

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund



Untersuchungsbericht und Maßnahmen

DSW21



Stadt Dortmund
Stadtbahnbauamt



Stadtbahnentwicklungskonzept

Dortmund

beschlossen vom Rat der Stadt Dortmund am 14.02.2008

aufgestellt:

DSW21

Stadt Dortmund

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
1.1 Stadtbahnbau in Dortmund	1
1.2 Erfolg für die Dortmunder Schiene	1
1.3 Aufgabenstellung.....	1
2. Ausgangssituation: Bestandsnetz 2007, laufende Maßnahmen und weitere Optimierungen.....	3
2.1 Stadtbahn- und Straßenbahnnetz in Betrieb	3
2.2 H-Bahnnetz in Betrieb	4
2.3 Maßnahmen im Bau und in Vorbereitung.....	5
2.4 Weitere Maßnahmen im Bestandsnetz	7
3. Vorgehensweise und Methodik	8
3.1 Bearbeitung.....	8
3.2 Einordnung in die Stadt- und Verkehrsplanung.....	8
3.3 Methodik.....	8
3.4 Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP NRW)	10
3.5 Bewertung der Projektvorschläge und früher untersuchte Maßnahmen.....	11
4. Untersuchte Projektvorschläge, Maßnahmen und Ergebnisse ...	13
4.1 Verlängerung der U42 von Grevel nach Lanstrop	13
4.2 Stadtbahnverlängerung nach Wickede, Dollersweg	13
4.3 Stadtbahnanbindung des Dortmunder Flughafens.....	14
4.4 H-Bahn-Shuttle Bf. Holzwickede – Flughafen Dortmund.....	14
4.5 Verlängerung der U47 in Aplerbeck	14
4.6 Stadtbahnverbindung Innenstadt – Neu-Schüren.....	15
4.7 Verlängerung der U41 von Do-Hörde nach Benninghofen Overgünne bzw. Berghofen	15
4.8 Stadtbahn Phoenix – Berghofen.....	16
4.9 Erschließung Phoenix durch neuen DB-Halt	16
4.10 Verlängerung der U46 nach Löttringhausen.....	16
4.11 Verknüpfungsbahnhof S-Bahn/Stadtbahn Saarlandstraße.....	17
4.12 Verlängerung der H-Bahn von Dortmund-Universität bis Barop Parkhaus	17
4.13 Verlängerung der H-Bahn von Dortmund-Universität bis Märkische Straße	17

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

4.14	Verlängerung der H-Bahn von Dortmund-Universität bis An der Palmweide.....	18
4.15	Verlängerung der H-Bahn vom Technologiezentrum bis Weißes Feld.....	18
4.16	Stadtbahn U43 nach Oberdorstfeld.....	18
4.17	Verlängerung der H-Bahn vom Technologiezentrum bis Dorstfeld, Wittener Straße	19
4.18	Verbindungskurve Reinoldikirche – Hauptbahnhof.....	19
4.19	Neuer S-Bahn-Halt Brüggmannplatz.....	19
4.20	Verlängerung der U44 über die Westfalenhütte nach Kirchderne	19
4.21	U49 Verlängerung Hacheney	20
4.22	U47 Huckarde - Kirchlinde	20
4.23	Kreuzungsmaßnahme DB-Güterzugstrecke / Obernetze.....	21
4.24	Strecke zum Borsigplatz über Weißenburger Str.	21
5.	Stadtbahnentwicklungskonzept	22
5.1	Zusammenführung und Gliederung der qualifizierten Maßnahmen.....	22
5.2	Maßnahmenlisten.....	23
5.3	Umsetzung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes Dortmund.....	25

Anlagen

- Anlage 1: Bestandsnetz 2007
- Anlage 2: Bezugsfall 2015
- Anlage 3: Untersuchte Projektvorschläge
- Anlage 4: Maßnahmenübersicht
- Anlage 5: Quellenverzeichnis

1. Einleitung

1.1 Stadtbahnbau in Dortmund

Mit Beschluss des Rates am 24.06.1968 wurde der Generalverkehrsplan für den öffentlichen Nahverkehr in Dortmund als Grundlage für die weitere Entwicklung des Nahverkehrssystems festgelegt. Danach sollte die Innenstadt durch drei sich kreuzende Stadtbahnstrecken erschlossen werden, die sich nach außen weiter verzweigen. Zur Flächenerschließung sollte ein ergänzendes Busnetz dienen. Ähnliche Planungen in anderen Großstädten im Rhein-Ruhr-Raum ließen eine übergreifende Konzeption „Stadtbahn Rhein-Ruhr“ entstehen.

Zur Umsetzung der Planungen musste ein Realisierungskonzept gefunden werden, welches das damalige Straßenbahnnetz mit einbezog. Der schrittweise Umbau des Straßenbahnnetzes zum Stadtbahnnetz unter Berücksichtigung der zu beschaffenden neuartigen Fahrzeuge wurde in sog. Betriebskonzepten beschrieben und festgelegt.

Am 25.03.1982 hat der Rat der Stadt das Betriebskonzept „Stadtbahn Dortmund“ beschlossen. Am 26.05.1988 und am 17.10.1991 erfolgten Beschlüsse für die Fortschreibungen des Betriebskonzeptes Stadtbahnbetriebsbereich E - Dortmund.

1.2 Erfolg für die Dortmunder Schiene

Der Dortmunder Stadtbahnbau wird als stadtentwicklerisch integriertes Infrastrukturprojekt für Dortmund seit 1969 schrittweise verfolgt. Es ist in weiten Teilen umgesetzt oder befindet sich in der Realisierung, stets nach dem Leitsatz: „Wo die Stadtbahn vollendet wird, ist die Stadt in Ordnung.“

In diesen Jahren entwickelte sich das Stadtbahnnetz zum Grundgerüst und Hauptleistungsträger des ÖPNV in Dortmund. Die Verkehrs- und Lebensqualität hat sich durch den Stadtbahnbau kontinuierlich verbessert. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in stetig steigenden Fahrgastzahlen wieder.

Das kommunale Dortmunder Schienensystem, das mit der Inbetriebnahme der unterirdischen Ost-West-Strecke ab April 2008 einheitlich als Stadtbahn Dortmund vermarktet wird, hat sich als ein wichtiger Standortfaktor für das Oberzentrum Dortmund bewährt (Beispiel: Großveranstaltung WM 2006).

1.3 Aufgabenstellung

Am 07.11.2002 beauftragte der Haupt- und Finanzausschuss (HFA) die Verwaltung, gemeinsam mit den Dortmunder Stadtwerken (DSW21) Vorschläge für die weitere Entwicklung des Dortmunder Stadtbahnnetzes zu erarbeiten. Damit „... soll dem Rat der Stadt ein als Systemlösung zu verstehender Netzvorschlag vorgelegt werden. Die darin zur Realisierung vorgesehenen Vorhaben müssen:

- Arbeitsergebnisse anderer Planungen berücksichtigen,
- soweit konkretisiert sein, dass sie planerisch gesichert werden können,
- eine Aussicht auf Bezuschussung und Betriebsfinanzierung haben,
- als „kommunaler Ausbauplan“ eine flexible Realisierung ermöglichen“

Auf der Grundlage durchgeführter Planungen und gutachtlicher Untersuchungen ist das vorliegende **Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund** erarbeitet worden.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Das neue Konzept löst das Betriebskonzept von 1991 mit den damaligen gegenseitigen Abhängigkeiten von Zeitpunkten der Streckenfertigstellungen, Inbetriebnahmen und der Entwicklung des Fahrzeugparks ab. Bereits heute verkehren auf den nord-südlichen Strecken einheitlich Hochflur-Stadtbahnwagen. Auf der Ost-West-Strecke und der Borsigplatzstrecke wird die Generation Fahrzeuge mit Treppeneinstieg ab 2008 sukzessive durch ein Mittelflurfahrzeug abgelöst. Dadurch konnte eine gesonderte Betrachtung des Fahrzeugeinsatzes entfallen.

Im Hinblick auf Unwägbarkeiten der technischen, finanziellen, rechtlichen oder verfahrensmäßigen Vorbereitung der Projekte sowie demographischer, struktureller oder städtebaulicher Entwicklungen bietet das Stadtbahnentwicklungskonzept hinreichende Flexibilität in der Umsetzung.

Das Stadtbahnentwicklungskonzept wird als Fachbeitrag der Dortmunder Stadtentwicklungsplanung aufgestellt. Damit kann bei Beantragung von Zuwendungen für eine Einzelmaßnahme auch gegenüber den Fördergebern nachgewiesen werden, dass sich diese aus einem städtischen Gesamtkonzept herleitet.

2. Ausgangssituation: Bestandsnetz 2007, laufende Maßnahmen und weitere Optimierungen

Dem Untersuchungsbericht ist im Folgenden eine Darstellung des 2007 in Betrieb befindlichen Stadtbahn-/Straßenbahnnetzes (Kap 2.1) und des H-Bahn-Netzes (Kap 2.2) vorangestellt. Dazu kommt ein Überblick über im Bau und in Vorbereitung befindliche Stadtbahnmaßnahmen (Kap 2.3) sowie weitere Maßnahmen an bestehenden Straßenbahnstrecken (Kap 2.4).

Im vorliegenden Bericht werden begrifflich unterschieden:

Maßnahmen: diese sind bisherige sowie zukünftige verbindliche Ziele der Stadt Dortmund

Projektvorschläge: Untersuchungsgegenstände des Stadtbahnentwicklungskonzeptes

2.1 Stadtbahn- und Straßenbahnnetz in Betrieb

Das in Betrieb befindliche Stadtbahnnetz (siehe Anlage 1) besteht aus den Stammstrecken I (Strecken 80, 82, 83 und 84)¹, II (Strecken 90 und 91)¹ und V (Strecke 81)¹. Es ist, nach dem Stand 2007, 55 km lang und besitzt 23 unterirdische Bahnhöfe sowie 59 oberirdische Haltestellen. Von den 82 Stadtbahnhaltepunkten sind 71 barrierefrei ausgebaut, d.h. per Rampe und/oder Aufzug stufenlos erreichbar (51 oberirdische Haltestellen und 20 unterirdische Bahnhöfe). 17,5 km verlaufen im Tunnel und 37,5 km verlaufen oberirdisch überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder über kurze Abschnitte in den Fahrspuren des Individualverkehrs.

Zur Strecke 80 gehört der Abschnitt von Brambauer über Brechten, Eving und die Innenstadt nach Hörde (hier verkehrt die U 41). Am Bahnhof Markgrafenstraße zweigt die Strecke 83 über Westfalenpark nach Hacheney ab (U 49 von Bf. Hafen). Am Bahnhof Märkische Straße erfolgt der Abzweig der Strecke 82 nach Aplerbeck (U 47). Nach Nordwesten zweigt am Bahnhof Leopoldstraße die Strecke 81 über Huckarde nach Westerfild ab (ebenfalls U 47).

Die Strecke 90 verläuft von Grevel über Eving und die Innenstadt nach Hombruch (U 42). Am Bahnhof Stadtgarten liegt der Abzweig der Strecke 91 zum Veranstaltungsbereich Westfalenhallen bzw. Stadion (U 46 von Brunnenstraße). Zwischen Westfalenhallen und Westfalenpark existiert über den Remydamm (Strecke 84) ein Ringschluss (U 45 von Hbf bis Westfalenhallen).

Das ergänzende Straßenbahnnetz² (siehe Anlage 1) besteht aus der Stammstrecke III, d.h. der Ost-West-Strecke von Wickede über die Innenstadt nach Marten (Strecke 95¹, 403 Dorstfeld – Wickede) und dem Abzweig von Ostentor über den Borsigplatz zur Westfalenhütte (404 Marten – Westfalenhütte).

Hier wurden im Rahmen des sog. Beschleunigungsprogramms aus dem Betriebskonzept '91 Haltestellen fahrgastfreundlich ausgebaut. An Haltestellen ohne Bahnsteigen wurden Zeitinseln als dynamische Haltestellen im Straßenraum eingerichtet, hinzu

¹ Streckennummerierung nach Stadtbahnrichtlinie 2.0 – 1, Strecken- und Bahnhofsverzeichnis. Linienbezeichnung 2007 siehe unten.

² zukünftig, mit Inbetriebnahme des Tunnels III (2008), begrifflich Teil der Stadtbahn Dortmund mit Linienbezeichnung U43 / U44

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

kamen Vorrangschaltungen an allen Lichtsignalanlagen gegen die Behinderung durch den motorisierten Individualverkehr.

Das kommunale Schienennetz wird von allen Linien in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt befahren. Bei größeren Veranstaltungen erfolgt ein ergänzender Betrieb mit Einsatzfahrzeugen.

Die Betriebsaufnahmen an den beschriebenen Stadtbahnstrecken waren:

- 1. Ausbaustufe Strecke Grevel als Schnellstraßenbahnstrecke Mai 1976
- Hörde – Innenstadt in Verkehrsabschnitten zwischen Dezember 1982 und Dezember 1986
- Streckenabschnitt Hafen bis Huckarde Abzweig Januar 1992
- Strecke Stadtgarten bis Franz-Zimmer-Siedlung und 2. Ausbaustufe Grevel September 1992
- Beschleunigungsstrecke Aplerbeck September 1994
- Stadtgarten – Städtische Kliniken April 1995
- Huckarde - Westerfilde in Ausbauabschnitten zwischen Juni 1993 und Juli 1995
- Stadtgarten – Polizeipräsidium Juni 1996
- Westfalenhallen und Stadion Mai 1998
- Eving - Brechten in Ausbauabschnitten zwischen November 1999 und April 2004, Brambauer Januar 2002
- Städt. Kliniken – Hombruch Juni 2002
- Verknüpfungsbahnhof Barop Parkhaus März 2005

2.2 H-Bahnnetz in Betrieb

Die H-Bahn verfügt über ein Streckennetz von ca. 3 km mit fünf Haltestellen und verkehrt auf zwei Linien, die in das ÖPNV-Netz der Stadt Dortmund und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert sind.

Die Linie 1 mit einer Länge von ca. 2,8 km führt vom Ortsteil Dortmund-Eichlinghofen über die Haltestellen Campus Süd und Universität S zum Technologiezentrum / Technologiepark Dortmund.

Die Linie 2 ist ca. 1 km lang und verbindet die Universitätsstandorte Campus Süd und Campus Nord. In der Haltestelle Campus Süd kann zwischen den Linien direkt und ohne Wartezeit umgestiegen werden.

Die Linie 1 verkehrt im 10-min-Takt und die Linie 2 im 5-min-Takt. In der Spätverkehrszeit - bei Linie 2 auch in der Frühverkehrszeit - wird Rufbetrieb angeboten, d.h. der Fahrgast fordert die entsprechenden Linienfahrten über Ruftasten in den Haltestellen an.

In der Haltestelle Universität S ist über Treppenanlagen und Aufzüge eine direkte Verbindung zu den Bahnsteigen der hier in Tunnellage verlaufenden S-Bahn-Linie 1 Dortmund – Düsseldorf vorhanden.

Anbindungen an das Busnetz der DSW21 bestehen über die Haltestellen Eichlinghofen, Campus Nord, Universität S und Technologiezentrum.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

2.3 Maßnahmen im Bau und in Vorbereitung

Ost-West-Strecke – Tunnelstrecke Heinrichstr. –Geschwister-Scholl-Str./Lippestr.

Die Ost-West-Strecke 95 wird in der Innenstadt von östlich Haltestelle Lippestraße bis westlich Haltestelle Heinrichstraße nach Stadtbahnstandard für ein Mittelflurfahrzeug ausgebaut. Die geplante Bahnsteighöhe beträgt 35 cm über Schienenoberkante (SO).

Im östlichen Bereich gehören die oberirdische Haltestelle Lippestraße und der unterirdische Bahnhof Ostentor zu dem Stadtbahnabschnitt. Die Haltestelle Lippestraße ist seit Mitte 2002 fertig gestellt.

Mit dem östlichen Tunnelabschnitt wird ein nördlicher Abzweig zur vorhandenen Strecke Richtung Borsigplatz gebaut. Dieser Abzweig war im Betriebskonzept '91 noch nicht enthalten, wurde aber durch Ratsbeschluss auf der Grundlage verkehrstechnischer Untersuchungen zur ÖPNV-Erschließung des Borsigplatzviertels nachträglich eingeplant. Die zweigleisige unterirdische Ausfädelung beginnt unmittelbar östlich des Bahnhofs Reinoldikirche und schließt mit einer Rampe südlich der Haltestelle Geschwister-Scholl-Straße an den Bestand an.

Im mittleren Tunnelabschnitt der Ost-West-Strecke befinden sich die Kreuzungsbahnhöfe Reinoldikirche und Kampstraße. In diesen Bahnhöfen kreuzt die Ost-West-Strecke die Strecken 80 und 90, daher wurden die Bahnhöfe im Zuge früherer Tunnelmaßnahmen ganz oder teilweise hergestellt. Im Bahnhof Reinoldikirche verläuft die Ost-West-Strecke in der –1-Ebene. Der 1992 in Betrieb genommene Bahnhof wurde auf dieser Ebene noch teilweise für hochflurige Stadtbahnwagen ausgebaut. Für die neuen Fahrzeuge wird der Mittelbahnsteig der –1-Ebene auf 35 cm ü. SO abgesenkt. Im Bahnhof Kampstraße kreuzt die Ost-West-Strecke die Linie I in der –2-Ebene.

Der westliche Abschnitt verläuft durch die Tunnelbahnhöfe Westentor und Unionstraße und endet westlich der oberirdischen Haltestelle Heinrichstraße. Die Rampe liegt unmittelbar östlich der Haltestelle.

Die Inbetriebnahme des Innenstadtabschnitts ist für April 2008 geplant.

Ost-West-Strecke – Anpassung an den mittelflurigen Stadtbahnwagen Stufe 1

Die Ost-West-Strecke (Strecke 95) muss östlich der Haltestelle Lippestraße und westlich der Haltestelle Heinrichstraße im Hellweg für den neuen mittelflurigen Stadtbahnwagen angepasst werden. In der Stufe 1 der Ertüchtigung werden die vorhandenen Bahnsteige an die Abmessungen des neuen Fahrzeugs angepasst. Der bisher eingesetzte Fahrzeugtyp ist 2,30 m breit; das neue Fahrzeug wird eine Breite von 2,40 m und eine Fußbodenhöhe von ca. 40 cm über SO aufweisen.

Ost-West-Strecke – Barrierefreier Ausbau O-W-Strecke und Strecke Westfalenhütte Stufe 2

Mit der Zielsetzung, die gesetzlichen Anforderungen für den barrierefreien Zugang zu erfüllen, sind weitere Haltestellen im Zuge der Ost-West-Strecke sowie des oberirdischen Streckenabschnitts in Richtung Westfalenhütte barrierefrei zu gestalten. In einer zweiten Stufe der Ertüchtigung werden für einen Teil derjenigen Haltestellen, die wegen der räumlichen Verhältnisse nicht mit Bahnsteigen versehen werden können, Podeste in den Gehwegen geplant. Diese werden in Fahrtrichtung jeweils an der ersten Tür des Fahrzeugs errichtet und über Rampen erreichbar sein.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Ost-West-Strecke – Asseln - zweigleisiger Ausbau

Im östlichen Teil der Ost-West-Strecke wird der eingleisige Streckenabschnitt in Asseln zweigleisig bis Sommer 2008 neu hergestellt, zusammen mit einem vollständigen Straßenumbau.

Ost-West-Strecke – Ertüchtigung der Fahrstromversorgung (Marten – Wickede)

Ferner erfolgt die Aufrüstung der gesamten Fahrstromversorgung (Fahrleitungsanlage und Unterwerke) der Strecke für einen leistungsfähigen Stadtbahnbetrieb.

Baulose 1c/d, 9, 15 – Münsterstr./Leopoldstr./Märkische Str./Rombergpark - Aufzugsnachrüstung inkl. Brandschutz

Vor der Realisierung stehen die Aufzugsnachrüstungen inklusive Brandschutz in den Bahnhöfen Leopoldstraße und Münsterstraße (Strecke 80). Im Bahnhof Märkische Straße (Strecke 80) sind der Seitenbahnsteig in Fahrtrichtung Hörde bzw. Aplerbeck sowie der Mittelbahnsteig in Richtung Innenstadt jeweils mit Aufzügen nachzurüsten. Dazu kommen weitere punktuelle Nachrüstungen und Qualitätsverbesserungen, wie z.B. die Aufzugsnachrüstung der Haltestelle Rombergpark (Strecke 83).

Baulos L4 – Barrierefreier Ausbau Hst. Kirchderne, Flughafenstr., Droote

Barrierefreier Ausbau der Hst. Kirchderne, Flughafenstraße und Droote (Strecke 90) Hier soll noch geprüft werden, inwieweit anstelle der vom Rat beschlossenen Nachrüstungen mit Aufzügen, jeweils die vorhandenen Rampen ertüchtigt werden können.

Baulos 20 – Umbau und Erweiterung Bahnhof Hauptbahnhof

Im Zuge der Strecke 80 sollen am Stadtbahnbahnhof Hauptbahnhof die vorhandenen Seitenbahnsteige für eine verbesserte Bewältigung des Fahrgastaufkommens verbreitert werden. Mit der Neuplanung sind in Bahnsteigmitte jeweils zwei zusätzliche Aufgänge zur Verteilerebene vorgesehen, die in engem Zusammenhang mit dem nördlichen Fußgängertunnel zu sehen sind. Dieses Erschließungskonzept aus nördlicher Verknüpfung und zusätzlichen Aufgängen zur Verteilerebene ist auch bei einer Alternativplanung für die DB-Verkehrsstation grundlegende Voraussetzung. Zur Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit und Verkehrsabwicklung der Strecke 80 wird gemäß Ratsbeschluss die Verbreiterung der vorhandenen Bahnsteiganlagen unter Berücksichtigung einer späteren Herstellung eines 3. und 4. Gleises vorgesehen.

Baulos 53 – zweigleisiger Lückenschluss Hst. Huckarde Abzweig/Bushof

Auf der Strecke 81 wird im Zuge der Fertigstellung der NS IX der zweigleisige Lückenschluss Hst. Huckarde Abzweig/Bushof mit barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Abzweig zwecks Entflechtung des öffentlichen Personennahverkehrs vom motorisierten Individualverkehr geplant.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Baulos 75 – Ausfädelung in die Marsbruchstr im Zuge Ausbau B1 zur A 40

Östlich der Haltestelle Hauptfriedhof liegt die höhengleiche Kreuzung der Gleistrasse mit der B 1. Diese Kreuzung wird im weiteren Verlauf des 6-streifigen Ausbaus der B 1 zur Autobahn A 40 niveaufrei umgebaut, indem die Stadtbahn in einen Tunnel verlegt wird. Die Planungen berücksichtigen auch den Ersatz der Haltestelle Vahleweg.

Baulose 70, 72, 73 – Hst. Kohlgartenstr., Max-Eyth-Str., Stadtkrone Ost als Folgemaßnahme des B1-Tunnels

Auf der Strecke 82 Richtung Aplerbeck muss der Abschnitt von Haltestelle Kohlgartenstraße bis westlich der neu gebauten Haltestelle Hauptfriedhof im Zuge der Untertunnelung der B1 und der damit verbundenen Umgestaltung des Straßenraums umgebaut bzw. neu errichtet werden. Die laufenden Planungen sehen Mittelbahnsteige mit Rampenzugängen an den Kreuzungen vor. An den Haltestellen Kohlgartenstraße und Stadtkrone Ost bleiben die niveaufreien Zugänge über die Fußgängerbrücke bestehen. Die Treppenabgänge werden den neuen Haltestellenlagen angepasst, für die barrierefreie Erschließung sind Aufzüge eingeplant. An der Haltestelle Max-Eyth-Straße wird ein Mittelbahnsteig neu gebaut.

Baulos 71 – Hst. Vosskuhle/Lübkestr. mit Rückbau Westfalendamm (über Tunnel A40)

Barrierefreier Neubau der Haltestellen Vosskuhle und Lübkestr, nach Inbetriebnahme des Tunnels A40

2.4 Weitere Maßnahmen im Bestandsnetz

Baulos S4 – Rheinische Str. barrierefreier Ausbau ÖPNV mit städtebaulicher Integration

Eingebettet in die Maßnahmen des Stadtumbaus im Gebiet „Rheinische Straße“ erfolgt die Ausbildung der gleichnamigen Verkehrsachse als westliches Stadtentree Dortmunds durch eine städtebaulich integrierte Neuaufteilung des Verkehrsraumes. Dies bedeutet auch die Gewährleistung barrierefreier Zugänge zum schienengebundenen ÖPNV (Stadtbahn). Dazu wird angestrebt, die Haltestellen Ottostraße/Versorgungsamt und Ofenstraße mit Mittelbahnsteigen in Fahrbahnmitte herzustellen und mit Rampen zu versehen. Der barrierefreie Einstieg in bzw aus dem Mittelflurstadtbahnfahrzeug wird durch die Bahnsteighöhe von 35cm über SO gewährleistet.

Ost-West-Strecke – Barrierefreier Ausbau O-W-Strecke und Strecke Westfalenhütte Stufe 3 - Bahnsteigbau mit Querschnittsveränderungen

An einigen Haltestellen der Ost-West-Strecke kann ein barrierefreies 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 einen Fahrstreifen überqueren müssen. Ein großer Teil der betreffenden Haltestellen wurde im Beschleunigungsprogramm mit sog. Zeitinseln ausgerüstet. Um auch diese Haltestellen barrierefrei zu gestalten, können entweder die Gleise zum Fahrbahnrand verzogen und dort Bahnsteige oder Podeste gebaut oder Mittelbahnsteige angelegt werden. Beide Lösungen sind plane-

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

risch und finanziell aufwändig und bedürfen einer umfassenden Abstimmung auch langfristiger Ziele für die Gestaltung des Straßenzuges.

3. Vorgehensweise und Methodik

3.1 *Bearbeitung*

Von 2003 bis Ende 2006 erarbeitete eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der sachberührten Stadtämter (Stadtbahnbauamt und Planungsamt), der Dortmunder Stadtwerke (DSW21), der H-Bahn-Gesellschaft sowie zeitweise des VRR das Stadtbahnentwicklungskonzept.

Das Vorhaben wurde durch einen Gutachter (Intraplan Consult GmbH, München) methodisch begleitet. Dieser führte die umfangreichen Berechnungen durch und beriet die Arbeitsgruppe in Fragen der Bewertung. Die Ergebnisse sind in einem Endbericht³ zusammengefasst.

3.2 *Einordnung in die Stadt- und Verkehrsplanung*

Der Nahverkehrsplan Dortmund ist am 15. Mai 1997 beschlossen und mit dem Busnetz 2000 im Herbst 1998 fortgeschrieben worden.

Im Jahr 2004 wurden die integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzepte, der Masterplan Mobilität und der Flächennutzungsplan für die Stadt Dortmund vom Rat der Stadt beschlossen. In den Planwerken, die in einem Dialog mit der Bürgerschaft erörtert wurden, sind Vorschläge für die Ergänzung des Stadtbahnnetzes aufgenommen.

Die beschlossenen Planwerke bringen mit ihren Aussagen zur Flächennutzung und zur Stadt- und Verkehrsplanung die Ziele der Stadt für die weitere räumliche Entwicklung in den nächsten 15 bis 20 Jahren in unterschiedlicher rechtlicher Verbindlichkeit zum Ausdruck. Sie sind die Grundlage für die Weiterentwicklung des schienengebundenen ÖPNV in Dortmund.

Auf dieser Grundlage erfolgte die weitergehende, vertiefte und fachplanerische konkretisierte Untersuchung für die Fortschreibung des Stadtbahnkonzeptes.

3.3 *Methodik*

In einem ersten Schritt wurden die vielfältigen Ideen zu Erweiterungen des Stadtbahnnetzes und der H-Bahn zusammengestellt und nach grundlegenden Kriterien der Machbarkeit und Verkehrswirksamkeit erörtert. Projektvorschläge, die im Ansatz keinen ausreichenden Nutzen erwarten ließen, wurden ausgeschieden.

Bereits im Vorfeld wurde von DSW21 eine Zwei-System-Stadtbahn, die Eisenbahnstrecken mitbenutzt - wie sie im KARO-Gutachten⁴ für einige ausgewählte Relationen untersucht worden war, als Ausweitung der Geschäftstätigkeit auf einen regionalen Stadtbahnbetrieb verworfen (DS NR. 02778-02, behandelt im AUSW am 11.09.2002).

³ „Methodische Begleitung und Beratung des Arbeitskreises `Betriebskonzept Stadtbahn Dortmund´ Endbericht“, Intraplan, 2006

⁴ siehe "Konzept für einen attraktiven ÖPNV für die Region und das Oberzentrum Dortmund", Arbeitsgemeinschaft KARO, Aachen, Mai 2001 im Auftrag der Stadt Dortmund: Textband Seiten 139-152, KARO Konzept Stufe 4 und ebenda Seite 185 ff., Empfehlung des Gutachters, sowie Anlagenband Seite 176 ff. Grafiken und Modellrechnungen.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Die weiteren Überlegungen fußten nunmehr auf dem Gedanken der Weiterentwicklung des bestehenden Gleichstrom-Stadtbahnnetzes.

Im weiteren Vorgehen wurde das Stadtbahnentwicklungskonzept „vom Großen zum Kleinen“ entwickelt. Aus einer Vielzahl von Ausbaumaßnahmen sollten diejenigen Maßnahmen erkannt werden, die eine angemessene verkehrliche Bedeutung besitzen, förderfähig werden und bei denen die Kosten des späteren Betriebes getragen werden können.

Um nur die technisch realisierbaren Maßnahmen in die weitere Bearbeitung einzubeziehen, wurden die Strecken einer Vorplanung im Maßstab 1:1000 in Lage und Höhe unterzogen. Dies diente auch der anschließenden Kostenermittlung, die für alle Projekte vergleichbar durchgeführt wurde.

Die Untersuchungen basieren auf den Verkehrsmatrizen der städtischen Verkehrsplanung, die durch Zählergebnisse der DSW21, Verkehrsdaten des Regionalverband Ruhrgebiet (RVR), des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) sowie an Hand zusätzlicher Plausibilitätskontrollen geeicht wurden. Für den Ist-Zustand wurden die Daten des Jahres 2002 zugrunde gelegt, Prognosehorizont ist 2015.

Für das Jahr 2015 wurde ein sog. Ohne-Fall als Bezugsfall definiert. Er bildet eine absehbare Stadtentwicklung ohne die Projekte ab, die Gegenstand dieser Untersuchung wurden. Dieses Netz beinhaltet ebenfalls die Strecken Wellinghofen, Kirchlinde und Anbindung Borsigplatz über Weißenburger Straße. Die Verlängerungen Hacheneu und Stadtbahn nach Kirchlinde waren als Ziele des Betriebskonzeptes `91 bereits 2002 einer differenzierten Standardisierten Bewertung unterzogen worden. Daher wurden diese Maßnahmen zusammen mit der Anbindung des Borsigplatzes über die Weißenburger Str. hier nicht neu untersucht und bildeten somit zusammen mit dem Bestandsnetz den Bezugsfall der Berechnungen (Anlage 2).

Dieser Bezugsfall 2015 berücksichtigt demografische Veränderungen, Gewerbe-, Industrie und Siedlungsentwicklung, Wandel der Arbeitsplätze (Art und Umfang) sowie einen Infrastrukturausbau. Dazu gehören Verkehrsprojekte, von denen methodisch unterstellt wird, dass sie bis 2015 vollendet sein werden, einschließlich Maßnahmen der Eisenbahn (z.B. S4 Lütgendortmund – Herne; Taktverdichtung RB52 Dortmund – Lüdenscheid, neue und verlegte Haltepunkte der DB AG).

Die zu untersuchenden Maßnahmen wurden in drei Planfällen (Netzen) abgebildet. Dabei kam es darauf an, dass einerseits alle Varianten und möglichen Untervarianten berücksichtigt wurden, andererseits aber auch Konkurrenzierungen der Strecken untereinander vermieden wurden (z.B. eine Strecke nimmt der anderen die Fahrgäste weg). Das Busnetz wurde den jeweiligen Planfällen angepasst. Somit wurden die verkehrlichen Wirkungen bei der Bewertung mit betrachtet.

Durch den Vergleich des Bezugsfalls 2015 mit bestimmten Planfällen lassen sich Veränderungen, z.B. im Fahrgastaufkommen, eindeutig auf die Wirkung einer einzelnen zusätzlichen Maßnahme, und nicht auf allgemeine Trends zurückführen.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Förderung von ÖPNV-Vorhaben durch Bund und Land ist der Nachweis des gesamtwirtschaftlichen Nutzens. Dies erfordert bei Vorhaben mit Kosten von mehr als 25 Mio. Euro eine sogenannte „Standardisierte Bewertung“ der Verkehrswegeinvestition. Dieses bundeseinheitliche Nachweisverfahren zeigt auf, ob Vorhaben örtlich, technisch, verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvoll sind (Nutzen-Kosten-Rechnung) und macht unterschiedliche Maßnahmen miteinander vergleichbar. Zusätzlich ist eine betriebswirtschaftliche Folgekostenrechnung

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

vorgesehen, um die Aufgabenträger und Betreiber über finanzielle Auswirkungen der jeweiligen Vorhaben zu informieren. Standardisierte Bewertungsverfahren sind aufwändig und setzen zudem technisch und betrieblich weit entwickelte Projektkonzeptionen voraus. Dieser Aufwand war beim Planungsstand der Einzelvorhaben sowie im Rahmen der vorliegenden Aufgabenstellung nicht leistbar. Deshalb wurde es für die vorliegende Aufgabenstellung erforderlich, ein vereinfachtes Prüfverfahren mit vergleichbarer Aufgabenstellung zu entwickeln und anzuwenden.

Die Planfälle (Netze) wurden in ihrer Gesamtheit daher zunächst in Anlehnung an das standardisierte Verfahren einer vereinfachten gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen.

Durch die anteilige Zuordnung der in der Bewertung ermittelten Wirkungen wurden im Weiteren die Kennzahlen der Einzelmaßnahmen errechnet. Mit diesen Eingangsgrößen wurden im nächsten Schritt auch die Einzelmaßnahmen einer gestrafften gesamtwirtschaftlichen sowie überschlägigen betriebswirtschaftlichen Berechnung unterzogen.

Diese Berechnungen gaben sowohl Aufschluss über die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Maßnahme, als auch Hinweise auf Optimierungsmöglichkeiten, um z.B. durch Senkung der Ausbaustandards zu günstigeren Ergebnissen zu kommen und die Förderfähigkeit zu erreichen.

Das gewählte Verfahren ermöglichte eine einheitliche Beurteilung der vielfältigen Vorschläge zu neuen Netzergänzungen des schienengebundenen Nahverkehrs in Dortmund (Stadtbahn / Straßenbahn) unter Einbeziehung der H-Bahn.

3.4 Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP NRW)

Auf der Grundlage des 2. Modernisierungsgesetzes vom 9. Mai 2000 hat das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium (MBV NRW) eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung erarbeitet und am 11.05.2006 das Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Landtagsausschuss hergestellt.

An die Stelle der früheren sektoralen Pläne für einzelne Verkehrsträger (z. B. ÖPNV-Bedarfsplan NRW) tritt fortan ein verkehrsträgerübergreifender Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan der einen Bedarfsplan Schiene 2006 beinhaltet.

Die Stadt Dortmund hat dazu bereits im Jahre 2003 verschiedene Maßnahmen, die in modifizierter Form auch Gegenstand der Untersuchung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes waren, zur Aufnahme in den Infrastrukturbedarfsplan an das zuständige Ministerium gemeldet.

Das eigens für die IGVP NRW neu erstellte Bewertungssystem ist jedoch nicht mit dem in Dortmund gewählten Bewertungsverfahren auf Basis der „standardisierten Bewertung“ vergleichbar. Es enthält zwar auch Nutzen-Kosten-Betrachtungen sowie nutzwertanalytische Bewertungsansätze, jedoch sind die Bewertungsmaßstäbe und Gewichtungen sehr verschieden. Zudem ist die Untersuchungstiefe der IGVP NRW deutlich geringer. Daher lagen zum Ende der beiden etwa zeitgleich verlaufenden Untersuchungen des Landes (IGVP) und der Stadt Dortmund (Intraplan) zum Teil unterschiedliche Projektbewertungen ähnlicher Vorhaben vor.

Die Stadt Dortmund hat daher im Beteiligungsverfahren zur Aufstellung des „Bedarfsplanes Schiene 2006“ bewirkt, dass die für Dortmund aufgrund der IGVP-Ergebnisse dort vorgesehenen Vorhaben grundsätzlich gegen qualifizierte andere Vorhaben ausgetauscht werden können.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

3.5 Bewertung der Projektvorschläge und früher untersuchte Maßnahmen

Durch INTRAPLAN neu untersuchte Projektvorschläge

Insgesamt wurden 21 Möglichkeiten plus Varianten von Streckenverlängerungen der Stadtbahn und H-Bahn, neuen Trassen, Erschließung ehemaliger Industrieflächen und sich entwickelnden Siedlungsgebieten, etc. auf ihre Auswirkungen überprüft. Hauptziel war die Abschätzung des zu erwartenden verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Nutzens sowie der betriebswirtschaftlichen Kosten für die untersuchten Maßnahmen (siehe Kap. 4.1 bis 4.20.) Die dort beschriebenen Maßnahmen sind eine vollständige Zusammenstellung aller in den drei Planfällen untersuchten Projekte (siehe Anlage 3 „Untersuchte Projektvorschläge“). Dazu zählen auch drei zusätzliche DB-Halte sowie das System H-Bahn.

Für die weitere Verfolgung sind mehrere Bewertungsfaktoren einer Maßnahme maßgeblich. So muss ein hohes Fahrgastpotential zu erwarten sein sowie eine gute Verkehrswirksamkeit erzielt werden. Dies wird u.a. ausgedrückt durch das Mehrverkehrsaufkommen und durchschnittliche Querschnittsbelastungen im untersuchten Streckenabschnitt.

Letztlich muss ein volkswirtschaftlicher Nutzen erzielt werden, der die Kosten übersteigt und sich in einem positiven Nutzen-Kosten-Quotienten (NKQ) ausdrückt. Dieser muss, damit die Maßnahme in ein Förderprogramm des Landes aufgenommen werden kann, über dem Wert von '1' liegen, d.h. der Nutzen die Kosten übersteigen.

Das hier angewandte überschlägliche Verfahren zeigt, u.a. aufgrund der Gesamtnetzbewertungen, Größenordnungen auf. Bei der Standardisierten Bewertung der Einzelmaßnahmen können bessere oder schlechtere Werte erreicht werden.

Stadtbahnmaßnahmen wurden ausgeschieden, wenn ein Missverhältnis zwischen dem erzielbaren Fahrgastaufkommen und den Baukosten auftritt. Deshalb sind in einzelnen Fällen Untervarianten mit niedrigeren Infrastrukturinvestitionen entwickelt und bewertet worden. In denjenigen Fällen, in denen Maßnahmen wegen zu geringen Fahrgastaufkommens ausscheiden, ist der erwartete Fahrgastgewinn auf einer Stadtbahnstrecke gegenüber dem flächenhaft erschließenden Busliniennetz zu gering.

Früher untersuchte Maßnahmen

Neben der eigens im Rahmen dieser Untersuchung überprüften Maßnahmen wurden nachstehend weitere, in früheren Untersuchungen bereits überprüfte Maßnahmen dargestellt (siehe Kap. 4.21 – 4.24). Die entsprechenden Ergebnisse sind weiterhin gültig und wurden übernommen. Die Bewertungen dieser Maßnahmen erfolgten nach gleichen Maßstäben wie die durch Intraplan aktuell untersuchten Projektvorschläge.

Maßnahmenauswahl

Die Mehrzahl der untersuchten Projektvorschläge und Varianten erfüllten nach der Bewertung unter heutigen Randbedingungen nicht die erforderlichen Kriterien eines hinreichenden verkehrlichen oder volkswirtschaftlichen Nutzens. Zwei Maßnahmen bedürfen einer weiteren Qualifizierung.

Bei einigen Projektvorschlägen, die derzeit die erforderlichen Kriterien nicht erfüllen, ist eine städtebauliche Entwicklung noch nicht genau abzusehen. Diese insgesamt sechs Projektvorschläge werden daher als strategische Maßnahmen weiterhin be-

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

rücksichtigt. Bei anderen Projektvorschlägen haben sich die städtebaulichen oder betrieblichen Randbedingungen zwischenzeitlich verändert, sie wurden deshalb nicht mehr berücksichtigt.

4. Untersuchte Projektvorschläge, Maßnahmen und Ergebnisse

Eine Übersicht der Projektvorschläge und Maßnahmen (Definition gem. Kap. 2) ist in Anlage 3 dargestellt.

4.1 *Verlängerung der U42 von Grevel nach Lanstrop*

Variante 1: Zweigleisige Weiterführung ab bestehender Endstelle Grevel, kurze Untertunnelung (105 m) des Greveler Ortskerns und weiter oberirdischer Verlauf längs der Straße Rote Fuhr und über das Feld nach Lanstrop in die Büttnerstraße mit eingleisiger Endstelle in Lanstrop nördlich der Färberstraße auf Höhe des Sportplatzes. Bedienung ganztägig im 10-Minuten-Takt.

Variante 2: Überwiegend eingleisige oberirdische Trassenführung durch Grevel, ansonsten Trassenverlauf wie Variante 1. Jedoch Leistungsreduzierung auf 20-Minuten-Takt von Grevel nach Lanstrop.

Variante 3: Überwiegend eingleisige straßenbündige Verlängerung der U42 von Grevel längs der Straße Am Brandhof und somit nördliche Führung um den Ortskern von Grevel entlang der Straße Rote Fuhr und weiter wie in Variante 1 und 2. In Lanstrop zweigleisige Endstelle mittig im Ort, ebenfalls nördlich der Färberstraße auf Höhe des Sportplatzes. 20-Minuten-Takt von Grevel bis Lanstrop wie in Variante 2.

Die Varianten 1 und 2 weisen einen zu geringen Nutzen-Kosten-Quotienten⁵ (NKQ) auf (0,1; 0,79). Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich bei Var. 1 auf ca. 861 T€/Jahr und bei Var. 2 auf ca. 318 T€/Jahr belaufen. Lediglich die Variante 3 weist einen Nutzenüberschuss mit einem NKQ von 1,13 auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 174 T€/Jahr⁶ belaufen. Der Projektvorschlag ist jedoch derzeit mit den aktuellen städtebaulichen Planungszielen der Stadt Dortmund („Dorfentwicklungsplan Grevel“) nicht vereinbar und wird daher nicht weiterverfolgt.

4.2 *Stadtbahnverlängerung nach Wickede, Dollersweg*

Variante 1: Straßenbündige zweigleisige Führung in der Fahrbahn mit zwei Haltestellen im Dollersweg.

Variante 2: Eingleisige Strecke auf besonderem Bahnkörper mit reduzierter Streckenlänge und nur noch einer weiteren Haltestelle auf Höhe der Gleichheitsstraße.

Beide Varianten weisen einen negativen NKQ auf, d.h. ein Nutzenüberschuss liegt nicht vor. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 463 (Var. 1) bzw. 229 T€/Jahr (Var. 2) belaufen. Der Projektvorschlag wird nicht weiterverfolgt.

⁵ Es handelt sich hier um eine Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Quotienten in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung.

⁶ Saldo aus Kapitaldienst der Investitionsanteile unter Berücksichtigung der Förderung für Fahrzeuge und Infrastruktur, Betriebskosten und Mehreinnahmen.

4.3 Stadtbahnanbindung des Dortmunder Flughafens

Neue Linie vom Hauptbahnhof über Kampstraße, Märkische Straße entlang der B1. Östlich der Haltestelle Hauptfriedhof unterirdische eingleisige Ausfädelung aus der Stammstrecke der U47. Verlauf der zweigleisigen oberirdischen Strecke nördlich der heutigen B1 und im Weiteren entlang der Emschertalstraße bzw. Wickeder Chaussee bis westlich des Flughafenterminals. Ab etwa Höhe Holzwickede Gewerbegebiet (östlich der Einfahrt zu den Flughafenparkplätzen am alten Terminalgebäude) zweigleisige unterirdische Führung mit einem unterirdischen Bahnhof am Terminal. Weiterer Verlauf in einem eingleisigen Tunnel mit einer Kurve zum Bahnhof Holzwickede, an dem die Trasse wieder an die Oberfläche kommt und in einem Sackbahnhof endet. Insgesamt 6 Haltepunkte: 5 oberirdische Haltestellen einschl. der Endstelle Holzwickede sowie der unterirdische Bahnhof Flughafen. Bedienung mit einem ganztägigen 20-Minuten-Takt.

Die Untersuchung wurde im Einvernehmen mit der Gemeinde Holzwickede durchgeführt.

Gutachtlich wurde diese Variante mit einem weiterführenden Tunnel bis Holzwickede Bahnhof untersucht. Bis zu einer Realisierung der Maßnahme müssen die weiteren Wirkungen und Entwicklungen des Flughafengebietes, die zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzbar sind, abgewartet werden. Daher wird eine Sicherung der Trasse auf Dortmunder Stadtgebiet bis zum Terminal verfolgt. Weiteres bedarf der Abstimmung mit der Gemeinde Holzwickede.

Der Projektvorschlag weist derzeit einen negativen NKQ auf (s. Kap. 3.5 dritter Absatz), d.h. ein Nutzenüberschuss liegt nicht vor. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 3.151 T€/Jahr belaufen. Wegen seiner strategischen Bedeutung stellt dieser Projektvorschlag jedoch weiterhin eine mögliche Zukunftsoption dar.

Die Trasse bleibt planerisch gesichert, d. h. sie muss von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden (**Trassensicherung**).

4.4 H-Bahn-Shuttle Bf. Holzwickede – Flughafen Dortmund

H-Bahn-Trasse vom Bahnhof Holzwickede zunächst in westlicher Richtung parallel zur Bahn, dann in Richtung Norden parallel eines Wirtschaftsweges mit Überquerung der B1 und weiter parallel in östlicher Richtung zur Wickeder Chaussee bis zum Terminal in einem ganztägigen 7-Minuten-Takt.

Die Untersuchung wurde im Einvernehmen mit der Gemeinde Holzwickede durchgeführt.

Der Projektvorschlag weist einen zu geringen NKQ (0,36) auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 80 T€/Jahr belaufen. Er wird nicht weiterverfolgt.

4.5 Verlängerung der U47 in Aplerbeck

Straßenbündige Verlängerung der U47 durch die Köln-Berliner- und Wittbräucker Straße von der derzeitigen Endstelle Aplerbeck U bis Aplerbeck Bahnhof mit einer Haltestelle südlich der Eisenbahnbrücke und dortiger Umsteigemöglichkeit zum Bus bzw. zur DB.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Der Projektvorschlag weist einen zu geringen NKQ (0,1) auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 205 T€/Jahr belaufen. Er wird nicht weiterverfolgt.

4.6 Stadtbahnverbindung Innenstadt – Neu-Schüren

Neue Linie U48 von der Innenstadt kommend. Ausfädelung in Richtung Süden aus der Ost-West-Strecke im Bereich Alte Straße/Liboristraße zwischen den Haltestellen Am Zehnthof und Juchostraße und Verschwenkung auf die heute nicht mehr genutzte Trasse der Dortmunder Eisenbahn. Nutzung der Trasse durch Körne und die Gartenstadt bis östlich der B236. Östlich der Brücke über die Gevelsbergstraße südöstliche Verschwenkung und weiterer Verlauf straßenbündig durch die Markscheiderstraße mit zwei Haltestellen in der Markscheiderstraße. Insgesamt 8 Haltestellen inkl. Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie U47 an der Haltestelle Lübkestraße im Kreuzungsbe- reich der B1 und Bedienung im ganztägigen 10-Minuten-Takt.

Der Projektvorschlag weist einen zu geringen NKQ (0,39) auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 629 T€/Jahr belau- fen. Er wird nicht weiterverfolgt.

4.7 Verlängerung der U41 von Do-Hörde nach Benninghofen Overgünne bzw. Berghofen

Variante 1: Verlängerung der U41 aus der Abstellanlage Clarenberg, Unterquerung der Straße An der Goymark und Überquerung des Marksachtals. Weitere Führung auf besonderem Bahnkörper in der Albingerstraße mit Endstelle südlich der Straße Overgünne sowie Bau einer weiteren Oberflächenhaltestelle zwischen den Einmün- dungen der Bojerstraße, die als "Ringstraße" das Wohngebiet erschließt. Bedienung im ganztägigen 10-Minuten-Takt. Für den Entfall zweier Abstellgleise der Stadtbahn- wagen sollten Alternativen gefunden werden; dies findet jedoch an dieser Stelle zu- nächst keine Berücksichtigung.

Variante 2: Trassenführung aus der Abstellanlage Clarenberg bis Berghofen: Zu- nächst Verlauf wie Variante 1, dann jedoch Verschwenken der Trasse von der Albin- ger Straße auf die Overgünne, bis auf wenige, topografisch bedingte Teilabschnitte unterirdischer Verlauf durch Benninghofen nach Berghofen. Insgesamt drei unterirdi- sche Haltestellen: Benninghofen, Haselhoffstrasse und Berghofen, diese auf der Berghofer Straße vor dem Einkaufszentrum. Angebot im ganztägigen 10-Minuten- Takt.

Variante 3: Sensitivitätsuntersuchung der Variante 2, jedoch wechselweise straßen- bündig oder auf besonderem Bahnkörper durch Benninghofen nach Berghofen. Le- diglich Untertunnelung des letzten Teilstückes in Berghofen ab etwa der Einmündung des Kleiberweges mit unterirdischer Endstelle im Bereich der Kirche "St. Josef" an der Busenbergstraße. Insgesamt 4 Haltestellen, drei oberirdische (Albinger Straße, Benninghofen, Haselhoffstrasse) sowie die unterirdische Endstelle in Berghofen. Angebot im ganztägigen 10-Minuten-Takt.

Die Varianten 2 und 3 weisen einen negativen oder zu geringen (0,36) NKQ auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 2.114 T€/Jahr (Var. 2) bzw. 1.242 T€/Jahr (Var. 3) belaufen. Diese beiden Varianten werden nicht mehr weiterverfolgt.

Bei Variante 1 wurde der volkswirtschaftliche Nutzen (NKQ) mit 1,3 abgeschätzt, d.h. der monetarisierte gesamtwirtschaftliche Nutzen übersteigt die Kosten um 30%.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Durch die Netzerweiterung nach Benninghofen würde das Stadtbahnnetz sinnvoll ausgeweitet und ein weiterer südlicher Vorort durch die Stadtbahn attraktiv mit der Innenstadt verbunden.

Der vorliegende Projektvorschlag Variante 1 bedarf unter besonderer Einbeziehung der Verlegung der unterirdischen Abstellanlage Clarenberg **weiterer Qualifizierung**.

4.8 Stadtbahn Phoenix – Berghofen

Variante 1: Führung aus der Stammstrecke der U49 durch Veränderung der Führung der U45 (Tunnel I) zwischen den Haltestellen Westfalenpark U und Rombergpark U, Überquerung der stadteinwärts führenden Fahrbahn der B54 und Verlauf auf besonderen Bahnkörper mit drei oberirdischen Haltestellen auf dem Gelände von Phoenix West bis zum Bahnhof Hörde. Kurze (150 m) Eingleisigkeit westlich der Haltestelle Hörde Bahnhof, ansonsten zweigleisige Trasse. Weiter paralleler Verlauf zur DB-Trasse mit einer Haltestelle Gotenstraße bis kurz vor die B236 alt (Berghofer Straße). Verschwenken nach Süden, Verlauf parallel zur Berghofer Straße mit einer Haltestelle Kleiberweg. Untertunnelung etwa ab Kleiberweg mit unterirdischer Endstelle in Berghofen auf Höhe der Kirche "St. Josef". Ganztägiger 10-Minuten-Takt.

Variante 2: Ausfädelung aus der Stammstrecke der U46 aus Tunnel II und Verlauf über Remydamm und mit Sonderbauwerk in die Stammstrecke der U49. Weiterer Verlauf wie Variante 1, jedoch Verschwenken der Bahn weiter westlich auf Höhe des Friedhofes und zusätzliche Erschließung von Benninghofen mit 2 Haltestellen. Der Bereich ab Haltestelle Am Lohbach bis Berghofen ist nur komplett untertunnelt möglich.

Beide Varianten weisen derzeit einen zu geringen NKQ (0,67; 0,2) auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 72 T€/Jahr (Var. 1) bzw. 1.353 T€/Jahr (Var. 2) belaufen. Wegen der strategischen Bedeutung der Entwicklungsfläche Phoenix-West wird die Zukunftsoption für einen Streckenabschnitt bis zum Bahnhof Hörde als **Trassensicherung** vorgehalten.

4.9 Erschließung Phoenix durch neuen DB-Halt

Zusätzlicher Haltepunkt an der bestehenden DB-Strecke zwischen Westfalenhalle und Hörde am nord-östlichen Rand des geplanten Technologiegebietes Phoenix-West mit zwei Außenbahnsteigen und Zugängen über Rampen und Treppen an beiden Enden. Östlich des Haltepunktes Anschluss an die bestehende Unterquerung der Bahnstrecke. Bedienung mit den Linien RB53 (Dortmund - Schwerte - Iserlohn) und RB59 (Dortmund - Unna - Soest) im ganztägigen angenäherten 15-Minuten-Takt. Feinerschließung des Phoenix-Geländes mit Buslinien.

Der Projektvorschlag konnte nicht bewertet werden, da nicht alle Investitionsgrößen zur Verfügung standen. Die DB-Netz AG empfiehlt den Bau dieses zusätzlichen Haltepunktes aus betrieblichen Gründen nicht. Es handelt sich nicht um eine Maßnahme der Stadt Dortmund.

4.10 Verlängerung der U46 nach Löttringhausen

Variante 1: Verlängerung der U46 ab Stadtbahn-Bahnhof Westfalenhallen über die Ardeystraße mit 2 Haltestellen bis Brünninghausen, Unterquerung der Straße Am Rombergpark mit unterirdischer Haltestelle Brünninghausen und weiter zweigleisig als Neubau über die vorhandene DB-Trasse bis Löttringhausen. Endstelle an der

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Hellerstraße und somit insgesamt 7 Haltestellen im Bereich der vorhandenen Schienenstrecke. Bedienung im 10-Minuten-Takt, ergänzend zum Zugverkehr der RB52 im 30-Minuten-Takt. Eisenbahn und Stadtbahn benutzen die selbe Infrastruktur im Mischbetrieb.

Variante 2: Verkürzte Strecke nur bis Weiße Taube mit eingleisiger Führung parallel zur DB-Trasse ab Haltestelle Brünninghausen, ebenfalls 10-Minuten-Takt im Parallelbetrieb zur RB52.

Variante 1 weist aufgrund der Angebotsüberlagerung RB und Stadtbahn einen negativen NKQ auf. Zu Variante 2 liegen keine Bewertungsergebnisse vor. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich bei Variante 1 auf ca. 3.378 T€/Jahr belaufen. Diese beiden Projektvorschläge werden nicht weiterverfolgt. Bei einer Angebotsverschlechterung der Regionalbahn muss neu untersucht werden. Eine Trassensicherung ist durch die RB-Strecke gegeben.

4.11 Verknüpfungsbahnhof S-Bahn/Stadtbahn Saarlandstraße

Zusätzlicher Haltepunkt auf der Linie S4 nördlich der Sonnenstraße zwischen Hohe Straße und Chemnitzer Straße. Zwei 150 m lange Außenbahnsteige mit Zugangsrampen und Treppen zu den Straßen, und als Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahn und Bushaltestelle Saarlandstraße mit einem durchschnittlichen Fußweg von ca. 250 m. Anschluss der Zuwegung an den im Zuge der Hohen Straße vorhandenen Fußgängerdurchlass unter der S-Bahnstrecke. Bedienung durch die S4 im ganztägigen 20-Minuten-Takt.

Der Projektvorschlag weist einen negativen NKQ auf. Er wird nicht weiterverfolgt. Es handelt sich nicht um eine Maßnahme der Stadt Dortmund.

4.12 Verlängerung der H-Bahn von Dortmund-Universität bis Barop Parkhaus

H-Bahn-Trasse von Dortmund-Universität in einem Bogen mit einer neuen Haltestelle Ortsmühle bis zur S-Bahn und ab Kreuzung mit der Straße An der Palmweide paralleler Verlauf zur S-Bahn bis Barop Parkhaus in einem ganztägigen 10-Minuten-Takt.

Der Projektvorschlag weist einen negativen NKQ auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 615 T€/Jahr belaufen. Er wird nicht weiterverfolgt.

4.13 Verlängerung der H-Bahn von Dortmund-Universität bis Märkische Straße

Variante 1: Verlauf über Schönau zur Schnettkerbrücke. Nach Parallelverlauf entlang der B1 Abschnenken nach Süden entlang der DB-Gleise, weiter in die Rosemeyerstraße und Verknüpfung mit der Stadtbahn an der Haltestelle Theodor-Fliedner-Heim. Weiter mit einer Haltestelle Westfalenhallen/Eingang West zur B1, entlang der Büromeile zum Westfalenpark und bis zur Märkischen Straße. Ganztägiger 10-Minuten-Takt.

Variante 2: Abzweig südlich der Haltestelle Dortmund-Universität und Campus Nord in östlicher Richtung durch Groß-Barop und Schönau mit Verknüpfung zur Stadtbahn An der Palmweide. Nach Überquerung der Emscher verläuft die Trasse südlich des Stadions entlang der Eisenbahnstrecke mit Verknüpfung zum DB-Halt Westfalenhalle. Schwenk nach Norden parallel zur B54 und Verknüpfung mit der Stadtbahn an der

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Haltestelle Westfalenhallen. Ohne Halt weiter parallel zur B1 bis zur Märkischen Straße. Ganztägiger 10-Minuten-Takt, der im Bereich Universität – An der Palmweide auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet wird.

Beide Varianten weisen einen negativen NKQ auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 1.693 T€/Jahr (Var. 1) bzw. 1.617 T€/Jahr (Var. 2) belaufen. Der Projektvorschlag wird nicht weiterverfolgt.

4.14 Verlängerung der H-Bahn von Dortmund-Universität bis An der Palmweide

Sensitivitätsuntersuchung aus Variante 2 bis Märkische Straße: Teilstück bis zur Haltestelle An der Palmweide als Verknüpfung mit der Stadtbahn. Bedienung ganztägig im 5-Minuten-Takt.

Der Projektvorschlag weist einen negativen NKQ auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 533 T€/Jahr belaufen. Er wird nicht weiterverfolgt.

4.15 Verlängerung der H-Bahn vom Technologiezentrum bis Weißes Feld

Variante 1: Westliche Verlängerung der Trasse von der heutigen H-Bahn-Endstelle Technologiepark, Querung der Straßen Hauert, In der Oeverscheidt sowie Sebrathweg und Verlauf längs des Tidbaldweges. Zwei Haltestellen: Hauert und die Endstelle Sebrathweg mittig im Tidbaldweg. Bedienung im ganztägigen 10-Minuten-Takt.

Variante 2: Variante wie oben, jedoch ohne die Haltestelle Hauert und mit verminderter Streckenlänge im Tidbaldweg (Weißes Feld).

Beide Varianten weisen einen negativen NKQ auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 122 T€/Jahr (Var. 1) bzw. 67 T€/Jahr (Var. 2) belaufen. Der Projektvorschlag wird nicht weiterverfolgt.

4.16 Stadtbahn U43 nach Oberdorstfeld

Variante 1: Stadtbahnführung von Dorstfeld zum Technologiezentrum, zunächst straßenbündige Führung entlang der Wittener Straße, Abtauchen auf Höhe der Zollvereinstraße und Verschwenken nach Süden, Unterquerung der B1, Auftauchen in der Josef-von-Fraunhofer-Straße im Technologiepark und oberirdisch ausgebildete Endhaltestelle. Ebenfalls ganztägiger 10-Minuten-Takt.

Variante 2: Südliche Ausfädelung aus der Ost-West-Strecke im Bereich Wittener Straße / Dorstfelder Hellweg (Wilhelmplatz) und Verlauf durch die Wittener Straße mit Endstelle in der Wittener Straße vor Einmündung in die Planetenfeldstraße. Insgesamt 5 Haltestellen in der Wittener Straße zuzüglich Umbau der Haltestelle Wittener Straße. Bedienung im 10-Minuten-Takt.

Beide Varianten weisen einen negativen oder zu geringen (0,50) NKQ auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 1.660 T€/Jahr (Var. 1) bzw. 34 T€/Jahr (Var. 2) belaufen. Der Projektvorschlag wird nicht weiterverfolgt.

4.17 Verlängerung der H-Bahn vom Technologiezentrum bis Dorstfeld, Wittener Straße

Verlängerung der H-Bahn von der heutigen Endstelle Technologiezentrum in westliche Richtung bis zum Hauert, Verschwenken nach Norden, Überquerung der B 1 und weiterer Verlauf in der Wittener Straße bis zur Stadtbahnhaltestelle Wittener Straße mit Anbindung der S-Bahn-Haltestelle Dortmund-Dorstfeld. 5 Haltestellen zuzüglich Verknüpfung an der Wittener Straße. 5-Minuten-Takt im Abschnitt Universität Wittener Straße.

Der Projektvorschlag weist einen zu geringen NKQ (0,36) auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. -54 T€/Jahr belaufen, d.h. es handelt sich um Einsparungen. Er wird nicht weiterverfolgt.

4.18 Verbindungskurve Reinoldikirche – Hauptbahnhof

Zweigleisige unterirdische Verbindungskurve, ausgehend vom Bahnhof Reinoldikirche von Norden in die östlichen Stammgleise des Hauptbahnhofs, ohne weitere Haltestellen und durch Bedienung der Linie U46 im ganztägigen 10-Minuten-Takt.

Der Projektvorschlag weist einen zu geringen NKQ (0,3) auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 817 T€/Jahr belaufen. Er wird nicht weiterverfolgt.

4.19 Neuer S-Bahn-Halt Brüggmannplatz

Bau eines zusätzlichen S-Bahnhofes in Höhenlage der bestehenden DB-Trasse zwischen Born- und Brüggmannstraße.

Anschluss der Fahrstrecke östlich an die Gleise 6 und 7 des Dortmunder Hauptbahnhofs und Bau eines rd. 610 m langen Brückenbauwerkes für die zweigleisige Fahrstrecke und den Bahnhof. Verknüpfung des Bahnhofes mit der Stadtbahnhaltestelle Brüggmannplatz über Treppen und Aufzug und mit der östlich gelegenen Straßenbahnhaltestelle Geschwister-Scholl-Straße über eine Treppe.

Verlängerung der Linien S1 und S2 über Hauptbahnhof hinaus mit Fahrbetrieb im 7/13-Minuten-Takt, 2 Linien alle 20 Minuten, die Züge wenden am Mittelbahnsteig des neuen Bahnhofes, der mit 210 m Länge den Anforderungen für die Linie S1 entspricht.

Der Projektvorschlag konnte nicht ausreichend bewertet werden, da nicht alle Investitionsgrößen zur Verfügung standen. Es handelt sich nicht um eine Maßnahme der Stadt Dortmund.

4.20 Verlängerung der U44 über die Westfalenhütte nach Kirchderne

Verlängerung der U44 ab Haltestelle Westfalenhütte über das Gelände der ThyssenKruppStahl AG (TKS-AG) parallel zur Springorumstraße bis zur Rüschebrinkstraße. Zwei Haltestellen auf dem ehemaligen Industriegelände, weiterer Verlauf auf besonderem Bahnkörper entlang der Rüschebrinkstraße bis Kirchderne Bahnhof. Verknüpfungshaltestelle mit DB am Kirchderner Bahnhof sowie 2 Haltestellen in der Rüschebrinkstraße. Endstelle als Verknüpfung mit der U42 in Kirchderne U. Ganztägige Bedienung im 10-Minuten-Takt.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Der Projektvorschlag weist derzeit einen negativen NKQ auf. Die grob abgeschätzten jährlichen Mehrkosten für den Betreiber würden sich auf ca. 3.244 T€/Jahr belaufen. Wegen der strategischen Bedeutung der Entwicklungsfläche Westfalenhütte stellt ein alternativer Projektvorschlag mit verkürzter Strecke bis Kirchderne Bf. eine Option dar. Zusätzlich stellt eine Endstelle als Verknüpfung mit der Buslinie 427 an der Springorumstraße eine mögliche Zukunftsoption dar. Eine **Trassensicherung** im Flächennutzungsplan bleibt weiterhin erhalten.

4.21 U49 Verlängerung Hacheney

Für die Strecke 83 wurde im Zuge der Umsetzung des Betriebskonzeptes `91 über die heutige Endstelle Hacheney hinaus die Verlängerung nach Wellinghofen geplant. Die Trasse verläuft südlich um die vorhandene Bebauung der Glückaufsegenstraße, unterquert die B54 und verläuft durch das Gelände der ehemaligen Zeche Crone in Richtung Kreuzung Preinstraße/Zillestraße. Von dort führt die Trasse im Tunnel längs der Preinstraße bis unter den alten Ortskern um dann östlich der Preinstraße wieder aufzutauchen. Für die Stadtbahnmaßnahme 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.

Diese Maßnahme ist 2002 in einer Standardisierten Bewertung positiv bewertet worden und als Bestandteil des Bezugnetzes 2015 definiert (siehe Kap. 3.3). Der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator von 1,34 bedeutet, dass der monetarisierte Nutzen die Kosten um 34% übersteigt.

Mit Blick auf die Einsparung erheblicher Busleistungen bei gleichzeitiger Gewinnung neuer Fahrgäste sind Folgekosten ermittelt worden: Diese betragen gemäß der Anleitung zur Standardisierten Bewertung/Folgekostenrechnung nach gegenwärtiger Bewertung 181 T€/Jahr.

Die Maßnahme bedarf allerdings **weiterer Qualifizierung** (u. a. Streckenführung bis Preinstraße mit Städtebau Zeche Crone) und daraus abgeleiteter Bewertung.

4.22 U47 Huckarde - Kirchlinde

Aus der Strecke 81 sind in Huckarde neben der Beseitigung der betrieblichen Eingleichigkeit ein Abzweig und eine neue Strecke nach Kirchlinde geplant. Die Ausfädelung liegt unmittelbar nördlich der Haltestelle Huckarde Abzweig, die aus der östlichen Seitenlage der Straße Hülshof in die westliche Seitenlage verlegt und barrierefrei hergestellt wird. Die geplante Trasse verläuft nach der Ausfädelung auf der ehemaligen 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 sechs oberirdische Haltestellen und der Umbau der Haltestelle Huckarde Abzweig geplant. Die weiteren Haltestellen sind an der Varziner Straße, Aspeystraße, Jungferntalstraße, Bothestraße, dem Krankenhaus Kirchlinde und dem Schulzentrum an der Bockenfelder Straße vorgesehen.

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Diese Maßnahme wurde nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung untersucht. Der Nutzen-Kosten-Indikator wurde mit 1,2 ermittelt, d.h. der monetarisierte gesamtwirtschaftliche Nutzen übersteigt die Kosten um 20%.

Die prognostizierten Folgekosten von ca. 3.658T€/Jahr führen zu einer Zurückstellung dieser Maßnahme. Ursächlich für die hohen Folgekosten sind u.a. geringe Einsparpotentiale im Busnetz, da durch die Stadtbahn infolge der Struktur des Netzes keine nennenswerte Reduzierung von Relationen realisiert werden kann.

Aufgrund des guten Verkehrswertes ist eine **Trassensicherung** vorzunehmen.

4.23 Kreuzungsmaßnahme DB-Güterzugstrecke / Obernette

Bei der Strecke 81 nach Westerfilde ist die höhengleiche Kreuzung mit der DB-Güterstrecke in Obernette zu beseitigen. Es ist beabsichtigt, diese Kreuzung durch ein Unterführungsbauwerk für die Stadtbahn niveaufrei zu gestalten, um Fahrzeitgewinne und eine Qualitätssteigerung realisieren zu können.

Diese Maßnahme wurde nur im Rahmen der Landesbewertung IGVP NRW untersucht und auf Grund der Ergebnisse in den Verkehrsinfrastrukturbedarfs aufgenommen. Eine **Trassensicherung** ist vorzusehen.

4.24 Strecke zum Borsigplatz über Weißenburger Str.

Die Strecke zum Borsigplatz und weiter bis zum Gelände der ehemaligen Westfalenhütte soll im Abschnitt Rampe Weißenburger Straße bis Borsigplatz aufgrund der Untersuchung⁷ von Schnüll/Haller und des dazu gefassten Ratsbeschlusses vom 18.02.1999 zukünftig über die abknickende Weißenburger Straße geführt und für das Mittelflurfahrzeug ausgebaut werden. Die Realisierung wird im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Thyssen-Klönne-Geländes gesehen und ist damit strategisch weiter zu verfolgen (**Trassensicherung**).

⁷ „Nahverkehrsanbindung des Borsigplatzviertels in Dortmund“; 1998, Ingenieurgemeinschaft Schnüll/Haller, Hannover

5. Stadtbahnentwicklungskonzept

5.1 Zusammenführung und Gliederung der qualifizierten Maßnahmen

Die Maßnahmen im Bau und in Vorbereitung aus Kap. 2.3, die weiteren Maßnahmen aus Kap. 2.4 und die Maßnahmenvorschläge mit positiven Bewertungsergebnissen sowie Maßnahmen mit strategischer Bedeutung aus Kap. 4 wurden in einer neuen Gliederung als Stadtbahnentwicklungskonzept zusammengeführt.

Dieses stellt als Fachbeitrag zur Stadtentwicklungsplanung laufende Maßnahmen sowie Ziele und Optionen für die Entwicklung des schienengebundenen kommunalen Nahverkehrs in Dortmund zusammenfassend dar. Es löst das mit der Inbetriebnahme der unterirdischen Ost-West-Strecke in weiten Teilen realisierte Betriebskonzept aus 1991 ab und ist gegliedert in drei Maßnahmenkörbe:

Korb 1: Maßnahmen im Bau und in Vorbereitung

Diese Maßnahmen sind entweder vom Zuschussgeber bewilligt, eingeplant oder angemeldet. Für einige Maßnahmen besteht eine Kofinanzierung bzw. Fremdfinanzierung.

Korb 2: Maßnahmen im Bestandsnetz sowie Streckenergänzungen mit positivem Nutzen/Kosten-Verhältnis/günstigen Folgekosten

Maßnahmen im Bestandsnetz sind für eine weitere Optimierung vorhandener Strecken erforderlich. Streckenergänzungen sind in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit positiv bewertet und bedürfen weiterer Qualifizierung.

Korb 3: Trassensicherungen (Strategische Maßnahmen)

Diese sind für die weitere Zukunft vorsorglich berücksichtigt und bedürfen einer Freihaltung von Korridoren, z.B. durch planerische Instrumente.

5.2 Maßnahmenlisten

In der Karte „Maßnahmenübersicht“ – Anlage 4 – sind alle Maßnahmen zusammenfassend dargestellt.

Korb 1: Maßnahmen im Bau und in Vorbereitung

Ost-West-Strecke - Tunnelstrecke Heinrichstr. - Geschwister-Scholl-Str. /Lippestr.

Ost-West-Strecke - Anpassung an mittelflurigen Stadtbahnwagen Stufe 1

Ost-West-Strecke - Barrierefreier Ausbau O-W-Strecke u. Strecke Westfalenhütte Stufe 2 u.a. Podeste

Ost-West-Strecke - Asseln – zweigleisiger Ausbau

Ost-West-Strecke - Ertüchtigung der Fahrstromversorgung (Marten – Wickede)

Baulose 1c/d, 9,15 Münsterstr./Leopoldstr./Märkische Str./Rombergpark
Aufzugsnachrüstung inkl. Brandschutz

Baulos L4 Barrierefreier Ausbau Hst. Kirchderne, Flughafenstr., Droote

Baulos 20 Umbau und Erweiterung Bahnhof Hauptbahnhof

Baulos 53 Zweigleisiger Lückenschluss Hst. Huckarde Abzweig/Bushof
(Kreuzungsmaßnahme + barrierefreier Ausbau der Hst.)

Baulos 75 Ausfädelung Marsbruchstr. im Zuge Ausbau B1 zur BAB 40
(Kreuzungsmaßnahme)

Baulose 70, 72, 73 Hst. Kohlgartenstr., Max-Eyth-Str., Stadtkrone Ost
als Folgemaßnahmen des B1-Tunnel

Baulos 71 Hst. Vosskuhle / Lübkestr. mit Rückbau Westfalendamm (über
Tunnel A40)

Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchungsbericht und Maßnahmen

Korb 2: Maßnahmen im Bestandsnetz sowie Streckenergänzungen mit positivem Nutzen/Kosten-Verhältnis/günstigen Folgekosten

Baulos S4 - Rheinische Str., barrierefreier Ausbau ÖPNV mit städtebaulicher Integration

Barrierefreier Ausbau O-W-Strecke u. Strecke Westfalenhütte Stufe 3
Bahnsteigbau mit Querschnittsveränderungen, etc.

U41 Clarenberg – Overgünne

U49 Verlängerung Hacheneu

Korb 3: Trassensicherungen (Strategische Maßnahmen)

Erschließung der Westfalenhütte

U47 Huckarde – Kirchlinde

Erschließung der Entwicklungsfläche Phoenix- West

Strecke zum Borsigplatz über Weißenburger Str.

.

Kreuzungsmaßnahme DB-Güterzugstrecke / Oberröhre

Anbindung Flughafen Dortmund, östlich Hauptfriedhof

5.3 Umsetzung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes Dortmund

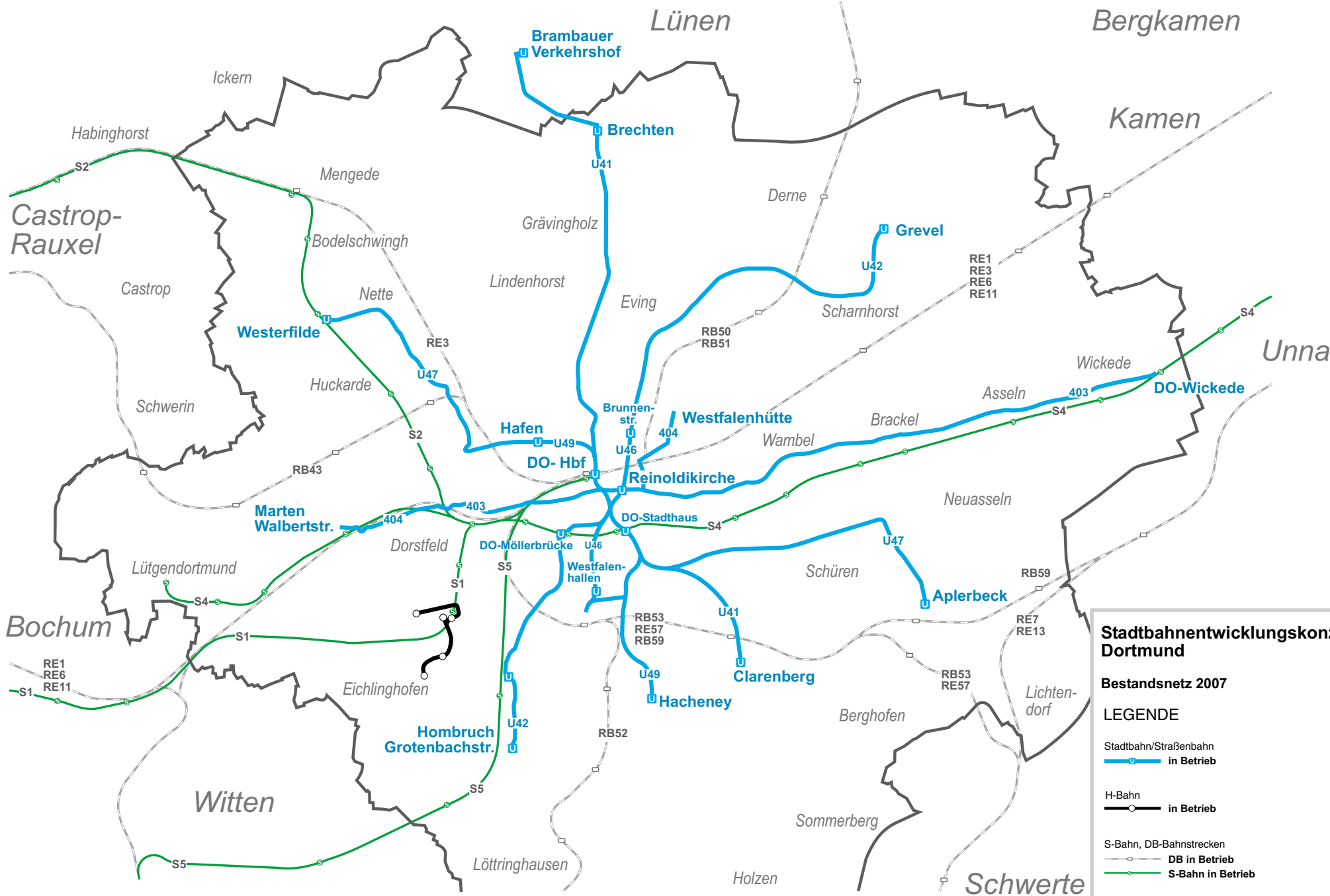
Die Realisierung von Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur ist durch vielfältige planerische, technische, finanzielle und betriebliche Randbedingungen geprägt. Sie ist zugleich mit bürgerschaftlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Belangen in Einklang zu bringen. Zur Bewältigung dieser Aufgaben liegt in Dortmund ein reicher Erfahrungsschatz vor, aus dem auch in Zukunft geschöpft werden soll.

Die „Benutzeroberfläche“ der Stadtbahn ist ein Stück Stadtkultur. Qualitätsvolle technische und architektonische Gestaltung sollen den Dortmunder Bürgern und Gästen Achtung erweisen, Nutzen und Freude bringen. Dazu gehören auch immer wieder innovative technische und gestalterische Lösungen.

Neben der zeitgemäßen technischen und barrierefreien Umgestaltung und Entwicklung des Schienennetzes rückt die planmäßige Erneuerung von Elementen der seit 1982 in Betrieb befindlichen Stadtbahnanlagen mehr ins Blickfeld.

Die Komplexität von Infrastrukturmaßnahmen steht einer festgeschriebenen Abfolge von Maßnahmen oftmals entgegen. Daher ist auch in der weiteren Systementwicklung der Stadtbahn eine flexible Realisierung von Einzelmaßnahmen vorzusehen.

Dabei ist zu beachten, dass die Projekte zum Erhalt und zur Entwicklung des Schienennetzes einer weitsichtigen Vorbereitung und Betreuung bedürfen. Dies soll auch weiterhin im Einklang und in gegenseitiger Nutzenstiftung mit städtebaulichen und stadtentwicklerischen Aufgabenstellungen erfolgen – als integrierte Entwicklung der Dortmunder Stadtinfrastruktur.

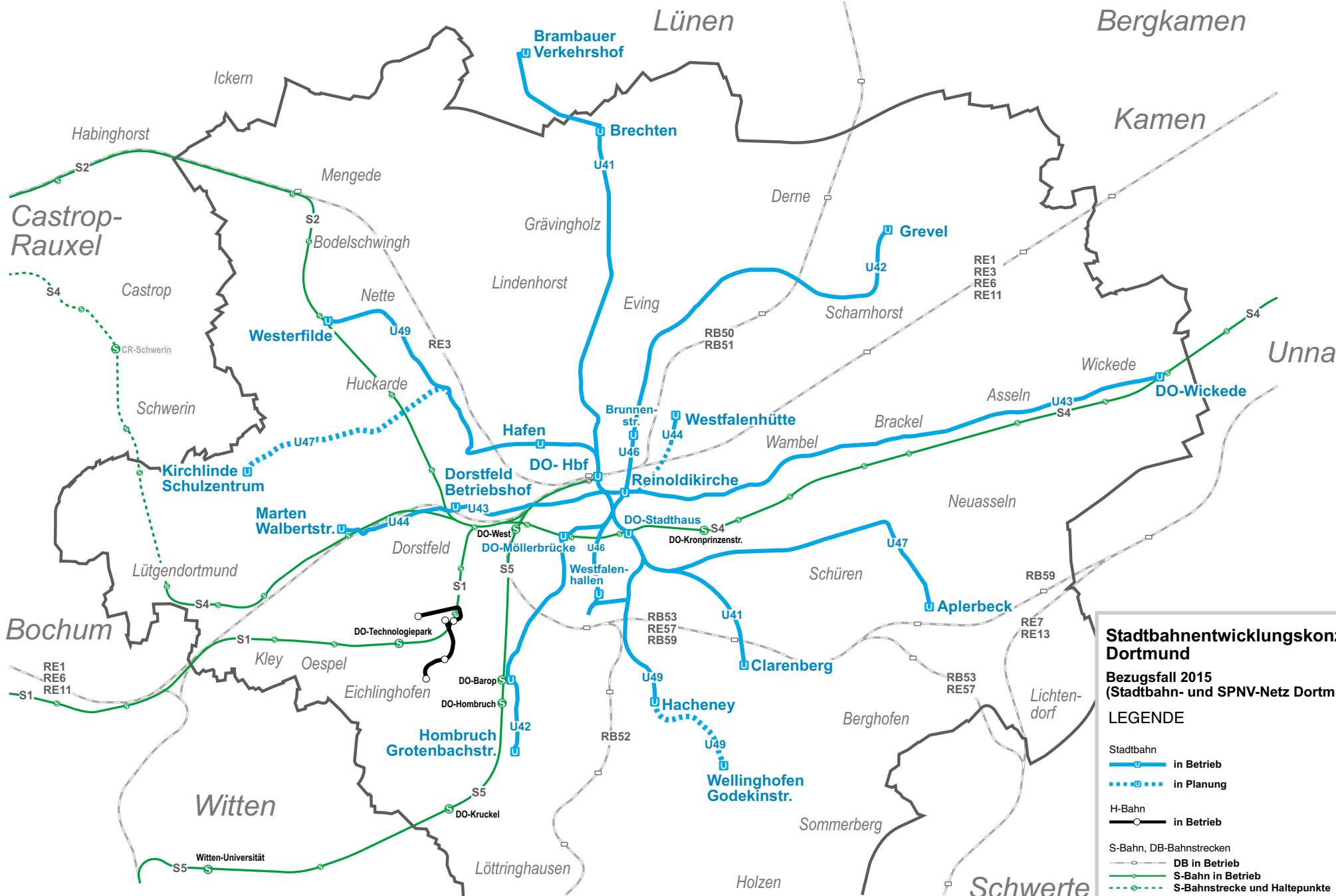


Stadtbahntwicklungskonzept Dortmund

Bestandsnetz 2007

LEGENDE

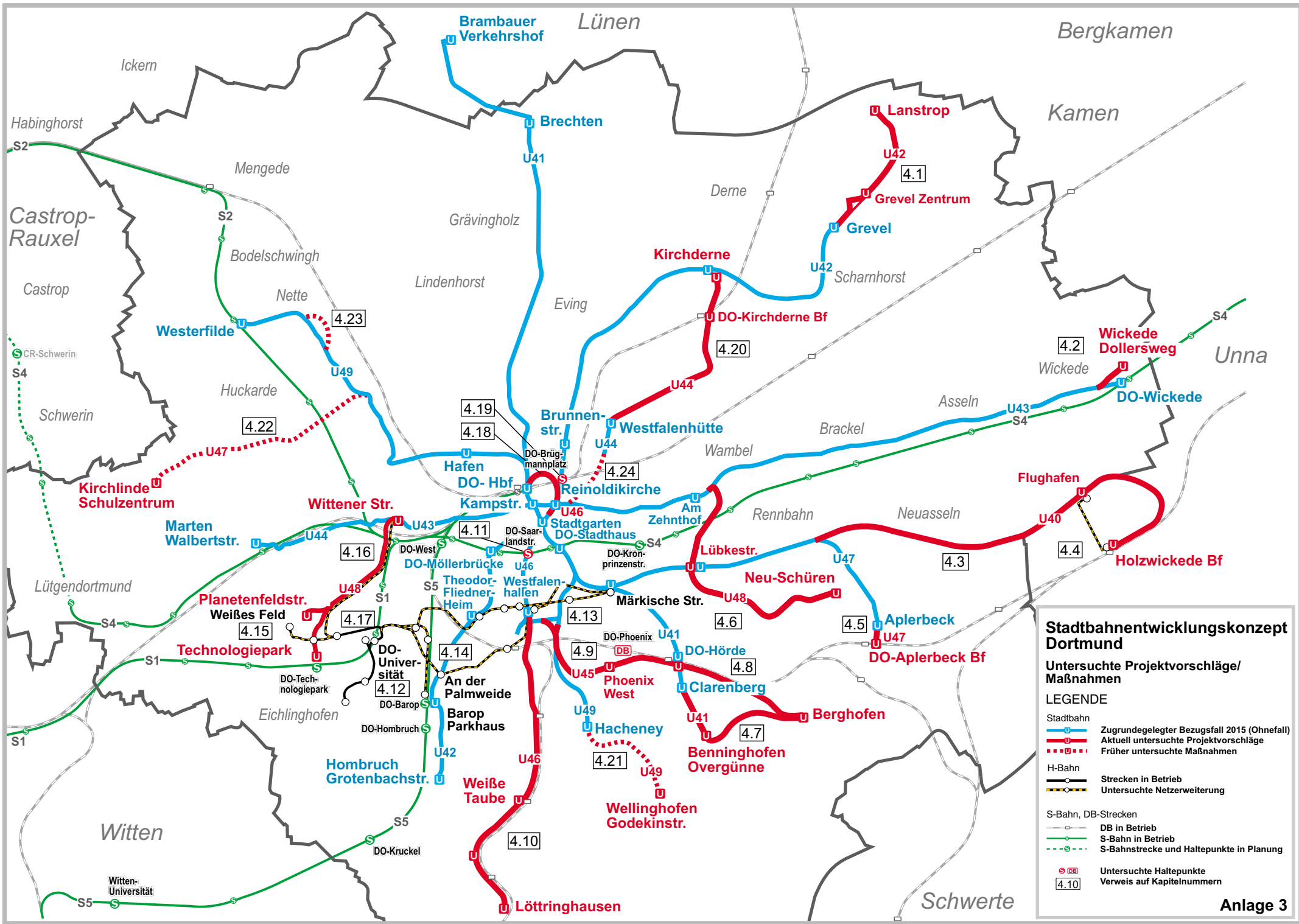
- Stadtbahn/Straßenbahn
 - in Betrieb
- H-Bahn
 - in Betrieb
- S-Bahn, DB-Bahnstrecken
 - DB in Betrieb
 - S-Bahn in Betrieb



Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund
 Bezugsfall 2015
 (Stadtbahn- und SPNV-Netz Dortmund)

LEGENDE

- Stadtbahn
 - in Betrieb
 - - - in Planung
- H-Bahn
 - in Betrieb
- S-Bahn, DB-Bahnstrecken
 - DB in Betrieb
 - S-Bahn in Betrieb
 - - - S-Bahnstrecke und Haltepunkte in Planung

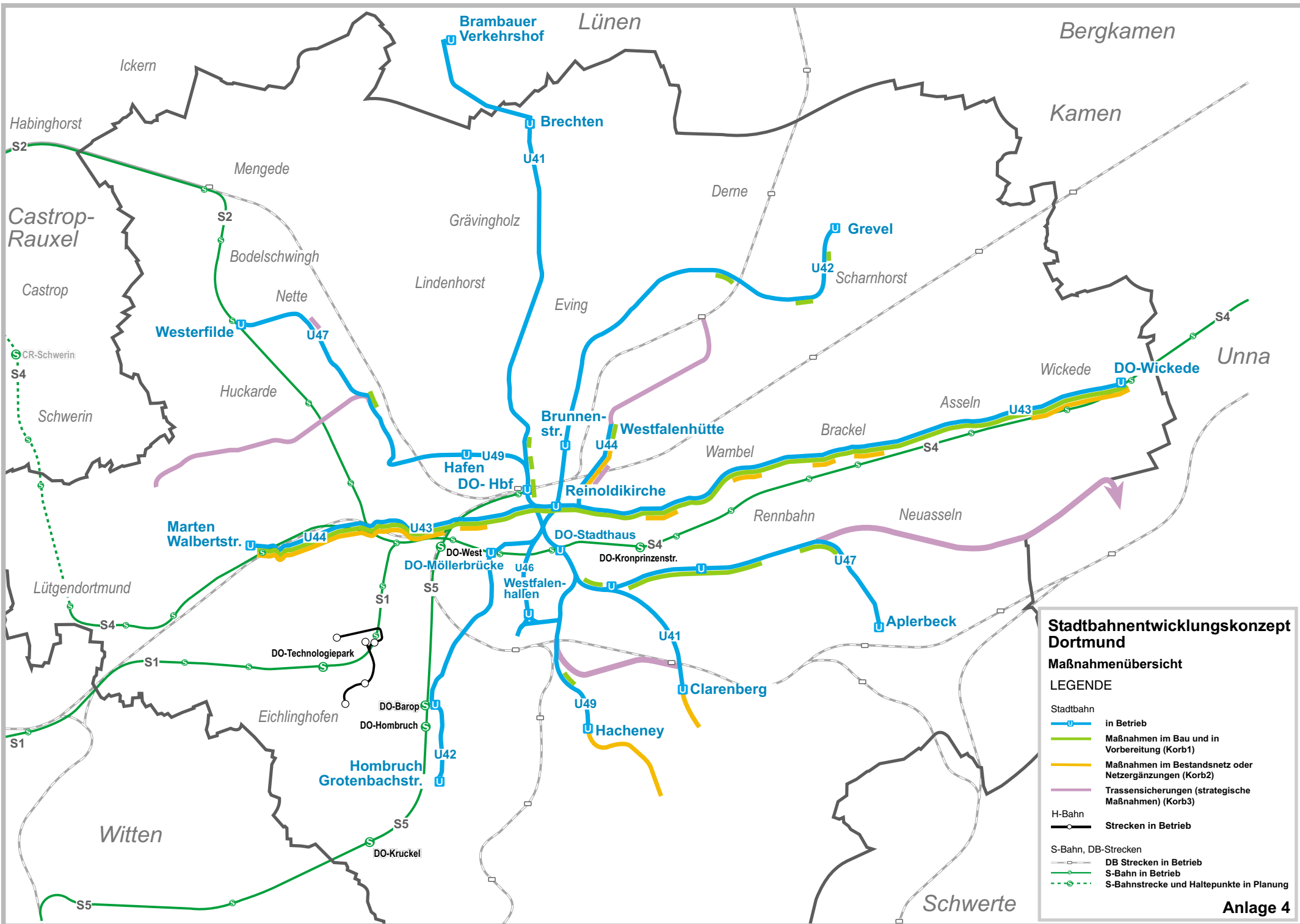


Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund

Untersuchte Projektvorschläge/ Maßnahmen

LEGENDE

- Stadtbahn
 - Zugrundegelegter Bezugsfall 2015 (Ohnefall)
 - Aktuell untersuchte Projektvorschläge
 - Früher untersuchte Maßnahmen
- H-Bahn
 - Strecken in Betrieb
 - Untersuchte Netzerweiterung
- S-Bahn, DB-Strecken
 - DB in Betrieb
 - S-Bahn in Betrieb
 - S-Bahnstrecke und Haltepunkte in Planung
- Untersuchte Haltepunkte
 - Verweis auf Kapitelnummern



Anlage 5

Quellenverzeichnis zum Stadtbahnentwicklungskonzept

- [1] Stadtbahnrichtlinie 2.0 – 1, Strecken- und Bahnhofsverzeichnis, Ausgabe 1993, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH
- [2] Methodische Begleitung und Beratung des Arbeitskreises „Betriebskonzept Stadtbahn Dortmund“ Endbericht, 27. November 2006; Intraplan Consult GmbH, 81667 München
- [3] "Konzept für einen attraktiven ÖPNV für die Region und das Oberzentrum Dortmund", Arbeitsgemeinschaft KARO, Aachen, Mai 2001 im Auftrag der Stadt Dortmund
- [4] Betriebskonzept Stadtbahnbetriebsbereich E Dortmund, Februar 1982, Arbeitsgemeinschaft Stadtbahnbetriebsbereich E
 - Stadtbahngesellschaft Rhein-Ruhr mbH
 - Dortmunder Stadtwerke AG
- [5] Betriebskonzept Stadtbahnbetriebsbereich E Dortmund Fortschreibung, Juni 1991 Arbeitsgruppe Betriebskonzept Dortmund
 - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH
 - Dortmunder Stadtwerke AG
 - Stadt Dortmund
- [6] Standardisierte Bewertung Verlängerung der Stadtbahnlinie U49, Band 1: Nutzen-Kosten-Untersuchung, Band 2: Folgekostenrechnung, September 2005, Spiekermann GmbH Beratende Ingenieure, Düsseldorf
- [7] Standardisierte Bewertung für das Vorhaben Stadtbahnanbindung des Stadtteils Dortmund Kirchlinde, Band 1: Nutzen-Kosten-Untersuchung, Band 2: Folgekostenrechnung, Januar 2004, Spiekermann GmbH Beratende Ingenieure, Düsseldorf
- [8] Nahverkehrsanbindung des Borsigplatzviertels in Dortmund“; 1998, Ingenieurgemeinschaft Schnüll/Haller, Hannover

Impressum:

Herausgeber:

Stadt Dortmund (Dezernat für Planung, Städtebau und Infrastruktur)
Dortmunder Stadtwerke DSW21, Verkehrsbetrieb

Verantwortlich: Otto Schließler, Tel. 50-22699, Stadtbahnbauamt

Kartographie: DSW21, Stadtbahnbauamt

Druck: Dortmund-Agentur, Graphischer Betrieb

-04/2008-