. Hd. Herrn Lothar Michaelis  
44122 Dortmund

✉ Eisenmarkt 1  
44137 Dortmund  
☎ 0231-7214037  
💻 mobil@vcd-dortmund.de  
www.vcd-dortmund.de  
🕒 Di.: 9.30-11.30 Uhr  
Do.: 18.00-20.00 Uhr  
➡ Stadtbahnhaltestelle  
Kampstraße

Dortmund, den 13.01.2014

### **Nahverkehrsplan Dortmund – Entwurf vom Dezember 2013 (Stand 31.10.13)**

#### **Hier: Stellungnahme des VCD-Kreisverbands Dortmund-Unna e.V. und der BUND-Kreisgruppe Dortmund**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Sierau,  
sehr geehrter Herr Michaelis,

Sie haben den VCD Kreisverband Dortmund-Unna und die BUND-Kreisgruppe Dortmund um Stellungnahme zum o. g. Entwurf für den Nahverkehrsplan für die Stadt Dortmund gebeten. Dieser Bitte kommen wir gerne nach und möchten die folgenden Punkte anregen und ergänzen.

Wir möchten aber anmerken, dass wir uns aufgrund der für unsere interne Diskussion ungünstigen Frist über den Jahreswechsel mehr Zeit für die Ausarbeitung gewünscht hätten.

#### **ALLGEMEIN**

Aus unserer Sicht stellt der vorgelegte Entwurf eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Dortmund dar (vgl. Kap. 2, S. 11 ff.). Aufgrund der Haushaltssituation der Stadt Dortmund ist nachvollziehbar, dass nur wenige neue Großprojekte oder grundlegende Veränderungen angegangen werden sollen. Trotz knapper Kassen muss aber ein guter öffentlicher Nahverkehr gerade aus Gründen von Klimaschutz und Daseinsvorsorge eine hohe Bedeutung einnehmen. Wir freuen uns darüber, dass in Dortmund kein „Kahlschlag“ bevorsteht und auch für größere Zukunftsprojekte zumindest Flächen bzw. Trassen gesichert bleiben (vgl. Kap. 8, S. 125 ff.).

Wir wünschen uns aber eine stärkere Einbettung in die Landes- und Regionalplanung (Kap. 3.2). Auf Landesebene liegt ein Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans bereits seit Juni 2013 vor und für das Gebiet des Regionalverbands Ruhr ist ein neuer Regionalplan in Vorbereitung (vgl. Seite 32). Hier sollte sich der Nahverkehrsplan der Stadt Dortmund stärker mit den aktuellen Entwicklungen in Region und Land auseinandersetzen.

Der vorliegende Entwurf wird dem hohen Anspruch in Kapitel 1 (S. 9 f.) nicht vollständig gerecht. Verknüpfungen zu den Themen Stadtgestaltung und der Lebens- und Mobilitätsstruktur sind zwar erkennbar, der Nahverkehrsplan arbeitet aber in erster Linie den in Kapitel 2 genannten rechtlichen Auftrag ab. Eine integrierte Sichtweise im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung ist sehr sinnvoll und wir wünschen uns, dass der Nahverkehrsplan die Schnittstellen zur Entwicklung der Stadt Dortmund insgesamt klarer benennt.

Allen Bevölkerungsgruppen soll durch den vorgelegten Entwurf die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben durch eine kosten- und bedarfsgerechte Mobilität ermöglicht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Sozialticket in seiner ursprünglichen Form (ohne zeitliche Einschränkung) wieder angeboten werden.

#### DEMOGRAPHISCHER WANDEL UND FRAUENBILD

– Insgesamt regen wir an, möglichen Veränderungen aufgrund des demografischen Wandels mehr Gewicht einzuräumen. Dieser fließt relativ unspezifisch als Planungsauftrag (z. B. S. 29, 51, 116) oder als Auftrag für Verkehrsunternehmen und zukünftige Untersuchungen (z. B. S. 151) ein. Hier sollte aktiver mit Veränderungen geplant werden. Das fängt bei kleineren Dingen wie dem Lesen von Informationen und Fahrplänen für ältere Menschen an und geht bis hin zu nicht mehr notwendigen oder räumlich veränderten Schülerverkehren. Der ÖPNV muss sich zum umfassenden Mobilitätsdienstleister, auch und gerade für ältere Menschen, weiterentwickeln.

Der vorliegende Entwurf sieht die Hauptnutzergruppe des ÖPNV in Frauen und Mädchen (Kap. 3.3.3, S. 24). Dieses überholte Frauenbild geht eher auf Workshopergebnisse von 1997 bzw. 1998 zurück als auf aktuelle Entwicklungen. Das Gesellschaftsbild der Frauen hat sich verändert und der Nahverkehrsplan sollte dieser Tatsache umfassender Rechnung tragen. Vielmehr gewinnt der ÖPNV für viele Bevölkerungsgruppen eine neue Bedeutung auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Wichtig erscheint uns aber, die Verkürzung von Wegstrecken und deren bessere Ausstattung (u. a. Beleuchtung) anzustreben, damit sie auch für Frauen in den Abend- und Nachtstunden attraktiv sind.

Insgesamt gilt, dass in Bussen und Bahnen mehr Platz für Kinderwagen, Fahrräder und Rollatoren benötigt wird und auch die Ansprüche an die Ausstattung von Haltestellen steigen. Zusätzlich möchten wir anregen, die Erreichbarkeit und Beschilderung öffentlicher Toiletten an wichtigen Umsteigepunkten zu prüfen.

#### KLIMASCHUTZ

Dortmund hat sich in den letzten Jahren intensiv mit dem Thema Klimaschutz auseinandergesetzt und Klima zum „Heimspiel“ erklärt. Aus unserer Sicht sollte der Nahverkehrsplan dieses Thema entsprechend gut aufgreifen. Im Entwurf findet sich lediglich im Ausblick ein Hinweis auf das Thema (S. 171). Der ÖPNV sollte im Rahmen des Nahverkehrsplans auch auf seinen Beitrag zum Klimaschutz überprüft werden und klar in seiner Rolle beim Erreichen der Klimaschutzziele gestärkt werden.

#### VERKNÜPFUNG ZU NACHBARSTÄDTEN

Der Entwurf sieht an einigen Stellen Verbesserungen der Verknüpfungen in die Nachbarstädte vor. Wir wünschen uns, dass weiterhin geprüft wird, inwiefern zusätzliche Verbesserungen möglich sind, da die

Lebenswelt vieler Menschen immer seltener an der Stadtgrenze endet und gerade hier viel Potenzial an das Auto verschenkt wird. Wir fordern beispielhaft einen Prüfauftrag für die Verbesserung von Verbindungen über Lütgendortmund nach Bochum, über Schanze nach Herdecke, über Grevel und Lanstrop Richtung Lünen sowie über Derne bis Lünen Süd.

Als Ziel sollte in die Planung des Busnetzes aufgenommen werden, die Verbindungen in den Randbereichen sowie über die Stadtgrenze hinaus sowohl zum nächsten Stadtteilzentrum, aber insbesondere auch in die Innenstadt zu prüfen. Aus vielen Randbereichen sowie von nahegelegenen Teilen anderer Städte ist die Innenstadt nur mit zwei Umstiegen erreichbar (z. B. Herdecke), was keine attraktive Verbindung darstellt.

#### BUS-SYSTEM (KAPITEL 8.7.)

Oberstes Ziel beim Busnetz muss der barrierefreie Ausbau aller Bushaltestellen sein, zudem müssen sämtliche Haltestellen einen einheitlichen Standard aufweisen, damit ein hoher Wiedererkennungswert für die Fahrgäste gewährleistet ist – dieser Anspruch sollte weiterhin konsequent verfolgt werden.

Wir regen an, eine erweiterte Bedienungszeit des Nachtexpress-Verkehrs zu prüfen. In Städten vergleichbarer Größenordnung wie Essen existieren noch nach 1.00 Uhr letzte Abfahrten (innerhalb der Woche). Es sollte eine weitere Runde nach 0.45 Uhr um 1.45 Uhr ab Reinoldikirche geben. Ebenso bitten wir zu prüfen, inwiefern die Lücke am Sonntagvormittag zwischen letztem NE und erstem Busverkehr abseits der Stadtbahnlinien geschlossen werden kann.

In unseren Augen erscheint es nicht sinnvoll, dass es auch zukünftig keine konkreten Planungen für eine Erweiterung mit Busspuren geben wird (S. 150), gerade die wichtigen Buskorridore, die im 10-Minuten-Takt verkehren, haben eine vergleichbare verkehrliche Bedeutung wie die Stadtbahnlinien und müssen dementsprechend auch ein zuverlässiges Fahrplanangebot bieten – eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr gerade an wichtigen Verkehrsknoten hingegen führt zu einer nicht zu kalkulierenden Verspätungsanfälligkeit für die Fahrgäste

Wir vermissen weitergehende Informationen über zukünftige Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, wie sie an der Linie 440 begonnen wurden. Der Nahverkehrsplan könnte hier klarer die Linien oder Bereiche benennen, in denen diese Maßnahmen sinnvoll sind.

Auch in Bezug auf das Busnetz halten wir es für unabdingbar, dass die kontinuierliche Erweiterung des Busnetzes (neue Wohnbaugebiete, Gewerbegebiete) weiter verfolgt wird (S. 151), um das Angebot entsprechend am Bedarf auszurichten.

Das Innenstadt-Busnetz muss zeitnah überplant werden, wie es auch auf Seite 151 festgehalten ist, hier muss insbesondere die Anbindung des Dortmunder Hbf neu strukturiert werden. Dieses beinhaltet zum einen eine Bündelung aller Bushaltestellen an einem Standort sowie zum anderen eine deutliche Aufwertung der Haltestellenbereiche (größere überdachte Warteflächen etc.).

Der Bushaltestelle TU Dortmund kommt eine immer größere Bedeutung aufgrund wachsender Studentenzahlen zu - auf den derzeit in keiner Weise zufriedenstellenden Zustand haben wir bereits im Rahmen von mehreren Ortsterminen und Presseartikeln hingewiesen, von daher ist es in unseren Augen

nur konsequent, aufgrund der erheblichen Defizite und der gleichzeitig hohen Bedeutung die Verbesserung der derzeitigen Situation als Einzelmaßnahme aufzuführen (S. 155). Wir werden die zeitnahe Fertigstellung aktiv verfolgen.

Wir wünschen uns eine Verlängerung der Linie 450 über Schanze hinaus bis nach Herdecke Mitte. Diese stadtübergreifende Verbindung hat eine hohe Bedeutung für eine attraktive Verbindung aus Herdecke in unser Stadtgebiet, da der 60min-Takt der RB52 nicht ausreicht. Wir regen an, eine Verlängerung der Linie 450 über die Westfalenhallen hinaus in die Innenstadt zu prüfen. Mögliche Endhaltestellen könnten Reinoldikirche oder Hauptbahnhof sein. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste würde der Verzicht auf den Umstieg die Erreichbarkeit der Innenstadt deutlich verbessern.

Aus unserer Sicht geht aus dem Entwurf nicht klar hervor, warum der Erschließung des Wohnbaugebiets Brechtener Heide eine besondere Bedeutung beigemessen wird (S. 151). Es sollte darum gehen, alle Wohn- und Gewerbegebiete gut zu erschließen und auch auf Veränderungen bei der Lage und Verteilung von Wohn- und Arbeitsorten zu reagieren.

Aufgrund der veränderten Nutzungsstruktur der Innenstadt im Bereich der Thier-Galerie regen wir an, die Nachfrage um den Wallring neu zu bewerten und die ÖPNV-Bedienung insbesondere des Bereichs an der Thier-Galerie zu verbessern. Hier existiert in unmittelbarer Nähe weder eine reguläre und tagsüber bediente Bus-, noch eine Stadtbahnhaltestelle, obwohl zu den Kliniken und der Thier-Galerie mit einer weiter steigenden Nachfrage zu rechnen ist.

Außerdem wäre es sinnvoll, wieder eine Buslinie über Heiligegartenstraße und Steinstraße mit einer Haltestelle in Höhe des Steinplatzes fahren zu lassen. Dieser Bereich weist, ebenso wie der Bereich Ostwall, relativ hohe Wegstrecken zur nächsten Stadtbahnhaltestelle auf. Wir sind uns des Problems von Feinstaubbelastung und Parallelverkehren bewusst, bitten aber um Prüfung möglicher Verbesserungen.

Wir halten es für dringend notwendig, die Haltestellensituation an der Reinoldikirche neu zu ordnen. In dem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob der Platz als einziger Knotenpunkt für alle Nachtexpress-Linien noch geeignet ist und ob alle Linien entweder direkt am Pylon halten können oder ggf. andere Linienwege Vorteile bringen. Beispielhaft genannt sei hier die S30, die nicht gut einsehbar auf der Kuckelke hält.

#### STADTBAHN

Auf den Ausbau der Haltestellen der U47 in Mittellage der B1 wird eingegangen. Nachdem der Baubeginn des B1-Tunnels auf unbestimmte Zeit verschoben worden ist, muss der barrierefreie Ausbau der Haltestellen aber zügig und unabhängig von dem B1-Ausbau erfolgen – in diesem Zusammenhang weisen wir weiterhin daraufhin hin, dass auch die Zuwegesituation zu den Haltestellen überplant werden muss. Im Rahmen mehrerer Ortstermine haben wir festgestellt, dass die Zuwege über die Fußgängerbrücken aufgrund der Umwege für viele Fahrgäste keine Alternative darstellen, stattdessen wird derzeit oftmals verbotswidrig die Fahrbahn der B1 überquert. Wir fordern die Stadt Dortmund dazu auf, die Umsetzung umgehend anzugehen. Wir verweisen hierzu auch auf die Ratsbeschlüsse vom 21.07.2011 (Drucksache 0 44 85-11) und vom 28.06.2012. Der Ratsbeschluss vom 28.06.2012 sagt sinngemäß:

Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept, das eine barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen der Haltestellen der U47 (Kohlgartenstrasse bis Stadtkrone Ost) ohne Tunnellösung auf der B1 ermöglicht.

Wir begrüßen die vorgesehenen Maßnahmen entlang der U43/U44 auf der Ost-West-Achse. Wir regen an, die Ampelschaltungen auf dieser Achse mit aufzunehmen und diese auf Optimierungspotenzial zu prüfen. Viele Ampelschaltungen, z. B. an der Rheinischen Straße oder der Lippestraße, sind für Fußgänger im Querverkehr und auf dem Weg zur Stadtbahn ungünstig geschaltet.

Weiterhin fordern wir, dass neben dem eingleisigen Stück an der U 43 zwischen den Haltestellen In den Bärten und Businkstraße (s. S. 143) auch das noch fehlende zweite Gleis an der Heiden-Rynsch-Straße zwischen den Haltestellen Poth und Auf dem Brümmer zur Erhöhung der Fahrplanstabilität errichtet werden muss.

Wir begrüßen ebenso die geplante Verlängerung der U49 über die Endstelle Hacheneby hinaus (S. 146). Insbesondere positiv bewerten wir, dass sich die Stadt von einer Tunnellösung verabschiedet, die mit hohen Folgekosten verbunden wäre. Die Maßnahme bleibt voraussichtlich unter der Kostengrenze für eine Finanzierung nach GVGF, weshalb sich die Stadt dringend mit der geplanten Finanzierung auseinandersetzen muss.

Der Umbau der Stadtbahnanlage Hauptbahnhof ist überfällig, die Aufnahme der Maßnahme auf S. 144 damit nur konsequent – zur Erhöhung der Kapazitäten bis zum Beginn der Baumaßnahme weisen wir auf unseren Vorschlag hin, durch das konsequente Nutzen der gesamten Bahnsteiglänge zwei Bahnen gleichzeitig den Halt zu ermöglichen; auch für die Zeit während der Baumaßnahme muss frühzeitig ein tragfähiges Betriebskonzept erarbeitet werden.

Grundsätzlich begrüßen wir es ausdrücklich, dass auch weiterhin im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung Trassensicherungen für die Stadtbahn etwa im Bereich Westfalenhütte oder Phoenix West vorgenommen werden, einzig die geplante Trassensicherung des Flughafens durch die Linie U47 (S. 148) halten wir aufgrund der ungewissen Zukunft für diskussionswürdig, zielführender ist in unseren Augen eine Verlängerung der Linie U47 bis zum Bahnhof Aplerbeck, um so neue Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste zu schaffen.

Auch eine bessere Erschließung des Technologiezentrums an der TU Dortmund muss weiterhin oberste Priorität haben, sei es durch eine neue S-Bahn-Station, eine Verlängerung der H-Bahn oder wie uns vorgeschlagen die Verlängerung der Linie U43 über die Wittener Str. – durch die Erweiterung und den Neubau zahlreicher Dienstleistungsunternehmen im Bereich „Im Weißen Feld“ ist hier die Erschließung durch den ÖPNV nicht mehr adäquat gewährleistet.

#### VERKNÜPFUNG ZUM SPNV

Wir begrüßen die Integration von Verknüpfungen zur Entwicklung des Schienenverkehrs im Ruhrgebiet in den nächsten Jahren (u. a. RRX-Konzept, S. 133). Die Maßnahmenliste (S. 140) enthält eine Reihe von Maßnahmen, die aus unserer Sicht höchst dringlich sind, aber nur einen mittel- oder langfristigen Realisierungshorizont haben. Hierzu gehören u. a. die Vergrößerung der Kapazität im Regionalverkehr oder die attraktivere Gestaltung von Bahnhöfen entlang der RB43. Wir fordern die Stadt Dortmund dazu auf, alle genannten Maßnahmen gegenüber DB Regio, DB Netz AG, VRR und Bund/Land mit Nachdruck und kontinuierlich zu vertreten und die Realisierung einzufordern. Zusätzlich zum RRX-Konzept

regen wir an, die Verbindungen über Hagen und die Wupper-Achse ebenfalls stärker mit in den Blick zu nehmen.

Wir teilen die Einschätzung der Stadt, dass die Infrastruktur und die Stationen der RB43 (Emschertalbahn) modernisiert werden müssen (S. 135), damit die Strecke langfristig für Fahrgäste attraktiver wird. Dies beinhaltet aber auch den Handlungsauftrag an die Stadt Dortmund, eine bessere Verknüpfung der Haltepunkte mit dem Dortmunder Busnetz (sowohl verkehrlich als auch über Beschilderungen) sicherzustellen – auch diese Maßnahme erhöht die Nutzerzahlen. Einen klaren Auftrag hierzu vermissen wir. Ein Beispiel: vom Bahnhof Huckarde Nord (RB43) zur Station Huckarde Bushof (unter anderem U 47) kommt man theoretisch relativ schnell. Eine Ausschilderung fehlt aber vollständig.

Wir fordern dazu auf, die Verknüpfungen der Nachtexpress-Linien zum Regional- und S-Bahn-Verkehr zu überprüfen. Die Abfahrtszeiten beispielsweise am Dortmunder Hbf passen in vielen Fällen nicht oder nur sehr knapp zu wichtigen Bahnverbindungen.

Wir vermissen im Nahverkehrsplan eine Auseinandersetzung mit möglichen Auswirkungen der Veränderung des Grundtakts der S-Bahn von 20/30 min auf 15/30 min. Hieraus ergeben sich gerade auf Dortmunder Gebiet durch viele im Takt angepasste Busverkehre potenziell große Veränderungsbedarfe, um Anschlüsse zu halten. Der Nahverkehrsplan enthält lediglich Prüfaufträge (S. 149, 151), sollte aber darüber hinausgehende qualitative und quantitative Aussagen treffen.

Wir können nicht nachvollziehen, dass die Anbindung der südlichen Bebauung an den Bahnhof Hörde nicht weiter verfolgt wird (S. 141). Ideal erscheint in unserer Sicht eine Anbindung auf die Fußgängerbrücke. Unverzichtbar ist aber grundsätzlich eine zweite Zugangsmöglichkeit aus Richtung Süden, da hier dicht besiedelte Stadtgebiete mit hohem Fahrgastpotenzial liegen.

Bei stadtübergreifenden SPNV-Verbindungen sollte zukünftig stärker auf sinnvolle und mögliche Direktverbindungen und gute Umsteigezeiten geachtet werden. Wir bieten hierzu an, die Stadt mit Ideen für die Zweckverbände und das Land NRW zu unterstützen.

#### MAßNAHMEN IM SPNV

Analog zu unseren bisherigen Stellungnahmen sind wir weiterhin der Meinung, dass der Verlegung des Haltepunktes Dortmund-Barop an die Stockumer Straße eine hohe Priorität eingeräumt werden muss, insbesondere weil durch die dadurch entstehenden neuen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus (Linie 440) in Richtung TU Dortmund Entlastungen in der morgendlichen Stoßzeit auf der S1 erwartet werden können. Auch die Verlegung des Haltepunktes Dortmund-Tierpark an die Mergelteichstr. war ein wesentliches Ergebnis unseres durchgeführten Bahnhofstests – hier fordern wir die Stadt auf, sich auf weiterhin mit allen Mitteln für eine Verlegung einzusetzen und die Maßnahme nicht nur vorzuschlagen, sondern aktiv einzufordern (S. 137).

Wir können nicht nachvollziehen, dass viele der auch von uns vorgebrachten Anregungen aus der Beteiligung (S. 141) auch im jetzt vorliegenden Entwurf nicht weiterverfolgt werden. Hierzu zählen wir aus dem Bereich SPNV insbesondere die Verlängerung der S-Bahn-Linie S1 zum Brüggmannplatz sowie ein neuer Haltepunkt Dortmund-West auf der Linie S5. Die damit mögliche direkte Verknüpfung zur Linie S4 hätte einen großen Mehrwert für viele ÖPNV-Nutzer, die aus dem Süden kommen. Auch wenn eine

Umsetzung vieler Maßnahmen derzeit nicht finanzierbar erscheint und andere Stellen zuständig sind, sollte sich die Stadt Dortmund hier aktiver für die Umsetzung dieser sinnvollen Maßnahmen einsetzen.

#### WINTERDIENST

Der Winterdienst an Bus- und Stadtbahnhaltestellen war in den vergangenen Jahren ein wichtiges Thema in Dortmund. Wir wünschen uns hierzu auch verbindliche und im Nahverkehrsplan festgehaltene Zielvorgaben und Lösungen.

#### PARK & RIDE-KONZEPT

Das vorgelegte Park&Ride-Konzept (S. 101) ist von 2006 und sollte überarbeitet werden um das „wilde Parken“ zu vermeiden und die Innenstadt zu entlasten. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel für die Nutzer würde so erleichtern und die Umweltbelastung der Anwohner (Lärm, Feinstaub, Schadstoffe) würden so verringert.

#### TARIF UND MARKETING

Die weiteren Betrachtungen zu Tarif, Haltestellen und Marketingmaßnahmen runden den Gesamteindruck gut und richtig in seiner thematischen Breite ab. Kaum eingegangen wird auf Entwicklungen im Bereich von Apps für Mobiltelefone, Handytickets und moderner Kommunikations- und Verkaufswege. Hier sollte der Nahverkehrsplan Aussagen treffen, aber auch die Belange von Menschen ohne Smartphone weiterhin ernst nehmen.

#### FAZIT

Wichtig bleibt uns, dass – allem Haushaltsdruck zum Trotz – der ÖPNV in Dortmund weiter eine hohe Bedeutung einnimmt und sich die Stadt mit dem Nahverkehrsplan zu dessen Weiterentwicklung bekennt. In Teilen macht der Entwurf des Nahverkehrsplans den Eindruck eines gut ausformulierten Stadtfahrplans und sollte stärker seinem zukunftsgerichteten und planerischen Charakter entsprechen. Wir sehen allerdings auch die finanziellen Zwänge, unter denen Dortmund derzeit und voraussichtlich auch noch über die gesamte Laufzeit des Nahverkehrsplans steht.

Wir unterstreichen die besondere Bedeutung des ÖPNV für den Klimaschutz und den demographischen Wandel und fordern dazu auf, die vorgesehenen Maßnahmen und Änderungen schnell umzusetzen oder, wenn Dritte beteiligt sind, sie fortlaufend und mit Nachdruck einzufordern und die notwendige Unterstützung bei der Umsetzung bereitzustellen.

Für weitere Rückfragen oder Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

*VCD Kreisverband Dortmund-Unna e.V.*

*BUND Kreisgruppe Dortmund*