

RegionalStadtBahn

Dortmund – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm

Technische Voruntersuchung

- Kurzfassung -

Erstellt durch

Dortmunder Stadtwerke AG

Dortmund, April 2004

Gliederung

1	Inhalt der Technischen Voruntersuchung	4
2	Verkehrstromuntersuchung	5
3	Projektkoordination	7
4	Streckenabschnitt Dortmund – Lünen – Bergkamen	8
5	Streckenführung in Bergkamen	10
6	Streckenabschnitt Bergkamen – Werne – Hamm	14
7	Fahrzeugkonzept	18
8	Kostenschätzung zur Infrastruktur	20
9	Zusammenfassung und Bewertung	24
10	Eine Alternative: Stadtbahnanschluss in Dortmund-Grevel	26
11	Weitere Schritte	28

Verzeichnis der Anlagen und Abbildungen

- Anl. 2.1 Verkehrsverflechtungen Ist**
- Anl. 2.2 Verkehrsverflechtungen Projektion Gesamt**

- Anl. 3.1 Schnittstellen**
- Anl. 3.2 Projektbeteiligte**
- Anl. 3.3 Organisationsstruktur**

- Anl. 4.1 Gleisplan Lünen Hbf separater Bahnsteig neu**
- Anl. 4.2 Streckenplan Lünen – Bergkamen (Hamm-OsterfelderBahn)**

- Abb. 5.3 Bewertungsmatrix Innenstadtvarianten Bergkamen**
- Anl. 5.2 Haltestellenansicht**
- Anl. 5.3 Querschnitt Bahnsteig besonderer Bahnkörper**
- Anl. 5.4 Querschnitt Bahnsteig im Straßenraum, getrennte Nutzung**
- Anl. 5.5 Querschnitt Bahnsteig im Straßenraum, gem. Nutzung**
- Anl. 5.31 Variante "EBO"**
- Anl. 5.32 Variante "KI6"**
- Anl. 5.33 Variante "Hochstraße"**
- Anl. 5.34 Variante "Landwehrstraße"**
- Anl. 5.35 Variante "Kuhbach"**
- Anl. 5.36 Erschließungspotenziale in Bergkamen**

- Abb. 6.1 Bewertungsmatrix Innenstadtvarianten Werne**
- Anl. 6.2 Variante "Werne Ost"**
- Anl. 6.3 Variante "Neutor"**
- Anl. 6.4 Variante "Kurt-Schumacher-Straße"**
- Anl. 6.5 Variante "Solebad"**
- Anl. 6.6 Variante "Lünener Straße"**
- Anl. 6.7 Nutzerpotenziale Führung Werne**
- Anl. 6.8 Haltestelle "Kamener Straße"**
- Anl. 6.9 Trassenvarianten Bergkamen – Hamm**

- Anl. 7.1 Einstiegsverhältnisse DB**

- Abb. 10.1 Linienführung "S40"**
- Anl. 10.1 Alternativführung nach DO-Grevel**

I Inhalt der Technischen Voruntersuchung

Die Idee einer "RegionalStadtBahn" von Dortmund über Lünen, Bergkamen und Werne nach Hamm wird bereits seit mehreren Jahren intensiv verfolgt. Mit einem Gutachten des Kommunalverbands Ruhrgebiet (KVR) aus dem Jahr 2000 wurde eine erste Studie zu diesem Thema vorgestellt, die einen Vorschlag zu Trassenführung und betrieblicher Konzeption enthält. Bereits 1998 hat die Stadt Hamm eine Verkehrsuntersuchung für eine Stadtbahn innerhalb des Stadtgebiets mit der Option einer regionalen Verknüpfung abgeschlossen und im Jahr 2000 um eine technische Untersuchung der innerörtlichen Strecken ergänzt.

Weiter wurde die Dortmunder Stadtwerke AG mit einer Technischen Voruntersuchung beauftragt, welche die technische Machbarkeit einer Trassenführung für die RegionalStadtBahn überprüft.

Entsprechend eines möglichen stufenweisen Ausbaus soll diese Technische Voruntersuchung vorrangig den Abschnitt zwischen Dortmund und Bergkamen betrachten.

Hierzu dient eine detaillierte Untersuchung einer möglichen Streckenführung zwischen Dortmund, Lünen und Bergkamen. Neben den Möglichkeiten einer Mitnutzung bestehender Infrastruktur steht besonders die Frage der Trassierung innerhalb Bergkamens im Mittelpunkt.

Um Perspektiven zu einer Weiterführung von Bergkamen nach Hamm zu eröffnen, wird auch hier ein Blick auf Trassierungsfragen vor allem für die Variante über Werne geworfen.

Randbedingungen und Ergebnisse dieser Technischen Voruntersuchung werden dabei zum einen in einer Langfassung ausgewiesen und zum anderen steht mit der **nachfolgenden Kurzfassung** eine informative Literatur zur Verfügung, die zentrale Aspekte der Technischen Voruntersuchung aufzeigt. Die Gliederung dieser Kurzfassung musste gegenüber der Langfassung verändert werden. Zur Wahrung der Übersichtlichkeit wurde die Bezeichnung der Anlagen und Abbildungen aus der Langfassung übernommen.

2 Verkehrsstromuntersuchung

2.1 Einleitung

In der vorliegenden Technischen Voruntersuchung erfolgt eine detaillierte Betrachtung von Trassierungsvarianten und Betriebskonzepten. Hierzu ist eine Auseinandersetzung mit den zu erwartenden Nachfragewirkungen unverzichtbar. Da die RegionalStadtBahn insbesondere regionale Verflechtungen verbessern soll, erfolgt diese Betrachtung vorrangig auf Basis der Analyse der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrsströme.

Täglich werden im Untersuchungsraum rund 150.000 Stadtgrenzen überschreitende Fahrten im motorisierten Verkehr zurückgelegt, der größte Teil davon mit dem privaten Pkw. Eine Übersicht hierzu bietet Anlage 2.1.

Die Anlage 2.2 gibt einen Überblick der bestehenden Verkehrsverflechtungen als Projektion auf eine mögliche RegionalStadtBahn. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Verkehre nur zum Teil tatsächlich Potenziale der RegionalStadtBahn darstellen, da zum Teil alternative ÖPNV-Verbindungen bestehen.

Ein infrastrukturintensives Projekt wie die RegionalStadtBahn kann nur dann erfolgreich betrieben werden, wenn die Investitionen in Fahrzeuge und Anlagen möglichst gleichmäßig ausgelastet werden können. Dies kann der Ausbildungsverkehr am wenigsten, der Einkaufs- und Freizeitverkehr am besten gewährleisten. Andererseits bilden die Pendler als planbare Größe einen sicheren Nachfragegrundstock und es bestehen auch angesichts der Belastung des Straßennetzes die besten Chancen, die Nachfrage für eine ÖPNV-Nutzung zu erhöhen. Eine ausschließliche Fokussierung auf den Pendlerverkehr kann dagegen die hohen Investitionen nicht rechtfertigen.

2.2 Bewertungsmaßstab

Bei der Bewertung möglicher Trassenvarianten sind drei Hauptkomponenten zu unterscheiden.

Erschließung

Die Erschließungswirkung bemisst sich nach der Zahl der Einwohner, Arbeits- und Ausbildungsplätze im fußläufigen Einzugsbereich (600 Meter) der Haltestellen.

Erreichbarkeit

Hohe Bedeutung für die Attraktivität hat die Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Einrichtungen insbesondere der Stadtzentren (z.B. Fußgängerzone, Einkaufszentren, Stadtverwaltung, Sporteinrichtungen usw.), aber auch attraktive, direkte Verknüpfungen mit anderen ÖPNV-Angeboten.

Reisezeit

Besonders vielschichtig gestaltet sich die Beurteilung der Reisezeit. Sie setzt sich zusammen aus der Fahrzeit zuzüglich der individuellen Zu- und Abgangswege.

2.3 Kernanforderungen

Schaffung einer schnellen Verbindung Bergkamen – Dortmund

In Anbetracht des hier ansprechbaren Fahrgastpotenzials muss eine möglichst schnelle Fahrtverbindung ab Bergkamen-Mitte nach Dortmund geschaffen werden.

Attraktive Erschließung in Bergkamen

Gut platzierte Haltestellen sind Voraussetzung zur fußläufigen Anbindung möglichst großer Teile des Siedlungsbereiches.

Komfortable, direkte Regionalverbindungen

Eine weitere Priorität ist die Schaffung direkter Verbindungen der benachbarten Zentren. Um die Wirtschaftlichkeit der RegionalStadtBahn zu verbessern, sollen auf diesen Relationen heutige direkte Busverkehre ersetzt werden. Hierzu sind zentrumsnahe Zugangstellen und direkte Verbindungen zwischen den Zentren zu schaffen. Außerdem muss durch eine sorgfältige Auswahl der Zwischenhalte vermieden werden, dass Erschließungslücken weiterhin parallele Busverkehre erfordern.

Attraktive, merkbare Taktfolge

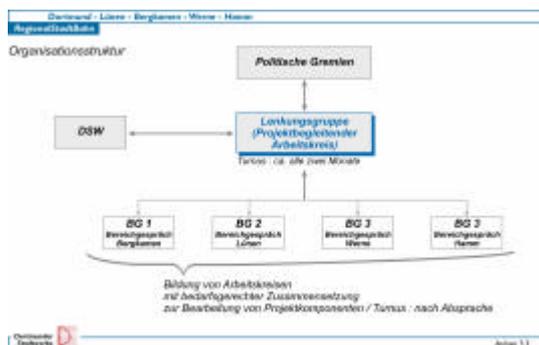
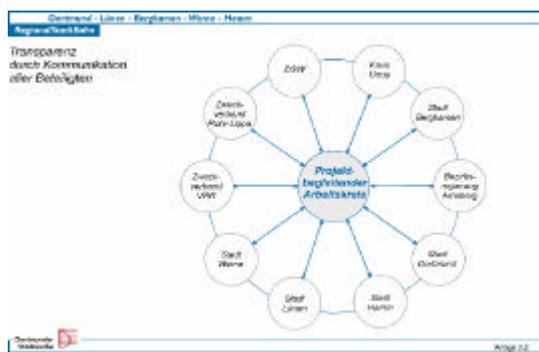
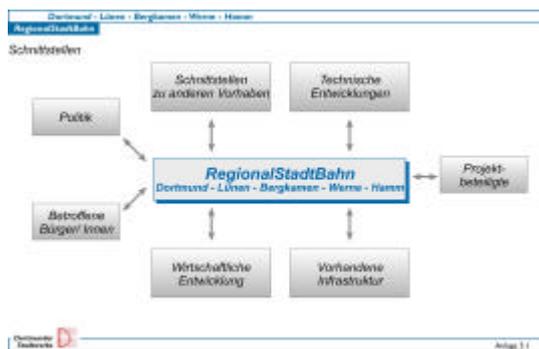
Für die gesamte Strecke wird ein durchgehender 30-Minuten-Takts vorgeschlagen, mit Betriebszeiten zwischen ca. 5 und 24 Uhr (samstags / sonntags eingeschränkt).

3 Projektkoordination

Die Projektkoordination dient der Qualitätssicherung der Technischen Untersuchung und liefert dadurch die notwendige Qualitätsbasis für die weiteren Projektphasen zur Realisierung der "RegionalStadtBahn".

Mit anerkannten und zuverlässigen Methoden des Projektmanagements wurde über den kompletten Bearbeitungszeitraum hinweg einerseits uneingeschränkte Transparenz in allen Arbeitsschritten sowie Entscheidungsprozessen sichergestellt bzw. erhalten und andererseits durch Identifizierung des Projektumfeldes die Schnittstellen zu anderen Vorhaben oder Sachverhalten bei der Bearbeitung umfassend und rechtzeitig berücksichtigt.

Dazu dienen unter anderem spezifische organisatorische Voraussetzungen für sämtliche Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse innerhalb der Vielzahl der Projektbeteiligten. Detaillierter Sachverhalt ist in den Anlagen 3.1 - 3.3, die nachfolgend verkleinert dargestellt sind, ersichtlich.



4 Streckenabschnitt Dortmund – Lünen – Bergkamen

4.1 Dortmund – Lünen

Zwischen Dortmund und Lünen ist die durchgehende Nutzung der DB-Infrastruktur anzustreben. Einer zusätzlichen, unabhängigen Führung der RegionalStadtBahn ist aus betrieblichen und technischen Gründen der Vorzug gegenüber einer Kopplung mit anderen Zugangeboten zu geben. Der für die RegionalStadtBahn geplante 30-Minuten-Takt führt zu einer wünschenswerten Angebotsverbesserung im Abschnitt Dortmund – Lünen. Die zusätzlichen Fahrten sind aus heutiger Sicht zwar mit vielen Restriktionen behaftet, aber betrieblich realisierbar.

Bedingt durch die Mitnutzung der DB-Anlagen ist die Bahnsteighöhe für alle neu einzurichtenden Bahnsteige einheitlich auf 76 cm (Sollhöhe DB-Bahnsteig) festgelegt. Dementsprechend müssen auch die Fahrzeuge für diese Einstiegshöhe ausgelegt sein.

4.2 Lünen Hbf

Der Knotenpunkt Lünen Hbf ist ein entscheidender Baustein im Gesamtkonzept der RegionalStadtBahn. Angesichts der aktuellen und absehbaren Entwicklungen zeigt die Analyse der Leistungsfähigkeit, dass die ursprünglich geplante Mitnutzung der bestehenden Anlagen zu einem störungsanfälligen Betrieb führt, der den Ansprüchen an Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des fahrplanmäßigen Zugverkehrs nicht genügt. Die Mitnutzung durch die RegionalStadtBahn verursacht daher zusätzlichen Infrastrukturaufwand. Der Bau eines neuen Bahnsteigs östlich der bestehenden Anlage sowie die Anlage entsprechender Streckenverbindungen sind Voraussetzung, um die Züge der RegionalStadtBahn in ein betriebliches Gesamtkonzept zu integrieren.

Einen Entwurf für einen Ausbau der Infrastruktur in diesem Knoten zeigt Anlage 4.1.

4.3 Streckenabschnitt Lünen – Bergkamen

Die Strecke der Hamm-Osterfelder Bahn ist eine reine Güterzugstrecke von überregionaler Bedeutung. Die DB beabsichtigt, den Güterverkehr dort zukünftig massiv zu verdichten. Im Rahmen der Trennung der Verkehrsarten ist die "Hamm-Osterfelder Bahn" als Vorrangstrecke für den Güterverkehr einzuordnen. Eine Mitbenutzung ist daher nur möglich, wenn die Züge der RegionalStadtBahn bei Bedarf dem Güterverkehr Vorrang gewähren.

Hierzu wird der Bau von Ausweichgleisen für die RegionalStadtBahn an allen Unterwegshalten erforderlich. Neben den entstehenden erheblichen zusätzlichen Kosten wird damit der notwendige feste Taktfahrplan der RegionalStadtBahn unmöglich.

Von einer Mitbenutzung der Hamm-Osterfelder Bahn ist daher sowohl in technischer als auch betrieblicher Sicht dringend abzuraten.

Stattdessen wird daher eine eigene Gleisführung von Lünen Hbf bis Oberaden parallel zur Hamm-Osterfelder Bahn vorgeschlagen (s. Anlage 4.2).

Der Bau einer eigenen Strecke inklusive der erforderlichen Kreuzungsbauwerke führt zwar zu einer erheblichen Kostensteigerung, ist jedoch Voraussetzung für die Abwicklung des Betriebs der RegionalStadtBahn.

5 Streckenführung in Bergkamen

5.1 Einleitung

Ausgehend von der KVR-Studie untersucht und bewertet die vorliegende Arbeit fünf denkbare Varianten zur Erschließung des Bergkamener Stadtgebietes.

Untersucht werden Innenstadtlösungen, Trassen mit tangentialer Erschließungsfunktion sowie eine Eisenbahnvariante.

Alle Varianten orientieren sich an der Vorgabe, das Areal von Haus Aden zu erschließen und eine Weiterführung nach Werne zu gestatten.

5.2 Strecke

Für die innerörtliche Führung ist ein zweigleisiger Ausbau in Fahrbahnmitte vorgesehen.

Bei ausreichendem Verkehrsraum ist die Anlage eines besonderen Bahnkörpers in Straßenmitte sinnvoll, der durch ortsfeste Hindernisse vom übrigen Verkehr getrennt ist.

5.3 Haltestellen

Die Haltestellen sind so zu konzipieren, dass der übrige Verkehrsfluss möglichst nicht beeinträchtigt wird.

Die Haltestellen haben eine Nutzlänge von 80 m. Der vom Gesetzgeber geforderte barrierefreie Zugang führt zu der Anordnung mindestens einer Zugangsrampe pro Bahnsteig mit einer Neigung von max. 6 %. Die Gesamtlänge der Bahnsteige beträgt somit maximal ca. 105 m (s. Anlage 5.2).

In dicht bebauten Innenstadtlagen sind Seitenbahnsteige mit einer Höhe von 76 cm kaum realisierbar.

Für die Anlage von Mittelbahnsteigen sind, was die Querschnitte anbelangt, grundsätzlich folgende Varianten zu unterscheiden:

- **Besonderer Bahnkörper:**
Für einen Bahnsteig in Straßenmittellage werden ca. 24 m Verkehrsraum benötigt. (s. Anlage 5.3)
- **Straßenbündiger Bahnkörper mit zwei Untervarianten:**
Variante A mit getrennten Fahrspuren für Individualverkehr und Stadtbahn (s. Anlage 5.4) benötigt einen Verkehrsraum von etwa 20 bis 21 m.
Variante B mit gemeinsam genutzten Fahrflächen (s. Anlage 5.5) erfordert bei gleicher Bahnsteigbreite ca. 16 m Straßenquerschnitt.

5.4 Detailprüfung und Bewertung der Streckenführung in Bergkamen

Variante "EBO" (Anlage 5.31)

Der Haltepunkt in nördlicher Stadtrandlage besitzt ein sehr geringes Potenzial fußläufiger Erreichbarkeit. Zur Innenstadt und insbesondere zum Busbahnhof sind lange Fußwege zurückzulegen. Die reine Fahrzeit ist kurz, wegen der langen Wegezeiten ergeben sich jedoch lange Reisezeiten.

Die Trasse erfordert kaum Eingriffe in die Umgebung. Sie hat keine Auswirkungen auf die vorhandene Verkehrssituation und ist somit problemlos zu realisieren.

Variante "K 16" (Anlage 5.32)

Diese Variante verfügt wegen der im Osten tangential verlaufenden Trasse ebenfalls über ein relativ niedriges fußläufiges Potenzial. Die Umsteigesituation am Busbahnhof gestaltet sich günstig, die Innenstadt ist in Teilen fußläufig erreichbar.

Die Trasse benutzt überwiegend den vorhandenen Straßenraum. Bis auf den Haltepunkt in der Rotherbachstraße beeinträchtigen alle anderen Haltestellen den Individualverkehr nicht. Die Variante ist gut zu realisieren.

Variante "Hochstraße" (Anlage 5.33)

Die Hochstraßen-Variante erschließt zentrale Bereiche der Bergkamener Innenstadt. Wichtige Punkte wie Busbahnhof, Rathaus, Fußgängerzone und Schulzentrum sind sehr gut erreichbar. Trotz längerer Fahrzeiten ergeben sich durch die günstige fußläufige Erreichbarkeit attraktive Reisezeiten.

Die Trasse ist nur mit erheblichem Aufwand realisierbar. Die Einfahrt in die Hochstraße nimmt bebaute Grundstücke in Anspruch. Die Anlage der Haltestelle Präsidentenstraße verändert massiv die dortige Verkehrssituation. Vorhandene Geh- und Fahrbeziehungen lassen sich nicht mehr aufrechterhalten. Problematisch ist auch die Kreuzung der Werner Straße sowie die Anlage der gleichnamigen Haltestelle im Geltungsbereich des Bebauungsplans OV 113.

Variante "Landwehrstraße" (Anlage 5.34)

Auch hier wird die Innenstadt zentral erschlossen. Busbahnhof, Rathaus und Fußgängerzone werden direkt erreicht, das Schulzentrum liegt ebenfalls im fußläufigen Einzugsbereich. Die Variante bietet bei mittleren Fahrzeiten attraktive Reisezeiten.

Mit punktuellen Eingriffen in die Umgebung (Haltestelle Markt, Parkplatzflächen am Hallenbad) ist die Variante gut realisierbar.

Variante "Kuhbach" (Anlage 5.35)

Die Kuhbach-Trasse erschließt die südlichen Randlagen von Bergkamen, die eine überwiegend aufgelockerte Wohnbebauung aufweisen. Die zentralen Stellen der Innenstadt sind nicht direkt erreichbar. Eine Verknüpfung mit anderen ÖPNV-Angeboten ist nicht möglich. Die lange Streckenführung bedingt eine lange Fahrzeit. Wegen des geringen fußläufigen Potenzials entstehen lange Reisezeiten.

Die Trassenführung auf unabhängigem Bahnkörper erfordert eine niveaufreie Ausbildung jeder Straßenkreuzung, was unverhältnismäßig hohe Kosten nach sich zieht. Unabhängig davon stellt die Benutzung der Fläche des renaturierten Kuhbachs auf so großer Länge für sich betrachtet schon einen erheblichen Umwelteingriff dar.

5.5 Fazit zur Streckenführung in Bergkamen

Die obigen Ausführungen zur Trassenbewertung münden in eine Bewertungsmatrix, in der die Kriterien übersichtlich für alle Trassenvarianten klassifiziert werden.

Varianten:	EBO	K16	Hochstr.	Landwehrrstr.	Kuhbach
Kriterien:					
Fahrgastpotentiale:					
- Erschließung	--	o	++	++	-
- Erreichbarkeit	-	o	++	+	--
- Reisezeit	-	o	+	+	--
Technische Realisierbarkeit	++	+	-	o	--
Fahrzeug	EBO	Misch	Misch	Misch	Misch

++ sehr gut
 + gut
 o befriedigend
 - mangelhaft
 -- sehr mangelhaft

Abb. 5.3: Bewertungsmatrix der Innenstadtvarianten Bergkamen

Die Kuhbach-Trasse ist in allen Kriterien mangelhaft oder sehr mangelhaft bewertet.

Der sehr guten technischen Realisierbarkeit der EBO-Variante in Bezug auf Bergkamen stehen mangelhafte Fahrgastpotentiale gegenüber. Der Vorteil der einfachen Erstellung korrespondiert mit dauerhaften Nachteilen während des Betriebes.

Diese beiden Varianten können daher nicht empfohlen werden.

Die Hochstraßen-Trasse weist von allen Varianten die besten Fahrgastpotenziale auf. Die Unterschiede zur Landwehrstraßen-Trasse sind in diesem Punkt sehr gering. In den sensiblen Bereichen der Fußgängerzone und der Hochstraße sind die Eingriffe in die Umgebung aber derart massiv, dass die Durchführung große Schwierigkeiten bereitet.

Empfohlen werden die Varianten "Landwehrstraße" und "K 16". Die Variante "Landwehrstraße" ist bei gutem Fahrgastpotenzial einfach zu realisieren. Die Variante "K 16" erreicht etwas geringere Fahrgastpotenziale, ist aber ebenfalls gut durchführbar. (S. Anlage 5.36)

Insgesamt werden mit der Variante "K 16" 14.500 Einwohner direkt an die RegionalStadtBahn angeschlossen.

Die Variante "Landwehrstraße" ermöglicht rund 22.250 Einwohnern einen unmittelbaren Zugang.

Mit der Verlängerung der Trasse "Landwehrstraße" nach Rünthe (– Werne – Hamm) erhält jeder zweite Bergkamener Anschluss an die RegionalStadtBahn (24.800 Einwohner im fußläufigen 600 m-Einzugsbereich).

6 Streckenabschnitt Bergkamen – Werne – Hamm

6.1 Einleitung

Im Folgenden soll ein Überblick der Möglichkeiten einer Weiterführung ab Bergkamen in Richtung Werne und Hamm gegeben werden. Die Untersuchung bezieht sich neben der grundsätzlichen Prüfung der technischen Machbarkeit vor allem auf Varianten zur Anbindung der Stadt Werne.

6.2 Varianten "Hamm-Pelkum" und "Werne"

Aus der vorhandenen bzw. ehemaligen Schieneninfrastruktur ergeben sich zwei grundlegende Alternativen für die Streckenführung einer RegionalStadtBahn zwischen Bergkamen und Hamm.

1. direkte Führung über Hamm-Pelkum (Hamm-Osterfelder Bahn)
2. Einbindung der Stadt Werne unter Nutzung bestehender oder ehemaliger Eisenbahnstrecken

Eine Mitbenutzung der Hamm-Osterfelder Bahn ist auch in diesem Abschnitt nicht möglich. Ein zusätzlich benötigtes Gleis entlang dieser Güterstrecke hebt den im KVR-Gutachten seinerzeit ermittelten Kostenvorteil jedoch auf.

Für die Variante mit Einbindung der Stadt Werne werden selbst bei nur tangentialer Erschließung in Werne im KVR-Gutachten ein deutlich höherer Nachfragewert und bedeutende Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV ermittelt.

Ein RegionalStadtBahn-Betrieb über Werne weist damit deutliche Vorteile gegenüber der Führung über Hamm-Pelkum auf und sollte weiter verfolgt werden.

6.3 Streckenführung in Werne

Eine Führung durch die Innenstadt Wernes kann die Erreichbarkeit des Zentrums und die Erschließung wesentlich verbessern sowie eine zentrale Verknüpfung mit dem ÖPNV ermöglichen.

Ein peripher gelegener Haltepunkt erfordert dagegen Busverbindungen, um weitere Siedlungsgebiete an die RegionalStadtBahn anzubinden. Eine direkte Führung in die Altstadt könnte neben einer größeren Zahl an Berufspendlern auch einen höheren Anteil an Einkaufs- und Freizeitverkehren aus der Region anziehen.

Alternativ zu der vom KVR ermittelten Variante „Werne Ost“ werden vier denkbare Varianten der Innenstadtführung untersucht.

1. Werne Ost
2. Neutor
3. Kurt-Schumacher-Straße
4. Solebad
5. Lünener Straße

Gemeinsam ist allen Varianten das Einschwenken von der RAG-Trasse auf die Kamener Straße in Höhe der Kohlehalde der Zeche Werne und die Ausfahrt aus der Stadt in Richtung Werne-Stockum und Hamm über die Stockumer Straße. Von dort aus kann eine Verschwenkung auf die bestehende Trasse der Werne-Bockum-Höveler Bahn zur Weiterfahrt in Richtung Hamm erfolgen.

Darstellungen der Streckenführungsvarianten finden sich in den Anlagen 6.2 bis 6.6.

In einem ersten Untersuchungsschritt werden diese Varianten grundsätzlich in Bezug auf ihren Verkehrswert und ihre technische Realisierbarkeit bewertet.

Varianten:	Werne Ost	Neutor	Kurt-Schumacher-Str.	Solebad	Lünener Str.
Kriterien:					
Fahrgastpotentiale:					
- Erschließung	--	o	+	+	++
- Erreichbarkeit	--	+	++	+	+
- Reisezeit	-	+	-	-	--
Technische Realisierbarkeit	++	o	--	--	-
Fahrzeug	EBO	Misch	Misch	Misch	Misch

++ sehr gut
 + gut
 o befriedigend
 - mangelhaft
 -- sehr mangelhaft

Abb. 6.1 Bewertungsmatrix Innenstadtvarianten Werne

Die Variante "Werne Ost" erhält unter den Aspekten der Erschließung und der Erreichbarkeit die Bewertung "sehr mangelhaft". Dennoch bescheinigt die Studie des KVR

bereits dieser peripheren Anbindung gute Fahrgastprognosen. Zudem ist sie technisch gut realisierbar. Sie wird daher auch im Folgenden betrachtet.

Die Variante "Neutor" bildet hierzu eine vertieft zu betrachtende Alternative.

Die Varianten "Kurt-Schumacher-Straße" und "Solebad" sind technisch nicht realisierbar. Sie scheiden daher für weitere Überlegungen aus.

Die Variante "Lünener Straße" ist aufgrund der inakzeptablen Reisezeit und erheblicher Investitionen ebenfalls von einer vertiefenden Untersuchung auszuschließen.

6.4 Detailanalyse zur Innenstadtführung in Werne

Eine vertiefende Untersuchung erfolgt entsprechend für die beiden verbleibenden Varianten "Werne Ost" und "Neutor" (s. Anlage 6.7).

Variante "Werne Ost"

Die Variante "Werne Ost" führt über das Zechengelände und durchquert den südöstlichen Stadtrand Wernes. Gemäß der KVR-Studie ist ein Haltepunkt östlich der Hüsingstraße vorgesehen. Durch die periphere Lage des Haltepunktes erhalten 1.701 Einwohner direkten Anschluss.

Variante "Neutor"

Für die Variante "Neutor" werden vier Haltepunkte zur Erschließung der Kernstadt festgelegt, die eine optimale Erschließung sicherstellen. Nach erster Prüfung sind alle vier Haltepunkte technisch realisierbar. Für den zentralen Haltepunkt "Kamener Straße" gilt dies allerdings nur im Rahmen einer detailliert abgestimmten Gesamtplanung; eine Möglichkeit der Gestaltung zeigt Anlage 6.8. Verkehrlich ist dieser Haltepunkt durch seine zentrale Lage und die Verknüpfungsmöglichkeit zum Busverkehr von besonderer Bedeutung.

Die Variante erreicht insgesamt 8.048 Einwohner, fast den fünffachen Wert im Vergleich zur Variante "Werne Ost".

Durch die längere Strecke, aufwändigere Trassierung und zusätzliche Haltestellen entstehen Mehrkosten von ca. 20.900 T€ gegenüber der Variante "Werne Ost".

6.5 Empfehlungen zum Streckenabschnitt Bergkamen – Hamm

Eine Verlängerung von Bergkamen nach Hamm sollte in einer Linienführung über Werne erfolgen. Neben den in der KVR-Studie nachgewiesenen verkehrlichen Vorzügen dieser Streckenführung ist auch der kostenseitige Nachteil gegenüber einer direkten Führung über Hamm-Pelkum entfallen, da eine Mitnutzung der Hamm-Osterfelder Bahn nicht möglich ist.

Eine Trasse zur Anbindung der Stadt Werne entsprechend der Empfehlung des KVR ist technisch umsetzbar. Mit einem Haltepunkt direkt an der Werne-Bockum-Höveler-Bahn am südöstlichen Stadtrand wird Werne allerdings nur am Rande erschlossen.

Die Variante "Neutor" zeigt eine Alternative zur unmittelbaren Anbindung der Werner Innenstadt. Sie ist nach erster Prüfung technisch realisierbar, erfordert allerdings um etwa 20,9 Mio. € höhere Infrastrukturinvestitionen als die Variante „Werne Ost“.

Demgegenüber stehen eine fünfmal so hohe Zahl direkt erschlossener Einwohner sowie ein direkter Anschluss der Innenstadt mit guter Verknüpfungsmöglichkeit zum Busverkehr.

Es wird empfohlen, für eine Weiterführung der RegionalStadtBahn von Bergkamen Richtung Hamm eine Trassenführung über Werne gemäß der Variante "Neutor" vertieft weiter zu untersuchen. Diese Variante ermöglicht es, jedem dritten Bürger der Stadt Werne einen direkten Zugang zur RegionalStadtBahn anzubieten. Bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung sollte diese Trassenführung konzeptionell mit berücksichtigt und planrechtlich gesichert werden.

Eine zusammenfassende Darstellung der Trassenvarianten für die RegionalStadtBahn zwischen Bergkamen und Hamm gibt Anlage 6.9.

7 Fahrzeugkonzept

7.1 Antrieb

Grundsätzlich stehen Triebwagen mit Diesel- und Elektroantrieb zur Verfügung.

Ein Dieselbetrieb wäre angesichts der umfänglichen Nutzung nicht elektrifizierter Strecken und hinsichtlich des Neubaus von Strecken aufgrund der wesentlich geringeren Investitionskosten zunächst wirtschaftlich vorteilhafter. Daher wird in den vorliegenden Studien des KVR und in den Gutachten zur Stadtbahn Hamm von einer solchen Betriebsform ausgegangen.

Vor dem Hintergrund der im Rahmen dieser Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse zeichnen sich jedoch deutliche Vorteile eines elektrischen Betriebes ab:

- Es werden längere bereits elektrifizierte Strecken befahren.
- Ein Dieselbetrieb im innerstädtischen Bereich von Bergkamen und Werne wäre aus Emissionsgründen fragwürdig, obwohl es dafür Beispiele gibt (Zwickau, Planungen in Aachen). Ein Dieselfahrzeug, das die bei allen Varianten geplanten engen straßenbahnmäßigen Radien befahren kann, steht zurzeit nicht zur Verfügung. Ein solches Fahrzeug müsste erst entwickelt werden.
- Der elektrische Betrieb ermöglicht auch in Hamm die Option einer Trassenführung durch die Innenstadt.

Folgerung:

Die Triebwagen erhalten Elektroantrieb. Es sind Zwei-System-Fahrzeuge für den Betrieb mit 15.000 Volt Wechselstrom (DB) und 750 Volt Gleichstrom (innerstädtischer Bereich Bergkamen) erforderlich. Derartige Fahrzeuge stehen zur Verfügung und sind betrieblich bewährt (Stadtbahnen Karlsruhe und Saarbrücken).

7.2 Fahrzeugabmessungen

Es wird vorausgesetzt, dass die neue Stadtbahn außerhalb der DB-Anlagen auf der Grundlage der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BO Strab) betrieben wird. Die Streckencharakteristik innerhalb von Bergkamen bedingt sowohl besondere als auch straßenbündige Bahnkörper. Damit ist die Fahrzeugbreite, gem. § 34, BO Strab, auf 2,65 m begrenzt.

Gem. § 55 BO Strab dürfen Züge, die am Straßenverkehr teilnehmen, nicht länger als 75 m sein. Die Länge der einzelnen Triebwagen sollte derart festgelegt werden, dass diese Vorgabe erfüllt wird.

7.3 Einstiegsverhältnisse

Es wird vorausgesetzt, dass es sich bei der neu zu erstellenden Stadtbahn um ein behindertengerechtes System handelt. An anderer Stelle sind die Bahnsteighöhen beschrieben worden. Demnach sind Bahnsteige mit 76 cm Höhe vorzusehen. Die Fußbodenhöhe der Stadtbahnfahrzeuge sollte sich im Bereich weniger cm über den genannten Bahnsteighöhenmaßen bewegen. Dies ergibt sich aus § 31 Abs. 8 BO Strab, der vorschreibt, dass der Wagenfußboden unter allen Betriebsbedingungen nicht tiefer als die Bahnsteigoberfläche liegen darf.

Beim Anschluss an die DB ist das Problem zu lösen, dass die Bahnsteige im DB-Bereich wegen der dort verkehrenden, breiteren Eisenbahnfahrzeuge zwar höhenmäßig kompatibel sind, jedoch vom Stadtbahnwagen (Breite 2,65 m, siehe oben) ohne Hilfsmittel zu weit entfernt sind. Die Stadtbahnfahrzeuge sind daher mit Schiebestufen (vergleiche Karlsruhe und Saarbrücken) auszurüsten, die beim Halt an Bahnsteigen im EBO-Bereich ausgefahren werden (s. Anl. 7.1.).

7.4 Fazit und Empfehlungen zum Fahrzeugkonzept

Es wird ein 8-achsiger Elektrotriebwagen von 2,65 m Breite und ca. 38 m Länge vorgeschlagen. Dieser ist als Zweisystem-Fahrzeug mit einer Fußbodenhöhe von ca. 80 cm zu beschaffen.

Da die angegebene Wagenlänge von 38 m über die Kupplungen gemessen ist, ergibt sich die Gesamtlänge eines 2-Wagen-Zuges zu 76 m über die Kupplungen. Die Gesamtlänge des Zuges über Blech liegt knapp unter 75 m und entspricht damit den Vorgaben des § 55 BO Strab.

Es ist noch anzumerken, dass es fraglich ist, ob die heutigen Kupplungssysteme zukünftig bei Strecken im Straßenraum noch genehmigungsfähig sein werden. Der Trend geht hier zu einfahrbaren Kupplungen, die an der Zugspitze und am Zugschluss die Gesamtzuglänge jedoch nicht verlängern.

8 Kostenschätzung zur Infrastruktur

8.1 Erläuterung

Die Kostenschätzungen beruhen auf Erfahrungswerten von in Regie der Dortmunder Stadtwerke durchgeführten Baumaßnahmen. Der Genauigkeitsgrad entspricht allerdings dem Planungsstand der vorgelegten Machbarkeitsuntersuchung. Es handelt sich im Folgenden **ausschließlich um Kostenschätzungen für die Errichtung der Infrastruktur**. Ferner umfasst diese Kostenermittlung lediglich den Teilabschnitt Dortmund – Lünen – Bergkamen. Aussagen zu den Kosten für eine Weiterführung von Bergkamen bis Hamm bedürfen einer detaillierten Technischen Voruntersuchung auch für diesen Streckenteil. Die Ermittlung von Betriebskosten ist ebenfalls nicht Bestandteil dieser Technischen Voruntersuchung und muss in einem weiteren Arbeitsschritt in Verbindung mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung in Angriff genommen werden.

Für Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur gewähren Bund und Land Zuwendungen aus den durch das Regionalisierungsgesetz bzw. das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereitgestellten Mitteln. Dies gilt unabhängig von der Betriebsform als SPNV oder ÖPNV. Betriebskosten allerdings werden gem. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) nur für den SPNV gewährt.

Ferner werden den Aufgabenträgern Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge gem. GVFG zugestanden, soweit diese nicht ausschließlich dem SPNV dienen.

Eine detaillierte Analyse der Förderkulisse mit Blick auf den Umfang der zu erwartenden Zuwendungen, aber auch der nicht zu Zuschüsse gedeckten Kosten, muss ebenfalls in einem weiteren Arbeitsschritt im Zusammenhang mit einer Standardisierten Bewertung erfolgen.

Zu den einzelnen Unterpunkten der Kostenschätzung sind folgende Ausführungen zu berücksichtigen:

Gleisbau

Kosten für Gleisbau und Verbundarbeiten (z.B. Entwässerungsanlagen, Untergrundverbesserung).

Haltestellen einschl. Ausrüstung

Pauschalwerte pro Haltestelle inklusiv Infrastruktur (z. B. Überdachungen, Beleuchtung, Einrichtungen zur Fahrgastinformation, Verkabelung).

Nebenarbeiten

Der heutige Planungsstand ermöglicht eine genaue Abschätzung der Kosten nur für die Bahnanlagen. Hingegen lässt sich eine detaillierte Kostenermittlung der Nebenarbeiten darauf nicht gründen. Aus der Erfahrung heraus treten insbesondere in bebautem Umfeld zusätzliche Kosten in beträchtlicher Höhe auf, die aufrichtig geschätzt deshalb mit 1.000 €/m Gleis in Ansatz gebracht werden.

Zu den Nebenarbeiten zählen

- Straßenbaukosten durch Querschnittsänderungen
- Kanalbaukosten
- Kosten durch Umlegung diverser Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telefon usw.)
- Kosten für Begrünung und landschaftspflegerische Ersatzleistungen
- Kosten für Verkehrssignalanlagen und Bahnübergangssicherung.

Erdbau und Grunderwerb

Hier ist zu berücksichtigen, dass der erreichte Planungsstand, der z. B. weitgehend noch keine Höhenbearbeitung enthält, nur eine sehr grobe Schätzung der in Ansatz gebrachten Massen zulässt.

Stromversorgungsanlagen

Bei der Anzahl der Unterwerke ist berücksichtigt worden, dass bei einem Anschluss an die DB-Anlagen in Lünen Hbf die Stadtbahnstrecke bis kurz vor Oberaden sinnvollerweise mit der DB-Spannung von 15.000 Volt Wechselstrom ohne zusätzliches Unterwerk elektrifiziert werden sollte.

8.2 Lünen Hbf – K 16 – Bergkamen Nord

<i>Position</i>	<i>Gewerk</i>	<i>Kosten in T€</i>
1.	Gleisbau	16.882,3
2.	Kabeltrasse	1.715,2
3.	Haltestellen einschließlich Ausrüstung	5.600,0
4.	Nebenarbeiten	14.200,0
6.	Erdbau	900,0
7.	Grunderwerb	1.050,0
8.	Kunstbauwerke	9.330,0
9.	Fahrleitungsanlagen	6.988,0
10.	Stromversorgungsanlagen	2.600,0
11.	Zugsicherungsanlagen	3.150,0
	Gesamtsumme	62.415,5
	Planungskosten 6 %	3.744,9
	Gesamtkosten 8.2 (ohne Mehrwertsteuer)	66.160,4

8.3 Lünen Hbf – Landwehrstraße – Werner Straße

Position	Gewerk	Kosten in T€
1.	Gleisbau	19.032,0
2.	Kabeltrasse	2.077,5
3.	Haltestellen einschließlich Ausrüstung	5.600,0
4.	Nebenarbeiten	14.000,0
6.	Erdbau	900,0
7.	Grunderwerb	1.050,0
8.	Kunstbauwerke	9330,0
9.	Fahrleitungsanlagen	6.899,0
10.	Stromversorgungsanlagen	2.600,0
11.	Zugsicherungsanlagen	3.150,0
	Gesamtsumme	64.639,7
	Planungskosten 6 %	3.878,4
	Gesamtkosten 8.3 (ohne Mehrwertsteuer)	68.518,1

8.4 Kostenvergleich

Variante	Kosten in T€
Lünen Hbf – K 16 – Bergkamen Nord	66.160,4 T€
Lünen Hbf – Landwehrstraße – Werner Straße	68.518,1 T€

9 Zusammenfassung und Bewertung

Die vorliegende Technische Voruntersuchung bestätigt im Kern die Ergebnisse der KVR-Studie aus dem Jahr 2000. Eine RegionalStadtBahn zwischen Dortmund, Lünen, Bergkamen und Hamm ist im vorgesehenen 30-Minuten-Takt technisch und betrieblich realisierbar.

In der detaillierten Betrachtung werden darüber hinaus verschiedene Eckpunkte deutlich, die bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollten.

Im Abschnitt Dortmund – Lünen erzeugt die Mitnutzung der DB-Strecke erhebliche Fahrplanrestriktionen und Abhängigkeiten von anderen Verkehren inklusive langlaufender Fernzüge.

Von einer Nutzung der vorhandenen Gleisanlagen in Lünen Hbf durch die RegionalStadtBahn ist dringend abzuraten. Stattdessen wird der Bau einer eigenen Bahnsteig- und Gleisanlage östlich der Strecke nach Münster empfohlen.

Eine Mitnutzung der Gleise der Hamm-Osterfelder Bahn kann auf Grund der Ansprüche des Güterverkehrs nicht erfolgen. Der Vorrang der Güterzüge auf dieser Strecke würde den vertakteten, fahrplanmäßigen Betrieb der RegionalStadtBahn nicht zulassen. Stattdessen kann die RegionalStadtBahn über ein eigenes Gleis entlang dieser Strecke geführt werden; somit ist ein vom sonstigen Verkehr unabhängiger Betrieb Lünen Hbf – Bergkamen sicherstellt.

Ab Oberaden erfolgt eine eigenständige Trassierung der RegionalStadtBahn in Richtung Bergkamen Zentrum. Innerhalb des Stadtgebiets ist eine zentrale Streckenführung den bislang diskutierten Möglichkeiten einer siedlungsfernen Trassierung klar vorzuziehen. Im Hinblick auf das erreichbare Fahrgastpotenzial ist eine Führung über Bergkamen Rathaus, Markt und die Landwehrstraße zu empfehlen. In Verbindung mit der Weiterführung über Bergkamen-Rünthe Richtung Werne kann so nahezu jeder zweite Einwohner Bergkamens direkten fußläufigen Anschluss an die RegionalStadtBahn erhalten. Alternativ bietet eine Trassierung entlang der K 16 die Möglichkeit einer unproblematischen Streckenführung, sie erreicht jedoch auch ein geringeres Fahrgastpotenzial.

Beide Varianten ermöglichen eine Verlängerung über Bergkamen hinaus nach Hamm. Klar empfohlen wird im Interesse des erreichbaren Kundenpotenzials eine Führung über Werne anstelle der kürzeren Route über Hamm-Pelkum. Auch für Werne steht eine innenstadtnahe Trassenvariante für die RegionalStadtBahn zur Verfügung, die ein deutlich besseres Fahrgastpotenzial zu erreichen verspricht.

Um den Anforderungen der Kunden gerecht zu werden, ist der 30-Minuten-Takt gut geeignet. Zum Einsatz kommen elektrisch betriebene Zweisystem-Stadtbahnwagen (ähnlich wie in Karlsruhe bekannt und bewährt), die einen emissionsarmen Betrieb auch in siedlungsnahen Streckenabschnitten sicherstellen.

Bedingt durch die veränderten Rahmenbedingungen müssen die Kosten neu kalkuliert werden. Für den Abschnitt Dortmund – Bergkamen ist mit Investitionen in die Infrastruktur von ca. 66,2 – 68,5 Mio. € zu rechnen. Hinzu kommen die Kosten für die Beschaffung der Fahrzeuge. Der Investitionsaufwand für eine Weiterführung nach Hamm kann in dieser

Untersuchung zunächst nur sehr pauschal abgeschätzt werden und ist mit rund 96 Mio. € zu beziffern.

Mit den vorliegenden Ergebnissen steht nunmehr ein abgestimmter Entwurf zur Streckenführung der RegionalStadtBahn zur Verfügung, der eine gegenüber dem KVR-Entwurf deutlich bessere Erschließungswirkung erzielt.

10 Eine Alternative: Stadtbahnanschluss in Dortmund-Grevel

10.1 Einleitung

Angesichts der zusätzlichen Infrastrukturerfordernisse für die Trassenführung entlang der Hamm-Osterfelder Bahn ist eine Alternative zu der bislang diskutierten Streckenführung erarbeitet worden. Sie sieht eine Anknüpfung an das bestehende Stadtbahnnetz in Dortmund ohne Mitnutzung der DB-Strecken vor.

10.2 Streckenführung

Mit der im Zuge der Neuaufstellung des Dortmunder Stadtbahn-Betriebskonzepts untersuchten Verlängerung der Stadtbahnlinie U 42 von Dortmund-Grevel nach Dortmund-Lanstop erreicht der Endpunkt dieser Linie bereits das Untersuchungsgebiet der RegionalStadtBahn.

Es bietet sich an, diese bestehende bzw. geplante Stadtbahnstrecke für eine Weiterführung über Lünen-Horstmar nach Bergkamen-Oberaden zu untersuchen.

Die direkte Führung bewirkt, dass Lünen Hbf und damit die zentrale Einbindung der Stadt Lünen in diese Verbindung nicht erreicht werden. Allerdings besteht die Chance, zusätzliche Siedlungsgebiete in Lünen mit der RegionalStadtBahn direkt an den Schienenpersonennahverkehr anzuschließen.

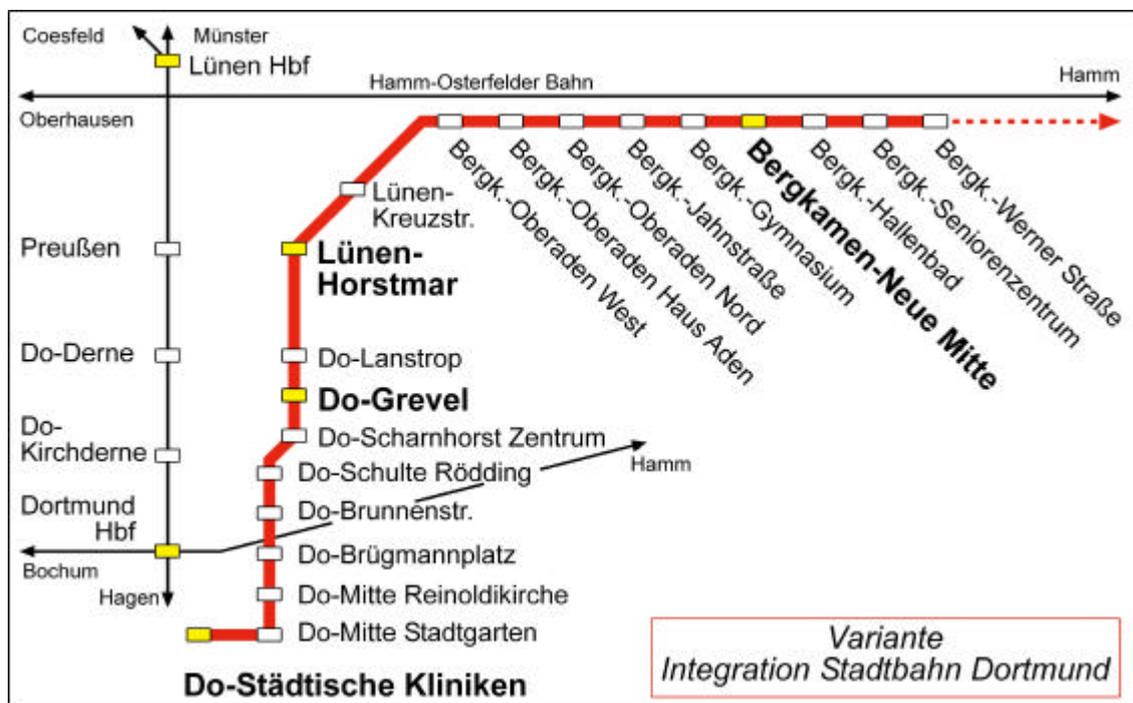


Abb. 10.1 Linienführung "S 40" Dortmund - Bergkamen

Einen detaillierten Überblick über die Streckenführung gibt zudem Anlage 10.1.

Der Betrieb der Strecke erfolgt durch Einrichtung einer neuen, beschleunigten Linie.

In dieser Trassenführung benötigt die RegionalStadtBahn für die Fahrt zwischen den Stadtzentren Dortmund ("Reinoldikirche") und Bergkamen ("Neue Mitte") etwa 33 Minuten, praktisch die gleiche Zeit wie in der Verbindung über Lünen Hbf.

10.3 Technische Realisierung

Der Anschluss an das Dortmunder Stadtbahnnetz besteht zunächst durch den Wegfall vieler störender Einflussfaktoren. Dies ermöglicht mit vergleichsweise geringem Aufwand einen technisch hochwertigen Betrieb. Die Bahnsteige sind durchgängig auf eine Höhe von 92 cm (anstelle 76 cm) auszubauen, was ohne größere Anpassungen für die geplanten Haltestellen möglich ist.

Im Detail ist der neu zu bauende Teilabschnitt vor allem im Stadtgebiet Lünen jedoch nicht unproblematisch. Dies gilt besonders für die Trasse entlang des schon renaturierten Abschnitts des Lüserbachs. Aus technisch-betrieblicher Sicht ist der vorgeschlagene Trassenverlauf realisierbar. Eingriffe in die Umgebung sind jedoch unvermeidlich, die in einer Abwägung der verschiedenen Belange Berücksichtigung finden müssen.

Insgesamt ist bei dieser Variante mit um 10 Mio. € geringeren Investitionen gegenüber der Streckenführung über Lünen / DB zu rechnen.

Für die Weiterführung der Strecke von Bergkamen bis Hamm entstehen vergleichbare Aufwendungen wie in der Ursprungsvariante; einziger Unterschied ist auch hier der Bau höherer Bahnsteige (92 cm anstelle 76 cm). Eine Detailprüfung ist hier zur städtebaulichen Integration erforderlich. Bei einer Beschränkung des Betriebs auf den Abschnitt Dortmund – Bergkamen, ggf. auch bis Werne, ist eine weitere Kosteneinsparung durch den Verzicht auf die Zweisystemtechnik der Fahrzeuge denkbar; diese ist jedoch für eine Weiterführung nach Hamm – wie in der Ursprungsvariante – unverzichtbar.

10.4 Kundennutzen

Die Dortmunder Innenstadt wird direkt erschlossen. Alle anderen Dortmunder Stadtbahnlinien und auch der Dortmunder Hauptbahnhof werden mit einem Umstieg erreicht. Damit entfaltet diese Variante als "Schaffung eines Schienenanschlusses für Bergkamen" und "Attraktive Verbindung Bergkamen – Dortmund" ihre wahren Stärken. Für die regionalen Verflechtungen und die Verbindung zum weiterführenden Regional- und Fernverkehr ist diese Streckenführung dagegen weniger attraktiv.

Der Entfall einer zentralen Einbindung der Stadt Lünen führt zu einer deutlichen Abnahme des ansprechbaren Fahrgastpotentials, die auch durch neu einzurichtende Halte nicht abzufangen sein wird. Auch entfällt die regionale Komponente einer An- und Verbindung aller Zentralen Orte in diesem Raum. Hierfür müssen Busleistungen erhalten bleiben.

Insbesondere bei einer Betrachtung der Strecke über Bergkamen hinaus bis Hamm ist eine detaillierte Untersuchung des erzielbaren Fahrgastaufkommens erforderlich, um Auswirkungen exakt beurteilen zu können.

II Weitere Schritte

Die vorliegende Technische Voruntersuchung zeigt detailliert für den Abschnitt Dortmund – Bergkamen die Möglichkeiten der Trassierung und Haltestellenanordnung auf. Sie eröffnet Perspektiven für eine direkte Anbindung der Innenstadt und zentraler Siedlungsbereiche in Bergkamen. Darüber hinaus wird deutlich, dass bei einer Verlängerung nach Hamm die Führung über Werne sinnvoll und dort eine ebenfalls innenstadtnahe Trassierung machbar ist.

Die RegionalStadtBahn kann so zu der gewünschten positiven Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region beitragen.

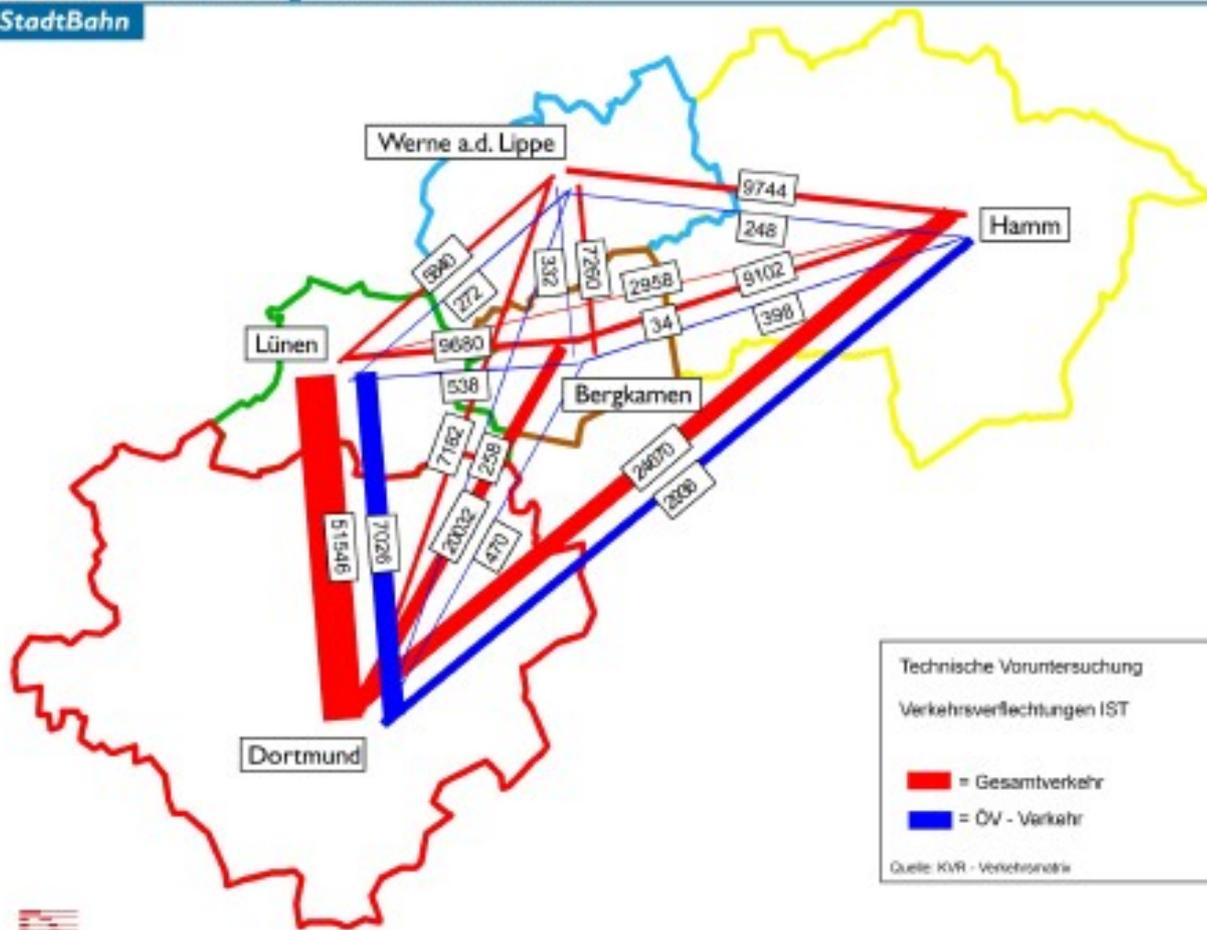
Um eine Realisierung der Planungen zu ermöglichen, ist als nächster Schritt eine detaillierte Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen einer Standardisierten Bewertung erforderlich. Hierzu ist in geeigneten Varianten die Planung eines neuen integrierten Gesamtnetzes Bus-Schiene für den Einzugsbereich der RegionalStadtBahn unabdingbar, um den entstehenden betrieblichen Gesamtaufwand und den Nutzen der neuen Schienenverbindung fundiert ermitteln zu können. Ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator ist zugleich Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln, die für den Bau der Strecke unverzichtbar sind.

Angesichts der erkennbar gewordenen zusätzlichen Infrastrukturausbauten im Bereich Lünen ist eine Alternative zur Trassierung entlang der Hamm-Osterfelder Bahn mit Anschluss an die Dortmunder Stadtbahn entwickelt worden, die neue Chancen bietet, jedoch ebenfalls eine vertiefende Betrachtung erfordert. Diese Alternative sollte daher im Rahmen einer Untersuchung von Kosten und Nutzen als Variante mit einbezogen werden.

Das Projekt RegionalStadtBahn Dortmund – Bergkamen – Hamm bietet eine gute Chance für die Region, einen Quantensprung für die Attraktivität des ÖPNV zu erreichen. Grundlegende Voraussetzung ist jedoch ein Einvernehmen aller beteiligten Gebietskörperschaften über das Vorhaben, damit für ein solches Projekt in den übergeordneten Gremien aus Politik und Verwaltung die notwendige Überzeugungsarbeit erfolgreich geleistet werden kann.

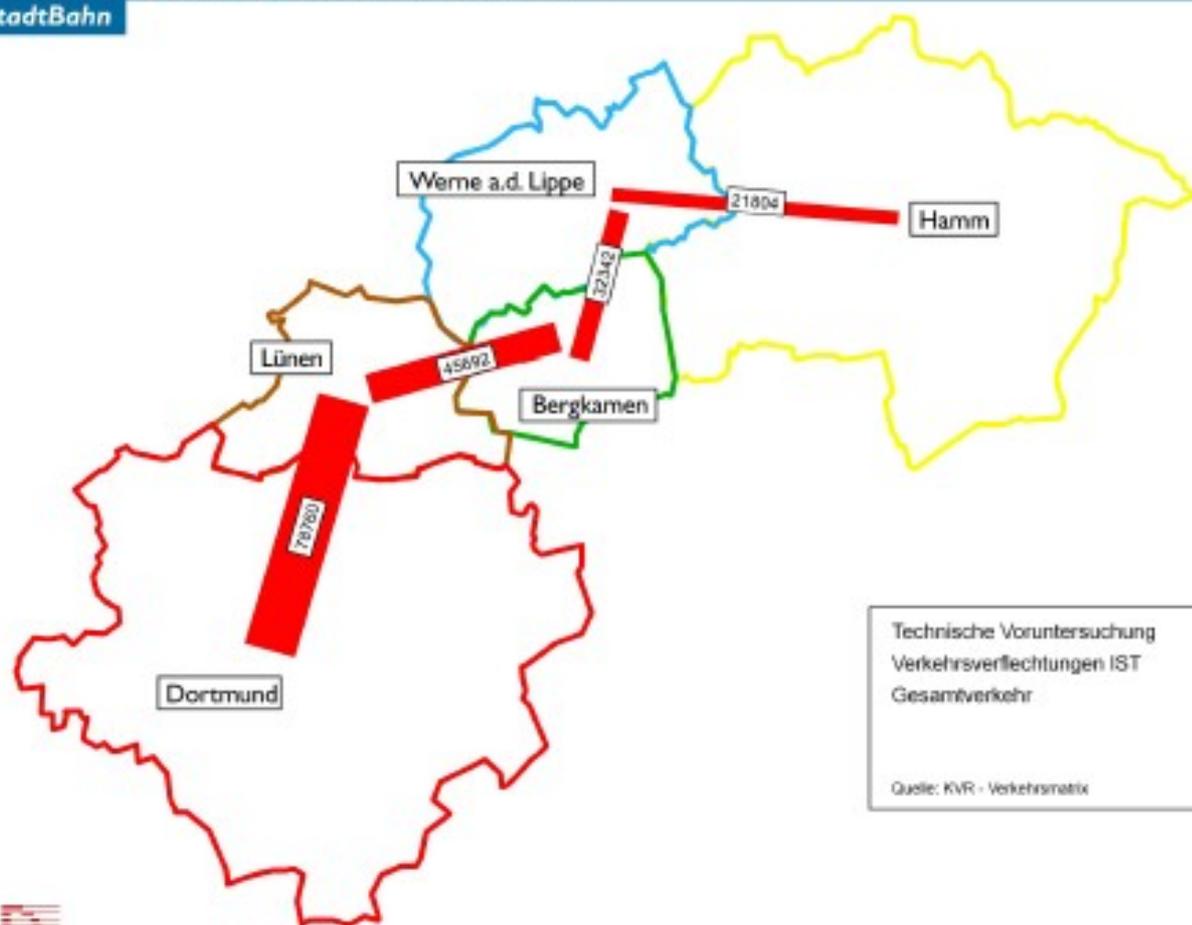
Dortmund - Lünen - Bergkamen - Werne - Hamm

RegionalStadtBahn



Dortmund - Lünen - Bergkamen - Werne - Hamm

RegionalStadtBahn



Technische Voruntersuchung
Verkehrsverflechtungen IST
Gesamtverkehr

Quelle: KVR - Verkehrsmatrix

DGWBMP 02.2003

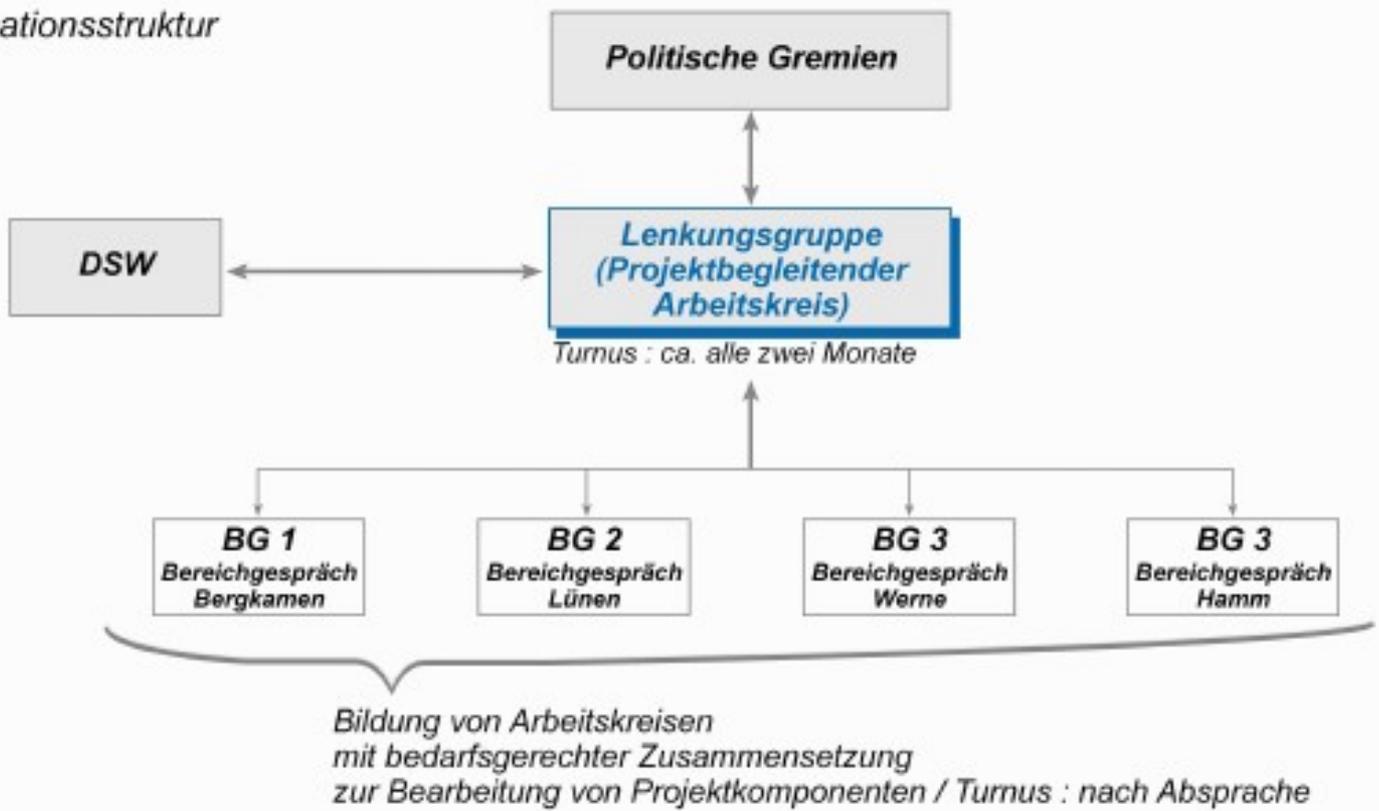
Schnittstellen



Transparenz
durch Kommunikation
aller Beteiligten

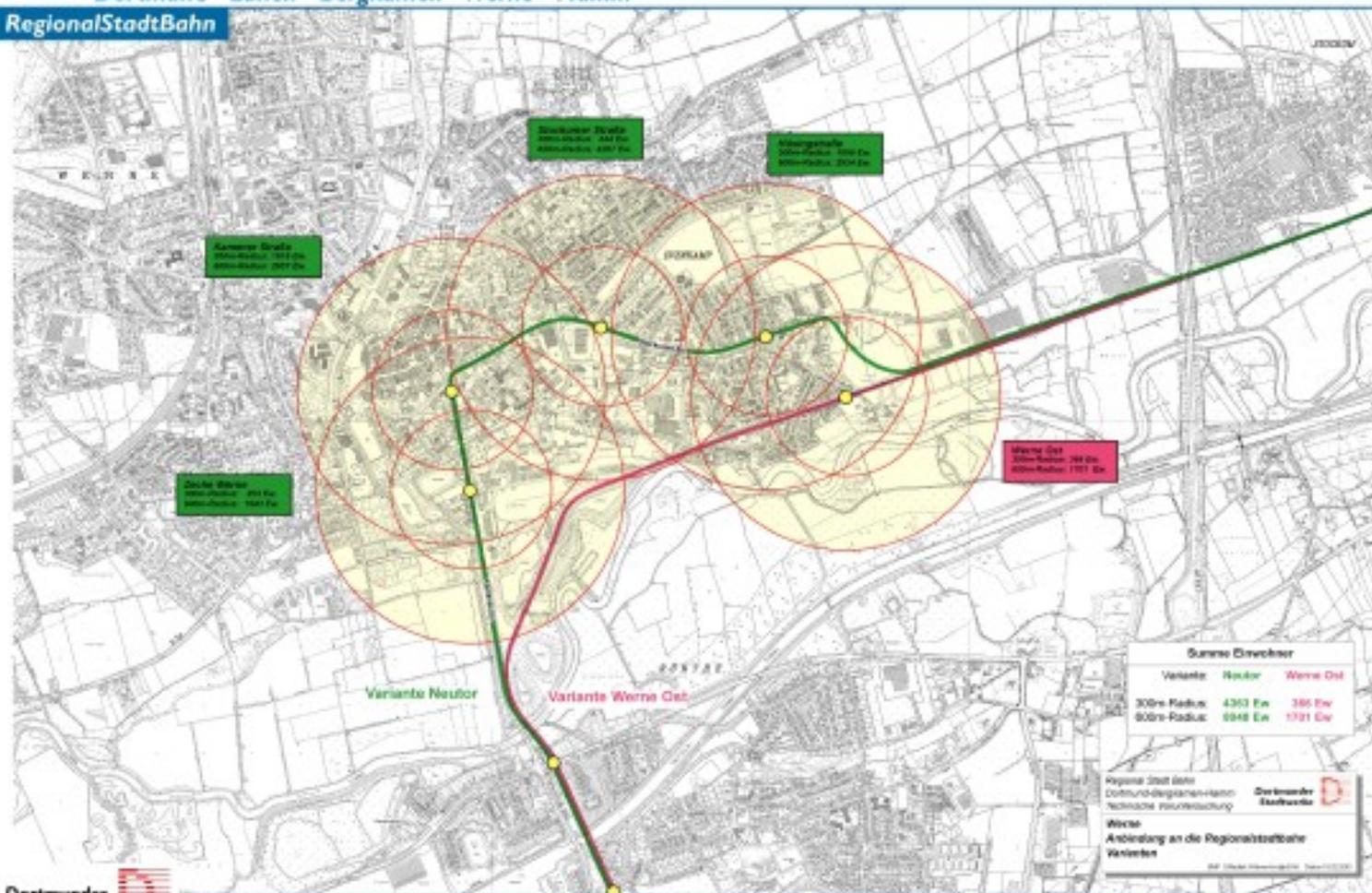


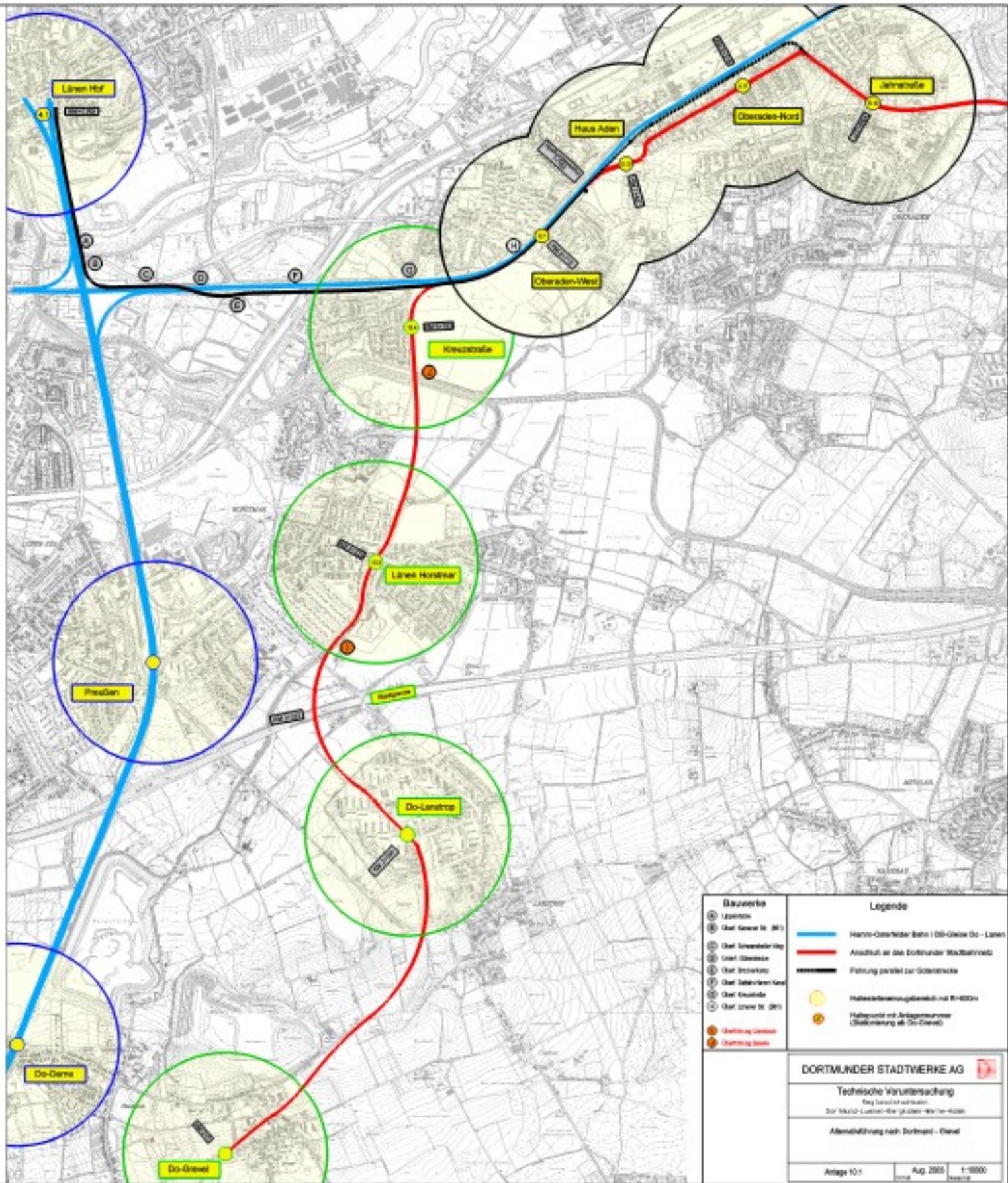
Organisationsstruktur



Dortmund - Lünen - Bergkamen - Werne - Hamm

RegionalStadtBahn





Bauwerke	Legende
<ul style="list-style-type: none"> ⊕ U-Bahn ⊖ Oberkante lt. Bf ⊖ Ober Kreuzstraße ⊖ Ober Oberaden ⊖ Ober Jahnstraße ⊖ Ober Oberaden Nord ⊖ Ober Kreuzstraße ⊖ Ober Lüne lt. Bf ● Überführung Lüne ● Überführung Bf 	<ul style="list-style-type: none"> — Harnisch-Greifener Bahn / HG-Bahn — Anschluss an das Dortmunder Stadtbahnnetz - - - - - Führung parallel zur Güterstraße ● Haltebereich mit Fahrgastbereich mit 10-150m ● Haltepunkt mit Anlagenbereich (Stationierung ab Do-Derne)
DORTMUNDER STADTWERKE AG	
Technische Voruntersuchung Reg. Serviceleistungen für S-Bahn-Linien im Gebiet der Bf	
Abwählung nach Dortmund - Derne	
Anlage 10.1	Aug 2005
1:10000	1:10000

**Auszug aus der
Niederschrift**

über die 19. öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen
am 20.09.2000

**Zu 4.14 Regionalstadtbahn Dortmund - Lünen - Bergkamen - Werne - Hamm
Ergebnis einer Machbarkeitsstudie des Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) für
die Städte Hamm, Bergkamen, Werne, Lünen und Dortmund sowie den Kreis
Unna
- Ausschussvorlage**

Herr StR Sierau führt in das Thema der Vorlage ein.

Herr Joneit - Kommunalverband Ruhrgebiet - stellt den Inhalt der Machbarkeitsstudie vor. Die Stadt Dortmund hat ein sehr dichtes Bahnangebot zwischen Dortmund und Hamm und zwischen Dortmund und Lünen fährt die Bahn im 20-Minuten-Takt mit Verlängerung nach Coesfeld und Münster. Eine neue Regionalstadtbahn im nördlichen Kreis Unna, die Dortmund mit anbindet, bietet ein großes Fahrgastpotential und entsprechendes Pkw-Verkehrsaufkommen. Die Hamm-Osterfelder Bahn zwischen Lünen und Hamm nutzt die Bahnstrecke nur für den Güterverkehr, die Strecke kann nach Angaben des Herrn Joneit auch noch Personenverkehr aufnehmen.

Mit der Regionalstadtbahn können wesentliche Verkehre auf die Bahn verlagert werden. Hierbei geht es insbesondere um die Hinzugewinnung weiterer Bahnkunden durch Verkürzung der Reisezeiten und durch Erhöhung des Qualitätsstandards. Die Strecke Bergkamen - Dortmund hat heute Reisezeiten von 60 Minuten, diese Reisezeit könnte um 50 - 73 % je nach Stadtteil verkürzt werden. Die Kostendeckungsfaktoren von über 50 - 65 % sind möglich. Die Einnahmepotentiale liegen bei bis zu 8 Mio. DM.

Herr RM Tech ist der Meinung, dass durch die Präsentation aufgezeigt wurde, welche Möglichkeiten in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden bestehen. Im interkommunalen Vergleich möchte er gerne entsprechende Gespräche führen.

Herr RM Utech fordert Herrn Joneit dazu auf, die Linie, die am Hoesch-Gelände endet, nicht als Sackgasse enden zu lassen.

Herr Joneit erläutert, dass die komplette Infrastruktur hinsichtlich erforderlicher Änderungen und Machbarkeit überprüft wurde.

Herr RM Krüger begrüßt im Namen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Vorlage, die zu einer größeren Attraktivität des ÖPNV führen und das Umsteigen vom Pkw auf Bus und Bahn erleichtern kann. Er favorisiert die Variante 2 A und spricht an, dass über Optionen in den südlichen Dortmunder Raum hinein nachgedacht werden sollte.

Herr RM Jostes stellt dar, dass Dortmund als Oberzentrum eine Verbindung zum nordöstlichen Bereich benötigt. Dortmund als VRR-Grenzgemeinde muss die Möglichkeit bieten, über Dortmund hinaus weiterfahren zu können.

Herr Joneit bringt Beispiele für die Reisezeiten. Die Variante 1 A wurde favorisiert, da unter anderem die technische Machbarkeit vorlag und die Fahrzeugtypen vorhanden waren.

. . .

Die Fragen des Herrn Steiner nach der Gewährleistung der barrierefreien Zugänglichkeit wurde durch Herrn Joneit insoweit beantwortet, dass die Bahnsteighöhen und die anderen Zugangsvoraussetzungen in Teilbereichen bereits da sind. Der Vorteil der Nutzung der bestehenden Infrastruktur ist der, dass die Infrastruktur ebenerdig auf Straßenniveau verläuft und dadurch die Möglichkeit bietet, neue Haltestellen behinderten- und nutzergerecht zu gestalten. Die Bahnsteige und die angrenzenden Gehwege sind niveaufrei über eine Rampe bei sämtlichen konzipierten Haltestellen zu erreichen, d. h. ca. 90 % sind barrierefrei gestaltet. Ausnahme bilden zwei Haltestellen im Raum Oberaden, die einen Zugang über Aufzug haben.

Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen nimmt den Bericht über das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Regionalstadtbahn Dortmund - Lünen - Bergkamen - Werne - Hamm zur Kenntnis.

Er beauftragt einstimmig die Verwaltung, den Ausbau der Schienenverbindung in Kooperation mit den beteiligten Gebietskörperschaften im Sinne der Ziffer 4 weiter zu verfolgen.