

**Stadt Bergkamen**  
Dezernat IV

Drucksache Nr. 9/451-00  
Amt für Planung, Tiefbau und Umwelt

Datum: 17.11.2005

Az.: frei-ha

## **Beschlussvorlage – öffentlich -**

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung	13.12.2005
2.		
3.		
4.		

### **Betreff:**

Regionalstadtbahn Dortmund-Lünen-Bergkamen-Werne-Hamm  
hier: Ergebnis der technischen Voruntersuchung für den Streckenabschnitt Bergkamen-Werne-Hamm

### **Bestandteile dieser Vorlage sind:**

1. Das Deckblatt
2. Die Sachdarstellung und der Beschlussvorschlag
3. 1 Anlage

Der Bürgermeister In Vertretung  Dr.-Ing. Peters Techn. Beigeordneter	
---	--

Amtsleiter  Styrie	Sachbearbeiter  Freimund	
--------------------------	--------------------------------	--

## Sachdarstellung:

Die DSW 21 (ehemals Dortmunder Stadtwerke) haben nunmehr die technische Voruntersuchung auch für den Streckenabschnitt Bergkamen-Werne-Hamm der geplanten RegionalStadtBahn abgeschlossen. Sie kommen zu folgendem Ergebnis:

Der hier vorliegende 2. Teil der technischen Voruntersuchung begutachtet den Abschnitt Bergkamen-Werne-Hamm. Die Trassenführung ist bereits durch mehrere vorangegangene Studien vorgegeben. Es wird ein Gleisbild festgelegt, das einen reibungslosen Betrieb der RegionalStadtBahn ermöglicht und in den innerstädtischen Verkehrsräumen eine hohe Verträglichkeit mit den übrigen Verkehren sicherstellt. Innerhalb der geschlossenen Ortslagen wird grundsätzlich zweigleisig in der Mitte der entsprechenden Fahrspuren gefahren und die Haltestellen werden als Mittelbahnsteige konzipiert. Ausnahmen sind der Abschnitt in Bergkamen-Overberge, wo eine zum Radweg ausgebaute Zechenbahntrasse genutzt wird und der Bereich auf der Hammer Straße in Hamm, wo ein Gleis in Randlage angeordnet ist. Bis auf die Haltestellen „Neutor“ in Werne sind alle Haltestellen so angelegt, dass die haltende RegionalStadtBahn den Individualverkehr ungehindert fließen lässt.

Auf freier Strecke wird auf betrieblich notwendige Ausweichen eingeleisig gefahren. Zwischen Bergkamen-Overberge und Werne wird eine ehemalige Zechenbahntrasse genutzt, die noch teilweise über funktionsfähige Kreuzungsbauwerke verfügt (Unterführung Hamm-Osterfelder-Bahn, Lippebrücke). Östlich von Werne bis zur Hammer Straße in Hamm wird der Schienenstrang der Werne-Bockum-Höveler-Eisenbahn befahren. Ab dem Gersteinwerk wird das Gleis von der RAG genutzt. Ein reibungsloser getakteter Betrieb der RegionalStadtBahn erfordert auf diesem Abschnitt den Bau eines separaten Gleises. Im weiteren Verlauf entspricht die Trassenführung grundsätzlich den Vorgaben des Hammer Stadtbahnkonzeptes. Die Haltestelle „Großer Sandweg“ in Dammlage an den DB-Gleisen ist neu aufgenommen worden. Die Kosten der Infrastruktur für die knapp 20 km lange Strecke zwischen Bergkamen, Werner Straße und Hauptbahnhof Hamm werden auf 63,6 Mio. Euro geschätzt, was einen Preis von 3,2 Mio. Euro pro km entspricht.

Für den Einsatz auf der RegionalStadtBahn sind sowohl Gleichstrom-Wechselstrom-Fahrzeuge (2Systemfahrzeuge) wie auch Gleichstrom-Diesel-Fahrzeuge (Hybridfahrzeuge) denkbar. 2Systemfahrzeuge nutzen in den Ortslagen und auf der freien Strecke eine 750 Volt-Gleichstromfahrleitung. Auf den DB-Gleisen und der daran angrenzenden Überlandstrecke wird mit 15.000 Volt-Wechselstrom gefahren. Hybridfahrzeuge fahren in der Stadt mit 750 Volt-Gleichstrom und ansonsten im Dieselbetrieb. Den etwas geringeren Investitionskosten des Hybridbetriebes wegen eingesparter Fahrleitungsanlagen stehen evtl. höhere Aufwendungen im Betrieb durch die Abhängigkeit von Tankstellen gegenüber. In unterirdischen Stadtbahnanlagen ist der Betrieb von Hybridfahrzeugen wegen der enormen Brandlast der Dieseltanks mit Risiken verbunden. Für die Stadtbahn-Variante wird der Einsatz solcher Fahrzeuge deshalb nicht empfohlen.

Der duale Charakter der RegionalStadtBahn vereint die Vorzüge einer Regionalbahn, nämlich die schnelle Verbindung von Stadtzentren untereinander mit den Stärken der konventionellen Straßenbahn, die innerorts eine hohe Erschließungswirkung erzielt. Mit entsprechenden Signalsteuerungen lassen sich auch im Stadtgebiet akzeptable Reisezeiten erreichen. Dieses Prinzip wird mit zunehmendem Erfolg in einigen Regionen Deutschlands u. a. im Raum Karlsruhe verfolgt. Weitersteigende Energiepreise sowie die Diskussion um die wirtschaftliche Nutzung der Autobahn einerseits und das wachsende Mobilitätsbedürfnis auf der anderen Seite machen die Planung attraktiver Schienenverkehrswege notwendig.

Nachdem nun mit dieser Arbeit die technische Realisierung der Maßnahme zwischen Bergkamen, Werne und Hamm nachgewiesen wurde, bleibt es der Nutzen-Kosten-Untersuchung vorbehalten, die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit zu überprüfen. Diese

Untersuchung erfolgt zur Zeit und die Ergebnisse werden in dem Gutachten „ÖPNV-Konzept und Nutzen-Kosten-Untersuchung“ präsentiert.

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

