B2

Kapitel

Initiator*innen: Kreisvorstand Grüne Dortmund (dort beschlossen am: 03.04.2025)

Titel: **Öffentlicher Nahverkehr**

Text

Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht uns, unser Ziel zu erreichen und verbindet uns mit unseren Mitmenschen. Er kommt den Menschen zugute, die komfortabel, ohne Stau und Stress zu ihrem Ziel kommen wollen – unabhängig vom Geldbeutel, vom Alter oder davon, ob man ein eigenes Auto hat. Denn für viele ist der ÖPNV kein Luxus, sondern eine Notwendigkeit: Familien mit knappen Budget, Menschen ohne Führerschein, junge Menschen auf dem Weg zur Schule oder Senior*innen, die möglichst lange selbstständig bleiben wollen – sie alle sind auf einen zuverlässigen und bezahlbaren Nahverkehr angewiesen.

Ein leistungsstarker, moderner ÖPNV ist ein Gewinn für alle. Weniger Autos bedeuten weniger Lärm, bessere Luft und mehr Platz in unserer Stadt. Ein attraktiver Nahverkehr macht das Leben einfacher, fairer und klimafreundlicher. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass Busse und Bahnen pünktlich, sauber und bezahlbar sind – und dass jede*r überall in Dortmund schnell ans Ziel kommt.

Denn Mobilität ist ein Grundrecht – und wir sorgen dafür, dass es für alle gilt.

Für mehr Busse und Bahnen in Dortmund

Wir werden die Prioritäten – sowohl in der Planung als auch in der Finanzierung – verstärkt auf einen gut ausgebauten ÖPNV lenken, um den Umstieg für alle zu ermöglichen.

Daher werden wir

- den öffentlichen Nahverkehr verlässlicher machen und Ausfälle minimieren.
- den Takt von Bussen und Bahnen weiter verdichten.
- die Investitionen in den Ausbau des ÖPNV erhöhen.
- mehr Haltestellen mit guter Beleuchtung und Unterstand ausstatten.
- bei neuen Quartieren die ÖPNV-Anbindung von Beginn an mit planen (Transit-oriented Development).
- je nach Ergebnis der Planungen für die ehemalige HSP-Fläche/Smart Rhino dieses neue Quartier an den ÖPNV anbinden, weitestgehend ohne Autos im sichtbaren Stadtbild gestalten und den Fuß- und Radverkehr in den Vordergrund stellen.
- bestehende Gewerbegebiete besser an den ÖPNV anbinden.
- den Takt von Bussen und Bahnen auch nachts und am Wochenende verdichten, um auch Menschen im Schichtdienst den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen, zum Beispiel in den Krankenhäusern und in der Industrie.
- die Stadt-Umland-Anbindung unserer Busse und Bahnen weiter verbessern, um die Verkehre über die Stadtgrenzen hinaus zu stärken.
- daran arbeiten, die gesetzliche Pflicht zur Barrierefreiheit in öffentlichen Verkehrsmitteln auch in Dortmund umzusetzen, unter anderem durch mehr funktionierende Aufzüge, kurze Umsteigewege und Lautsprecheransagen an großen Bushaltestellen.
- die H-Bahn als zusammenhängendes Netz im Bereich der Universität und dem Technologiezentrum wie geplant bedarfsgerecht ausbauen, aber keine weiteren Insellösungen oder Strecken bauen.

Für pünktliche Busse

Busse transportieren täglich tausende Dortmunder*innen auf kurzen und langen Wegen durch Dortmund. Für uns ist dabei klar: Die Busfahrt muss komfortabel sein. Der Busverkehr muss die alltäglichen Strecken der Menschen bedienen. Und der Bus muss pünktlich kommen! Daher steht in unserem Dortmund kein Bus mehr im Stau.

Dafür werden wir

- Bussen generell eine automatische Vorfahrt an Ampeln gewähren (Vorrangschaltung).
- auf Kernstrecken und nach Möglichkeit eigene Busspuren einrichten.
- wichtige Verkehrsachsen überplanen und eine Fahrrad- und Busspur sowie Tempo 30 einrichten.
- den Durchgangsverkehr auf wichtigen Busrouten reduzieren, zum Beispiel durch Zirkulationskonzepte.
- attraktive, bedarfsgerechte und effiziente Angebote für alle Stadtteile schaffen, zum Beispiel durch den vermehrten Einsatz von Kleinbussen.
- mit Schnellbuslinien zwischen den Stadtteilzentren das Stadtbahnnetz ergänzen.
- Vororte mit weiteren regionalen Schnellbussen über die Stadtgrenzen hinaus an das Umland anbinden und so unter anderem das Pendeln erleichtern.
- die Elektrifizierung der Busflotte bei DSW21 weiter unterstützen und uns für einen ambitionierten Elektrisierungsfahrplan einsetzen.

Für ein ausgebautes Stadtbahnnetz

Der Ausbau von Dortmunds Stadtbahnnetz ist seit 2008 zum Erliegen gekommen. Das gilt es zu ändern. Gleichzeitig braucht es mehr Barrierefreiheit, verlässliche Fahrzeiten und eine höhere Taktung im bestehenden Netz.

Wir werden

- uns dafür einsetzen, das Stadtbahnnetz bis 2035 um insgesamt mindestens 25 km zu erweitern.
- dabei Stadtbahnstrecken mit eigenem Gleisbett bauen.
- bestehende Stadtbahnstrecken, die sich im regulären Straßenverkehr bewegen, verstärkt mit eigenem Gleisbett umbauen sowie eingleisige Strecken bedarfsgerecht zweigleisig ausbauen.
- den Takt verdichten, insbesondere auf den zentrumsnahen Abschnitten der U42 und U47 analog zum bereits beschlossenen 5-Minuten-Takt der U41 nach Hörde ab Sommer 2025.

- das Ziel verfolgen, dass alle Bahnhaltestellen für alle Menschen barrierefrei zugänglich sind, notfalls auch durch provisorische Lösungen.

- prüfen, ob eine Wiedereinführung des Stadtbahnbauamtes eine Beschleunigung in der Verbesserung der Stadtbahninfrastruktur und -barrierefreiheit bringen kann.

- ausreichend neue Stadtbahnen mit ausreichender Breite (2,65m) auf den Linien U43 und U44 anschaffen und Stationen dahingehend umbauen, dass überall Doppelzüge eingesetzt werden können.

Für ein Nacht-Netz, das Dortmund verdient

Wer nachts nicht nach Hause kommt, geht nicht raus – und darunter leidet das Nachtleben in Dortmund und die nachtaktiven Bürger*innen. Nur der Anschluss aller Stadtteile über die Tagesrandzeiten hinaus ist ein großstadtgerechter Anschluss.

Um das zu ändern, werden wir

- ein funktionierendes und attraktives Nachtnetz schaffen, das Bus und Bahn besser verknüpft und nicht nur zentriert auf den Haltepunkt Reinoldikirche ausgerichtet ist.

- die nächtliche Verlängerung der Fahrzeiten der U41 bis U46 weiter ausbauen und auch die Linien U47 und U49 angleichen, wobei alle Linien mindestens bis 1 Uhr, am Wochenende auch darüber hinaus, verkehren sollen.

- die Betriebszeiten der Nachtexpresse verlängern und mehr Linien schaffen, die sich stärker an Tageslinien orientieren – und dabei nicht nur innenstadtzentriert denken.

- die einjährige Pilotphase eines Frauen-Nachttaxis für den sicheren Heimweg konstruktiv begleiten, die Finanzierung verstetigen und an den Bedarf anpassen sowie digitale Gutscheine einführen.

Für gute Anbindung auch über Dortmund hinaus

Das Leben von vielen Dortmunder*innen endet nicht an der Stadtgrenze. Wo es möglich ist, wollen wir uns daher als Stadt Dortmund gegenüber dem VRR, der Deutschen Bahn und weiteren Unternehmen dafür einsetzen, das Netz auszubauen und den Takt zu verdichten – und dabei planungsrechtlich zur Seite stehen. Viele Ausbaustufen sind dabei bereits im VRR-Nahverkehrsplan 2025 festgelegt und

müssen umgesetzt werden.

Wir werden

- darauf hinwirken, Haltepunkte zu verlegen, wo ein besserer Umstieg auf den Dortmunder Nahverkehr oder eine bessere Erreichbarkeit der wichtigen Ziele erreicht werden kann (u.a. Dortmund Tierpark, Aplerbeck Süd, Barop S) sowie Potenziale für zusätzliche Zugänge zu den Haltepunkten zu nutzen (u.a. einen Hinterausgang des Bf Hörde).

- uns dafür einsetzen, mehr Haltestellen auf bestehenden S-Bahn- und Regionalbahn-Linien zu schaffen, um mehr Menschen den Zustieg zu erleichtern (u.a. Dortmund-West an S5, RB52, RB53 und RB59; Kronprinzenstraße an S4; Phönix-West und Berghofen an RB59 und RB59).

- uns dafür einsetzen, bestehende S-Bahn- und Regionalbahn-Linien zu verlängern oder auszubauen, um mehr Stadtteile in Dortmund anzubinden (u.a. S1 nach Osten mit Anbindung an den Brügmannplatz und Spähenfelde).

- darauf hinwirken, die Taktung von Regional- und S-Bahnen zu erhöhen und bei Bedarf einen zweigleisigen Ausbau von eingleisigen Strecken anzustreben (u.a. RB43 nach Herne; RB53 nach Iserlohn).

- dabei unterstützen, verbleibende Diesel-Strecken im Regionalbahnnetz zu elektrifizieren.

- genauer und ausführlicher über Baustellen und den Ersatzverkehr zu informieren.

Für Tickets, die sich alle leisten können

Der ÖPNV wird nur genutzt, wenn er bezahlbar ist. Durch den GRÜNEN Einsatz in der Bundesregierung wurde das Deutschlandticket eingeführt, das eine Revolution in der Preisgestaltung des Nahverkehrs und in der Überwindung von Tarifgrenzen darstellt. Die Fortführung dieses Tickets unterstützen wir. Kommunal muss die Priorität im nächsten Schritt vor allem auf den Ausbau der Infrastruktur gelegt werden.

Neben dem Deutschlandticket werden wir

- uns dafür einsetzen, dass der Preis für das Deutschlandticket Sozial (aktuell 48 €) auf 29 € gesenkt wird.

- für alle Schüler*innen das DeutschlandTicket Schule kostenlos anbieten.
- mehr Kombitickets bei Veranstaltungen in städtischen Veranstaltungszentren anbieten und auch für private Veranstaltungen anstreben.
- Park-and-Ride mit Kombitickets für das Parken und Bahnfahren attraktiver machen.
- Bepreisungen weiter an das Deutschlandticket anpassen, Doppelstrukturen abbauen und Tarifsysteme digitalisieren, um Kostensparpotenziale zu nutzen.

Für verlässliche Finanzierung

In Zukunft sollen mehr Menschen in der Lage sein, den ÖPNV nutzen zu können und zu wollen. Deshalb darf es nicht zu Angebotskürzungen kommen. Daher müssen die Betriebskosten in den nächsten Jahren gedeckt sein. Gleichzeitig ist ein weiterer Ausbau des ÖPNV notwendig.

Um die Finanzierung sicherzustellen, werden wir

- mehr Mittel der DSW21 in den Betrieb und Ausbau des ÖPNV lenken, zum Beispiel durch Einsparungen in der Subventionierung des Flughafens.
- Einnahmen aus den städtischen Parkhäusern, Straßenparkplätzen und weiteren Parkplätzen auf den Grundstücken der Stadt oder städtischen Tochterunternehmen in den Betrieb und Ausbau des ÖPNV investieren.
- uns weiter dafür einsetzen, dass Bund und Land dauerhaft die Einnahmeverluste durch das DeutschlandTicket ausgleichen.
- anstreben, dass Unternehmen und Einrichtungen an den Kosten von bestimmten Linien für die jeweiligen Mitarbeitenden, Kund*innen und anderen Nutzer*innen beteiligt werden können, wenn das gegenseitige Interesse besteht, und dafür auf die landesgesetzliche Regelung der Drittnutzerfinanzierung hinwirken.

Für ausreichend Personal

Busfahrer*innen sowie Kontroll- und Servicepersonal stehen in täglichem Kontakt zu Kund*innen. Dabei bekommen sie nicht nur Unzufriedenheiten über den ÖPNV ab, die sie nicht zu verantworten haben, sondern werden auch Opfer von verbaler oder körperlicher Gewalt. Doch die DSW21 sollte kein Personal an die Konkurrenz (z.

B. Fernkraftverkehr) verlieren und als gute Arbeitgeberin neue Mitarbeitende und Auszubildende anwerben. Deswegen müssen Politik und Verwaltung die DSW21 dabei unterstützen, den Personalmangel durch das Abtreten der geburtenstarken Jahrgänge aufzufangen.

Wir werden,

- auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen bei der DSW21 in allen Bereichen (Fahrdienst, Werkstattbereich, usw.) hinwirken, insbesondere mit Blick auf attraktive Schichtpläne.

- Anfeindungen, Gewalt und Beleidigungen gegenüber dem Personal erheben und monitoren, um Strafbares zur Anzeige zu bringen und wirksame Maßnahmen gegen verbale und körperliche Gewalt zu ergreifen.

- uns dafür einsetzen, dass DSW21 Beratungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten für das Personal anbietet.