

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 Halbstundentaktes an Samstagen sowie je eines Zugpaares 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
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 Sölder 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 verfolgt⁷⁴ (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.

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.

⁷⁴ 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).

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 Stadtbahnentwicklungskonzept⁷⁵ 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 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 Oberflächenstrecken 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

⁷⁵ 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.

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.

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 Bärten und Businkstraße 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 Linksabbiegerspuren 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)
Aufzugsnachsrüstung inkl. Brandschutz**

Die Aufzugsnachsrüstung der Haltestelle Rombergpark wird derzeit finanziell gesichert. Das Baurecht liegt vor. Der Umbau ist für 2014 geplant. Die Aufzugsnachsrüstung inklusive 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 Flughafenstraße werden jeweils beide Rampen barrierefrei umgebaut und mit Zwischenpodesten versehen. An der Haltestelle Kirchderne muss nur eine Rampe umgebaut werden

Die Umbaumaßnahmen werden so vorgenommen, dass ein Neubau von Aufzügen zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen ist. Ferner erhalten die Haltestellen barrierefreie 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 Bahnsteigköpfen führen zu Fahrgaststaus in und vor den Nischen der Treppenabgänge.



Abb. 26 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 vorgesehen⁷⁶. Diese Lösung lässt die Möglichkeit offen ein 3. oder 4. Gleis herzustellen. Es ist vor-

⁷⁶ 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

gesehen, 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 Fahrplantage verbessert.

Aufgrund der politischen Forderungen zur Neuordnung des Verkehrs im Stadtbezirk Huckarde im Zusammenhang mit der Hafenenwicklung 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 Allerstraße/LWL-Klinik Dortmund in neuer Lage. Der 6streifige Ausbau der B1/A40 ermöglicht, diesen Gefahrenpunkt zu beseitigen und die betriebliche Zuverlässigkeit und Fahrplantage 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 28.06.2012 ⁷⁷ein 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

⁷⁷ 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

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.

Der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahme (NKQ) wurde 2005 mit 1,3 überschlägig ermittelt ⁷⁸. 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 nach Hacheney

Für diese Strecke ist über die heutige Endstelle Hacheney 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 Hacheney südlich des Hacheneyer 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

⁷⁸ 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.

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.

U47 Huckarde - Kirchlinde

In Huckarde wurde untersucht, die Linie U47 zu verzweigen und eine neue Strecke nach Kirchlinde anzufädeln. Die Maßnahme schließt an die in westliche Seitenlage verlegte Haltestelle Huckarde Abzweig an (Korb 1). Die geplante Trasse verläuft nach der Ausfädung aus der Straße Hülshof auf die ehemalige DB-Güterstrecke in Richtung Westen. In Höhe Rahm verlässt die Stadtbahntrasse die Parallellage zur DB, quert den Kniepacker 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 Frohlinder 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. Eine Sicherung dieser punktuellen Maßnahme soll vorgenommen werden.

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. 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 Bewer-

tung 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 Finanzausschuss für dieses System und noch zu prüfende Netzerweiterungen aus“⁷⁹.

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)⁸⁰ 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 umzusetzen⁸¹.

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 anzupassen, sind regelmäßige Neubeschaffungen von Fahrzeugen vorzunehmen. Hierbei sind jeweils die aktuellen

⁷⁹ Drucksache Nr. 09233-07, TOP 3.3 Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund; Beschluss des Rates der Stadt Dortmund am 14.02.2008

⁸⁰ Masterplan Wissenschaft Dortmund 15.02.2013, Band 1 Ziele und Maßnahmen, Seite C-28

⁸¹ Drucksache Nr.: 09180-13, TOP 2.1 Masterplan Wissenschaft, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund am 13.06.2013

Richtlinien des VRR hinsichtlich Ausstattung und technischer Standards zu erfüllen. 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.

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 insb. Brechtener Heide,
3. ÖPNV-Anbindung der Entwicklungsfläche Westfalenhütte,
4. Weiterentwicklung des Innenstadt-Busnetzes,
5. Anpassung der Angebote an demografische Entwicklungen, z.B. veränderte Bedingungen im Schülerverkehr 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.

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, das

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.

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 haben DSW21 und 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 Projektes RUHRPILOT 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 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 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 Aufzügen,
- gut lesbare Fahrpläne und weitere Informationen,

- taktile Bodenelemente für Sehbehinderte und Blinde,
- visuelle und akustische Informationen,
- stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge.

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.⁸²

Für die Ausstattung und Gestaltung neuer Haltestellen ist bei förderfähigen Neubaumaßnahmen grundsätzlich die aktuelle Fassung der einschlägigen Richtlinien des VRR zur Haltestellen-Ausstattung im VRR⁸² 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“⁸³ zwischen der Stadt Dortmund und DSW21 grundsätzlich vereinbart worden. 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.
- 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.

⁸² Richtlinie: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“, Stand 10.02.2012, Beschlossen vom Verwaltungsrat der VRR AöR am 16.03.2012 (Drucksache Nr. IV/III/2012/0302)

⁸³ Konzessionsvertrag „Verkehr“; Stadt Dortmund und Dortmunder Stadtwerke AG vom 18.10.1979

- 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, Vitrinen, 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.

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 31.12.2022 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 soweit 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. 7.2.4 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 Vogelthosweg 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.

8.8.2 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 metropolraduhr, 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 ausgewählten 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 Einzahlmöglichkeiten 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 Bahnhalttestellen wird fortgesetzt.

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. 1370/2007⁸⁴ über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Nach Art. 7 (1) der VO (EG) 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) 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“⁸⁵. Anschaulich umschreibt die europäische Norm DIN EN 13816⁸⁶ 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

⁸⁴ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

⁸⁵ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [Hrsg.]: Kundenorientierung und Qualitätsmanagement in Verkehrsunternehmen; in: Vorträge Jahrestagung 1996; alba Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 1996

⁸⁶ 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.

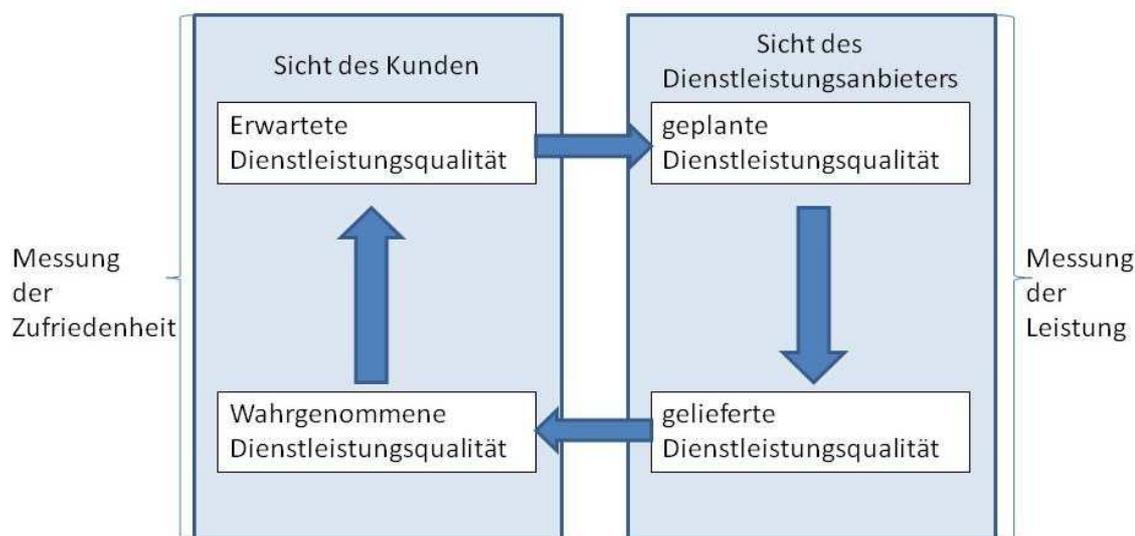


Abb. 27 QualitätskreisQ

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 Kunden⁸⁷. 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.

⁸⁷ 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. 28, Seite 161) 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. 28, Seite 161) sind die hier beschriebenen Elemente dargestellt. Hieraus ist auch erkennbar, dass das Qualitätsmanagementsystem einen fortlaufenden Prozess im Sinne eines Regelkreises darstellt.

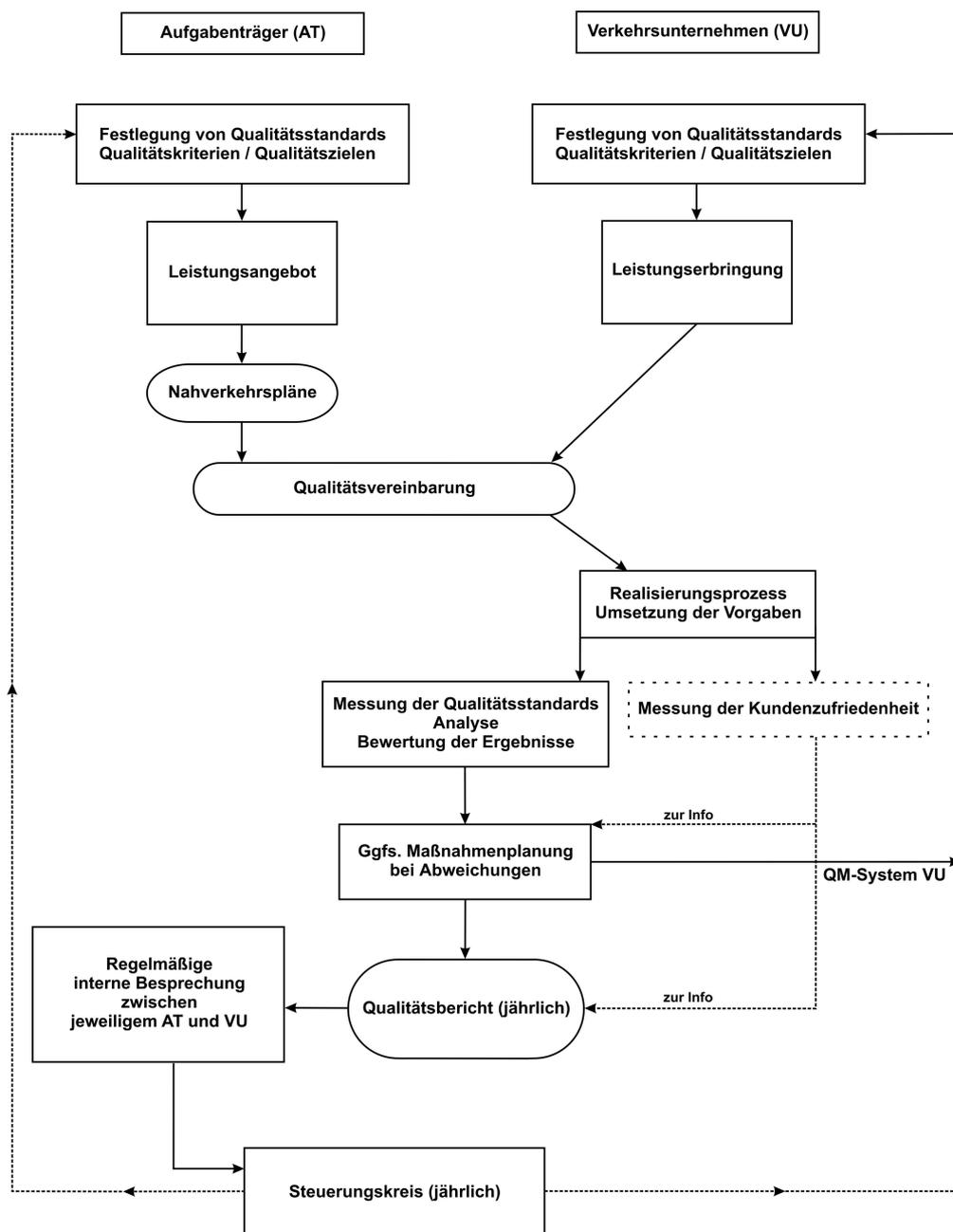


Abb. 28 beispielhafte Struktur eines Qualitätsmanagementsystems

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) 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,
- objektive und transparente Finanzierung,
- 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) 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) 1370/2007 sieht neben der europaweiten Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Bereich des ÖPNV auch die Möglichkeit der Direktvergabe 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) 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) 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, bequemem 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) 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 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 § 19 (7) und (8) 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 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 (-bedarf) 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 Finanzierungsbedarf

Überschreitet der unternehmensindividuelle Finanzierungsbetrag (-bedarf) 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 Handlungsprogramm

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 2013 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 (Hacheneey)	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.

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. Zielgruppenspezifische Ticketangebote, Informationen und Betreuungsangebote, z.B. Busschule für Grundschulkinder 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.

Kundeninformationen erfolgen über die jeweils vertrauten Medien sowie über die KundenCenter und Prospekthalter in den Fahrzeugen.

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 2013 konnten nicht alle Planungen, Konzepte und Programme so fertig gestellt werden, dass sie noch mit dem Beschluss zum NVP 2013 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.

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 abzuarbeiten sind.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 (Entwurf)

Stand: 31.10.13

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. 142 und Tab. 43, S.166) <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. 		
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"> Ermittlung von Kapazitätsfragen durch Analyse der zukünftigen Verkehrsentwicklung und der raum-zeitlichen Mobilitätsbedürfnisse auf der Basis belastbarer Prognosedaten. DSW21 fertigen für das Stadtbahnssystem in Abstimmung mit der Stadt Dortmund Anforderungsprofile und stellen geeignete Betriebskonzepte einschließlich der zugehörigen Finanzierungs-, Zeit- und Maßnahmenpläne unter Berücksichtigung von ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten auf. 		
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 Entwurf nachfragegerechter Netze und Varianten 		
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 		
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 Verkehrsbedienug 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 quantitative Leistung hinter diesem Umfang zurückbleibt und deshalb nicht die geforderten Vorgaben erfüllt, kann die Verkehrsbedienug 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.

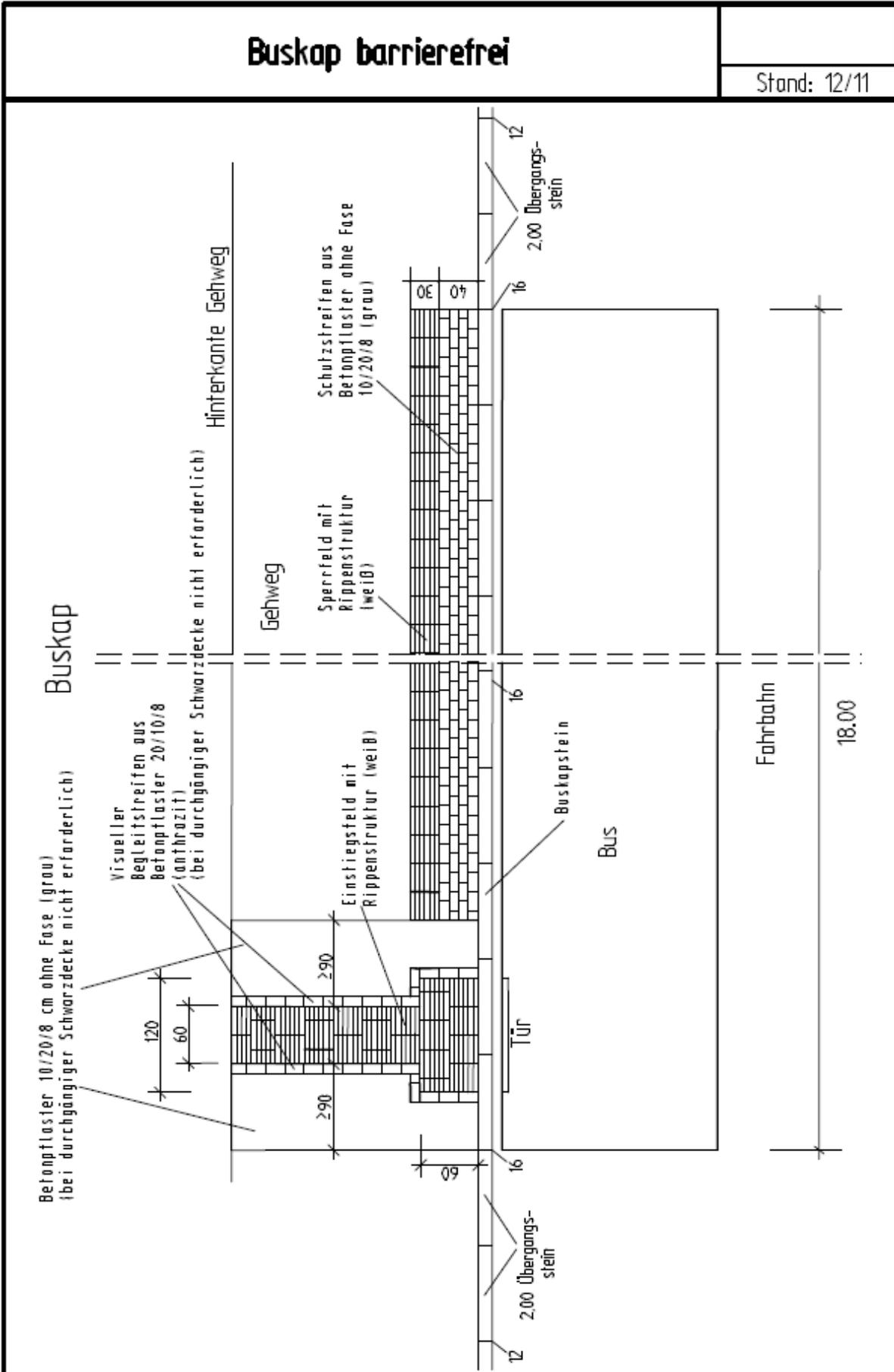
Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1	Aufgaben des Nahverkehrsplans.....	16
Abb. 2	Definition Öffentlicher Personenverkehr	18
Abb. 3	Öffentlicher Personennahverkehr – Umkreis 50 km um Dortmund.....	19
Abb. 4	Zentren und Entwicklungsachsen.....	21
Abb. 5	Kooperationsräume im Nahverkehr des Landes NRW.....	32
Abb. 6	Direktverbindungen im SPNV-Regionalverkehr ab Dortmund.....	33
Abb. 7	Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur.....	36
Abb. 8	Bevölkerungsentwicklung Dortmund und Anrainer 1987 bis 2011;	37
Abb. 9	Zentrenstruktur Dortmund.....	39
Abb. 10	Fahrgäste im Ausbildungsverkehr DSW/DSW21 2001 bis 2009 und Prognose 2010 bis 2019.....	42
Abb 11	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Dortmund	43
Abb. 12	Pkw-Dichte in Dortmund und seinem Umland	45
Abb. 13	Dortmund: Pendlerverflechtungen mit den angrenzenden Gemeinden.....	46
Abb. 14	Entwicklung der Berufspendler innerhalb des VRR Gemeindegrenzen überschreitende Pendler).....	47
Abb. 15	Verkehrsmittelnutzung der Dortmunder 1998/2005	48
Abb. 16	Fußweg zur Haltestelle	49
Abb. 17	Verteilung der Ticketarten.....	50
Abb. 18	Vergleich der Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV (jeweils 1997 = 100)	53
Abb. 19	Trends für den ÖPNV in Dortmund.....	54
Abb. 20	H-Bahn-Netz	75
Abb. 21	Ausstattung der SPNV-Stationen nach Kategorien	91
Abb. 22	Kategorien der Bedienungsqualitäten	117
Abb. 23	Flächenbedienung im ÖPNV.....	121
Abb. 24	Geplantes Netz des Rhein-Ruhr-Express (RRX).....	133
Abb. 25	Coradia Continental von Alstom für die S-Bahn-Linien S5 und S8.....	139
Abb. 26	Stadtbahnanlage Dortmund Hbf: Maßnahme Bahnsteigverbreiterung.....	144
Abb. 27	QualitätskreisQ	159
Abb. 28	beispielhafte Struktur eines Qualitätsmanagementsystems	161

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1	ÖPNV-Maßnahmen im Masterplan „Mobilität Dortmund 2004“, die noch nicht fertiggestellt sind	30
Tab. 2	Bevölkerungsprognose 2030 für Dortmund, NRW, RVR und Regierungsbezirk Arnsberg	38
Tab. 3	Bevölkerungsdichten in den Dortmunder Stadtbezirken am 31.12.2011 in der Reihenfolge der Einwohnerdichte	40
Tab. 4	Altersstruktur der Dortmunder Bevölkerung 2011 und Prognosen bis 2025;	41
Tab. 5	Nahwanderungen zwischen Dortmund und den Nachbarkommunen	41
Tab. 6	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren in den Jahren 2000 bis 2012	44
Tab. 7	Pkw-Dichte 2010 in Dortmund und dem Umland	44
Tab. 8	Saldo Ausbildungspendler Dortmund	47
Tab. 9	Vergleich der Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV	53
Tab. 10	Fahrzeitvergleich 1997/2012 Stadtbahn auf ausgewählten Strecken.....	58
Tab. 11	Fertigstellungen und Inbetriebnahmen im Stadtbahnnetz und bei der H-Bahn (heutige Linienbezeichnungen).....	59
Tab. 12	Wesentliche Änderungen im Busverkehr 1999 - 2012	61
Tab. 13	SPNV - Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien mit Halten in Dortmund.....	66
Tab. 14	SPNV – S-Bahn-Linien mit Halten in Dortmund	67
Tab. 15	Bus – Hauptlinien in Dortmund.....	77
Tab. 16	Bus – Verbindungs- und Erschließungslinien in Dortmund	78
Tab. 17	Bus – Verstärkerfahrten.....	83
Tab. 18	Buslinien weiterer Unternehmen.....	84
Tab. 19	Bus – Hauptlinien in Dortmund im Abendverkehr.....	84
Tab. 20	Bus – Verbindungs- und Erschließungslinien in Dortmund im Abendverkehr	85
Tab. 21	Buslinien weiterer Unternehmen im Abendverkehr	86
Tab. 22	Nachtexpress-Linien ab Dortmund Reinoldikirche	87
Tab. 23	Nachtexpress-Linien zwischen Stadtteilen in den Außenbereiche bzw. mit umliegenden Gemeinden.....	88
Tab. 24	Nachtexpress-Linien weiterer Verkehrsunternehmen	88
Tab. 25	Verknüpfungspunkte mit Anschlussgarantie im Abendverkehr	90
Tab. 26	SPNV-Stationen in Dortmund – Kategorien, Kennwerte und Barrierefreiheit.....	92
Tab. 27	Vergleich der Ergebnisse der Stationsberichte 2009 bis 2012 des VRR (SPNV) .	93
Tab. 28:	Verknüpfungspunkte zwischen Stadtbahn und Schienenpersonennahverkehr	97
Tab. 29:	Verknüpfungspunkte Kat. A1 „Zentrale Knotenpunkte in der Innenstadt“.....	99
Tab. 30:	Verknüpfungspunkte Kat. A2 „Zentrale Knotenpunkte in den Stadtteilen“.....	99
Tab. 31:	Verknüpfungspunkte Kat. B „Bezirkszentren“	99
Tab. 32:	Verknüpfungspunkte Kat. C Umsteigeknotenpunkte	100
Tab. 33:	Verknüpfungspunkte Kat. D „Weitere Umsteigepunkte“.....	100
Tab. 34:	P+R-Anlagen in Dortmund (Stand Juni 2013).....	102
Tab. 35:	B+R-Anlagen in Dortmund	103
Tab. 36:	SPNV-Linien und Fahrzeugeinsatz	107
Tab. 37:	Wagentypen im Stadtbahnbetrieb 2013.....	107
Tab. 38	Kategorien der Bedienungsqualitäten	118
Tab. 39	Maßnahmeliste SPNV	140
Tab. 40	Konzept von DSW21 und Stadt Dortmund für den Umbau der Haltestellen für Niederflurfahrzeuge (Stand Juli 2013)	143
Tab. 41	Fahrzeugflotte Stadtbahn DSW21	149
Tab. 42	Finanzierungsbedarf	165
Tab. 43	Infrastrukturmaßnahmen	166
Tab. 44	Maßnahmen Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Kundenservice und Vertrieb	167
Tab. 45	Maßnahmen im Regionalverkehr VRR (nachrichtlich)	168
Tab. 46	Planungs- und Prüfaufträge.....	170

Anhang



Quelle: Tiefbauamt Stadt Dortmund

Bedienungszeiten und Takte im Schienen-Regionalverkehr werktags außer samstags

Linie	Abchnitt	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							
S2	DO Hbf - Mengede - Essen/Recklinghs.			20															30							
S4	Lütgendortmund - Unna			20															30							
S5	DO Hbf - Witten			20															1 x pro Stunde vor/bis Hagen							
RE1	DO - BO - Düsseldorf		60																							
RE1	DO - Hamm					60																				
RE3	DO - Mengede - Düsseldorf		1:20			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	Abchnitt	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					30																			60	
S2	DO Hbf - Mengede - Essen/Recklinghs.				30																					60
S4	Lütgendortmund - Unna				30																					60
S5	DO Hbf - Witten				30																					vor/bis Hagen
RE1	DO - BO - Düsseldorf		60																							
RE1	DO - Hamm					60																				
RE3	DO - Mengede - Düsseldorf		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	Abchnitt	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																									
S2	DO Hbf - Mengede - Essen/Recklinghs.					30																				60
S4	Lütgendortmund - Unna					30																				60
S5	DO Hbf - Witten					60																				60
RE1	DO - BO - Düsseldorf		60																							
RE1	DO - Hamm					60																				
RE3	DO - Mengede - Düsseldorf		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																				

Legende



Bedienungszeiten und Takte im lokalen Schienenverkehr werktags außer samstags ab Juni 2013

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 Entwurf 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					
U41	Brechten - Grävlingholz				20	10															15		30		15		
U41	Grävlingholz - Stadtgarten					10															15			30	15		
U41	Stadtgarten - Clarenberg		20																	15							
U41	Clarenberg - Stadtgarten			20	10															15							
U41	Stadtgarten - Grävlingholz				20	10														15							
U41	Grävlingholz - Brechten					20														15			30		15		
U41	Brechten - Brambauer						20													30							
U42	Grevel - Stadtgarten						20	10												15							
U42	Stadtgarten - Hombuch						20	10												15							
U42	Hombuch - Stadtgarten						20	10												15							
U42	Stadtgarten - Grevel						20	10												15							
U43	Dorsfeld - Westentor			20	10	5	10													30	15						
U43	Westentor - Brackel				20	10	5													15							
U43	Brackel - Wickede							20	10											15							
U43	Wickede - Brackel								20	10										15							
U43	Brackel - Westentor									20	10									15							
U43	Westentor - Dorsfeld										20	10								15							
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 - Westfalenhallen															20	10			15							
U45	Westfalenhallen - Hbf																20	10		15							
U46	Brunnenstraße - Westfalenhallen																20	10		15							
U46	Westfalenhallen - Brunnenstraße																	20	10	15							
U47	Westerfild - Hbf																			20	10						
U47	Hbf - Aplerbeck																			20	10						
U47	Aplerbeck - Hbf																				20	10					
U47	Hbf - Westerfild																				20	10					
U49	Hauptbahnhof - Hachenev																				15						
U49	Hachenev - Hauptbahnhof																				15						

Legende



**Bedienungszeiten und Takte im lokalen Schienenverkehr
samstags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2013
Anhang 3.2
Entwurf**

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 - Grävlingholz			15					10												15		30		15	
U41	Grävlingholz - Stadtgarten			15					10												15			30	15	
U41	Stadtgarten - Clarenberg			15					10												15					
U41	Clarenberg - Stadtgarten			15					10												15					
U41	Stadtgarten - Grävlingholz			15					10												15					bis Hbf
U41	Grävlingholz - Brechten			30					10												15		30		15	
U41	Brambauer - Brambauer			30					20												30				15	
U42	Grevel - Stadtgarten			15					10												15					
U42	Stadtgarten - Hombruch			15					10												15					
U42	Stadtgarten - Stadtgarten			15					10												15					
U42	Stadtgarten - Grevel			15					10												15					
U43	Dorsfeld - 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				7,5	10												15					
U43	Brackel - Westentor			15					5										5	10	15					
U43	Westentor - Dorsfeld			15					15	10										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 - Westfalenhallen			15					10												15			30		
U45	Westfalenhallen - Hbf			15					10												15		30			
U46	Brunnenstr. - Westfalenhallen			15					10												15					
U46	Westfalenhallen - 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 - Hachenevy			15					10												15		30			
U49	Hachenevy - Hauptbahnhof			15					10												15		30			

Legende



**Bedienungszeiten und Takte im lokalen Schienenverkehr
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2013
Entwurf 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 - Grävlingholz							15															30		15		
U41	Grävlingholz - Hbf							15																30	15		
U41	Hbf - Clarenberg						15																				
U41	Clarenberg - Hbf						15																				
U41	Hbf - Grävlingholz							15																			
U41	Grävlingholz - Brechten							15																30		15	
U41	Brechten - Brambauer							30																			
U42	Grevel - Stadtgarten							15																			
U42	Stadtgarten - Hombuch							15																			
U42	Hombuch - Stadtgarten							15																			
U42	Stadtgarten - Grevel							15																			
U43	Dorsfeld - Westentor						15	s. a. U44	15					s. a. U44													
U43	Westentor - Brackel						15																				
U43	Brackel - Wickede						30																				
U43	Wickede - Brackel						30																				
U43	Brackel - Westentor							15																			
U43	Westentor - Dorsfeld							s. a. U44	15					s. a. U44												15	
U44	Märten - Westentor							15																			
U44	Westentor - Westfalenhütte							15																			
U44	Westfalenhütte - Westentor							15																			
U44	Westentor - Märten							15																			
U45	Hbf - Westfalenhallen							30	15																		
U45	Westfalenhallen - Hbf							30		15																	
U46	Brunnenstr. - Westfalenhallen							30		15																	
U46	Westfalenhallen - Brunnenstraße							30		15																	
U47	Westerfilde - Hbf							15																			
U47	Hbf - Aplerbeck							15																			
U47	Aplerbeck - Hbf							15																			
U47	Hbf - Westerfilde							15																			
U49	Hauptbahnhof - Hachenev							30		15																	
U49	Hachenev - Hauptbahnhof							30		15																	

Legende



Nahverkehrsplan Dortmund 2013

Entwurf

Bedienungszeiten 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																AST Deusen - Huckarde 30					
410	Fredenbaum - Lindenhorst																				60					
410	Lindenhorst - Eving - Derne				30																					
410	Derne - Eving - Lindenhorst					30																60				
410	Lindenhorst - Fredenbaum																					AST Deusen - Huckarde 30				
411	Fredenbaum - Lindenhorst - Eving - Derne				30																					
411	Derne - Eving - Lindenhorst - Fredenbaum										30															
412	Schulte Rödding - Eving - Lindenhorst						30																			
414	Brechten - Eving - Schulte Rödding						60																			
420	Derne - Scharnhorst				20																					
420	Scharnhorst - Brackel					20																				
420	Brackel - Aplerbeck						20																			
420	Aplerbeck - Brackel							20																		
420	Brackel - Scharnhorst								20												30					
420	Scharnhorst - Derne									20												30				
422	Aplerbeck Gewerbegebiet - Brackel										30															
422	Brackel - Wambel - Lüneburger Str.											30														
422	Lüneburger Str. - Wambel - Brackel												30													
422	Brackel - Aplerbeck Gewerbegebiet													30												
423	Greveld - Lanstrop																									30
423	Lanstrop - Greveld																									30
424	Lanstrop - Hussen/Kurl - Scharnhorst																									AST Hussen/Kurl 60
424	Scharnhorst - Hussen/Kurl - Lanstrop																									AST Hussen/Kurl 60
425	Wickede - Hussen/Kurl - Scharnhorst																									AST Hussen/Kurl 60
425	Wickede - Hussen/Kurl - Wickede																									AST Hussen/Kurl 60
426	Asseln - Hussen/Kurl																									30
426	Hussen/Kurl - Asseln																									30
427	Scharnhorst - Wambel																									60
427	Wambel - Hörde																									30
427	Wambel - Wambel																									60
427	Wambel - Scharnhorst																									60
428	Wickede Baedekerstr. - Roningweg																									AST Wickede 60
428	Roningweg - Wickede Baedekerstr.																									AST Wickede 60
430	Hörde - Berghofen - Schwerte																									weiter 435
430	Schwerte - Berghofen - Hörde																									weiter 435
431	Schwerte Wald - Aplerbeck																									60
431	Aplerbeck - Lichtendorf																									60
431	Lichtendorf - Landstrone - Lichtendorf																									
431	Lichtendorf - Aplerbeck																									60
431	Aplerbeck - Schwerte Wald																									60
432	Hörde - Bennighofen - Höchst																									
432	Hochsten - Holz																									
432	Holz - Syburg																									
432	Syburg - Holz																									
432	Holz - Höchst																									
432	Hochsten - Bennighofen - Hörde																									
433	Hörde - Bennighofen - Höchst																									
433	Hochsten - Sommerberg																									
433	Sommerberg - Höchst																									
433	Hochsten - Bennighofen - Hörde																									
434	Hörde - Bennighofen - Höchst																									
434	Hochsten - Schwerte Wald																									
434	Hochsten - Bennighofen - Hörde																									
435	Hörde - Berghofen - Schwerte																									
435	Schwerte - Berghofen - Hörde																									

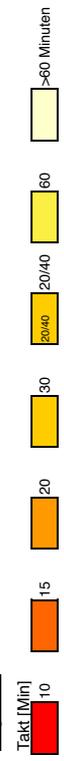
**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I
werktags außer samstags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2013
Entwurf**

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	
464	Lügendortmund - Marten																											
464	Marten - Lügendortmund																											
465	Huckarde - Dorstfeld																											
465	Anbindung Revierpark																											
465	Dorstfeld - Technologiepark																											
465	Dorstfeld - Oespel (nicht über Technologiepark)																											
465	Technologiepark - Oespel																											
465	Technologiepark - Universität																											
465	Universität - Technologiepark																											
465	Oespel - Technologiepark																											
465	Oespel - Dorstfeld (nicht über Technologiepark)																											
465	Anbindung Revierpark																											
465	Dorstfeld - Huckarde																											
466	Dorstfeld - Marten Süd																											
466	Marten Süd - Dorstfeld																											
469	Kirchlinde Siepmannsiedlung - Huckarde Bushof																											
469	Huckarde Bushof - Erpinghofriedung																											
469	Erpinghofriedung - Huckarde Bushof																											
469	Huckarde Bushof - Kirchlinde Siepmannsiedlung																											
470	Mengede - Kirchlinde																											
470	Kirchlinde - Lügendortmund - Oespel																											
470	Oespel - Lügendortmund - Kirchlinde																											
470	Kirchlinde - Mengede																											
471	Oestrich - Mengede - Bodelschwingh																											
471	Bodelschwingh - Mengede - Oestrich																											
472	Brambauer - Im Siesack																											
472	Im Siesack - Mengede																											
472	Mengede - Oestrich																											
472	Oestrich - Mengede																											
472	Mengede - Im Siesack																											
472	Im Siesack - Brambauer																											
473	Mengede - Eving																											
473	Eving - Mengede																											
475	Mengede - Deusen																											
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																											
475	Deusen - Hauptbahnhof																											
475	Hauptbahnhof - Deusen																											
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																											
475	Deusen - Mengede																											
477	Bodelschwingh - Nette - Mengede																											
480	Ickern - Castrop Münsterplatz - Kirchlinde - Marten																											
480	Marten - Kirchlinde - Castrop Münsterplatz (Ickern)																											
482	Mengede - Ickern - Castrop Münsterplatz (Schwerin)																											
482	(Schwerin -) Castrop Münsterplatz - Ickern - Mengede																											
AST	Bitternark																											
AST	Niedermitte																											
AST	Schnee/Großhthausen																											

Legende



Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I samstags ab Juni 2013

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 Entwurf 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																30					
465	Technologiepark - Oespel																				30					
465	Technologiepark - Universität																					30				
465	Universität - Technologiepark																					30				
465	Oespel - Technologiepark																					30				
465	Oespel - Dorstfeld (nicht über Technologiepark)				30																	30				
465	Technologiepark - Dorstfeld																					30				
465	Anbindung Rewe/park																					30				
466	Dorstfeld - Huckarde																					30				
466	Dorstfeld - Marten Süd									30																
466	Marten Süd - Dorstfeld									30																
469	Kirchlinde Siepmannsedlung - Huckarde Bushof										30															
469	Erpinghofsedlung - Huckarde Bushof									30																
469	Huckarde Bushof - Kirchlinde Siepmannsedlung										30															
470	Mengede - Kirchlinde																									
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																									
472	Im Siesack - Mengede									40/20																
472	Mengede - Oestrich									60																
472	Oestrich - Mengede									60																
472	Mengede - Im Siesack									30/20																
472	Im Siesack - Brambauer									60																
473	Mengede - Eving									60																
473	Eving - Mengede									60																
475	Mengede - Deusen									30																
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																									
475	Deusen - Hauptbahnhof									30																
475	Hauptbahnhof - Deusen									30																
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																									
475	Deusen - Mengede									30																
477	Mengede - Netze - Bodelschwingh																									
477	Bodelschwingh - Netze - Mengede																									
480	Castrop Münsterplatz - Kirchlinde - Marten																									
480	Marten - Kirchlinde - Castrop Münsterplatz																									
482	Mengede - Ickern - Castrop Münsterplatz																									
482	Castrop Münsterplatz - Ickern - Mengede																									
AST	Bittermark																									
AST	Niedermeite																									
AST	Sonnee/Großhohnhausen																									
AST	Sonnee/Großhohnhausen																									
AST	Sonnee/Großhohnhausen																									

Legende

Takt [Min]



**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr I
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2013
Entwurf**

Anhang 4.3

Linie	Linienabschnitt	Sonntag	Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
465	Dorstfeld - Oespel (nicht über Technologiepark)												30															
465	Technologiepark - Oespel																											
465	Technologiepark - Universität																											
465	Universität - Technologiepark																											
465	Oespel - Technologiepark																											
465	Oespel - Dorstfeld (nicht über Technologiepark)																											
465	Technologiepark - Dorstfeld																											
465	Anbindung Revierpark																											
465	Dorstfeld - Huckarde																											
466	Dorstfeld - Marten Süd																											
466	Marten Süd - Dorstfeld																											
469	Kirchlinde Siepmannsiedlung - Huckarde Bushof																											
469	Huckarde Bushof - Erpinghofsiedlung																											
469	Erpinghofsiedlung - Huckarde Bushof																											
469	Huckarde Bushof - Kirchlinde Siepmannsiedlung																											
470	Mengede - Kirchlinde																											
470	Kirchlinde - Lütgendortmund - Oespel																											
470	Oespel - Lütgendortmund - Kirchlinde																											
470	Kirchlinde - Mengede																											
471	Oestrich - Mengede - Bodelschwingh																											
471	Bodelschwingh - Mengede - Oestrich																											
472	Brambauer - Im Siesack																											
472	Im Siesack - Mengede																											
472	Oestrich - Mengede																											
472	Mengede - Oestrich																											
472	Mengede - Im Siesack																											
473	Mengede - Eving																											
473	Eving - Mengede																											
475	Mengede - Deusen																											
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																											
475	Hauptbahnhof - Deusen																											
475	Anbindung IKEA Logistikzentrum																											
475	Deusen - Mengede																											
477	Mengede - Nette - Bodelschwingh																											
477	Bodelschwingh - Nette - Mengede																											
480	Castrop Münsterplatz - Kirchlinde - Marten																											
480	Marten - Kirchlinde - Castrop Münsterplatz																											
482	Mengede - Ickern - Castrop Münsterplatz																											
482	Castrop Münsterplatz - Ickern - Mengede																											
AST	Bittermark																											
AST	Niedermette																											
AST	Schnee/Großholthausen																											

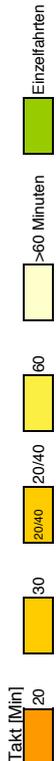
Legende



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 - Mengede S					30														60												
SB24	Mengede S - Recklinghausen				30															60												
289	Waltrup - Dortmund Mengede Bf (SV)																															
289	DO-Mengede Bf (SV) - Waltrup																															
336	Bochum Hbf - DO-Lütgendortmund		20																	30												
336	DO-Lütgendortmund - Bochum Hbf		20																	30												
361	DO-Mengede - Castrop-Rauel					60	30																									
361	Castrop-Rauel - DO-Mengede				60		30																									
369	BO-Langendreer - DO-Lütgendortmund				60		30													60			AST		30							
369	DO-Lütgendortmund - BO-Langendreer				60		30													60			AST		30							
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-Lütgende - Castrop-Rauel		60	20																30												
378	Castrop-Rauel - DO-Lütgende - 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																50											
C5	Lünen - DO-Eving				30																50											
T17	DO-Brechten - Lünen-Weitharheide (Taxibus)																															
T17	Lünen-Weitharheide - DO-Brechten (Taxibus)																															
S30	Bergkamen - DO-Eving - Reinoldikirche - Hbf																															
S30	Hbf - Reinoldikirche - DO-Eving - Bergkamen					30																										
C31	DO-Holzen - Schwerte - Schwanter Heide					30																										
C31	Schwarter Heide - Schwerte - DO-Holzen					30																										
T39	DO-Sommerberg - Schwerte (Taxibus)																															
T39	Schwerte - DO-Sommerberg (Taxibus)																															
C41	UN-Bähnthof - Obermassen - Dortmund Airport																															
C41	Dortmund Airport - Obermassen - UN-Bähnthof					120																										
F50	DO-Süderholz - Lichtendorf - Schwerte Geisecke - Schwerte Bf																															
F50	Schwerte Bf - Schwerte Geisecke - DO-Lichtendorf - Geisecke																															
F51	Opherdicke - Holzwickede - DO-Wickede - UN-Massen - Urna Bf																															
F51	UN-Bf - UN-Massen - DO-Wickede - Holzwickede - Opherdicke																															
T38	Ergste - Schwerte - DO-Sommerberg																															
T38	DO-Sommerberg - Schwerte - Ergste																															
AirpEx	DO-Hbf - DO-Airport (kein VFR-Tarif)																															
AirpEx	DO-Airport - DO-Hbf (kein VFR-Tarif)																															
AirpShut	DO-Airport - Holzwickede (kein VFR-Tarif)																															
AirpShut	Holzwickede - DO-Airport (kein VFR-Tarif)																															

Legende



Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr II
samstags ab Juni 2013

Nahverkehrsplan Dortmund 2013
Entwurf
Anhang 5.2

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
SB24	Recklinghausen - Mengede S					60														60						
SB24	Mengede S - 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																									
369	DO-Lütgendortmund - BO-Langendreer																									
370	BO-Stiepel - Querenburg - Lütgendortmund														30	60										
370	Lütgendortmund - Querenburg - BO-Stiepel														30	60										
371	WIT-Rathaus - DO-Oespel					30																				
371	DO-Oespel - WIT-Rathaus				30																					
378	WIT-Bommern - BO-Langendreer - DO-Lütgado - Castrop-Rauxel					30																				
378	Castrop-Rauxel - DO-Lütgado - BO-Langendreer - WIT-Bommern					30																				
544	HA-Hbf - DO-Syburg Casino																									
544	DO-Syburg Casino - HA-Hbf																									
C4/C14	DO-Lanstop - Lünen									60																
C4/C14	Lünen - DO-Lanstop									60																
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 - Hbf																									
S30	Hbf - Reinoldikirche - DO-Eving - Bergkamen																									
C31	DO-Holzen - Schwerte - Schwertler Heide																									
C31	Schwertler Heide - Schwerte - DO-Holzen																									
T39	DO-Sommerberg - Schwerte (Taxibus)																									
T39	Schwerte - DO-Sommerberg (Taxibus)																									
C41	UN-Bahnhof - Obermassen - Dortmund Airport																									
C41	Dortmund Airport - Obermassen - UN-Bahnhof																									
R50	DO-Solderholz - Lichtendorf - Schwerte Geisecke - Schwerte Bf																									
R50	Schwerte Bf - Schwerte Geisecke - DO-Lichtendorf - Geisecke																									
R51	Opherdicke - Holzwickede - DO-Wickede - UN-Massen - Unna Bf																									
R51	UN-Bf - UN-Massen - DO-Wickede - Holzwickede - Opherdicke																									
T38	Ergste - Schwerte - DO-Sommerberg																									
T38	DO-Sommerberg - Schwerte - Ergste																									
AirpEx	DO-Hbf - DO-Airport (kein VRR-Tarif)																									
AirpEx	DO-Airport - DO-Hbf (kein VRR-Tarif)																									
AirpShut	DO-Airport - Holzwickede (kein VRR-Tarif)																									
AirpShut	Holzwickede - DO-Airport (kein VRR-Tarif)																									

Legende

Takt [Min]

**Bedienungszeiten und Takte im Busverkehr II
sonn- und feiertags ab Juni 2013**

**Nahverkehrsplan Dortmund 2013
Entwurf**

Anhang 5.3

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	
SB24	Recklinghausen - Mengede S																										
SB24	Mengede S - Recklinghausen								60																		
289	Waltrop - Dortmund Mengede Bf (SV)								60																		
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														AST	30			
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-Lütgend. - Castrop-Rauxel								30																		
378	Castrop-Rauxel - DO-Lütgend. - 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								60																		
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 - Reindickirche																										
S30	Hbf - Reindickirche - DO-Eving - Bergkamen																										
C31	DO-Holzen - Schwerte - Schwerte Heide																										
C31	Schwerte Heide - Schwerte - DO-Holzen								30																		
T39	DO-Sommerberg - Schwerte (Taxibus)																										
T39	Schwerte - DO-Sommerberg (Taxibus)																										
C41	UN-Bahnhof - Obermassen - Dortmund Airport																										
C41	Dortmund Airport - Obermassen - UN-Bahnhof																										
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																										
R51	UN-Bf - UN-Massen - DO-Wickede - Holzwickede - Opherdicke																										
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
	>60 Minuten
	Einzelfahrten

