Kapitel

Initiator*innen: Jahreshauptversammlung (dort beschlossen am: 03.05.2025)

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
- 5 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
- 9 angewiesen.

8

16

- 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
- 19 ermöglichen.
- Daher werden wir

21 den öffentlichen Nahverkehr verlässlicher machen und Ausfälle minimieren. • den Takt von Bussen und Bahnen weiter verdichten. 22 • die Investitionen in den Ausbau des ÖPNV erhöhen. 23 mehr Haltestellen mit guter Beleuchtung und Unterstand ausstatten. 24 • bei neuen Quartieren die ÖPNV-Anbindung von Beginn an mit planen (Transit-25 oriented Development). 26 • je nach Ergebnis der Planungen für die ehemalige HSP-Fläche/Smart Rhino 27 dieses neue Quartier an den ÖPNV anbinden, weitestgehend ohne Autos im 28 sichtbaren Stadtbild gestalten und den Fuß- und Radverkehr in den 29 Vordergrund stellen. 30 31 bestehende Gewerbegebiete besser an den ÖPNV anbinden. den Takt von Bussen und Bahnen auch nachts und am Wochenende verdichten, 32 insbesondere am Sonntag den U-Bahnbetrieb früher beginnen, um auch 33 Menschen im Schichtdienst den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen, zum 34 Beispiel in den Krankenhäusern und in der Industrie. 35 • die Stadt-Umland-Anbindung unserer Busse und Bahnen weiter verbessern, um 36 die Verkehre über die Stadtgrenzen hinaus zu stärken. 37 • daran arbeiten, die gesetzliche Pflicht zur Barrierefreiheit in 38 öffentlichen Verkehrsmitteln auch in Dortmund umzusetzen, unter anderem durch mehr breitere und funktionierende Aufzüge, kurze Umsteigewege und 40 Lautsprecheransagen an großen Bushaltestellen. 41

 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
- 50 Stau.

42 43

44

45

52

53

63

- 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.
- 71 Wir werden

65 66

67

74

83

84 85

86

- 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

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

89

104

105

106

107

115

- Um das zu ändern, werden wir
- ein funktionierendes und attraktives Nachtnetz schaffen, das Bus und Bahn 96 besser verknüpft und nicht nur zentriert auf den Haltepunkt Reinoldikirche 97 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 zusätzlich 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 RB53 und RB59).

120

121

122

123

134

135

- 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.
 - die Verkehrs- und Live-Daten von Bus und Bahn als Open Data bereitstellen.

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

153

- 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.
- 158 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

172 Busfahrer*innen sowie Kontroll- und Servicepersonal stehen in täglichem Kontakt 173 zu Kund*innen. Dabei bekommen sie nicht nur Unzufriedenheiten über den ÖPNV ab, 174 die sie nicht zu verantworten haben, sondern werden auch Opfer von verbaler oder 175 körperlicher Gewalt. Doch die DSW21 sollte kein Personal an die Konkurrenz (z. 176 B. Fernkraftverkehr) verlieren und als gute Arbeitgeberin neue Mitarbeitende und 177 Auszubildende anwerben. Deswegen müssen Politik und Verwaltung die DSW21 dabei 178 unterstützen, den Personalmangel durch das Abtreten der geburtenstarken 179 Jahrgänge aufzufangen.

Wir werden,

165

171

180

181

182

183

- 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 aktiv entgegentreten, 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.