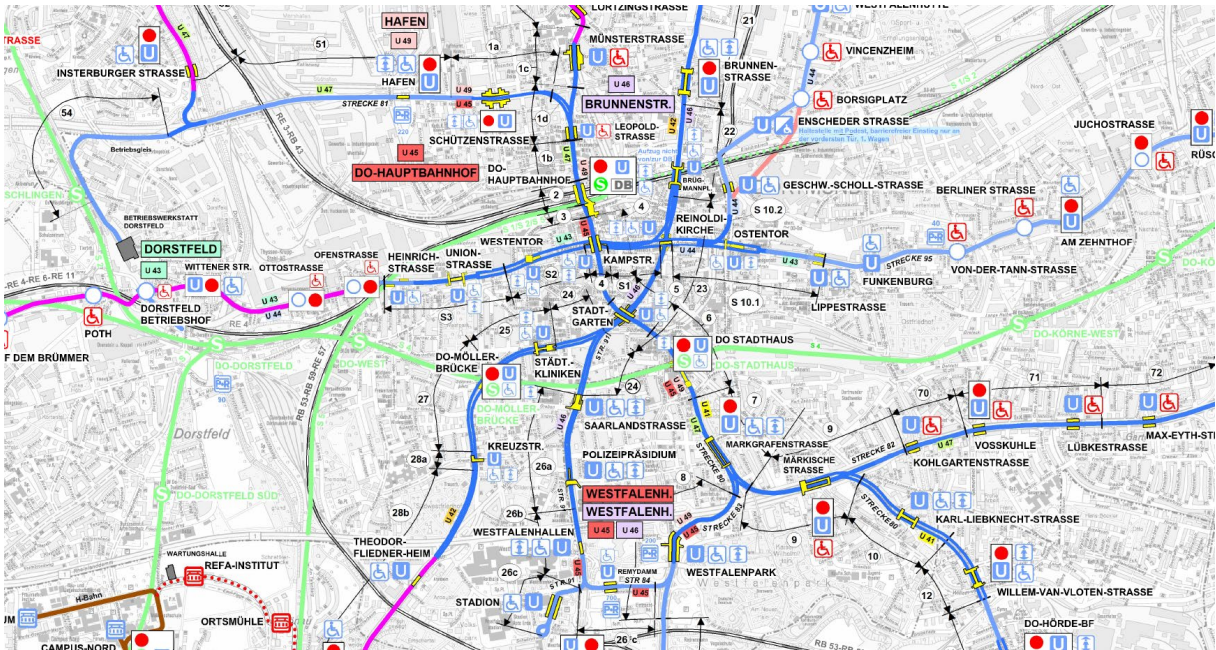


Sachstandsbericht zum Stadtbahnentwicklungskonzept



Inhalt

1. Einleitung	1
1.1 Vom Betriebskonzept zum Stadtbahnentwicklungskonzept	1
1.2 Erfolg für die Dortmunder Schiene	2
1.2.1 Entwicklung der Fahrgastzahlen	2
1.2.2 Entwicklung des Fahrzeugbestandes auf der Schiene	3
1.3 Verkehrswende	4
1.4 Aufgabenstellung zur Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes	4
2. Fortschritt des Stadtbahnentwicklungskonzeptes seit 2008	5
2.1 Tabellarische Übersicht der Maßnahmen	5
2.2 Das heutige Stadtbahnnetz	5
2.3 Fertiggestellte Maßnahmen	6
2.4 Maßnahmen in Bau und Planung	7
3. Angaben und Kenngrößen zu aktuell in Planung befindlichen Maßnahmen aus dem Stadtbahnentwicklungskonzept 2008	9
3.1 B1 Haltestellen (Baulos 70-73)	9
3.2 Aufzugsnachrüstung Märkische Straße (Baulos 9)	9
3.3 Aufzugsnachrüstung Münsterstraße (Baulos 1c)	10
3.4 Fahrleitungsplanung	10
3.5 Westfalenhütte (Baulos S12)	10
3.6 Rheinische Str. (Baulos S4)	11
4. Weitere Maßnahmen	13
4.1 Umgesetzte Maßnahmen aus Einzelbeschlüssen und gesetzlichen Vorgaben	13
4.2 Weitere aktuelle Maßnahmen in Planung	13
4.3 H-Bahn	14
4.3.1 Automatisierungssystem	14
4.3.2 Bau einer Testanlage	14
4.3.3 Neue Fahrzeuggeneration	14
4.3.4 Erneuerung der Stammstrecke	15
4.3.5 Bau einer Lagerhalle mit kleiner Werkstatt und eines neuen Leitstandes	15
5. Ausblick	16
5.1 Weiter zu verfolgende Maßnahmen aus dem Stadtbahnentwicklungskonzept 2008	16
5.1.1 Westfalenhütte	16
5.1.2 Verlängerung Overgünne	16
5.1.3 Stadtbahnverlängerung Hacheneu	16
5.1.4 Stadtbahn nach Kirchlinde	16
5.1.5 Verlängerung Flughafen	16
5.2 Mögliche weitere Streckenergänzungen/ Maßnahmen	17
5.2.1 Anbindung des Wissenschafts-Campus an die Stadtbahnlinie U42	17
5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino	17
5.2.3 Verlängerung Marten	17

5.2.4	Anbindung an neue P+R Plätze	17
5.2.5	Ausbau/Verbreiterung Hst. Theodor-Flidner-Heim	18
5.2.6	2-gleisiger Ausbau U43 in Dortmund- Asseln/Wickede	18
5.2.7	Gleiskreuzung Obernetze / Erschließung Energie-Campus	18
5.2.8	Barrierefreier Ausbau der U44 für Zweiwagenzüge	18
6.	Anlagen	19

1. Einleitung

1.1 Vom Betriebskonzept zum Stadtbahnentwicklungskonzept

Mit Beschluss des Rates am 24.06.1968 wurde der Generalverkehrsplan für den öffentlichen Nahverkehr in Dortmund als Grundlage für die weitere Entwicklung des Nahverkehrssystems festgelegt.

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

Am 25.03.1982 hat der Rat der Stadt das Betriebskonzept „Stadtbahn Dortmund“ beschlossen. Am 26.05.1988 und am 17.10.1991 erfolgten Beschlüsse für die Fortschreibungen des Betriebskonzeptes Stadtbahnbetriebsbereich E - Dortmund. Auf der Grundlage durchgeführter Planungen und gutachtlicher Untersuchungen wurde von 2003 bis 2008 das **Stadtbahnentwicklungskonzept Dortmund** erarbeitet.

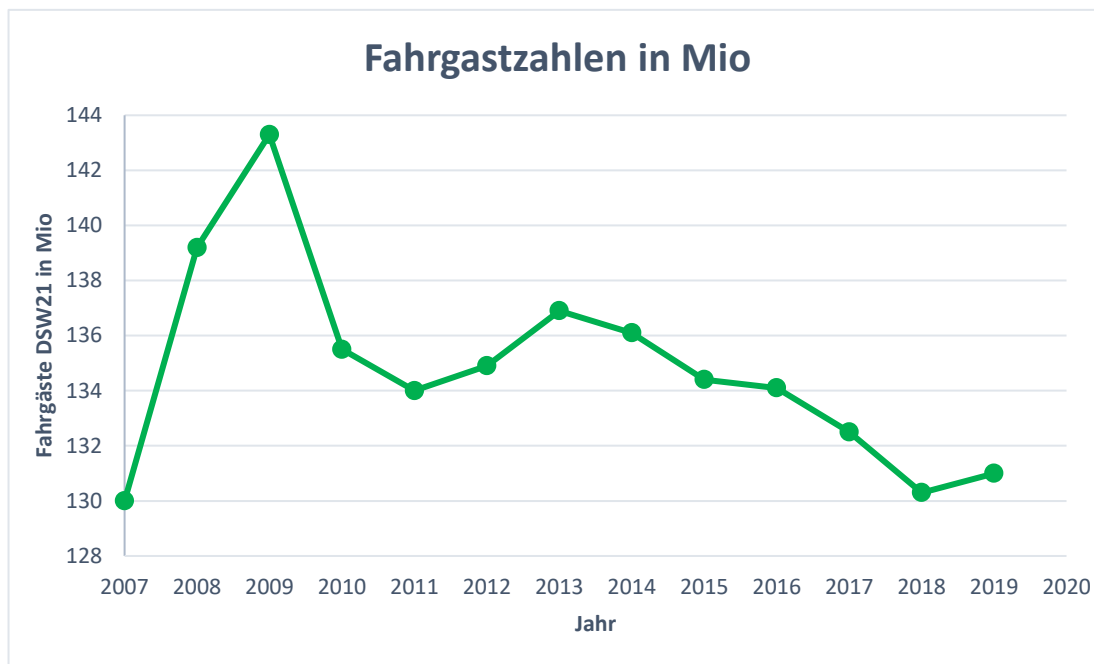
Das Stadtbahnentwicklungskonzept, in dem es nun um die Weiterentwicklung des vorhandenen Stadtbahnnetzes ging, löste das Betriebskonzept von 1991 mit den damaligen gegenseitigen Abhängigkeiten von Zeitpunkten der Streckenfertigstellungen, Inbetriebnahmen und der Entwicklung des Fahrzeugparks ab.

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

Das Stadtbahnentwicklungskonzept wurde als Fachbeitrag der Dortmunder Stadtentwicklungsplanung aufgestellt und ist Teil des Nahverkehrsplanes Dortmund 2014, der vom Rat der Stadt der Stadt am 15. Mai 2014 beschlossen wurde. Damit kann bei Beantragung von Zuwendungen für eine Einzelmaßnahme auch gegenüber den Fördergebern nachgewiesen werden, dass sich diese aus einem städtischen Gesamtkonzept herleitet.

1.2 Erfolg für die Dortmunder Schiene

1.2.1 Entwicklung der Fahrgastzahlen

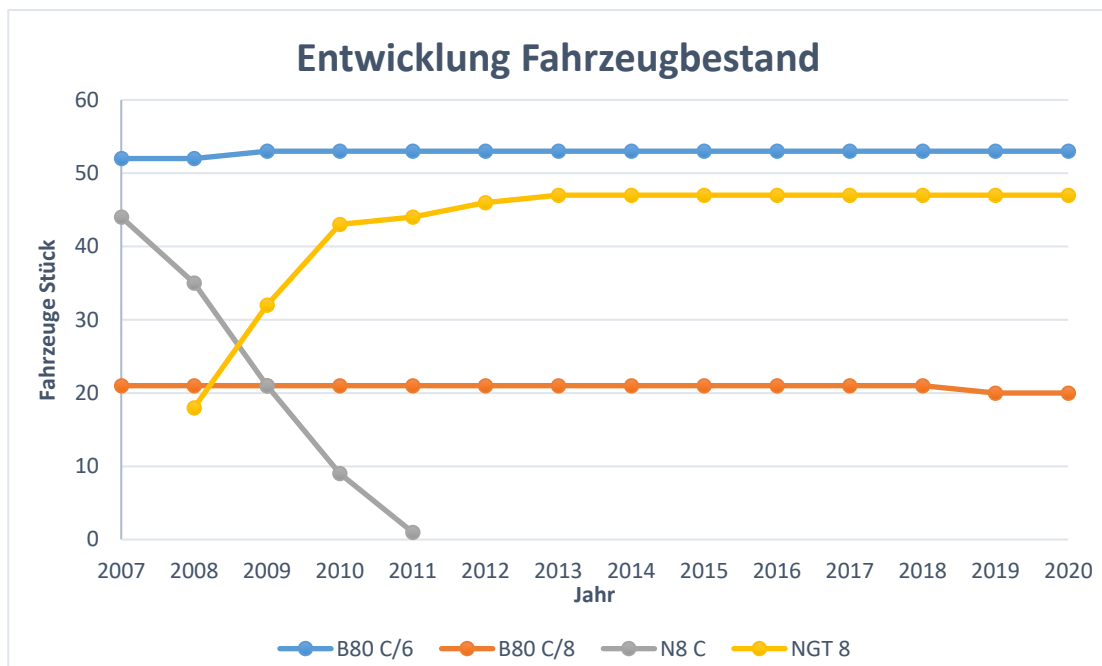


Die dargestellten Fahrgastzahlen von DSW21 zeigen die Inanspruchnahme des kommunalen ÖPNV (ohne H-Bahn) anhand der Fahrausweisverkäufe und der vom VRR je Ticketart hinterlegten Nutzerhäufigkeit.

Die temporäre Spitze wurde durch tarifliche Maßnahmen bewirkt: Zu Beginn des Jahres 2008 wurde als Test für 2 Jahre das Sozialticket in Dortmund zu einem Preis von 15€ eingeführt. Dies führte zu erheblichen Steigerungen der Fahrgastzahlen. In den folgenden Jahren hatte Dortmund zunächst ein „eigenes“ Sozialticket zum Preis von 29€ bevor im Jahr 2013 verbundweit im VRR ein Sozialticket als „mein Ticket“ eingeführt wurde.

Jenseits dieser Effekte zeigt sich – nach langjährigen Anstiegen – zunächst eine Konsolidierung der Nachfrage auf hohem Niveau. In den Folgejahren sind Rückgänge durch gesunkene Absätze der Abonnenten- und Monatstickets sowie der Schüler- und Ausbildungstickets zu verzeichnen. Diese sind exemplarisch auf die Änderung der Tarifstruktur des VRR mit Einführung der Preisstufe A3 und dadurch veranlasstem Wechsel von Abonnenten vom Ticket 2000 auf ein Ticket 1000 (mit anderen statistisch hinterlegten Nutzerhäufigkeiten) oder die herstellerseitig zu verantwortenden technischen Probleme mit den Drehgestellen sowie den Fußböden der NGT8-Flotte zurückzuführen, um nur zwei Beispiele zu nennen. 2019 konnten die Zahlen wieder leicht gesteigert werden, für 2020 ist jedoch auf Grund der weltweiten Corona-Pandemie mit erheblichen Einbrüchen der Fahrgastzahlen zu rechnen.

1.2.2 Entwicklung des Fahrzeugbestandes auf der Schiene



2008 wurde der Ost-West-Tunnel mit dem ersten Einsatz der neu angeschafften NGT8-Niederflurfahrzeuge eröffnet. Anfang 2013 war die Neubeschaffung der 47 erforderlichen Fahrzeuge abgeschlossen. Gleichzeitig folgte sukzessive die Ausmusterung der N8-Flotte (Verkauf nach Danzig).

2005 sind die ersten aus Bonn gekauften gebrauchten B6-Fahrzeuge für das Dortmunder Netz umgebaut und einsatzbereit gewesen, 2009 ist der 10. und letzte Ex- Bonner Wagen in die Flotte übernommen worden.

Ende 2013 haben Vorstand und Aufsichtsrat von DSW21 beschlossen, 24 Neufahrzeuge (mit Option auf 2 weitere) zu beschaffen, alle 64 ‚eigenen‘ B80-Fahrzeuge einer Modernisierung zu unterziehen sowie die 10 aus Bonn beschafften B-Wagen auszumustern.

2018 erfolgte die Ausschreibung der Neufahrzeuge. Die Firma Heiterblick aus Leipzig hat den Auftrag erhalten. Für Ende 2021 wird mit der ersten Anlieferung neuer Fahrzeuge für die Hochflurflotte gerechnet, ein erster Einsatz im Linienverkehr ist für Sommer 2022 geplant. Parallel zur ersten Anlieferung von Neufahrzeugen wird auch die Modernisierung der vorhandenen Fahrzeuge starten, die sich dann über ca. 6 Jahre erstreckt.

Für die Vorbereitung der Modernisierung der Fahrzeuge wurde bereits Ende 2018 ein Achtschser (B80 C/8) als Musterfahrzeug zur ausführenden Firma nach Leipzig gegeben.

Mit Abschluss dieser Maßnahme wird auch auf den Hochflurlinien eine nachfragegerechte Ausweitung des Fahrzeugeinsatzes möglich werden.

1.3 Verkehrswende

Die Klimaschutzziele der Bundesregierung erfordern in den Städten und Gemeinden eine grundlegende Mobilitätswende hin zu einer deutlichen Verlagerung des MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes.

Die Digitalisierung, Elektromobilität, OnDemand-Verkehre, autonomes Fahren sowie zusätzliche Mobilitätsangebote wie Elektroroller und Carsharing aber auch verändertes Verkehrsverhalten und das deutliche Anwachsen von Home-Office aufgrund der Coronakrise werden das Verkehrsgeschehen in den kommenden Jahren gravierend verändern. Das Potenzial für die Umsteuerung des Verkehrs in Richtung eines stadtverträglichen, nachhaltigen und ressourcenschonenden Systems ist groß, es auszuschöpfen ist aber nicht selbstverständlich. Weitere Handlungsfelder wie Mobilitätsmanagement, digitale Vernetzung und Steuerung von Mobilitätsketten, Sharing-Modelle und angepasste Kommunikationsstrategien gewinnen zunehmend an Bedeutung.

Im Bereich der Mobilität werden, neben einer Neuordnung der öffentlichen Räume zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, weiterhin Infrastrukturprojekte u. a. zum Stadtbahn- und H-Bahn-Ausbau sowie zum Haltestellenausbau, auch und insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit, ein bestimmender Faktor bleiben.

Die Stadtbahn bildet das Rückgrat des Dortmunder ÖPNV. Nach Fertigstellung der U-Bahnanlagen in der Innenstadt muss nun der Fokus auf die Außenäste gelegt werden. Ein zweigleisiger Ausbau des einen oder anderen eingleisigen Streckenabschnitts führt dort sicherlich zu einer Steigerung der Attraktivität und Zuverlässigkeit.

Verlängerungen einiger Linien über die derzeitigen Endpunkte hinaus reduzieren möglicherweise Umsteigevorgänge und helfen dabei, Vororte umfassender und zügiger mit dem Stadtzentrum zu verbinden.

Eine Vernetzung der Verkehrsträger, z.B. durch Schaffung attraktiv gestalteter Mobilitätsstandorte an ausgewählten Einfallstraßen, erleichtert den Übergang vom PKW auf die Stadtbahn und hilft dadurch die PKW-Dichte in der Innenstadt zu reduzieren.

1.4 Aufgabenstellung zur Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes

Eine Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes kann mit neuen Maßnahmen nach erfolgtem Ratsbeschluss durch die Verwaltung ausgeführt werden. Für die Fortschreibung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes sind ein externes Gutachtenbüro zu beauftragen sowie ein Kreis aus Vertreter*innen von DSW21, der H-Bahn Gesellschaft und der Verwaltung für die Bearbeitung zusammen zu stellen.

Zunächst muss das Verfahren zur Untersuchung der Maßnahmen des Stadtbahnentwicklungskonzeptes festgelegt werden. Für die Bewertung von Nutzen und Kosten ist ein Verkehrsmodell erforderlich, das – basierend auf Verkehrs-, Nachfrage- und Strukturdaten - die Grundlage für die Untersuchungen zum Stadtbahnentwicklungskonzept und den darin enthaltenen Einzelmaßnahmen bildet.

Die zu untersuchenden Maßnahmen inklusive möglicher Varianten müssen u.a. mit Streckenführung, Haltepunkten, betrieblichem Konzept und Anpassung des komplementären Busnetzes in einer Detailtiefe geplant werden, die eine Bewertung hinsichtlich Investitions- und Folgekosten ermöglicht.

Dabei müssen betriebliche, verkehrliche, städtebauliche und ökologische Gesichtspunkte Berücksichtigung finden, um eine ganzheitliche Aussage zur Realisierungsmöglichkeit treffen zu können.

2. Fortschritt des Stadtbahnentwicklungskonzeptes seit 2008

Die Ergebnisse des Stadtbahnentwicklungskonzeptes wurden 2008 in drei so genannte Maßnahmenkörbe unterteilt.

- Korb 1 - Maßnahmen in Bau und Vorbereitung
- Korb 2 - Maßnahmen im Bestandsnetz sowie Streckenergänzungen mit positivem Nutzen-/Kosten-Verhältnis/günstigen Folgekosten
- Korb 3 - Trassensicherung/Strategische Maßnahmen

2.1 Tabellarische Übersicht der Maßnahmen

Maßnahmenkörbe Stadtbahnbau in Dortmund

Korb 1: Maßnahmen im Bau und in Vorbereitung¹

Ost-West-Strecke	- Tunnelstrecke Heinrichstr. - Geschwister-Scholl-Str. /Lippestr.	fertiggestellt
	- Anpassung an mittelflurigen Stadtbahnwagen Stufe 1 („grün“)	fertiggestellt
	- Asseln – zweigleisiger Ausbau Ortslage	fertiggestellt
	- Asseln – zweigleisiger Ausbau	fertiggestellt
	- Erneuerung der Fahrleitung (Marten – Wickede)	Abschnittsweise fertiggestellt, Problem 2. Rettungsweg
Barrierefreier Ausbau O-W-Strecke u. Strecke Westfalenhütte Stufe 2 („gelb“) u.a.	Abschnittsweise fertiggestellt, Problem 2. Rettungsweg	
Baulose 1c/d, 9	Münsterstr./Leopoldstr./Märkische Str. Aufzugsnachrüstung inkl. Brandschutz	Leopoldstraße 2011 fertiggestellt, Münstersstraße in Planung, Schwierigkeit Aufzugstandort Oberfläche/Baugrube Märkische Straße in Planung, vorauslaufende Brückensanierung - Bau nicht vor 2024
Baulos 15	Aufzug Nordzugang Rombergpark	fertiggestellt
Baulos L4	Barrierefreier Ausbau Hst. Kirchderne, Flughafenstr., Droote	fertiggestellt
Baulos 20	Umbau und Erweiterung Bahnhof Hauptbahnhof	im Bau seit 2014, Fertigstellung geplant 2022
Baulos 53	zweigleisiger Lückenschluss Hst. Huckarde Abzweig/Bushof (Kreuzungsmaßnahme + barrierefreier Ausbau der Hst.)	DSW 21, Anhebung Bahnsteig im Bestand, Lückenschluss in Korb 3 Bls.56-57 Trassensicherung
Baulos 75	Ausfädelung Marsbruchstr. im Zuge Ausbau B1 zur BAB 40 (Kreuzungsmaßnahme)	fertiggestellt
Baulose 70, 72	Hst. Kohlgartenstr., Max-Eyth-Str. - als Folgemaßnahmen des B1-Tunnel	In Planung, Baubeginn voraussichtlich ab 2023
Baulos 73	Stadtkrone Ost - als Folgemaßnahmen des B1-Tunnel	
Baulos 71	Hst. Vosskuhle / Lübkestr. mit Rückbau Westfalendamm (über Tunnel A40)	

Korb 2: Maßnahmen im Bestandsnetz sowie Streckenergänzungen mit positivem

Baulos S4	Rheinische Str., barrierefreier Ausbau ÖPNV mit städtebaulicher Integration	In Planung, Problem 2. Rettungsweg, Kanalplanung
Barrierefreier Ausbau O-W-Strecke u. Strecke Westfalenhütte Stufe 3 („rot“)		In Planung, Hellwegkonzept, Problem 2. Rettungsweg
Bahnsteigbau mit Querschnittsveränderungen etc		
U41 Clarenberg - Overgünne		Trassensicherung
U49 Verlängerung Hacheneey		Trassensicherung

Korb 3: Trassensicherungen (Strategische Maßnahmen)

Erschließung der Westfalenhütte		In Planung, Bls. S12, Baubeginn vorauss. ab Ende 2025
U47 Huckarde – Kirchlinde		Trassensicherung
Erschließung der Entwicklungsfläche Phoenix- West		Trassensicherung
Strecke zum Borsigplatz via abknickende Weißenburger Str.		Trassensicherung
Kreuzungsmaßnahme DB-Güterzugstrecke / Obernetze		Umplanung
Anbindung Flughafen Dortmund, östlich Hauptfriedhof		Trassensicherung, bauliche Berücksichtigung in Bls.75

	Maßnahme die fertiggestellt wurde
	Maßnahme vor abschließender Umsetzung
	Maßnahme ohne genauen Zeithorizont

¹Die Maßnahmenbezeichnungen sind dem Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 entnommen

2.2 Das heutige Stadtbahnnetz

Das derzeit in Betrieb befindliche Stadtbahnnetz ist 75 km lang und hat 124 Haltepunkte, davon 26 unterirdische Bahnhöfe und 98 oberirdische Haltestellen. 105 Haltepunkte sind stufenlos per Rampe und/oder Aufzug ausgebaut (24 Bahnhöfe und 81 Haltestellen).

2.3 Fertiggestellte Maßnahmen

Seit dem Beschluss im Jahr 2008 sind viele Maßnahmen aus dem so genannten **Korb 1** („Maßnahmen in Bau und Vorbereitung“) fertiggestellt.

Dies sind:

- **Ost-West-Strecke**

- **Tunnelstrecke**

Die Tunnelstrecke umfasst fünf Bahnhöfe – Unionstraße, Westentor, Kampstraße, Reinoldikirche und Ostentor – sowie die beiden oberirdischen Haltestellen Heinrichstraße und Lippestraße. Im östlichen Tunnelabschnitt befindet sich ein nördlicher Abzweig zur Strecke Richtung Borsigplatz. Er schließt mit einer Rampe südlich der Haltestelle Geschwister-Scholl-Straße an den Bestand an.

Die Strecke wurde am 27.04.2008 in Betrieb genommen.

Verbesserungen im Rahmen der Barrierefreiheit (taktile Leitsysteme etc.) konnten im Juni 2016 abgeschlossen werden. Die Arbeiten im Rahmen des Brandschutzes wurden 2017 abgeschlossen.

Die endgültige Fertigstellung der Bahnhöfe erfolgte Mitte 2020.

Der letzte Bewilligungsbescheid Nr. 31 vom 28.04.2015 weist die folgenden Summen aus:

89.838.500 Euro Gesamtkosten, Förderung in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten.

- **Asseln zweigleisiger Ausbau**

Im östlichen Teil der Ost-West-Strecke wurde der zweigleisige Ausbau der Stadtbahnstrecke von Asselner Straße bis Am Hagedorn mit gleichzeitigem nutzungsgerechtem Straßenausbau im Sommer 2008 fertiggestellt. Der Ausbau erfolgte gemeinsam mit DSW21.

Der IV-Anteil wurde mit 65% gefördert

Der ÖV-Anteil wurde mit 90% gefördert.

- **Anpassung an mittelflurigen Stadtbahnwagen**

Östlich der Haltestelle Lippestraße und westlich der Haltestelle Heinrichstraße „auf der Hellwegachse“ erfolgte eine Ertüchtigung der vorhandenen Haltestellen an die neuen Stadtbahnwagen durch DSW21. (Anpassungen an den Hst. Marten Süd, Walbertstr., Dorstfeld Betriebshof, Funkenburg, Am Zehnthof, In den Börten, mit gleichzeitiger Aufgabe der Schleife In den Börten sowie zahlreiche Nachrüstungen mit einzelnen Podesten in den Seitenbereichen des vorhandenen Straßenquerschnittes).

- **Aufzugsnachrüstung Leopoldstraße (Baulos 1d)**

Der Aufzug konnte Anfang 2011 in Betrieb genommen werden.

Die Gesamtkosten betragen rund 1,7 Mio. € Euro. Es erfolgte eine Förderung in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten.

- **Aufzugsnachrüstung Nordzugang Rombergpark (Baulos 15a)**

Der neue Aufzug konnte im Oktober 2016 in Betrieb genommen werden. Die komplette Maßnahme mit weiteren Arbeiten im Rahmen der Barrierefreiheit wurde im Mai 2017 abgeschlossen. Das Gesamtinvestitionsvolumen betrug 1.483.760 €.

Es erfolgte eine Förderung in Höhe von 85% der zuwendungsfähigen Kosten.

- **Barrierefreier Ausbau Hst. Huckarde Abzweig/Bushof (Baulos 53)**
Die Bahnsteiganhebung der Haltestelle Huckarde Abzweig erfolgte 2012/2013 durch DSW21. Die Baukosten betragen ca. 450.000 €
- **Barrierefreier Ausbau Hst. Kirchderne, Flughafenstraße, Droote (Baulos L4)**
Anstelle der zunächst vorgesehenen Aufzüge wurden an den Haltestellen Rampen erstellt und barrierefrei ausgebaut. Die barrierefreie Ausrüstung mit Leitsystemen und Anbindung an die Bushaltestellen konnte Ende 2017 abgeschlossen werden.
Die Gesamtkosten betragen 32.226.900 €. Es erfolgte eine Förderung in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten.
- **Ausfädelung in die Marsbruchstr. (Baulos 75)**
Die vorhandene signalisierte Kreuzung der Stadtbahn mit der B1 im Bereich der Ausfahrt Marsbruchstraße musste im Vorgriff auf den 6-streifigen Ausbau der B1 zur A40 beseitigt werden. Für eine zuverlässige, störungsfreie und sichere Betriebsabwicklung des Stadtbahnbetriebes und des KFZ-Verkehrs war die Herstellung dieser niveaufreien Unterführung der heutigen B1 erforderlich. (Kreuzungsbeseitigung nach §§3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz).
Die Stadtbahn wurde östlich der Haltestelle Hauptfriedhof über ein Rampenbauwerk in Tunnellage unter der B1 hindurch- und dann wieder in das Niveau der Marsbruchstraße geführt. Um den Betriebsablauf zu optimieren, wurden die bisherigen Haltestellen Vahleweg und Allerstraße/Westfälische Klinik für Psychiatrie zu einer Haltestelle in neuer Lage zusammengefasst. Die neue Haltestelle hat einen barrierefrei ausgebauten Mittelbahnsteig erhalten und ist entsprechend dem bewährten Stadtbahnstandard ausgestattet. Daran anschließend wurde die Stadtbahn in der Marsbruchstraße zweigleisig bis zum Knoten Allerstraße ausgebaut. Die Maßnahme wurde in 2018 abgeschlossen. Das gesamte Investitionsvolumen belief sich auf 39,7 Mio. €. Auf Grund einer Kreuzungsvereinbarung betrug der städtische Anteil ca. 16,6 Mio. € für die Maßnahme, eine genaue Abrechnung wird noch vorgenommen. Es erfolgt eine Förderung in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten des städtischen Anteils.

2.4 Maßnahmen in Bau und Planung

Einzelne Maßnahmen aus Korb 1 („Maßnahmen in Bau und Vorbereitung“) befinden sich z. Zt. in Bau bzw. intensivierter Planung.

Maßnahmen aus Korb 2 („Maßnahmen im Bestandsnetz sowie Streckenergänzungen mit positivem Nutzen-/Kosten-Verhältnis/günstigen Folgekosten“) sind teilweise in Planung, bedingen aber weitere Konkretisierung. Aufzugnachrüstungen sowie Teile des Ausbaus der O-W-Strecke verzögern sich auf Grund veränderter Rahmenbedingungen im Bereich des Brandschutzes bzw. bei der Berücksichtigung des 2. Rettungsweges und vorlaufend erforderlicher baulicher Maßnahmen.

Aus dem Korb 3 („Trassensicherung/Strategische Maßnahmen“) ist eine Maßnahme in konkreter Planung, und zwar die Verlängerung der U44.

Detaillierte Übersicht

Maßnahmen im Bau:

Aus Korb 1

- „Umbau und Erweiterung der Stadtbahnhaltestelle Hauptbahnhof“ (Baulos 20) befindet sich derzeit noch in Bau mit Fertigstellung voraussichtlich frühestens Ende 2022.
- Ertüchtigung der Fahrstromversorgung (Marten-Wickede in Lose aufgeteilt). Los 1 (Marten – Betriebshof) wird derzeit gemeinsam mit DSW21 fertiggestellt.

Aus Korb 2:

- Barrierefreier Ausbau O-W-Strecke: Teile des Ausbaus der O-W-Strecke sind auf Grund veränderter Rahmenbedingungen im Bereich des Brandschutzes bzw. 2. Rettungsweges ebenfalls noch in der Bauphase.

Maßnahmen in Planung:

Aus Korb 1

- Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen im Zuge der B1 von Haltestelle Kohlgartenstraße bis Haltestelle Stadtkrone Ost (Baulose 70-73).
- Aufzugsnachrüstungen Münsterstr. (BlS 1c) und Märkische Str. (BlS 9).
- Ertüchtigung der Fahrstromversorgung (Marten-Wickede in Lose aufgeteilt, s. 3.4).

Aus Korb 2:

- Umbau Rheinische Straße mit barrierefreiem Ausbau des ÖPNV und städtebaulicher Integration zwischen Emscher und Dorstfelder Brücke (BlS S4).

Aus Korb 3

- Verlängerung der Stadtbahn auf das Gelände der ehem. Westfalenhütte (BlS S12).

3. Angaben und Kenngrößen zu aktuell in Planung befindlichen Maßnahmen aus dem Stadtbahnentwicklungskonzept 2008

3.1 B1 Haltestellen (Baulos 70-73)

Ziel ist es bis zur wirksamen Umsetzung des Fahrzeugbeschaffungskonzeptes von DSW21 fünf verkehrssichere, fahrgastfreundliche aber zukünftig vor allem auch mobilitätsgerechte Haltestellen mit einer Bahnsteighöhe von 94 cm über Schienenoberkante für einen stufenlosen Zugang zur Stadtbahn herzustellen. Durch den stadtbahngerechten Ausbau der Haltestellen mit Witterungsschutz, Informationseinrichtungen, Sitzgelegenheiten, etc. wird eine wesentliche Verbesserung im Hinblick auf eine attraktive Gestaltung der Haltestellen und des Einstieges in ein hochwertiges öffentliches Verkehrsmittel geschaffen. Die weitere Ausgestaltung der Haltestellen und der Haltestellenzugänge wird im Zuge der noch folgenden Planungsprozesse, in Teilbereichen auf wettbewerblicher Basis konkretisiert. Damit entwickelt die Stadt eine Lösung für eine verbesserte Nahmobilität und barrierefreie Erreichbarkeit des ÖPNV im Bereich des Westfalendamms auf einem etwa 2,5 km langen Streckenabschnitt des Dortmunder Stadtbahnnetzes.

Die Planungen sehen bei der Haltestelle Kohlgartenstraße eine Anhebung der Seitenbahnsteige mit Neubau der Fußgängerbrücke einschließlich der Zugangsrampe im Süden (Kohlgartenstraße) und Aufzuges im Norden (Kullrichstraße) sowie einer Treppenanlage und einem Aufzug zum Bahnsteig vor. Die heutige Haltestellenlage wird beibehalten.

Die Haltestellen Voßkuhle, Lübkestraße und Max-Eyth-Str. werden als Mittelbahnsteige mit erforderlicher Gleisverschwenkung im Bahnsteigbereich neu gebaut. Die Zugänge erfolgen niveaugleich mit Überwegen im jeweiligen Kreuzungsbereich der B1.

Die Haltestelle Stadtkrone Ost wird als Mittelbahnsteig östlich der neu zu bauenden Fußgängerbrücke zwischen den vorhandenen Gleisen hergestellt. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch eine Treppenanlage und einen Aufzug. Für eine barrierefreie Erreichbarkeit wird die Fußgängerbrücke im Süden (Tiranaweg) eine Rampenanlage erhalten und im Norden eine Umgestaltung der Grünanlage erforderlich werden.

Die geschätzten Kosten für den barrierefreien Umbau der Stadtbahnhaltestellen belaufen sich auf ca. 27,6 Mio. Euro einschließlich ca. 3,6 Mio. Euro Planungskosten.

3.2 Aufzugsnachrüstung Märkische Straße (Baulos 9)

Die Planungen sehen einen Aufzug westlich der Kreuzung im Mittelsteifen der B1 und einen in den östlichen Fahrspuren im Kreuzungsbereich der Märkischen Straße mit der B1 einschließlich brandschutztechnischer Ertüchtigung und taktilen Leitsystemen vor. Für die Realisierung des östlichen Aufzugs wird ein Umbau des Knotenpunkts mit Verschwenken der östlichen Fahrspuren nach Westen erfolgen. Die Aufzugsnachrüstung kann erst nach erfolgter Brückensanierung und im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes ausgeführt werden.

Nach Abschluss der notwendigen Untersuchung und Entwicklung eines Sanierungskonzeptes ist die grundhafte Erneuerung der Brückenplatte 1 bis 2023 geplant. Die eigentliche Aufzugsnachrüstung ist im Anschluss an die erfolgte Brückensanierung und nach Erhalt der Genehmigungs- und Finanzierungsvoraussetzungen ab 2024/2025 angestrebt.

3.3 Aufzugsnachrüstung Münsterstraße (Baulos 1c)

Für das Projekt sind zwei Aufzüge von der Fahrebene bis zur Verteilebene und ein Aufzug von der Verteilerebene mit der Oberfläche einschließlich brandschutztechnischer Ertüchtigung und taktilen Leitsystemen vorgesehen. Für den Aufzug, der die Verteilerebene mit der Oberfläche verbindet, wurde ein unter funktionalen, stadtgestalterischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimierter Standort untersucht und gefunden. Mit der vorliegenden Planung wird auch die Planung der brandschutztechnischen Ertüchtigung des Stadtbahn-Bahnhofs unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen weiter bearbeitet. Auf dieser Grundlage werden die baurechtliche Genehmigung und Zuwendungen für die barrierefreie Gestaltung des Bahnhofes mit Nachrüstung von drei Aufzugsanlagen und taktilen Leitsystemen einschließlich der erforderlichen brandschutztechnischen Ertüchtigung beantragt. Das Projekt kann nach Erhalt der Genehmigungs- und Finanzierungsvoraussetzungen voraussichtlich ab 2023 umgesetzt werden.

3.4 Fahrleitungsplanung

Derzeit wird der westliche Abschnitt von Marten bis zum Betriebshof Dorstfeld von DSW21 gebaut. Fertigstellung voraussichtlich im vierten Quartal 2021.

Der anschließende Abschnitt durch den Ortskern von Dorstfeld wird, vor allem östlich der Haltestelle Wittener Straße, als kritisch angesehen, da auf Grund enger Bebauung die Sicherstellung des 2. Rettungsweges erhebliche Planungsschwierigkeiten mit sich bringt. Eine weiterführende Planung findet nicht statt. Eine Grundplanung über mögliche Maststandorte besteht bereits.

Der Abschnitt Bls S4 (Rheinische Straße) ist weitestgehend durchgeplant. Eine Änderung der Fahrleitungsplanung durch die Kanalplanung hat stattgefunden. Es folgen noch Abstimmungen zum 2. Rettungsweg.

Ein weiterer Abschnitt östlich der Innenstadt basiert auf der Grundlagenplanung des Planungsamtes. Ohne ein abgestimmtes Hellwegkonzept mit Zustimmung der Straßen- und Gleisbauplanung und damit der Freigabe zur Planung der Fahrleitung ist eine Planung - zum jetzigen Zeitpunkt - nicht sinnvoll.

3.5 Westfalenhütte (Baulos S12)

Um die Stadtbahnlinie U44 von der derzeitigen Endhaltestelle „Westfalenhütte“ in der Oesterholzstraße, entlang der Springorumstraße mit Querung der geplanten Hoeschallee und entlang der geplanten Westfalenhüttenallee, bis zum Logistikzentrum an der Warmbreitbandstraße zu führen, wurden zwölf Varianten entwickelt. Die Vielzahl der Varianten wurde erforderlich, um eine möglichst optimale Abwägung des verkehrlichen Nutzens zum finanziellen Aufwand (jeweils Stadtbahn und Straße) zu ermöglichen. Die Möglichkeit einer künftigen Weiterführung der Stadtbahnlinie U44 über die Rüschebrinkstraße bis zum Bahnhof Kirchderne wurde in allen Varianten berücksichtigt.

Die in der Vorplanung aufgetragenen Varianten sind aufgrund ihrer verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen untersucht, weiter zu qualifizierende Varianten bewertet und gegenübergestellt worden. Dieses geschah im Rahmen einer „vereinfachten Standardisierten Bewertung“, um voraussichtlich nicht förderwürdige Varianten mangels ausreichenden Nutzens von einer vertiefenden Planung auszuschließen.

Die Ergebnisse der Variantenbewertung wurden bis Ende des Jahres 2019 zusammengestellt. Anschließend erfolgte eine Variantenentscheidung unter Berücksichtigung aller städtebaulichen und verkehrlichen Belange. Der Planungsbeschluss des Rates erfolgte am 18.06.2020. Die Planung der Verlängerung der Stadtbahnlinie U44 von der heutigen Endhaltestelle Westfalenhütte bis zur Warmbreitbandstraße soll entsprechend der Variante 3 der Vorplanung auf besonderem Bahnkörper mit einer niveaufreien Querung der Stadtbahn und der Hoeschallee weiter verfolgt werden.

Die geschätzten Kosten für die Stadtbahnverlängerung der Variante 3 belaufen sich auf ca. 25,6 Mio. € zzgl. 3,4 Mio. € Planungskosten sowie der Grunderwerbskosten und nichtzuwendungsfähigen Kosten für die Aufwendungen der Bodensanierung und Altlastenbeseitigung entsprechend den Vereinbarungen des noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrages zur Konversion des Westfalenhüttengeländes.

Mit einem Baubeginn ist frühestens ab Ende 2025/Anfang 2026 zu rechnen.

3.6 Rheinische Str. (Baulos S4)

Ziel der städtischen Planung ist die Herstellung von Barrierefreiheit an den Haltestellen Ottostraße und Ofenstraße. In diesem Kontext soll der gesamte Verkehrsraum der Rheinischen Straße zwischen Dorstfelder Brücke und Emscher entsprechend dem zugrunde liegenden aktualisierten Planungsbeschluss vom 18.06.2020 (Drucksache Nr. 17216-20) überplant und mit Mittelbahnsteiglösungen in Fahrbahnmittenlage ausgebaut werden.

Der Neubau der beiden Stadtbahnhaltestellen Ofenstraße und Ottostraße in Mittellage der Rheinischen Straße bedingt eine Neuordnung des gesamten Verkehrsraumes. Von den jetzt vorhandenen vier durchgehenden Fahrstreifen – mit den Gleisen in den jeweils inneren Fahrstreifen - verbleiben zukünftig zwei durchführende Fahrstreifen mit den beiden Gleisen der Stadtbahn (stadteinwärts und stadtauswärts) sowie dem MIV und ein mittlerer Verfügungstreifen zur Aufnahme von Linksabbiegern sowie der beiden planmäßig 3,75 Meter breiten Mittelbahnsteige. Diese werden eine Höhe von 35 Zentimetern über Schienenoberkante erhalten.

Entsprechend der städtebaulichen Vorgaben zur qualitativen Aufwertung der Rheinischen Straße werden die Möglichkeiten zur Begrünung, soweit es im begrenzten Straßenraum unter Berücksichtigung der neuen Fahrleitungsplanung, der erforderlichen Planung der Versorgungsleitungen und vor allem auch der Sicherstellung des zweiten Rettungsweges möglich ist, genutzt.

Für den Radverkehr wird in dem vom Umbau betroffenen Bereich beidseitig grundsätzlich ein Radfahrstreifen vorgesehen, der nur in räumlich begrenzten Situationen, wie etwa im Haltestellenbereich Ofenstraße, auf einen Schutzstreifen „zurückgeführt“ wird.

Der heute vorhandene Mischwasserkanal ist im Kontext des Stadtbahnvorhabens zu verlegen, die Bearbeitung der Entwässerungs-/ Kanalplanung wurde durch den Eigenbetrieb Stadtentwässerung im letzten Jahr fertiggestellt. Die vorhandene Vorplanung der Straßen- und Radwegeplanung ist noch einmal zu prüfen und ggf. zu aktualisieren und entsprechend den heutigen Anforderungen an eine nahmobilitätsgerechte Ausführung insbesondere für Radfahrer*innen, auch vor dem Hintergrund des Entwicklungsprojektes Smart Rhino, anzupassen.

Die geschätzten Kosten für die Maßnahme betragen einschließlich der Planungskosten von 2,4 Mio. € nach jetzigem Kenntnisstand ca. 18,0 Mio. €, hiervon sind ca. 2,2 Mio. € für die Kanalverlegung und ca. 3,7 Mio. € für Straßenbaumaßnahmen geschätzt worden.

Die Belange der Internationalen Garten Ausstellung (IGA 2027) werden bei der Baumaßnahme berücksichtigt.

Eine ergänzende Führung der Stadtbahn auf das Gelände von Smart Rhino wird derzeit noch diskutiert, siehe hierzu Punkt 5.2.2

4. Weitere Maßnahmen

4.1 Umgesetzte Maßnahmen aus Einzelbeschlüssen und gesetzlichen Vorgaben

Über das Stadtbahnentwicklungskonzept hinaus wurden, soweit notwendig, auf Grundlage von Einzelbeschlüssen, zwischenzeitlich folgende Maßnahmen geplant und umgesetzt, die genehmigungsrechtlich erforderlich bzw. gesellschaftspolitisch oder fördertechnisch geboten waren:

- Optimierung der Barrierefreiheit in den unterirdischen Bahnhöfen der Ost-West-Strecke
- Umsetzung des baulichen Brandschutzes gemäß Rauch- und Brandschutzkonzept in den unterirdischen Bahnhöfen der Ost-West-Strecke
- Herstellung von Barrierefreiheit - Schnittstellenprogrammierung zur Kommunikation der Leitstelle DSW21 mit der VRR AöR in Hinblick auf den Betriebszustand barrierefreier Infrastruktur. Die Aufzugs- und Fahrtreppenanlagen wurden über eine Schnittstelle zwischen dem Verkehrsbetrieb und dem VRR verbunden, der Fahrgast kann diese Informationen abrufen. Sie wurde bis zum 30.10.2013 erstellt.
- Herstellung von Barrierefreiheit - Nachrüstung von 40 Sprachmodulen in den Aufzugsanlagen des Dortmunder Stadtbahnnetzes einschließlich einer Aufzugsnotruflösung für Hörgeschädigte. Die Maßnahme „Herstellung der Barrierefreiheit durch Nachrüstung von Sprachmodulen in Aufzügen“ wurde am 11.12.2018 fertiggestellt.
- Die Baumaßnahme zum zweigleisigen Ausbau der Stadtbahn im Brackeler Feld zwischen Brackel und Asseln begann im Juni 2020. Die Bauzeit beträgt ca. 2,5 Jahre.

4.2 Weitere aktuelle Maßnahmen in Planung

Herstellung vollständiger Barrierefreiheit

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 ist es bundespolitisch vorgegebenes Ziel, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Damit verbunden ist auch die Umsetzung im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen anzustreben.

Grundsätzlich ist das Dortmunder Stadtbahnnetz hier schon gut aufgestellt. Aktuell sind bereits 105 der 124 Haltestellen und Bahnhöfen hinsichtlich des stufenlosen Einstiegs in die Stadtbahn barrierefrei.

Um nun das gesamte Stadtbahnnetz „vollständig“ barrierefrei auszubauen, ist deshalb vorgesehen, an den weiteren nicht komplett barrierefreien Stadtbahnbahnhöfen und -haltestellen u. a. taktile Leitsysteme mit Anschluss an den Bestand im Niveau sowie barrierefreie Notruf- und Informationseinrichtungen einzubauen. Dabei ist an den vorhandenen Verknüpfungspunkten auch ein barrierefreier Anschluss an die Bushaltestellen, die in diesem Zuge je nach örtlichen Gegebenheiten auch weitgehend barrierefrei ausgebaut werden sollen, und an die S-Bahn-Haltestellen vorgesehen, soweit auch dies wiederum technisch und wirtschaftlich sinnvoll möglich ist. Die Realisierung wird in mehreren Bauabschnitten nach Erhalt der jeweiligen Bewilligung erfolgen. Der erste Bauabschnitt wird auf

der U42 mit dem Bereich Städtische Kliniken bis Grotenbachstraße voraussichtlich ab 2022 umgesetzt werden. Sukzessive sollen sich dann die übrigen Bauabschnitte anschließen.

Die Bahnhöfe und Haltestellen im Eigentum von DSW21 folgen entsprechend. Sie werden in Regie von DSW21 angepasst, so dass im Ergebnis eine netzweite Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen des § 8 III PBefG erreicht wird.

4.3 H-Bahn

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

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

Die Linie 2 ist ca. 1 km lang und verbindet die Universitäts-Standorte „Campus Süd“ und „Campus Nord“. In der Haltestelle „Campus Süd“ kann zwischen den Linien umgestiegen werden.

H-Bahn in Planung

4.3.1 Automatisierungssystem

Die Leit-, Steuerungs- und Sicherungsebene der H-Bahn ist inzwischen veraltet. Sie stammt aus den 80er bzw. 90er Jahren und ist nicht mehr ausbaufähig, Ersatzteile sind nur noch eingeschränkt verfügbar. Um das bestehende Verkehrssystem H-Bahn zukunftssicher und Erweiterungen möglich zu machen, ist der Einsatz eines neuen Automatisierungssystems für die H-Bahn erforderlich. Darüber hinaus ist für die Realisierung zukünftiger Projekte im In- und Ausland der Einsatz und die Zulassung eines neuen Automatisierungssystems unabdingbar. Als Grundlage für die Inbetriebnahme und Erprobung des neuen Automatisierungssystems soll eine Testanlage mit bewährten Komponenten wie Fahrwerken, Fahrweg einschließlich Weiche sowie einer Station in vereinfachter Bauweise für den Testbetrieb errichtet werden. Darüber hinaus bietet die Testanlage die Möglichkeit, verschiedene Verbesserungen im Gesamtsystem einzusetzen und zu erproben.

4.3.2 Bau einer Testanlage

Durch die Errichtung der Testanlage kann die H-Bahn am Standort Dortmund insbesondere hinsichtlich der Automatisierung weiterentwickelt und darüber hinaus das bestehende Streckennetz erweitert werden. Zudem wird mit dieser Erweiterung ein wesentlicher Schritt zur Anbindung des Wissenschafts-Campus an die U42 realisiert. Die Teststrecke zweigt von der bestehenden Strecke von der Haltestelle Universität S zum Technologiepark mit einer Weiche ab. Sie führt entlang der Emil-Figge-Straße in östlicher Richtung bis zur Bushaltestelle REFA-Center westlich des Kreisverkehrs mit der Dorstfelder Allee (L609). Der betreffende Streckenabschnitt bietet zudem einen Anknüpfungspunkt, das H-Bahn-Bestandsnetz im Zuge der Dorstfelder Allee (L609) mit der geplanten Erweiterung Dorstfeld S – Smart Rhino – Hafen / Speicherquartier zu verbinden.

4.3.3 Neue Fahrzeuggeneration

Weiterhin steht in absehbarer Zeit die Entwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration für die H-Bahn Dortmund an, da die ältesten Fahrzeuge seit fast 30 Jahren im

Einsatz sind. Auch hier kann die Testanlage die Grundlagen für die Weiterentwicklung liefern.

4.3.4 Erneuerung der Stammstrecke

Das erste Streckennetz der H-Bahn mit einer Länge von 1,1 km ist seit fast 40 Jahren in Betrieb und liegt zwischen Campus Nord und Campus Süd der TU Dortmund. Unter weiterer Verwendung der vorhandenen Fundamente und Stützen sollen 2022 die Träger und Weichen ausgetauscht werden. Hierbei handelt es sich um eine Investition von ca. 14 Mio. €.

4.3.5 Bau einer Lagerhalle mit kleiner Werkstatt und eines neuen Leitstandes

Zur Aufrechterhaltung der zukunftsorientierten Funktionsfähigkeit der H-Bahn und ihrer Infrastruktur ist die Errichtung einer Lagerhalle mit mechanischer Werkstatt und Elektrowerkstatt geplant. Die Betriebssicherheit soll durch die Einrichtung eines selbständigen Leitstands sichergestellt werden, der nicht wie bisher in einem Nebenraum der TU Dortmund situiert ist, sondern stattdessen die geplanten Betriebserweiterungen und die Berücksichtigung der Komponenten zukünftiger Leittechnik und -technologie ermöglicht.

Zur Materialverwaltung und -disposition ist ein Büroraum vorgesehen. Eine Teeküche mit Pausenbereichen sowie Toiletten- und Waschbereiche, gewährleisten die Mitarbeiterversorgung in den Arbeitspausen. Eine Plangenehmigung dieser Anlage wird in der ersten Hälfte 2021 erwartet.

5. Ausblick

5.1 Weiter zu verfolgende Maßnahmen aus dem Stadtbahnentwicklungskonzept 2008

5.1.1 Westfalenhütte

Derzeit ist eine Verlängerung der U44 auf dem Gelände der Westfalenhütte bis zur geplanten Endstelle Warmbreitbandstraße vorgesehen. Eine Weiterführung entlang der Rüschebrinkstraße wäre unter bestimmten Randbedingungen (Entfall der LKW-Waage, Erweiterung der DB Brücken etc.) bis Bahnhof Kirchderne möglich.

5.1.2 Verlängerung Overgünne

Durch die Weiterführung der Stadtbahn entfällt am Bahnhof Clarenberg ein Teil der Abstellanlagen. Die Frage der alternativen Abstellmöglichkeiten muss auf Grund des Neubaus der Wagenhalle der Betriebswerkstatt Dorstfeld und der Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge noch geklärt werden.

Der kalkulierte Kostenrahmen belief sich 2008 auf ca. 16 Mio. €, auf Grundlage des Baupreisindex ist nun von Kosten in Höhe von ca. 21 Mio. € auszugehen. Bei dieser Maßnahme besteht die Option einer Verlängerung über die Overgünne hinaus bis östl. der Benninghofer Straße bzw. Busenbergstraße und der Bau eines möglichen P+R Platzes in diesem Bereich.

Eine Konkretisierung muss erfolgen, ein Zeitrahmen kann noch nicht benannt werden.

5.1.3 Stadtbahnverlängerung Hacheney

Eine Realisierung bis Godekinstraße ist anzustreben, da ein Bau nur bis zur Zillestraße eine weitere Verlängerung auf Grund des dann geringeren NKF (Nutzen-Kosten-Faktor) verhindert.

Es liegt eine Entwurfsplanung vor, die Maßnahme ist weiter zu qualifizieren.

Eine Bearbeitung ist derzeit aufgrund anderer Priorisierung zurückgestellt worden.

Der Kostenrahmen belief sich 2008 auf ca. 71 Mio. €, auf Grundlage des Baupreisindex ist nun von Kosten in Höhe von ca. 92,6 Mio. € auszugehen.

Ein Zeitrahmen kann nicht benannt werden.

5.1.4 Stadtbahn nach Kirchlinde

Es liegt eine Entwurfsplanung vor. Auf Grund des guten Verkehrswertes ist die Trassensicherung im Stadtbahnentwicklungskonzept enthalten. Der Kostenrahmen belief sich 2008 auf ca. 101 Mio. €, auf Grundlage des Baupreisindex ist nun von Kosten in Höhe von ca. 132 Mio. € auszugehen. Die vorhandene Folgekostenberechnung im Zuge der NKU war unter den damaligen Randbedingungen negativ, hier ist eine Überprüfung im Hinblick auf den neuen Fahrzeugeinsatz erforderlich.

Ein Zeitrahmen kann nicht benannt werden.

5.1.5 Verlängerung Flughafen

Eine Grundlagenuntersuchung liegt vor, die Trassensicherung ist im FNP festgelegt.

5.2 Mögliche weitere Streckenergänzungen/ Maßnahmen

5.2.1 Anbindung des Wissenschafts-Campus an die Stadtbahnlinie U42

Führung der H-Bahn vom Haltepunkt „Universität S“ bis zur Stadtbahnhaltestelle „Theodor Fliedner Heim“ oder alternativ „Am Beilstück“. Am Knotenpunkt U / S Barop Parkhaus ist inzwischen die Realisierung der verlegten S-Bahnstation im Förderprogramm „Stationsoffensive“ gesichert, sowie ihre Machbarkeit mit einer Vorplanung (HOAI-Phase 2) bestätigt und mit der DB AG abgestimmt. Deshalb und aufgrund einer Gremienanfrage wird in diesem Zusammenhang eine erneute Prüfung einer H-Bahnstrecke zum Knoten Barop-Parkhaus wieder aufgenommen.

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.

5.2.3 Verlängerung Marten

Option einer Weiterführung der Stadtbahn, evtl. auch mit einem zweigleisigen Ausbau zwischen Dorstfeld und Marten.

Es besteht die Möglichkeit einer Ringlösung im Ortskern Marten basierend auf der Führung der IV Verkehre als Einbahnstraße und eingleisiger Verlängerung.

Eine Variante könnte die Verlängerung der Stadtbahn über die Martener Straße bis zum S-Bahn Haltepunkt DO-Germania darstellen.

5.2.4 Anbindung an neue P+R Plätze

Hier handelt es sich um eine grundsätzliche Überlegung im Zusammenhang mit den Gedanken zur Verkehrswende P+R Parkplätze neu anzulegen um die Innenstadt vom MIV zu entlasten.

Eine Maßnahme könnte eine Verlängerung der Stadtbahn von Westerfilde bis zum Autobahndreieck Dortmund Bodelschwingh mit einer P+R Verknüpfung darstellen.

Eine weitere Option ist eine Vergrößerung der bestehenden P+R-Anlagen, z.B. am S-Bahn Haltepunkt Do-Germania.

Herstellung einer P+R Anlage am Energie-Campus (siehe auch: 5.2.7. Gleiskreuzung Obernetze / Erschließung Energie-Campus)

5.2.5 Ausbau/Verbreiterung Hst. Theodor-Fliedner-Heim

Die derzeitige Haltestellenanlage wird den gestiegenen Anforderungen des Veranstaltungsverkehrs im Bereich der Westfalahallen und des Fußballstadions insbesondere bei Heimspielen des BVB nicht mehr gerecht. Bei Massenveranstaltungen reicht die Kapazität des Mittelbahnsteigs bei weitem nicht aus. Lösungsansätze sind eine größere Dimensionierung des Bahnsteigs oder eine effektive Zugangsregelung bzw. eine Kombination dieser Elemente.

5.2.6 2-gleisiger Ausbau U43 in Dortmund- Asseln/Wickede

Die eingleisige Streckenführung der U43 östlich der Haltestelle Am Hagedorn in Do-Asseln ist schon in puncto Verkehrssicherheit möglichst zweigleisig auszubauen. Durch diese auch von der örtlichen Politik gewünschte Maßnahme kann der östliche Ast der U43 zuverlässiger und pünktlicher betrieben werden, als das mit dem derzeitigen unfall- und damit störanfälligen Gleisbild möglich ist. Der mit einer grundlegenden Neugestaltung der Verkehrsachse einhergehende barrierefreie Ausbau der betroffenen Haltestellen ermöglicht zudem ganz grundsätzlich eine komfortable Reisetätigkeit.

5.2.7 Gleiskreuzung Obernetze / Erschließung Energie-Campus

Aufgrund der Beschlüsse zur Durchführung der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 und zur Aufstellung des Bebauungsplanes Hu 127 (DS-Nr. 16682-20) ergibt sich der Bedarf, ein neues, aber bereits im Regionalplan wie im FNP vorgesehenes Gebiet attraktiv mit ÖPNV zu erschließen. Die bereits in der Vergangenheit untersuchte planfreie Ausführung des Schiene-Schiene-Übergangs der Stadtbahn-Strecke der U47 (Strecke 81 der VRR-Richtlinie) mit der DB Strecke 2123 (Güterumgebungsbahn) wird in Form einer Verschwenkung der Stadtbahntrasse unter die vorhandene Eisenbahnbrücke über die L609 neu aufgegriffen. Dabei wird eine zusätzliche Stadtbahnhaltestelle „Energiecampus“ südlich der DB-Strecke mit betrachtet, die das neue Gebiet über eine Fußgängerbrücke anbinden soll.

Ein zusätzlicher P+R-Platz an dieser Station kann an die L609 über einen bestehenden Knoten angebunden werden. Durch die Anfahrt auf kürzestem Wege von der BAB A2-Anschlussstelle Dortmund-Mengede kann er eine hervorragende Ergänzung des P+R-Systems unter minimaler Belastung von Anwohnern darstellen.

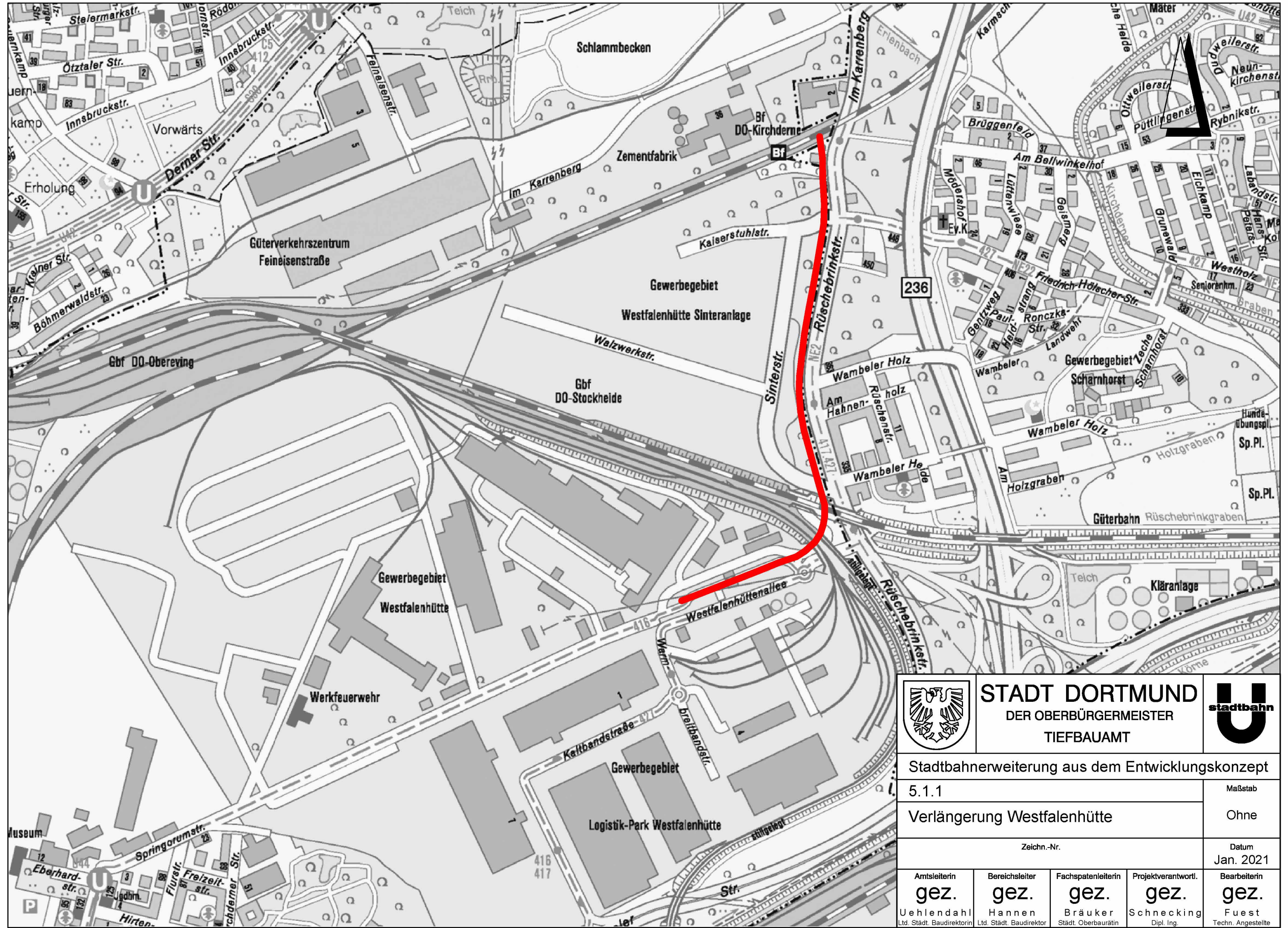
5.2.8 Barrierefreier Ausbau der U44 für Zweiwagenzüge

Die Haltestellen im Abschnitt Dorstfeld - Marten der U44 verfügen teilweise über Bahnsteige, die ausschließlich für einen Betrieb mit Solowagen ausgelegt sind. Um künftig auch hier Zweiwagenzüge einsetzen zu können, müssen vorhandene Bahnsteige verlängert bzw. neue bereits in der Planungsphase entsprechend dimensioniert werden.

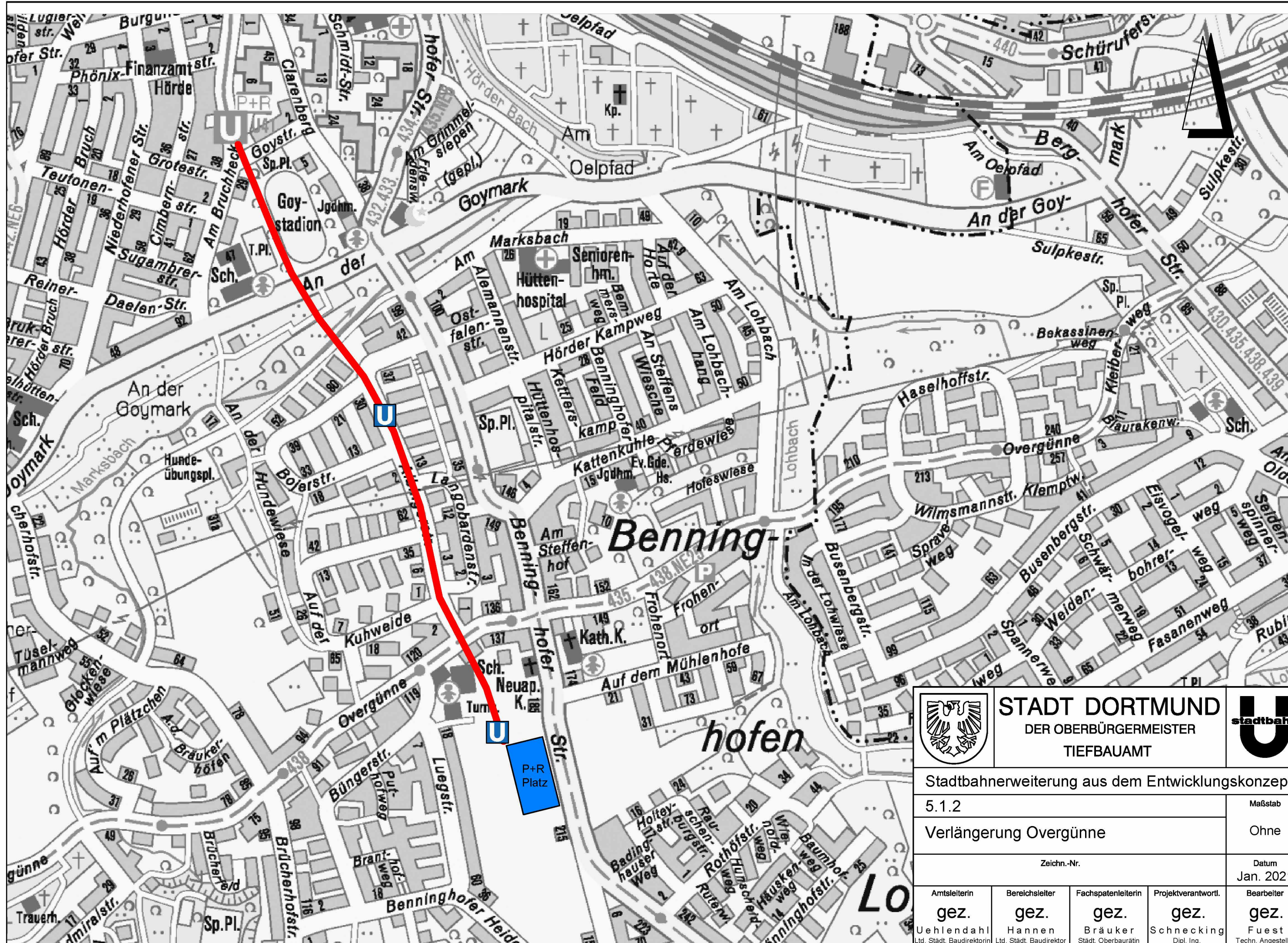
6. Anlagen

Übersichtpläne

- der weiter zu verfolgenden Maßnahmen (5.1.1 - 5.1.5) und
- der möglichen Streckenergänzungen / Maßnahmen (5.2.1 - 5.2.8)

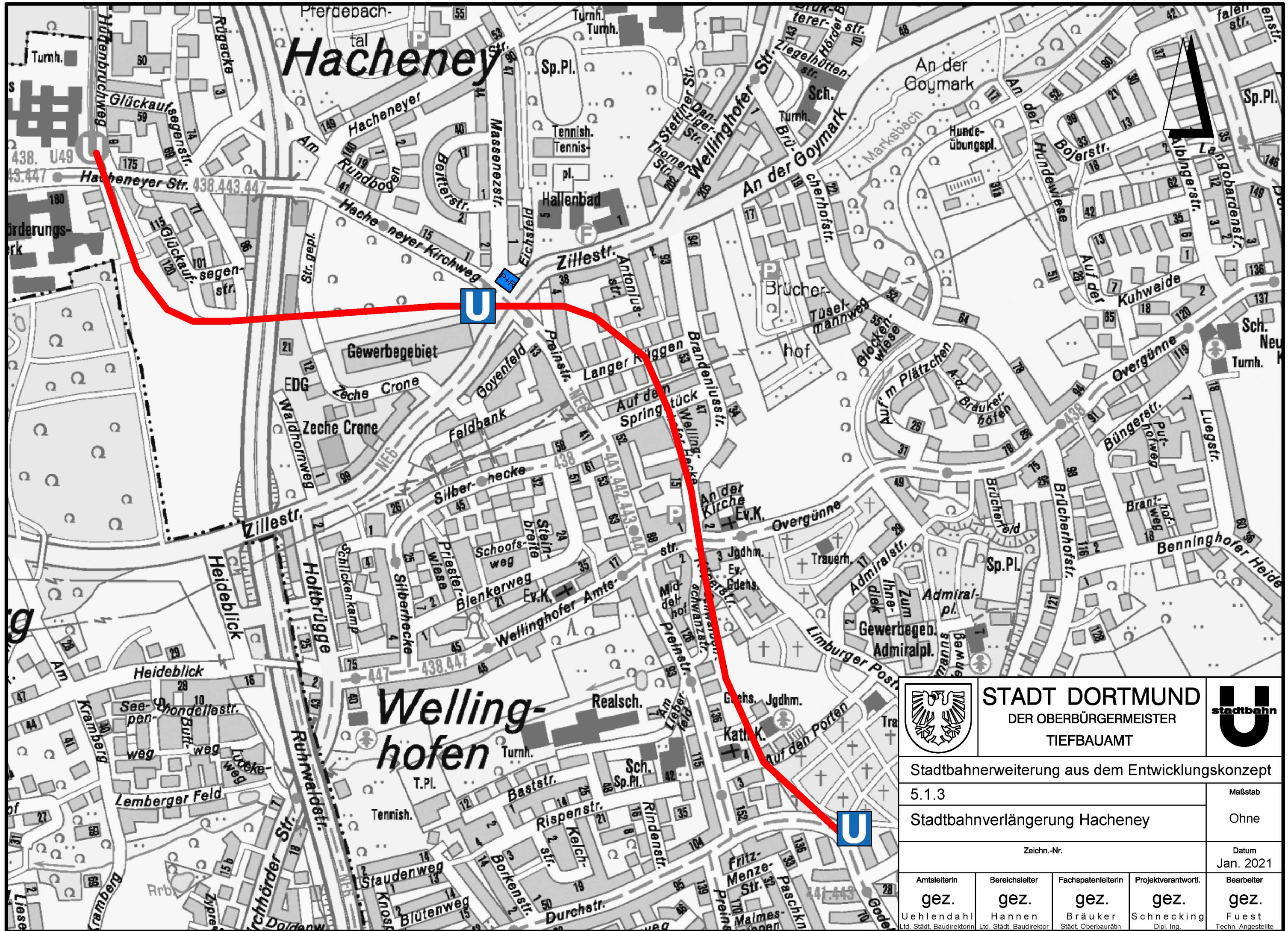


 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept		
5.1.1 Verlängerung Westfalenhütte		Maßstab Ohne
Zeichn.-Nr.		Datum Jan. 2021
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Städt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Städt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Städt. Oberbaurätin</small>
Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>		Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>



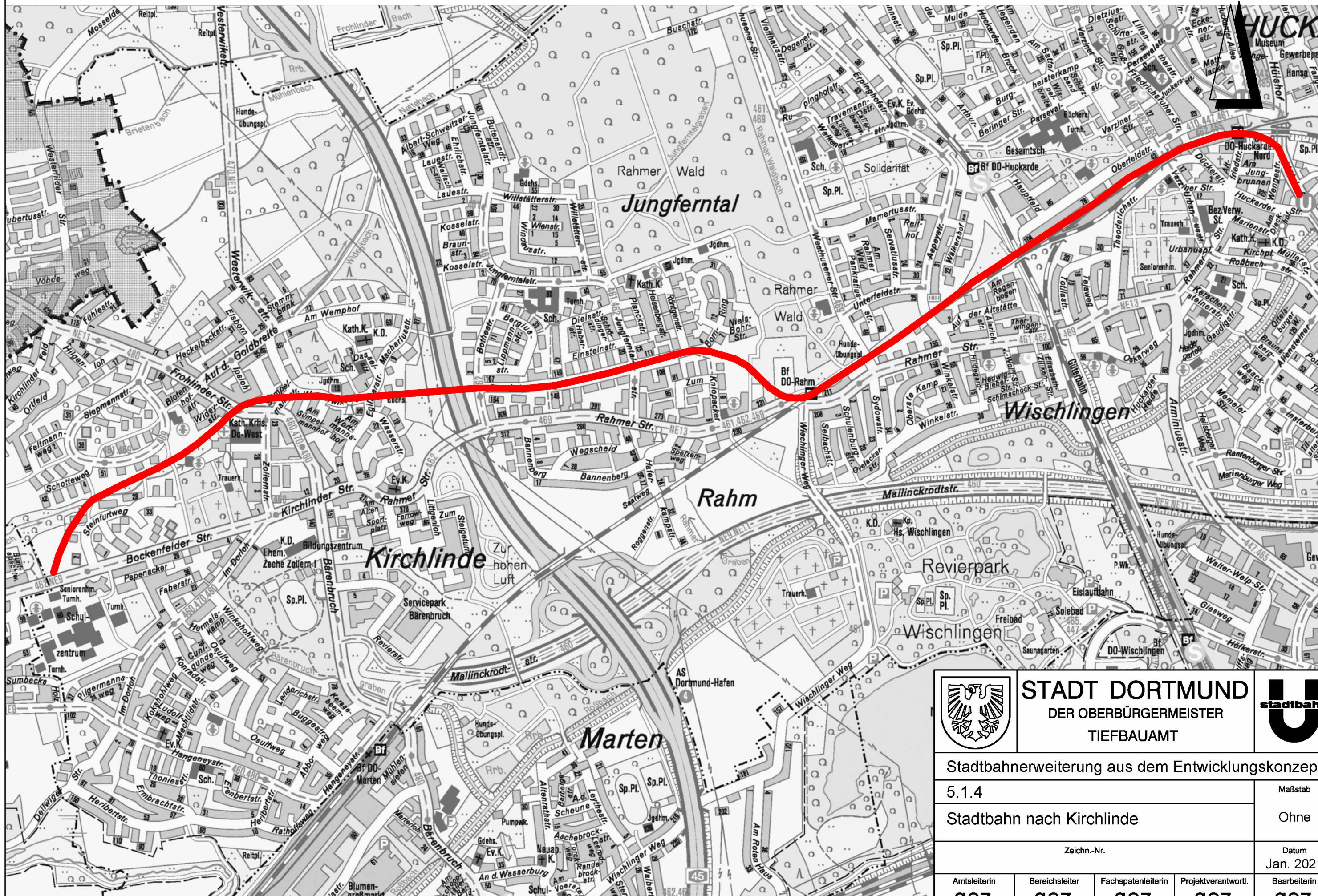
 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept		
5.1.2 Verlängerung Overgünne		Maßstab Ohne
Zeichn.-Nr.		Datum Jan. 2021
Amtsleiterin gez. Uehlandahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuker <small>Stadt. Oberbaurätin</small>
Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>		Bearbeiter gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>

N:\Königswall\Daten66-31663-2\Stadtbahnerwicklungskonzept\lagepläne\5_1_2-Verlängerung Overgünne.dwg



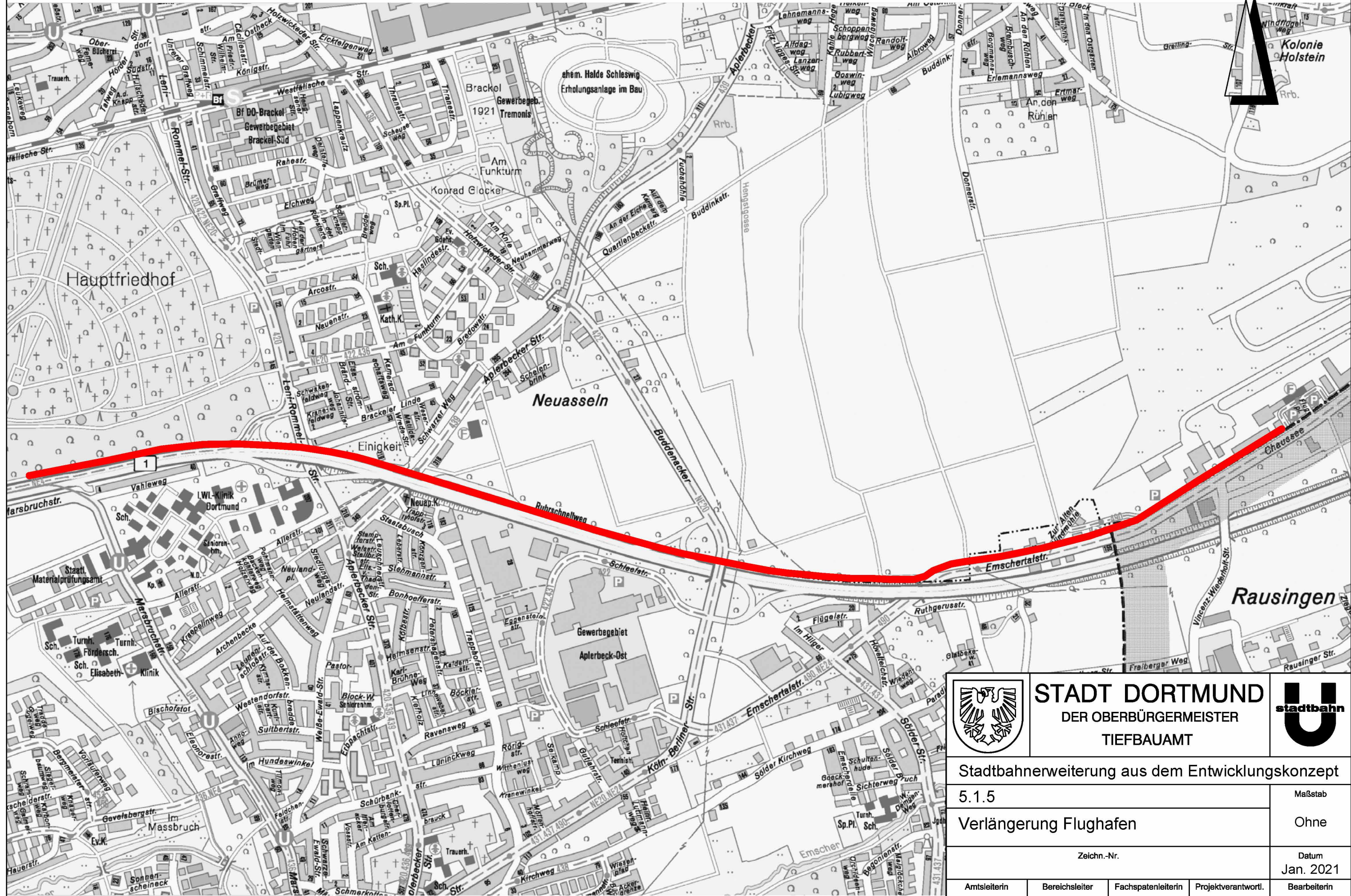
 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept 5.1.3				Maßstab Ohne
Stadtbahnverlängerung Hacheneyer				Datum Jan. 2021
Zeichn.-Nr.				Bearbeiter
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Stadt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>	gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>

N:\Königswall\Dateien\66-31663-21\Stadtbahnerweiterungskonzept\U-Bahnpläne\6_1_3-Stadtbahnverlängerung Hacheneyer.dwg

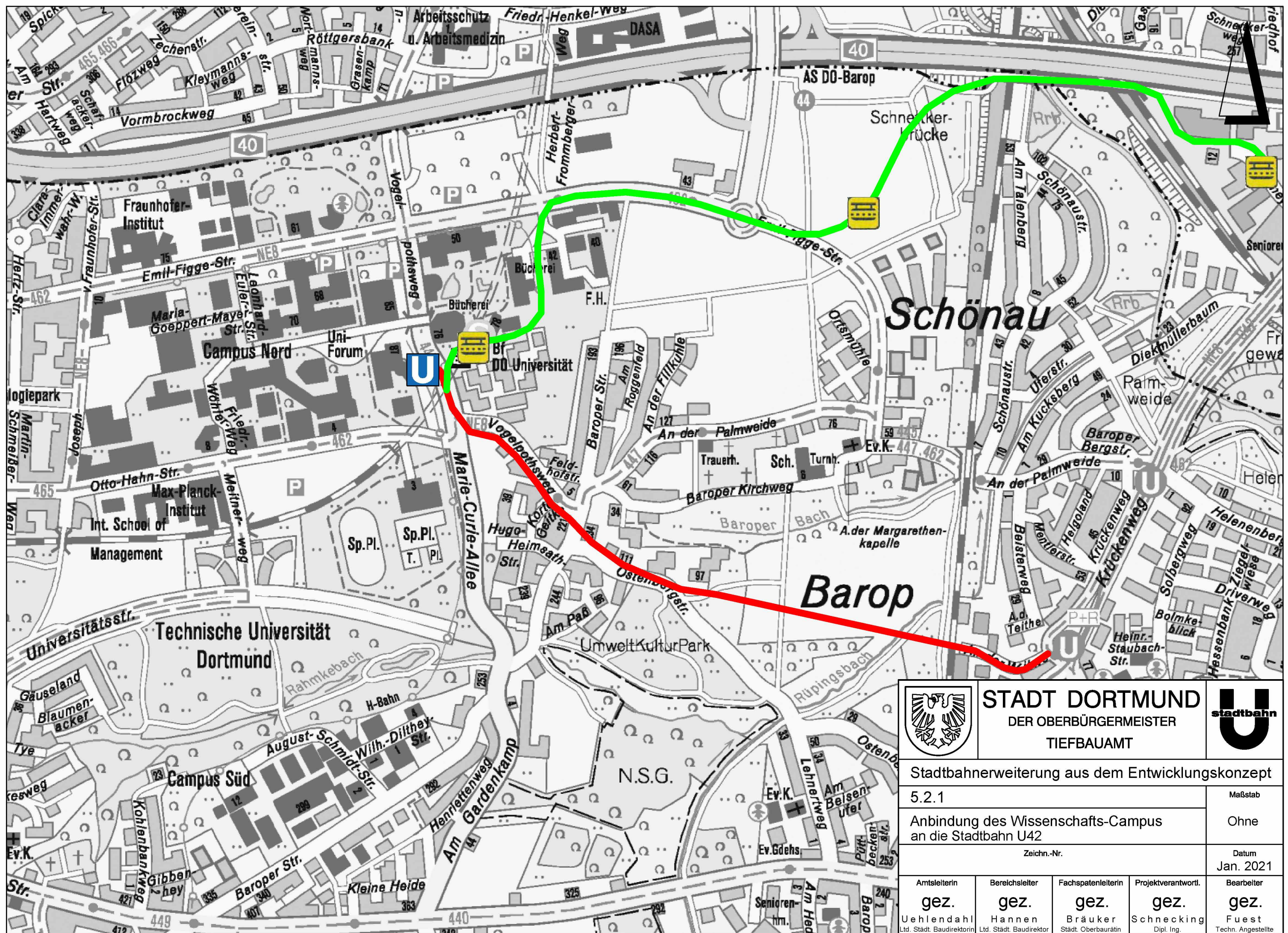


 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept			
5.1.4		Maßstab	
Stadtbahn nach Kirchlinde		Ohne	
Zeichn.-Nr.		Datum	
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Städt. Baudirektorin</small>		Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Städt. Baudirektor</small>	
Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Städt. Oberbaurätin</small>		Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>	
Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>			

N:\Königswall\Daten\66-3\663-2\Stadtbahnerweiterungskonzept\Lagepläne\neue Pläne\5_1_4-Stadtbahn nach Kirchlinde.dwg

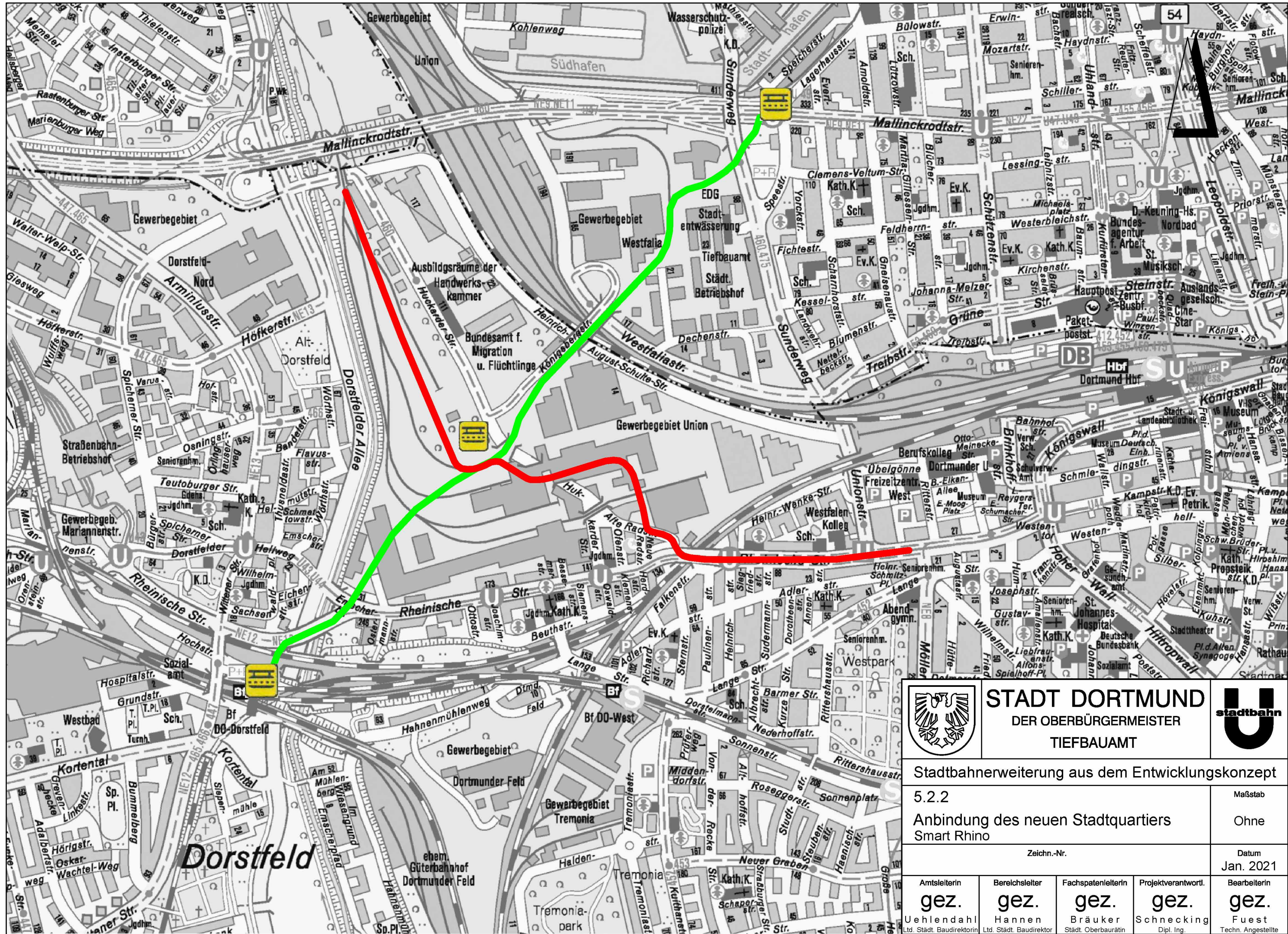


 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept			
5.1.5 Verlängerung Flughafen			Maßstab Ohne
Zeichn.-Nr.			Datum Jan. 2021
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Städt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Städt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Städt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>
Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>			



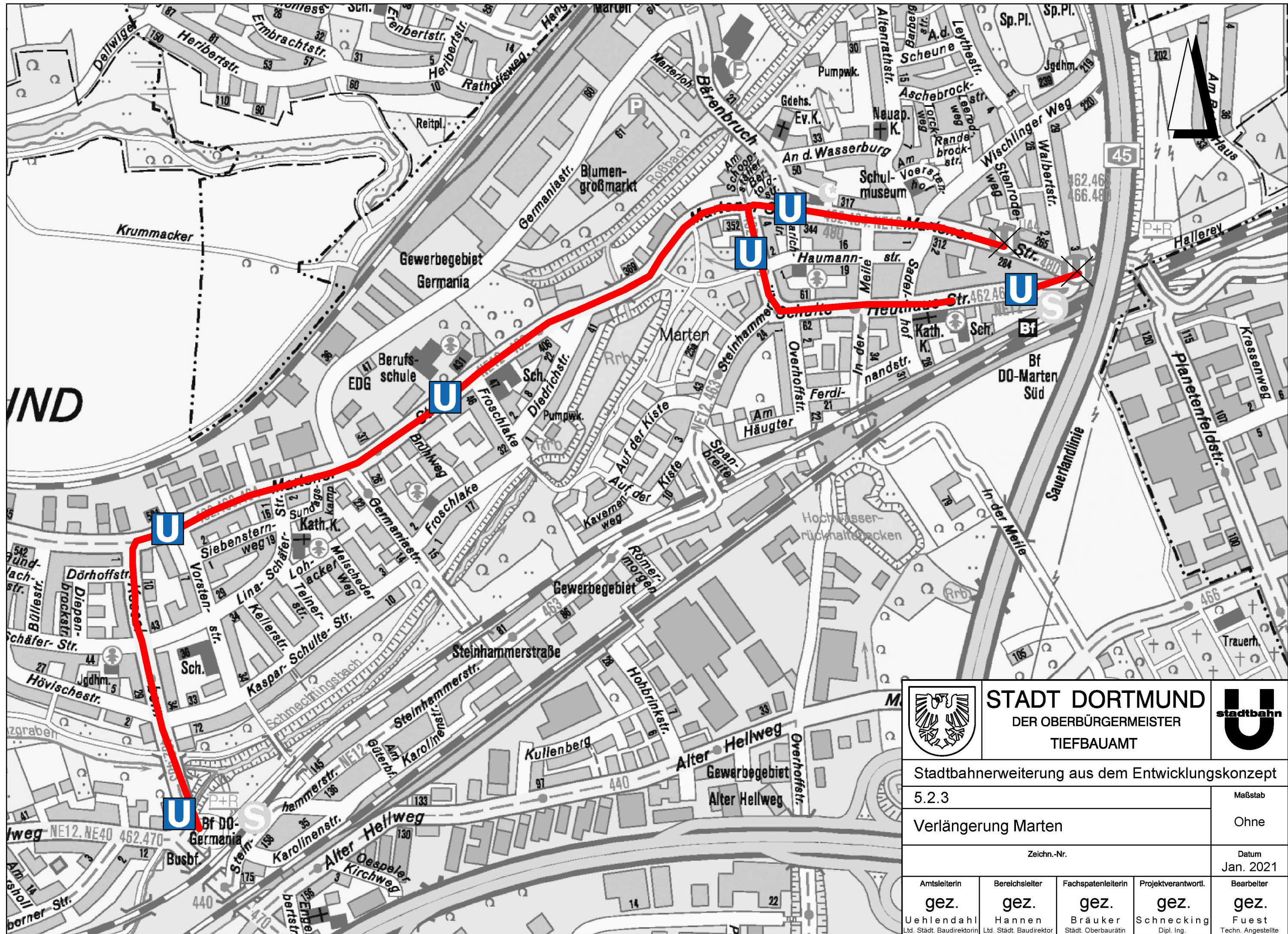
 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept				
5.2.1 Anbindung des Wissenschafts-Campus an die Stadtbahn U42			Maßstab Ohne	
Zeichn.-Nr.			Datum Jan. 2021	
Amtsleiterin gez. Uehlandahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Stadt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schnecking <small>Dipl. Ing.</small>	Bearbeiter gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>

N:\Königswall\Dateien\66-3\663-2\Stadtbahnerweiterungskonzept\Layout\65_2_1-Anbindung des Wissenschafts-Campus an die Stadtbahn U42.dwg

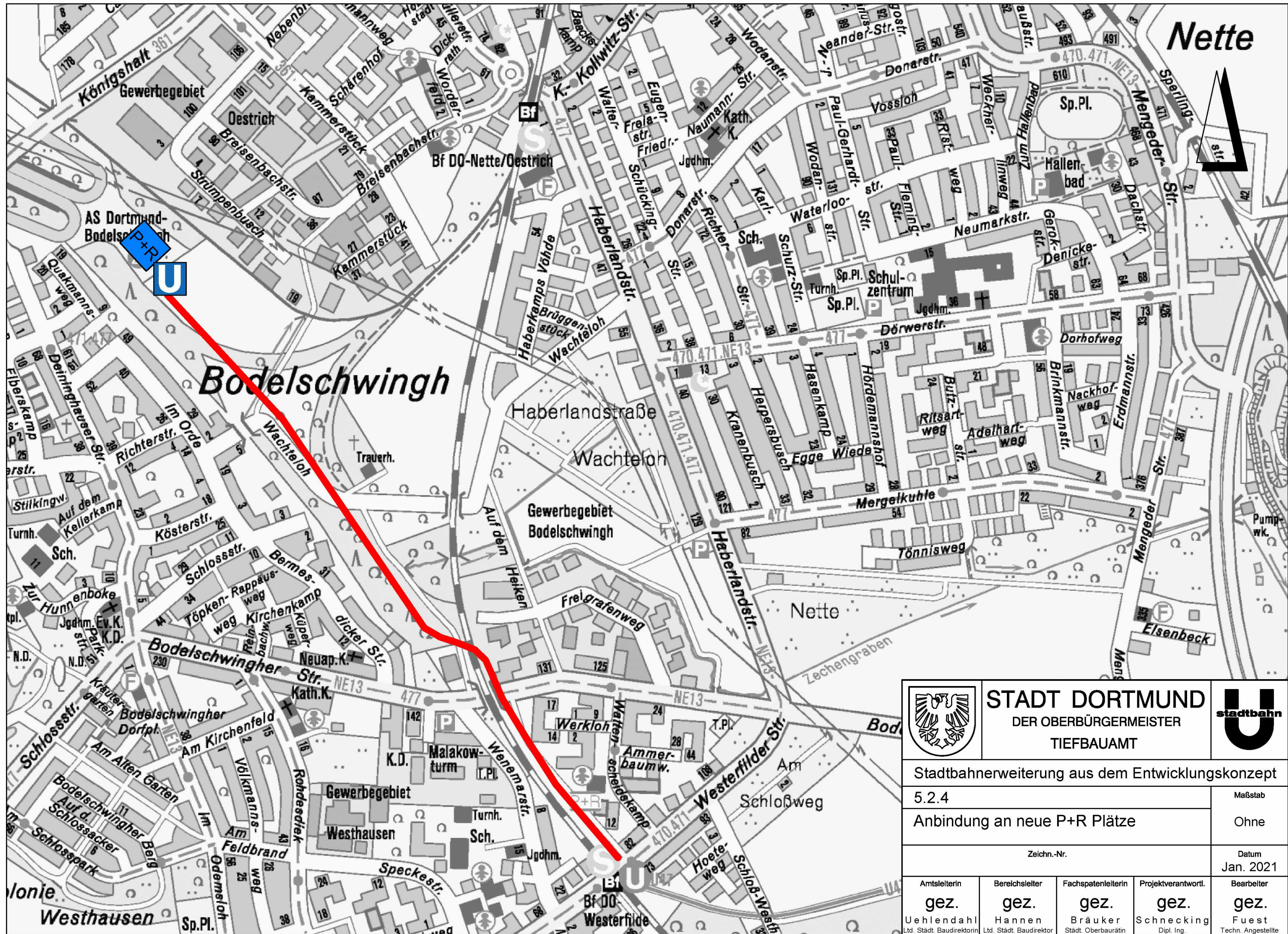


 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept			
5.2.2 Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino		Maßstab Ohne	
Zeichn.-Nr.		Datum Jan. 2021	
Amtsleiterin gez. Uehlandahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspartenleiterin gez. Bräuer <small>Stadt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schnecking <small>Dipl. Ing.</small>
		Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>	

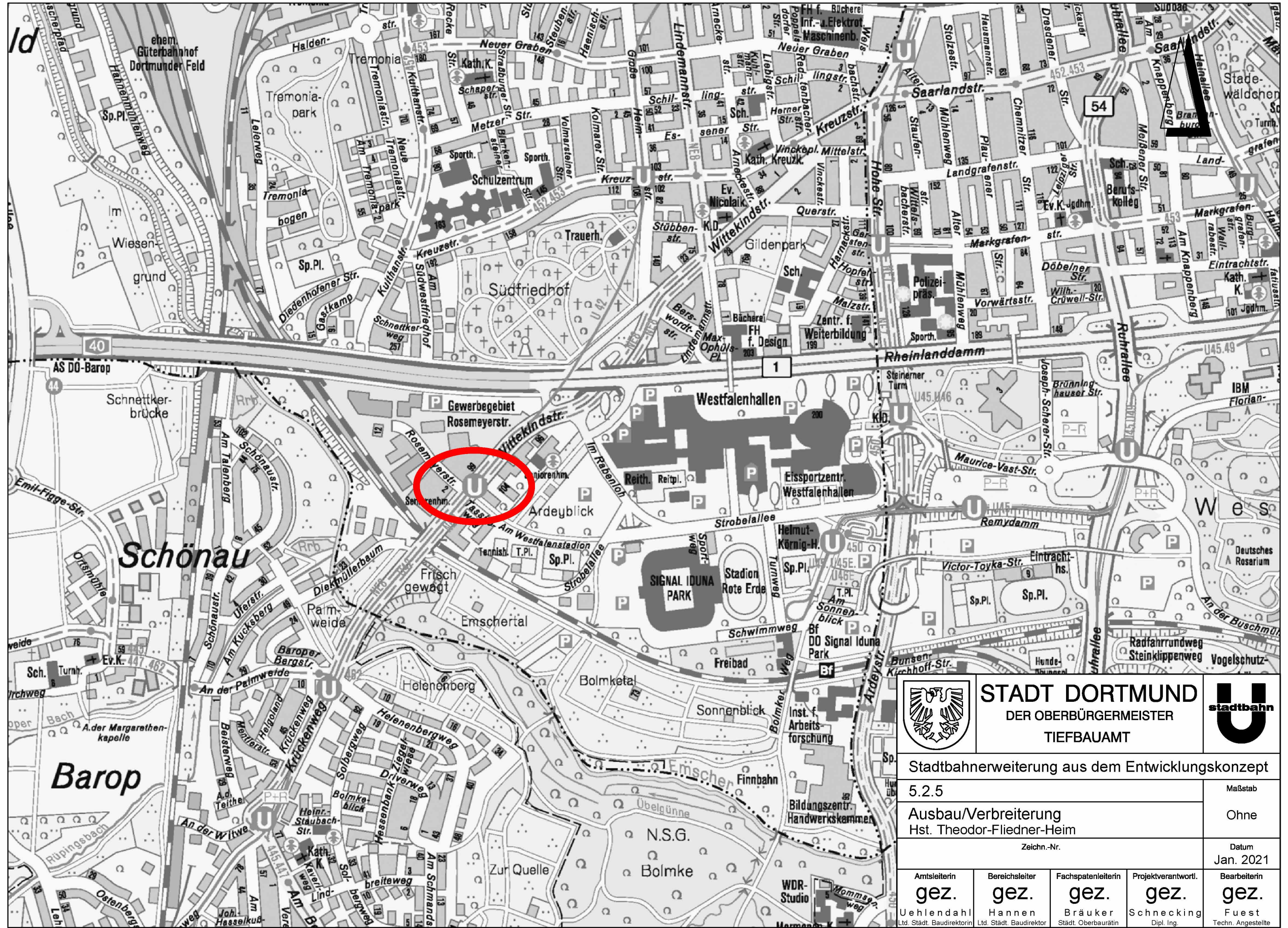
N:\Königswall\Dateien\6-3\663-2\Stadtbahnerweiterungskonzept\Lagepläne\neue Pläne\5_2_2-Anbindung des neuen Stadtquartiers Smart Rhino.dwg



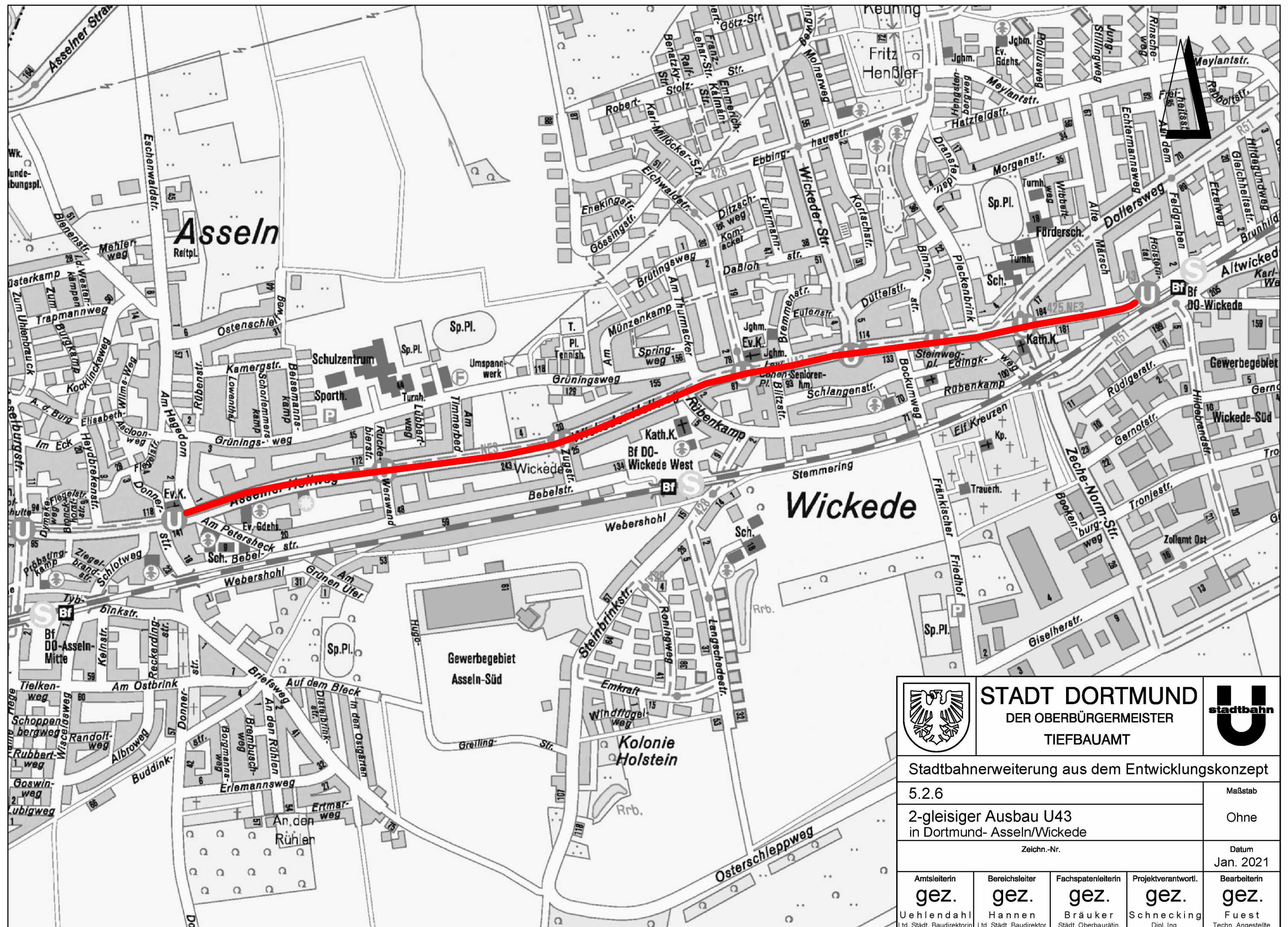
 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept 5.2.3				Maßstab Ohne
Verlängerung Marten				Datum Jan. 2021
Zeichn.-Nr.				Bearbeiter gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuker <small>Stadt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>	



 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept			
5.2.4		Maßstab	
Anbindung an neue P+R Plätze		Ohne	
Zeichn.-Nr.		Datum	
		Jan. 2021	
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Stadt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schnecking <small>Dipl. Ing.</small>
			Bearbeiter gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>

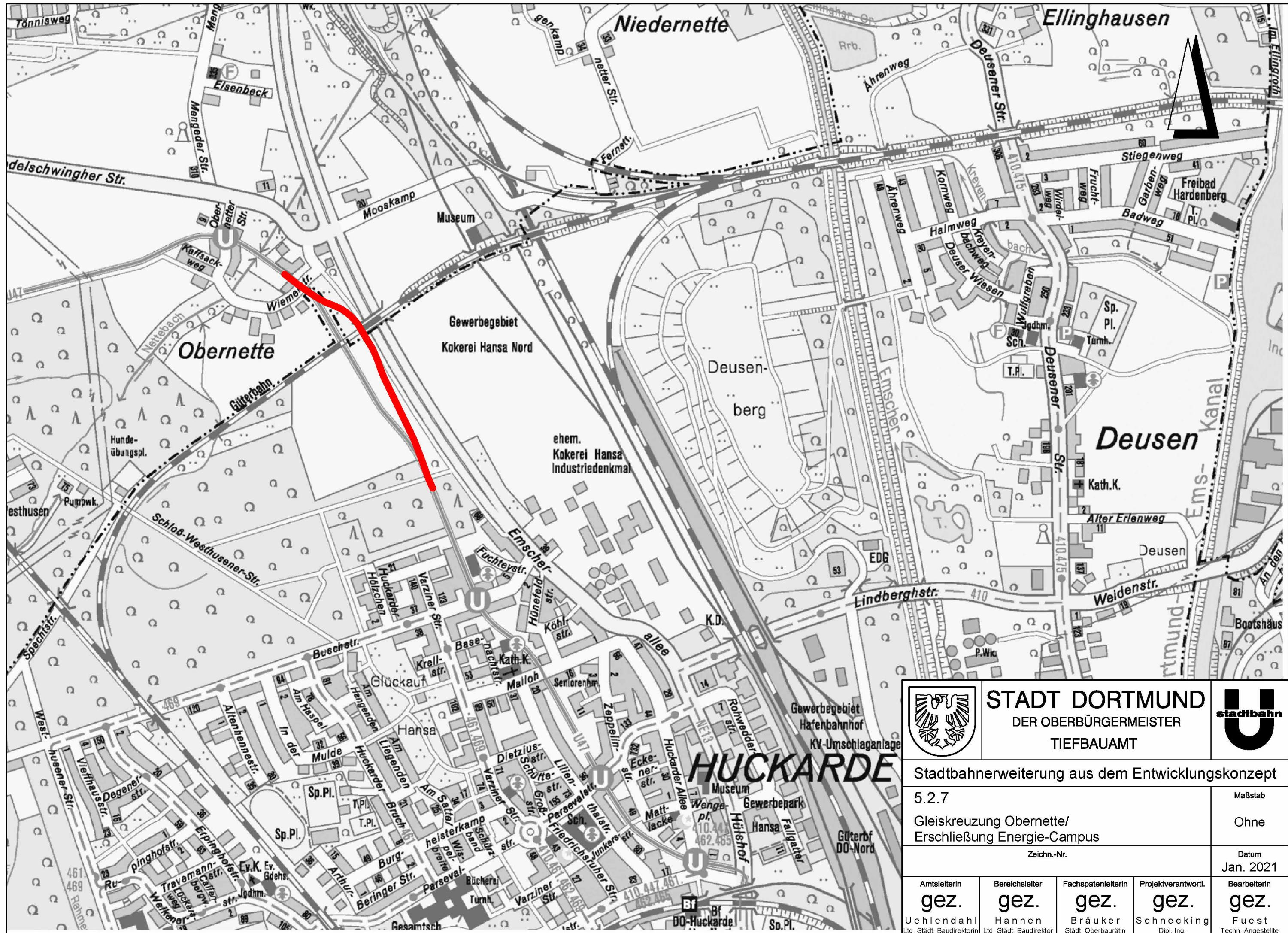


		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept				
5.2.5 Ausbau/Verbreiterung Hst. Theodor-Fliegener-Heim				Maßstab Ohne
Zeichn.-Nr.				Datum Jan. 2021
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Städt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Städt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Städt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>	Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>



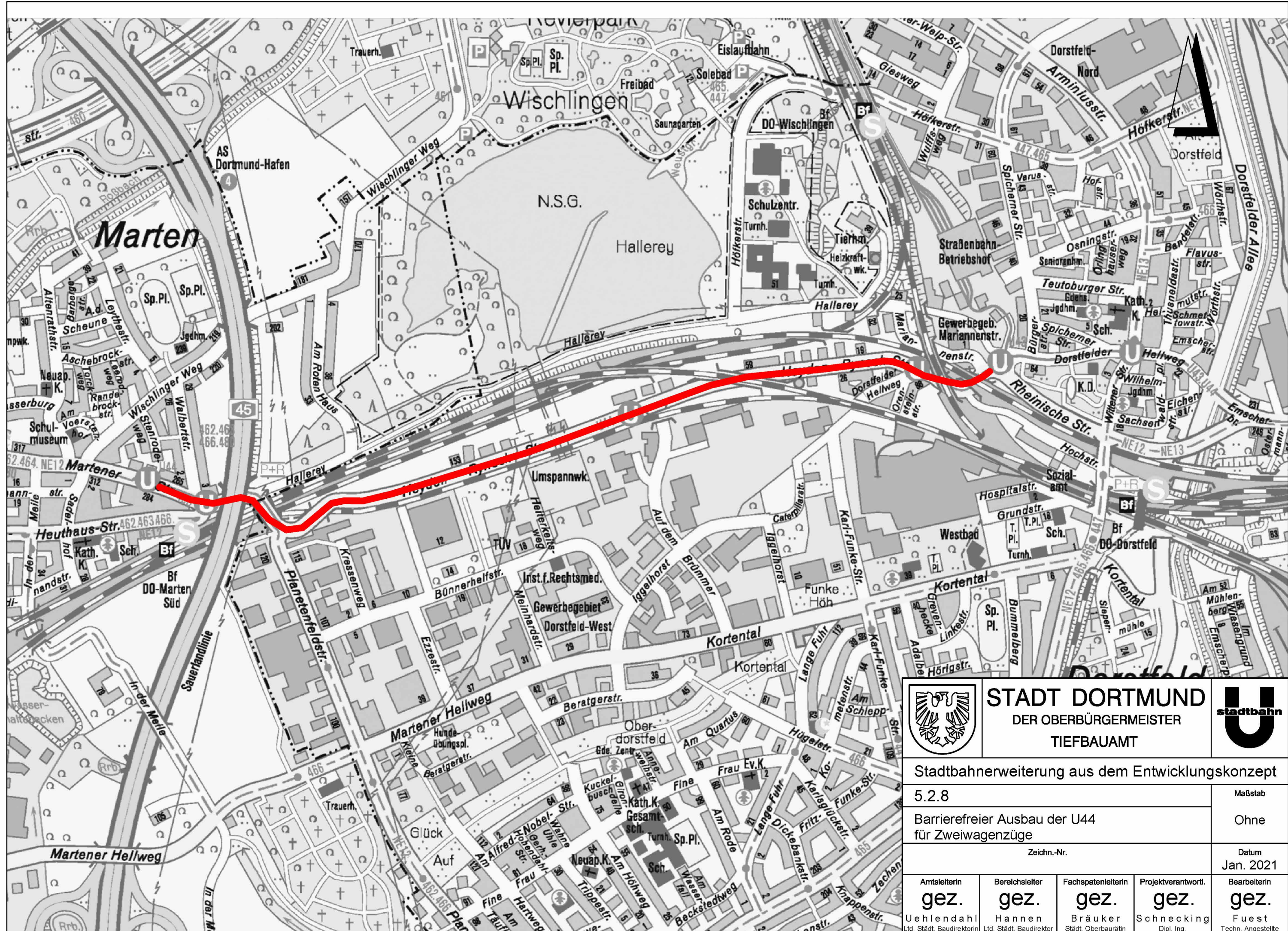
 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept			
5.2.6		Maßstab	
2-gleisiger Ausbau U43 in Dortmund- Asseln/Wickede		Ohne	
Zeichn.-Nr.		Datum Jan. 2021	
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Städt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Städt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuker <small>Städt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schnecking <small>Dipl. Ing.</small>
			Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>

N:\Königswald\Daten\66-31663-2\Stadtbahnerwicklungskonzept\Lagepläne\neue Pläne\5_2_6-2-gleisiger Ausbau U43 Dortmund Asseln-Wickede.dwg



 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept			
5.2.7 Gleiskreuzung Obernette/ Erschließung Energie-Campus		Maßstab Ohne	
Zeichn.-Nr.			Datum Jan. 2021
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Stadt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>
		Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>	

N:\Königswald\Date\66-31683-2\Stadtbahnentwicklungskonzept\Ulagepläne\neue Pläne\5_2_7-Gleiskreuzung Obernette - Erschließung Energie-Campus.dwg



 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnerweiterung aus dem Entwicklungskonzept			
5.2.8		Maßstab Ohne	
Barrierefreier Ausbau der U44 für Zweiwagenzüge			
Zeichn.-Nr.			Datum Jan. 2021
Amtsleiterin gez. Uehlendahl <small>Ltd. Stadt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter gez. Hannen <small>Ltd. Stadt. Baudirektor</small>	Fachspatenleiterin gez. Bräuer <small>Stadt. Oberbaurätin</small>	Projektverantwortl. gez. Schneckung <small>Dipl. Ing.</small>
		Bearbeiterin gez. Fuest <small>Techn. Angestellte</small>	

N:\Königswald\Date\66-3\663-2\Stadtbahnentwicklungskonzept\lagepläne\neue pläne\5_2_8- Barrierefreier Ausbau der U44 für Zweiwagenzüge.dwg