

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 06.05.2021

Gremium:

Bezirksvertretung Aplerbeck

Sitzungsdatum:

04.05.2021

Sitzungsart:

öffentlich

### zu TOP 11.1

#### **Stadtbahnentwicklungskonzept**

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die BV Aplerbeck bittet den Rat der Stadt Dortmund / empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), das Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr. 20397-21) mit den folgenden Maßgaben zu beschließen:**

#### **Allgemein zur Vorlage**

##### Zu Nr. 3 Weiteres Vorgehen zur Fortschreibung des SEK, 1. Spiegelstrich

**Die Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts muss die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur überprüfen und aktualisieren, sondern grundsätzlich neu bewerten.** Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen kann sich unter den heutigen Rahmenbedingungen und dem aktuellen Wissen um die Auswirkungen des Klimawandels neu und anders als 2008 darstellen. Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts stärkt die Notwendigkeit, alte Beschlüsse grundlegend auf den Prüfstand zu stellen. **Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.**

#### **Zum Sachstandsbericht**

##### Zu Nr. 5 Ausblick

**Neu: Die U47 soll bis zum DB-Haltepunkt Aplerbeck-Süd (mit Halt am DB-Haltepunkt Aplerbeck) weitergeführt werden.** Die Verlängerung dient insbesondere der Schaffung intermodaler Verknüpfungspunkte Stadtbahn – Zug an den beiden zusätzlichen Haltepunkten und würde die Attraktivität des ÖPNV wesentlich steigern, z.B. durch weitere schnelle Verbindungen in die Innenstadt und die umliegenden Orte. Diese Maßnahme ist von der örtlichen Politik wiederholt gefordert worden.

##### Zu Nr. 5, TOP 5.1.2 Verlängerung Overgünne

**Die Planung für die Verlängerung der Linie U41 soll die Strecke über die Overgünne hinaus bis zur Busenbergstraße in Berghofen umfassen.** Dort ist auch die Möglichkeit eines P+R Platzes gegeben. Es muss dabei eine vollständig neue Wirtschaftlichkeitsbewertung dieser Maßnahme erfolgen, die den veränderten Rahmenbedingungen gerecht wird.

##### Zu Nr. 5, TOP 5.1.5 Verlängerung Flughafen

### **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

**Die weiteren Arbeiten an der Planung sollen gestoppt werden.** Eine solche Erweiterung würde im Wesentlichen nicht den Dortmunder\*innen zu Gute kommen, sondern lediglich den Touristen die Erreichung des mit Mitteln der Bevölkerung subventionierten Flughafens bequemer machen. Darauf hat die örtliche Politik wiederholt hingewiesen. Die dafür vorgesehenen Mittel und Kapazitäten können nicht nur in die Planung zur Verlängerung der U41 bis Berghofen (s.o.), sondern auch in die von uns vorgeschlagenen Verbesserung der U47 umgelenkt werden.

#### Zu Nr.5, TOP 5.2 Mögliche weitere Streckenergänzungen / Maßnahmen

**Die U47 soll zwischen den Haltepunkten Allerstrasse und Schürbankstraße zweigleisig ausgebaut werden.** (Die Argumentation zum Ausbau der U43 in Nr. 5.2.6 gilt auch hier.) Der Ortskern Aplerbeck könnte auf diese Art zuverlässiger bedient werden, als das bei dem derzeitigen unfallträchtigen Betrieb möglich ist. Der stärkere Verkehr infolge des Vollanschlusses der Marsbruchstraße an die B1 unterstreicht diese Notwendigkeit.

Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der Fortschreibung **und den o. g. Ergänzungen** zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 10.05.2021

Gremium:

Bezirksvertretung Innenstadt-Ost

Sitzungsdatum:

04.05.2021

Sitzungsart:

öffentlich

---

### **zu TOP 12.4**

#### **Stadtbahnentwicklungskonzept**

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt **einstimmig mit folgendem Zusatz** dem Rat der Stadt Dortmund, nachstehenden Beschluss zu fassen:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost legt Wert darauf, den aktuellen Sachstand zum barrierefreien Haltestellenausbau und der städtebaulichen Integration der 3 Haltestellen der U 43 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost zu erhalten. Der Sachstand soll die Planungen und den Umsetzungstermin der Haltestellen beinhalten. Diese Informationen der Verwaltung sollen auch dem Rat der Stadt Dortmund bis zur Beschlussfassung der Vorlage am 24.06.21 vorliegen.

#### ***Beschluss***

*Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.*

*Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.*

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 11.05.2021

Gremium:

Bezirksvertretung Mengede

Sitzungsdatum:

05.05.2021

Sitzungsart:

öffentlich

### zu TOP 11.7

#### **Stadtbahnentwicklungskonzept**

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN erklärt, dass der Stadtbezirk Mengede zweimal Erwähnung findet. Zum einen unter Punkt 5.2.4 (Verlängerung der Strecke der U47 in Nette) und unter Punkt 5.2.7 (Verlängerung des Fußgängerweges durch eine Brücke in Obernette). Beim letzten Punkt besteht das Problem darin, dass der Landwirt, dem der betreffende Acker gehört, diesen nicht verkaufen möchte. Daher bietet es sich an, das Problem mit einer Unterführung zu lösen. Bei der Verlängerung der Strecke der U47 würde die neu geplante Strecke durch den Grill in Westerfilde führen bzw. hätte das Ausweichen eine sehr spitze Kurve zur Folge. Das ist insgesamt nicht umsetzbar. Die Zustimmung zur Vorlage kann die Fraktion daher nur für die Projekte, die den Dortmunder Süden betreffen, geben. Darüber hinaus unterstützt die Fraktion selbstverständlich die Planung und den Bau von P+R-Parkplätzen, hält es aber für wichtig, zunächst die bereits beschlossenen P+R-Parkplätze, wie zum Beispiel für die Wenemarstraße, umzusetzen.

Die Fraktion DIE LINKE/DIE Partei merkt an, dass in Obernette die Erweiterung für den Energiecampus benötigt wird und daher sinnvoll wäre.

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN weist darauf hin, dass es hier nur um den geplanten Bahnübergang geht.

Die CDU-Fraktion findet die Entlastung des Knotenpunktes in Obernette grundsätzlich gut, gibt zu bedenken, dass die Verlängerung der Bahnstrecke auch mehr Verkehr ins Wohngebiet bringt und kein Gewinn für die Anbindung von „Knepper“ ist.

Die FDP hält eine Anbindung der Richterstraße für wichtig.

Die CDU-Fraktion stimmt dem Vorschlag zu.

Die SPD-Fraktion hält den Busverkehr für ausreichend.

Der Vorsitzende schlägt vor, über die beiden Punkte separat abzustimmen und als entsprechende Anmerkung beizufügen.

#### Anmerkung:

Bei Punkt 5.2.4 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei einer Enthaltung (Frau Petri / Fraktion B'90/DIE GRÜNEN) abgelehnt.

Bei Punkt 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei vier Enthaltungen (FDP, Fraktion DIE LINKE/DIE Partei und Herr Martens /CDU-Fraktion) abgelehnt.

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

### **Empfehlung**

Die Bezirksvertretung Mengede nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig, mit Ausnahme der Punkte 5.2.4 und 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage und unter Berücksichtigung der Anmerkung, die Verwaltung mit der Fortschreibung zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 12.05.2021

Gremium:

Bezirksvertretung Hörde

Sitzungsdatum:

11.05.2021

Sitzungsart:

öffentlich

---

### 11.8

#### Stadtbahnentwicklungskonzept

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen weist darauf hin, dass die Haltestelle der U 41 in Benninghofen nahe am Ortskern sein soll.**

#### Beschluss

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde lehnt die Vorlage ab.**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund zu beschließen:**

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Abstimmungsergebnis: mit 2 Ja-Stimmen (Linke und Grüne), 4 Enthaltungen (SPD und Grüne) und 7 Gegenstimmen abgelehnt**

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 04.06.2021

Gremium:

Bezirksvertretung Innenstadt-West

Sitzungsdatum:

02.06.2021

Sitzungsart:

öffentlich

### zu TOP 13.1

#### **Stadtbahnentwicklungskonzept**

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

#### **Die Fraktion Bündnis90/die Grünen geben folgende Bemerkungen zu Protokoll:**

Die Anbindung des geplanten Smart Rhino-Geländes an den ÖPNV hat zwei neuralgische Punkte: Die Anbindung an den S-Bahnhof "Dortmund-Dorstfeld" und fehlende direkte Verbindung an den Dortmunder Hauptbahnhof. Die vorgeschlagene H-Bahnverbindung erscheint als Lösungsmöglichkeit ungeeignet, da sie einerseits nicht die benötigten Kapazitäten während der Rush hour für die Verbindung Dortmund-Dorstfeld zu Smart Rhino zur Verfügung stellen kann, andererseits keine integrative Lösung zum vorhanden ÖPNV-Netz darstellt sowie die Anbindung zum Hauptbahnhof vernachlässigt. Von daher regt die Fraktion der Grünen an, die Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung von der Straßenbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" zu prüfen (Vorteile: direkte Anbindung durch die U47/U49-Linien an den Hauptbahnhof und an Dortmund-Dorstfeld, hohe Flexibilität der Kapazitäten in Stoßzeiten und Integration in das bestehende ÖPNV-Netz).

#### **Die SPD Fraktion äußert zu dem Tagesordnungspunkt:**

Die SPD Fraktion Innenstadt-West empfiehlt auch die Untersuchung der Anbindung des zu bebauenden HSP- Geländes und des Hafens mit einer H-Bahn über den Turmbahnhof Dorstfeld hinaus zur Universität.

> Sowohl von als auch zur FH und Uni muss für die zukünftigen (auch studentischen) Bewohner von Dorstfeld, Unionviertel und Smart Rhino eine attraktive Anbindung ihres Wohngebiets gewährleistet sein.

> Für die geplante Entwicklung des Hafenquartiers mit zT hochqualifizierten Büroarbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen wäre die Verbindung zu den Bibliotheksstandorten und dem Technologiezentrum ebenfalls sinnvoll.

> Eine direkte Stadtbahnanbindung ist nicht geplant. Deshalb sollte die H-Bahn als modernes und flexibles Verkehrsmittel ohne großen Flächenverbrauch mitgeplant werden. Außerdem würde sie eine attraktive Kurzstreckenverbindung als Panoramafahrt, die nicht alle Menschen wieder in den Untergrund zwingt, bieten.

> Eine gute Anbindung an die anderen Verkehrsmittel und damit auch an den Hauptbahnhof wäre mit der vorgesehenen Linienführung gewährleistet.

> Die direkte Verbindung zur Uni spart außerdem Technikkosten ein, weil der dort dann erneuerte Wartungsbetrieb mitbenutzt werden kann.

#### **Die Partei Die Linke möchte protokolliert wissen:**

P cf o crnjcf o bvgef s F sef !

Ft g i rno [ jf mpshbcf o x jf ef s Bouf jneft ξ QOWjot hf t bn uf si Œ ux f sef o l boo/

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Fcfotpgi rno Brn sobujwf o {v vouf sjejt di hf gbi sf s Hrfjt gbi svoh voe ef sI -Cbi o, bvdi boef sf s Gbi s{f vhf {/C/ P cf srhjuoht cvt tf /

Fjof I -Cbi o l boo cft uf ogbrn jn 21-Njovuf o-Ubl u711 Gbi shßt uf qsp Sjdi woh usbot qpsjfsf o, fjof Tbeucbi o ebhf hf o 2911/

Ejf fjotfjuhvf Qspsjtjf svoh ef sI -Cbi o rni of o x jsbc, fcfotpejf Usbt tf ogbi svoh ef s Tbeucbi o vouf s ef s Fsef / Ejf I -Cbi o jt uojudi ujo ebt Bcsjhf Wf sl fi sttzt uf n jof hsjf su / E f s Bcf sx jf hf oef Uf jnef s hf qrbouf o I -Cbi o-T uf dl f x jse brn Qbsbrn rnf sl fi s hf qrbou, brn L pol vssf o{ {v ef o cf sf jut hvubvt hf cbvuf o T uf dl f o pef s wpsi boef of o Cvt rjof o/ Wpsi boef of Hrfjt f {/C/ bvgef n Hf c jf uT n bsuS i jop pef s boef sf hrfjt hf cvoef of Wf sl fi st gbi svoh x f sef o ojdi ujo Cf usbdi uhf {phf o, {/C/ I -Cbi o-X fjuf s gbi svoh cjt {vn I bvucbi oi pg/

Fcfotpgi rnf jof Lpt uf o-Ovuf o-Bobrzt f jn Wf shrhjudi {vs pcf sjejt di f o Hrfjt gbi svoh/

Cf l booujudi jt uef s Cbv wpo pcf sjejt di f o Usbt tf o f si f crjoli l pt uf ohBot yhf s, bvdi jn Vouf si brn Fcfotpgi rnf jo Wf shrhjudi cf jn fjof s Cbv I -Cbi o pef s pcf sjejt di f s Hrfjt gbi svoh x jf wj n DP ijgsf jhf t f u ux jse/ Ejf Wpsrhf t pmi Cf jsbuObi n pcjrjocuf sbuf o x f sef o/

### **Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino**

Im Rahmen der Entwicklung des Geländes Smart Rhino und der dortigen Ansiedlung aller Bereiche der Fachhochschule Dortmund ist die Verkehrsanbindung des neuen Geländes an den S-Bahn-Knotenpunkt Dorstfeld geplant. In Verkehrsgutachten zum Smart Rhino-Konzept wurde nachgewiesen, dass eine H-Bahn für die Achse Dorstfeld – Smart Rhino – Hafen (U47, U49) mit über 4000 Fahrgästen pro Tag ein geeignetes Verkehrsmittel wäre. Abschnittsweise zweigleisig und im 2,5 Minuten-Takt böten H-Bahn-Züge in Doppeltraktion ähnlich denen am Düsseldorfer Flughafen eine adäquate Kapazität für den neuen FH-Campus.

Im Rahmen von Prüfaufträgen aus den politischen Gremien wird zudem eine Durchbindung des H-Bahnsystems bis zum Hauptbahnhof untersucht. Eine erste Verkehrsmodellrechnung kommt auch hierfür zu positiven Ergebnissen.

Das Quartier Hafen / Speicherstraße wird derzeit vom städtischen Unternehmen D-Port21 entwickelt. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie findet hierzu der vom Rat der Stadt beschlossene städtebauliche Wettbewerb statt. Die dazu erfolgten Voruntersuchungen deckten einen Bedarf an einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung auf, u.a. da hier neben verdichteten Büro- und Freizeitnutzungen auch ein Berufskolleg errichtet werden soll. Es ergibt sich mit der H-Bahn die Chance, den Endpunkt einer neuen Linie in das Quartier hinein um eine oder zwei Stationen nach Norden zu verschieben. Das Quartier wird daher hinsichtlich der ÖV-Anbindung im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zu Smart Rhino mit betrachtet.

Eine mögliche weitere Anbindung des Entwicklungsgeländes kann z. B. durch einen Abzweig nach der Haltestelle Heinrichstraße oder dem Bahnhof Unionstraße aus der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände erfolgen.

Die CDU Fraktion möchte die Vorlage in Gänze **unverändert** empfehlen.



### **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West **empfiehlt** dem Rat der Stadt Dortmund **mehrheitlich** mit 15 Stimmen (Bündnis90/Die Grünen, SPD, Die Linken, Die PARTEI, AfD) gegen 3 Stimmen der CDU Fraktion, unter Berücksichtigung der gemachten Bemerkungen den folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 09.06.2021

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	08.06.2021	öffentlich

### zu TOP 5.5

#### Stadtbahnentwicklungskonzept

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-Ost (Sitzung vom 04.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt **einstimmig mit folgendem Zusatz** dem Rat der Stadt Dortmund, nachstehenden Beschluss zu fassen:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost legt Wert darauf, den aktuellen Sachstand zum barrierefreien Haltestellenausbau und der städtebaulichen Integration der 3 Haltestellen der U 43 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost zu erhalten. Der Sachstand soll die Planungen und den Umsetzungstermin der Haltestellen beinhalten. Diese Informationen der Verwaltung sollen auch dem Rat der Stadt Dortmund bis zur Beschlussfassung der Vorlage am 24.06.21 vorliegen.

#### **Beschluss**

*Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.*

*Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.*

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Aplerbeck (Sitzung vom 04.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die BV Aplerbeck bittet den Rat der Stadt Dortmund / empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), das Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr. 20397-21) mit den folgenden Maßgaben zu beschließen:**

#### **Allgemein zur Vorlage**

Zu Nr. 3 Weiteres Vorgehen zur Fortschreibung des SEK, 1. Spiegelstrich

**Die Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts muss die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur überprüfen und aktualisieren, sondern grundsätzlich neu bewerten.** Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen kann sich unter den heutigen Rahmenbedingungen und dem aktuellen Wissen um die Auswirkungen des Klimawandels neu und anders als 2008 darstellen. Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts stärkt die Notwendigkeit, alte Beschlüsse grundlegend auf den Prüfstand zu stellen. **Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.**

#### **Zum Sachstandsbericht**

Zu Nr. 5 Ausblick

**Neu: Die U47 soll bis zum DB-Haltepunkt Aplerbeck-Süd (mit Halt am DB-Haltepunkt Aplerbeck) weitergeführt werden.** Die Verlängerung dient insbesondere der Schaffung intermodaler Verknüpfungspunkte Stadtbahn – Zug an den beiden zusätzlichen Haltepunkten und würde die Attraktivität des ÖPNV wesentlich steigern, z.B. durch weitere schnelle Verbindungen in die Innenstadt und die umliegenden Orte. Diese Maßnahme ist von der örtlichen Politik wiederholt gefordert worden.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.2 Verlängerung Overgünne

**Die Planung für die Verlängerung der Linie U41 soll die Strecke über die Overgünne hinaus bis zur Busenbergstraße in Berghofen umfassen.** Dort ist auch die Möglichkeit eines P+R Platzes gegeben. Es muss dabei eine vollständig neue

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

Wirtschaftlichkeitsbewertung dieser Maßnahme erfolgen, die den veränderten Rahmenbedingungen gerecht wird.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.5 Verlängerung Flughafen

**Die weiteren Arbeiten an der Planung sollen gestoppt werden.** Eine solche Erweiterung würde im Wesentlichen nicht den Dortmunder\*innen zu Gute kommen, sondern lediglich den Touristen die Erreichung des mit Mitteln der Bevölkerung subventionierten Flughafens bequemer machen. Darauf hat die örtliche Politik wiederholt hingewiesen. Die dafür vorgesehenen Mittel und Kapazitäten können nicht nur in die Planung zur Verlängerung der U41 bis Berghofen (s.o.), sondern auch in die von uns vorgeschlagenen Verbesserung der U47 umgelenkt werden.

Zu Nr.5, TOP 5.2 Mögliche weitere Streckenergänzungen / Maßnahmen

**Die U47 soll zwischen den Haltepunkten Allerstrasse und Schürbankstraße zweigleisig ausgebaut werden.** (Die Argumentation zum Ausbau der U43 in Nr. 5.2.6 gilt auch hier.) Der Ortskern Aplerbeck könnte auf diese Art zuverlässiger bedient werden, als das bei dem derzeitigen unfallträchtigen Betrieb möglich ist. Der stärkere Verkehr infolge des Vollanschlusses der Marsbruchstraße an die B1 unterstreicht diese Notwendigkeit. Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der Fortschreibung **und den o. g. Ergänzungen** zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Mengede (Sitzung vom 05.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN erklärt, dass der Stadtbezirk Mengede zweimal Erwähnung findet. Zum einen unter Punkt 5.2.4 (Verlängerung der Strecke der U47 in Nette) und unter Punkt 5.2.7 (Verlängerung des Fußgängerweges durch eine Brücke in Obernette). Beim letzten Punkt besteht das Problem darin, dass der Landwirt, dem der betreffende Acker gehört, diesen nicht verkaufen möchte. Daher bietet es sich an, das Problem mit einer Unterführung zu lösen. Bei der Verlängerung der Strecke der U47 würde die neu geplante Strecke durch den Grill in Westerfilde führen bzw. hätte das Ausweichen eine sehr spitze Kurve zur Folge. Das ist insgesamt nicht umsetzbar. Die Zustimmung zur Vorlage kann die Fraktion daher nur für die Projekte, die den Dortmunder Süden betreffen, geben. Darüber hinaus unterstützt die Fraktion selbstverständlich die Planung und den Bau von P+RParkplätzen, hält es aber für wichtig, zunächst die bereits beschlossenen P+R-Parkplätze, wie zum Beispiel für die Wenemarstraße, umzusetzen.

Die Fraktion DIE LINKE/DIE Partei merkt an, dass in Obernette die Erweiterung für den Energiecampus benötigt wird und daher sinnvoll wäre.

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN weist darauf hin, dass es hier nur um den geplanten Bahnübergang geht.

Die CDU-Fraktion findet die Entlastung des Knotenpunktes in Obernette grundsätzlich gut, gibt zu bedenken, dass die Verlängerung der Bahnstrecke auch mehr Verkehr ins Wohngebiet bringt und kein Gewinn für die Anbindung von „Knepper“ ist.

Die FDP hält eine Anbindung der Richterstraße für wichtig.

Die CDU-Fraktion stimmt dem Vorschlag zu.

Die SPD-Fraktion hält den Busverkehr für ausreichend.

Der Vorsitzende schlägt vor, über die beiden Punkte separat abzustimmen und als entsprechende Anmerkung beizufügen.

Anmerkung:

Bei Punkt 5.2.4 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei einer Enthaltung (Fraktion B'90/DIE GRÜNEN) abgelehnt.

Bei Punkt 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei vier Enthaltungen (FDP, Fraktion DIE LINKE/DIE Partei und CDU-Fraktion) abgelehnt.

### **Empfehlung**

Die Bezirksvertretung Mengede nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig, mit Ausnahme der Punkte 5.2.4 und 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

und unter Berücksichtigung der Anmerkung, die Verwaltung mit der Fortschreibung zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Hörde (Sitzung vom 11.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen weist darauf hin, dass die Haltestelle der U 41 in Benninghofen nahe am Ortskern sein soll.**

**Beschluss**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde lehnt die Vorlage ab.**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund zu beschließen:**

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Abstimmungsergebnis: mit 2 Ja-Stimmen (Linke und Grüne), 4 Enthaltungen (SPD und Grüne) und 7 Gegenstimmen abgelehnt**

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-West (Sitzung vom 02.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die Fraktion Bündnis90/die Grünen geben folgende Bemerkungen zu Protokoll:**

Die Anbindung des geplanten Smart Rhino-Geländes an den ÖPNV hat zwei neuralgische Punkte: Die Anbindung an den S-Bahnhof "Dortmund-Dorstfeld" und fehlende direkte Verbindung an den Dortmunder Hauptbahnhof. Die vorgeschlagene H-Bahnverbindung erscheint als Lösungsmöglichkeit ungeeignet, da sie einerseits nicht die benötigten Kapazitäten während der Rush hour für die Verbindung Dortmund-Dorstfeld zu Smart Rhino zur Verfügung stellen kann, andererseits keine integrative Lösung zum vorhanden ÖPNV-Netz darstellt sowie die Anbindung zum Hauptbahnhof vernachlässigt. Von daher regt die Fraktion der Grünen an, die Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung von der Straßenbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" zu prüfen (Vorteile: direkte Anbindung durch die U47/U49-Linien an den Hauptbahnhof und an Dortmund-Dorstfeld, hohe Flexibilität der Kapazitäten in Stoßzeiten und Integration in das bestehende ÖPNV-Netz).

**Die SPD Fraktion äußert zu dem Tagesordnungspunkt:**

Die SPD Fraktion Innenstadt-West empfiehlt auch die Untersuchung der Anbindung des zu bebauenden HSP- Geländes und des Hafens mit einer H-Bahn über den Turmbahnhof Dorstfeld hinaus zur Universität.

> Sowohl von als auch zur FH und Uni muss für die zukünftigen (auch studentischen) Bewohner von Dorstfeld, Unionviertel und Smart Rhino eine attraktive Anbindung ihres Wohngebiets gewährleistet sein.

> Für die geplante Entwicklung des Hafenquartiers mit zT hochqualifizierten Büroarbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen wäre die Verbindung zu den Bibliotheksstandorten und dem Technologiezentrum ebenfalls sinnvoll.

> Eine direkte Stadtbahnanbindung ist nicht geplant. Deshalb sollte die H-Bahn als modernes und flexibles Verkehrsmittel ohne großen Flächenverbrauch mitgeplant werden. Außerdem würde sie eine attraktive Kurzstreckenverbindung als Panoramafahrt, die nicht alle Menschen wieder in den Untergrund zwingt, bieten.

> Eine gute Anbindung an die anderen Verkehrsmittel und damit auch an den Hauptbahnhof wäre mit der vorgesehenen Linienführung gewährleistet.

> Die direkte Verbindung zur Uni spart außerdem Technikkosten ein, weil der dort dann erneuerte Wartungsbetrieb mitbenutzt werden kann.

**Die Partei Die Linke möchte protokolliert wissen:**

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Oben bleiben auf der Erde!

Es fehlen Zielvorgaben wie der Anteil des ÖPNV insgesamt erhöht werden kann. Ebenso fehlen Alternativen zu unterirdisch geführter Gleisführung und der H-Bahn, auch anderer Fahrzeuge z.B. Oberleitungsbusse.

Eine H-Bahn kann bestenfalls im 10-Minuten-Takt 600 Fahrgäste pro Richtung transportieren, eine Stadtbahn dagegen 1800.

Die einseitige Priorisierung der H-Bahn lehnen wir ab, ebenso die Trassenführung der Stadtbahn unter der Erde. Die H-Bahn ist nicht in das übrige Verkehrssystem integriert. Der überwiegende Teil der geplanten H-Bahn-Strecke wird als Parallelverkehr geplant – als Konkurrenz zu den bereits gut ausgebauten Strecken oder vorhandenen Buslinien. Vorhandene Gleise z.B. auf dem Gebiet Smart Rhino oder andere gleisgebundene Verkehrsführung werden nicht in Betracht gezogen, z.B. H-Bahn-Weiterführung bis zum Hauptbahnhof.

Ebenso fehlt eine Kosten-Nutzen-Analyse im Vergleich zur oberirdischen Gleisführung.

Bekanntlich ist der Bau von oberirdischen Trassen erheblich kostengünstiger, auch im Unterhalt. Ebenso fehlt ein Vergleich beim einer Bau H-Bahn oder oberirdischer Gleisführung wieviel CO<sup>2</sup> freigesetzt wird.

Die Vorlage sollte Beirat Nahmobilität beraten werden.

### 5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino

Im Rahmen der Entwicklung des Geländes Smart Rhino und der dortigen Ansiedlung aller Bereiche der Fachhochschule Dortmund ist die Verkehrsanbindung des neuen Geländes an den S-Bahn-Knotenpunkt Dorstfeld geplant. In Verkehrsgutachten zum Smart Rhino-Konzept wurde nachgewiesen, dass eine H-Bahn für die Achse Dorstfeld – Smart Rhino – Hafen (U47, U49) mit über 4000 Fahrgästen pro Tag ein geeignetes Verkehrsmittel wäre. Abschnittsweise zweigleisig und im 2,5 Minuten-Takt böten H-Bahn-Züge in Doppeltraktion ähnlich denen am Düsseldorfer Flughafen eine adäquate Kapazität für den neuen FH-Campus.

Im Rahmen von Prüfaufträgen aus den politischen Gremien wird zudem eine Durchbindung des H-Bahnsystems bis zum Hauptbahnhof untersucht. Eine erste Verkehrsmodellrechnung kommt auch hierfür zu positiven Ergebnissen.

Das Quartier Hafen / Speicherstraße wird derzeit vom städtischen Unternehmen D-Port21 entwickelt. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie findet hierzu der vom Rat der Stadt beschlossene städtebauliche Wettbewerb statt. Die dazu erfolgten Voruntersuchungen deckten einen Bedarf an einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung auf, u.a. da hier neben verdichteten Büro- und Freizeitnutzungen auch ein Berufskolleg errichtet werden soll. Es ergibt sich mit der H-Bahn die Chance, den Endpunkt einer neuen Linie in das Quartier hinein um eine oder zwei Stationen nach Norden zu verschieben. Das Quartier wird daher hinsichtlich der ÖV-Anbindung im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zu Smart Rhino mit betrachtet.

Eine mögliche weitere Anbindung des Entwicklungsgeländes kann z. B. durch einen Abzweig nach der Haltestelle Heinrichstraße oder dem Bahnhof Unionstraße aus der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände erfolgen.

Die CDU Fraktion möchte die Vorlage in Gänze **unverändert** empfehlen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West **empfiehlt** dem Rat der Stadt Dortmund **mehrheitlich** mit 15 Stimmen (Bündnis90/Die Grünen, SPD, Die Linken, Die PARTEI, AfD) gegen 3 Stimmen der CDU Fraktion, unter Berücksichtigung der gemachten Bemerkungen den folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

**AMIG, 08.06.2021:**

**Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün vertagt die Befassung mit der gesamten Angelegenheit auf seine nächste Sitzung.**

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 17.06.2021

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	16.06.2021	öffentlich

**zu TOP 3.8**  
**Stadtbahnentwicklungskonzept**  
Empfehlung  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

**Hierzu liegt vor** → Schreiben der Verwaltung (Drucksache Nr.:20397-21-E1):

THOMAS WESTPHAL  
Oberbürgermeister der Stadt Dortmund



An Vorsitzende des  
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt,  
Stadtgestaltung und Wohnen  
Frau RM Ingrid Reuter

über Ausschuss-Geschäftsführung

24.05.2021

Stadtbahnentwicklungskonzept, Drucksache Nr. 20397-21  
hier: Beratung im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen

Sehr geehrte Frau Reuter,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die o. g. Vorlage befindet sich aktuell im Beratungsgang. Sie hat bereits alle  
Bezirksvertretungen durchlaufen, die Beratungen in den Ausschüssen und letztlich im Rat sind  
für Juni 2021 terminiert.

In der Beratungsfolge wurde versehentlich die Beratung des Ausschusses für Klimaschutz,  
Umwelt und Stadtgestaltung und Wohnen nicht vorgesehen. Ich leite Ihnen deshalb die Vorlage  
auf diesem Wege zu und bitte um Beratung in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz,  
Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen am 16.06.2021 und entsprechende  
Beschlussfassung/Empfehlung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Thomas Westphal

Postadresse: Rathaus • Friedensplatz 1 • 44122 Dortmund • Telefon (0231) 50-2 20 30/50 • Telefax (0231) 50-2 20 88 • E-Mail: thomas.westphal@stadtdo.de  
Navigationsadresse: Südwall 21-23 • 44137 Dortmund

**Hierzu liegt vor** → Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion B'90/Die Grünen) (Drucksache Nr.:20397-21-E6):

...die Fraktion BÜNDNIDS 90/DIE GRÜNEN bittet um Beratung und Beschlussfassung des folgenden  
Ergänzungsantrags:

*Die Verwaltung wird aufgefordert, bei der Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts die  
bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur zu überprüfen  
und zu aktualisieren, sondern auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Hinblick auf die Belange des*

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

*Klimaschutzes grundsätzlich neu zu bewerten und die Maßnahmen entsprechend zu priorisieren. Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.*

*Zudem bitten wir die Verwaltung, folgende Ergänzungen und Anregungen im Rahmen des Stadtbahnentwicklungskonzepts zu berücksichtigen:*

### **Zu 4.2: Weitere aktuelle Maßnahmen in Planung - Herstellung vollständiger Barrierefreiheit**

- *Es sind barrierefreie Zugänge zu Haltestellen in Mittellage an beiden Enden der Bahnsteige vorzusehen. Dies gilt insbesondere für folgende Haltestellen: Lippestraße, Funkenburg, Am Zehnthof, Knappschafts Krankenhaus, Geschwister-Scholl-Straße sowie an den geplanten Mittelbahnsteigen in der Oesterholzstraße (U44) und Rheinischen Straße (U43/U44).*
- *Die Umsetzung der Maßnahmen für die vollständige Barrierefreiheit aller Stadtbahnhaltestellen muss Priorität erhalten.*
- *Die DSW21 wird gebeten, zur Priorisierung der Maßnahmen die Fahrgastzahlen für alle Haltestellen der Linien U43/U44 darzustellen.*
- *Die Infrastruktur der Ost-West-Strecke U43/U44 wird an die 2,65 breiten Stadtbahnfahrzeuge (Querschnittsveränderungen) angepasst. Die DSW21 wird in dem Zusammenhang um eine Darstellung gebeten, welche Streckenabschnitte bereits für breitere Fahrzeuge ausgelegt sind.*

### **Zu 4.3.3: H-Bahn – Neue Fahrzeuggeneration**

- *Die Erweiterung der H-Bahn erfolgt nur in Ergänzung des bestehenden Systems, d.h., es entsteht kein zweiter Inselbetrieb und kein Parallelverkehr zu bestehenden Stadtbahnstrecken oder Strecken des SPNV.*
- *Vorrangig soll die Verknüpfung vom Campus zur U42 bzw. S5 hergestellt werden.*
- *Für die H-Bahn wird eine Doppeltraktion analog Sky-Train DUS geprüft.*

### **Zu 5.1.3 Stadtbahnverlängerung Hacheney**

- *Bei der Realisierung der Stadtbahnverlängerung bis zur Godekinstraße soll eine kurze Verlängerung nur bis zur Zillestraße mit untersucht werden.*

### **Zu 5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino**

- *Zusätzlich zum beschriebenen Abzweig der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände soll auch eine Stichstrecke Hafen – Smart Rhino-Zentrum (– Dorstfeld S) untersucht werden.*
- *Als Alternative zur vorgeschlagenen H-Bahnverbindung soll eine Stadtbahnverbindung von der Stadtbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" geprüft werden.*

### **Zu 5.1.5 Erschließung des Flughafengeländes**

- *Vor dem Hintergrund einer möglichen Nachnutzung der Fläche sollte die Trasse der Stadtbahnstrecke zum Flughafengelände gesichert und eine Haltestelle für die Bewohner\*innen von Neuasseln (Aplerbecker Straße) vorgesehen werden, evtl. unter Nutzung der ehemaligen Bahntrasse zwischen Marsbruchstraße und Holzwickeder Straße.*

### **Zu 5.2.7 Gleiskreuzung Obernette/Erschließung Energie-Campus**

- *Die Verlegung der Schienen auf die Westseite der Emscherallee wird geprüft. Dazu wird die Emscherallee von vier auf zwei Kfz-Fahrbahnen reduziert.*
- *Bei einer Umplanung ist sicherzustellen, dass zur Anbindung des Energie-Campus an die Wohnstraßen von Huckarde attraktive und sichere Fuß- und Radwege eingerichtet werden.*



## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

**Des Weiteren wird die Verwaltung im Rahmen der Fortschreibung um die Prüfung der folgenden Punkte gebeten:**

- *Erschließung der Entwicklungsfläche Phoenix- West mit einer Stadtbahn*
- *Verlängerung der U47 in Aplerbeck mindestens zum Bahnhof Aplerbeck, perspektivisch auch zum Bahnhof Aplerbeck Süd.*
- *Anbindung des S-Bahnhofes Dortmund-Dorstfeld (ggf. im Zusammenhang mit Smart Rhino)*
- *U44-Strecke zum Borsigplatz über Weißenburger Straße*
- *Stadtbahnverbindung BO-Langendreer – DO-Lütgendortmund als Verlängerung der am Bahnhof BO-Langendreer S endenden BOGESTRA-Linien von Witten bzw. Bochum.*
- *Für Korridore, die zur Trassensicherung freigehalten werden, soll die Einrichtung von Radwegen als Zubringer zur Stadtbahn geprüft werden (bike+ride).*

**AKUSW,16.06.2021:**

**Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vertagt die Befassung mit dieser Angelegenheit auf seine nächste Sitzung im September.**

Erstellt am: 18.06.2021

Gremium:

Sitzungsdatum:

Sitzungsart:

Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und  
Liegenschaften

17.06.2021

öffentlich

---

**zu TOP 3.1**

**Stadtbahnentwicklungskonzept**

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

Herr Mader (CDU-Fraktion) bittet, die Vorlage wie im AKUSW geschehen, in den nächsten Sitzungslauf zu verschieben.

Der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften **schließt sich der Empfehlung des AKUSW an und vertagt die Befassung mit dieser Angelegenheit in seine Sitzung am 16.09.2021.**

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 08.09.2021

Gremium:

Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und  
Grün

Sitzungsdatum:

07.09.2021

Sitzungsart:

öffentlich

### zu TOP 3.2

#### Stadtbahnentwicklungskonzept

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-Ost (Sitzung vom 04.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt **einstimmig mit folgendem Zusatz** dem Rat der Stadt Dortmund, nachstehenden Beschluss zu fassen:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost legt Wert darauf, den aktuellen Sachstand zum barrierefreien Haltestellenausbau und der städtebaulichen Integration der 3 Haltestellen der U 43 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost zu erhalten. Der Sachstand soll die Planungen und den Umsetzungstermin der Haltestellen beinhalten. Diese Informationen der Verwaltung sollen auch dem Rat der Stadt Dortmund bis zur Beschlussfassung der Vorlage am 24.06.21 vorliegen.

#### **Beschluss**

*Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.*

*Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.*

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Aplerbeck (Sitzung vom 04.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die BV Aplerbeck bittet den Rat der Stadt Dortmund / empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), das Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr. 20397-21) mit den folgenden Maßgaben zu beschließen:**

#### **Allgemein zur Vorlage**

Zu Nr. 3 Weiteres Vorgehen zur Fortschreibung des SEK, 1. Spiegelstrich

**Die Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts muss die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur überprüfen und aktualisieren, sondern grundsätzlich neu bewerten.** Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen kann sich unter den heutigen Rahmenbedingungen und dem aktuellen Wissen um die Auswirkungen des Klimawandels neu und anders als 2008 darstellen. Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts stärkt die Notwendigkeit, alte Beschlüsse grundlegend auf den Prüfstand zu stellen. **Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.**

#### **Zum Sachstandsbericht**

Zu Nr. 5 Ausblick

**Neu: Die U47 soll bis zum DB-Haltepunkt Aplerbeck-Süd (mit Halt am DB-Haltepunkt Aplerbeck) weitergeführt werden.** Die Verlängerung dient insbesondere der Schaffung intermodaler Verknüpfungspunkte Stadtbahn – Zug an den beiden zusätzlichen Haltepunkten und würde die Attraktivität des ÖPNV wesentlich steigern, z.B. durch weitere schnelle Verbindungen in die Innenstadt und die umliegenden Orte. Diese Maßnahme ist von der örtlichen Politik wiederholt gefordert worden.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.2 Verlängerung Overgünne

**Die Planung für die Verlängerung der Linie U41 soll die Strecke über die Overgünne hinaus bis zur Busenbergstraße in Berghofen umfassen.** Dort ist auch die Möglichkeit eines P+R Platzes gegeben. Es muss dabei eine vollständig neue

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Wirtschaftlichkeitsbewertung dieser Maßnahme erfolgen, die den veränderten Rahmenbedingungen gerecht wird.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.5 Verlängerung Flughafen

**Die weiteren Arbeiten an der Planung sollen gestoppt werden.** Eine solche Erweiterung würde im Wesentlichen nicht den Dortmunder\*innen zu Gute kommen, sondern lediglich den Touristen die Erreichung des mit Mitteln der Bevölkerung subventionierten Flughafens bequemer machen. Darauf hat die örtliche Politik wiederholt hingewiesen. Die dafür vorgesehenen Mittel und Kapazitäten können nicht nur in die Planung zur Verlängerung der U41 bis Berghofen (s.o.), sondern auch in die von uns vorgeschlagenen Verbesserung der U47 umgelenkt werden.

Zu Nr.5, TOP 5.2 Mögliche weitere Streckenergänzungen / Maßnahmen

**Die U47 soll zwischen den Haltepunkten Allerstrasse und Schürbankstraße zweigleisig ausgebaut werden.** (Die Argumentation zum Ausbau der U43 in Nr. 5.2.6 gilt auch hier.) Der Ortskern Aplerbeck könnte auf diese Art zuverlässiger bedient werden, als das bei dem derzeitigen unfallträchtigen Betrieb möglich ist. Der stärkere Verkehr infolge des Vollanschlusses der Marsbruchstraße an die B1 unterstreicht diese Notwendigkeit. Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der Fortschreibung **und den o. g. Ergänzungen** zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Mengede (Sitzung vom 05.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN erklärt, dass der Stadtbezirk Mengede zweimal Erwähnung findet. Zum einen unter Punkt 5.2.4 (Verlängerung der Strecke der U47 in Nette) und unter Punkt 5.2.7 (Verlängerung des Fußgängerweges durch eine Brücke in Obernette). Beim letzten Punkt besteht das Problem darin, dass der Landwirt, dem der betreffende Acker gehört, diesen nicht verkaufen möchte. Daher bietet es sich an, das Problem mit einer Unterführung zu lösen. Bei der Verlängerung der Strecke der U47 würde die neu geplante Strecke durch den Grill in Westerfilde führen bzw. hätte das Ausweichen eine sehr spitze Kurve zur Folge. Das ist insgesamt nicht umsetzbar. Die Zustimmung zur Vorlage kann die Fraktion daher nur für die Projekte, die den Dortmunder Süden betreffen, geben. Darüber hinaus unterstützt die Fraktion selbstverständlich die Planung und den Bau von P+R-Parkplätzen, hält es aber für wichtig, zunächst die bereits beschlossenen P+R-Parkplätze, wie zum Beispiel für die Wenemarstraße, umzusetzen.

Die Fraktion DIE LINKE/DIE Partei merkt an, dass in Obernette die Erweiterung für den Energiecampus benötigt wird und daher sinnvoll wäre.

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN weist darauf hin, dass es hier nur um den geplanten Bahnübergang geht.

Die CDU-Fraktion findet die Entlastung des Knotenpunktes in Obernette grundsätzlich gut, gibt zu bedenken, dass die Verlängerung der Bahnstrecke auch mehr Verkehr ins Wohngebiet bringt und kein Gewinn für die Anbindung von „Knepper“ ist.

Die FDP hält eine Anbindung der Richterstraße für wichtig.

Die CDU-Fraktion stimmt dem Vorschlag zu.

Die SPD-Fraktion hält den Busverkehr für ausreichend.

Der Vorsitzende schlägt vor, über die beiden Punkte separat abzustimmen und als entsprechende Anmerkung beizufügen.

Anmerkung:

Bei Punkt 5.2.4 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei einer Enthaltung (Fraktion B'90/DIE GRÜNEN) abgelehnt.

Bei Punkt 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei vier Enthaltungen (FDP, Fraktion DIE LINKE/DIE Partei und CDU-Fraktion) abgelehnt.

### **Empfehlung**

Die Bezirksvertretung Mengede nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig, mit Ausnahme der Punkte 5.2.4 und 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

und unter Berücksichtigung der Anmerkung, die Verwaltung mit der Fortschreibung zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Hörde (Sitzung vom 11.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen weist darauf hin, dass die Haltestelle der U 41 in Benninghofen nahe am Ortskern sein soll.**

**Beschluss**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde lehnt die Vorlage ab.**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund zu beschließen:**

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Abstimmungsergebnis: mit 2 Ja-Stimmen (Linke und Grüne), 4 Enthaltungen (SPD und Grüne) und 7 Gegenstimmen abgelehnt**

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-West (Sitzung vom 02.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die Fraktion Bündnis90/die Grünen geben folgende Bemerkungen zu Protokoll:**

Die Anbindung des geplanten Smart Rhino-Geländes an den ÖPNV hat zwei neuralgische Punkte: Die Anbindung an den S-Bahnhof "Dortmund-Dorstfeld" und fehlende direkte Verbindung an den Dortmunder Hauptbahnhof. Die vorgeschlagene H-Bahnverbindung erscheint als Lösungsmöglichkeit ungeeignet, da sie einerseits nicht die benötigten Kapazitäten während der Rush hour für die Verbindung Dortmund-Dorstfeld zu Smart Rhino zur Verfügung stellen kann, andererseits keine integrative Lösung zum vorhanden ÖPNV-Netz darstellt sowie die Anbindung zum Hauptbahnhof vernachlässigt. Von daher regt die Fraktion der Grünen an, die Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung von der Straßenbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" zu prüfen (Vorteile: direkte Anbindung durch die U47/U49-Linien an den Hauptbahnhof und an Dortmund-Dorstfeld, hohe Flexibilität der Kapazitäten in Stoßzeiten und Integration in das bestehende ÖPNV-Netz).

**Die SPD Fraktion äußert zu dem Tagesordnungspunkt:**

Die SPD Fraktion Innenstadt-West empfiehlt auch die Untersuchung der Anbindung des zu bebauenden HSP- Geländes und des Hafens mit einer H-Bahn über den Turmbahnhof Dorstfeld hinaus zur Universität.

> Sowohl von als auch zur FH und Uni muss für die zukünftigen (auch studentischen) Bewohner von Dorstfeld, Unionviertel und Smart Rhino eine attraktive Anbindung ihres Wohngebiets gewährleistet sein.

> Für die geplante Entwicklung des Hafenquartiers mit zT hochqualifizierten Büroarbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen wäre die Verbindung zu den Bibliotheksstandorten und dem Technologiezentrum ebenfalls sinnvoll.

> Eine direkte Stadtbahnanbindung ist nicht geplant. Deshalb sollte die H-Bahn als modernes und flexibles Verkehrsmittel ohne großen Flächenverbrauch mitgeplant werden. Außerdem würde sie eine attraktive Kurzstreckenverbindung als Panoramafahrt, die nicht alle Menschen wieder in den Untergrund zwingt, bieten.

> Eine gute Anbindung an die anderen Verkehrsmittel und damit auch an den Hauptbahnhof wäre mit der vorgesehenen Linienführung gewährleistet.

> Die direkte Verbindung zur Uni spart außerdem Technikkosten ein, weil der dort dann erneuerte Wartungsbetrieb mitbenutzt werden kann.

**Die Partei Die Linke möchte protokolliert wissen:**

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Oben bleiben auf der Erde!

Es fehlen Zielvorgaben wie der Anteil des ÖPNV insgesamt erhöht werden kann. Ebenso fehlen Alternativen zu unterirdisch geführter Gleisführung und der H-Bahn, auch anderer Fahrzeuge z.B. Oberleitungsbusse.

Eine H-Bahn kann bestenfalls im 10-Minuten-Takt 600 Fahrgäste pro Richtung transportieren, eine Stadtbahn dagegen 1800.

Die einseitige Priorisierung der H-Bahn lehnen wir ab, ebenso die Trassenführung der Stadtbahn unter der Erde. Die H-Bahn ist nicht in das übrige Verkehrssystem integriert. Der überwiegende Teil der geplanten H-Bahn-Strecke wird als Parallelverkehr geplant – als Konkurrenz zu den bereits gut ausgebauten Strecken oder vorhandenen Buslinien. Vorhandene Gleise z.B. auf dem Gebiet Smart Rhino oder andere gleisgebundene Verkehrsführung werden nicht in Betracht gezogen, z.B. H-Bahn-Weiterführung bis zum Hauptbahnhof.

Ebenso fehlt eine Kosten-Nutzen-Analyse im Vergleich zur oberirdischen Gleisführung.

Bekanntlich ist der Bau von oberirdischen Trassen erheblich kostengünstiger, auch im Unterhalt. Ebenso fehlt ein Vergleich beim einer Bau H-Bahn oder oberirdischer Gleisführung wieviel CO<sup>2</sup> freigesetzt wird.

Die Vorlage sollte Beirat Nahmobilität beraten werden.

### 5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino

Im Rahmen der Entwicklung des Geländes Smart Rhino und der dortigen Ansiedlung aller Bereiche der Fachhochschule Dortmund ist die Verkehrsanbindung des neuen Geländes an den S-Bahn-Knotenpunkt Dorstfeld geplant. In Verkehrsgutachten zum Smart Rhino-Konzept wurde nachgewiesen, dass eine H-Bahn für die Achse Dorstfeld – Smart Rhino – Hafen (U47, U49) mit über 4000 Fahrgästen pro Tag ein geeignetes Verkehrsmittel wäre. Abschnittsweise zweigleisig und im 2,5 Minuten-Takt böten H-Bahn-Züge in Doppeltraktion ähnlich denen am Düsseldorfer Flughafen eine adäquate Kapazität für den neuen FH-Campus.

Im Rahmen von Prüfaufträgen aus den politischen Gremien wird zudem eine Durchbindung des H-Bahnsystems bis zum Hauptbahnhof untersucht. Eine erste Verkehrsmodellrechnung kommt auch hierfür zu positiven Ergebnissen.

Das Quartier Hafen / Speicherstraße wird derzeit vom städtischen Unternehmen D-Port21 entwickelt. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie findet hierzu der vom Rat der Stadt beschlossene städtebauliche Wettbewerb statt. Die dazu erfolgten Voruntersuchungen deckten einen Bedarf an einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung auf, u.a. da hier neben verdichteten Büro- und Freizeitnutzungen auch ein Berufskolleg errichtet werden soll. Es ergibt sich mit der H-Bahn die Chance, den Endpunkt einer neuen Linie in das Quartier hinein um eine oder zwei Stationen nach Norden zu verschieben. Das Quartier wird daher hinsichtlich der ÖV-Anbindung im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zu Smart Rhino mit betrachtet. Eine mögliche weitere Anbindung des Entwicklungsgeländes kann z. B. durch einen Abzweig nach der Haltestelle Heinrichstraße oder dem Bahnhof Unionstraße aus der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände erfolgen.

Die CDU Fraktion möchte die Vorlage in Gänze **unverändert** empfehlen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West **empfiehlt** dem Rat der Stadt Dortmund **mehrheitlich** mit 15 Stimmen (Bündnis90/Die Grünen, SPD, Die Linken, Die PARTEI, AfD) gegen 3 Stimmen der CDU Fraktion, unter Berücksichtigung der gemachten Bemerkungen den folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

AMIG, 08.06.2021:

Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün vertagt die Befassung mit der gesamten Angelegenheit in seine nächste Sitzung.

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

**Hierzu liegt vor → Schreiben OB Westphal vom 06.09.2021 (Drucksache Nr. 20397-21)**

....die Beschlussvorlage zum Stadtbahnentwicklungskonzept vom 13.04.2021 lag den Gremien im Sitzungslauf April-Juni bereits vor. Für die in dieser Phase bisher eingebrachten Anregungen bedanke ich mich sehr herzlich.

Die Ausschüsse haben die Beratung vertagt, so dass eine Befassung im Rat nun für den 23.09.2021 vorgesehen ist. Ich darf die veränderte Zeitschiene nutzen und Ihnen noch einige ergänzende Hinweise zur Vorlage geben. Diese betreffen das weitere Vorgehen zur Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes.

Die Beschlussfassung der aktuellen Vorlage dient der Mittelfreigabe für eine externe Begutachtung, die nach Vorliegen des Beschlusses ausgeschrieben und vergeben werden soll. Die Abstimmung der Ausschreibungsinhalte erfolgt mit allen Projektbeteiligten (Stadt, DSW21/H-Bahn21). Alle Eingaben und Anregungen insbesondere der politischen Gremien, sollen in dieser externen Begutachtung Berücksichtigung finden. Der Auftrag soll deshalb in einem zweistufigen Verfahren bearbeitet werden. In einem ersten Schritt sollen neben den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem vorliegenden Sachstandsbericht auch alle Eingaben und Anregungen gutachtlich geprüft werden.

Das Prüfverfahren wird unter Berücksichtigung der vergaberechtlichen Prozesse, der Begutachtung selbst sowie der Abstimmung und Aufbereitung der Ergebnisse nach etwa 1, 5 bis 2 Jahre abgeschlossen sein. Die sich daraus ergebenden Ergebnisse werden sodann für die politischen Gremien aufbereitet und zum Beschluss über die weitere zweite Stufe vorgelegt.

In dem dann folgenden zweiten Schritt werden die realisierungswürdigen und ggf. indisponiblen Vorhaben weiter konkretisiert betrachtet und analog dem sog. vereinfachten Standardisierten Bewertungsverfahren für Maßnahmen des ÖPNV untersucht.

Das Ergebnis des Prozesses der zweiten Stufe wird - erneut nach Abstimmung unter den Projektbeteiligten (Stadt, DSW21/H-Bahn21) - in einer Beschlussvorlage „Stadtbahnentwicklungskonzept 202x“ (Zeitziel abhängig vom Bearbeitungsumfang) zusammengefasst und den Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Der aktuell vorliegende Beschluss stellt insofern noch keine Priorisierung oder Abstimmung der vorgelegten oder als Anregung zusätzlich eingebrachten Maßnahmen dar.

Ich bitte um Kenntnisnahme und Empfehlung/Beschluss der Vorlage zum Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr.: 20397-21).

**Hierzu liegt vor → Antrag der SPD-Fraktion (TOP 5.6 der heutigen Tagesordnung) (Drucksache Nr. 22049-21):**

... die SPD-Fraktion im Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün bittet um Beratung und Beschluss des folgenden Antrags:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Stadtbahntunnels

Innenstadt Ost (siehe DSW21-Positionspapier „Dortmund mobil 2030“) in Zusammenarbeit mit der DSW21, dem Tiefbauamt und dem Planungsamt in Auftrag zu geben. Die Kosten für die Machbarkeitsuntersuchungen sind bei den Haushaltsberatungen zu berücksichtigen.

Dabei wird die Verwaltung beauftragt, unter anderem Folgendes zu prüfen:

- Eine Verbindung zwischen Degginghöfe und der neuen S-Bahn Haltestelle Kronprinzenstraße
- Ist es möglich, die Tunnelröhre mit den Linien U45 und U49 zu verbinden? Dabei ist eine weitere Anbindung an die Linie nach Hörde nicht zwingend erforderlich.
- Auf welcher Ebene endet die Tunnelröhre am Hauptbahnhof?
- Welche innovativen Möglichkeiten, wie z. B. ein Kopfbahnhof auf Ebene der "großen" Schiene, kommen in Frage?

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

- Welche Fördermöglichkeiten kommen in Frage (z. B. durch den VRR)?

### **Begründung:**

Ein weiterer Tunnel kann die sehr stark ausgelastete Tunnelröhre 1 zwischen Märkische Str. und Hauptbahnhof entlasten und bietet höhere Flexibilität bei Großereignissen. Zudem könnten durch diesen neuen Stadtbahntunnel neue Bereiche für die Stadtbahn erschlossen werden. Die Bewohner\* innen der Innenstadt Ost könnten hierdurch direkt und ohne Umsteigen an der Kampstraße an den Hauptbahnhof angeschlossen werden. Mit einer weiteren Tunnelröhre könnten insgesamt die Attraktivität und die Kapazität des ÖPNV-Angebots in Dortmund steigen und die Verkehrswende gefördert werden.

### **AMIG, 07.09.2021:**

**Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün nimmt das Schreiben der Verwaltung vom 06.09.2021 zur Kenntnis. Weiter einigt man sich darauf, dass der heute unter TOP 5.6. vorliegende SPD-Antrag (Drucksache Nr. 22049-21) ebenso wie alle bereits vorliegenden Empfehlungen aus den Bezirksvertretungen in dem anstehenden Begutachtungsprozess berücksichtigt werden sollen. Aufgrund weiteren Beratungsbedarfes leitet der Ausschuss heute die gesamte Angelegenheit ohne Empfehlung weiter.**



## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Erstellt am: 16.09.2021

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	15.09.2021	öffentlich

**zu TOP 3.14**  
**Stadtbahnentwicklungskonzept**  
Empfehlung  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

**Hierzu liegt vor** → Schreiben der Verwaltung (Drucksache Nr.:20397-21-E4):

THOMAS WESTPHAL  
Oberbürgermeister der Stadt Dortmund



An Vorsitzende des  
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt,  
Stadtgestaltung und Wohnen  
Frau RM Ingrid Reuter

über Ausschuss-Geschäftsführung

24.05.2021

Stadtbahnentwicklungskonzept, Drucksache Nr. 20397-21  
hier: Beratung im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen

Sehr geehrte Frau Reuter,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die o. g. Vorlage befindet sich aktuell im Beratungsgang. Sie hat bereits alle Bezirksvertretungen durchlaufen, die Beratungen in den Ausschüssen und letztlich im Rat sind für Juni 2021 terminiert.

In der Beratungsfolge wurde versehentlich die Beratung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Stadtgestaltung und Wohnen nicht vorgesehen. Ich leite Ihnen deshalb die Vorlage auf diesem Wege zu und bitte um Beratung in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen am 16.06.2021 und entsprechende Beschlussfassung/Empfehlung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Thomas Westphal

Postadresse: Rathaus • Friedensplatz 1 • 44122 Dortmund • Telefon (0231) 50-2 20 30/50 • Telefax (0231) 50-2 20 88 • E-Mail: thomas.westphal@stadtdo.de  
Navigationsadresse: Südwall 21-23 • 44137 Dortmund

**Hierzu liegt vor** → Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion B'90/Die Grünen) (Drucksache Nr.:20397-21-E6):

...die Fraktion BÜNDNIDS 90/DIE GRÜNEN bittet um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Ergänzungsantrags:

*Die Verwaltung wird aufgefordert, bei der Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur zu überprüfen und zu aktualisieren, sondern auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Hinblick auf die Belange des*

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

*Klimaschutzes grundsätzlich neu zu bewerten und die Maßnahmen entsprechend zu priorisieren. Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.*

*Zudem bitten wir die Verwaltung, folgende Ergänzungen und Anregungen im Rahmen des Stadtbahnentwicklungskonzepts zu berücksichtigen:*

### **Zu 4.2: Weitere aktuelle Maßnahmen in Planung - Herstellung vollständiger Barrierefreiheit**

- *Es sind barrierefreie Zugänge zu Haltestellen in Mittellage an beiden Enden der Bahnsteige vorzusehen. Dies gilt insbesondere für folgende Haltestellen: Lippestraße, Funkenburg, Am Zehnthof, Knappschafts Krankenhaus, Geschwister-Scholl-Straße sowie an den geplanten Mittelbahnsteigen in der Oesterholzstraße (U44) und Rheinischen Straße (U43/U44).*
- *Die Umsetzung der Maßnahmen für die vollständige Barrierefreiheit aller Stadtbahnhaltestellen muss Priorität erhalten.*
- *Die DSW21 wird gebeten, zur Priorisierung der Maßnahmen die Fahrgastzahlen für alle Haltestellen der Linien U43/U44 darzustellen.*
- *Die Infrastruktur der Ost-West-Strecke U43/U44 wird an die 2,65 breiten Stadtbahnfahrzeuge (Querschnittsveränderungen) angepasst. Die DSW21 wird in dem Zusammenhang um eine Darstellung gebeten, welche Streckenabschnitte bereits für breitere Fahrzeuge ausgelegt sind.*

### **Zu 4.3.3: H-Bahn – Neue Fahrzeuggeneration**

- *Die Erweiterung der H-Bahn erfolgt nur in Ergänzung des bestehenden Systems, d.h., es entsteht kein zweiter Inselbetrieb und kein Parallelverkehr zu bestehenden Stadtbahnstrecken oder Strecken des SPNV.*
- *Vorrangig soll die Verknüpfung vom Campus zur U42 bzw. S5 hergestellt werden.*
- *Für die H-Bahn wird eine Doppeltraktion analog Sky-Train DUS geprüft.*

### **Zu 5.1.3 Stadtbahnverlängerung Hacheney**

- *Bei der Realisierung der Stadtbahnverlängerung bis zur Godekinstraße soll eine kurze Verlängerung nur bis zur Zillestraße mit untersucht werden.*

### **Zu 5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino**

- *Zusätzlich zum beschriebenen Abzweig der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände soll auch eine Stichstrecke Hafen – Smart Rhino-Zentrum (– Dorstfeld S) untersucht werden.*
- *Als Alternative zur vorgeschlagenen H-Bahnverbindung soll eine Stadtbahnverbindung von der Stadtbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" geprüft werden.*

### **Zu 5.1.5 Erschließung des Flughafengeländes**

- *Vor dem Hintergrund einer möglichen Nachnutzung der Fläche sollte die Trasse der Stadtbahnstrecke zum Flughafengelände gesichert und eine Haltestelle für die Bewohner\*innen von Neuasseln (Aplerbecker Straße) vorgesehen werden, evtl. unter Nutzung der ehemaligen Bahntrasse zwischen Marsbruchstraße und Holzwickeder Straße.*

### **Zu 5.2.7 Gleiskreuzung Obernette/Erschließung Energie-Campus**

- *Die Verlegung der Schienen auf die Westseite der Emscherallee wird geprüft. Dazu wird die Emscherallee von vier auf zwei Kfz-Fahrbahnen reduziert.*
- *Bei einer Umplanung ist sicherzustellen, dass zur Anbindung des Energie-Campus an die Wohnstraßen von Huckarde attraktive und sichere Fuß- und Radwege eingerichtet werden.*

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

**Des Weiteren wird die Verwaltung im Rahmen der Fortschreibung um die Prüfung der folgenden Punkte gebeten:**

- Erschließung der Entwicklungsfläche Phoenix- West mit einer Stadtbahn
- Verlängerung der U47 in Aplerbeck mindestens zum Bahnhof Aplerbeck, perspektivisch auch zum Bahnhof Aplerbeck Süd.
- Anbindung des S-Bahnhofes Dortmund-Dorstfeld (ggf. im Zusammenhang mit Smart Rhino)
- U44-Strecke zum Borsigplatz über Weißenburger Straße
- Stadtbahnverbindung BO-Langendreer – DO-Lütgendortmund als Verlängerung der am Bahnhof BO-Langendreer S endenden BOGESTRA-Linien von Witten bzw. Bochum.
- Für Korridore, die zur Trassensicherung freigehalten werden, soll die Einrichtung von Radwegen als Zubringer zur Stadtbahn geprüft werden (bike+ride).

**Hierzu liegt vor**→ Schreiben der Verwaltung vom 06.09.2021 (Drucksache Nr.:20397-21-E7):

...die Beschlussvorlage zum Stadtbahnentwicklungskonzept vom 13.04.2021 lag den Gremien im Sitzungslauf April-Juni bereits vor. Für die in dieser Phase bisher eingebrachten Anregungen bedanke ich mich sehr herzlich.

Die Ausschüsse haben die Beratung vertagt, so dass eine Befassung im Rat nun für den 23.09.2021 vorgesehen ist. Ich darf die veränderte Zeitschiene nutzen und Ihnen noch einige ergänzende Hinweise zur Vorlage geben. Diese betreffen das weitere Vorgehen zur Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes.

Die Beschlussfassung der aktuellen Vorlage dient der Mittelfreigabe für eine externe Begutachtung, die nach Vorliegen des Beschlusses ausgeschrieben und vergeben werden soll. Die Abstimmung der Ausschreibungsinhalte erfolgt mit allen Projektbeteiligten (Stadt, DSW21/H-Bahn21). Alle Eingaben und Anregungen insbesondere der politischen Gremien, sollen in dieser externen Begutachtung Berücksichtigung finden. Der Auftrag soll deshalb in einem zweistufigen Verfahren bearbeitet werden.

In einem ersten Schritt sollen neben den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem vorliegenden Sachstandsbericht auch alle Eingaben und Anregungen gutachtlich geprüft werden.

Das Prüfverfahren wird unter Berücksichtigung der vergaberechtlichen Prozesse, der Begutachtung selbst sowie der Abstimmung und Aufbereitung der Ergebnisse nach etwa 1, 5 bis 2 Jahre abgeschlossen sein. Die sich daraus ergebenden Ergebnisse werden sodann für die politischen Gremien aufbereitet und zum Beschluss über die weitere zweite Stufe vorgelegt.

In dem dann folgenden zweiten Schritt werden die realisierungswürdigen und ggf. indisponiblen Vorhaben weiter konkretisiert betrachtet und analog dem sog. vereinfachten Standardisierten Bewertungsverfahrens für Maßnahmen des ÖPNV untersucht.

Das Ergebnis des Prozesses der zweiten Stufe wird - erneut nach Abstimmung unter den Projektbeteiligten

(Stadt, DSW21/H-Bahn21) - in einer Beschlussvorlage „Stadtbahnentwicklungskonzept 202x“ (Zeitziel abhängig vom Bearbeitungsumfang) zusammengefasst und den Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Der aktuell vorliegende Beschluss stellt insofern noch keine Priorisierung oder Abstimmung der vorgelegten oder als Anregung zusätzlich eingebrachten Maßnahmen dar.

Ich bitte um Kenntnisnahme und Empfehlung/Beschluss der Vorlage zum Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr.: 20397-21).

**Hierzu liegt vor**→ Empfehlung des Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün vom 07.09.2021:

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-Ost (Sitzung vom 04.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt **einstimmig mit folgendem Zusatz** dem Rat der Stadt Dortmund, nachstehenden Beschluss zu fassen:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost legt Wert darauf, den aktuellen Sachstand zum barrierefreien Haltestellenausbau und der städtebaulichen Integration der 3 Haltestellen der U 43 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost zu erhalten. Der Sachstand soll die Planungen und den Umsetzungstermin der Haltestellen beinhalten. Diese Informationen der Verwaltung sollen auch dem Rat der Stadt Dortmund bis zur

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

Beschlussfassung der Vorlage am 24.06.21 vorliegen.

### **Beschluss**

*Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.*

*Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.*

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Aplerbeck (Sitzung vom 04.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die BV Aplerbeck bittet den Rat der Stadt Dortmund / empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), das Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr. 20397-21) mit den folgenden Maßgaben zu beschließen:**

#### **Allgemein zur Vorlage**

Zu Nr. 3 Weiteres Vorgehen zur Fortschreibung des SEK, 1. Spiegelstrich

**Die Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts muss die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur überprüfen und aktualisieren, sondern grundsätzlich neu bewerten.** Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen kann sich unter den heutigen Rahmenbedingungen und dem aktuellen Wissen um die Auswirkungen des Klimawandels neu und anders als 2008 darstellen. Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts stärkt die Notwendigkeit, alte Beschlüsse grundlegend auf den Prüfstand zu stellen. **Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.**

#### **Zum Sachstandsbericht**

Zu Nr. 5 Ausblick

**Neu: Die U47 soll bis zum DB-Haltepunkt Aplerbeck-Süd (mit Halt am DB-Haltepunkt Aplerbeck) weitergeführt werden.** Die Verlängerung dient insbesondere der Schaffung intermodaler Verknüpfungspunkte Stadtbahn – Zug an den beiden zusätzlichen Haltepunkten und würde die Attraktivität des ÖPNV wesentlich steigern, z.B. durch weitere schnelle Verbindungen in die Innenstadt und die umliegenden Orte. Diese Maßnahme ist von der örtlichen Politik wiederholt gefordert worden.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.2 Verlängerung Overgünne

**Die Planung für die Verlängerung der Linie U41 soll die Strecke über die Overgünne hinaus bis zur Busenbergstraße in Berghofen umfassen.** Dort ist auch die Möglichkeit eines P+R Platzes gegeben. Es muss dabei eine vollständig neue Wirtschaftlichkeitsbewertung dieser Maßnahme erfolgen, die den veränderten Rahmenbedingungen gerecht wird.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.5 Verlängerung Flughafen

**Die weiteren Arbeiten an der Planung sollen gestoppt werden.** Eine solche Erweiterung würde im Wesentlichen nicht den Dortmunder\*innen zu Gute kommen, sondern lediglich den Touristen die Erreichung des mit Mitteln der Bevölkerung subventionierten Flughafens bequemer machen. Darauf hat die örtliche Politik wiederholt hingewiesen. Die dafür vorgesehenen Mittel und Kapazitäten können nicht nur in die Planung zur Verlängerung der U41 bis Berghofen (s.o.), sondern auch in die von uns vorgeschlagenen Verbesserung der U47 umgelenkt werden.

Zu Nr.5, TOP 5.2 Mögliche weitere Streckenergänzungen / Maßnahmen

**Die U47 soll zwischen den Haltepunkten Allerstrasse und Schürbankstraße zweigleisig ausgebaut werden.** (Die Argumentation zum Ausbau der U43 in Nr. 5.2.6 gilt auch hier.) Der Ortskern Aplerbeck könnte auf diese Art zuverlässiger bedient werden, als das bei dem derzeitigen unfallträchtigen Betrieb möglich ist. Der stärkere Verkehr infolge des Vollanschlusses der Marsbruchstraße an die B1 unterstreicht diese Notwendigkeit. Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der Fortschreibung **und den o. g. Ergänzungen** zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Mengede (Sitzung vom 05.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN erklärt, dass der Stadtbezirk Mengede zweimal Erwähnung findet. Zum einen unter Punkt 5.2.4 (Verlängerung der Strecke der U47 in Nette) und unter Punkt 5.2.7 (Verlängerung des Fußgängerweges durch eine Brücke in Obernette). Beim letzten Punkt besteht das Problem darin, dass der Landwirt, dem der betreffende Acker gehört, diesen nicht verkaufen möchte. Daher bietet es sich an, das Problem mit einer Unterführung zu lösen. Bei der Verlängerung der Strecke der U47 würde die neu geplante Strecke durch den Grill in Westerfilde führen bzw. hätte das Ausweichen eine sehr spitze Kurve zur Folge. Das ist insgesamt nicht umsetzbar. Die Zustimmung zur Vorlage kann die Fraktion daher nur für die Projekte, die den Dortmunder Süden betreffen, geben. Darüber hinaus unterstützt die Fraktion selbstverständlich die Planung und den Bau von P+RParkplätzen, hält es aber für wichtig, zunächst die bereits beschlossenen P+R-Parkplätze, wie zum Beispiel für die Wenemarstraße, umzusetzen.

Die Fraktion DIE LINKE/DIE Partei merkt an, dass in Obernette die Erweiterung für den Energiecampus benötigt wird und daher sinnvoll wäre.

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN weist darauf hin, dass es hier nur um den geplanten Bahnübergang geht.

Die CDU-Fraktion findet die Entlastung des Knotenpunktes in Obernette grundsätzlich gut, gibt zu bedenken, dass die Verlängerung der Bahnstrecke auch mehr Verkehr ins Wohngebiet bringt und kein Gewinn für die Anbindung von „Knepper“ ist.

Die FDP hält eine Anbindung der Richterstraße für wichtig.

Die CDU-Fraktion stimmt dem Vorschlag zu.

Die SPD-Fraktion hält den Busverkehr für ausreichend.

Der Vorsitzende schlägt vor, über die beiden Punkte separat abzustimmen und als entsprechende Anmerkung beizufügen.

**Anmerkung:**

Bei Punkt 5.2.4 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei einer Enthaltung (Fraktion B'90/DIE GRÜNEN) abgelehnt.

Bei Punkt 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei vier Enthaltungen (FDP, Fraktion DIE LINKE/DIE Partei und CDU-Fraktion) abgelehnt.

### **Empfehlung**

Die Bezirksvertretung Mengede nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig, mit Ausnahme der Punkte 5.2.4 und 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage und unter Berücksichtigung der Anmerkung, die Verwaltung mit der Fortschreibung zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Hörde (Sitzung vom 11.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)

**Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen weist darauf hin, dass die Haltestelle der U 41 in Benninghofen nahe am Ortskern sein soll.**

### **Beschluss**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde lehnt die Vorlage ab.**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund zu beschließen:**

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Abstimmungsergebnis: mit 2 Ja-Stimmen (Linke und Grüne), 4**

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

### **Enthaltungen (SPD und Grüne) und 7 Gegenstimmen abgelehnt**

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-West (Sitzung vom 02.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

#### **Die Fraktion Bündnis90/die Grünen geben folgende Bemerkungen zu Protokoll:**

Die Anbindung des geplanten Smart Rhino-Geländes an den ÖPNV hat zwei neuralgische Punkte: Die Anbindung an den S-Bahnhof "Dortmund-Dorstfeld" und fehlende direkte Verbindung an den Dortmunder Hauptbahnhof. Die vorgeschlagene H-Bahnverbindung erscheint als Lösungsmöglichkeit ungeeignet, da sie einerseits nicht die benötigten Kapazitäten während der Rush hour für die Verbindung Dortmund-Dorstfeld zu Smart Rhino zur Verfügung stellen kann, andererseits keine integrative Lösung zum vorhanden ÖPNV-Netz darstellt sowie die Anbindung zum Hauptbahnhof vernachlässigt. Von daher regt die Fraktion der Grünen an, die Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung von der Straßenbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" zu prüfen (Vorteile: direkte Anbindung durch die U47/U49-Linien an den Hauptbahnhof und an Dortmund-Dorstfeld, hohe Flexibilität der Kapazitäten in Stoßzeiten und Integration in das bestehende ÖPNV-Netz).

#### **Die SPD Fraktion äußert zu dem Tagesordnungspunkt:**

Die SPD Fraktion Innenstadt-West empfiehlt auch die Untersuchung der Anbindung des zu bebauenden HSP- Geländes und des Hafens mit einer H-Bahn über den Turmbahnhof Dorstfeld hinaus zur Universität.

> Sowohl von als auch zur FH und Uni muss für die zukünftigen (auch studentischen) Bewohner von Dorstfeld, Unionviertel und Smart Rhino eine attraktive Anbindung ihres Wohngebiets gewährleistet sein.

> Für die geplante Entwicklung des Hafenquartiers mit zT hochqualifizierten Büroarbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen wäre die Verbindung zu den Bibliotheksstandorten und dem Technologiezentrum ebenfalls sinnvoll.

> Eine direkte Stadtbahnanbindung ist nicht geplant. Deshalb sollte die H-Bahn als modernes und flexibles Verkehrsmittel ohne großen Flächenverbrauch mitgeplant werden. Außerdem würde sie eine attraktive Kurzstreckenverbindung als Panoramafahrt, die nicht alle Menschen wieder in den Untergrund zwingt, bieten.

> Eine gute Anbindung an die anderen Verkehrsmittel und damit auch an den Hauptbahnhof wäre mit der vorgesehenen Linienführung gewährleistet.

> Die direkte Verbindung zur Uni spart außerdem Technikkosten ein, weil der dort dann erneuerte Wartungsbetrieb mitbenutzt werden kann.

#### **Die Partei Die Linke möchte protokolliert wissen:**

Oben bleiben auf der Erde!

Es fehlen Zielvorgaben wie der Anteil des ÖPNV insgesamt erhöht werden kann. Ebenso fehlen Alternativen zu unterirdisch geführter Gleisführung und der H-Bahn, auch anderer Fahrzeuge z.B. Oberleitungsbusse.

Eine H-Bahn kann bestenfalls im 10-Minuten-Takt 600 Fahrgäste pro Richtung transportieren, eine Stadtbahn dagegen 1800.

Die einseitige Priorisierung der H-Bahn lehnen wir ab, ebenso die Trassenführung der Stadtbahn unter der Erde. Die H-Bahn ist nicht in das übrige Verkehrssystem integriert. Der überwiegende Teil der geplanten H-Bahn-Strecke wird als Parallelverkehr geplant – als Konkurrenz zu den bereits gut ausgebauten Strecken oder vorhandenen Buslinien. Vorhandene Gleise z.B. auf dem Gebiet Smart Rhino oder andere gleisgebundene Verkehrsführung werden nicht in Betracht gezogen, z.B. H-Bahn-Weiterführung bis zum Hauptbahnhof.

Ebenso fehlt eine Kosten-Nutzen-Analyse im Vergleich zur oberirdischen Gleisführung.

Bekanntlich ist der Bau von oberirdischen Trassen erheblich kostengünstiger, auch im Unterhalt. Ebenso fehlt ein Vergleich beim einer Bau H-Bahn oder oberirdischer Gleisführung wieviel CO<sup>2</sup> freigesetzt wird.

Die Vorlage sollte Beirat Nahmobilität beraten werden.

## Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift

### 5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino

Im Rahmen der Entwicklung des Geländes Smart Rhino und der dortigen Ansiedlung aller Bereiche der Fachhochschule Dortmund ist die Verkehrsanbindung des neuen Geländes an den S-Bahn-Knotenpunkt Dorstfeld geplant. In Verkehrsgutachten zum Smart Rhino-Konzept wurde nachgewiesen, dass eine H-Bahn für die Achse Dorstfeld – Smart Rhino – Hafen (U47, U49) mit über 4000 Fahrgästen pro Tag ein geeignetes Verkehrsmittel wäre. Abschnittsweise zweigleisig und im 2,5 Minuten-Takt böten H-Bahn-Züge in Doppeltraktion ähnlich denen am Düsseldorfer Flughafen eine adäquate Kapazität für den neuen FH-Campus.

Im Rahmen von Prüfaufträgen aus den politischen Gremien wird zudem eine Durchbindung des H-Bahnsystems bis zum Hauptbahnhof untersucht. Eine erste Verkehrsmodellrechnung kommt auch hierfür zu positiven Ergebnissen.

Das Quartier Hafen / Speicherstraße wird derzeit vom städtischen Unternehmen D-Port21 entwickelt. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie findet hierzu der vom Rat der Stadt beschlossene städtebauliche Wettbewerb statt. Die dazu erfolgten Voruntersuchungen deckten einen Bedarf an einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung auf, u.a. da hier neben verdichteten Büro- und Freizeitnutzungen auch ein Berufskolleg errichtet werden soll. Es ergibt sich mit der H-Bahn die Chance, den Endpunkt einer neuen Linie in das Quartier hinein um eine oder zwei Stationen nach Norden zu verschieben. Das Quartier wird daher hinsichtlich der ÖV-Anbindung im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zu Smart Rhino mit betrachtet.

Eine mögliche weitere Anbindung des Entwicklungsgeländes kann z. B. durch einen Abzweig nach der Haltestelle Heinrichstraße oder dem Bahnhof Unionstraße aus der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände erfolgen.

Die CDU Fraktion möchte die Vorlage in Gänze **unverändert** empfehlen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West **empfiehlt** dem Rat der Stadt Dortmund **mehrheitlich** mit 15 Stimmen (Bündnis90/Die Grünen, SPD, Die Linken, Die PARTEI, AfD) gegen 3 Stimmen der CDU Fraktion, unter Berücksichtigung der gemachten Bemerkungen den folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Hierzu liegt vor → Schreiben OB Westphal vom 06.09.2021 (Drucksache Nr. 20397-21-E7)**

....die Beschlussvorlage zum Stadtbahnentwicklungskonzept vom 13.04.2021 lag den Gremien im Sitzungslauf April-Juni bereits vor. Für die in dieser Phase bisher eingebrachten Anregungen bedanke ich mich sehr herzlich.

Die Ausschüsse haben die Beratung vertagt, so dass eine Befassung im Rat nun für den 23.09.2021 vorgesehen ist. Ich darf die veränderte Zeitschiene nutzen und Ihnen noch einige ergänzende Hinweise zur Vorlage geben. Diese betreffen das weitere Vorgehen zur Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes.

Die Beschlussfassung der aktuellen Vorlage dient der Mittelfreigabe für eine externe Begutachtung, die nach Vorliegen des Beschlusses ausgeschrieben und vergeben werden soll. Die Abstimmung der Ausschreibungsinhalte erfolgt mit allen Projektbeteiligten (Stadt, DSW21/H-Bahn21). Alle Eingaben und Anregungen insbesondere der politischen Gremien, sollen in dieser externen Begutachtung Berücksichtigung finden. Der Auftrag soll deshalb in einem zweistufigen Verfahren bearbeitet werden. In einem ersten Schritt sollen neben den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem vorliegenden Sachstandsbericht auch alle Eingaben und Anregungen gutachtlich geprüft werden.

Das Prüfverfahren wird unter Berücksichtigung der vergaberechtlichen Prozesse, der Begutachtung selbst sowie der Abstimmung und Aufbereitung der Ergebnisse nach etwa 1, 5 bis 2 Jahre abgeschlossen sein. Die sich daraus ergebenden Ergebnisse werden sodann für die politischen Gremien aufbereitet und zum Beschluss über die weitere zweite Stufe vorgelegt.

## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

In dem dann folgenden zweiten Schritt werden die realisierungswürdigen und ggf. indisponiblen Vorhaben weiter konkretisiert betrachtet und analog dem sog. vereinfachten Standardisierten Bewertungsverfahren für Maßnahmen des ÖPNV untersucht.

Das Ergebnis des Prozesses der zweiten Stufe wird - erneut nach Abstimmung unter den Projektbeteiligten (Stadt, DSW21/H-Bahn21) - in einer Beschlussvorlage „Stadtbahntwicklungskonzept 202x“ (Zeitziel abhängig vom Bearbeitungsumfang) zusammengefasst und den Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Der aktuell vorliegende Beschluss stellt insofern noch keine Priorisierung oder Abstimmung der vorgelegten oder als Anregung zusätzlich eingebrachten Maßnahmen dar. Ich bitte um Kenntnisaufnahme und Empfehlung/Beschluss der Vorlage zum Stadtbahntwicklungskonzept (Drucksache Nr.: 20397-21).

**Hierzu liegt vor → Antrag der SPD-Fraktion (TOP 5.6 der heutigen Tagesordnung) (Drucksache Nr. 22049-21):**

... die SPD-Fraktion im Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün bittet um Beratung und Beschluss des folgenden Antrags:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Stadtbahntunnels

Innenstadt Ost (siehe DSW21-Positionspapier „Dortmund mobil 2030“) in Zusammenarbeit mit der DSW21, dem Tiefbauamt und dem Planungsamt in Auftrag zu geben. Die Kosten für die Machbarkeitsuntersuchungen sind bei den Haushaltsberatungen zu berücksichtigen.

Dabei wird die Verwaltung beauftragt, unter anderem Folgendes zu prüfen:

- Eine Verbindung zwischen Degginghöfe und der neuen S-Bahn Haltestelle Kronprinzenstraße
- Ist es möglich, die Tunnelröhre mit den Linien U45 und U49 zu verbinden? Dabei ist eine weitere Anbindung an die Linie nach Hörde nicht zwingend erforderlich.
- Auf welcher Ebene endet die Tunnelröhre am Hauptbahnhof?
- Welche innovativen Möglichkeiten, wie z. B. ein Kopfbahnhof auf Ebene der "großen" Schiene, kommen in Frage?
- Welche Fördermöglichkeiten kommen in Frage (z. B. durch den VRR)?

### **Begründung:**

Ein weiterer Tunnel kann die sehr stark ausgelastete Tunnelröhre 1 zwischen Märkische Str. und Hauptbahnhof entlasten und bietet höhere Flexibilität bei Großereignissen. Zudem könnten durch diesen neuen Stadtbahntunnel neue Bereiche für die Stadtbahn erschlossen werden. Die Bewohner\*innen der Innenstadt Ost könnten hierdurch direkt und ohne Umsteigen an der Kampstraße an den Hauptbahnhof angeschlossen werden. Mit einer weiteren Tunnelröhre könnten insgesamt die Attraktivität und die Kapazität des ÖPNV-Angebots in Dortmund steigen und die Verkehrswende gefördert werden.

### **AMIG, 07.09.2021:**

Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün nimmt das Schreiben der Verwaltung vom 06.09.2021 zur Kenntnis. Weiter einigt man sich darauf, dass der heute unter TOP 5.6. vorliegende SPD-Antrag (Drucksache Nr. 22049-21) ebenso wie alle bereits vorliegenden Empfehlungen aus den Bezirksvertretungen in dem anstehenden Begutachtungsprozess berücksichtigt werden sollen. Aufgrund weiteren Beratungsbedarfes leitet der Ausschuss heute die gesamte Angelegenheit ohne Empfehlung weiter.



## **Auszug aus der nicht genehmigten Niederschrift**

### **AKUSW, 15.09.2021:**

Herr Rm Stieglitz führt zum SPD-Antrag aus dem AMIG an, dass es sicherlich klar sei, dass man für diese starke Achse von Hörde zum Bahnhof einen zweiten Weg für suche. Es gäbe aber auch das Problem, dass man von Körne, Wambel, Brackel, Asseln nicht zum Hauptbahnhof komme. Wenn man also eine Tunnellösung finden wolle, dann sollte man hierbei also auch eine Einfädung von Osten perspektivisch berücksichtigen. Alternativ hierzu bitte er um Prüfung eine oberirdischen Führung hierzu über die Straßenzüge: von Hörde kommend über B1, Semerteichstraße, Güntherstraße, Geschwister-Scholl-Straße weiter Richtung Bahnhof.

Herr Rm Waßmann empfiehlt die Angelegenheit heute mit allen eingebrachten Ideen auf den Weg zu bringen. Darüber hinaus würde seine Fraktion sich, neben dem Stadtbahnthema, auch über eine verstärkte, Betrachtung der Busthematik (Ringbus.Ideen etc.) freuen, da diese im Kontext zu diesem Themenfeld gehöre. Weiter erwarte man seitens des Gutachters oder der Verwaltung auch einen Negativausschluss, zu den Szenarien, welche nicht realisierbar wären.

Herr sB Jääskeläinen bittet um Prüfung des Themas „Selbstfahrende Rufbusse“, welches in anderen Städten bereits realisiert worden sei und die Stadt Dortmund langfristig schneller nach vorne bringen würde. Zum Thema „Tunnel“ bitte er einmal auszurechnen, wie viele Diesel-Busse man für den Bau eines Meters Tunnel für wie viele Jahre fahren lassen könne. Man müsse sich vor Augen halten wie viel CO2 hierbei ausgestoßen würde. Insbesondere bitte er auch um Berücksichtigung der Menschen, die früher bei der Fahrt noch aus dem Fenster schauen konnten, was bei einer Tunnellösung nicht mehr gegeben wäre.

Herr Rrm Kowalewski erinnert an die Prüfaufträge zum Thema Stadtbahnentwicklung von vor zwei Jahren und bittet Verwaltung hierzu um Stellungnahme.

Frau Rm Rudolf bittet darum, dass der Gutachter die Maßnahmen aus dem SPD-Antrag (siehe Empfehlung des AMIG) ganz genau prüfe und mal schaue, welche Hürden der Realisierung entgegenstehen könnten (z. B. die Verknüpfung zum bestehenden Netz). Sie betont weiter, dass dieser Antrag für ihre Fraktion eine hohe Priorität habe und man sich daher freuen würde, wenn die Begutachtung nicht so lange dauern würde. Sie habe gehört, dass es etwas 2 Jahre dauern werde. Daher bitte sie bereits nach einem halben Jahr um einen Zwischenbericht.

**In Kenntnis des Schreibens der Verwaltung vom 06.09.2021 ist man sich zu den heutigen mündlichen Anregungen, vorliegenden Anträgen und Empfehlungen darüber einig, dass hierüber heute nicht abgestimmt wird sondern diese als Gesamtpaket mit in den Begutachtungsprozess gibt.**

**Mit diesem Hinweis empfiehlt der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig den Beschluss laut Vorlage zu fassen.**

Erstellt am: 17.09.2021

Gremium:

Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften

Sitzungsdatum:

16.09.2021

Sitzungsart:

öffentlich

### **zu TOP 3.13**

#### **Stadtbahnentwicklungskonzept**

Empfehlung

(Drucksache Nr.: 20397-21)

Der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften ist in seiner Sitzung am 17.06.21 der Empfehlung des AKUSW gefolgt und hat die Befassung der Angelegenheit in die heutige Sitzung vertagt.

Dem Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften liegt erneut die Vorlage mit folgenden Empfehlungen vor:

**Bezirksvertretung Aplerbeck** aus der öffentlichen Sitzung vom 04.05.21:

**Die BV Aplerbeck bittet den Rat der Stadt Dortmund / empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), das Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr. 20397-21) mit den folgenden Maßgaben zu beschließen:**

#### **Allgemein zur Vorlage**

Zu Nr. 3 Weiteres Vorgehen zur Fortschreibung des SEK, 1. Spiegelstrich

**Die Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts muss die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur überprüfen und aktualisieren, sondern grundsätzlich neu bewerten.** Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen kann sich unter den heutigen Rahmenbedingungen und dem aktuellen Wissen um die Auswirkungen des Klimawandels neu und anders als 2008 darstellen. Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts stärkt die Notwendigkeit, alte Beschlüsse grundlegend auf den Prüfstand zu stellen. **Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.**

#### **Zum Sachstandsbericht**

Zu Nr. 5 Ausblick

**Neu: Die U47 soll bis zum DB-Haltepunkt Aplerbeck-Süd (mit Halt am DB-Haltepunkt Aplerbeck) weitergeführt werden.** Die Verlängerung dient insbesondere der Schaffung intermodaler Verknüpfungspunkte Stadtbahn – Zug an den beiden zusätzlichen Haltepunkten und würde die Attraktivität des ÖPNV wesentlich steigern, z.B. durch weitere schnelle Verbindungen in die Innenstadt und die umliegenden Orte. Diese Maßnahme ist von der örtlichen Politik wiederholt gefordert worden.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.2 Verlängerung Overgünne

**Die Planung für die Verlängerung der Linie U41 soll die Strecke über die Overgünne hinaus bis zur Busenbergstraße in Berghofen umfassen.** Dort ist auch die Möglichkeit eines P+R Platzes gegeben. Es muss dabei eine vollständig neue Wirtschaftlichkeitsbewertung dieser Maßnahme erfolgen, die den veränderten Rahmenbedingungen gerecht wird.

Zu Nr. 5, TOP 5.1.5 Verlängerung Flughafen

**Die weiteren Arbeiten an der Planung sollen gestoppt werden.** Eine solche Erweiterung würde im Wesentlichen nicht den Dortmunder\*innen zu Gute kommen, sondern lediglich den Touristen die Erreichung des mit Mitteln der Bevölkerung subventionierten Flughafens bequemer machen. Darauf hat die örtliche Politik wiederholt hingewiesen. Die dafür vorgesehenen Mittel und Kapazitäten können nicht nur in die Planung zur Verlängerung der U41 bis Berghofen (s.o.), sondern auch in die von uns vorgeschlagenen Verbesserung der U47 umgelenkt werden.

Zu Nr.5, TOP 5.2 Mögliche weitere Streckenergänzungen / Maßnahmen

**Die U47 soll zwischen den Haltepunkten Allerstrasse und Schürbankstraße zweigleisig ausgebaut werden.** (Die Argumentation zum Ausbau der U43 in Nr. 5.2.6 gilt auch hier.) Der Ortskern Aplerbeck könnte auf diese Art zuverlässiger bedient werden, als das bei dem derzeitigen unfallträchtigen Betrieb möglich ist. Der stärkere Verkehr infolge des Vollanschlusses der Marsbruchstraße an die B1 unterstreicht diese Notwendigkeit. Die Bezirksvertretung Aplerbeck empfiehlt dem Rat mit 11 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung (Mitglied der CDU), den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der Fortschreibung **und den o. g. Ergänzungen** zu beauftragen. Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

#### Bezirksvertretung Innenstadt-Ost aus der öffentlichen Sitzung vom 04.05.21:

Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt **einstimmig mit folgendem Zusatz** dem Rat der Stadt Dortmund, nachstehenden Beschluss zu fassen:  
Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost legt Wert darauf, den aktuellen Sachstand zum barrierefreien Haltestellenausbau und der städtebaulichen Integration der 3 Haltestellen der U 43 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost zu erhalten. Der Sachstand soll die Planungen und den Umsetzungstermin der Haltestellen beinhalten. Diese Informationen der Verwaltung sollen auch dem Rat der Stadt Dortmund bis zur Beschlussfassung der Vorlage am 24.06.21 vorliegen.

#### **Beschluss**

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.  
Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

#### Bezirksvertretung Mengede aus der öffentlichen Sitzung vom 05.05.2021:

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN erklärt, dass der Stadtbezirk Mengede zweimal Erwähnung findet. Zum einen unter Punkt 5.2.4 (Verlängerung der Strecke der U47 in Nette) und unter Punkt 5.2.7 (Verlängerung des Fußgängerweges durch eine Brücke in Obernette). Beim letzten Punkt besteht das Problem darin, dass der Landwirt, dem der betreffende Acker gehört, diesen nicht verkaufen möchte. Daher bietet es sich an, das Problem mit einer Unterführung zu lösen. Bei der Verlängerung der Strecke der U47 würde die neu geplante Strecke durch den Grill in Westerfilde führen bzw. hätte das Ausweichen eine sehr spitze Kurve zur Folge. Das ist insgesamt nicht umsetzbar. Die Zustimmung zur Vorlage kann die Fraktion daher nur für die Projekte, die den Dortmunder Süden betreffen, geben. Darüber hinaus unterstützt die Fraktion selbstverständlich die Planung und den Bau von P+R-Parkplätzen, hält es aber für wichtig, zunächst die bereits beschlossenen P+R-Parkplätze, wie zum Beispiel für die Wenemarstraße, umzusetzen.

Die Fraktion DIE LINKE/DIE Partei merkt an, dass in Obernette die Erweiterung für den Energiecampus benötigt wird und daher sinnvoll wäre.

Die Fraktion B'90/DIE GRÜNEN weist darauf hin, dass es hier nur um den geplanten Bahnübergang geht.

Die CDU-Fraktion findet die Entlastung des Knotenpunktes in Obernette grundsätzlich gut, gibt zu bedenken, dass die Verlängerung der Bahnstrecke auch mehr Verkehr ins Wohngebiet bringt und kein Gewinn für die Anbindung von „Knepper“ ist.

Die FDP hält eine Anbindung der Richterstraße für wichtig. Die CDU-Fraktion stimmt dem Vorschlag zu. Die SPD-Fraktion hält den Busverkehr für ausreichend.

Der Vorsitzende schlägt vor, über die beiden Punkte separat abzustimmen und als entsprechende Anmerkung beizufügen.

Anmerkung:

Bei Punkt 5.2.4 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei einer Enthaltung (Frau Petri / Fraktion B 90/DIE GRÜNEN) abgelehnt.

Bei Punkt 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage wird die Empfehlung mehrheitlich bei vier Enthaltungen (FDP, Fraktion DIE LINKE/DIE Partei und Herr Martens /CDU-Fraktion) abgelehnt.

### **Empfehlung**

Die Bezirksvertretung Mengede nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig, mit Ausnahme der Punkte 5.2.4 und 5.2.7 des Sachstandsberichts zur Vorlage und unter Berücksichtigung der Anmerkung, die Verwaltung mit der Fortschreibung zu beauftragen.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

### **Bezirksvertretung Hörde** aus der öffentlichen Sitzung vom 11.05.2021:

**Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen weist darauf hin, dass die Haltestelle der U 41 in Benninghofen nahe am Ortskern sein soll.**

### **Beschluss**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde lehnt die Vorlage ab.**

**Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund zu beschließen:**

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

**Abstimmungsergebnis: mit 2 Ja-Stimmen (Linke und Grüne), 4 Enthaltungen (SPD und Grüne) und 7 Gegenstimmen abgelehnt**

### **Bezirksvertretung Innenstadt-West** aus der öffentlichen Sitzung vom 02.06.2021:

**Die Fraktion Bündnis90/die Grünen geben folgende Bemerkungen zu Protokoll:**

Die Anbindung des geplanten Smart Rhino-Geländes an den ÖPNV hat zwei neuralgische Punkte: Die Anbindung an den S-Bahnhof "Dortmund-Dorstfeld" und fehlende direkte Verbindung an den Dortmunder Hauptbahnhof. Die vorgeschlagene H-Bahnverbindung erscheint als Lösungsmöglichkeit ungeeignet, da sie einerseits nicht die benötigten Kapazitäten während der Rush hour für die Verbindung Dortmund-Dorstfeld zu Smart Rhino zur Verfügung stellen kann, andererseits keine integrative Lösung zum vorhandenen ÖPNV-Netz darstellt sowie die Anbindung zum Hauptbahnhof vernachlässigt. Von daher regt die Fraktion der Grünen an, die Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung von der Straßenbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" zu prüfen (Vorteile: direkte Anbindung durch die U47/U49-Linien an den Hauptbahnhof und an Dortmund-Dorstfeld, hohe Flexibilität der Kapazitäten in Stoßzeiten und Integration in das bestehende ÖPNV-Netz).

**Die SPD Fraktion äußert zu dem Tagesordnungspunkt:**

Die SPD Fraktion Innenstadt-West empfiehlt auch die Untersuchung der Anbindung des zu bebauenden HSP- Geländes und des Hafens mit einer H-Bahn über den Turmbahnhof Dorstfeld hinaus zur Universität.

> Sowohl von als auch zur FH und Uni muss für die zukünftigen (auch studentischen) Bewohner von Dorstfeld, Unionviertel und Smart Rhino eine attraktive Anbindung ihres Wohngebiets gewährleistet sein.

> Für die geplante Entwicklung des Hafenviertels mit zT hochqualifizierten Büroarbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen wäre die Verbindung zu den Bibliotheksstandorten und dem Technologiezentrum ebenfalls sinnvoll.

> Eine direkte Stadtbahnanbindung ist nicht geplant. Deshalb sollte die H-Bahn als modernes und flexibles Verkehrsmittel ohne großen Flächenverbrauch mitgeplant werden. Außerdem würde sie eine attraktive Kurzstreckenverbindung als Panoramafahrt, die nicht alle Menschen wieder in den Untergrund zwingt, bieten.  
> Eine gute Anbindung an die anderen Verkehrsmittel und damit auch an den Hauptbahnhof wäre mit der vorgesehenen Linienführung gewährleistet.  
> Die direkte Verbindung zur Uni spart außerdem Technikkosten ein, weil der dort dann erneuerte Wartungsbetrieb mitbenutzt werden kann.

#### **Die Partei Die Linke möchte protokolliert wissen:**

Oben bleiben auf der Erde!

Es fehlen Zielvorgaben wie der Anteil des ÖPNV insgesamt erhöht werden kann. Ebenso fehlen Alternativen zu unterirdisch geführter Gleisführung und der H-Bahn, auch anderer Fahrzeuge z.B. Oberleitungsbusse.

Eine H-Bahn kann bestenfalls im 10-Minuten-Takt 600 Fahrgäste pro Richtung transportieren, eine Stadtbahn dagegen 1800.

Die einseitige Priorisierung der H-Bahn lehnen wir ab, ebenso die Trassenführung der Stadtbahn unter der Erde. Die H-Bahn ist nicht in das übrige Verkehrssystem integriert. Der überwiegende Teil der geplanten H-Bahn-Strecke wird als Parallelverkehr geplant – als Konkurrenz zu den bereits gut ausgebauten Strecken oder vorhandenen Buslinien. Vorhandene Gleise z.B. auf dem Gebiet Smart Rhino oder andere gleisgebundene Verkehrsführung werden nicht in Betracht gezogen, z.B. H-Bahn-Weiterführung bis zum Hauptbahnhof.

Ebenso fehlt eine Kosten-Nutzen-Analyse im Vergleich zur oberirdischen Gleisführung.

Bekanntlich ist der Bau von oberirdischen Trassen erheblich kostengünstiger, auch im Unterhalt. Ebenso fehlt ein Vergleich beim einer Bau H-Bahn oder oberirdischer Gleisführung wieviel CO<sup>2</sup> freigesetzt wird.

Die Vorlage sollte Beirat Nahmobilität beraten werden.

#### **5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino**

Im Rahmen der Entwicklung des Geländes Smart Rhino und der dortigen Ansiedlung aller Bereiche der Fachhochschule Dortmund ist die Verkehrsanbindung des neuen Geländes an den S-Bahn-Knotenpunkt Dorstfeld geplant. In Verkehrsgutachten zum Smart Rhino-Konzept wurde nachgewiesen, dass eine H-Bahn für die Achse Dorstfeld – Smart Rhino – Hafen (U47, U49) mit über 4000 Fahrgästen pro Tag ein geeignetes Verkehrsmittel wäre. Abschnittsweise zweigleisig und im 2,5 Minuten-Takt böten H-Bahn-Züge in Doppeltraktion ähnlich denen am Düsseldorfer Flughafen eine adäquate Kapazität für den neuen FH-Campus.

Im Rahmen von Prüfaufträgen aus den politischen Gremien wird zudem eine Durchbindung des H-Bahnsystems bis zum Hauptbahnhof untersucht. Eine erste Verkehrsmodellrechnung kommt auch hierfür zu positiven Ergebnissen. Das Quartier Hafen / Speicherstraße wird derzeit vom städtischen Unternehmen D-Port21 entwickelt. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie findet hierzu der vom Rat der Stadt beschlossene städtebauliche Wettbewerb statt. Die dazu erfolgten Voruntersuchungen deckten einen Bedarf an einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung auf, u.a. da hier neben verdichteten Büro- und Freizeitnutzungen auch ein Berufskolleg errichtet werden soll. Es ergibt sich mit der H-Bahn die Chance, den Endpunkt einer neuen Linie in das Quartier hinein um eine oder zwei Stationen nach Norden zu verschieben. Das Quartier wird daher hinsichtlich der ÖV-Anbindung im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zu Smart Rhino mit betrachtet. Eine mögliche weitere Anbindung des Entwicklungsgeländes kann z. B. durch einen Abzweig nach der Haltestelle Heinrichstraße oder dem Bahnhof Unionstraße aus der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände erfolgen.

Die CDU Fraktion möchte die Vorlage in Gänze **unverändert** empfehlen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt-West **empfiehlt** dem Rat der Stadt Dortmund **mehrheitlich** mit 15 Stimmen (Bündnis90/Die Grünen, SPD, Die Linken, Die PARTEI, AfD) gegen 3 Stimmen der CDU Fraktion, unter Berücksichtigung der gemachten Bemerkungen den folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat nimmt den Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortschreibung.

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen in Höhe von 200.000,00 Euro fallen unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an.

Weiterhin liegt dem Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften folgende **Empfehlung Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün** aus der öffentlichen Sitzung vom 08.06.21 vor:

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-Ost (Sitzung vom 04.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

S. O.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Aplerbeck (Sitzung vom 04.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

S. O.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Mengede (Sitzung vom 05.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

S. O.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Hörde (Sitzung vom 11.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

S. O.

**Hierzu liegt vor** → Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-West (Sitzung vom 02.05.2021)  
(Drucksache Nr.: 20397-21)

**AMIG, 08.06.2021:**

**Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün vertagt die Befassung mit der gesamten Angelegenheit auf seine nächste Sitzung.**

**Hierzu liegt vor** → Schreiben der Verwaltung (Drucksache Nr.:20397-21-E1):

THOMAS WESTPHAL  
Oberbürgermeister der Stadt Dortmund



An Vorsitzende des  
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt,  
Stadtgestaltung und Wohnen  
Frau RM Ingrid Reuter

über Ausschuss-Geschäftsführung

24.05.2021

Stadtbahnentwicklungskonzept, Drucksache Nr. 20397-21  
hier: Beratung im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen

Sehr geehrte Frau Reuter,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die o. g. Vorlage befindet sich aktuell im Beratungsgang. Sie hat bereits alle Bezirksvertretungen durchlaufen, die Beratungen in den Ausschüssen und letztlich im Rat sind für Juni 2021 terminiert.

In der Beratungsfolge wurde versehentlich die Beratung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Stadtgestaltung und Wohnen nicht vorgesehen. Ich leite Ihnen deshalb die Vorlage auf diesem Wege zu und bitte um Beratung in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen am 16.06.2021 und entsprechende Beschlussfassung/Empfehlung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Thomas Westphal

**Hierzu liegt vor**→ Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion B'90/Die Grünen) (Drucksache Nr.:20397-21-E6):

...die Fraktion BÜNDNIDS 90/DIE GRÜNEN bittet um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Ergänzungsantrags:

*Die Verwaltung wird aufgefordert, bei der Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Konzept von 2008 nicht nur zu überprüfen und zu aktualisieren, sondern auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Hinblick auf die Belange des Klimaschutzes grundsätzlich neu zu bewerten und die Maßnahmen entsprechend zu priorisieren.*

*Dies kann auch dazu führen, im Konzept von 2008 vorgesehene Maßnahmen ersatzlos zu streichen und andere Maßnahmen neu aufzunehmen.*

Zudem bitten wir die Verwaltung, folgende Ergänzungen und Anregungen im Rahmen des Stadtbahnentwicklungskonzepts zu berücksichtigen:

**Zu 4.2: Weitere aktuelle Maßnahmen in Planung - Herstellung vollständiger Barrierefreiheit**

- *Es sind barrierefreie Zugänge zu Haltestellen in Mittellage an beiden Enden der Bahnsteige vorzusehen. Dies gilt insbesondere für folgende Haltestellen: Lippestraße, Funkenburg, Am Zehnthof, Knappschafts Krankenhaus, Geschwister-Scholl-Straße sowie an den geplanten Mittelbahnsteigen in der Oesterholzstraße (U44) und Rheinischen Straße (U43/U44).*
- *Die Umsetzung der Maßnahmen für die vollständige Barrierefreiheit aller Stadtbahnhaltestellen muss Priorität erhalten.*
- *Die DSW21 wird gebeten, zur Priorisierung der Maßnahmen die Fahrgastzahlen für alle Haltestellen der Linien U43/U44 darzustellen.*
- *Die Infrastruktur der Ost-West-Strecke U43/U44 wird an die 2,65 breiten Stadtbahnfahrzeuge (Querschnittsveränderungen) angepasst. Die DSW21 wird in dem Zusammenhang um eine Darstellung gebeten, welche Streckenabschnitte bereits für breitere Fahrzeuge ausgelegt sind.*

**Zu 4.3.3: H-Bahn – Neue Fahrzeuggeneration**

- *Die Erweiterung der H-Bahn erfolgt nur in Ergänzung des bestehenden Systems, d.h., es entsteht kein zweiter Inselbetrieb und kein Parallelverkehr zu bestehenden Stadtbahnstrecken oder Strecken des SPNV.*
- *Vorrangig soll die Verknüpfung vom Campus zur U42 bzw. S5 hergestellt werden.*
- *Für die H-Bahn wird eine Doppeltraktion analog Sky-Train DUS geprüft.*

**Zu 5.1.3 Stadtbahnverlängerung Hacheney**

- *Bei der Realisierung der Stadtbahnverlängerung bis zur Godekinstraße soll eine kurze Verlängerung nur bis zur Zillestraße mit untersucht werden.*

**Zu 5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino**

- *Zusätzlich zum beschriebenen Abzweig der Stadtbahnstrecke der U43/44 auf das Gelände soll auch eine Stichstrecke Hafen – Smart Rhino-Zentrum (– Dorstfeld S) untersucht werden.*
- *Als Alternative zur vorgeschlagenen H-Bahnverbindung soll eine Stadtbahnverbindung von der Stadtbahnhaltestelle "Hafen" über Smart Rhino zur Haltestelle "Dortmund-Dorstfeld" geprüft werden.*

**Zu 5.1.5 Erschließung des Flughafengeländes**

- *Vor dem Hintergrund einer möglichen Nachnutzung der Fläche sollte die Trasse der Stadtbahnstrecke zum Flughafengelände gesichert und eine Haltestelle für die Bewohner\*innen von Neuasseln (Aplerbecker Straße) vorgesehen werden, evtl. unter Nutzung der ehemaligen Bahntrasse zwischen Marsbruchstraße und Holzwickeder Straße.*

### **Zu 5.2.7 Gleiskreuzung Obernette/Erschließung Energie-Campus**

- Die Verlegung der Schienen auf die Westseite der Emscherallee wird geprüft. Dazu wird die Emscherallee von vier auf zwei Kfz-Fahrbahnen reduziert.
- Bei einer Umplanung ist sicherzustellen, dass zur Anbindung des Energie-Campus an die Wohnstraßen von Huckarde attraktive und sichere Fuß- und Radwege eingerichtet werden.

**Des Weiteren wird die Verwaltung im Rahmen der Fortschreibung um die Prüfung der folgenden Punkte gebeten:**

- Erschließung der Entwicklungsfläche Phoenix- West mit einer Stadtbahn
- Verlängerung der U47 in Aplerbeck mindestens zum Bahnhof Aplerbeck, perspektivisch auch zum Bahnhof Aplerbeck Süd.
- Anbindung des S-Bahnhofes Dortmund-Dorstfeld (ggf. im Zusammenhang mit Smart Rhino)
- U44-Strecke zum Borsigplatz über Weißenburger Straße
- Stadtbahnverbindung BO-Langendreer – DO-Lütgendortmund als Verlängerung der am Bahnhof BO-Langendreer S endenden BOGESTRA-Linien von Witten bzw. Bochum.
- Für Korridore, die zur Trassensicherung freigehalten werden, soll die Einrichtung von Radwegen als Zubringer zur Stadtbahn geprüft werden (bike+ride).

### **AKUSW,16.06.2021:**

**Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vertagt die Befassung mit dieser Angelegenheit auf seine nächste Sitzung im September.**

Weiterhin liegt dem Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften folgende **Stellungnahme der Verwaltung vom 06.09.21** vor.

*die Beschlussvorlage zum Stadtbahnentwicklungskonzept vom 13.04.2021 lag den Gremien im Sitzungslauf April-Juni bereits vor. Für die in dieser Phase bisher eingebrachten Anregungen bedanke ich mich sehr herzlich.*

*Die Ausschüsse haben die Beratung vertagt, so dass eine Befassung im Rat nun für den 23.09.2021 vorgesehen ist. Ich darf die veränderte Zeitschiene nutzen und Ihnen noch einige ergänzende Hinweise zur Vorlage geben. Diese betreffen das weitere Vorgehen zur Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes.*

*Die Beschlussfassung der aktuellen Vorlage dient der Mittelfreigabe für eine externe Begutachtung, die nach Vorliegen des Beschlusses ausgeschrieben und vergeben werden soll. Die Abstimmung der Ausschreibungsinhalte erfolgt mit allen Projektbeteiligten (Stadt, DSW21/H-Bahn21). Alle Eingaben und Anregungen insbesondere der politischen Gremien, sollen in dieser externen Begutachtung Berücksichtigung finden. Der Auftrag soll deshalb in einem zweistufigen Verfahren bearbeitet werden.*

*In einem ersten Schritt sollen neben den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem vorliegenden Sachstandsbericht auch alle Eingaben und Anregungen gutachtlich geprüft werden.*

*Das Prüfverfahren wird unter Berücksichtigung der vergaberechtlichen Prozesse, der Begutachtung selbst sowie der Abstimmung und Aufbereitung der Ergebnisse nach etwa 1, 5 bis 2 Jahre abgeschlossen sein. Die sich daraus ergebenden Ergebnisse werden sodann für die politischen Gremien aufbereitet und zum Beschluss über die weitere zweite Stufe vorgelegt.*

*In dem dann folgenden zweiten Schritt werden die realisierungswürdigen und ggf. indisponiblen Vorhaben weiter konkretisiert betrachtet und analog dem sog. vereinfachten Standardisierten Bewertungsverfahrens für Maßnahmen des ÖPNV untersucht.*

*Das Ergebnis des Prozesses der zweiten Stufe wird - erneut nach Abstimmung unter den Projektbeteiligten (Stadt, DSW21/H-Bahn21) - in einer Beschlussvorlage*



„Stadtbahnentwicklungskonzept 202x“ (Zeitziel abhängig vom Bearbeitungsumfang) zusammengefasst und den Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Der aktuell vorliegende Beschluss stellt insofern noch keine Priorisierung oder Abstimmung der vorgelegten oder als Anregung zusätzlich eingebrachten Maßnahmen dar.

Ich bitte um Kenntnisnahme und Empfehlung/Beschluss der Vorlage zum Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr.: 20397-21).

Außerdem liegt dem Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften folgende **Empfehlung des Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün** aus der öffentlichen Sitzung vom 07.09.21 vor:

**Hierzu liegt vor**  Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-Ost (Sitzung vom 04.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)  
**Siehe oben!**

**Hierzu liegt vor**  Empfehlung Bezirksvertretung Aplerbeck (Sitzung vom 04.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)  
**Siehe oben!**

**Hierzu liegt vor**  Empfehlung Bezirksvertretung Mengede (Sitzung vom 05.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)  
**Siehe oben!**

**Hierzu liegt vor**  Empfehlung Bezirksvertretung Hörde (Sitzung vom 11.05.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)  
**Siehe oben!**

**Hierzu liegt vor**  Empfehlung Bezirksvertretung Innenstadt-West (Sitzung vom 02.06.2021) (Drucksache Nr.: 20397-21)  
**Siehe oben!**

**AMIG, 08.06.2021:**

Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün vertagt die Befassung mit der gesamten Angelegenheit in seine nächste Sitzung.

**Hierzu liegt vor**  Schreiben OB Westphal vom 06.09.2021 (Drucksache Nr. 20397-21)  
**Siehe oben!**

**Hierzu liegt vor**  Antrag der SPD-Fraktion (TOP 5.6 der heutigen Tagesordnung) (Drucksache Nr. 22049-21):

... die SPD-Fraktion im Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün bittet um Beratung und Beschluss des folgenden Antrags:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Stadtbahntunnels Innenstadt Ost (siehe DSW21-Positionspapier „Dortmund mobil 2030“) in Zusammenarbeit mit der DSW21, dem Tiefbauamt und dem Planungsamt in Auftrag zu geben. Die Kosten für die Machbarkeitsuntersuchungen sind bei den Haushaltsberatungen zu berücksichtigen.

Dabei wird die Verwaltung beauftragt, unter anderem Folgendes zu prüfen:

- Eine Verbindung zwischen Degginghöfe und der neuen S-Bahn Haltestelle Kronprinzenstraße
- Ist es möglich, die Tunnelröhre mit den Linien U45 und U49 zu verbinden? Dabei ist eine

weitere Anbindung an die Linie nach Hörde nicht zwingend erforderlich.

- Auf welcher Ebene endet die Tunnelröhre am Hauptbahnhof?
- Welche innovativen Möglichkeiten, wie z. B. ein Kopfbahnhof auf Ebene der "großen" Schiene, kommen in Frage?
- Welche Fördermöglichkeiten kommen in Frage (z. B. durch den VRR)?

**Begründung:**

Ein weiterer Tunnel kann die sehr stark ausgelastete Tunnelröhre 1 zwischen Märkische Str. und Hauptbahnhof entlasten und bietet höhere Flexibilität bei Großereignissen. Zudem könnten durch diesen neuen Stadtbahntunnel neue Bereiche für die Stadtbahn erschlossen werden. Die Bewohner\*innen der Innenstadt Ost könnten hierdurch direkt und ohne Umsteigen an der Kampstraße an den Hauptbahnhof angeschlossen werden. Mit einer weiteren Tunnelröhre könnten insgesamt die Attraktivität und die Kapazität des ÖPNV-Angebots in Dortmund steigen und die Verkehrswende gefördert werden.

**AMIG, 07.09.2021:**

**Der Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün nimmt das Schreiben der Verwaltung vom 06.09.2021 zur Kenntnis. Weiter einigt man sich darauf, dass der heute unter TOP 5.6. vorliegende SPD-Antrag (Drucksache Nr. 22049-21) ebenso wie alle bereits vorliegenden Empfehlungen aus den Bezirksvertretungen in dem anstehenden Begutachtungsprozess berücksichtigt werden sollen. Aufgrund weiteren Beratungsbedarfes leitet der Ausschuss heute die gesamte Angelegenheit ohne Empfehlung weiter.**

Dem Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften liegt weiterhin folgender **Antrag der Fraktion FDP/Bürgerliste** vor:

*die Fraktion FDP/Bürgerliste bittet um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Antrags:*

*Der Beschlussvorschlag der Vorlage Stadtbahnentwicklungskonzept (Drucksache Nr. 20397-21) wird wie folgt ergänzt:*

*Im Rahmen der Begutachtung und Fortentwicklung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes werden auch alle Vorschläge der DSW21 aus dem Positionspapier "Dortmund.Mobil 2030" geprüft, soweit sie in der Vorlage nicht ohnehin enthalten sind.*

Weiterhin liegt dem Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften **folgende Empfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen** aus der öffentlichen Sitzung vom 15.09.21 vor:

**Hierzu liegt vor→ Schreiben der Verwaltung (Drucksache Nr.:20397-21-E4):**

Siehe oben!

**Hierzu liegt vor→ Zusatz-/Ergänzungsantrag (Fraktion B'90/Die Grünen) (Drucksache Nr.:20397-21-E6):**

Siehe oben!

**Hierzu liegt vor→ Schreiben der Verwaltung vom 06.09.2021 (Drucksache Nr.:20397-21-E7):**

Siehe oben!

**Hierzu liegt vor→ Empfehlung des Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün vom 07.09.2021:**

Siehe oben!

**AKUSW, 15.09.2021:**

*Herr Rm Stieglitz führt zum SPD-Antrag aus dem AMIG an, dass es sicherlich klar sei, dass man für diese starke Achse von Hörde zum Bahnhof einen zweiten Weg für suche. Es gäbe aber auch das Problem, dass man von Körne, Wambel, Brackel, Asseln nicht zum Hauptbahnhof komme. Wenn man also eine Tunnellösung finden wolle, dann sollte man hierbei also auch eine Einfädung von Osten perspektivisch berücksichtigen. Alternativ hierzu bitte er um Prüfung eine oberirdischen Führung hierzu über die Straßenzüge: von Hörde kommend über B1, Semerteichstraße, Güntherstraße, Geschwister-Scholl-Straße weiter Richtung Bahnhof.*

*Herr Rm Waßmann empfiehlt die Angelegenheit heute mit allen eingebrachten Ideen auf den Weg zu bringen. Darüber hinaus würde seine Fraktion sich, neben dem Stadtbahnthema, auch über eine verstärkte, Betrachtung der Busthematik (Ringbus.Ideen etc.) freuen, da diese im Kontext zu diesem Themenfeld gehöre. Weiter erwarte man seitens des Gutachters oder der Verwaltung auch einen Negativausschluss, zu den Szenarien, welche nicht realisierbar wären.*

*Herr sB Jääskeläinen bittet um Prüfung des Themas „Selbstfahrende Rufbusse“, welches in anderen Städten bereits realisiert worden sei und die Stadt Dortmund langfristig schneller nach vorne bringen würde. Zum Thema „Tunnel“ bitte er einmal auszurechnen, wie viele Diesel-Busse man für den Bau eines Meters Tunnel für wie viele Jahre fahren lassen könne. Man müsse sich vor Augen halten wie viel CO2 hierbei ausgestoßen würde. Insbesondere bitte er auch um Berücksichtigung der Menschen, die früher bei der Fahrt noch aus dem Fenster schauen konnten, was bei einer Tunnellösung nicht mehr gegeben wäre.*

*Herr Rrm Kowalewski erinnert an die Prüfaufträge zum Thema Stadtbahnentwicklung von vor zwei Jahren und bittet Verwaltung hierzu um Stellungnahme.*

*Frau Rm Rudolf bittet darum, dass der Gutachter die Maßnahmen aus dem SPD-Antrag (siehe Empfehlung des AMIG) ganz genau prüfe und mal schaue, welche Hürden der Realisierung entgegenstehen könnten (z. B. die Verknüpfung zum bestehenden Netz). Sie betont weiter, dass dieser Antrag für ihre Fraktion eine hohe Priorität habe und man sich daher freuen würde, wenn die Begutachtung nicht so lange dauern würde. Sie habe gehört, dass es etwas 2 Jahre dauern werde. Daher bitte sie bereits nach einem halben Jahr um einen Zwischenbericht.*

***In Kenntnis des Schreibens der Verwaltung vom 06.09.2021 ist man sich zu den heutigen mündlichen Anregungen, vorliegenden Anträgen und Empfehlungen darüber einig, dass hierüber heute nicht abgestimmt wird sondern diese als Gesamtpaket mit in den Begutachtungsprozess gibt.***

***Mit diesem Hinweis empfiehlt der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen dem Rat der Stadt Dortmund einstimmig den Beschluss laut Vorlage zu fassen.***

**Der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften folgt einstimmig der o. g. Empfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen aus der Sitzung vom 15.09.21 und nimmt den o. g. Antrag der Fraktion FDP/Bürgerliste in das Gesamtpaket für den Begutachtungsprozess auf.**