



Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Dortmund 2005/2006 - Betrachtung der Verkehrsstationen

Rangfolge (Anzahl E/A)	Haltestellen Dortmund	Ein- / Aussteiger 2004 und Verkehrsart	Kategorie (MOR A1 bis C3) und DB-Bewertung	Verknüpfung (Umstieg, Zubringer)				Ausstattung (alle Dortmunder Haltepunkte sind beleuchtet und mit Beschilderung / Info-Tafel versehen)	Bahnsteig Höhe/Länge M= Mittelbahnsteig A= Außenbahnsteig			Zugang	Bewertung der Bahnhöfe / Haltepunkte durch die DB AG								Planung DB / VRR, Anmerkungen					
				Bahn	Bus	P+R	B+R		Standard: Beleuchtung, Uhr, Wartehalle, Sitzgelegenheiten, Info-Tafel, Beschilderung, Lautsprecher	Typ	cm		m	"mobilitätsgerecht" = sowohl Zugang, als auch Einstieg	Jahr der Untersuchung	Kundeninformation	Erscheinungsbild	Aufenthaltsqualität	Reisebedarf	Bauliche Anlagen		Barrierefreie Zuwegung / Ausstattung	Sicherheitsempfinden (2004)	3-S-Technik (2002)	Intermodalität	
1	Hbf	65180 Fern-V.	A1 1	U41, U45, U47, U49	X	X	299	unterschiedlich	M	76/96	<490	unterschiedlich	2004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	BF-Überbauung MTC
2	Dorstfeld	11942 S-Bahn	B1 4	S1, S2, S4	X		90	überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	M	96	210 / 145	Mobilitätsgerecht (Aufzüge) und Rolltreppen / Treppen	2004	+-	-	-	n.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	ggf. Modifizierung der Beschaffenheit der baulichen Anlagen für mehr Resistenz gegen Vandalismus
3	Stadthaus	8209 S-Bahn	C1 5	U41, U45, U47, U49	X		60	überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke, Bahnsteiguhr, Lautsprecher, Kiosk	A	96	140	Mobilitätsgerecht, Aufzüge fertiggestellt, Rolltreppen, Treppen	2004	+-	+-	+-	+	+-	+	+	+	-	+-	+	n.n.	
4	Universität	7657 S-Bahn	C1 4	H-Bahn	X		29	Bahnhof unterirdisch, Bahnsteiguhr, Lautsprecher, Rolltreppen	A	96	210	Mobilitätsgerecht (Aufzüge), Rolltreppen, Treppen	2004	+-	+-	+-	n.v.	-	+	-	+	-	+	-	+	n.n.
5	Mengede	3808 S/RE	B3 4		X		96	teils überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	M	76/96	165 / 120	weitgehend mobilitätsgerecht (Rampen mit größerer Neigung)	2004	+-	+-	-	n.v.	+-	-	-	-	-	-	-	+	n.n.
6	Lütgendortmund	3210 S-Bahn	C1 5		X		12	Bahnhof unterirdisch, komplett ausgestattet	A	96	145	Mobilitätsgerecht (Aufzug), Rolltreppen, Treppen	2004	+-	+-	+-	n.v.	-	+	-	+	-	+	-	+	n.n.
7	Möllerbrücke	2243 S-Bahn	C1 5	U42			17	teils überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	150	Mobilitätsgerecht (Aufzüge), Rolltreppen, Treppen	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	+	+	+	+	n.n.
8	Kley	2202 S-Bahn	C1 4		X		22	gepl. Mittelbahnsteig und Zugangsbauwerke überdacht, Bahnsteiguhr, Lautsprecher, Windschutz	M	96	210	Aufzug planfestgestellt, Treppen (bisher nicht mobilitätsgerecht)	2004	+-	-	-	n.v.	+-	-	-	-	-	-	-	-	Aufzug in Planung



Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Dortmund 2005/2006 - Betrachtung der Verkehrsstationen

Rangfolge (Anzahl E/A)	Haltestellen Dortmund	Ein- / Aussteiger 2004 und Verkehrssart	Kategorie (MOF A1 bis C3) und DB-Bewertung	Verknüpfung (Umstieg, Zubringer)				Ausstattung (alle Dortmunder Haltepunkte sind beleuchtet und mit Beschilderung / Info-Tafel versehen)	Bahnsteig Höhe/Länge M= Mittelbahnsteig A= Außenbahnsteig			Zugang	Bewertung der Bahnhöfe / Haltepunkte durch die DB AG								Planung DB / VRR, Anmerkungen				
				Bahn	Bus	P+R	B+R		Typ	cm	m		Jahr der Untersuchung	Kundeninformation	Erscheinungsbild	Aufenthaltsqualität	Reisebedarf	Bauliche Anlagen	Barrierefreie Zuwegung / Ausstattung	3-S-Technik (2002) / Sicherheitsempfinden (2004)		Intermodalität			
				Standard: Beleuchtung, Uhr, Wartehalle, Sitzgelegenheiten, Info-Tafel, Beschilderung, Lautsprecher							"mobilitätsgerecht" = sowohl Zugang, als auch Einstieg														
9	Wickede	2167 S-Bahn	C1 5	403	X	15		Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	150	Mobilitätsgerecht (Rampen), Treppen	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	+	+	n.n.	
10	Dorstfeld Süd	1995 S-Bahn	C2 4					Bahnhof unterirdisch, Bahnsteiguhr, Lautsprecher, Rolltreppe	A	96	210	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, eine Rolltreppe	2004	+	-	+	n.v.	-	-	-	-	-	-	n.v.	ggf. Modifizierung der Beschaffenheit der baulichen Anlagen für mehr Resistenz gegen Vandalismus
11	Oespel	1704 S-Bahn	C2 4		X	26	gepl.	Mittelbahnsteig und Zugangsbauwerke überdacht, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	210	Aufzug planfestgestellt, Treppen (bisher nicht mobilitätsgerecht)	2004	+	+	+	n.v.	+	-	+	+	+	+	Aufzüge plangenehmigt im Oktober 2002, außerdem Erstellung einer Bahn-Busumsteigeanlage entspr. B-Plan LÜ 123	
12	Wickede West	1593 S-Bahn	C2 5		X			Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	+	-	n.n.	
13	Westerfilde	1540 S-Bahn	C2 5	U47	X	36	16	Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher, veraltetes Fahrgastinformationssystem (FIS)	A	96	120	bedingt mobilitätsgerecht (Rampen), Rampe von Gleis 1 zur Stadtbahn- / Bushaltestelle fehlt (Treppe)	2004	+	-	-	n.v.	+	+	-	+	+	+	n.n.	
14	Germania	1501 S-Bahn	C2 5		X	70		Wartehallen, Anschlusssicherungssystem von S-Bahn auf Bus, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	+	+	n.n.	
15	Signal Iduna Park	1496 und 231 (1998) RB	C2 4		X			Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	76	400	mobilitätsgerechte Rampen	2004	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	Plangenehmigung durch Eisenbahn-Bundesamt am 17.12.2002 erteilt, Änderungsplangenehmigung am 27.07.2004 erteilt, Maßnahmen ausgeführt in 2005	
16	Nette / Oestrich	1329 S-Bahn	C2 5		X	gepl.	gepl.	Zugangsbauwerk überdacht, Bahnsteig teilweise, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	M	96	145	bedingt mobilitätsgerecht: nur Rampe im südl. Zugang, Rampe zur Bushaltestelle fehlt (Treppe)	2004	+	+	-	n.v.	+	-	+	+	+	+	n.n.	



Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Dortmund 2005/2006 - Betrachtung der Verkehrsstationen

Rangfolge (Anzahl E/A)	Haltestellen Dortmund	Ein- / Aussteiger 2004 und Verkehrsart	Kategorie (MOFF A1 bis C3) und DB-Bewertung	Verknüpfung (Umstieg, Zubringer)				Ausstattung (alle Dortmunder Haltepunkte sind beleuchtet und mit Beschilderung / Info-Tafel versehen)	Bahnsteig Höhe/Länge M= Mittelbahnsteig A= Außenbahnsteig			Zugang	Bewertung der Bahnhöfe / Haltepunkte durch die DB AG							Planung DB / VRR, Anmerkungen		
				Bahn	Bus	P+R	B+R		Standard: Beleuchtung, Uhr, Wartehalle, Sitzgelegenheiten, Info-Tafel, Beschilderung, Lautsprecher	Typ	cm		m	"mobilitätsgerecht" = sowohl Zugang, als auch Einstieg	Jahr der Untersuchung	Kundeninformation	Erscheinungsbild	Aufenthaltsqualität	Reisebedarf		Bauliche Anlagen	Barrierefreie Zuwegung / Ausstattung
17	Körne West	1242 S-Bahn	C2 5		X		60	Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen), Treppen	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	n.n.
18	Brackel	1239 S-Bahn	C2 5		X	22	gepl.	Mittelbahnsteig und Zugangsbauwerke überdacht, Bahnsteiguhr, Lautsprecher, Zeitungsautomat	M	96	154	bedingt mobilitätsgerecht: nur Aufzug zum P+R-Platz / Bus 422, Rampe im westl. Zugang / Bus 422 fehlt (Treppe)	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	n.n.
19	Hörde	1168 und 453 (1988) RE	C2 MOFF 4	U41	X	45	gepl.	Mittelbahnsteige und Zugangsbauwerke überdacht, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	M	35	200 / 225	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, südlicher Zugang fehlt	2004	-	-	-	n.v.	-	-	-	+	derzeit Wetterschutz und Sitzgelegenheiten, ab 2008 Überarbeitung entsprechend MOFF, abhängig u.a. von berechneter Verkehrsleistung
20	Asseln Mitte	1153 S-Bahn	C2 5		X			Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen), Treppen	2004	+	-	+	n.v.	+	+	+	n.v.	n.n.
21	Marten Süd	1111 S-Bahn	C2 5	404	X	22	9	Zugang nicht überdacht, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	M	96	145	Übergang zur Bushaltestelle nicht mobilitätsgerecht (Treppe), Rampe nur am westl. Zugang	2004	+	-	+	n.v.	+	+	+	+	n.n.
22	Huckarde S	1109 S-Bahn	C2 5		X	gepl.		Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)	2004	+	-	-	n.v.	+	+	-	+	n.n.
23	Körne	1084 S-Bahn	C2 5				40	Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen) und Treppen	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	n.n.
24	West	1004 S-Bahn	C2 5	gepl. S4 / S5	X			Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	150	Mobilitätsgerecht (Rampen)	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	-	Neubau eines Bahnhofes im Zuge der Strecken 450.5 bzw. 431/433/434 als Verknüpfungsbahnhof mit der S4



Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Dortmund 2005/2006 - Betrachtung der Verkehrsstationen

Rangfolge (Anzahl E/A)	Haltestellen Dortmund	Ein- / Aussteiger 2004 und Verkehrsart	Kategorie (MOF A1 bis C3) und DB-Bewertung	Verknüpfung (Umstieg, Zubringer)				Ausstattung (alle Dortmunder Haltepunkte sind beleuchtet und mit Beschilderung / Info-Tafel versehen)	Bahnsteig Höhe/Länge M= Mittelbahnsteig A= Außenbahnsteig			Zugang	Bewertung der Bahnhöfe / Haltepunkte durch die DB AG								Planung DB / VRR, Anmerkungen			
				Bahn	Bus	P+R	B+R		Standard: Beleuchtung, Uhr, Wartehalle, Sitzgelegenheiten, Info-Tafel, Beschilderung, Lautsprecher	Typ	cm		m	"mobilitätsgerecht" = sowohl Zugang, als auch Einstieg	Jahr der Untersuchung	Kundeninformation	Erscheinungsbild	Aufenthaltsqualität	Reisebedarf	Bauliche Anlagen		Barrierefreie Zuwegung / Ausstattung	3-S-Technik (2002) / Sicherheitsempfinden (2004)	Intermodalität
25	Kurl	995 RE	C2 5		X	61	15	Zugangsbauwerk überdacht, Bahnsteig teilweise, mehrere Infotafeln und Uhren, Lautsprecher	M	35	190	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, südlicher / westlicher Zugang fehlt	2004	+	+	+	n.v.	+	-	-	-	+	+	Haltepunkt wie auch Strecke sind nicht im ÖPNV-Ausbauplan NRW 2000-2005 enthalten, die Strecke ist im ÖPNV-Bedarfsplan 1998 als "Maßnahme des Fernverkehrs" vermerkt.
26	Sölde	905 RB	C2 MOFF 5		X			DB-Plus-Punkt, Zugang unvollständig überdacht, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	M	55	145	nur Treppe mit bedingt praktikabler Schieberampe, nicht mobilitätsgerecht	2004	+	+	+	n.v.	+	-	-	+	+	+	ab 2008 Überarbeitung entsprechend MOFF, die RB 59 wird ab 12/2008 durch den ZRL im Rahmen des "Hellweg-Netzes" neu ausgeschrieben, danach ggf. Einsatz mobilitätsgerechter Züge
27	Barop	664 S-Bahn	C2 5		gepl.			Zugangsbauwerk überdacht, Bahnsteig teilweise, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	M	76	190	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, nördlicher Zugang fehlt	2004	+	-	-	n.v.	-	-	-	-	+	+	Bau eines neuen Haltepunktes "Barop" an der Stockumer Straße, Verknüpfung mit der Linie U42 und den Buslinien, höhengleicher Bahnübergang Harkortstraße bleibt bis auf Weiteres
28	Knappschafts- krankenhaus	615 S-Bahn	C2 5			17	40	Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen bzw. ebenerdig / niveaugleich)	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	+	+	n.n.
29	Somborn	603 S-Bahn	C2 5			10	14	Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	145	Mobilitätsgerecht (Rampen)	2004	+	+	+	n.v.	+	+	+	+	+	+	n.n.
30	Kruckel	568 S-Bahn	C2 5		X	gepl.	gepl.	Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	76	150	Zugang ebenerdig / niveaugleich	2004	+	-	-	n.v.	+	-	-	+	+	+	Verlegung des Haltepunktes an die Menglinghauser Straße mit höhengleichem Bahnübergang, bisher kein Planverfahren eingeleitet
31	Derne	512 RB	C2 5		X			Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	55	180	Zugang ebenerdig bzw. mit Rampe, jedoch nicht mobilitätsgerecht (Steigung, keine Zwischenpodeste)	2004	+	-	-	n.v.	-	-	+	+	+	+	n.n.
32	Wischlingen	473 S-Bahn	C2 5		X			Wartehalle(n), Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	96	120	Zugang mit Rampen und Treppen, mobilitätsgerecht	2004	+	-	-	n.v.	+	+	-	+	+	+	n.n.



Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Dortmund 2005/2006 - Betrachtung der Verkehrsstationen

Rangfolge (Anzahl E/A)	Haltestellen Dortmund	Ein- / Aussteiger 2004 und Verkehrsart	Kategorie (MOF A1 bis C3) und DB-Bewertung	Verknüpfung (Umstieg, Zubringer)				Ausstattung (alle Dortmunder Haltepunkte sind beleuchtet und mit Beschilderung / Info-Tafel versehen)	Bahnsteig Höhe/Länge M= Mittelbahnsteig A= Außenbahnsteig			Zugang	Bewertung der Bahnhöfe / Haltepunkte durch die DB AG								Planung DB / VRR, Anmerkungen				
				Bahn	Bus	P+R	B+R		Standard: Beleuchtung, Uhr, Wartehalle, Sitzgelegenheiten, Info-Tafel, Beschilderung, Lautsprecher	Typ	cm		m	"mobilitätsgerecht" = sowohl Zugang, als auch Einstieg	Jahr der Untersuchung	Kundeninformation	Erscheinungsbild	Aufenthaltsqualität	Reisebedarf	Bauliche Anlagen		Barrierefreie Zuwegung / Ausstattung	Sicherheitsempfinden (2004)	3-S-Technik (2002)	Intermodalität
33	Aplerbeck Süd	448 und 455 (1988) RB	C2 5		X	35	26	überdachter Bahnsteig und Zugang, Lautsprecher	M	35	165	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, westlicher und südlicher Zugang fehlt	2004	+	-	-	n.v.	-	-	-	-	-	+	+	n.n.
34	Aplerbeck	404 RB	C2 MOFF 5		X	10	12	Wartehalle nur im Zugangsbereich, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	35	140 / 145	Zugang ebenerdig / niveaugleich, südlicher Zugang fehlt	2004	+	-	-	n.v.	-	-	-	-	-	+	-	ab 2008 Überarbeitung / Neubau und Verlagerung an die Wittbräucker Straße entsprechend MOFF ist im August 2003 plangenehmigt worden
35	Scharmhorst	387 RE	C2 6		X	77		Wartehallen, 4 Infotafeln, 3 Bahnsteiguhren	A	35	195 / 380	westl. Zugang über Rampen, Hauptzugang (Richtung Do.) nur über Treppe, nicht mobilitätsgerecht	2004	+	+	-	n.v.	-	+	+	+	+	+	+	Haltepunkt wie auch Strecke sind nicht im ÖPNV-Ausbauplan NRW 2000-2005 enthalten, die Strecke ist im ÖPNV-Bedarfsplan 1998 als "Maßnahme des Fernverkehrs" vermerkt.
36	Bövinghausen	324 RB	C2 6		X			Wartehalle	A	35	270	Zugang ebenerdig / niveaugleich	2004	+	-	-	n.v.	-	+	+	-	-	-	-	Verlegung bzw. Neubau des Haltepunktes nördlich der Bövinghauser Straße
37	Kirchderne	192 RB	C3 5	gepl.	X	15		DB-Plus-Punkt, Bahnsteiguhr, Lautsprecher	A	35	125	Zugang ebenerdig / niveaugleich	2004	+	+	+	n.v.	-	+	+	+	+	+	+	n.n.
38	Löttringhausen	191 RB	C3 6					überdachter Bahnsteig, Windschutz fehlt, Lautsprecher	A	35	ca. 140	nur westlicher Zugang mobilitätsgerecht (ebenerdig), östlicher Zugang mit Treppe	2004	+	-	-	n.v.	-	-	-	-	-	-	-	Verlegung des Haltepunktes an die Brandisstraße, bisher kein Planverfahren eingeleitet, Maßnahme bis auf Weiteres zurückgestellt
39	Marten	151 RB	C3 6		X			Wartehallen nur im Zugangsbereich, Lautsprecher	A	35	80	Zugang ebenerdig / niveaugleich, mobilitätsgerecht jedoch nur mit Umweg (steile Treppe zur Bushaltestelle)	2004	+	-	-	n.v.	-	+	+	-	-	-	-	n.n.
40	Tierpark	140 RB	C3 6		gepl.			Wartehalle, Lautsprecher	A	35	ca. 100	Zugang ebenerdig / niveaugleich	2004	+	+	+	n.v.	-	+	+	+	+	+	+	Haltepunkt soll an die Mergelteichstraße verlegt werden, geplant, aber bis auf Weiteres zurückgestellt

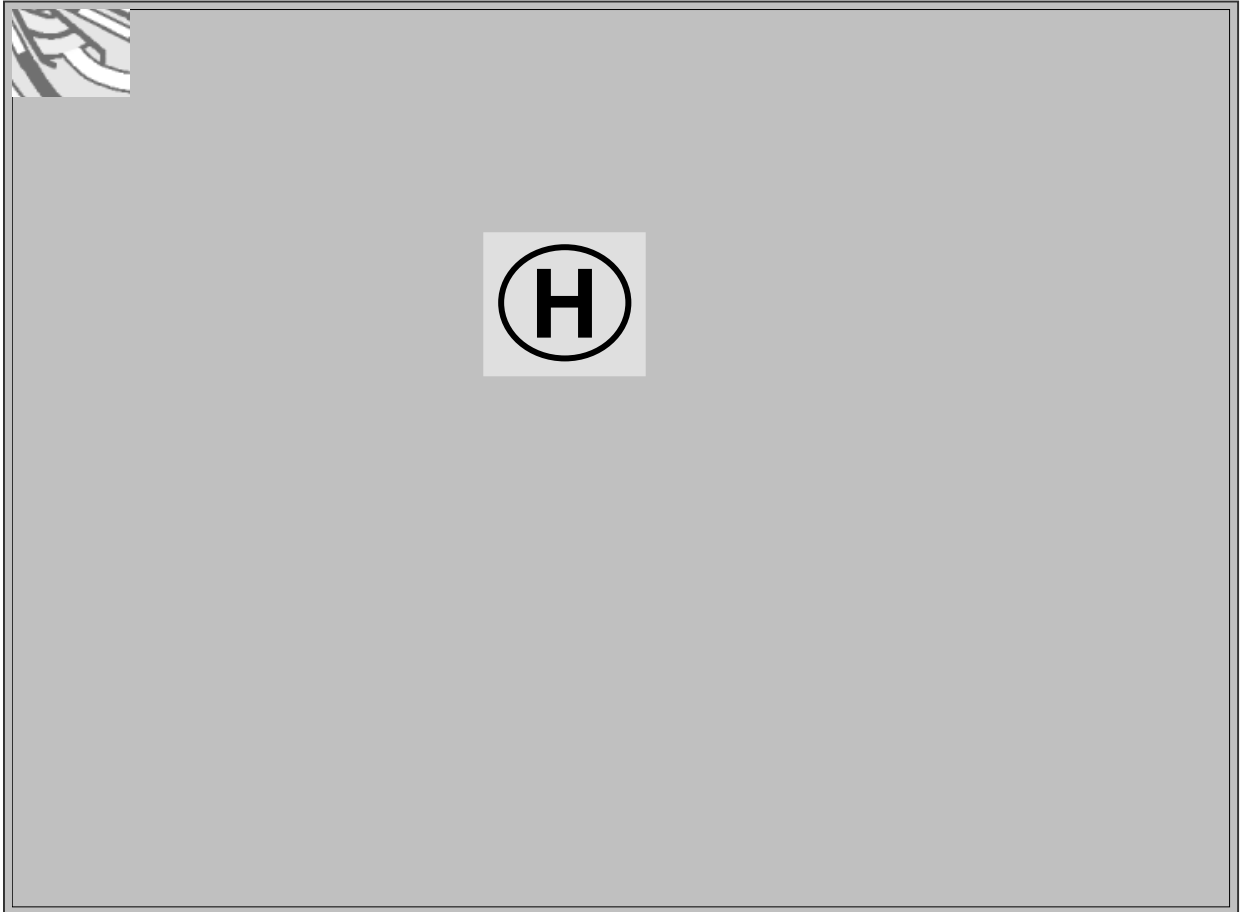


Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Dortmund 2005/2006 - Betrachtung der Verkehrsstationen

Rangfolge (Anzahl E/A)	Haltestellen Dortmund	Ein- / Aussteiger 2004 und Verkehrsart	Kategorie (MOR A1 bis C3) und DB-Bewertung	Verknüpfung (Umstieg, Zubringer)				Ausstattung (alle Dortmunder Haltepunkte sind beleuchtet und mit Beschilderung / Info-Tafel versehen) Standard: Beleuchtung, Uhr, Wartehalle, Sitzgelegenheiten, Info-Tafel, Beschilderung, Lautsprecher	Bahnsteig Höhe/Länge M= Mittelbahnsteig A= Außenbahnsteig			Zugang "mobilitätsgerecht" = sowohl Zugang, als auch Einstieg	Bewertung der Bahnhöfe / Haltepunkte durch die DB AG								Planung DB / VRR, Anmerkungen	
				Bahn	Bus	P+R	B+R		Typ	cm	m		Jahr der Untersuchung	Kundeninformation	Erscheinungsbild	Aufenthaltsqualität	Reisebedarf	Bauliche Anlagen	Barrierefreie Zuwegung / Ausstattung	3-S-Technik (2002) / Sicherheitsempfinden (2004)		Intermodalität
41	Lütgendortmund Nord	140 RB	C3 6		X			Wartehalle, seitlicher Schutz fehlt	A	35	80	Zugang ebenerdig / niveaugleich	2004	+	-	-	n.v.	-	+	+	-	n.n.
42	Rahm	118 RB	C3 6		X			Wartehallen, Bahnsteiguhr	A	35	ca. 100	Zugang ebenerdig / niveaugleich	2004	+	+	+	n.v.	-	+	+	-	n.n.
43	Kirchhörde	111 RB	C3 6		X			Wartehalle, Lautsprecher	A	35	ca. 100	Treppe, nicht mobilitätsgerecht	2004	+	+	+	n.v.	+	-	+	-	Ausbau / Modernisierung des Haltepunktes geplant, bis auf Weiteres zurückgestellt
44	Huckarde Nord	33 RB	C3 6	U47	X			Fehlende Grundausrüstung: Keine Wartehalle, keine Sitzmöglichkeit	A	35	105	Zugang ebenerdig / niveaugleich	2004	+	-	-	n.v.	-	+	+	+	Haltepunkt mit der geringsten Nachfrage im gesamten Dortmunder Umkreis, daher Aufgabe im Zuge des Baus der S4 bzw. der Beschleunigung der RB43

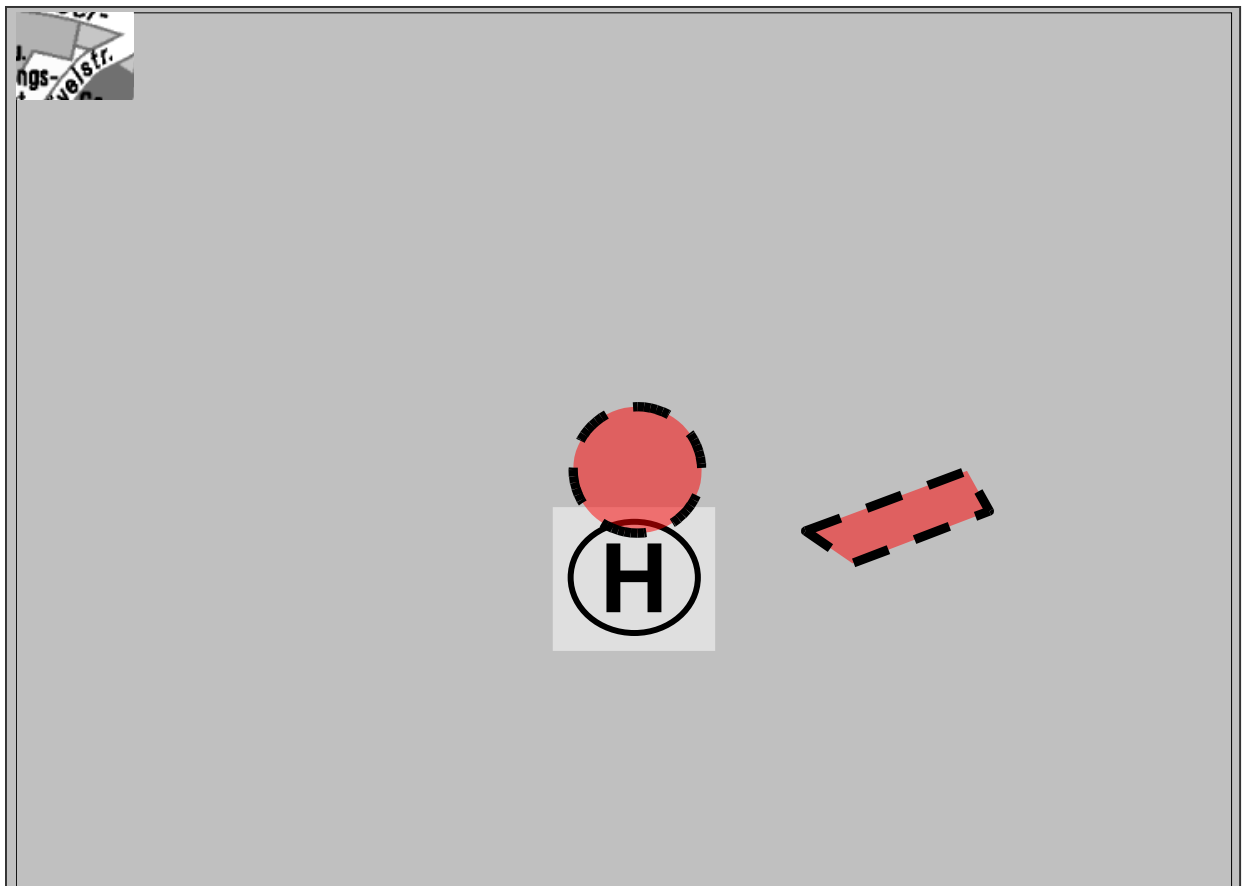
Haltepunkt Dorstfeld

Nr. 1



Haltepunkt Stadthaus

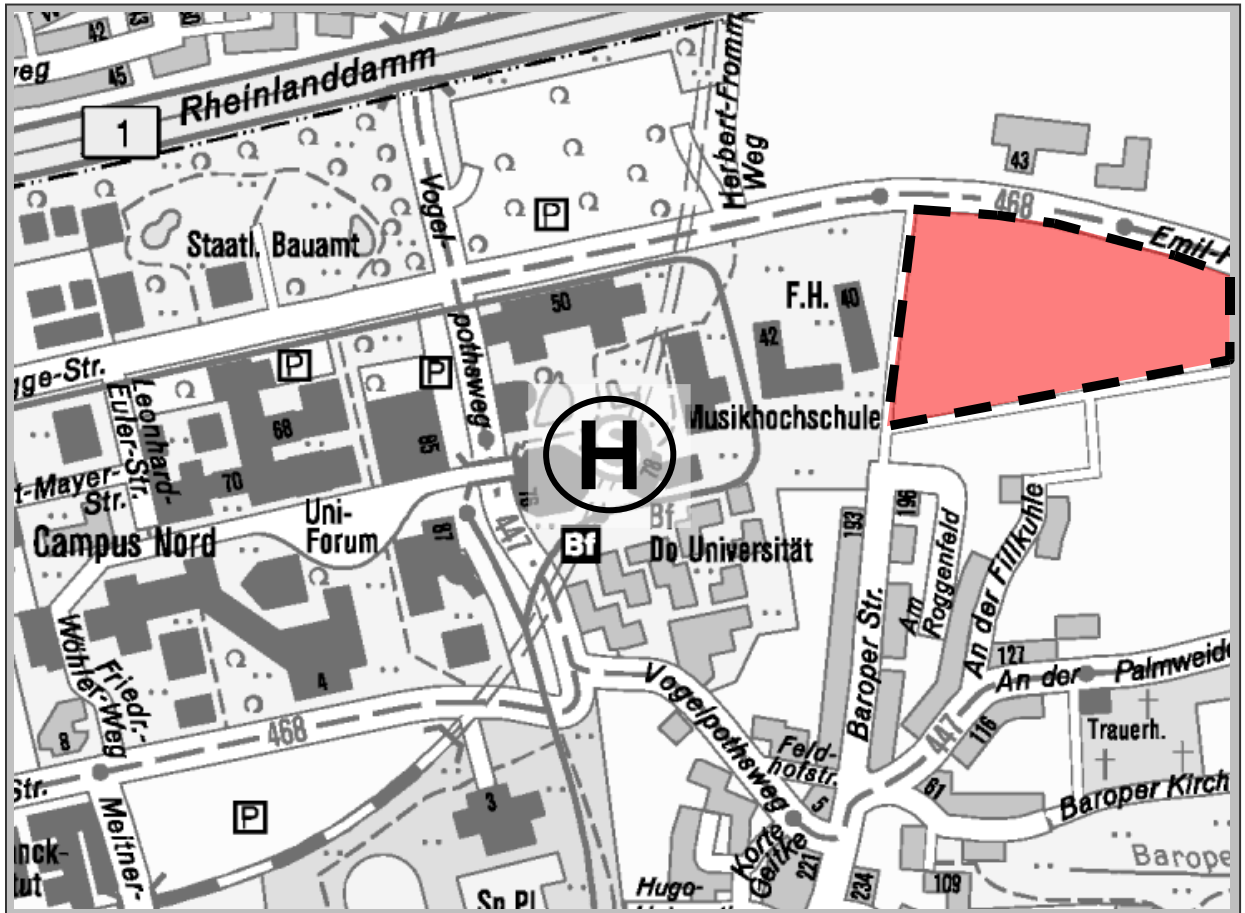
Nr. 2





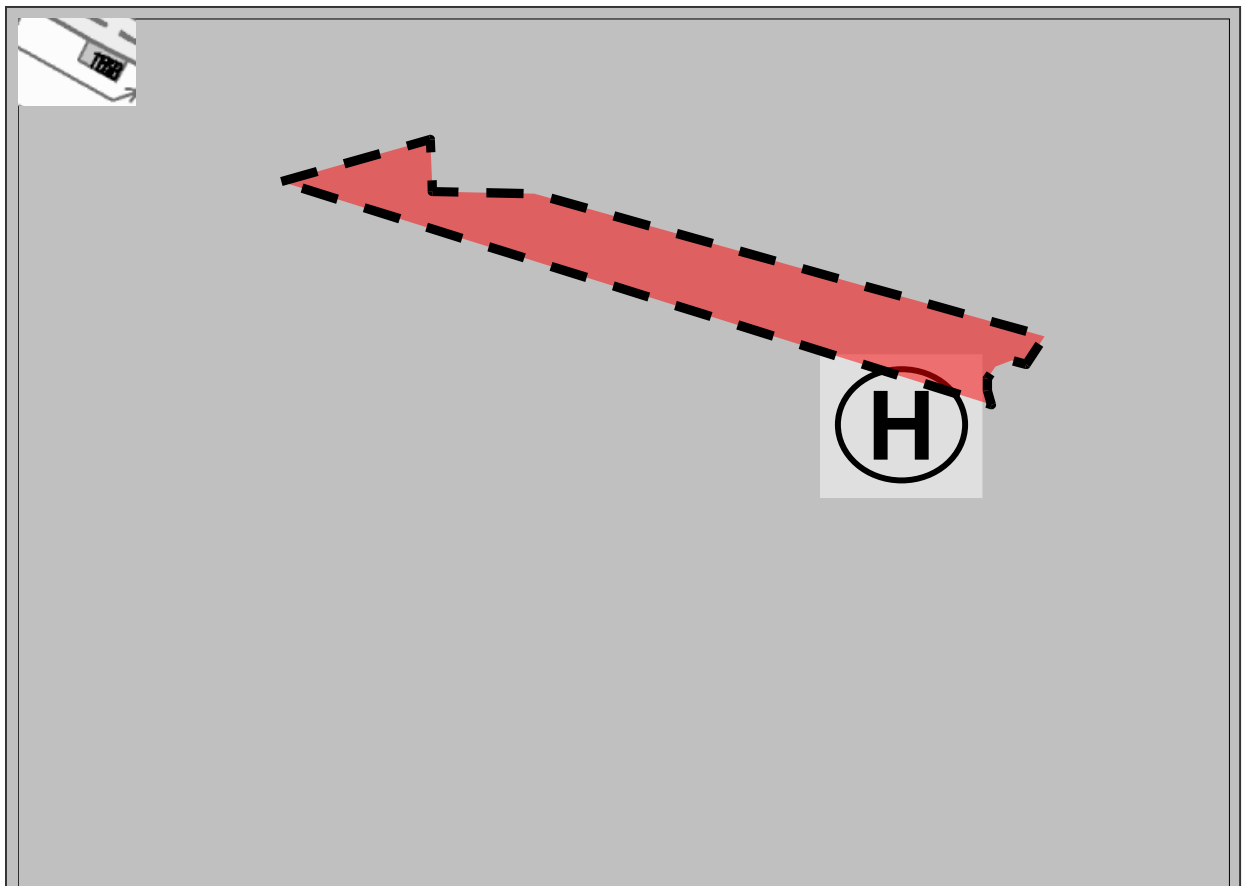
Haltepunkt Universität

Nr. 3



Haltepunkt Mengede

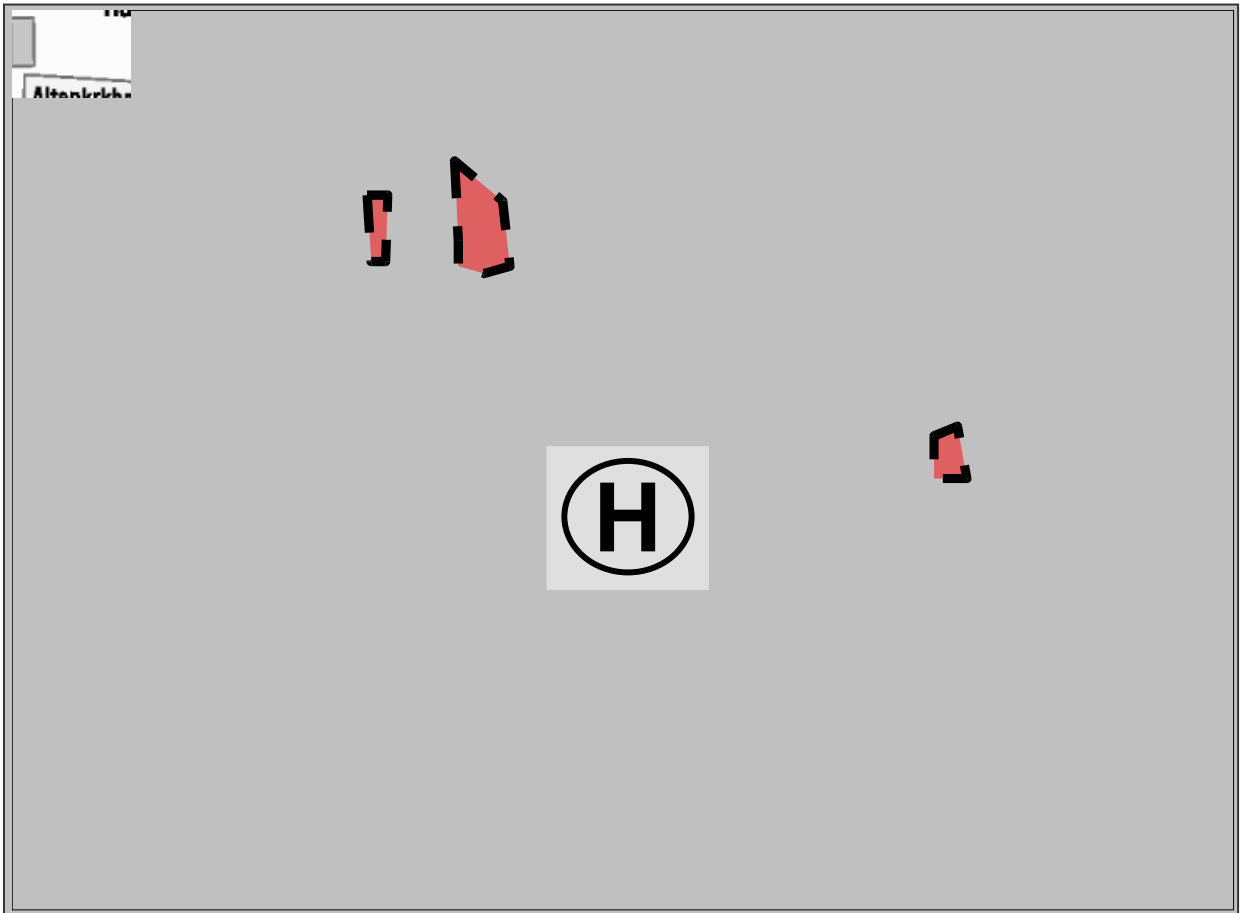
Nr. 4





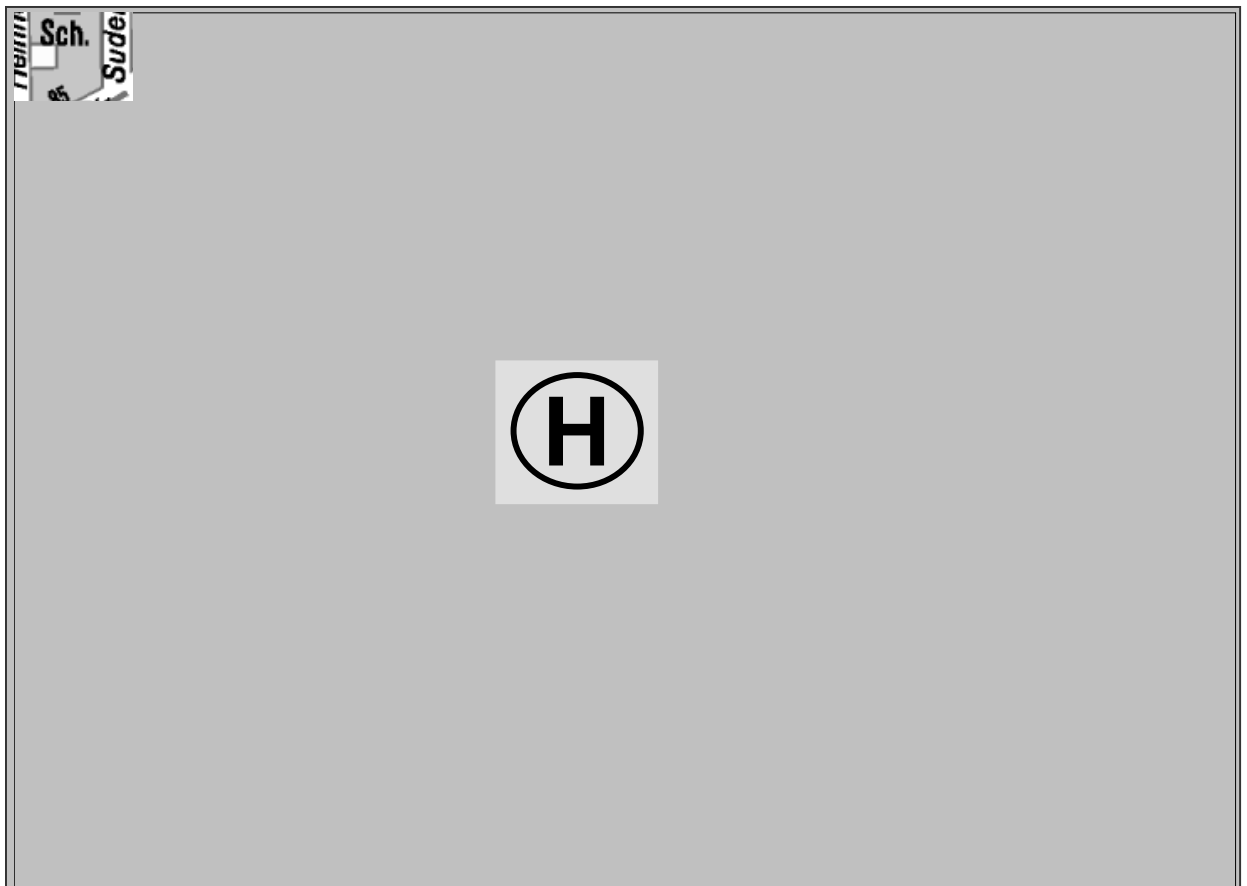
Bahnhof Lütgendortmund

Nr. 5



Bahnhof Möllerbrücke

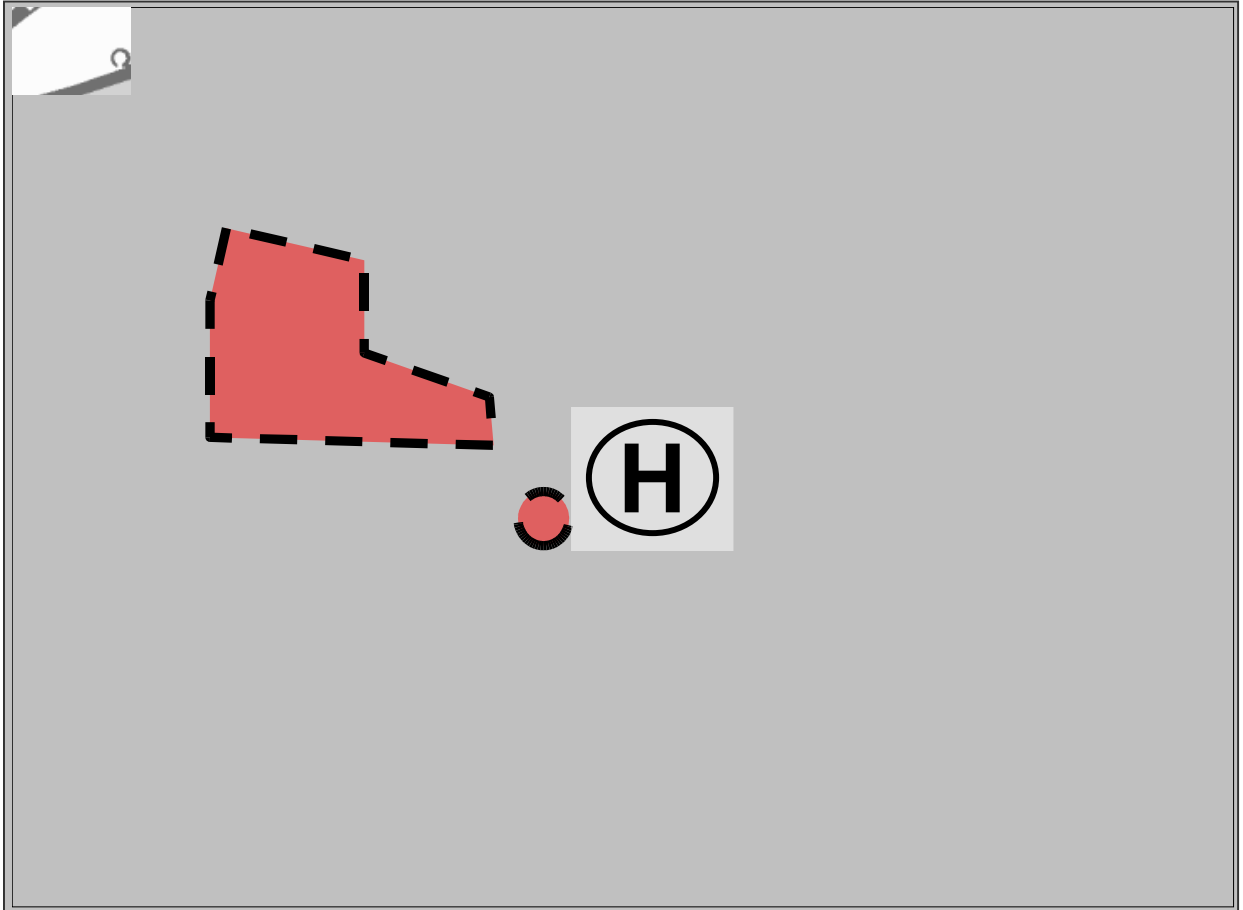
Nr. 6





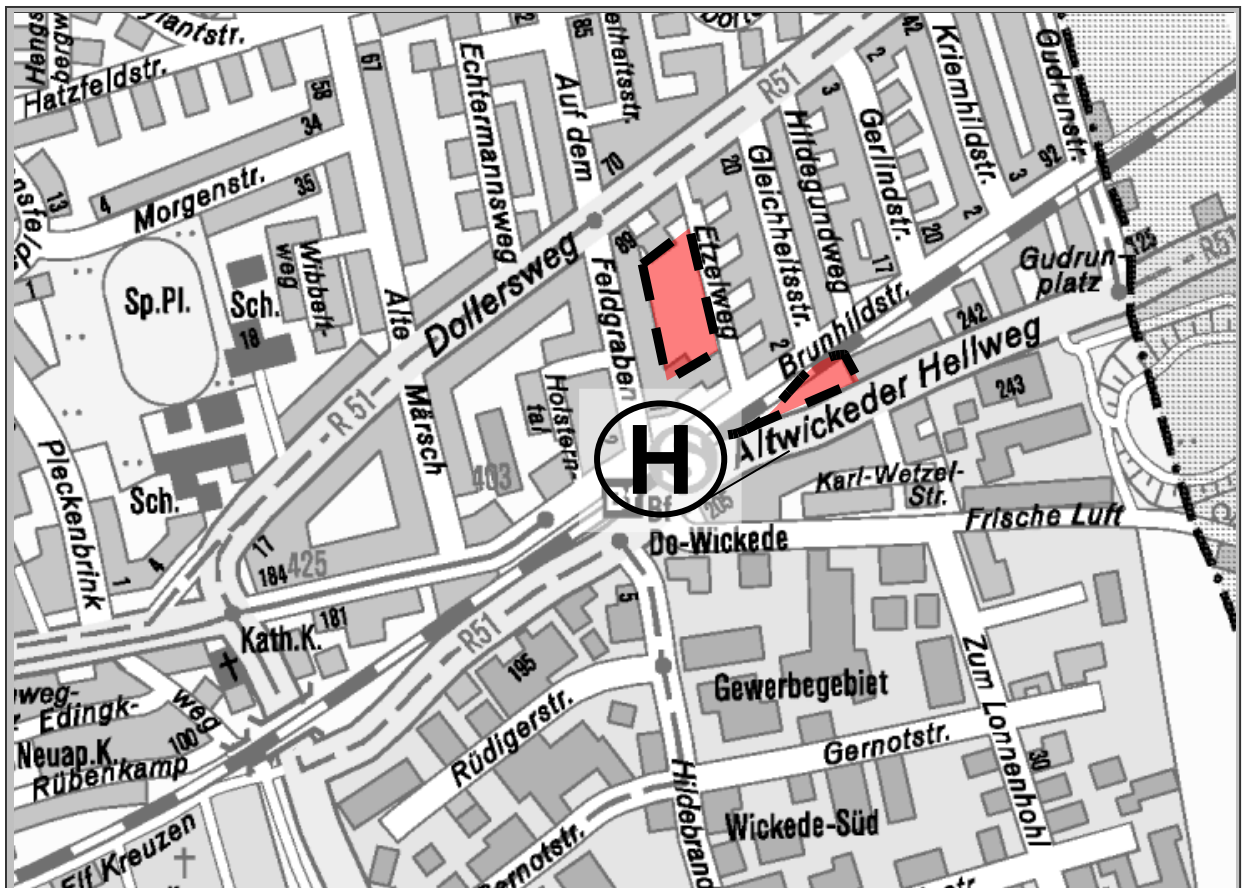
Haltepunkt Kley

Nr. 7



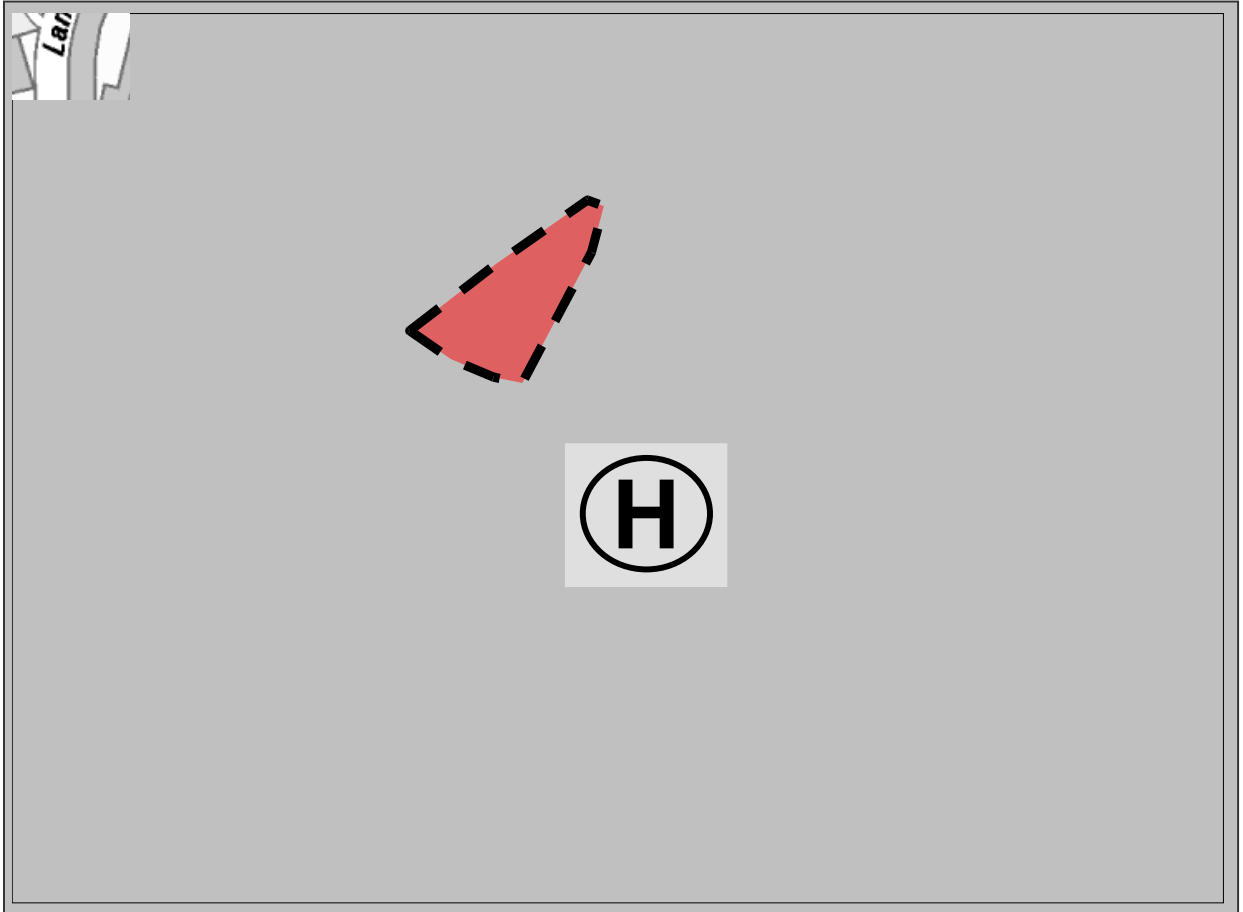
Haltepunkt Wickede

Nr. 8



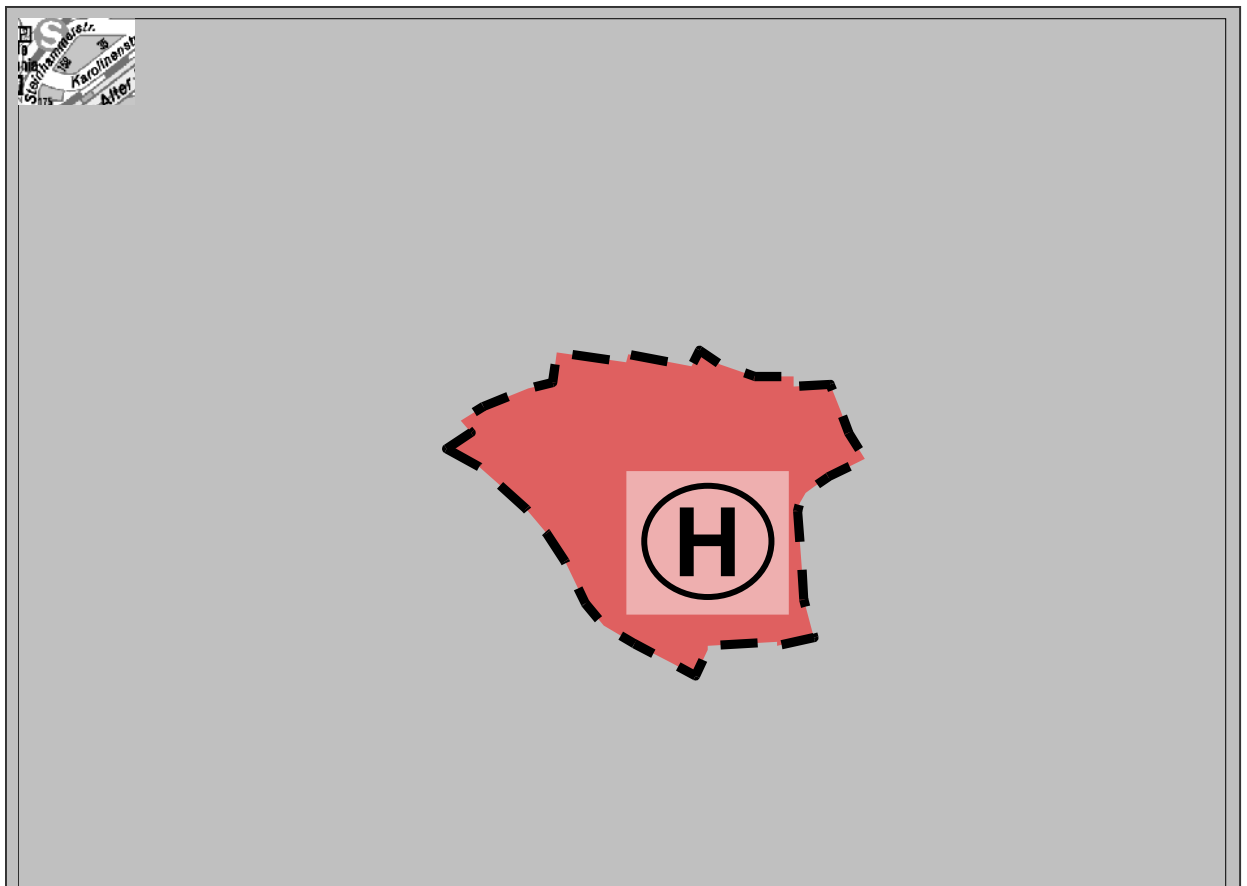
Haltepunkt Dorstfeld Süd

Nr. 9



Haltepunkt Oespel

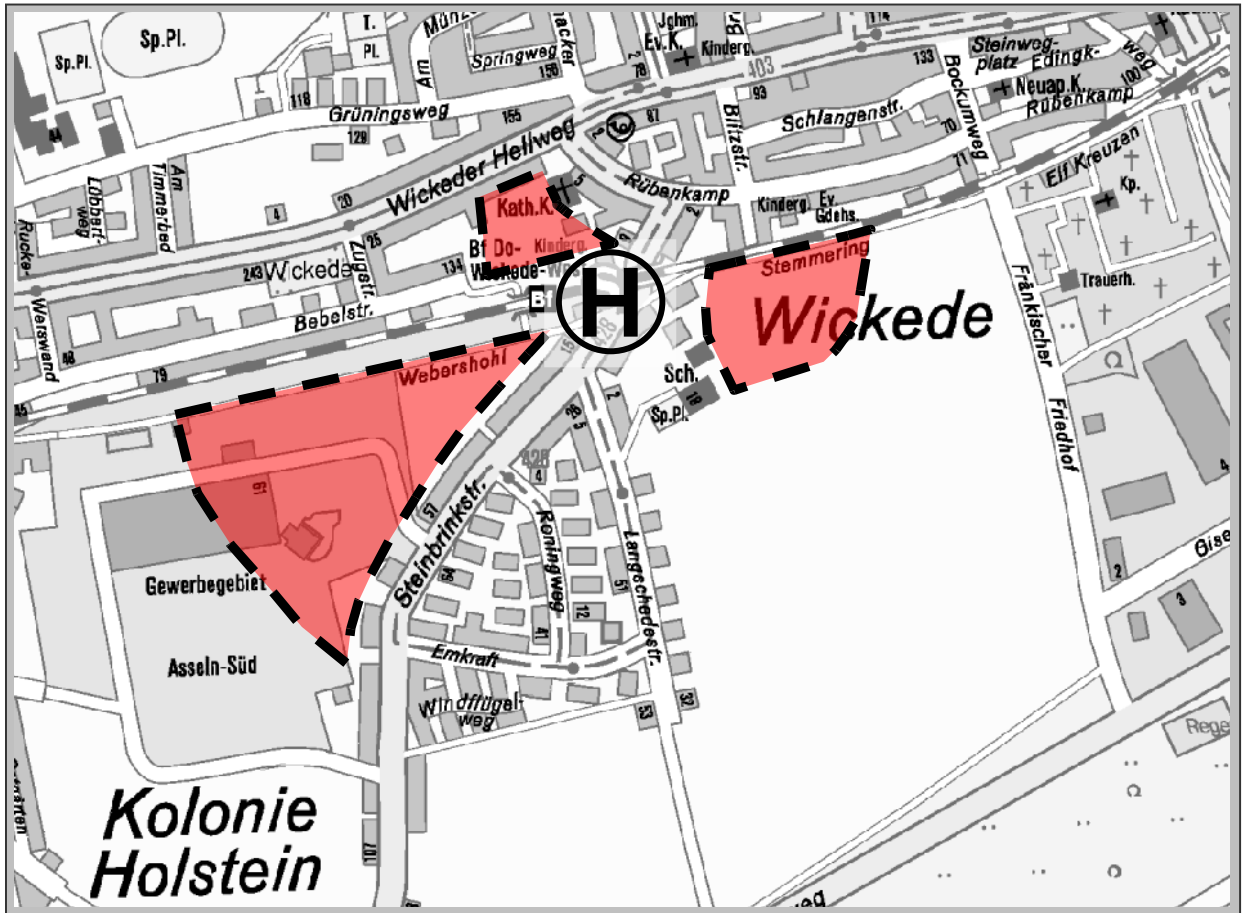
Nr. 10





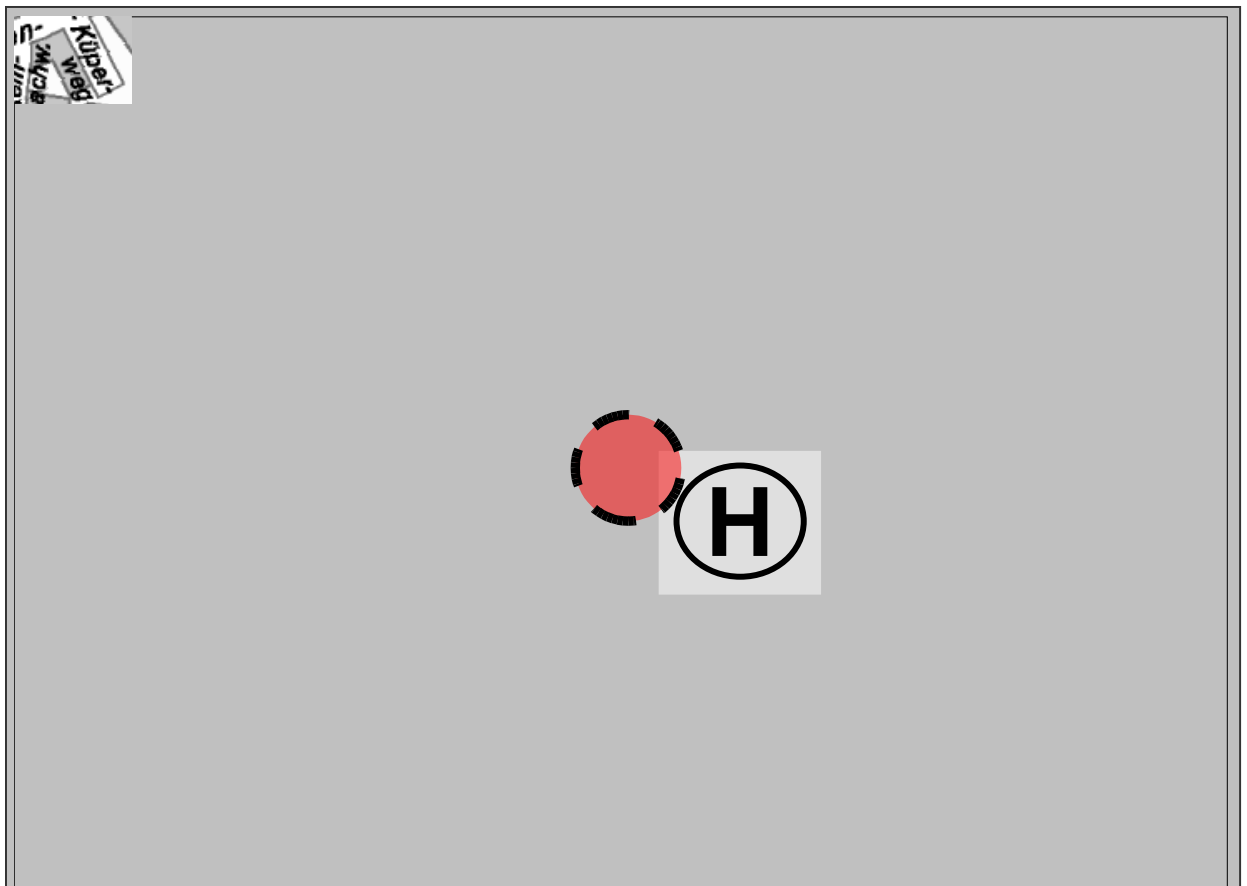
Haltepunkt Wickede West

Nr. 11



Haltepunkt Westerfilde

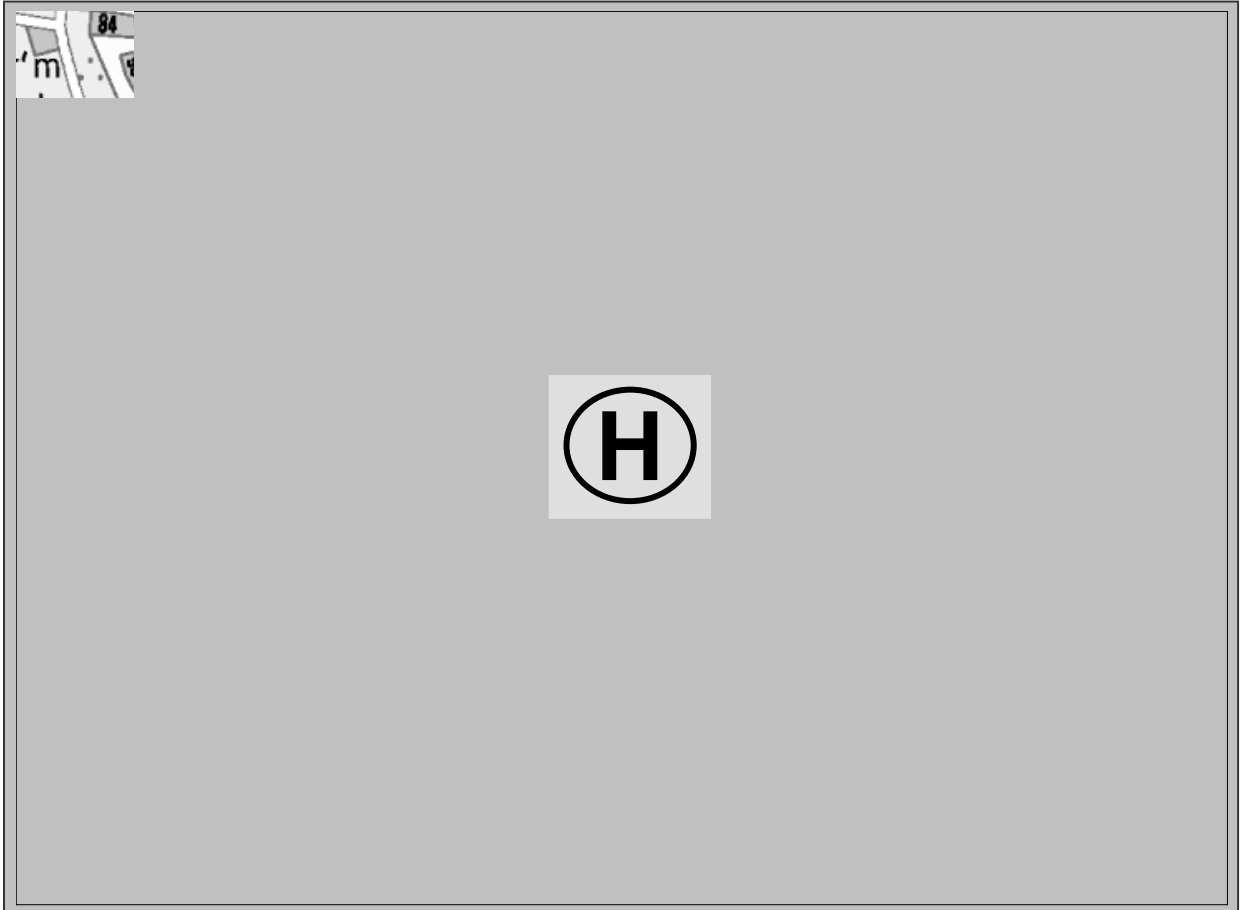
Nr. 12





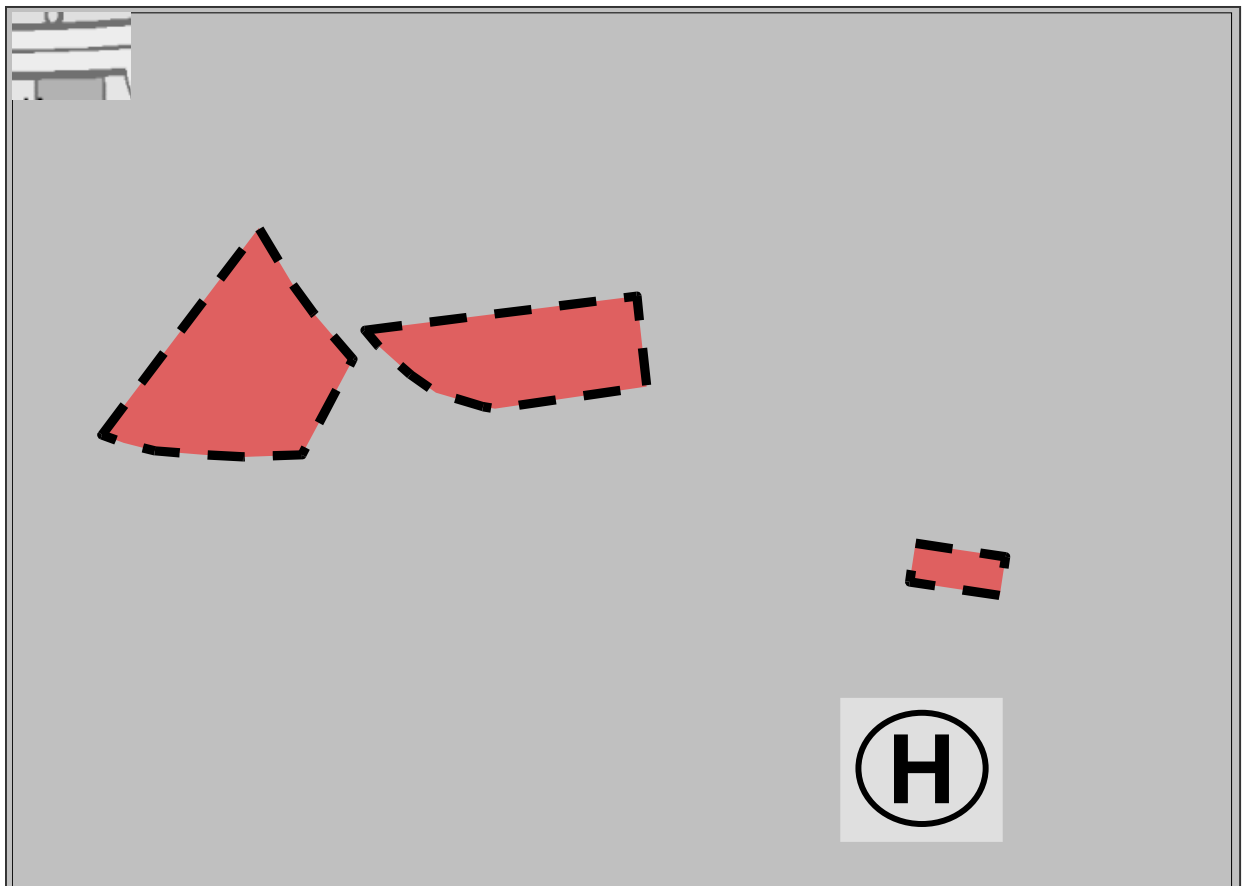
Haltepunkt Germania

Nr. 13



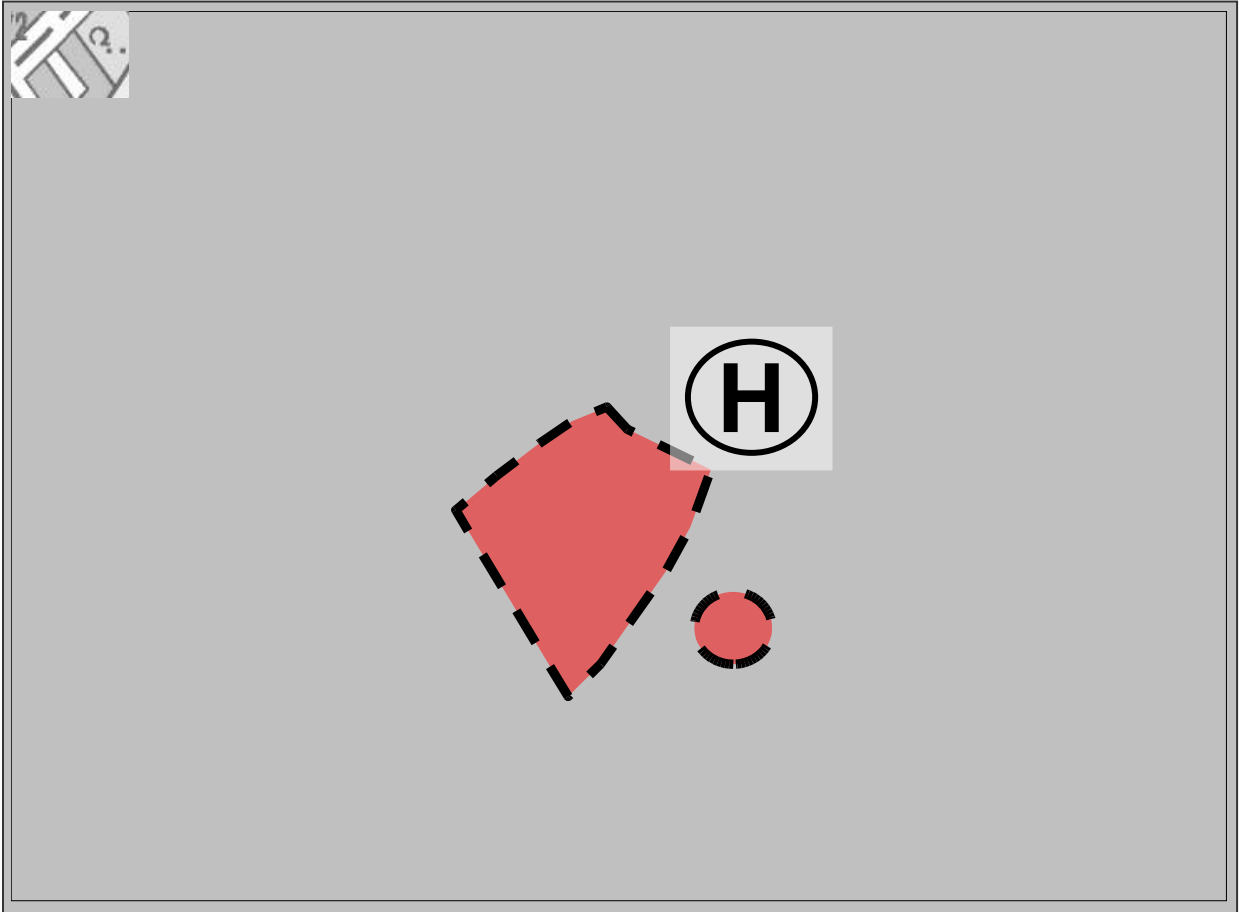
Haltepunkt Westfallenhalle

Nr. 14



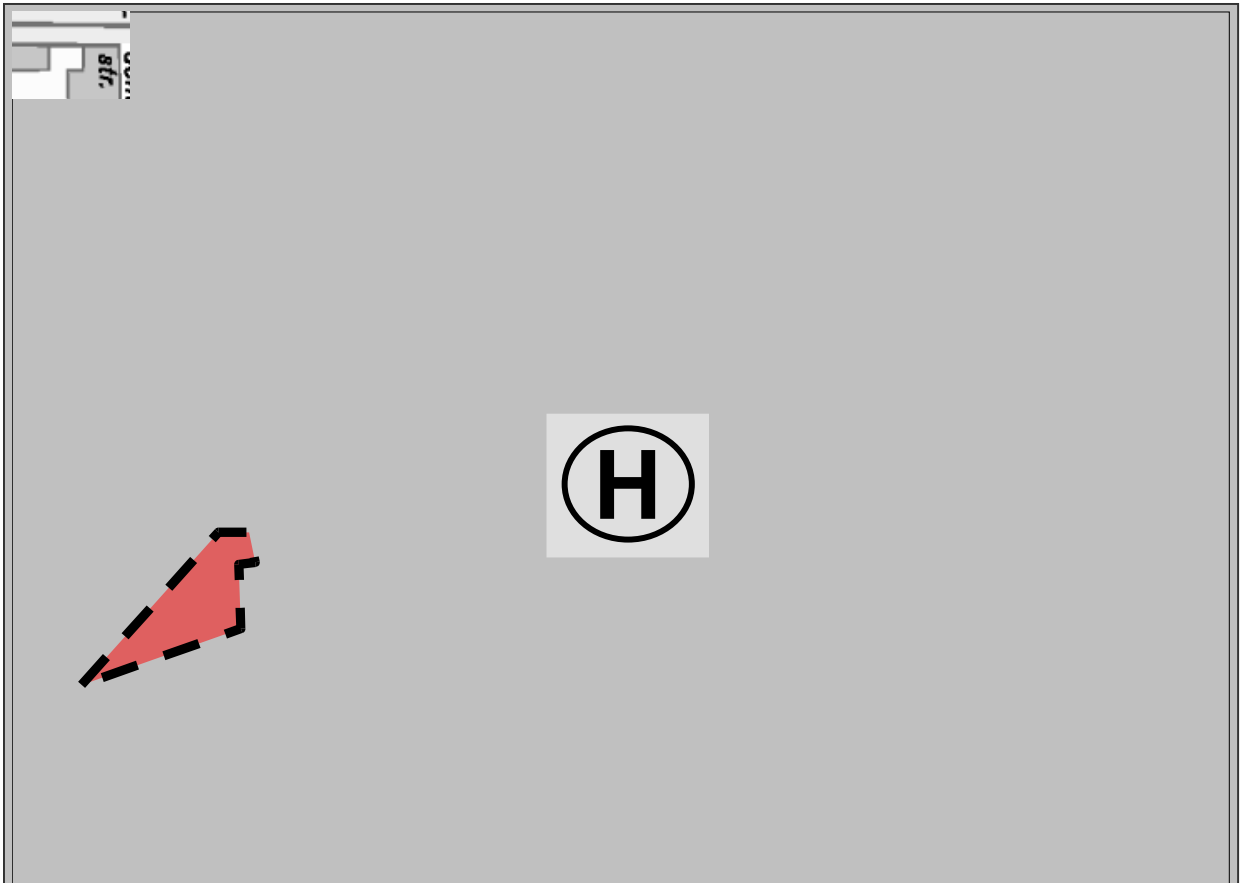
Haltepunkt Nette/ Oestrich

Nr. 15



Haltepunkt Körne West

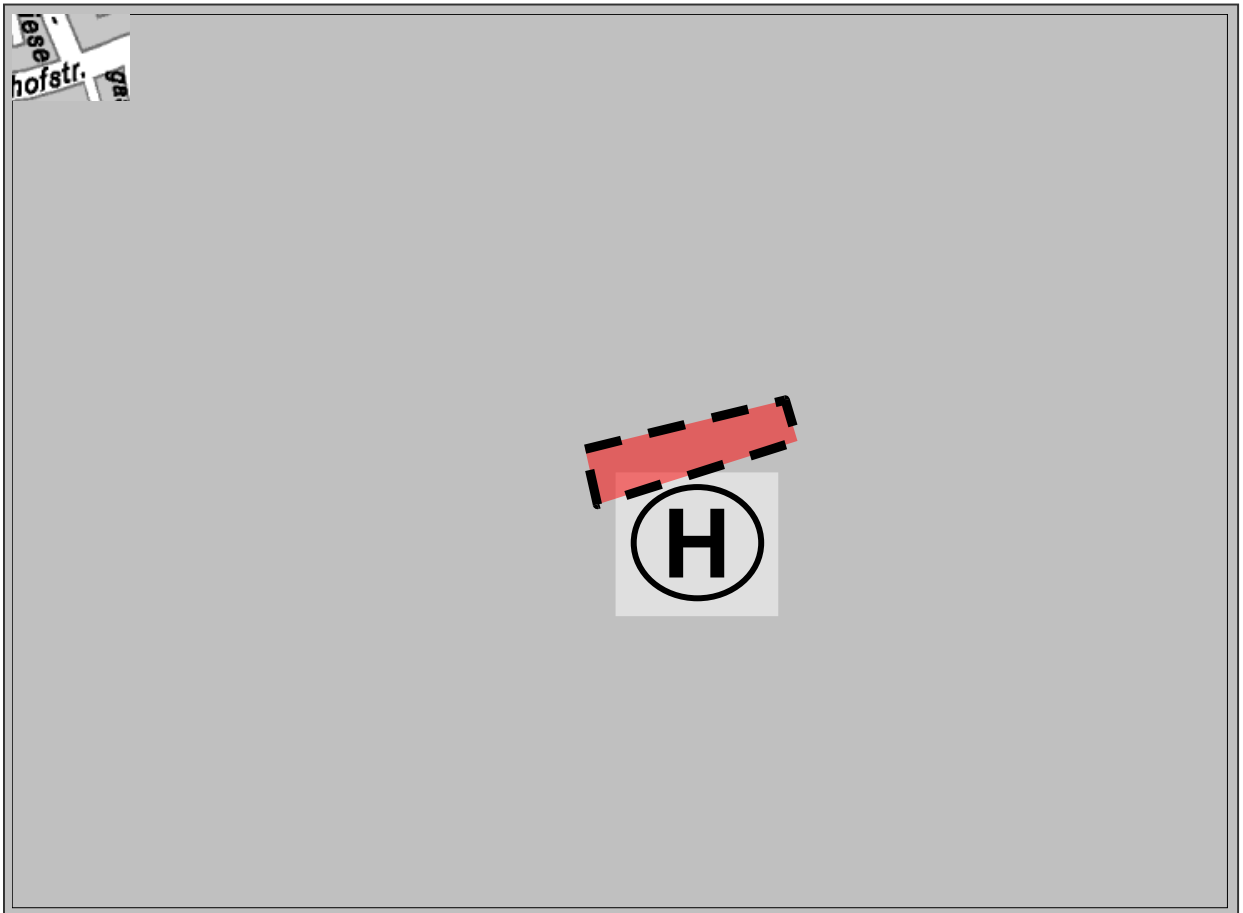
Nr. 16





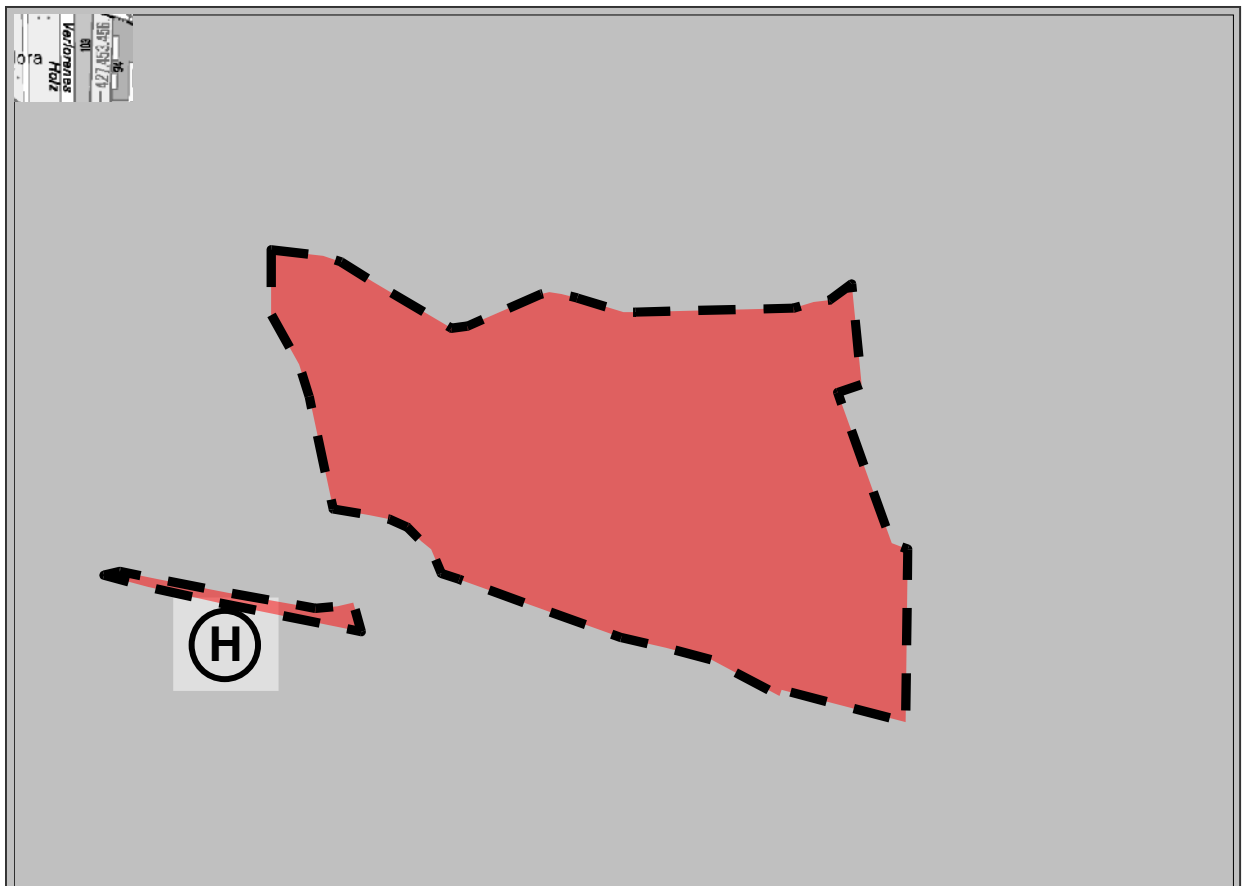
Haltepunkt Brackel

Nr. 17



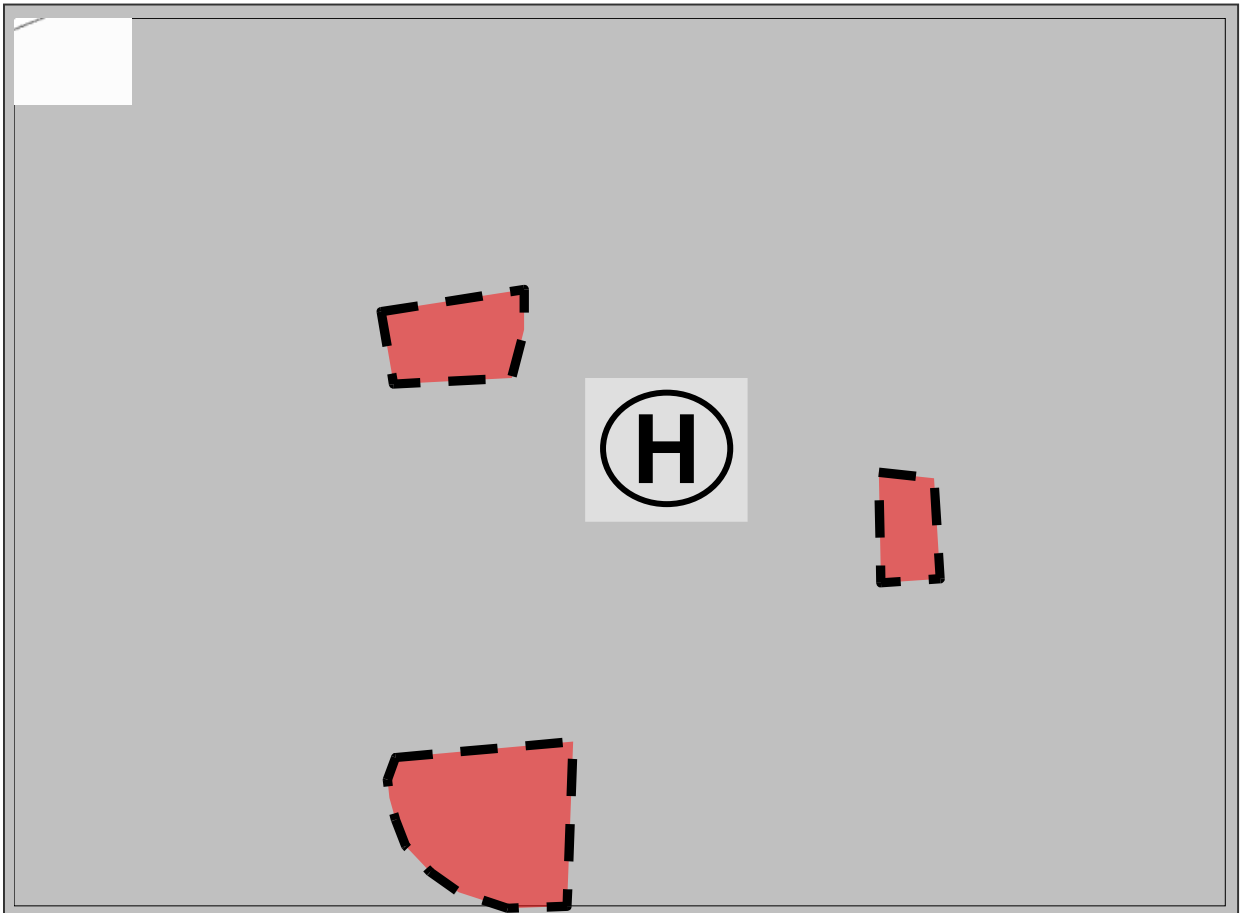
Haltepunkt Hörde

Nr. 18



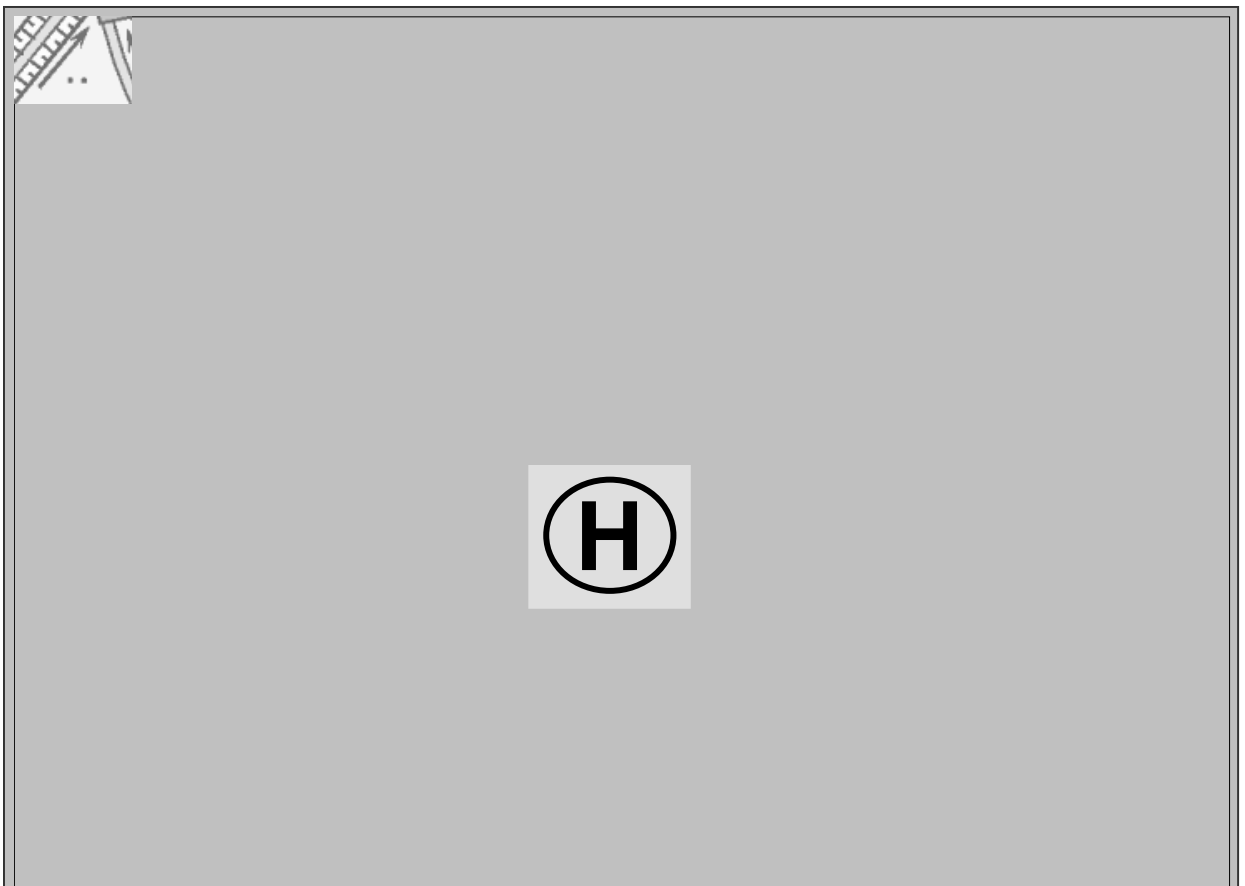
Haltepunkt Assel Mitte

Nr. 19



Haltepunkt Marten Süd

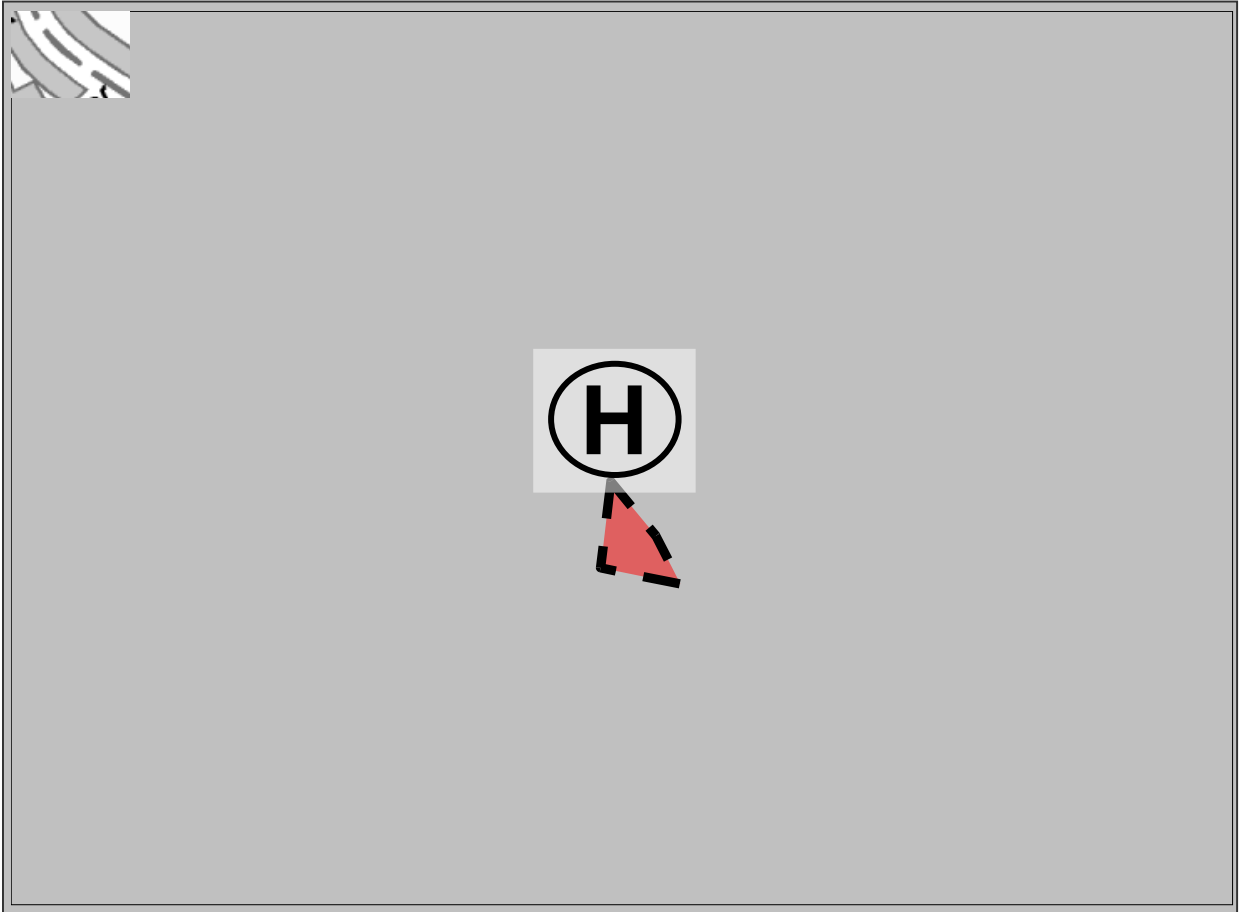
Nr. 20





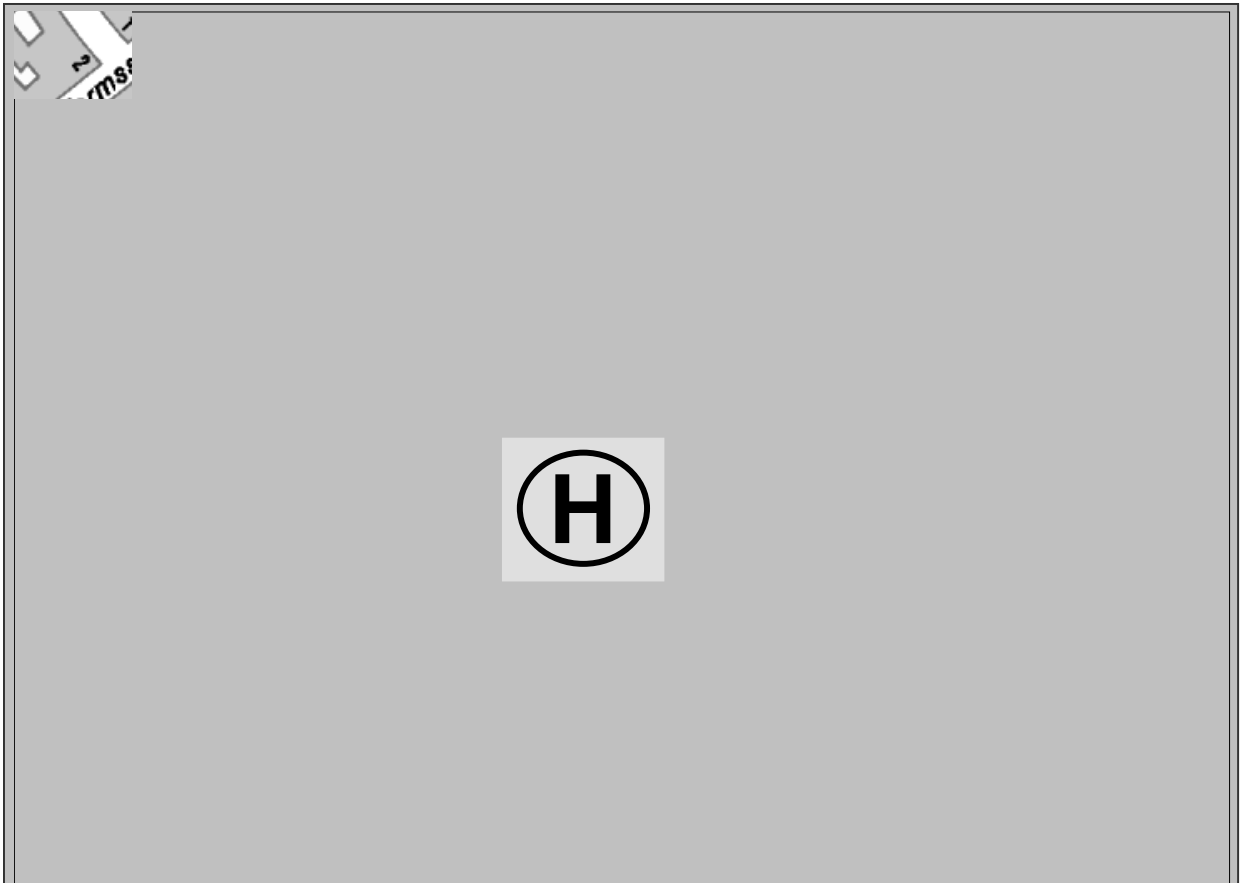
Haltepunkt Huckarde

Nr. 21



Haltepunkt Körne

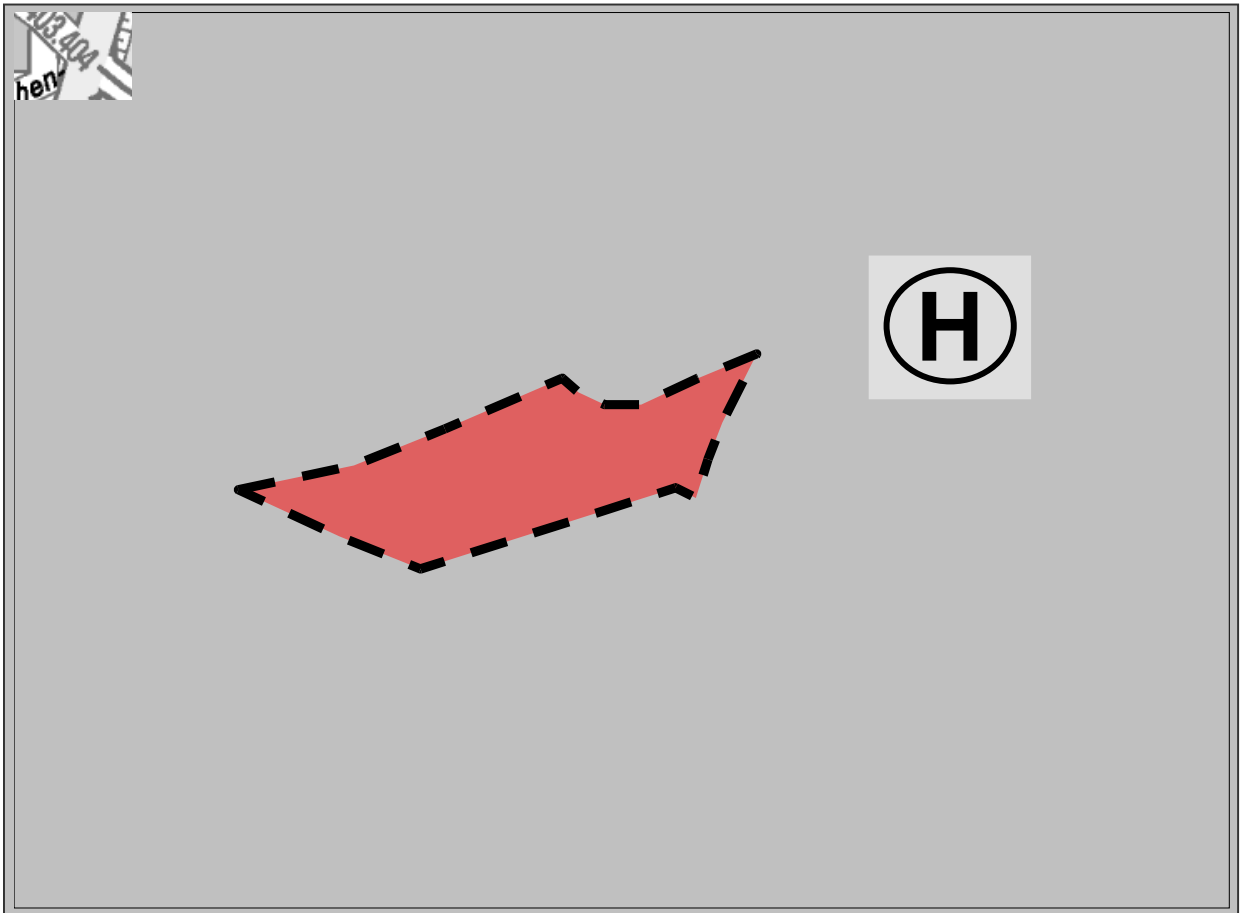
Nr. 22





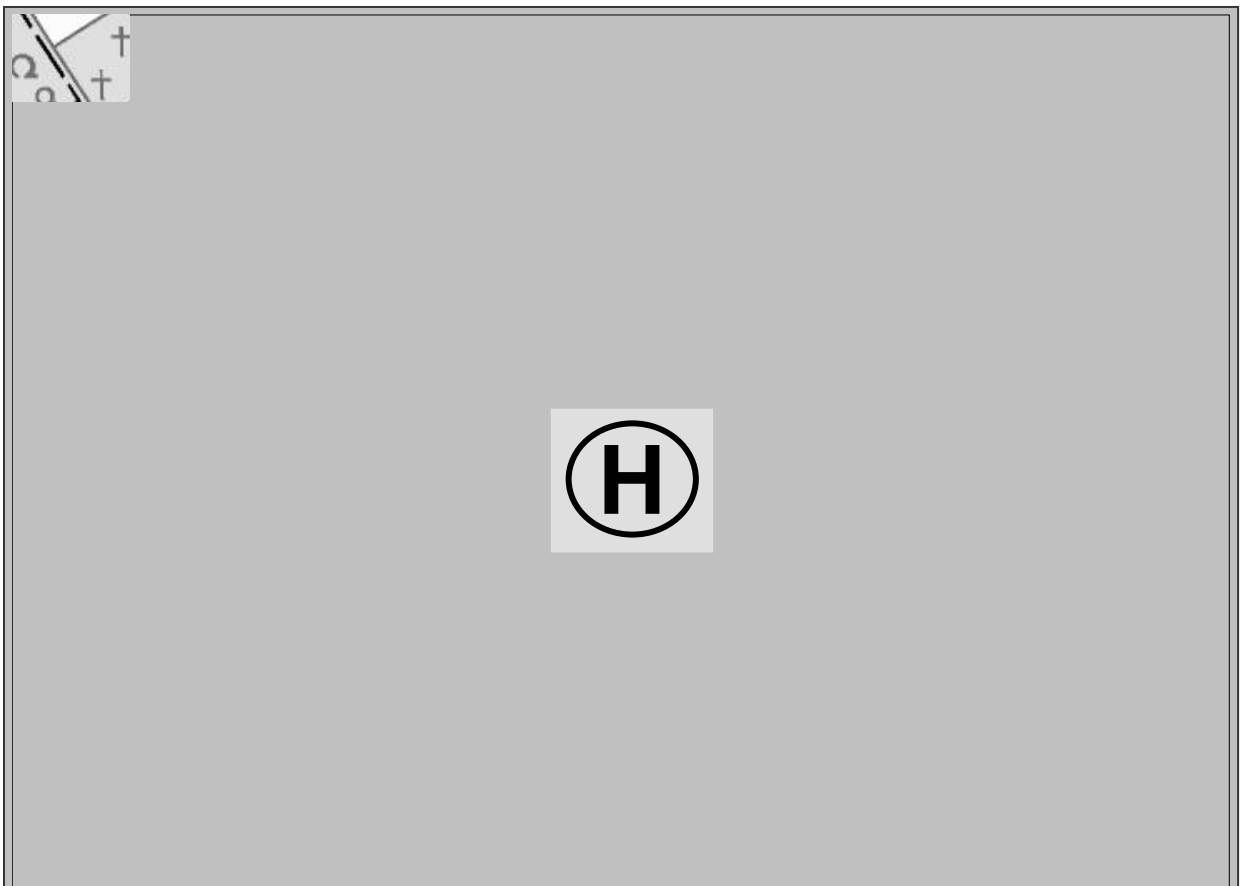
Haltepunkt West

Nr. 23



Haltepunkt Kurl

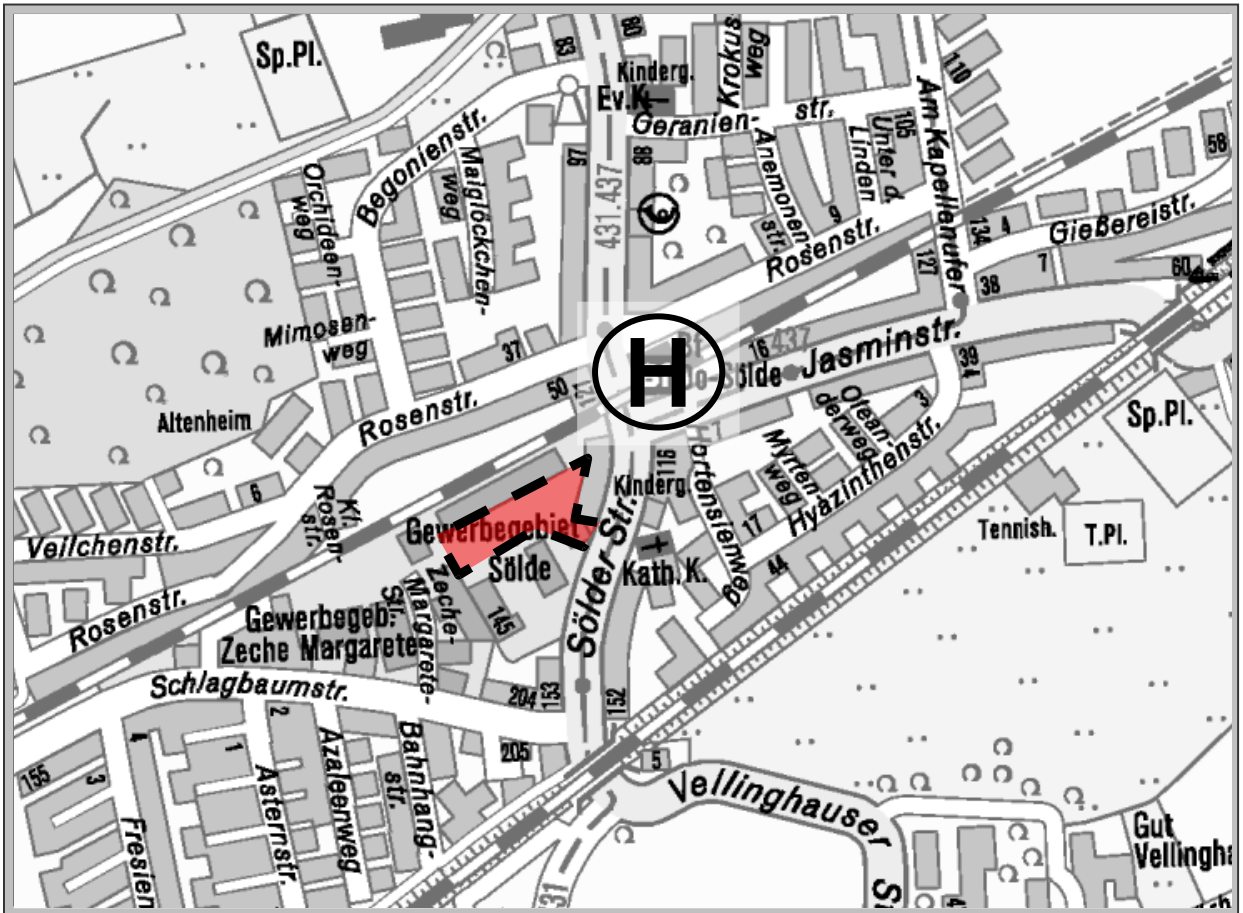
Nr. 24





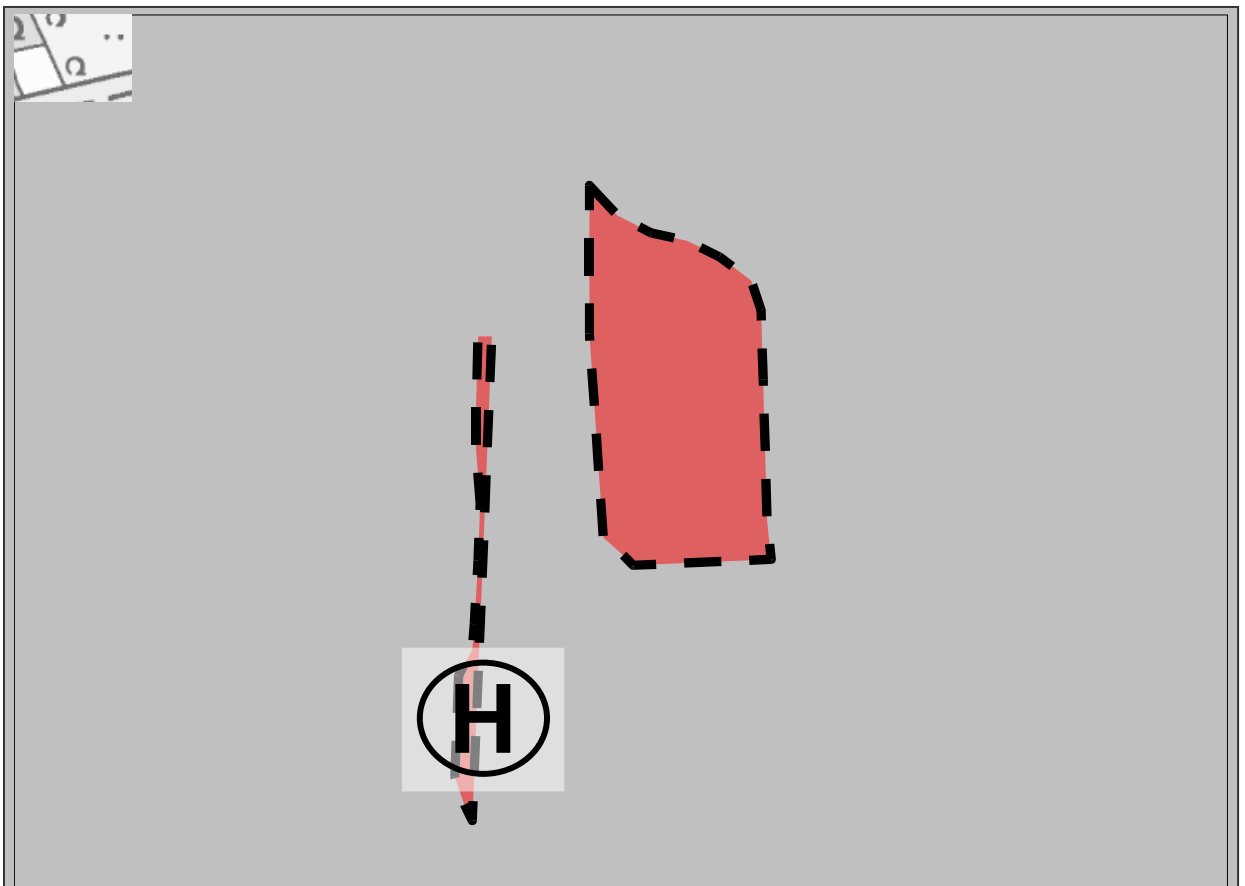
Haltepunkt Sölde

Nr. 25



Haltepunkt Barop

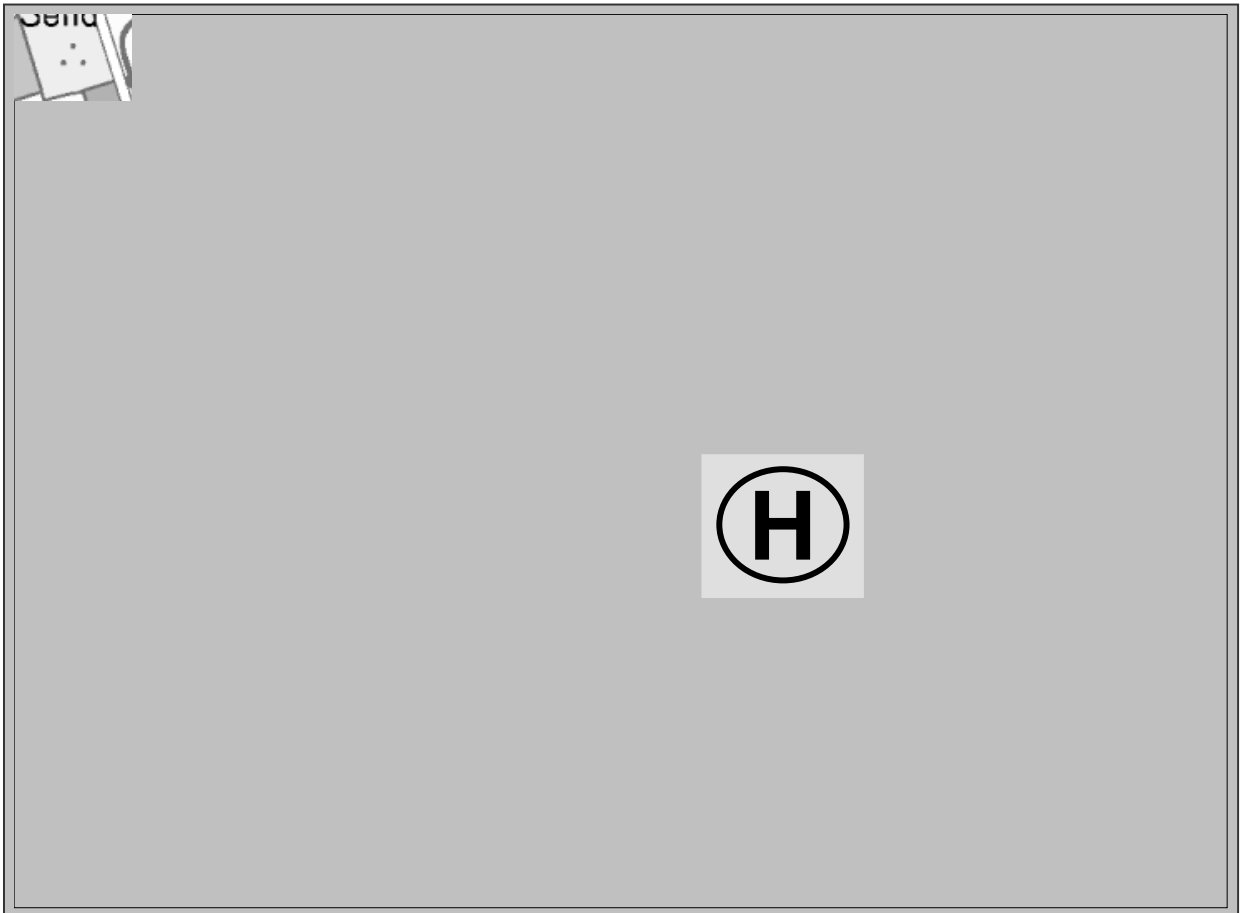
Nr. 26





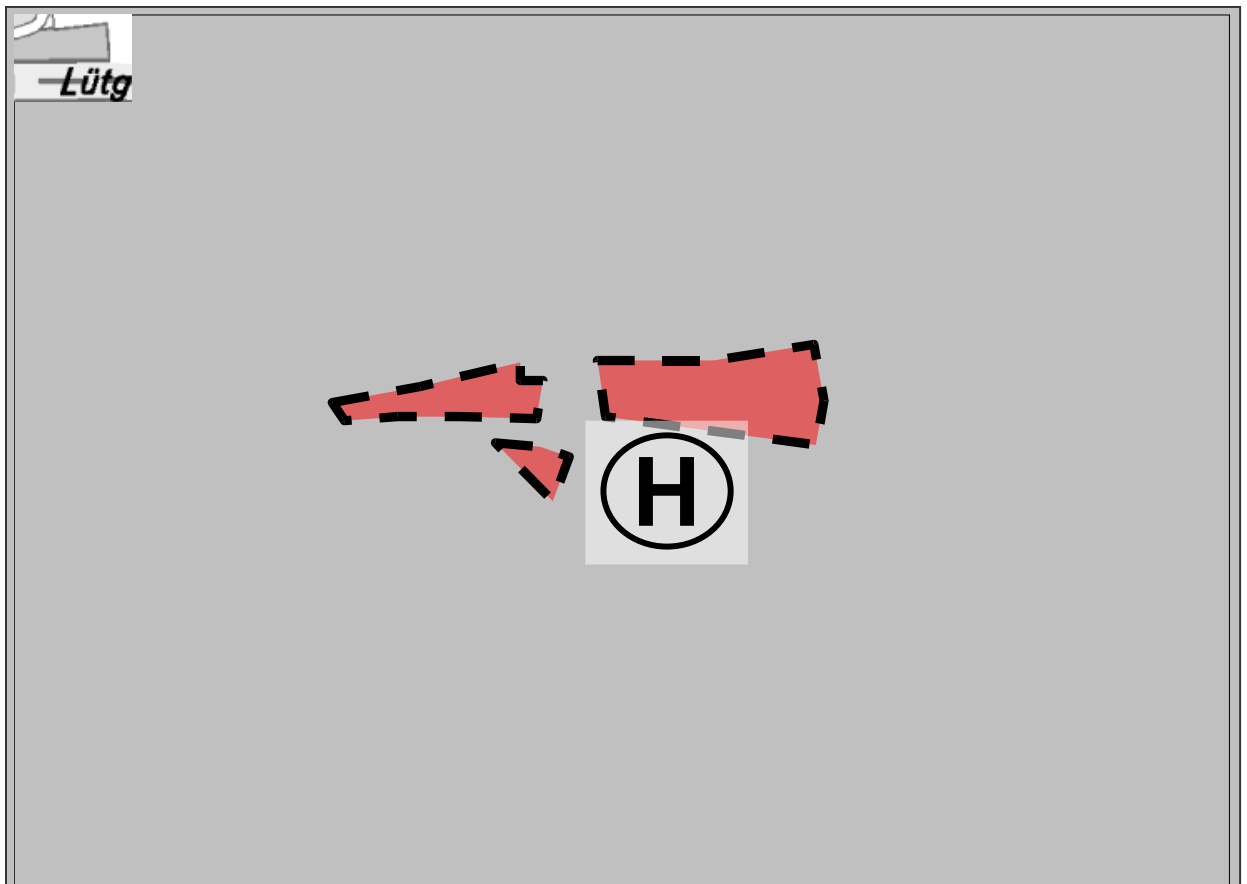
Haltepunkt Knappschaftskrankenhaus

Nr. 27



Haltepunkt Somborn

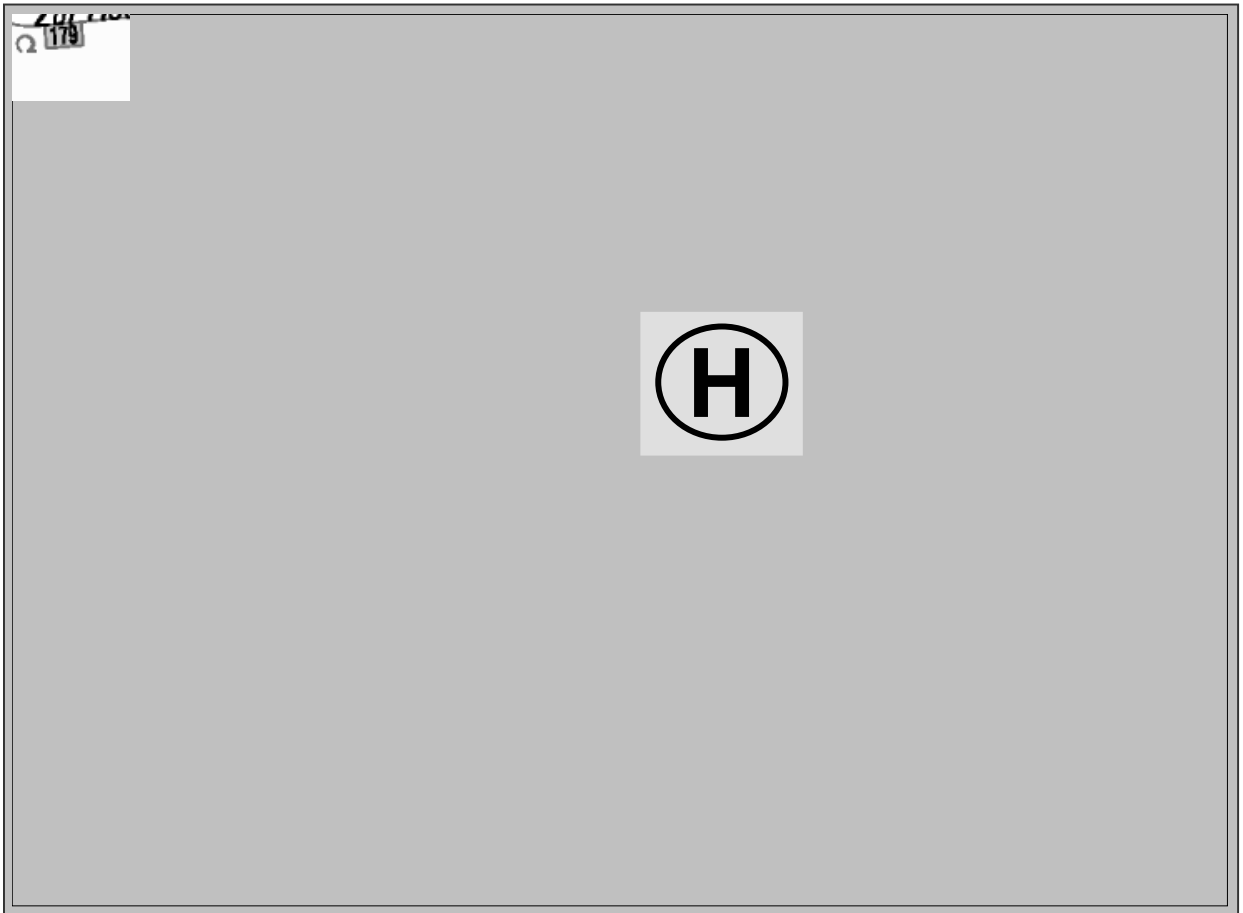
Nr. 28





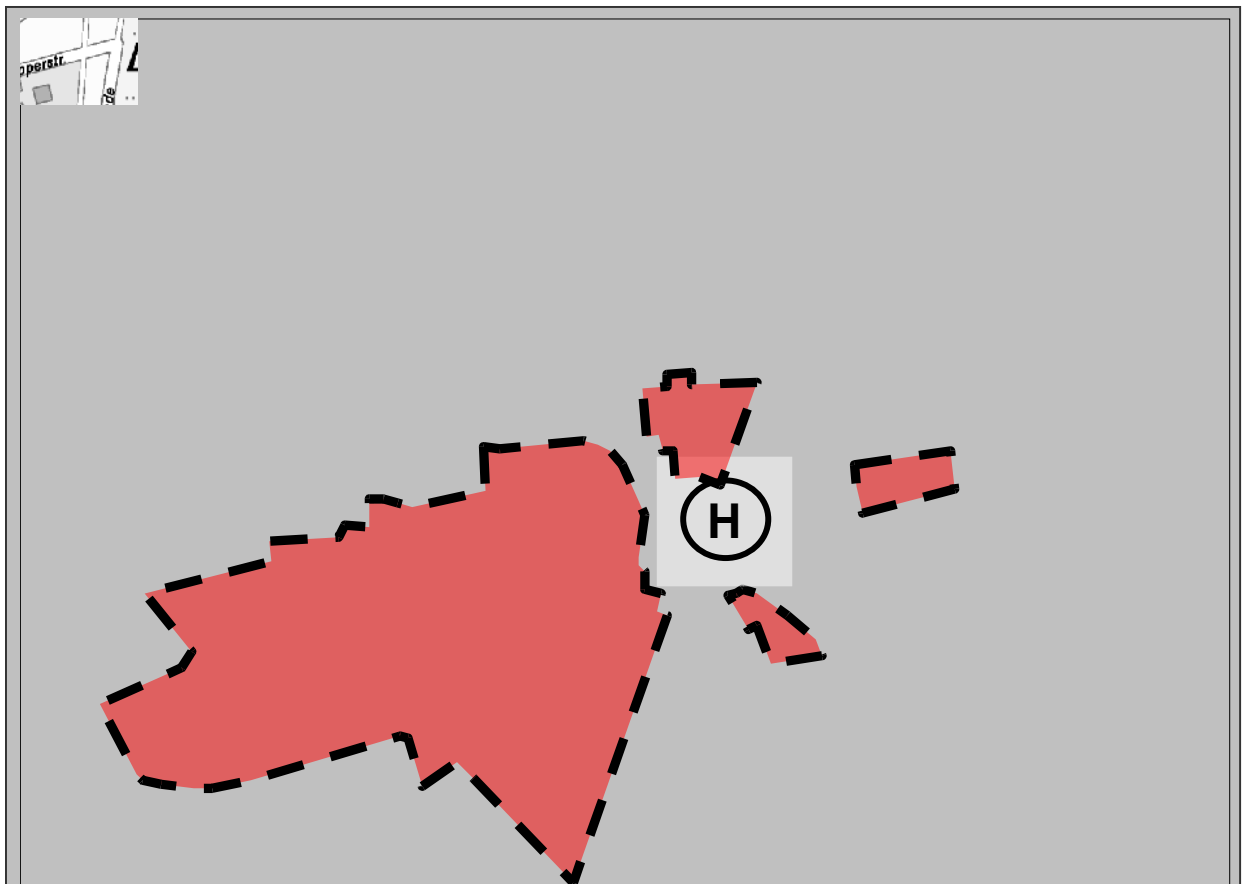
Haltepunkt Kruckel

Nr. 29



Haltepunkt Derne

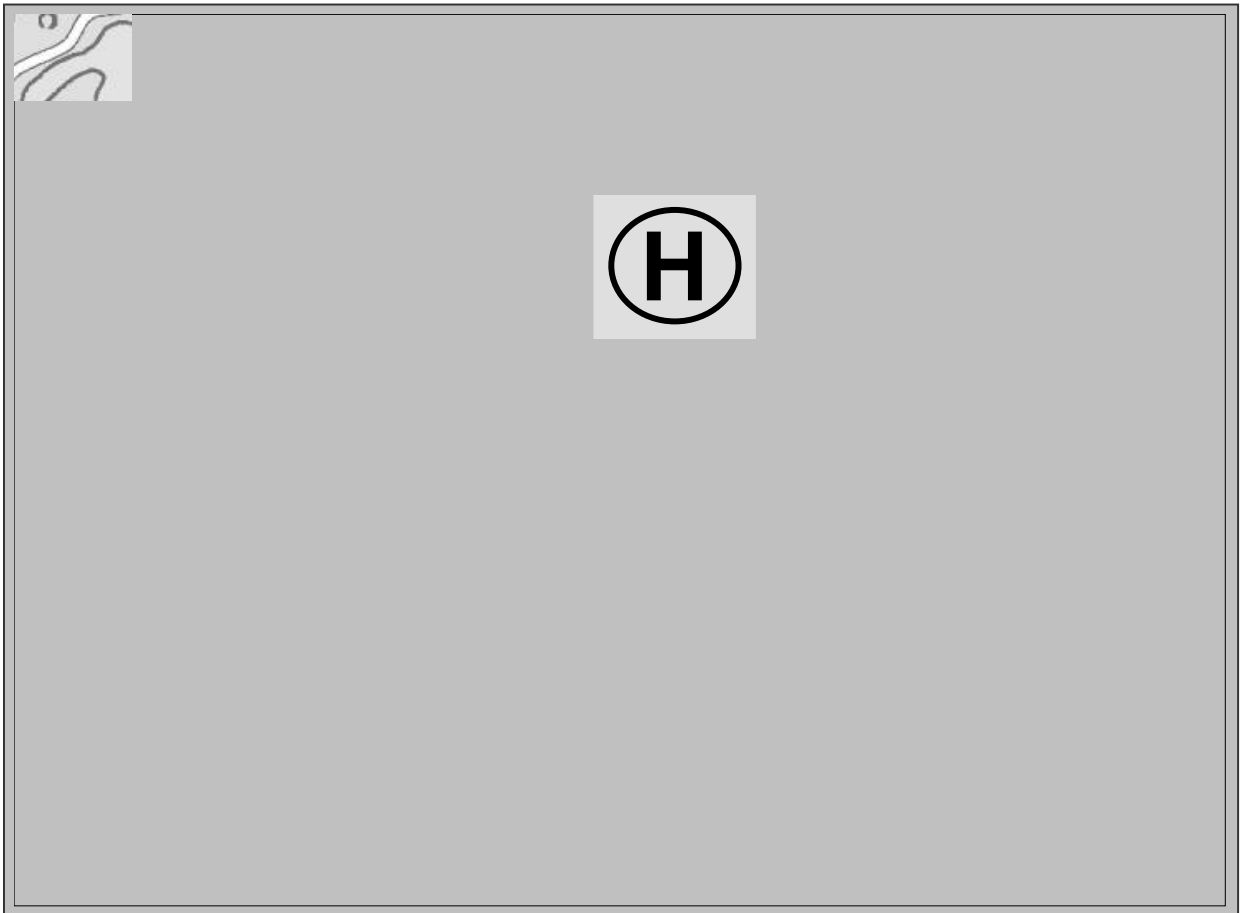
Nr. 30





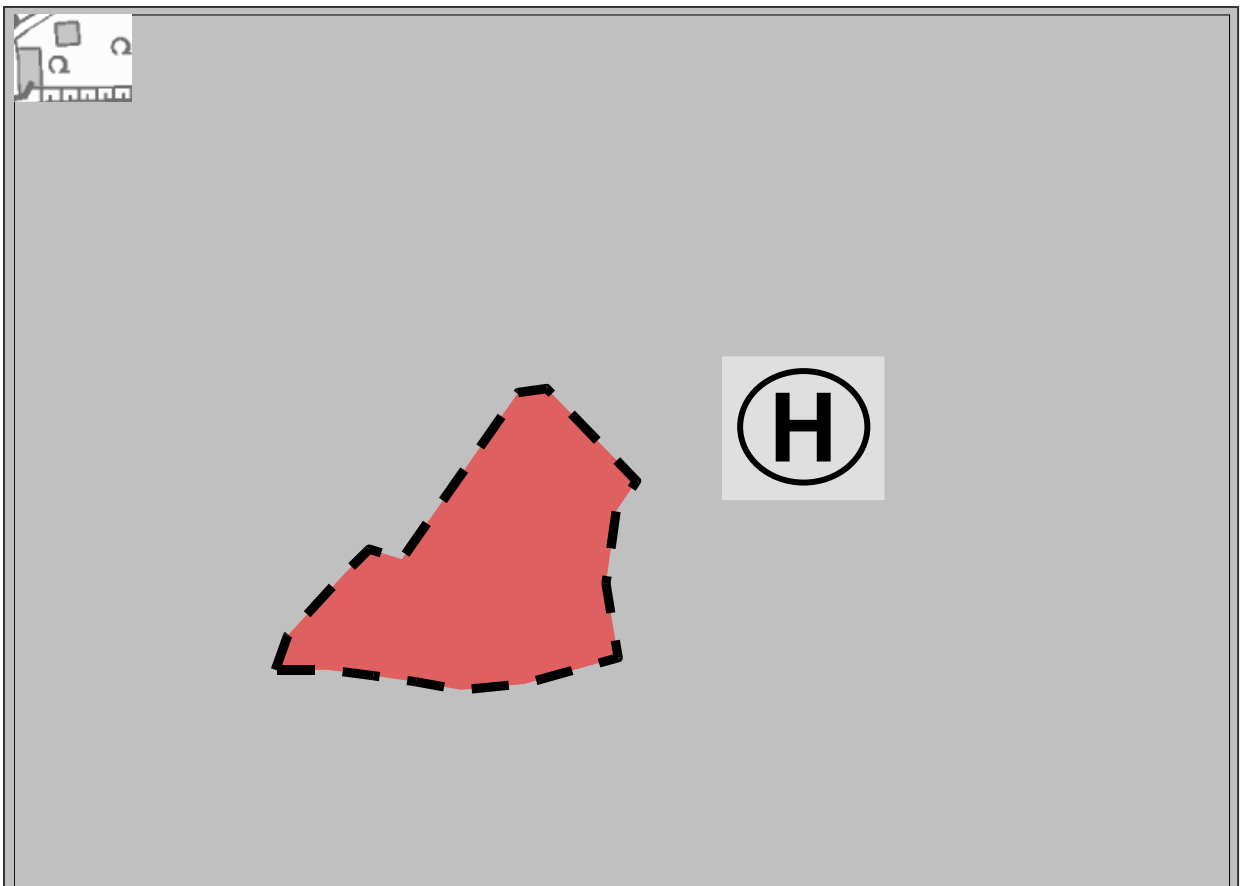
Haltepunkt Wischlingen

Nr. 31



Haltepunkt Aplerbeck Süd

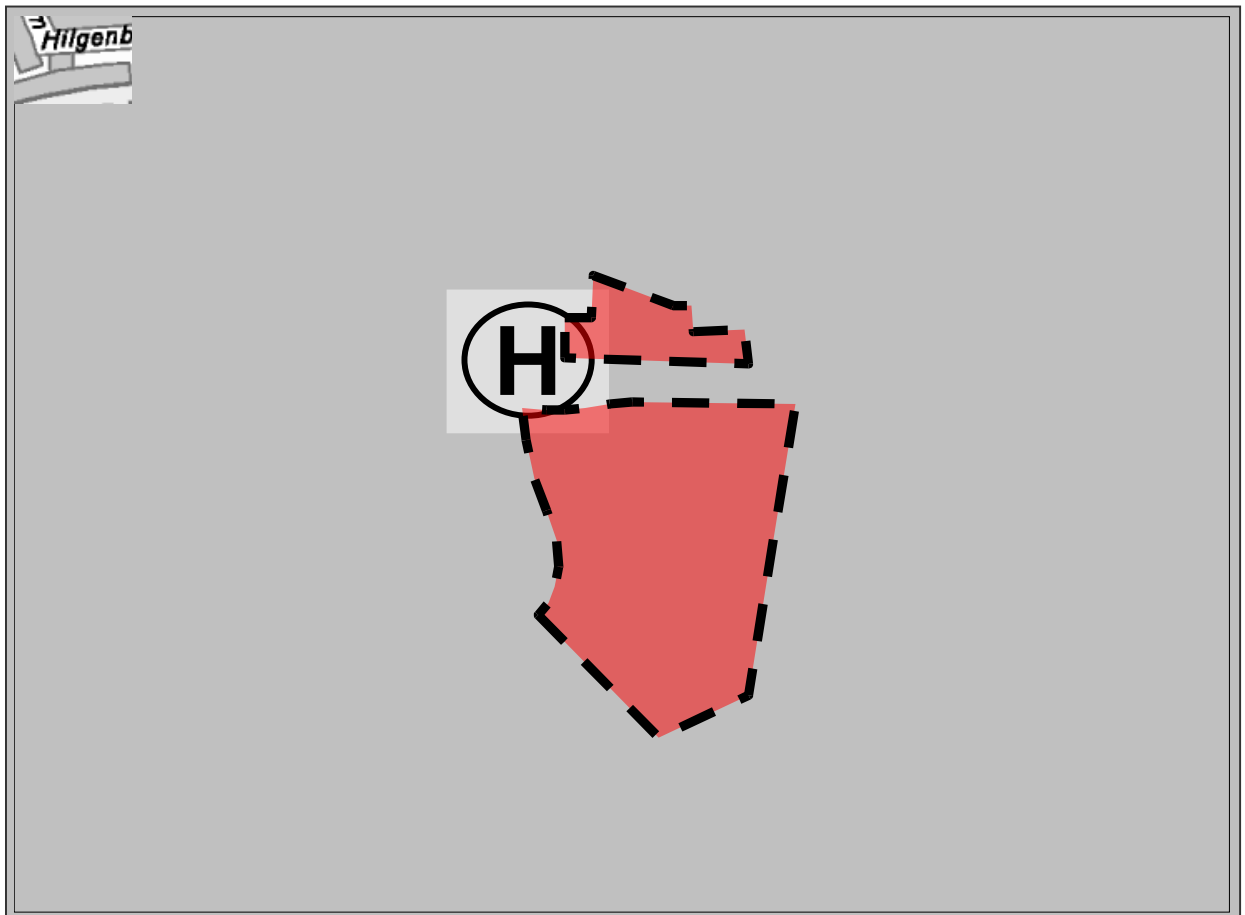
Nr. 32





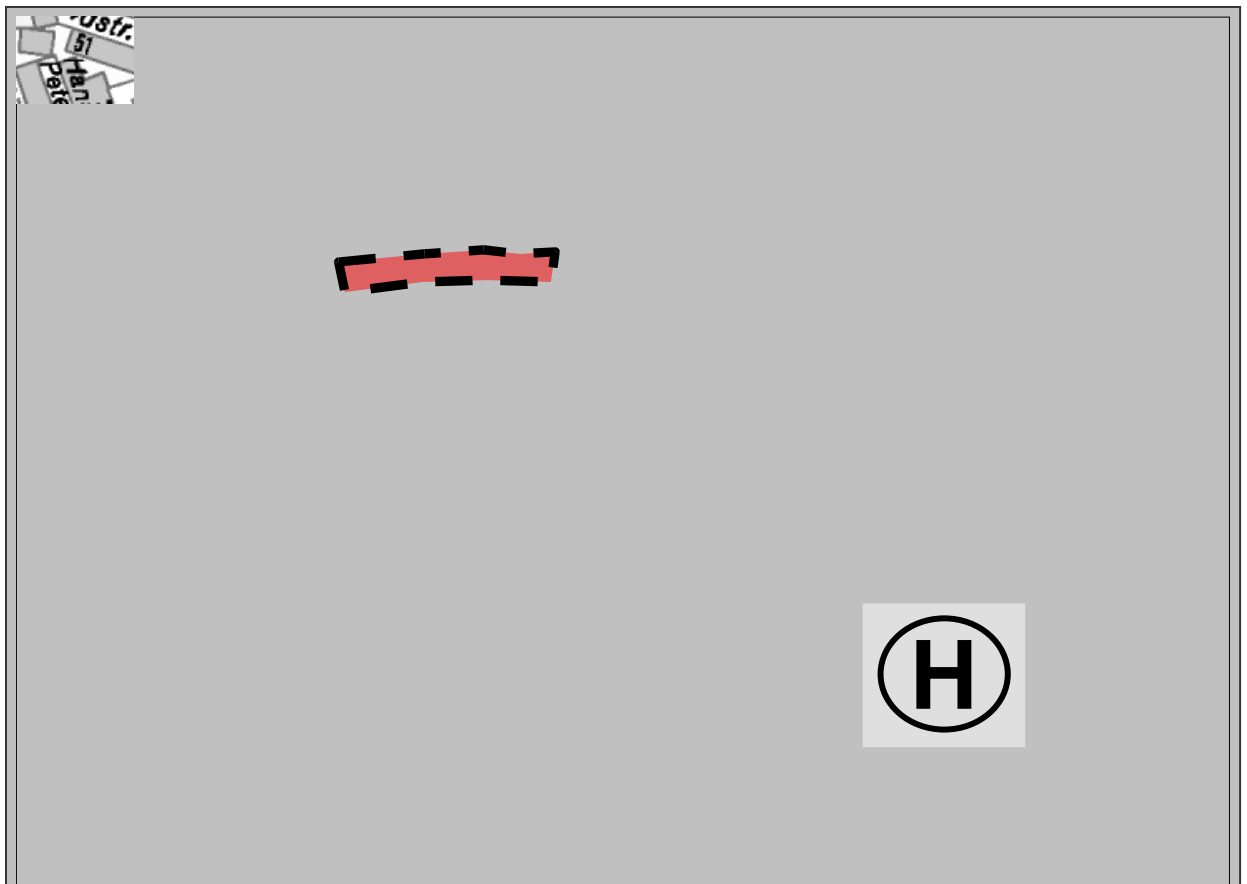
Haltepunkt Aplerbeck

Nr. 33



Haltepunkt Scharnhorst

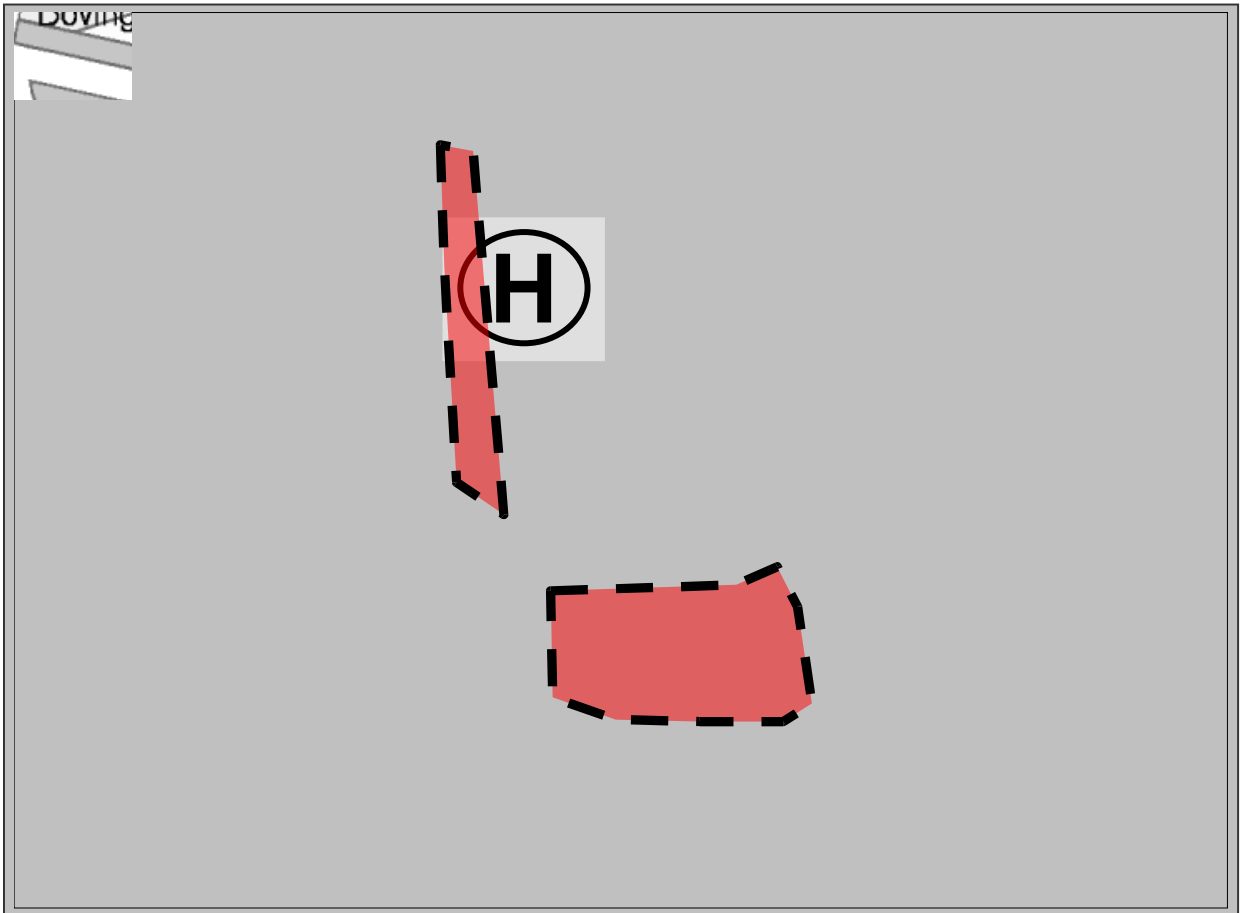
Nr. 34





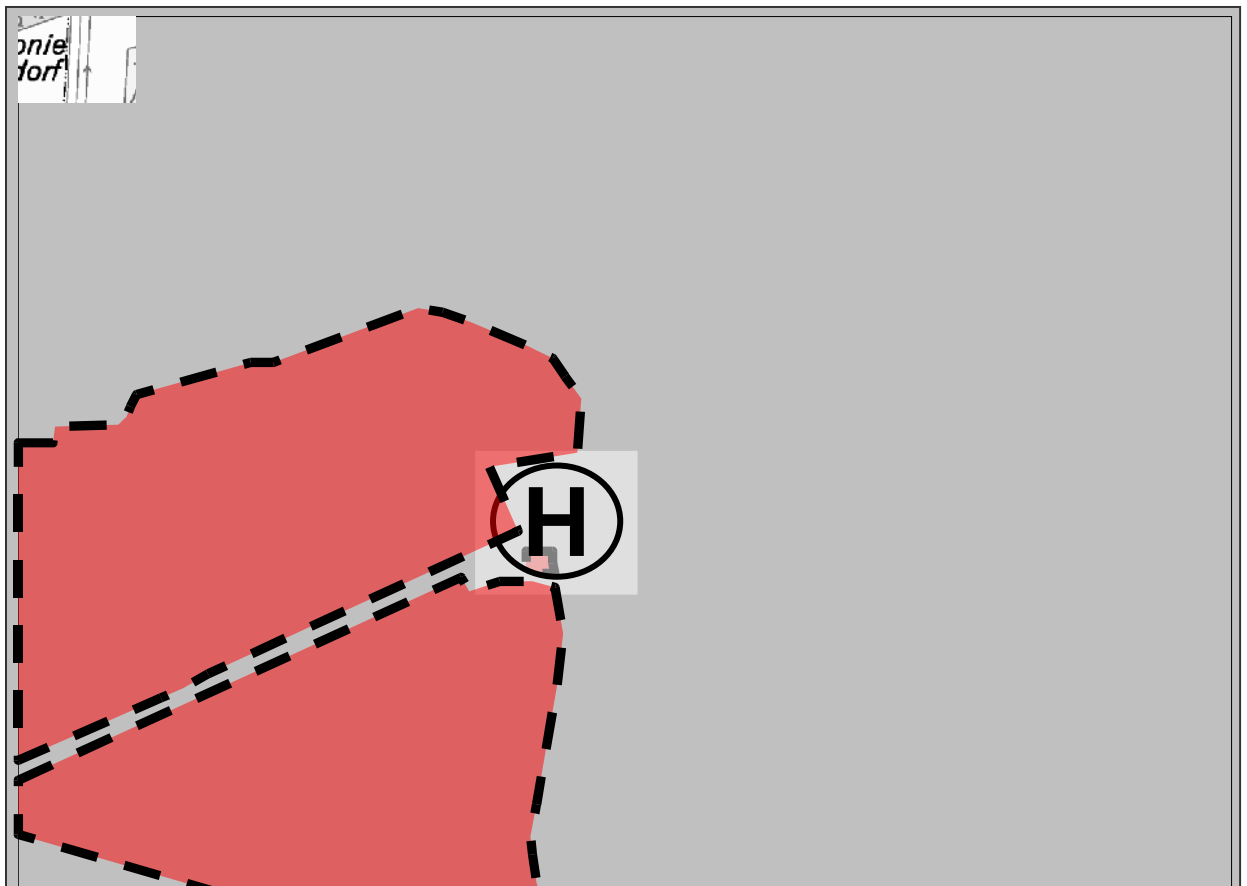
Haltepunkt Bövinghausen

Nr. 35



Haltepunkt Kirchderne

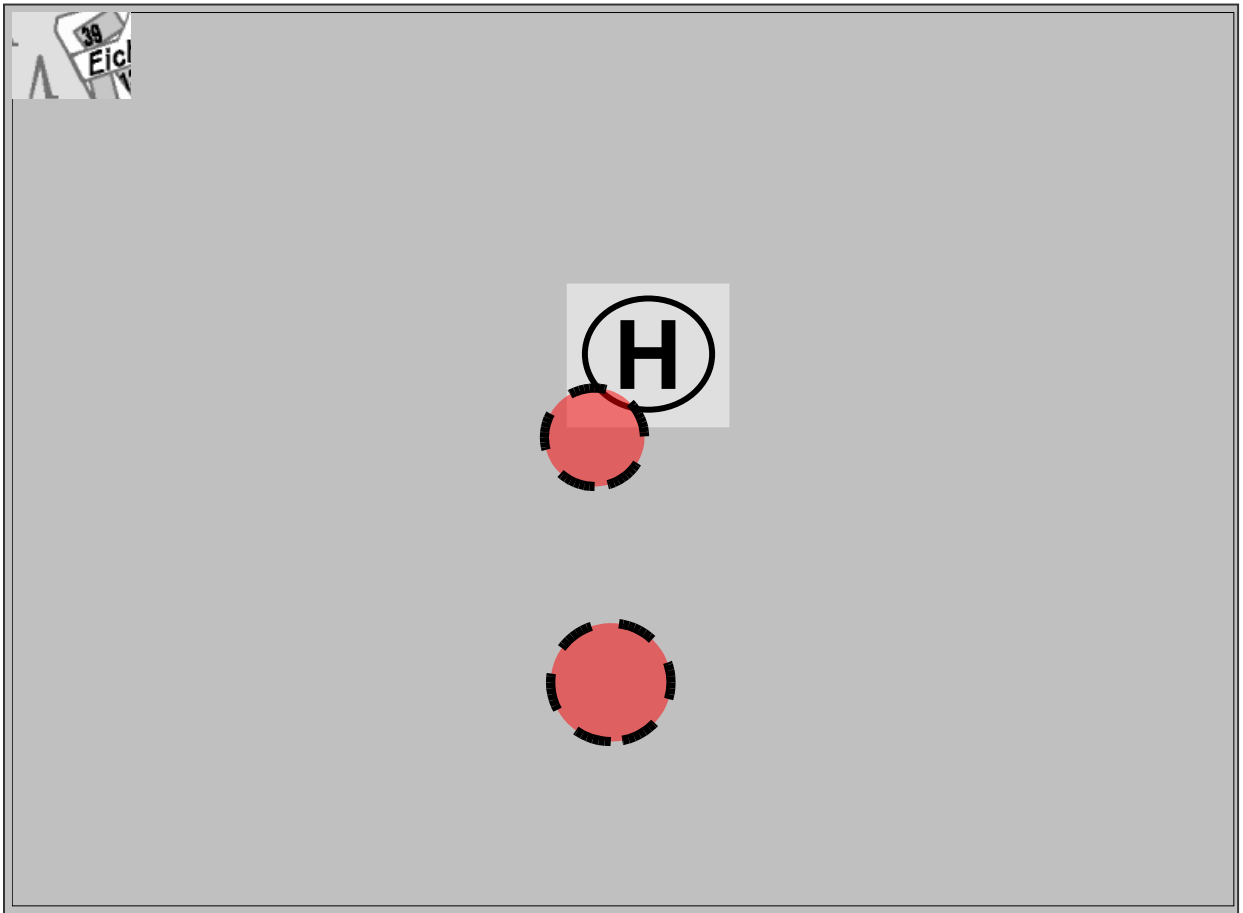
Nr. 36





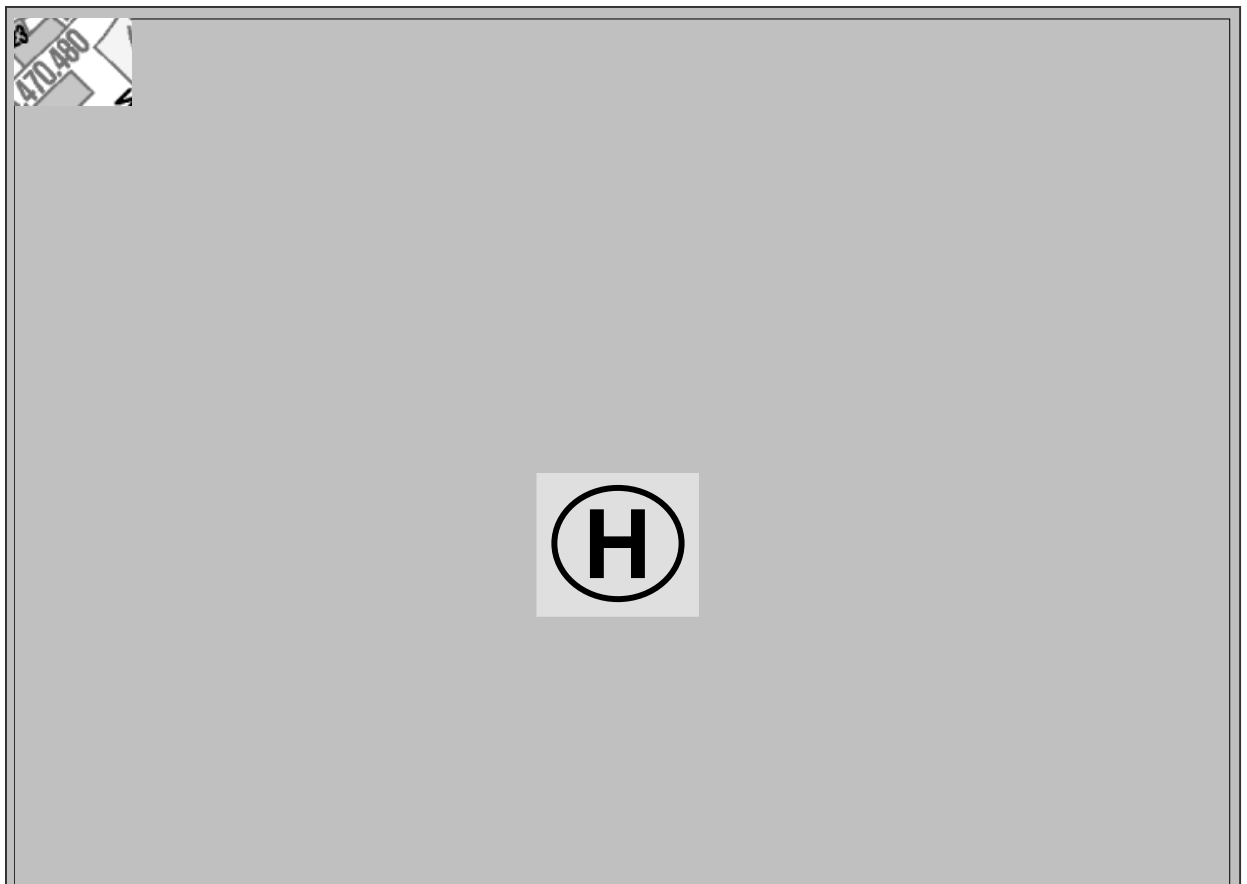
Haltepunkt Löttringhausen

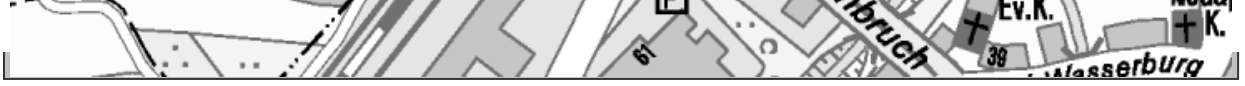
Nr. 37



Haltepunkt Marten

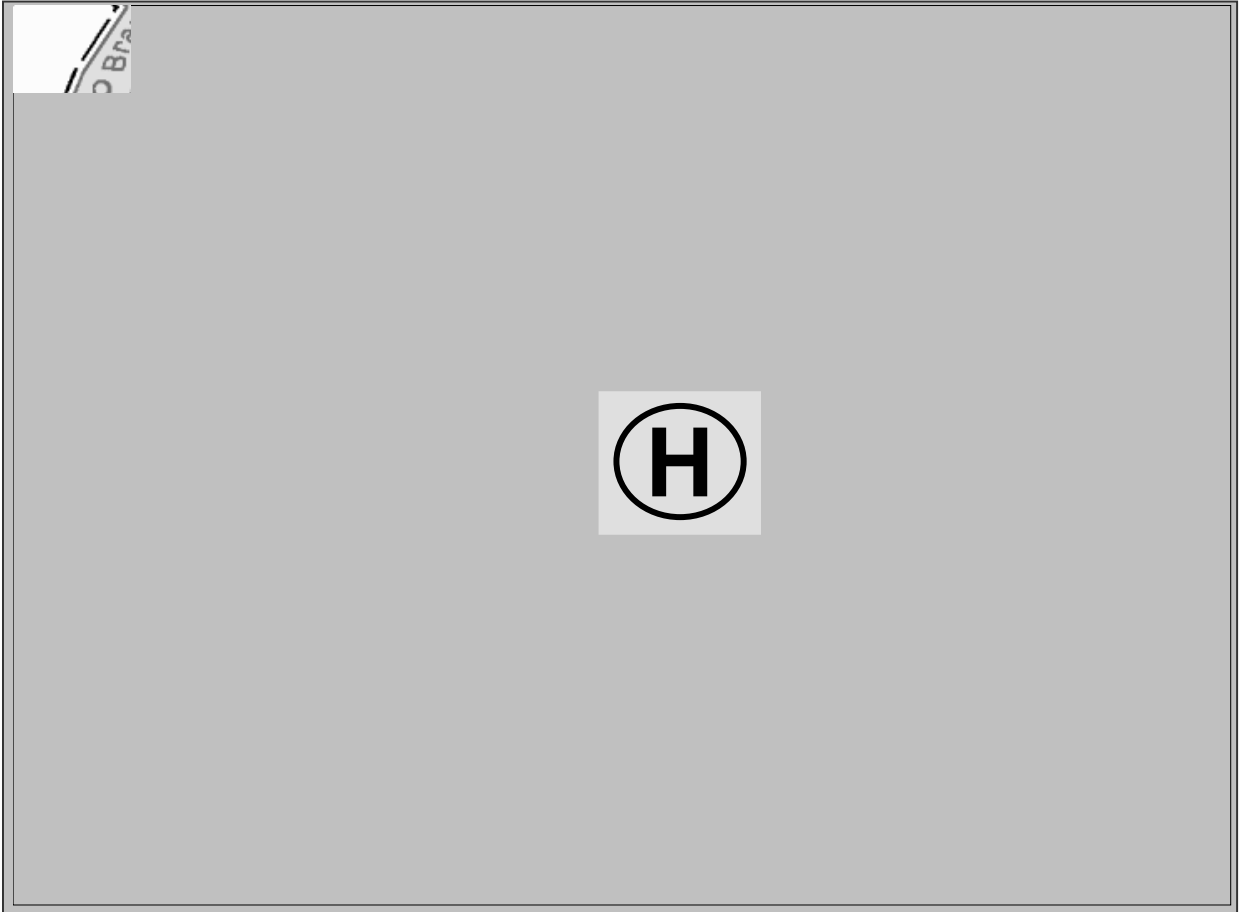
Nr. 38





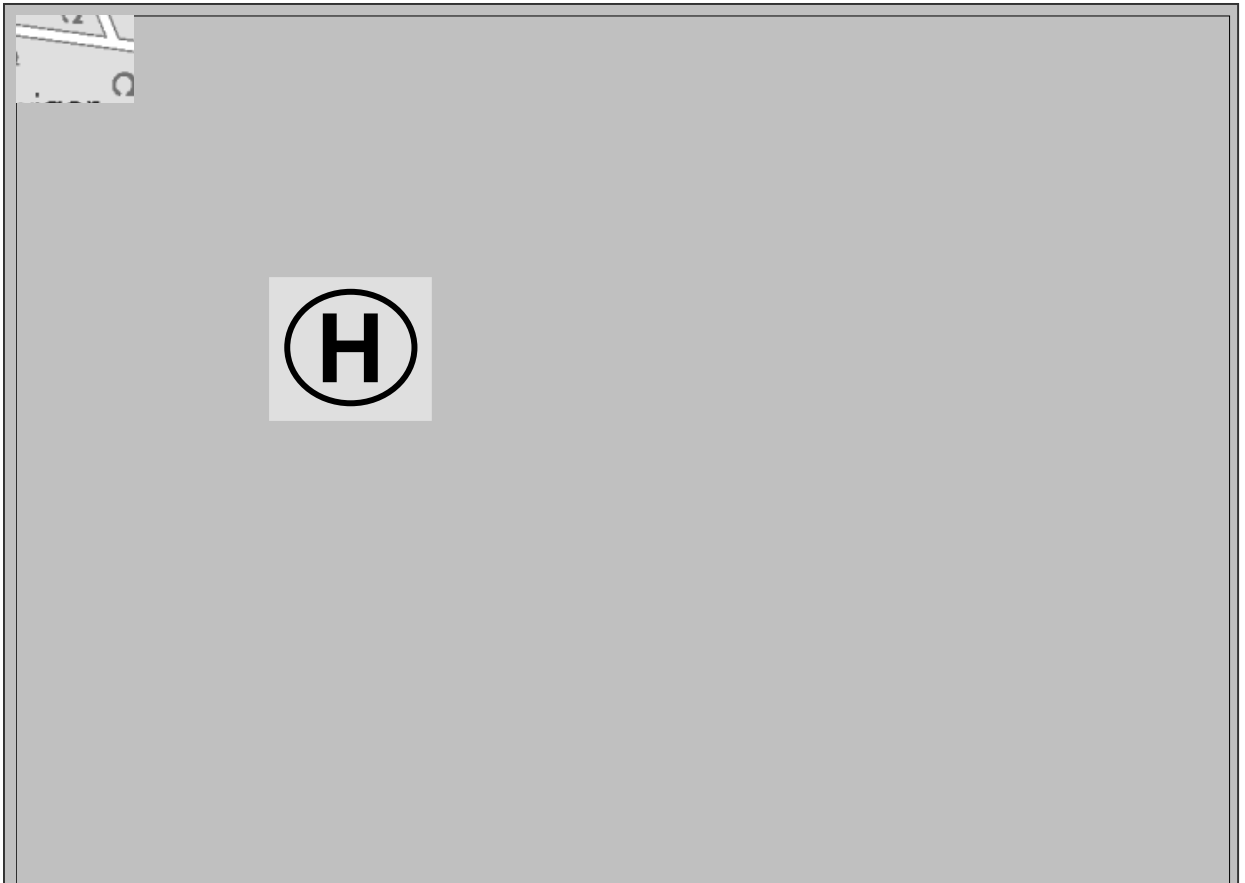
Haltepunkt Tierpark

Nr. 39



Haltepunkt Lütgendortmund Nord

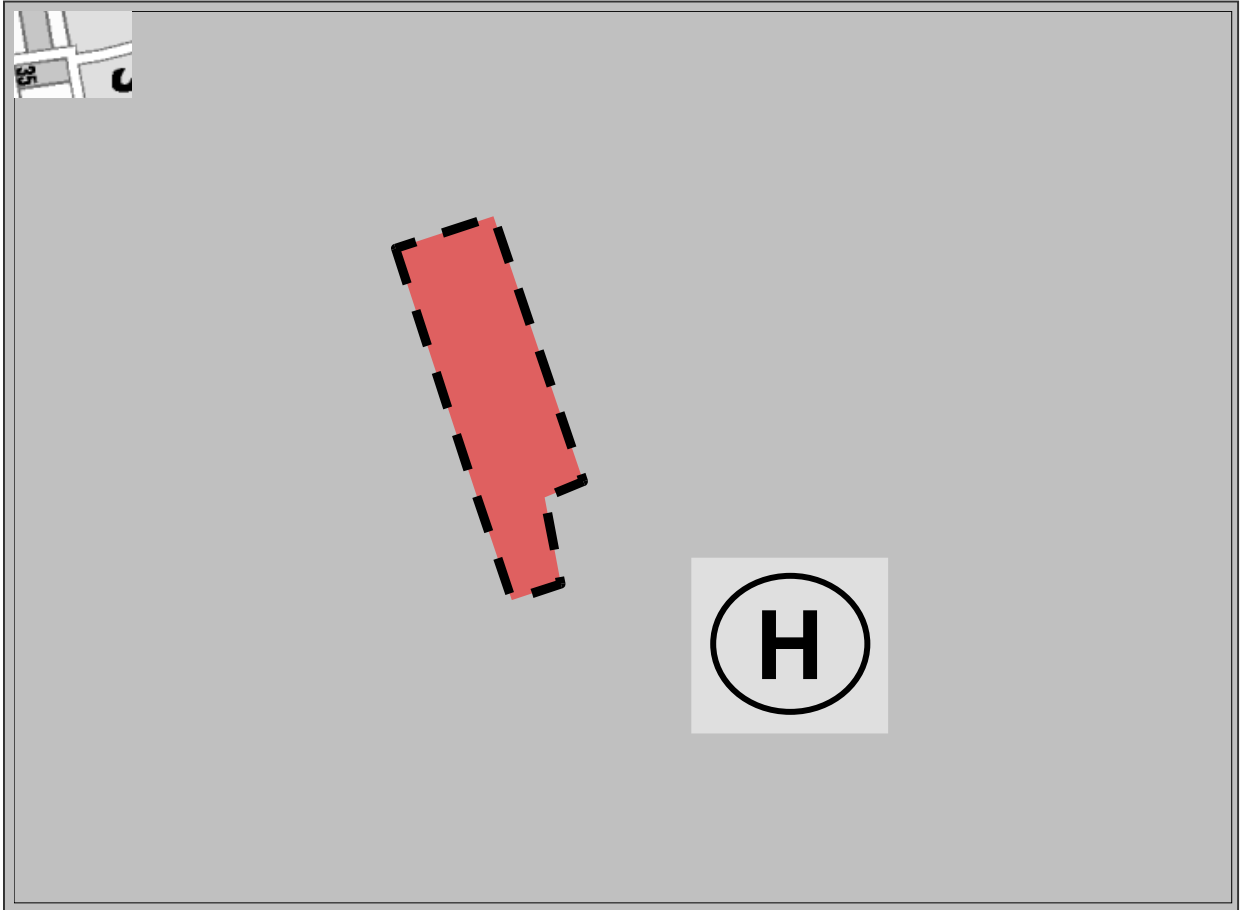
Nr. 40





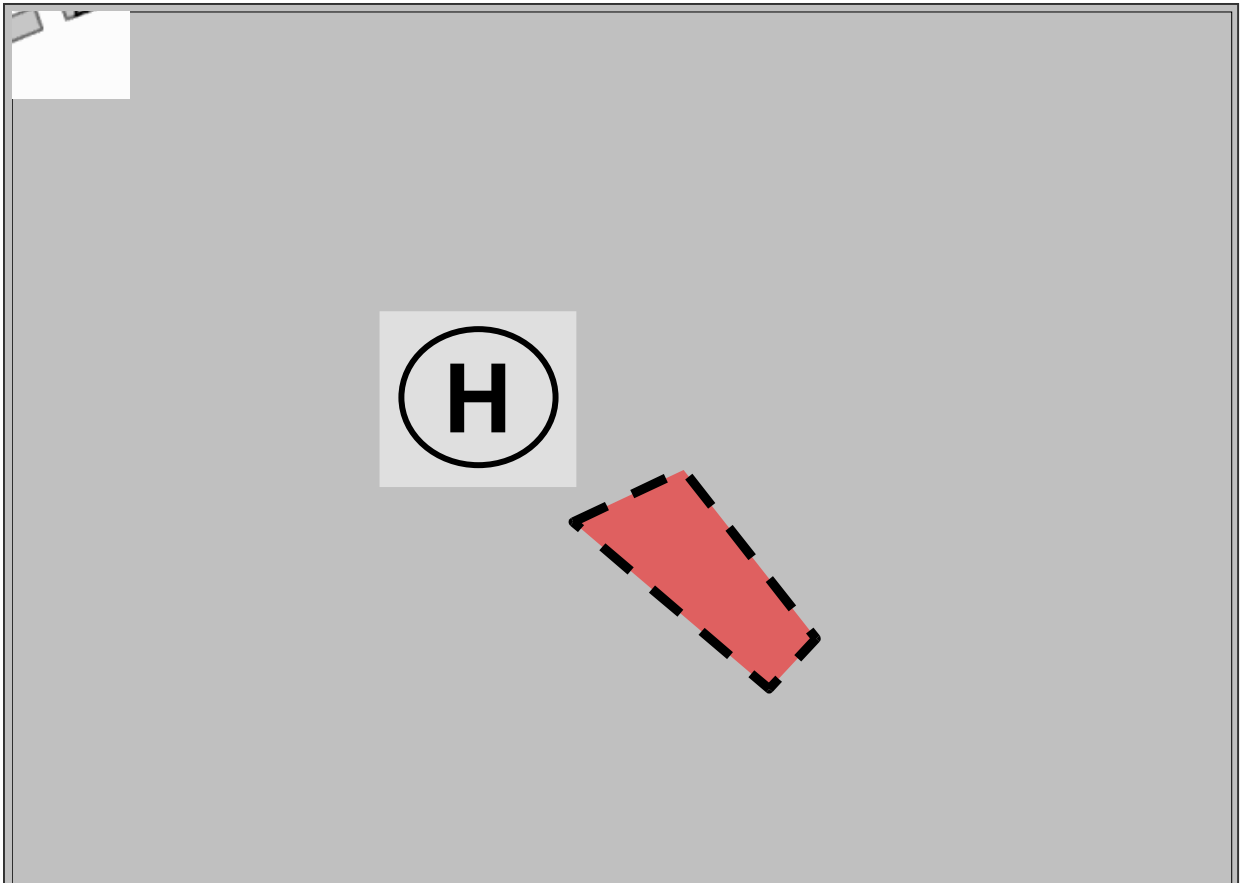
Haltepunkt Rahm

Nr. 41



Haltepunkt Kirchhörde

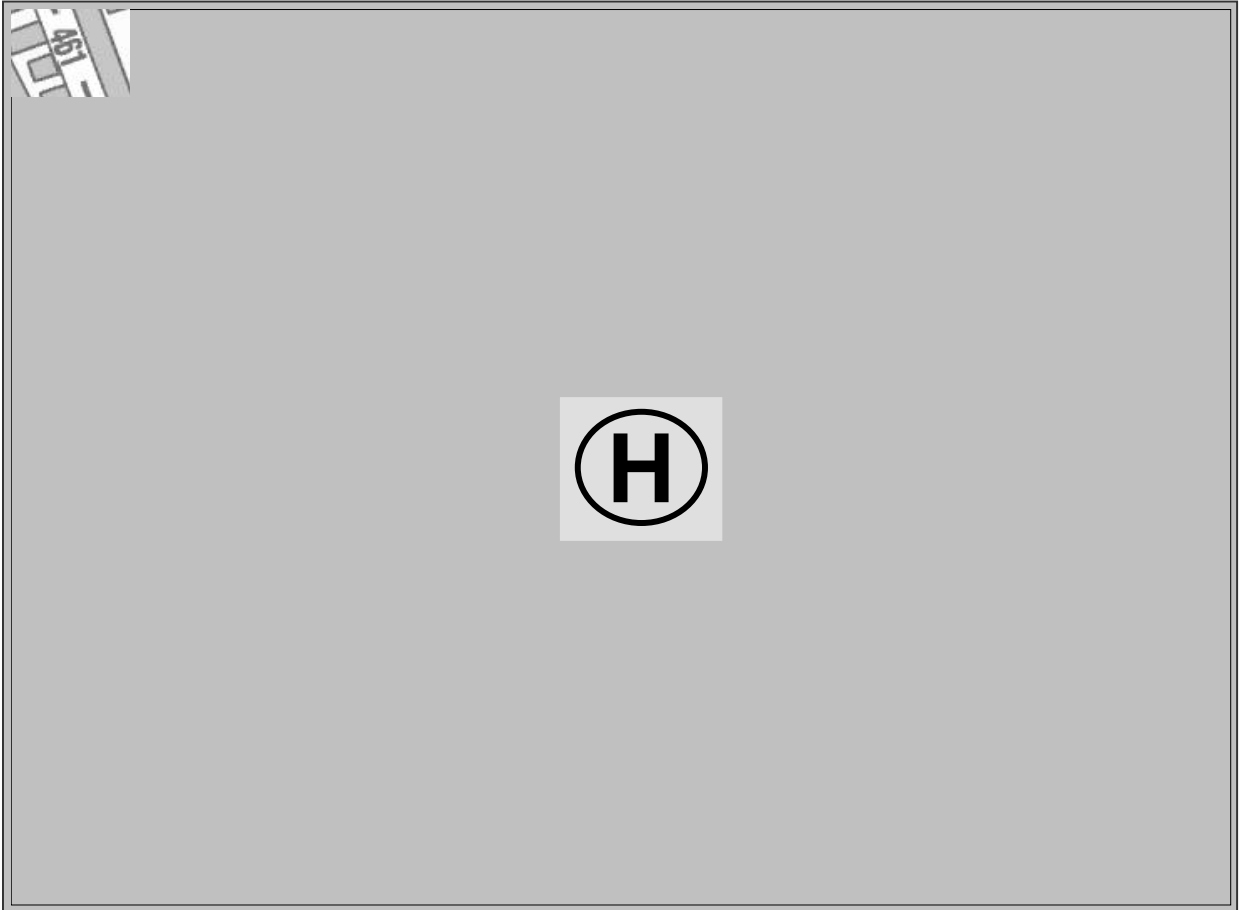
Nr. 42



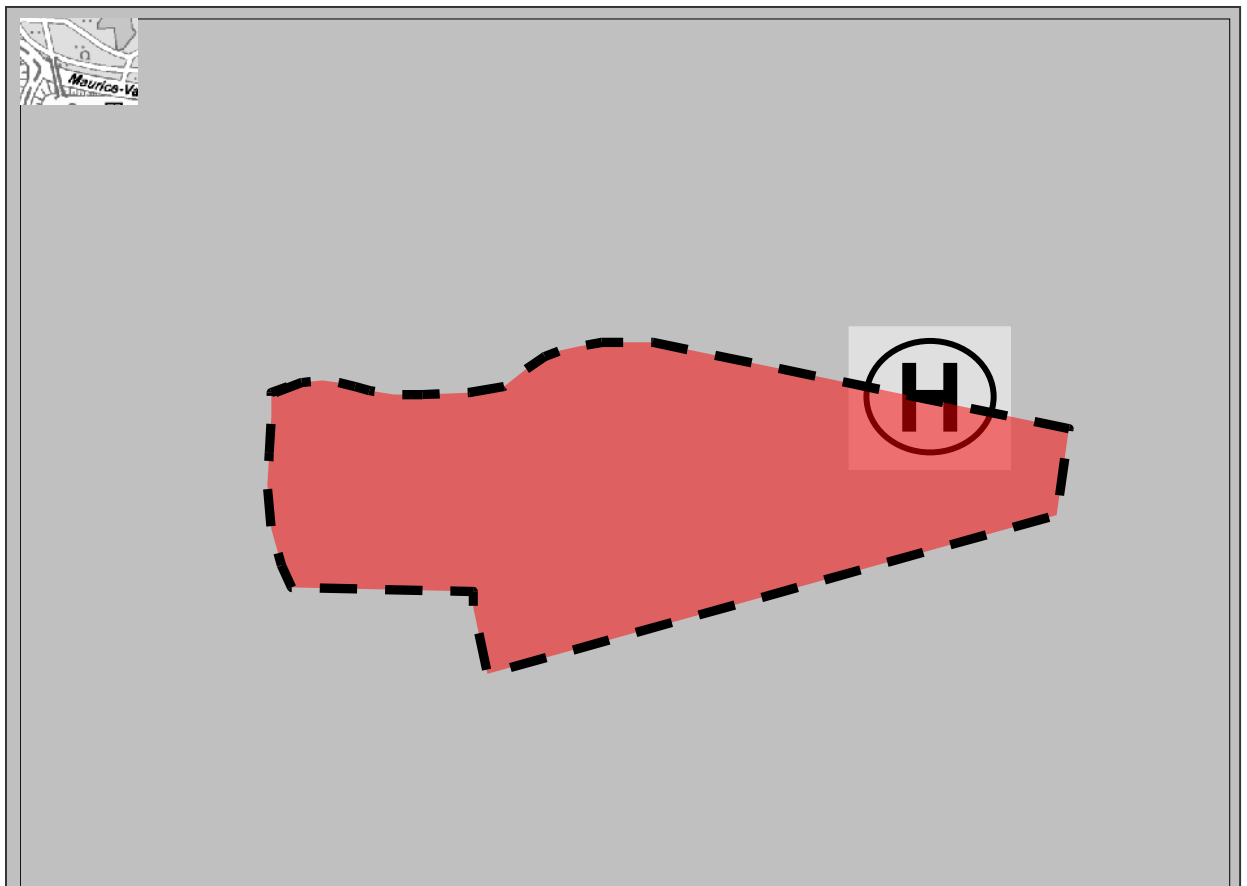


Haltepunkt Huckarde Nord

Nr. 43

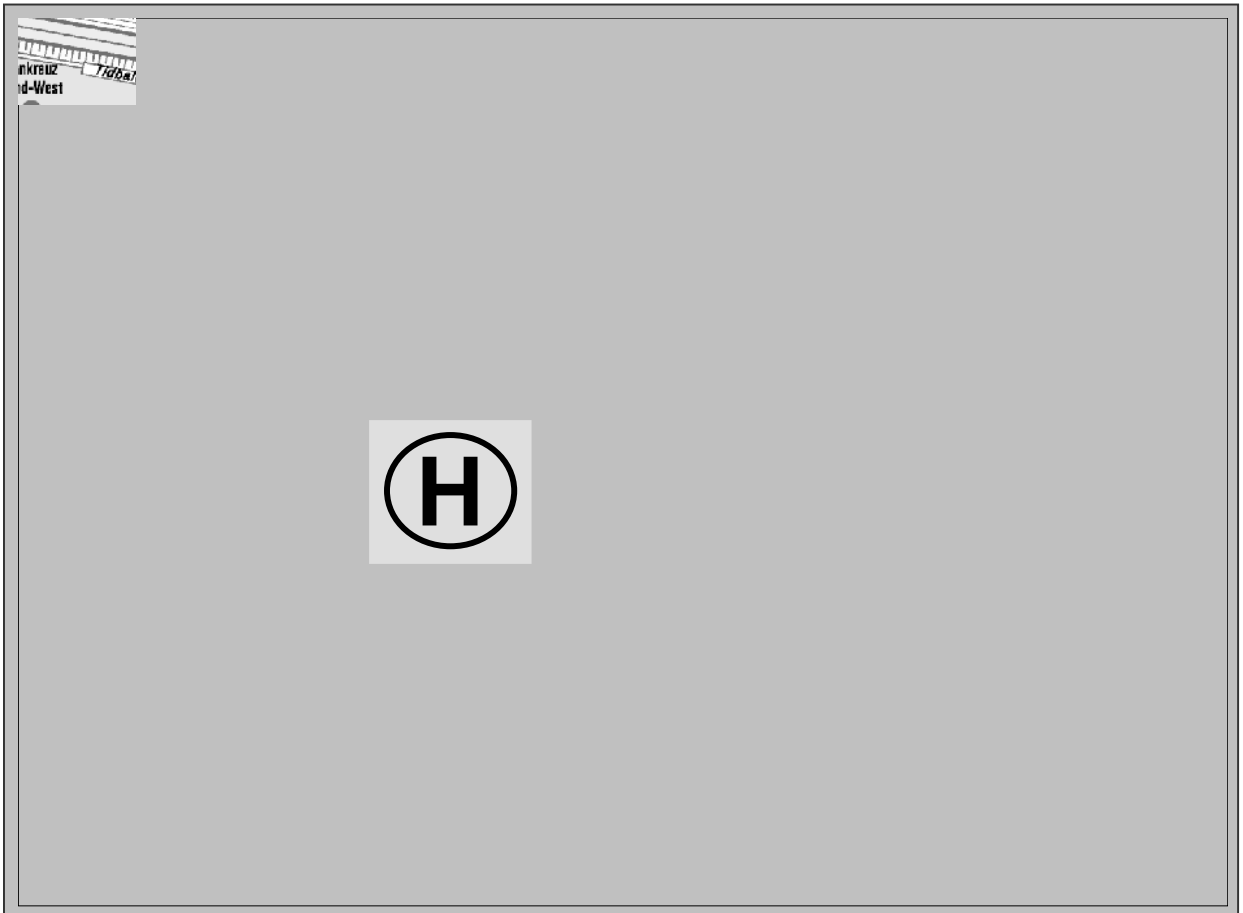


Haltepunkt Phönix West (geplant)

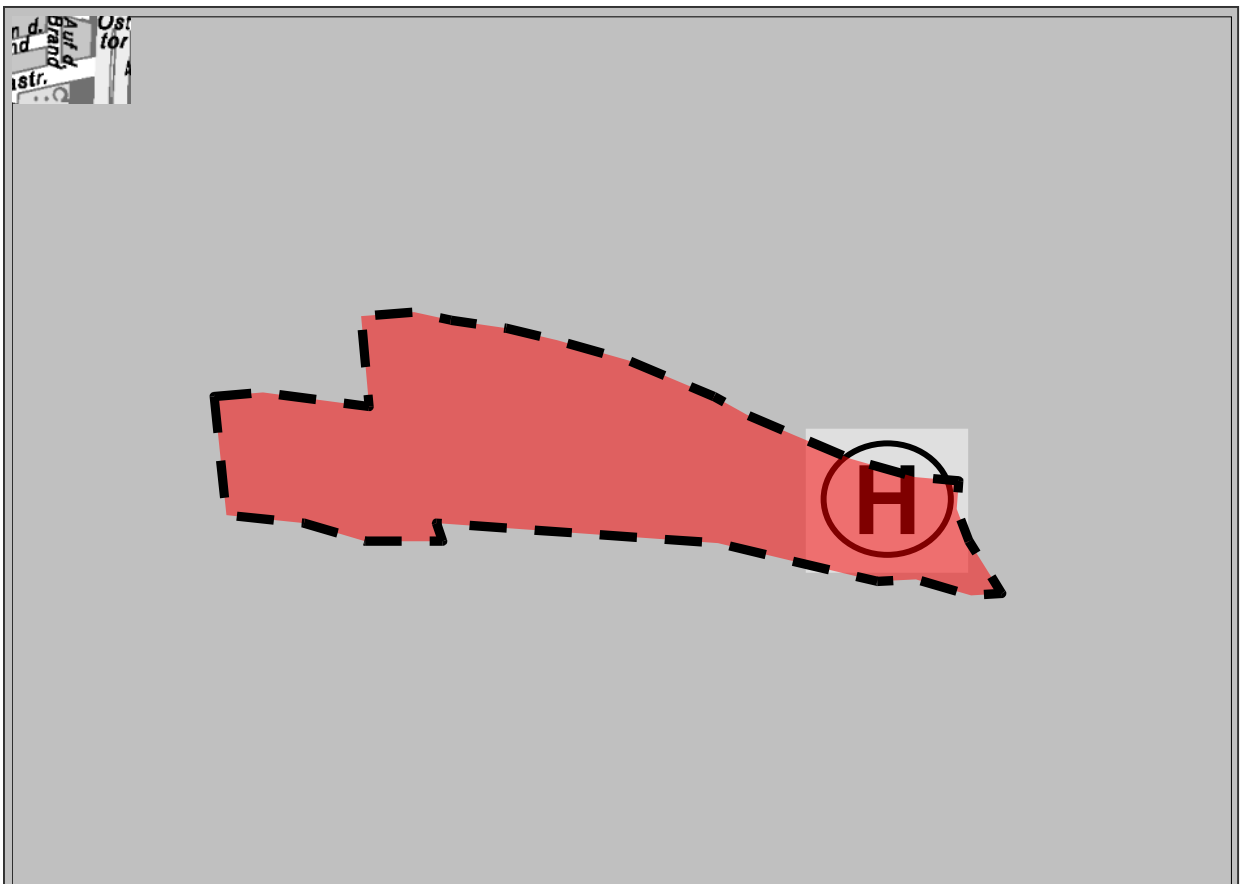




Haltepunkt Technologiepark (geplant)



Haltepunkt Kronprinzenstraße (geplant)





Bahnhöfe und Bahnhaltpunkte in Dortmund 200

Rangfolge (Anzahl E/A)	Haltestellen Dortmund	Ein- und Aussteiger	Art des BF./HP	Kategorie (MOFF)	Verkehrsanbindung			
					Schiene	Bus	P+R	B+R
		(2004)						
1	Hbf	65.180	Fern-V.	A1	X	X	X	X
2	Dorstfeld	11.942	S-Bahn	B1		X	X	X
3	Stadthaus	8.210	S-Bahn	C1	X	X		X
4	Universität	7.658	S-Bahn	C1	X	X	X	X
5	Mengede	3.809	S/RE	B3		X	X	X
6	Lütgendortmund	3.210	S-Bahn	C1		X	X	X
7	Möllerbrücke	2.243	S-Bahn	C1	X			X
8	Kley	2.202	S-Bahn	C1		X	P	P
9	Wickede	2.167	S-Bahn	C1	X	X	X	X
10	Dorstfeld Süd	1.996	S-Bahn	C2				X
11	Oespel	1.705	S-Bahn	C2		X	P	P
12	Wickede West	1.594	S-Bahn	C2		X		
13	Westerfilde	1.541	S-Bahn	C2	X	X	X	X
14	Germania	1.502	S-Bahn	C2		X	X	X
15	Westfalenhalle	1.496	RB	C2		X	N	
16	Nette/Oestrich	1.329	S-Bahn	C2		X	P	P
17	Körne West	1.243	S-Bahn	C2		X		X
18	Brackel	1.240	S-Bahn	C2		X	X	P
19	Hörde	1.168	RB	C2	X	X	X	P
20	Asseln Mitte	1.154	S-Bahn	C2		X		P

21	Marten Süd	1.111	S-Bahn	C2	X	X	X	P
22	Huckarde S	1.109	S-Bahn	C2		X	P	P
23	Körne	1.085	S-Bahn	C2				X
24	West	1.005	S-Bahn	C2	P	X		
25	Kurl	995	RE	C2		X	X	X
26	Sölde	905	RB	C2		X		P
27	Barop	664	S-Bahn	C2	P	P	X	X
28	Knappschafts- krankenhaus	615	S-Bahn	C2			X	X
29	Somborn	604	S-Bahn	C2			P	
30	Kruckel	568	S-Bahn	C2		X	P	P
31	Derne	512	RB	C2		X	P	P
32	Wischlingen	474	S-Bahn	C2		X		
33	Aplerbeck Süd	448	RB	C2		X	P	P
34	Aplerbeck	404	RB	C2		X	P	P
35	Scharnhorst	388	RE	C2		X	P	P
36	Bövinghausen	324	RB	C2		X		
37	Kirchderne	192	RB	C3	P	X	X	X
38	Löttringhausen	192	RB	C3				

39	Marten	151	RB	C3		X		
40	Tierpark	141	RB	C3		P		
41	Lütgendortmund Nord	140	RB	C3		X		
42	Rahm	118	RB	C3		X		
43	Kirchhörde	112	RB	C3		X		
44	Huckarde Nord	33	RB	C3	X	X		
geplant	Kronprinzenstraße		S-Bahn	C2		X		
geplant	Technologiepark		S-Bahn	C2		X	P	
geplant	Phoenix-West		RB	C2		X		P

5

Ausstattung	Bahnsteig Höhe / Länge		Zugang
	cm	m	
	76/96	<490	
überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke	96	210 / 145	Mobilitätsgerecht (Aufzüge)
überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke	96	140	Aufzüge im Bau
Bahnhof unterirdisch	96	210	Mobilitätsgerecht (Aufzüge)
teils überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke	76/96	165 / 120	weitgehend mobilitätsgerecht (Rampen)
Bahnhof unterirdisch	96	145	Mobilitätsgerecht (Aufzug)
teils überdachte Bahnsteige und Zugangsbauwerke	96	150	Mobilitätsgerecht (Aufzüge)
Mittelbahnsteig und Zugangsbauwerke überdacht	96	210	Aufzug planfestgestellt
Wartehalle(n)	96	150	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Bahnhof unterirdisch	96	210	Treppe, nicht mobilitätsgerecht
Mittelbahnsteig und Zugangsbauwerke überdacht	96	210	Aufzug planfestgestellt
Wartehalle(n)	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Wartehalle(n)	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Anschlussicherungs- system von S-Bahn auf Bus	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Wartehalle(n)	55	400	Rampen nicht mobilitätsgerecht, Änderung geplant
Zugangsbauwerk überdacht, Bahnsteig teilweise	96	145	
Wartehalle(n)	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Mittelbahnsteig und Zugangsbauwerke überdacht	96	154	
Mittelbahnsteige und Zugangsbauwerke überdacht	35	200 / 225	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, südlicher Zugang fehlt
Wartehalle(n)	96	120	

Zugang nicht überdacht	96	145	Übergang zur Bushaltestelle nicht mobilitätsgerecht
Wartehalle(n)	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Wartehalle(n)	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Wartehalle(n)	96	150	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Zugangsbauwerk überdacht, Bahnsteig teilweise		190	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, südlicher / westlicher Zugang fehlt
DB-Plus-Punkt, Zugang unvollständig überdacht	55	145	nur Treppe mit bedingt praktikabler Schieberampe, nicht mobilitätsgerecht
Zugangsbauwerk überdacht, Bahnsteig teilweise	76	190	Treppe, nicht mobilitätsgerecht
Wartehalle(n)	96	120	Mobilitätsgerecht (Rampen bzw. ebenerdig)
Wartehalle(n)	96	145	Mobilitätsgerecht (Rampen)
Wartehalle(n)	76	150	Zugang ebenerdig
Wartehalle(n)	55	180	Zugang ebenerdig bzw. mit Rampe
Wartehalle(n)	96	120	Zugang mit Rampen und Treppen
überdachter Bahnsteig und Zugang	35	165	Treppe, nicht mobilitätsgerecht, westlicher Zugang fehlt
Wartehalle auf dem Bahnsteig fehlt	35	140 / 145	Zugang ebenerdig, südlicher Anschluss fehlt
Wartehalle(n)		195 / 380	westl. Zugang über Rampen, Hauptzugang (Bahnsteig Richtung Do.) nur über Treppe, nicht mobilitätsgerecht
Wartehalle(n)	35	270	Zugang ebenerdig
DB-Plus-Punkt	35	125	Zugang ebenerdig
überdachter Bahnsteig, Windschutz fehlt	35	ca. 140	nur westlicher Zugang mobilitätsgerecht (ebenerdig), östlicher Zugang mit Treppe

Wartehalle auf dem Bahnsteig fehlt	35	80	Zugang ebenerdig
Wartehalle(n)	35	ca. 100	Zugang ebenerdig
Wartehalle(n)	35	80	Zugang ebenerdig
Wartehalle(n)	35	ca. 100	Zugang ebenerdig
Wartehalle(n)	35	ca. 100	Treppe, nicht mobilitätsgerecht
Wartehalle(n)	35	105	Zugang ebenerdig
	96	(120 / 145 gepl.)	Rampen / Treppen geplant
	96	(210 gepl.)	Rampen / Treppen geplant
	76	(145 gepl.)	Rampen / Treppen geplant

Umfeld des Bahnhofs / Haltepunktes	Anmerkungen zur Flächenentwicklung
Sonderuntersuchung !	Sonderuntersuchung !
soziale Kontrolle und Zentralitätsbezug fehlen, U. an Bedeutung des Bf. anpassen!	viele Restflächen zwischen Verkehrsbauwerken
intaktes innerstädtisches Umfeld	Sonderuntersuchung Südbahnhof
intaktes U., soziale Kontrolle tageszeitabhängig	Keine Brachflächen
soziale Kontrolle und Zentralörtlichkeit verbesserungsbedürftig, U. an Bedeutung des Bf. anpassen!	Projekt der Stadterneuerung 61/6
intaktes U., Stadtteilzentrum, zentrale Lage	Keine Brachflächen im Zusammennahng mit BF (BF unterirdisch)
intaktes innerstädtisches Umfeld	Keine Brachflächen
intaktes U., soziale Kontrolle tageszeitabhängig	vorh. Brachfläche wird für P+R benötigt
intaktes U., soziale Kontrolle gut	
problematisches U., HP aufgrund Zugang und unterirdischer Lage nicht integriert	Keine Brachflächen bekannt
intaktes U., soziale Kontrolle tageszeitabhängig	Keine Brachflächen, neuer B-Plan Lü123
intaktes U. aber "Hinterhofcharakter", soziale Kontrolle tageszeitabhängig	Keine Brachflächen bekannt
intaktes U., soziale Kontrolle tageszeitabhängig	vorh. Brachfläche wird für P+R benötigt
soziale Kontrolle verbesserungsbedürftig, ansonsten Umfeld weitgehend intakt	Keine Brachflächen bekannt
intaktes U., soziale Kontrolle tageszeitabhängig	Keine Brachflächen bekannt
intaktes U., weitgehende soziale Kontrolle, am südl. Zugang jedoch problematisch	vorh. Brachfläche wird für P+R benötigt
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar	Keine Brachflächen bekannt
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar, Bezug zum Stadtteilzentrum vebesserungswürdig	Entwidmete Brachfläche östlich des P +R-Platzes (B-Plan BR 150)
intaktes U., Stadtteilzentrum, zentrale Lage, städtebaulich verbesserungsbedürftig	Große Brachflächen im Bereich Rangierbahnhof, Flächenbedarf für Entlastungsstraße im Bahnhof, neue Nutzung Vorplatz und EG
intaktes U., aber "Hinterhofcharakter", soziale Kontrolle tageszeitabhängig	Keine Brachflächen

U. durch Verkehrsbauwerk Fernbahntrasse geprägt, soziale Kontrolle schwierig	
mäßig intaktes U., soz. Kontrolle annehmbar, Nachverdichtung sinnvoll	vorh. Brachfläche westlich des HP wird für P+R benötigt (B-Plan Hu 129)
intaktes U., soziale Kontrolle gut	
mäßig intaktes U., soz. Kontrolle verbesserungswürdig, Nachverdichtung sinnvoll	Turmbahnhof a.d. Strecke Barop / Hörde geplant, GBF Dortmunder Feld ggf. zu untersuchen
mäßig intaktes U., soz. Kontrolle verbesserungswürdig, Nachverdichtung sinnvoll	
intaktes U., soziale Kontrolle gut	keine bebaubaren Flächen
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar, Standort verkehrlich ungünstig	Haltepunkt soll langfristig zum Barop- Parkhaus verlegt werden, dadurch werden Flächen frei, Bedarf Güterverkehrsanlagen ist zu untersuchen
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar	Keine Brachflächen
intaktes U., soziale Kontrolle aufgrund Troglage des HP ungünstig	vorh. Brachfläche wird für Rettungsplatz benötigt
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar, Standort verkehrlich ungünstig	Haltepunkt soll langfristig an die Menglinghauser Straße verlegt werden
mäßig intaktes U., soz. Kontrolle verbesserungswürdig, Nachverdichtung sinnvoll	Teilfläche wird für P+R / B+R gebraucht
Randlage, soziale Kontrolle fehlt bzw. ist extrem lückenhaft und tageszeitabhängig	
intaktes U., soziale Kontrolle noch annehmbar	
intaktes U., soz. Kontrolle verbesserungs- würdig, Standort verkehrlich ungünstig	Haltepunkt wird zur Wittbräucker Str. verlegt, dadurch werden Flächen frei
Randlage, soziale Kontrolle fehlt bzw. ist extrem lückenhaft und tageszeitabhängig, nachts nicht akzeptabel	
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar, Standort wenig integriert	Haltepunkt soll langfristig nach Norden auf die Stadtgrenze verlegt werden, dadurch werden weitere Flächen frei
Randlage, soziale Kontrolle nur extrem tageszeitabhängig	Späterer Flächenbedarf für Anbindung Westfalahütte (Straßenbahn)
intaktes U. aber Randlage, soz. Kontrolle verbesserungswürdig, Nachverdichtung sinnvoll	geringe Brachflächen, vsl. für P+R, abhängig von Planungen

mäßig intaktes U., soz. Kontrolle verbesserungswürdig, Nachverdichtung sinnvoll	Brachflächen genauer zu untersuchen
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar, Standort verkehrlich ungünstig	Ausbau des HP mit 2. Gleis, Verlegung an die Mergelteichstraße
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar, Randlage	
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar	
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar	Flächenbedarf für bessere verkehrliche Verknüpfung
intaktes U., soziale Kontrolle annehmbar, Bezug zum Stadtteilzentrum verbesserungswürdig	
Umfeld in der Entwicklung begriffen	vorh. Brachfläche wird für Haltepunkt benötigt (siehe Entwurfsplan)
Umfeld in der Entwicklung begriffen	Haltepunkt in Troglage, umfangreiche P+R-Anlage geplant
Umfeld in der Entwicklung begriffen	vorh. Brachfläche wird für Haltepunkt benötigt (siehe Entwurfsplan)

Potenzial- und Infrastrukturanalyse Bahnhöfe und Haltepunkte in Dortmund

Städtebau



▲ hoch

▷ mittel

▼ gering

Planungsamt Dortmund

! sehr nützlich

" nützlich

⊖ Aufgabe des Bahnhofs

Nr.	Haltestelle	Stadtbezirk	Städteb. Qualität des Bahnhofsumfeldes			Flächenentwicklung		Handlungsbedarf			Anmerkungen zur Flächenentwicklung
			Lagequalität im Siedlungs-/Nutzungsgefüge	Umfeldprägung, bezogen auf die Nutzung	Umfeldqualität	städteb. Potenziale	Brachflächen	Entwicklung von Potenzial-/Brachflächen	Aufwertung des Umfeldes	Verbesserung der Lagequalität/städteb. Einbindung	
1	Dorstfeld	INW	▷	Verkehrsf lächen	▼	nein	nein			!	Verbesserung des Zentrenbezugs und der sozialen Kontrolle wünschenswert, Restfläche südlich des Haltepunkts im B-Plan InW 204 als Verkehrsgrünfl. mit Leitungstrassen festgesetzt,
2	Stadthaus	INW	▲	City	▲	ja	nein	"			Platz von Rostow (Investorenwettbewerb, Erschwernis bei der Gründung durch Stadtbahntunnel), Sonderuntersuchung Südbahnhof, u.a. Entwicklung der Bahnfläche "Ernst-Mehlich-Str."
3	Universität	Hom	▲	Uni	▲	ja	nein	"			einige wenige Sonderbauflächen für die Entwicklung der Universität im Umfeld noch vorhanden
4	Mengede	Mg	▲	Verkehr, Arbeiten, Wohnen	▷	ja	ja	!	!	"	Konzept zur Erschließung von Gewerbeflächen auf entbehrlichen Bahngelände liegt vor, u.a. Erweiterung P&R Anlage
5	Lütgendortmund	Lü	▲	Stadtbez.-Zentrum	▲	ja	nein	"			Der Bebauungsplan Lü 112n sichert den Bestand im Ortskern Lütgendortmund. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind noch Potentialflächen für insg. ca. 30 Wohneinheiten vorhanden.
6	Möllerbrücke	INW	▲	Wohnen Einkaufen	▲	nein	nein				keine weitere Entwicklung aufgrund fehlender Flächenpotentiale
7	Kley	Lü	▷	Wohnen	▲	ja	ja	"			Die Fläche nördlich des Haltepunktes ist im Bebauungsplan Lü 137 als öffentliche und private Grünfläche festgesetzt worden. Südlich des Haltepunktes ist eine P&R-Anlage mit 30 St. geplant.
8	Wickede	Br	▷	Wohnen Gewerbe	▷	ja	nein	"			kleinere Restflächen entlang der S-Bahntrasse, bauliche Nutzung nicht möglich, evtl. P&R, Grüngestaltung, kleine Nachverdichtung Wohnen im Bereich Etzelweg

Potenzial- und Infrastrukturanalyse Bahnhöfe und Haltepunkte in Dortmund

Städtebau



▲ hoch

▷ mittel

▼ gering

Planungsamt Dortmund

! sehr nützlich

" nützlich

⊖ Aufgabe des Bahnhofs

Nr.	Haltestelle	Stadtbezirk	Städteb. Qualität des Bahnhofsumfeldes			Flächenentwicklung		Handlungsbedarf			Anmerkungen zur Flächenentwicklung
			Lagequalität im Siedlungs-/Nutzungsgefüge	Umfeldprägung, bezogen auf die Nutzung	Umfeldqualität	städteb. Potenziale	Brachflächen	Entwicklung von Potenzial-/Brachflächen	Aufwertung des Umfeldes	Verbesserung der Lagequalität/städteb. Einbindung	
9	Dorstfeld Süd	INW	▷	Wohnen Grünfläche	▷	ja	nein	"			Entwicklung des Bereichs Wittener Str./ Vogelpothsweg abschließen, Verbesserung der baulichen Einbindung und sozialen Kontrolle wünschenswert
10	Oespel	Lü	▲	Wohnen	▲	ja	nein	"	"		Zur Aufwertung des S-Bahn-Trassen-Bereiches ist im Lü 123 eine Wegeverbindung festgesetzt worden. Die Flächen am Haltepunkt sollen so umgestaltet werden, dass der Zugangsbereich zur S-Bahn städtebaulich geordnet und die Verknüpfung von Individualverkehr, Bus und Bahn optimiert werden. Unterhalb der S-Bahn-Trasse kann eine Park & Ride-Anlage mit ca. 26 Stellplätzen realisiert werden. Möglichkeiten zur baulichen Nachverdichtung im Ortskern.
11	Wickede West	Br	▷	Wohnen	▷	ja	nein	!		"	mehrere Brach- und Entwicklungsflächen für Wohnergänzung vorhanden, Aufhebung des "Hinterhofcharakters" des HP wünschenswert. Die Entwicklung der Grundstücksflächen südlich der Straße "Stemmering" ist zurückgestellt.
12	Westerfild	Mg	▲	Wohnen	▲	ja	nein	"			kleinteil. Ergänzung Wohnen (Wenemarstr., ca. 2.500 qm, B-Plan Mg 111), wird derzeit geprüft, bislang Gabelandnutzung
13	Germania	Lü	▼	Grün, Verkehr	▷	nein	nein				Verbesserung der baulichen Einbindung und sozialen Kontrolle wünschenswert, keine Entwicklungspotenziale vorhanden
14	Signal Iduna Park	INW	▷	Veranstaltungs- zentrum, Grün	▷	ja	nein	!	!	"	Aufwertung des Gesamtbereichs Veranstaltungszentrum auf der Grundlage der Rahmenplanung

Potenzial- und Infrastrukturanalyse Bahnhöfe und Haltepunkte in Dortmund

Städtebau



▲ hoch

▷ mittel

▼ gering

Planungsamt Dortmund

! sehr nützlich

" nützlich

⊖ Aufgabe des Bahnhofs

Nr.	Haltestelle	Stadtbezirk	Städteb. Qualität des Bahnhofsumfeldes			Flächenentwicklung		Handlungsbedarf			Anmerkungen zur Flächenentwicklung
			Lagequalität im Siedlungs-/Nutzungsgefüge	Umfeldprägung, bezogen auf die Nutzung	Umfeldqualität	städteb. Potenziale	Brachflächen	Entwicklung von Potenzial-/Brachflächen	Aufwertung des Umfeldes	Verbesserung der Lagequalität/städteb. Einbindung	
15	Nette/Oestrich	Mg	▷	Wohnen, Feuerwehr, Freiraum	▷	ja	ja	"			Realisierung des B-Planes Mg 146, der die Erweiterung eines Gewerbegebiets sichert sowie Grün- und Gemeinbedarfsflächen ausweist, kleinere Brachfläche wird für P&R benötigt.
16	Körne West	INO	▷	Gewerbe, Wohnen	▷	ja	nein	"			Eine kleinere Potenzialfläche zur Wohnentwicklung ("Im Dreieck") befindet sich im Umfeld
17	Brackel	Br	▷	Wohnen, Gewerbe	▷	nein	ja	"			nicht mehr benötigte Bahnbrache östlich des P&R Platzes ist bereits entwidmet, städtebauliches Konzept fehlt (FNP = Wohnen)
18	Hörde	Hö	▲	Stadtteilzentrum	▷	ja	ja	!	!		Städtebauliches Konzept für das Umfeld muss weiter detailliert u. umgesetzt werden, Vermarktung von Teilflächen läuft. Der Haltepunkt wird im Zuge der Maßnahmen Phönix-See und Phönix-West an Bedeutung gewinnen.
19	Asseln Mitte	Br	▷	Wohnen	▲	ja	nein	"			kleinere Nachverdichtungspotenziale für Wohnen im Umfeld noch vorhanden. Darüber ist auf das geplante Bebaugelände -Kahle Hege- (Br 208) mit 60 Wohneinheiten hinzuweisen.
20	Marten Süd	Lü	▷	Fernbahnlinie, Wohnen	▷	nein	nein				keine weitere Entwicklung aufgrund fehlender Flächenpotenziale
21	Huckarde	Hu	▷	Wohnen, Grün, Schule	▷	ja	nein	!			vorh. Entwicklungsfläche, westlich des Haltepunktes für P&R und Einzelhandel
22	Körne	INO	▷	Wohnen, Grün	▲	nein	nein				keine weitere Entwicklung aufgrund fehlender Flächenpotenziale

Potenzial- und Infrastrukturanalyse Bahnhöfe und Haltepunkte in Dortmund

Städtebau



▲ hoch

▷ mittel

▼ gering

Planungsamt Dortmund

! sehr nützlich

" nützlich

⊖ Aufgabe des Bahnhofs

Nr.	Haltestelle	Stadtbezirk	Städteb. Qualität des Bahnhofsumfeldes			Flächenentwicklung		Handlungsbedarf			Anmerkungen zur Flächenentwicklung
			Lagequalität im Siedlungs-/Nutzungsgefüge	Umfeldprägung, bezogen auf die Nutzung	Umfeldqualität	städteb. Potenziale	Brachflächen	Entwicklung von Potenzial-/Brachflächen	Aufwertung des Umfeldes	Verbesserung der Lagequalität/städteb. Einbindung	
23	West	INW	▷	Wohnen, Grün, Gewerbe	▷	ja	nein	"		!	Turbahnhof a.d. Strecke Barop / Hörde geplant, Verknüpfung S 4 mit S 5 geplant, Entwicklung Gewerbegebiet Dortmunder Feld
24	Kurl	Scha	▷	Wohnen, Grün, Gewerbe	▷	nein			"		gewerbl. Nutzung im Süden und Grabeländer im Westen sollen erhalten bleiben, Nutzungsperspektiven für das Bahnhofsgebäude fehlen, Nutzungsrestriktionen (ICE-Strecke)
25	Sölde	Ap	▲	Wohnen	▲	ja	nein	"			Restflächen im Bereich des einzelne BW Depots, evtl. P&R
26	Barop	Hom	▷	Wohnen, Gewerbe	▷	ja	ja	!	!	!	Entwicklungsfläche "Röhrenwerke" im Umfeld, Neustrukturierung des Standortes nach Verlegung des Haltepunktes, Grundstück parallel zur Baroper Bahnhofsstr. in Überlegungen einbeziehen
27	Knappschafts- krankenhaus	Br	▷	Wohnen	▲	nein	nein				keine weitere Entwicklung aufgrund fehlender Flächenpotentiale
28	Somborn	Lü	▷	Wohnen	▷	ja	ja	"			Im FNP sind die Flächen nördlich der Bahnlinie als Wohnbaufläche dargestellt. Die Entwicklung erfolgt nach Verfügbarkeit. Ein Teilbereich wird jedoch als Rettungsplatz benötigt. Südl. wird eine Kindergartenfläche z.Z. in Wohnbaufläche umgewandelt (2. Änd. Lü 133). Es entstehen 7 Wohneinheiten.
29	Kruckel	Hom	▷	Wohnen	▲	nein	nein			"	Haltepunkt soll langfristig an die Menglinghauser Straße verlegt werden
30	Derne	Scha	▷	Wohnen, Gewerbe, Grün	▷	ja	ja	!	!	"	Entwicklung von mehreren Flächen im Umfeld angestrebt, Rahmenplanung Derne

Potenzial- und Infrastrukturanalyse Bahnhöfe und Haltepunkte in Dortmund

Städtebau



▲ hoch

▷ mittel

▼ gering

Planungsamt Dortmund

! sehr nützlich

" nützlich

⊖ Aufgabe des Bahnhofs

Nr.	Haltestelle	Stadtbezirk	Städteb. Qualität des Bahnhofsumfeldes			Flächenentwicklung		Handlungsbedarf			Anmerkungen zur Flächenentwicklung
			Lagequalität im Siedlungs-/Nutzungsgefüge	Umfeldprägung, bezogen auf die Nutzung	Umfeldqualität	städteb. Potenziale	Brachflächen	Entwicklung von Potenzial-/Brachflächen	Aufwertung des Umfeldes	Verbesserung der Lagequalität/städteb. Einbindung	
31	Wischlingen	Hu	▷	Freizeit, Gewerbe, Schule	▷	nein	nein				Einbindung nicht unproblematisch, da keine Wohnnutzung im Umfeld vorhanden, Haltepunkt erschließt jedoch Schulzentrum, Freizeiteinrichtung und Gewerbegebiet
32	Aplerbeck Süd	Ap	▷	Wohnen	▲	ja	nein			"	Gestaltungskonzept HP mit P&R-Anlage, ggfls. Verlegung, freies Einzelgrundstück bereits vermarktet, Wohnbaufläche Apolloweg im Umfeld
33	Aplerbeck	Ap	▷	Gewerbe, Wohnen	▷	ja	ja	!	"	!	Haltepunkt wird zur Wittbräucker Str. verlegt, dadurch werden Flächen frei, städtebauliches Konzept noch erforderlich
34	Scharnhorst	Scha	▼	Grün, Verkehrsflächen	▼	ja	nein	"			Aufgrund der Randlage ist eine wünschenswerte Verbesserung der städtebaulichen Einbindung kaum möglich, FNP-Potentialfläche südl. Westholz ("Dahlwiese") im weiteren Umfeld
35	Bövinghausen	Lü	▷	Wohnen, Gewerbe, Freizeit	▷	ja	ja	!		!	Das Quartiersversorgungszentrum soll um die Fläche westlich der Bahnlinie erweitert werden. Die Fläche östlich wird derzeit bebaut. Zur Realisierung von Einfamilienhäusern befindet sich der Bebauungsplan Lü 181 -Rhader Weg- in der Aufstellung.
36	Kirchderne	Scha	▼	Grün, Gewerbe	▼	ja	ja	!		!	Entwicklung Westfalenhütte, einschl. Erschließung, P&R- Anlage geplant (15 EP)
37	Löttringhausen	Hom	▷	Wohnen, Grün, Gewerbe	▷	ja	ja	"		"	Südlich des Haltepunktes ist eine Einfamilienhausbebauung mit ca. 24 WE geplant (VEP Hom 289). Darüber hinaus ist eine Nachverdichtung des Wohngebietes im Bereich Zickenbrink/ Düwelsiepen geplant. Verlegung des HP an die Max-Brandes-Str. vorgesehen.
38	Marten	Lü	▼	Gewerbe	▼	nein	nein			⊖	Aufgabe des Haltepunktes i.V.m. Ausbau S 4, Sicherung der gewerblichen Nutzung

Potenzial- und Infrastrukturanalyse Bahnhöfe und Haltepunkte in Dortmund

Städtebau



▲ hoch

▷ mittel

▼ gering

Planungsamt Dortmund

! sehr nützlich

" nützlich

⊖ Aufgabe des Bahnhofs

Nr.	Haltestelle	Stadtbezirk	Städteb. Qualität des Bahnhofsumfeldes			Flächenentwicklung		Handlungsbedarf			Anmerkungen zur Flächenentwicklung
			Lagequalität im Siedlungs-/Nutzungsgefüge	Umfeldprägung, bezogen auf die Nutzung	Umfeldqualität	städteb. Potenziale	Brachflächen	Entwicklung von Potenzial-/Brachflächen	Aufwertung des Umfeldes	Verbesserung der Lagequalität/städteb. Einbindung	
39	Tierpark	Hom	▷	Wohnen, Grün, Gewerbe	▲	nein	nein			!	Ausbau des Haltepunktes mit einem zweiten Gleis, Verlegung an die Mergelteichstraße vorgesehen
40	Lütgendortmund Nord	Lü	▼	Grün, Wohnen	▷	nein	nein			⊖	Aufgabe des Haltepunktes i.V.m. Ausbau S 4
41	Rahm	Hu	▼	Grün, Wohnen	▷	ja	nein	"	"	!	Verlagerung des Haltepunktes i.V.m. Stadtbahnbau, Entwicklung Wohnbaugebiet Kniepacker (B-Plan Hu 123) und Grünanlagen
42	Kirchhörde	Hom	▷	Wohnen	▷	ja	nein	"		!	Bebauungsplan Hom 213 -Bozener Straße- ist zur Zeit in der Realisierung. Flächenbedarf für bessere verkehrliche Verknüpfung (HP-Verschiebung an die Hagener Str.)
43	Huckarde Nord	Hu	▲	Stadtbez.-Zentrum, Wohnen	▷	nein	nein		"	⊖	Aufgabe des Bahnhofs i.V.m. Stadtbahnausbau, kleinteilige städtebauliche Aufwertungen anzustreben, B-Plan Hu 126/1
gepl.	Phoenix-West	Hö	▷	Techno-Park	▲	ja		!	!		Umfeld in der Entwicklung. Im Rahmen der Erschließung Phönix-West ist auch eine Option für eine künftige zentral liegende Stadtbahntrasse berücksichtigt.
gepl.	Technologiepark	Hom	▷	Techno-Park (Phönix)	▲	nein	nein				Im Bereich des Bebauungsplanes Lü 174 sind Potentialflächen für die Erweiterung des Technologiegebiet vorgesehen. Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Technologieparks.
gepl.	Kronprinzenstraße	INO	▲	Wohnen	▲	ja		!	!		Umfeld in der Entwicklung begriffen

Potential- und Infrastrukturanalyse an Bahnhöfen und Haltepunkten in Dortmund

1. Ausgangssituation

Die Planungsverwaltung wurde beauftragt darzustellen, inwieweit bereits Überlegungen und Vorstellungen angestellt worden sind, die darauf abzielen, die Bahnhöfe und ihr Umfeld städtebaulich aufzuwerten.

Die Integration von Stadtplanung und Verkehrsplanung sowie die Förderung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt und in der Region sind zentrale Handlungsziele der Stadt Dortmund, wie sie im Masterplan Mobilität beschrieben wurden. In diesem Zusammenhang begleitet die Planungsverwaltung bereits seit Jahren die Umstrukturierungsprozesse der Deutschen Bahn und ihrer Netzinfrastruktur.

Ebenso, wie die Flächen im Umfeld der Stationen, befinden sich auch die Bahnhöfe und Haltepunkte¹ selbst in einem sehr unterschiedlichen Zustand. Die letzte Bestandsaufnahme aller Dortmunder Bahnhöfe ist in den Jahren 1993 bis 1995 erfolgt. Sie liegt somit gut 10 Jahre zurück. In den Abschlussberichten der seinerzeit gebildeten Regionalarbeitskreise wurden der Zustand der Bahnhöfe beschrieben, Mängel festgestellt, Modernisierungsabsichten festgehalten und Sanierungsvorschläge unterbreitet.

Die DB-Rechtsnachfolgerin Station & Service hat einige der zahlreichen vorgeschlagenen Maßnahmen nur unzureichend umgesetzt. Gleichwohl hat es Verbesserungen gegeben; darunter sind beispielhaft zu nennen:

- Die Bahnsteige des Bahnhofs Mengede sind barrierefrei umgebaut
- Sölde und Kirchderne haben einen DB - PlusPunkt bekommen,
- in Sölde wurde zusätzlich der Tunnel saniert
- der Haltepunkt Dortmund - Somborn (S4) wurde errichtet, der Hp Möllerbrücke (S4) völlig umgebaut und neu gestaltet, Wickede (S4) umgestaltet,
- Die S-Bahnhöfe Dorstfeld und Universität (S1) wurden mit Aufzügen nachgerüstet,
- in Scharnhorst, Derne, Kurl und Kruckel hat die DB Park+Ride - Anlagen, in Aplerbeck-Süd und an der S4 Bike+Ride - Anlagen gebaut,
- an der Station Dortmund Stadthaus wurden zwei Aufzüge nachgerüstet,
- der Haltepunkt Signal Iduna Park wurde zeitgerecht zur Fußball-WM2006 umgebaut.

Eine Basis für weitere wichtige Maßnahmen ist die sog. Modernisierungsoffensive, die mit einem Fördervolumen von 175,88 Mio. € bei 90% Förderung und 2% Planungskostenzuschuss, sowie 5% allg. Planungskostenzuschuss, eine 97%-Förderung bieten sollte. Die DB verpflichtete sich, die Mittel zur Deckung der nicht zuschussfähigen Kosten und der Eigenanteile zeitgerecht bereitzustellen.

Die Grundlage hierfür ist die Rahmenvereinbarung, die am 20.12.2000 zwischen Minister Erns Schwanhold und DB-Vorstand Dieter Ullsperger „Über die Förderung und Finanzierung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur an Verkehrsstationen in Nordrhein-Westfalen" unterzeichnet worden ist.

¹ Bahnhöfe sind lt. Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO) §4 (2) "Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder wenden dürfen". Haltepunkte sind lt. EBO §4 (8) „Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen“.

In die Liste der Modernisierungsoffensive wurden die Stationen Aplerbeck, Hörde, Sölde und Signal Iduna Park aufgenommen. Am 15. März 2004 haben Minister Dr. Horstmann und Wolf-Dieter Siebert (Vorstandsvorsitzender DB Station & Service AG) eine neue „konkrete“ Vereinbarung über den Umbau von Bahnhöfen in NRW unterzeichnet, weil die DB nur noch 20 Mio. € an Eigenmitteln für die Modernisierung aufbringen kann.

Danach ist der Haltepunkt Signal Iduna Park in der Liste „bis Ende 2008“ und die Stationen Hörde, Aplerbeck und Sölde in der Liste „nach 2008“.

Die Maßnahmenliste ist deshalb zusammengestrichen, weil die DB mit Vertragsstrafen belegt werden soll, wenn die (87) Maßnahmen der Liste 1 bis Ende 2008 nicht fertiggestellt sind.

Diese Liste ist geschlossen. Weitere Bahnhöfe in Dortmund sind nie Bestandteil einer Modernisierungsoffensive gewesen und können in dieses Programm auch nicht aufgenommen werden.

2. Städtebauliche Untersuchung und Analyse der Flächenpotenziale

Mindergenutzte oder brachliegende Bahnflächen und wenig attraktive Bahnhöfe präsentieren sich vielerorts als „Schmuddelecken“ für Bahnkunden und Anwohner. Dies ist besonders bedeutsam, bestimmen doch Bahnhöfe und das Umfeld von Schienentrassen für Reisende den ersten Eindruck der Stadt und tragen damit nicht unerheblich zur Imagebildung bei. Die gezielte städtebauliche Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie des Umfeldes führt im besten Falle gleichzeitig zu einer Aufwertung der Funktion des schienengebundenen Verkehrsträgers und der gesamten Ortsteile, die von dem Bahnhof erschlossen werden. In diesem Sinne ist die städtebauliche Entwicklung von Flächen im Umfeld von Bahnhöfen und Haltepunkten ein wichtiger Beitrag zu einer zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Eine gesondert zu erwähnende Rolle spielen in diesem Zusammenhang die nicht mehr für betriebliche Zwecke benötigten Bahnflächen. Wie in nahezu allen Kommunen mit Bahnanschluss befinden sich auch in Dortmund entwicklungsfähige Bahnflächen in verschiedensten Größenordnungen. Vielfach befinden sich größere Grundstücksareale in städtebaulich integrierten Lagen und stellen somit für die Stadtplanung wichtige Potenzialräume dar. Andererseits können sie zum Problemfall und Entwicklungshemmnis werden, wenn sie ungenutzt brach- liegen.

In Dortmund hat die Entwicklung und Nutzbarmachung frei werdender oder frei gewordener Bahnflächen für den Städtebau bereits Niederschlag in mehreren Planungsprojekten gefunden (Güterbahnhof- Ost, etc.). Darüber hinaus ist Dortmund Mitglied im Forum Bahnflächen, ein Gemeinschaftsprojekt auf Landesebene aller maßgeblichen Akteure (Städte, Bahn, Land), die bei der Aktivierung von entbehrlichen Bahnflächen und Bahnhöfen eine Rolle spielen. Die Gründung erfolgte im Dezember 2000 und ist zusammen mit der *Modernisierungsoffensive* und den beiden Liegenschaftspaketen - dem *BahnflächenPool* und den *Empfangsgebäudepaketen NRW* - Teil eines bundesweit einmaligen Kooperationskonzeptes. Das Modell ist eine integrative Strategie zur Verknüpfung der verschiedenen Programme und Initiativen unter der Maxime „**Bahnflächen und Bahnhöfe zur Stadt machen**“.

Die folgende Untersuchung erfasst systematisch für alle Dortmunder Bahnhöfe und Haltepunkte das städtebauliche Umfeld. Die Betrachtung des eigentlichen Bahnhofsgebäudes, des unmittelbaren Zugangs oder des Bahnsteigs sind Gegenstand des Kapitels 3. Der Fokus der städtebaulichen Analyse liegt auf dem unmittelbaren Nah- und Einflussbereich. Dieser wurde nach einem einheitlichen, mehrstufigen Bewertungsverfahren geprüft. Hierbei wurde zunächst die städtebauliche Qualität an den einzelnen Standorten beschrieben. In einem weiteren

Schritt wurden Entwicklungsflächen identifiziert und abschließend Handlungsbedarfe aufgezeigt.

2.1 Städtebauliche Qualität

Die Einschätzung der städtebaulichen Qualität basiert auf den Kriterien Umfeldprägung, Lagequalität sowie Umfeldqualität.

Die **Umfeldprägung**, wie sie hier gemeint ist, bezieht sich ausschließlich auf die vorhandenen bzw. geplanten Nutzungen, ausgehend von den im Flächennutzungsplan dargestellten Flächenkategorien. Dem Aspekt der Umfeldprägung liegen keine Wertungen zugrunde. Es handelt sich hier um eine reine Beschreibung der Nutzungen.

Die Einschätzung der städtebaulichen **Lagequalität** erfolgt anhand einer Reihe unterschiedlicher Kennzeichen. Zu nennen ist hier u.a. die Zuordnung des Bahnhofs/Haltepunktes entsprechend des Siedlungsschwerpunktmodells der Stadt Dortmund. Bahnhöfe, die unmittelbar einem Stadtzentrum zugeordnet sind, wie z.B. in Hörde erhalten hier eine positive Lagebewertung. Ähnliches gilt für Standorte, die besondere Einrichtungen wie die Universität oder das Veranstaltungszentrum Westfallenhalle erschließen. Ist der Bahnhof nicht eindeutig einem Verkehrsziel bzw. einer Verkehrsquelle zuzuordnen, wenig zentral gelegen, schlecht auffindbar oder erreichbar (Barrieren), führte dies zu einer Abwertung.

Die **Umfeldqualität** bezieht sich in erster Linie auf die Nutzungsvielfalt und/oder die Nutzungsintensität im Umfeld. In diesem Sinne führt z.B. ein Bahnhof inmitten eines urbanen Stadtraumes zu einer positiven Einschätzung. Eine Vielzahl von untergenutzten Flächen und Brachen im Umfeld führen dagegen zu einer Abwertung. Auf eine intensivere Beurteilung der einzelnen Standorte z.B. hinsichtlich der Gestaltqualität oder auch bezogen auf sozialräumliche Aspekte wurde verzichtet, da es kaum möglich ist hierzu objektive und einheitliche Beurteilungsmaßstäbe zu definieren, die für alle Standorte dann aussagefähige und brauchbare Ergebnisse liefern.

2.2 Flächenentwicklung

In einem zweiten Arbeitsschritt wurde geprüft, ob im Umfeld der jeweiligen Bahnhöfe und Haltepunkte Entwicklungsflächen vorhanden sind. Als Betrachtungsraum wurde ein Radius von max. 600m - 800m um den Bahnhof herum gewählt. Maßgeblich für die Abgrenzung des Umfeldes ist die Sichtbeziehung und/oder die fußläufige Entfernung zum Bahnhof, welche z.B. bei einem potenziellen Wohnbauvorhaben von Bedeutung ist. Unterschieden wurde bei den Entwicklungsflächen zwischen den eher kleinteiligen entbehrlichen Bahnflächen bzw. Brachen im unmittelbaren Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie den größeren städtebaulichen Entwicklungspotenzialen, wie sie in den integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzepten namentlich aufgeführt sind.

2.3 Handlungsbedarf

Abschließend wurde eine Einschätzung des Handlungsbedarfs an den jeweiligen Haltepunkten vorgenommen. An den Standorten, an denen Maßnahmen empfohlen werden, wurde weiter differenziert (nach dem Nutzen der jeweiligen Maßnahme). Hierbei ist zu betonen, dass allein die städtebauliche, flächenbezogene Handlungsebene gemeint ist. Kleinteilige Verbesserungsansätze am Haltepunkt selbst bzw. dem direkten Zugang, wie eine mögliche Ergänzung der Beleuchtung, die Notwendigkeit von Anstricharbeiten oder die Ergänzung von Ausschil-

derungen finden entsprechend der Methodik hier keine Berücksichtigung (siehe Kapitel 3). Grundsätzlich ist anzumerken, dass hier lediglich ein Hinweis gegeben wird, dass an der Situation vor Ort Verbesserungen zweckmäßig sind. Aussagen über die Realisierbarkeit und vor allem die Finanzierbarkeit sind hiermit nicht verbunden. Dennoch ist hervorzuheben, dass an den allermeisten Standorten, an denen sich städtebauliche Entwicklungspotenziale befinden, bereits Planungsaktivitäten eingeleitet wurden bzw. die planerischen Voraussetzungen für die konkrete Aufwertung der Flächen bereits vorliegen.

Es wurden folgende Handlungsfelder unterschieden:

- **Verbesserung der Lagequalität bzw. der städtebaulichen Einbindung**
Um die Lagequalität eines Bahnhofs nachhaltig zu verbessern, sind in der Regel aufwändige Maßnahmen wie die Verlegung des gesamten Haltepunktes notwendig (z.B. Bahnhof Aplerbeck). Denkbar wäre jedoch auch, die Nutzungsintensität im Umfeld zu erhöhen, z.B. durch das Heranrücken einer Wohnbebauung an den Bahnhof/ Haltepunkt. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass von dem Schienweg selbst mitunter Belastungen auf das Umfeld ausgehen, die in besonderen Fällen, wie entlang einer Schnellbahnstrecke (ICE) die Realisierung einer Wohnnutzung verbieten.
- **Entwicklung von Brach- und Potenzialflächen**
Sofern im Umfeld der Bahnhöfe unter- oder fehlgenutzte Flächen ermittelt wurden, wird eine Einschätzung über die Entwicklung dieser Flächen abgegeben. Hat die Entwicklung dieser Flächen einen unmittelbaren Einfluss auch auf die Qualität des Bahnhofs ist dies ebenfalls berücksichtigt.
- **Aufwertung des Umfeldes**
An einigen Standorten ist anzustreben, neben ggfls. geplanten Aufwertungen einzelner Flächen eine städtebauliche Gesamtkonzeption für die Entwicklung des weiteren Umfeldes zu erarbeiten. Zu nennen ist hier beispielsweise der Ortsteil Derne, für den gerade eine Rahmenplanung erstellt wurde.

2.4 Ergebnis der städtebaulichen Untersuchung

Von den betrachteten 43 Bahnhöfen und Haltepunkten bestehen an der weitaus überwiegenden Anzahl der Standorte (37) städtebauliche Handlungsoptionen. Am Standort Bahnhof Barop wurde festgestellt, dass sich Verbesserungsmöglichkeiten für alle drei geprüften Handlungsebenen (Entwicklung von Potenzial- und Brachflächen, Umfeldaufwertung und Verbesserung der städtebaulichen Einbindung) ergeben. Für weitere sieben Standorte ergeben sich vorteilhafte bzw. wünschenswerte Handlungsoptionen auf mindestens zwei Handlungsfeldern. Dies sind die Standorte:

- Bahnhof Mengede
- Bahnhof Signal Iduna Park
- Bahnhof Hörde
- Bahnhof Derne
- Bahnhof Aplerbeck
- Bahnhof Bövinghausen
- Bahnhof Kirchderne

Zu allen Standorten ist festzustellen, dass sich das städtebauliche Umfeld dieser Bahnhöfe und Haltepunkte bereits seit längerem im Fokus der Stadtentwicklungsplanung befindet. Der Haltepunkt Barop soll verlegt werden. In Verbindung mit dieser Maßnahme ist eine städtebauliche Aufwertung des Umfeldes einschließlich der vorhandenen Brach- und Entwicklungsbereiche vorgesehen. Ähnliches gilt für die Haltepunkte in Aplerbeck und Bövinghausen. Für die Aufwertung des städtebaulichen Umfeldes am Haltepunkt Signal Iduna Park liegt ein Rahmenplan vor. Einzelmaßnahmen wurden auf dieser Grundlage im Hinblick auf die Fußballweltmeisterschaft 2006 realisiert. Für den Ortsteil Derne, einschließlich des Bahnhofsumfeldes, ist im Jahr 2005 eine Rahmenplanung fertiggestellt worden. Das bestehende städtebauliche Konzept für das Umfeld des Bahnhofs Hörde wird weiter detailliert. Ein Teil der Aufwertungsmaßnahmen ist bereits abgeschlossen, weitere Teilflächen befinden sich in der Vermarktung. Ebenfalls liegt bereits ein Grobkonzept zur Erschließung von Gewerbeflächen im Umfeld des Bahnhofs Mengede vor. Für den Gewerbestandort Westfalenhütte am Haltepunkt Kirchderne ist ein städtebauliches Qualifizierungsverfahren eingeleitet. Darüber hinaus gibt es auf der Landesebene Vereinbarungen zum Umbau von Bahnhöfen in Dortmund im Rahmen der Modernisierungsoffensive.

Die vorgelegten Ergebnisse der Potenzialanalyse werden in die Beratungen über Prioritätensetzungen zukünftiger Stadtplanungsprojekte mit einfließen. Aktuell wird empfohlen, die abgestimmten und begonnenen Projekte zum Abschluss zu bringen. Die vorliegende Untersuchung bestätigt die Zweckmäßigkeit der oben aufgeführten eingeleiteten Maßnahmen und benennt zahlreiche Optionen für zukünftige Entwicklungen.

3. Infrastrukturanalyse, Bahnhöfe und Haltepunkte

Darüber hinaus wurde die Planungsverwaltung damit beauftragt, eine Infrastrukturanalyse für die DB-Bahnhöfe (Hauptbahnhof ausgenommen) zu erarbeiten.

Die Analyse bezieht sich sowohl auf die Ausstattung der DB-Stationen, als auch auf den aktuellen (baulichen) Zustand der vorhandenen Einrichtungen und Zugänge, sowie die Benutzerfreundlichkeit, speziell der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen.

Um darüber einen Überblick zu geben wurden alle 43 Dortmunder Stationen, mit Ausnahme des Hauptbahnhofes, mit ihrer jeweiligen Ausstattung in einer Tabelle zusammengestellt. Eine Reihenfolge der Bahnhöfe wurde nach ihrer verkehrlichen Bedeutung im Sinne der Anzahl der ein- und aussteigenden Personen aufgestellt.

Im Folgenden werden die Bahnhöfe gegliedert nach Untersuchungs-Kriterien vorgestellt. Eine Gliederung nach Bahnhöfen in der Rangfolge ihres Fahrgastaufkommens enthält die beige-fügte Tabelle.

3.1 Bauliche Anlagen

Bahnhofsgebäude

Die Bahnhöfe in Derne, Hörde, Huckarde, Kruckel und Kurl verfügen über Bahnhofsgebäude. Die Gebäude in Huckarde und Kruckel sind an Gaststättenbetreiber verpachtet. Das Gebäude in Derne wird von der DB als Betriebsgebäude ohne Servicefunktion für den Kunden genutzt.

In Dortmund-Kurl wurden zum Zeitpunkt der Besichtigung zerschlagene Fensterscheiben vorgefunden. Wie auch im Bahnhof Hörde ist der DB hier bisher keine Vermietung oder Verpachtung an Nutzer gelungen.

Bahnsteige

Der Belag der Bahnsteige und Zugangsanlagen ist an allen Haltepunkten in verkehrssicherem Zustand. Die Beläge der Bahnsteige in Hörde und Löttringhausen sind wellig oder rissig. Der Umfang der befestigten Bahnsteigfläche ist beim Haltepunkt Kirchderne angesichts der Länge der regelmäßig haltenden Züge zu erweitern.

Der Bahnsteig des Haltepunktes Kirchhörde hat eine wassergebundene Decke, der der Haltepunkte Tierpark, Lütgendortmund Nord und Marten überwiegend. In Aplerbeck fehlt beim Bahnsteig 2 eine akzeptable Einfassung sowie ein entsprechender Belag: Die bestehende Bahnsteigkante zum Gleis 2 ist in schlechtem Zustand, auf der Seite zum Gleis 1 fehlt jegliche Begrenzung.

3.2 Ausstattung

Die notwendige Mindestausstattung richtet sich nach der Bedeutung jeder einzelnen Station, die wiederum maßgeblich durch die Fahrgastnachfrage bestimmt ist. Die DB Station und Service AG hat dazu in einem Bahnhofsentwicklungsprogramm einen Kriterienkatalog erstellt und eine Einstufung in 6 Kategorien vorgenommen. Diese werden in dem Programm aber nicht genauer nach Ausstattungsmerkmalen unterschieden. Eine differenzierte Aufschlüsselung vergleichbarer Kategorien A, B1-B3 und C1-C3 wurde im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF) in Abstimmung mit dem Land vorgenommen. In der Tabelle sind anhand dieser Kriterien zum besseren Vergleich auch die Haltepunkte eingestuft, die nicht in das Programm MOF aufgenommen wurden.

Demnach sollen alle Haltepunkte u.a. über Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Info-Vitrine, Beleuchtung, Uhr und Lautsprecher verfügen.

Bis auf den Haltepunkt Huckarde Nord erfüllen alle Haltepunkte diese von der DB selbst gesetzte Norm in Bezug auf die Ausstattung. Darüber hinaus erlauben Einnahmen aus Stationsgebühren und Werbung der DB, ihre Anlagen regelmäßig zu reinigen.

Wetterschutz und Sitzgelegenheiten

Alle Bahnhöfe/Haltepunkte mit Ausnahme von Huckarde-Nord haben einen Witterungsschutz für die wartenden Fahrgäste und mehr oder weniger brauchbare Sitzgelegenheiten.

Die sog. "DB-Pluspunkte" gibt es an den Haltepunkten Kirchderne und Sölde. Es handelt sich dabei um 3,80m hohe rote Türme, in denen sich ein Fahrkartenautomat und -entwerter, sowie Informationseinrichtungen befinden. Flankiert wird dieses 3 x 3m große Gebäude von zwei z.T. mit Glaswänden ausgestatteten etwas niedrigeren Warte- und Info-Pavillons. Der "DB-Pluspunkt" hat Vorteile in seiner übersichtlichen und auffälligen Gestaltung. Dass er aufgrund seiner Abmessungen und Entfernung von der Bahnsteigkante keinen wettergeschützten Einstieg bietet, ist als Nachteil anzusehen.

Nach Aussage der DB ist mit der Errichtung weiterer DB-Pluspunkte aus Kostengründen vorerst nicht mehr zu rechnen.

Dringend sanierungsbedürftig sind die Bahnsteigüberdachungen in Löttringhausen und in Aplerbeck-Süd. Die Haltestellen mit den Wartehallen, die sich im inakzeptabelsten Zustand befinden, sind Lütgendortmund-Nord und Bövinghausen.

In Aplerbeck und Derne ist der Wetterschutz zu weit von den Bahnsteigkanten entfernt.

Fahrscheinverkauf

Eine persönliche Kundenbetreuung mit personengestütztem Fahrscheinverkauf wird seitens der DB an keinem der betrachteten Dortmunder Bahnhöfe angeboten. Kunden am Bahnhof Hörde können auf den Fahrscheinverkauf der Dortmunder Stadtwerke in der Stadtbahnanlage zurückgreifen. Am Bahnhof Stadthaus besteht eine Möglichkeit, Fahrscheine am Kiosk zu kaufen.

Die Dortmunder Haltepunkte verfügen zudem über jeweils mindestens einen Fahrkartenautomaten pro Bahnsteig mit Drucktastenfeld und menügeführter Bedienung. An den Automaten, die durchweg neben VRR-Tickets auch Fahrscheine der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL) verkaufen, sind bei der Besichtigung nur wenige Mängel festgestellt worden: Vereinzelt waren die Tariftabellen mit Graffiti beschmiert oder die Sichtscheiben beschädigt, nur in einem Fall war ein Automat nicht betriebsbereit. Der Automat in Löttringhausen ist allerdings so ungünstig aufgestellt, dass man nachmittags aufgrund der direkten Sonneneinstrahlung und der dann entstehenden Reflexion auf dem Anzeigebildschirm fast nichts mehr erkennen kann. Dies trifft zwar auch auf andere Automaten, wie z.B. in Lütgendortmund-Nord oder Bövinghausen zu, sie sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse allerdings auch nicht besser aufstellbar.

Informationssystem

Alle Bahnhöfe sind mit Infotafeln ausgestattet, in denen Fahrplan, Tariftabelle und Ansprechpartner der DB-Station & Service AG aufgeführt sind. Bei der Haltestelle Bövinghausen fehlt eine solche Infotafel allerdings auf dem Bahnsteig; lediglich am Ausgang Merklinder Straße ist eine vorhanden. Am Haltepunkt Löttringhausen fehlt eine Infotafel vor dem nördlichen Zugang. Keiner der untersuchten Bahnhöfe und Haltepunkte verfügt über einen Umgebungsplan oder über zusätzliche Informationen über weiterführende kommunale ÖPNV-Verbindungen, wie z.B. Linipläne. Das Fehlen eines Übersichtsplanes über den Bahnhof selbst macht sich am unangenehmsten in Dorstfeld bemerkbar, da der Bahnhof weitläufig und unübersichtlich ist, und insbesondere die Aufzüge, sowie Umsteigewege, u.a. zu Buslinien, nicht leicht auffindbar sind.

Nicht alle Haltepunkte sind mit Bahnsteiguhren und Lautsprecheranlagen ausgestattet. Diese Ausstattung fehlt gänzlich am Haltepunkt Huckarde Nord. An drei weiteren Haltepunkten (Bövinghausen, Lütgendortmund-Nord, Rahm) fehlt ebenfalls die Lautsprecheranlage. Bahnsteiguhren fehlen außer in Huckarde an den Haltepunkten in Bövinghausen, Kirchhörde, Löttringhausen, Lütgendortmund-Nord, Marten und Tierpark.

Nur der S-Bahnhaltepunkt Westerfilde ist mit einem Fahrgastinformationssystem als Zugzielanzeiger ausgestattet. Zugzielanzeiger oder dynamische Fahrgastinformationssysteme (FIS) gibt es an den Dortmunder Bahnhöfen mit Ausnahme des Hauptbahnhofes nicht.

Am Haltepunkt Stadthaus wird die S-Bahn im Rahmen des FIS für die Stadtbahn angezeigt, am Haltepunkt Germania gibt es eine Anschlusssicherungsanzeige für wartende Busse.

Angesichts der Bedeutung für den Veranstaltungsverkehr mit Zuglinien in vier verschiedene Richtungen fehlen am Bahnhof Signal Iduna Park Zugzielanzeiger.

3.3 Mobilitätsgerechtigkeit

Die Frage, inwiefern ein Haltepunkt mobilitätsgerecht ist, kann im Gegensatz zu allen anderen Kriterien nicht generell betrachtet werden, sondern muss mit Bezug zu den auf der jewei-

ligen Strecke eingesetzten Zügen betrachtet werden. Ohne einen mobilitätsgerechten Einstieg hilft dem Kunden auch kein mobilitätsgerechter Zugang.

Zugang zum Bahnsteig

An 27 der 43 Dortmunder Haltepunkte besteht ein mobilitätsgerechter Zugang zu den Bahnsteigen. Davon sind 6 mit Aufzügen ausgestattet, die anderen mit Rampen oder mit höhen-gleichen Zugängen. Die Haltepunkte Marten-Süd und Nette/Oestrich verfügen über eingeschränkt mobilitätsgerechte Zugänge: In beiden Fällen ist der jeweils wichtigere Zugang vom Bahnsteig zur Bushaltestelle nur mit einer Treppe ausgestattet; nur der andere Zugang (Marten Westausgang, Nette Südausgang) ist als Rampe ausgebaut. In Westerfilde ist der Zugang ebenfalls nur eingeschränkt mobilitätsgerecht, denn eine direkte Rampe von der Bus- /Stadt-bahnanlage zum Bahnsteig in Richtung Mengede / Duisburg fehlt.

An weiteren zwei Haltepunkten (Kley und Oespel) beabsichtigt die DB Aufzüge nachzurüsten.

Die Erstellung weiterer mobilitätsgerechter Zugänge ist am Haltepunkt Aplerbeck in Form von Rampen geplant. In Hörde ist ein Aufzug vorgesehen.

Bei allen Neuplanungen soll aus Kostengründen so weit wie möglich Rampen und ebenerdigen Zugängen gegenüber Aufzügen der Vorzug gegeben werden.

mobilitätsgerechter Einstieg

Alle 24 Haltepunkte der S-Bahnlinien 1, 2 und 4 sind mit 96cm hohen Bahnsteigen ausgestattet und somit an die Einstiegshöhe der Züge angepasst. Einzig am Bahnhof Mengede sind die Bahnsteighöhen optimal den dort haltenden Zügen zugeordnet: Die S-Bahn hält am 96cm-Bahnsteig, der RE3 am 76cm hohen Bahnsteig.

Es gibt in Dortmund noch zwei Stationen (Sölde und Derne) mit einer Bahnsteighöhe von 55cm, die einen bequemen, aber nicht mobilitätsgerechten Einstieg über Stufen erlauben. Die Bahnsteige am Bahnhof Signal Iduna Park sind in 2005/2006 auf 76cm angehoben worden. Die beiden Dortmunder Stationen der S5 Barop und Kruckel sind mit 76cm Bahnsteighöhe auch bequem benutzbar, aber ebenfalls nicht mobilitätsgerecht, denn hier verkehren S-Bahnen mit einem 1m hohen Einstieg.

Überhaupt nicht an den Einstieg eines Zuges angepasst sind 14 der Dortmunder Haltepunkte mit einer Bahnsteighöhe von 35cm, darunter auch der Bahnhof Hörde mit rd. 1600 Ein-/Aussteigern am Tag, sowie alle Haltepunkte mit Ein-/Aussteigerzahlen unter 400 Personen.

mobilitätsgerecht nutzbar

Von den 27 Haltepunkten mit mobilitätsgerechtem Zugang ist nur an 20 die Bahnsteighöhe an die Züge angepasst. Diese Haltepunkte sind S-Bahnstationen der Linien 1, 2, oder 4 mit einer Bahnsteighöhe von 96cm, sowie seit 2006 der Haltepunkt Signal Iduna Park.

Somit können rd. 45 % der Dortmunder Bahnhöfe und Haltepunkte als mobilitätsgerecht nutzbar bezeichnet werden.

3.4 Soziale Kontrolle / Sicherheit

Kameraüberwachung

Sofern dies vom Aufgabenträger bestellt wird, können Bahnhöfe von der DB videoüberwacht werden. Dies geschieht entweder im Rahmen des sog. 3S-Konzeptes (Sicherheit, Service, Sauberkeit), oder als Einzelmaßnahme in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei. Eine vor-

beugende, d.h. aktuell betrachtende, Kameraüberwachung findet derzeit an den S-Bahnhöfen Dorstfeld und Lütgendortmund statt. Dabei kann je nach Auftrag durch den Aufgabenträger eine Beobachtung des jeweiligen Bereiches über einen bestimmten Mindestzeitraum je Stunde, z.B. 20 Minuten, durchgeführt werden. Eine nicht aktuell beobachtende und damit auch nicht präventive oder eingreifende Kameraüberwachung ist auch möglich. Dies wird bei der Bahn derzeit als günstigere Variante eingeführt. Dabei wird das Geschehen an einem Bahnhof vollständig aufgezeichnet und kann noch nach längerer Zeit durch die Polizeibehörden ausgewertet werden, falls Auffälligkeiten auftreten.

Eine technische Ausstattung zur Videoüberwachung befindet sich des Weiteren an den Haltepunkten Universität, Dorstfeld Süd und Signal Iduna Park.

Einsehbarkeit durch die Nachbarschaft

Dieses Kriterium wurde nicht in der Tabelle erfasst, weil objektive Messgrößen zur Bewertung fehlen. Hier wurden lediglich Einschätzungen vorgenommen. So wird z.B. davon ausgegangen, dass die Haltepunkte Kirchderne, Kruckel, Kurl, Scharnhorst, Signal Iduna Park und Wischlingen zu weit von benachbarter Wohnbebauung entfernt sind, als dass sich dort ein subjektives Sicherheitsempfinden einstellen könnte.

Es kann auch angenommen werden, dass Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit im Bereich der Haltepunkte Asseln Mitte, Dortmund West, Tierpark, und Wickede West verbesserungsbedürftig sind. An anderen Haltepunkten, wie z.B. Aplerbeck Süd, Dorstfeld, Dorstfeld Süd, Hörde, Oespel, kann dies v.a. für die Zugangsanlagen angenommen werden.

3.5 Ergebnis und Ausblick

Qualität nur bei Nachfrage

Eine nachfrageorientierte Qualitätssicherung ist der DB im Wesentlichen gelungen: Die hochfrequentierten Stationen verfügen jeweils über eine umfassende Ausstattung mit Wetterschutz, Informationssystem, bis hin zu Rolltreppen. Die weniger nachgefragten Haltepunkte sind lediglich mit einer Standardausstattung versehen, die aus einer Wartehalle mit Sitzbänken, einer Infovitrine, Fahrkartenautomaten und einer Bahnsteiguhr oder einem Lautsprecher besteht.

Für einen Großteil der Dortmunder Bahnhöfe und Haltepunkte muss festgestellt werden, dass ihr Eigentümer lediglich die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht erfüllt. Grundlegende Erneuerungen oder Modernisierungen sind bis auf wenige Ausnahmen nicht geplant. Unter den 43 analysierten Bahnhöfen / Haltepunkten befinden sich aber auch einige, die in Zukunft verlegt oder aufgegeben werden sollen, so dass aufwändige Investitionen nicht mehr sinnvoll erscheinen. Hierzu gehören die Haltepunkte Aplerbeck, Barop, Kruckel, Löttringhausen, die an anderem Standort neu zu errichten sind, sowie Huckarde Nord, Rahm, Marten, Lütgendortmund Nord und Bövinghausen, die durch die Verlängerung der Strecke S4 ersetzt werden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die - von der DB selbst aufgestellten - Grundanforderungen an allen Haltepunkten bis auf den Haltepunkt Huckarde-Nord erfüllt sind. Zusätzliche allgemeingültige Anforderungen an einen attraktiven Nahverkehr, wie uneingeschränkte Mobilitätsgerechtigkeit, Information über Anschlussverkehrsmittel, Umgebungspläne oder Zugänglichkeit aus allen Richtungen werden weitgehend unzureichend erfüllt.

Mobilitätsgerechtigkeit

An keinem der Regionalbahn- oder Regionalexpress-Halte verkehren momentan ausschließlich Züge, die an die Bahnsteighöhen angepasst sind. Im Regionalverkehrsnetz ist die Angleichung von Fahrzeug und Bahnsteig technisch, finanziell und administrativ bisweilen problematisch und nur auf lange Sicht möglich:

Das Land fördert den Neu- und Umbau von Bahnsteigen künftig nur noch, wenn diese eine Höhe von 76 cm erhalten. Diese Normierung ist ein wichtiger Schritt zum höhengleichen Einstieg, setzt aber voraus, dass

- a) eine ganze Strecke einheitlich mit diesen Bahnsteigen ausgerüstet ist,
- b) Nahverkehrsfahrzeuge zur Verfügung stehen, die diese Wagenbodenhöhe im Eingangsbereich aufweisen und im Fahrzeuginnern möglichst mobilitätsgerecht sind, und
- c) der Besteller der Nahverkehrsleistung diese in der Ausschreibung fordert und das Verkehrsunternehmen sie regelmäßig einsetzt.

Auf den Linien RB51 (DO - Lünen Coesfeld - Enschede), RB52 (DO - Hagen - Lüdenscheid), RB53 (DO - Schwerte - Iserlohn) und RE57 (DO - Fröndenberg - Arnsberg - Winterberg), sowie teilweise auf der Linie RE3 (Hamm - DO - Gelsenkirchen - Düsseldorf) werden weitestgehend neue Nahverkehrsfahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 80cm eingesetzt. Dieser Einstieg korrespondiert mit der Bahnsteighöhe von 76cm, so dass ein (beim RE3 nur mit weiteren Hilfsmitteln) mobilitätsgerechter Einstieg an den entsprechenden Bahnsteigen möglich ist. Die eingesetzten Fahrzeugserien, Talbot Talent auf der RB51, DB-Baureihe 646/648 auf den Linien RB52/53/RE57 und DB-Baureihe 425 auf der Linie RE3 bieten zudem an vielen nicht normgerechten Bahnsteigen erhebliche Erleichterungen beim Einstieg, da der Fußboden rd. 20cm tiefer liegt, als bei den zuvor eingesetzten Zügen (z.B. DB-Baureihen 624, 628).

Bei einigen neuen Zügen werden zudem zusätzliche Stufen ausgefahren, um den Einstieg zu erleichtern.

Kommunaler Handlungsrahmen

Für alle Angelegenheiten des Schienenpersonennahverkehrs, also Fahrweg, Fahrzeuge und Betriebsanlagen, einschließlich der Bahnhöfe und Haltepunkte ist die DB AG als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen allein verantwortlich. Bei ihr liegt sowohl die Betriebs- als auch die Verkehrssicherungspflicht.

Zuständig für die Bestellung von Betriebsleistungen ist der Zweckverband VRR. Er überwacht auch die Einhaltung der Verkehrsverträge, in denen Qualitätsansprüche definiert sind. Die Stadt kann also nur mittelbar auf die DB AG einwirken, wenn Verbesserungen an Betriebsanlagen durchgesetzt werden sollen. Gleichwohl verhandelt die Stadt ständig auch direkt mit dem Bahnhofsmanagement Dortmund über Verbesserungen an deren Anlagen.

Besondere Bedeutung kommt einer umfassenden Aufwertung und Modernisierung der Haltepunkte hinsichtlich der Mobilitätsgerechtigkeit zu.

Die kommunalen Aktivitäten sollen sich insbesondere darauf konzentrieren, die DB dazu zu bewegen, ihre Mittel, die der DB Station & Service für Sanierungen Dortmunder Bahnhöfe und Haltepunkte zur Verfügung stehen, gezielt für die folgenden Maßnahmen einzusetzen:

- Aufzugnachrüstung an den S-Bahn-Stationen Oespel und Kley
- Aufnahme der 2004 zurückgestellten Maßnahmen der Modernisierungsoffensive (MOF), in das zweite Maßnahmenpaket ab 2008. Das sind die Bahnhofsumbauten in Aplerbeck, Hörde und Sölde.
- Wiederaufnahme der Maßnahmen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) im Zuge der RB52, Verlegung der Haltepunkte Tierpark und Löttringhausen und Ausbau des Haltepunktes Kirchhörde.

- Verlegung und Neubau von Haltepunkten auf der S-Bahnlinie S5

Mit einer Aufnahme der betroffenen Bahnhöfe in das 2. Maßnahmenpaket der Modernisierungsoffensive ist dann zu rechnen, wenn die DB ihre Eigenanteile aufbringt.

Die Stationen Hörde und Kirchhörde sollen langfristig modernisiert und mit 76cm hohen Bahnsteigen ausgestattet werden. Die Haltepunkte Aplerbeck, Tierpark, Kruckel und Löttringhausen sollen an anderen Standorten (Löttringhausen an der Max-Brandes-Straße) neu errichtet werden.

Die Haltepunkte Huckarde, Rahm, Marten und Lütgendortmund sollen langfristig geschlossen werden, wenn die S-Bahnlinie 4 verlängert und der Haltepunkt Bövinghausen an einem Standort nördlich der Bövinghauser Straße neu errichtet wird.

Vorgehen der Stadt Dortmund

In dieser Situation wird die Stadt zwei Dinge mit Vorrang unterstützen:

- die Nachrüstung und den Umbau der Stationen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) sowie
- die Verbesserung der Fahrgastinformationen auf den Stationen.

Vollständig mobilitätsgerecht am optimalen Standort mit Idealausstattung lassen sich alle 43 Dortmunder (Neben-)Bahnhöfe und Haltepunkte definitiv auch nicht mittelfristig einrichten. Somit sollte man sich auf das Wesentliche und / oder günstig Erreichbare konzentrieren, wobei die Belange mobilitätseingeschränkter Personen Vorrang erhalten sollten.

Wenn ein Bahnhof weder mobilitätsgerecht, noch gut zugänglich und komfortabel ist, sich in schlechtem baulichen Zustand befindet, und wenn eine Verlagerung seines Standortes zusätzlich zur Lösung dieser Probleme eine erhebliche Steigerung des Verkehrswertes bewirkt, dann sollte er vorrangig bearbeitet werden. Daraus ergibt sich folgende Rangfolge der allerwichtigsten Maßnahmen an Dortmunder Haltepunkten:

Bahnhof / HP	mobilitätsgerecht		zugänglich		baul. Zustand		Standort	
	vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher	vorher	nachher
1. Aplerbeck (Verlegung)	--	++	-	+	--	++	+/-	++
2. Barop (Verl. nach Barop-Parkhaus)	--	++	+/-	+	-	++	-	++
3. Hörde (Umbau)	--	++	+/-	++	--	++		unverändert
4. Löttringhausen (Verlegung)	-	++	+/-	+	-	++	-	+
5. Aplerbeck Süd (Zugang verbessern)	--	+	--	+	-	unverändert	+/-	unverändert
6. Sölde (zusätzlich Einbau von Rampen)	--	+	+	+	+/-	unverändert	+	unverändert
7. Kruckel (Verlegung)	+/-	++	+/-	+	+/-	++	-	+
S4 / RB43	Der Ersatz der Haltepunkte Huckarde Nord, Rahm, Marten, Lütgendortmund Nord und Bövinghausen genießt eine Sonderstellung							
Alle schon vorgesehenen Haltepunkte	Zügige Umsetzung der Schaffung mobilitätsgerechter Zugänge, z.B. Aufzüge u.a. an den Haltepunkten Oespel und Kley (jeweils S-Bahn S1)							
--) sehr ungünstig, -) wenig günstig, +/-) befriedigend / durchschnittlich, +) gut, ++) sehr gut								

Die beschriebene Sondestellung der Haltepunkte im Zuge der RB43 ergibt sich aus der Absicht, die S4 von Lütgendortmund über Bövinghausen nach Herne zu verlängern und damit die RB43 zu ersetzen. Bei Investitionen in die Verbesserung der bestehenden Haltepunkte müssen daher die entsprechenden Wirkungen bis hin zur Rückzahlung von Fördermitteln berücksichtigt werden.

In den Stadtbezirken Aplerbeck und Hombruch hat der ÖPNV deutlich unterdurchschnittliche Anteile am motorisierten Verkehr. Somit erscheint es ratsam, zusätzlich zu den o.g. Aspekten, eine Steigerung der Fahrgastnachfrage durch Attraktivierung der SPNV-Anbindung mittels der Bahnhofsmaßnahmen zu unterstützen.

Nach verschiedenen Studien kennen rd. 60 % der potenziellen ÖPNV-Nutzer das ÖPNV-Angebot nicht. Daher sollte darauf hingewirkt werden, dass an allen SPNV-Haltepunkten die Informationssysteme verbessert werden. Die zur Ausstattung vorzusehenden Linienpläne und Anschlussinformationen sind vielfach bei den DSW vorhanden. Die Infovitriolen an den Bahnhöfen verfügen oftmals über ausreichende Aushangflächen; Umgebungspläne könnten möglicherweise durch die Stadtverwaltung angefertigt werden. Somit wären keine aufwändigen Maßnahmen zur Verbesserung des Informationssystems erforderlich. Die Stadt koordiniert dann die Zusammenarbeit von DB AG und DSW21 und unterstützt die DB AG, soweit dies durch Aufbereitung und Bereitstellung städtischer Unterlagen möglich ist. Genaue Maßnahmen diesbezüglich sind zu prüfen und deren Kosten noch aufzustellen.