



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Arnulf Rybicki	13.04.2021
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Jürgen Hannen	24230	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Huckarde	28.04.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	04.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	04.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	04.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Eving	05.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	05.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	05.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	06.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	11.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Scharnhorst	11.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	18.05.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	02.06.2021	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	08.06.2021	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	17.06.2021	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	24.06.2021	Empfehlung
Rat der Stadt	24.06.2021	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Stadtbahnentwicklungskonzept

Beschlussvorschlag

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.

Personelle Auswirkungen

Die Maßnahme wird mit dem vorhandenen Personal durchgeführt. Das Budget ist vorhanden.

Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtaufwendungen zur Beauftragung der gutachterlichen Leistungen zur Untersuchung und Konzepterstellung fallen in Höhe von 200.000,00 Euro unter dem Kostenträger 6612092A0018 und dem Sachkonto 529 300 an und verteilen sich auf die einzelnen Haushaltsjahre wie folgt:

Haushaltsjahr 2022	100.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2023	100.000,00 Euro

Die entsprechenden Mittel wurden im Rahmen des Budgetgesprächs zur Haushaltsplanung 2022 ff. beantragt und vom Stadtkämmerer genehmigt. Eine Einplanung für die Jahre 2022 und 2023 wurde vorgenommen.

Für die Einzelmaßnahmen erfolgen später auf der Grundlage des fortgeschriebenen Konzeptes jeweils gesonderte Einzelbeschlüsse, in denen die Auswirkungen auf die Teilfinanz- und Teilergebnisrechnung der Maßnahmen dargestellt werden.

Klimarelevanz

Die Vorlage weist eine perspektivische und daher mittelbare Klimarelevanz auf. Bei der Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes werden mögliche Verbesserungen und Ergänzungen im schienengebundenen ÖPNV als nennenswerte Beiträge zur Verkehrswende untersucht und später sukzessive vorbehaltlich weiterer Beschlüsse umgesetzt, so dass ein wichtiger kommunaler Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der aktuellen Nachhaltigkeitsstrategie von Bund und Land geleistet werden kann. Durch Stärken und Attraktivieren des ÖPNV soll dessen Anteil am Modalsplit der Wege zukünftig weiter erhöht werden. Damit nutzen mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel, die klimaneutraler als die im motorisierten Individualverkehr betrieben werden und damit zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung beitragen. Dies führt zu einer Reduzierung der Treibhausgase und zur Begrenzung der negativen Auswirkungen des Klimawandels. Es wird dazu beigetragen, die Luftqualität zu verbessern und die Verkehrslärmbelastung zu verringern. Letztere sind auch wichtige Beiträge zur Luftreinhaltung und Lärmaktionsplanung.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor / Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

1. Grundlagen und Sachstand

Das derzeit gültige, gemeinsam mit DSW21 erarbeitete und einvernehmlich abgestimmte Stadtbahnentwicklungskonzept wurde am 14.02.2008 vom Rat der Stadt beschlossen (DS-Nr. 09233-07).

Grundlagen des bisherigen Stadtbahnentwicklungskonzeptes stellten eine grobe gutachterliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aller seinerzeit entwickelten Maßnahmenideen und Projektvorschläge, sowie die an den Zielen der Stadt ausgerichtete einvernehmliche konzerninterne Meinungsbildung über die Ergebnisse dieser Untersuchung und die zukünftig weiter zu verfolgenden Maßnahmen dar.

Im Ergebnisdokument des Stadtbahnentwicklungskonzeptes wurden die weiter zu verfolgenden Maßnahmen wiederum in drei „Körbe“ aufgeteilt. In „Korb 1“ wurden alle Maßnahmen aufgenommen, die sich bereits in Bau und in Vorbereitung befanden und deren Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten und jeweils aktuellen Arbeitsprogramme sukzessiv erfolgen sollte.

Erforderliche Maßnahmen zur Optimierung vorhandener Strecken im Bestandsnetz sowie seinerzeit bereits einmal begutachtete und zukünftig weiter zu qualifizierende Streckenergänzungen mit positivem Nutzen/Kosten-Verhältnis und günstigen Folgekosten sind in „Korb 2“ berücksichtigt worden.

„Korb 3“ beinhaltet als strategisch wichtig erachtete Maßnahmen, für die in die weitere Zukunft gerichtet eine Trassensicherung bereits vorsorglich erfolgen sollte. Dies bedeutete konkret, dass für die geplanten Trassen dieser Maßnahmen aus dem Korb 3 die zugehörigen Korridore, z. B. durch planerische Instrumente geeignet frei gehalten werden sollten.

Seit dem Beschluss über das Stadtbahnentwicklungskonzept sind mehr als 10 Jahre vergangen. Dies dient nun als Anlass, um über den Bearbeitungsstand der Maßnahmen des Stadtbahnentwicklungskonzeptes zu berichten. Das heißt es soll zunächst darüber informiert werden, welche Maßnahmen des Stadtbahnentwicklungskonzeptes bereits fertiggestellt wurden, welche aktuell ausgeführt werden und welche Planungsstände bei den verbleibenden Maßnahmen zwischenzeitlich erreicht wurden.

Es soll aber auch - gerade jetzt im Lichte der Notwendigkeit zur Verkehrswende und zur Erreichung der nachhaltigkeitsstrategischen Zielsetzungen auf Bundes- und Landesebene - ein Ausblick und eine Perspektive für zukünftige Entwicklungsoptionen in Ansätzen skizziert und der mögliche Weg zur Konkretisierung aufgezeigt werden.

Sachstandsbericht und Fazit zum Stadtbahnentwicklungskonzept 2008

Der vorliegende Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept wurde einschließlich des potenziellen Ausblicks in bewährter Weise und in gewohnt enger Abstimmung mit dem Planungsamt, DSW21 und H-Bahn21 erarbeitet, um auch hier die Notwendigkeit und die Absicht der Akteure zu einem gemeinsamen und integrierten Vorgehen in Hinblick auf die Entwicklung von Lösungsbeiträgen des ÖPNV zu einer erfolgreichen Verkehrswende zu unterstreichen.

Rückblickend haben sich die Methodik und das Instrumentarium des Stadtbahnentwicklungskonzeptes selbst sehr gut bewährt. Dies ist unter anderem auch daran abzulesen, dass ein Großteil der im Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 enthaltenen Vorhaben bereits umgesetzt ist bzw. sich aktuell in der Umsetzung befindet. Daher wird empfohlen diese positiven Erfahrungen nun als Basis für die zukünftige Entwicklung des schienengebundenen ÖPNV in Dortmund und für eine eventuelle Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes erfolgreich weiter zu verwenden.

Weiterentwicklung

Insbesondere in Hinblick auf die besondere Bedeutung des ÖPNV im Zusammenhang mit den ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der Verkehrswende wäre es somit quasi geboten das nunmehr erprobte Instrument des Stadtbahnentwicklungskonzeptes grundsätzlich beizubehalten und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln bzw. auch in die Zukunft fortzuschreiben.

Dies beinhaltet zunächst sowohl die Überprüfung und Aktualisierung der noch verbleibenden Maßnahmen des Stadtbahnentwicklungskonzeptes 2008, sowie insbesondere in Hinblick auf nachhaltigkeitsstrategische und städtebauliche Ziele aber auch die Entwicklung und Prüfung

weiterer Maßnahmen durch Aufzeigen von Trassenkonzepten und überschlägigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu den verschiedenen Trassenvarianten.

Dabei sollen z. B. auch intermodale Verknüpfungspunkte mit/zu anderen Verkehrsträgern betrachtet werden, die als Zubringer für den schienengebundenen kommunalen Nahverkehr dienen.

2. Ziele / Nutzen

Die Stadt Dortmund verfolgt seit Jahren bereits das Ziel der Förderung umweltfreundlicher Mobilität. Die Entwicklung, Umsetzung und Fortschreibung von integrierten, verkehrsartenübergreifenden Handlungskonzepten in allen Bereichen hat bereits zu großen Erfolgen geführt. Nun ist es das Ziel dieses hohe Niveau zu halten und, soweit es möglich ist, in weiteren Teilbereichen auszubauen.

Für das Handlungsfeld ÖPNV bestehen die Ziele darin

- möglichst allen Personen ungeachtet ihrer körperlichen Situation, ihres Geschlechtes und ihres Alters den Zugang und die Teilnahme am ÖPNV-System zu ermöglichen,
- den ÖPNV-Nutzern eine attraktive und umweltschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten und damit den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes weiter zu erhöhen sowie
- die Stadt und deren Bewohner von den negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs z. B. in Hinblick auf Luftqualität und Verkehrslärm zu entlasten und
- somit wiederum einen maximalen Beitrag zu einer hohen Lebensqualität entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie in der Stadt zu leisten.

Dabei ist beabsichtigt, die Vernetzung sowohl der ÖPNV-Teilsysteme (SPNV, Stadtbahn, H-Bahn, Bus) untereinander als auch mit den individuellen Verkehrsmitteln als Zubringer zum ÖPNV über B+R- und P+R-Anlagen weiterzuentwickeln und auszubauen.

Die Stadtbahn bildet das Rückgrat im hierarchischen Netz des kommunalen ÖPNV der Stadt Dortmund. Die in Dortmund bereits in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts getroffenen, wegweisenden Entscheidungen für einen Systemwechsel auf eine Stadtbahn mit weitgehend unabhängigem oder besonderem Bahnkörper und deren Ausbau haben zu einem nahezu störungsfreien Betrieb und somit zu hoher Fahrplantreue des Systems geführt. Die Fahrgäste schätzen die Dortmunder Stadtbahn als komfortables, leistungsstarkes, schnelles und zuverlässiges Transportsystem.

Heute werden mit dem bereits gut ausgebauten Nahverkehrsnetz und der hohen Angebotsdichte in Dortmund Anreize geschaffen, die Wege in Dortmund nicht mit dem Kraftfahrzeug, sondern mit Bussen und Bahnen zurückzulegen. Dies betrifft, und das ist sehr erfreulich, sowohl die private als auch die betriebliche Mobilität.

Um auch zukünftig ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität zu erhalten und stetig weiterentwickelt zu schaffen, ist es unabdingbar, dass die vorhandenen Netze und Infrastrukturen fortlaufend auf die Entwicklungen in den unterschiedlichsten Handlungsfeldern angepasst bzw. dementsprechend weiterentwickelt werden.

In diesem Zusammenhang ist auch die Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzepts zu sehen. Das Stadtbahnentwicklungskonzept soll laufende Vorhaben, aber auch Ziele und

Optionen für die Entwicklung des schienengebundenen kommunalen Nahverkehrs in Dortmund zusammenfassend darstellen und dabei die Ergebnisse anderer Planungen und Konzepte umfassend berücksichtigen.

Die im Stadtbahnentwicklungskonzept zur Planung und späteren Realisierung vorgesehenen Vorhaben werden soweit konkretisiert, dass sie planerisch gesichert werden können und haben je nach Einstufung im Ergebnis eine Aussicht auf Bezuschussung und Betriebsfinanzierung. Das Stadtbahnentwicklungskonzept schafft so als „kommunaler Ausbauplan“ eine belastbare strategische Handlungs- bzw. Entscheidungsgrundlage und ermöglicht eine dementsprechend sukzessive und flexible Realisierung in bereits bewährter Weise.

Nur so können mittel- und langfristig die Weiterentwicklung und der Ausbau des schienengebundenen kommunalen Nahverkehrs in Dortmund nachhaltigkeitsstrategisch gesichert werden und ein notwendiger wichtiger Beitrag zur Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modalsplit und somit zum Umweltschutz geleistet werden.

Das Stadtbahnentwicklungskonzept weist entsprechend der Planungstiefe geschätzte Investitionskosten in die Dortmunder schienengebundene Nahverkehrsinfrastruktur und deren Verknüpfungspunkte mit den Zubringerverkehren aus.

Eine Umsetzung der skizzierten Vorhaben erfolgt weiterhin sukzessive so, dass heute davon ausgegangen werden kann, mit einem Zeithorizont von etwa 15 Jahren bereits weitere nennenswerte Meilensteine zur Steigerung der Attraktivität des Dortmunder Stadtbahnnetzes nachhaltig erreicht zu haben.

3. Weiteres Vorgehen zur Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes

Für eine Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes sind

- die bisher nicht realisierten Maßnahmen aus dem vorhandenen Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 zu überprüfen und zu aktualisieren,
- weitere Maßnahmen insbesondere in Hinblick auf nachhaltigkeitsstrategische und städtebauliche Ziele durch Aufzeigen von Trassenkonzepten zu entwickeln und mit überschlägigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen von verschiedenen Trassenvarianten zu prüfen und zu bewerten.

Dazu ist es notwendig und beabsichtigt die oben genannten gutachtlichen Leistungen extern zu beauftragen.

In einem ersten Schritt sollen zunächst die vielfältigen Ideen zu - entsprechend den o. g. Zielen - möglichen Erweiterungen/Ergänzungen des Stadtbahnnetzes und der H-Bahn zusammengestellt und nach grundlegenden Kriterien der Machbarkeit und Verkehrswirksamkeit gutachtlich erörtert werden. Dabei sollen insbesondere die bereits vorliegenden Konkretisierungen der planerischen Randbedingungen von städtebaulicher und nachhaltiger verkehrlicher Bedeutung entsprechend Berücksichtigung finden.

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

Um nur technisch und wirtschaftlich realisierbare Maßnahmen bei der weiteren Planung weiter zu verfolgen, wird daher für alle Projekte eine Kostenermittlung vergleichbar einer Kostenschätzung durchgeführt und insbesondere die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit untersucht. Die Planfälle (Netze) sollen daher in ihrer Gesamtheit in Anlehnung an das standardisierte Verfahren einer vereinfachten gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden.

Das gewählte Verfahren ermöglicht erfahrungsgemäß eine gute einheitliche Beurteilung der verschiedenen Projekte insbesondere auch zu neuen Netzergänzungen des schienengebundenen Nahverkehrs in Dortmund (Stadtbahn / Straßenbahn) unter Einbeziehung der H-Bahn, so dass für die weiteren Entscheidungen der Gremien der Stadt Dortmund eine hierzu erforderliche belastbare Grundlage geschaffen wird.

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 S.1 GO NRW i. V. m. §§ 4 und 24 Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage der § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Anlage

- Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept