

Bahnkonzept des VCD Dortmund-Unna

Im Kern geht es um eine Kapazitätserweiterung des Bahnknotens Dortmund durch einige wenige gezielte Investitionen in die Gleisinfrastruktur sowie eine Neubelegung der Bahnsteige im Hauptbahnhof.

Autor des Konzeptes ist der VCD-Bahnexperte Paul Niemann.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Aktuelle Probleme am Hauptbahnhof.....	2
2. Konkrete Ziele	2
3. Die Maßnahmen.....	3
3.1. Durch eine neue Gleisverbindung in Dorstfeld können Züge aus Bochum und Hagen ins nördliche Gleisbett wechseln. Das ermöglicht	3
3.2. Durch Optimierung der Signaltechnik wird ein häufiges schnelles und sicheres Kreuzen des Gleisfeldes möglich.....	3
3.3. Durch eine neue Gleisverbindung bei Siebenplaneten können Züge von DO Hbf über DO-Universität nach Witten (und weiter s.u.) fahren.	3
3.4. Auf der Strecke DO Hbf-Herdecke-Hagen-Lüdenscheid-Gummersbach-Köln kann ein RE fahren, wenn neben weiteren Maßnahmen die Ein- /Ausfahrt in DO Hbf verbessert wird.	4
3.5. Ein neues Fahrplansystem macht die Einrichtung von schnellen Nahverkehrszügen auf allen Bahnstrecken im Dortmunder Süden möglich.	4
3.6. Unter oben genannten Voraussetzungen ist es möglich, dass die S-Bahnen nicht zwangsläufig in Dortmund enden müssen.....	4
4. Die Kosten	4
5. Einzelmaßnahmen im Detail.....	5
5.1. Zu 3.1.1: Die bislang nur für sehr wenige Güterzüge genutzte eingleisige Unterführung im Bereich Dorstfeld wird für Fernzüge und RRX aus/in Richtung Bochum/Hagen in/aus Richtung Münster durch den Bau einer neuen Gleisverbindung genutzt – siehe Grafik 1 Nr.1.	5
5.2. Zu 3.1.2: Zwischen Marten und Dorstfeld sollen mehrere neue Weichenverbindungen geschaffen werden.....	6
5.3. Zu 3.2 Durch Optimierung der Signaltechnik ist die höhengleiche Highspeed-Kreuzungsanlage Westeinfahrt Do-Hbf möglich;.....	6
5.4. Zu 3.3. Streckenverzweigung bei Siebenplaneten - Neu: Bahnstrecke Dortmund-Witten auch über Universität.....	6
6. Beispiel-Fahrplan für den geplanten Knoten Dortmund Hbf.....	9
7. Vorteile im Nahverkehr	12
8. Vorteile im Fernverkehr und auf den bestehenden IC/ICE-Strecken	13
9. Kontakt	14

1. Aktuelle Probleme am Hauptbahnhof

- 1.1. Kreuzungen im Bahnhofsvorfeld, die teilweise die Kapazität einschränken. (Siehe 3.1)
- 1.2. Schnelle Züge in Richtung Osten nur über Hamm, dadurch sind Verbindungen nach Unna/Soest wenig attraktiv: Das ist eine der Ursachen für die hohe Stauanfälligkeit auf der B1/A44 zwischen DO und UN (viel größer als zwischen DO und BO!). (Siehe 3.2)
- 1.3. S-Bahn- und RRX-Konzept macht zusätzliche S-Bahnen Richtung Technische Universität fast unmöglich. (Siehe 3.3)
- 1.4. Unattraktive Fahrtzeiten nach Herdecke und Lüdenscheid. (Siehe 3.4)
- 1.5. Begrenzte Kapazität besonders durch Überlastung der südlichen Gleise im Hauptbahnhof. (Siehe 3.5)
- 1.6. Auch nach Schwerte und Iserlohn ist die Kapazität begrenzt. (Siehe 3.5)

2. Konkrete Ziele

- 2.1. **Zusätzliche, erhebliche Potenziale im Nahverkehr heben** - unter anderem:
 - 2.1.1. RRX nach Kassel über DO Hbf und Unna (Siehe 3.2)
 - 2.1.2. Zusätzliche S-Bahnen: DO Hbf würde zu einem S-Bahn-Knoten, nicht zu deren Endhaltepunkt: Umsteigefreie Verbindungen etwa von der S1-Strecke oder Witten nach Lünen, Unna, Hamm und Bielefeld wären möglich (Siehe 3.2)
 - 2.1.3. zusätzliche Züge Richtung Universität (Verdoppelung möglich) und weiter Richtung Witten-Hbf (Siehe 3.3)
 - 2.1.4. Regionalexpress über Herdecke und Hagen (Verdoppelung der Kapazität) nach Lüdenscheid-Brügge, Gummersbach und Köln (Siehe 3.4)
- 2.2. **Erhalt und Ausbau der Knotenfunktion im Fernverkehr** (anstelle des drohenden Zwei-Stunden-Taktes nach Berlin) (Siehe 3.3.5)
- 2.3. **Der RRX kann kreuzungsfrei über Lünen nach Münster** fahren. Der zweigleisige Ausbau dieser Strecke ist möglich ohne die geplante riesige Brücke.
- 2.4. **Geringere Verspätungsanfälligkeit**

3. Die Maßnahmen

3.1. Durch eine neue **Gleisverbindung in Dorstfeld** können Züge aus Bochum und Hagen ins nördliche Gleisbett wechseln. Das ermöglicht ...

3.1.1. die kreuzungsfreie Verbindung von Bochum und Hagen nach Münster und Lünen, zum Betriebsbahnhof Im Spähenfelde und zum neuen **RRX-Betriebsbahnhof**

3.1.2. Mit zusätzlichen Weichen im Gleisbett zwischen Dorstfeld und Marten können mehrere Züge parallel ein- und ausfahren und alle relevanten Strecken bekommen bahnsteiggleiche Umsteigemöglichkeiten.

3.1.3. Züge haben jederzeit Einfahrt aus Richtung Hamm, Bochum und Witten/Hagen in den Dortmunder Hbf, auch bei vollständiger Belegung des Gleisbereichs 8-16 und Gegenverkehr.

3.2. Durch **Optimierung der Signaltechnik** wird ein häufiges schnelles und sicheres Kreuzen des Gleisfeldes möglich.

3.2.1. Der RRX und der Fernverkehr kann dann in Dortmund wenden und nach Unna-Soest-Paderborn weiter fahren.

3.2.2. Die Züge können in knapperen Abständen sicher fahren und werden pünktlicher.

3.3. Durch eine neue **Gleisverbindung bei Siebenplaneten** können Züge von DO Hbf über DO-Universität nach Witten (und weiter s.u.) fahren.

3.3.1. Die Universität kann in einem dichteren Takt angefahren werden. Derzeit kann die Kapazität für die S1 zwischen Langendreer und Bochum Hbf kaum erweitert werden. **Die Kapazität zwischen Dortmund Hbf und Universität** wird durch das VCD-Bahnkonzept auf **6.000 Fahrgäste** pro Stunde und Richtung **deutlich** erhöht.

3.3.2. Witten bekommt einen direkten Anschluss an den S-Bahn-Knoten Dorstfeld (Die Verbindung DO-Hbf – Witten über die Fernbahn nach Hagen hat wegen der Nutzung im Fernverkehr Engpässe in Witten-Hbf und DO Hbf)

3.3.3. Die Uni bekommt eine attraktive Anbindung nach Süden (bislang nur nach DO Hbf und BO Hbf).

3.3.4. Diese Strecke eignet sich sehr gut für den Regionalverkehr zwischen Dortmund und Wuppertal-Köln-Bonn. Die RB 48 könnte im 30 Minuten- Takt von Dortmund nach Bonn fahren, sie sollte dabei den RE 4 zwischen Wuppertal und Dortmund sowie die S 5 zwischen Hagen und Witten ersetzen (beide Strecken werden bislang jeweils im Stundentakt angeboten). Die RB 48 ist, da sie eine fast gleich weite Strecke fährt und

weniger hält, etwas schneller als die S 5 und unwesentlich langsamer als der RE 4, der allerdings derzeit fast zur selben Zeit wie die S 5 fährt.

3.3.5. Dortmund würde als ICE-Knoten gestärkt. Die Strecke Witten – Do-Hbf würde zu Gunsten des Fernverkehrs entlastet (s.o.). Alle 30 Minuten soll es in Dortmund Hbf einen Knoten zwischen 1-2 Zügen von Köln nach Dortmund über Düsseldorf/Essen und einem von Köln nach Dortmund über Wuppertal geben. Diese Züge kommen teilweise aus Süddeutschland und teilweise aus Köln, sie fahren weiter nach Berlin, Hamburg und Kassel/Leipzig/München.

3.4. Auf der Strecke DO Hbf-Herdecke-Hagen-Lüdenscheid-Gummersbach-Köln kann ein RE fahren, wenn neben weiteren Maßnahmen die Ein- /Ausfahrt in DO Hbf verbessert wird.

3.5. Ein **neues Fahrplansystem** macht die Einrichtung von schnellen Nahverkehrszügen auf allen Bahnstrecken im Dortmunder Süden möglich.

Hierfür wird ein zusätzliches Gleis von Dortmund Hbf bis Dortmunder Feld benötigt (optimal wäre bis Signal-Iduna-Park). Das Konzept: Es entsteht ein **S-Bahn-Knoten Dortmund Hbf**, dabei kommen S-Bahnen aus bis zu 4 verschiedenen Richtungen (z. B. Unna, Herdecke, Universität und Lütgendortmund) zeitgleich an, alle haben Anschluss aufeinander. Sie stehen 7 Minuten im Dortmunder Hbf (Gleis 1 bis 4) und fahren dann zurück. In der Zwischenzeit fahren weitere Regionalzüge und S-Bahnen rein und raus (im Maximum auf Gleis 5, 6, 7, 8, 10, 11 und 16). Gleis 8, 10, 11 und 16 werden für Doppelbelegungen ausgerüstet (2 Züge gleichzeitig).

3.6. Unter oben genannten Voraussetzungen ist es möglich, dass die S-Bahnen nicht zwangsläufig in Dortmund enden müssen.

Möglich werden z.B. S-Bahn-Verbindungen – ohne Umsteigen - von Essen oder Witten nach Lünen(-Münster) oder nach Hamm(-Bielefeld).

4. Die Kosten

Grob und großzügig geschätzt dürften Kosten in Höhe von etwa 200 Millionen Euro entstehen. Größter Posten wäre die Westeinfahrt: Hier kalkulieren wir – ohne die aufwendigeren Planungskosten - mit etwa 6 bis 7 Mio. Euro (unter anderem für 13 neue Weichen, Oberleitungen). In Siebenplaneten rechnen wir mit etwa 4 Millionen Euro.

5. Einzelmaßnahmen im Detail

5.1. Zu 3.1.1: Die bislang nur für sehr wenige Güterzüge genutzte eingleisige Unterführung im Bereich Dorstfeld wird für Fernzüge und RRX aus/in Richtung Bochum/Hagen in/aus Richtung Münster durch den Bau einer neuen Gleisverbindung genutzt – siehe Grafik 1 Nr.1.

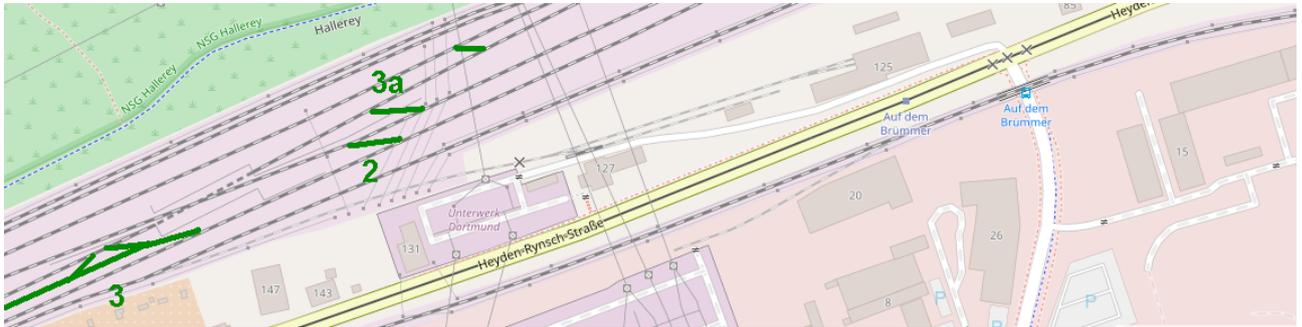


Grafik 1

Über diese Verbindungskurve können Züge aus Bochum und Hagen auf das nördlichste Gleis wechseln und so in den Nordteil des Dortmunder Hauptbahnhofs einfahren und weiter kreuzungsfrei nach Lünen, in den Betriebsbahnhof Spähenfelde und den neuen RRX-Betriebsbahnhof fahren und umgekehrt. Ermöglicht wird durch diese **gewonnene Zweigleisigkeit** außerdem, dass dort Züge aus entgegengesetzter Richtung ständig ein- und ausfahren können ohne sich gegenseitig zu blockieren und auch der Gesamtbetrieb nicht gestört wird.

Die **Weichenverbindung 1a** dient dazu, je nach Gleisbelegung vom südlichen auf das mittlere und vom mittleren auf das nördliche Fernbahngleis wechseln zu können. Dadurch können Züge nach Dortmund Hbf **parallel einfahren und ausfahren** und alle relevanten Strecken können kreuzungsfrei und mit bahnsteiggleichen Umsteigemöglichkeiten ausgestattet werden. Es kann sich also z. B. ein Zug von Essen nach Münster über Dortmund mit einem von Hagen nach Hamm über Dortmund am selben Bahnsteig treffen; auch viele andere bahnsteiggleiche Treffen sind möglich. Diese Treffen sind im neuen System nicht mehr in Gleis 8/10 sondern 11/16 und 18/20.

5.2. Zu 3.1.2: Zwischen Marten und Dorstfeld sollen mehrere neue Weichenverbindungen geschaffen werden.



Grafik 2

Über die **neue Weichenverbindung 2** verkehren Züge von Bochum/Essen nach Lünen/Münster und zu den Betriebsbahnhöfen Dortmund.

Über die **Neue Weichenverbindung 3** fahren Züge von Hagen nach Münster bzw. Hamm.

Die **Weichenverbindung 3a** dient dazu, dass weiterhin IC/ICE aus Bochum und aus Hagen synchron in Dortmund Hbf einfahren können.

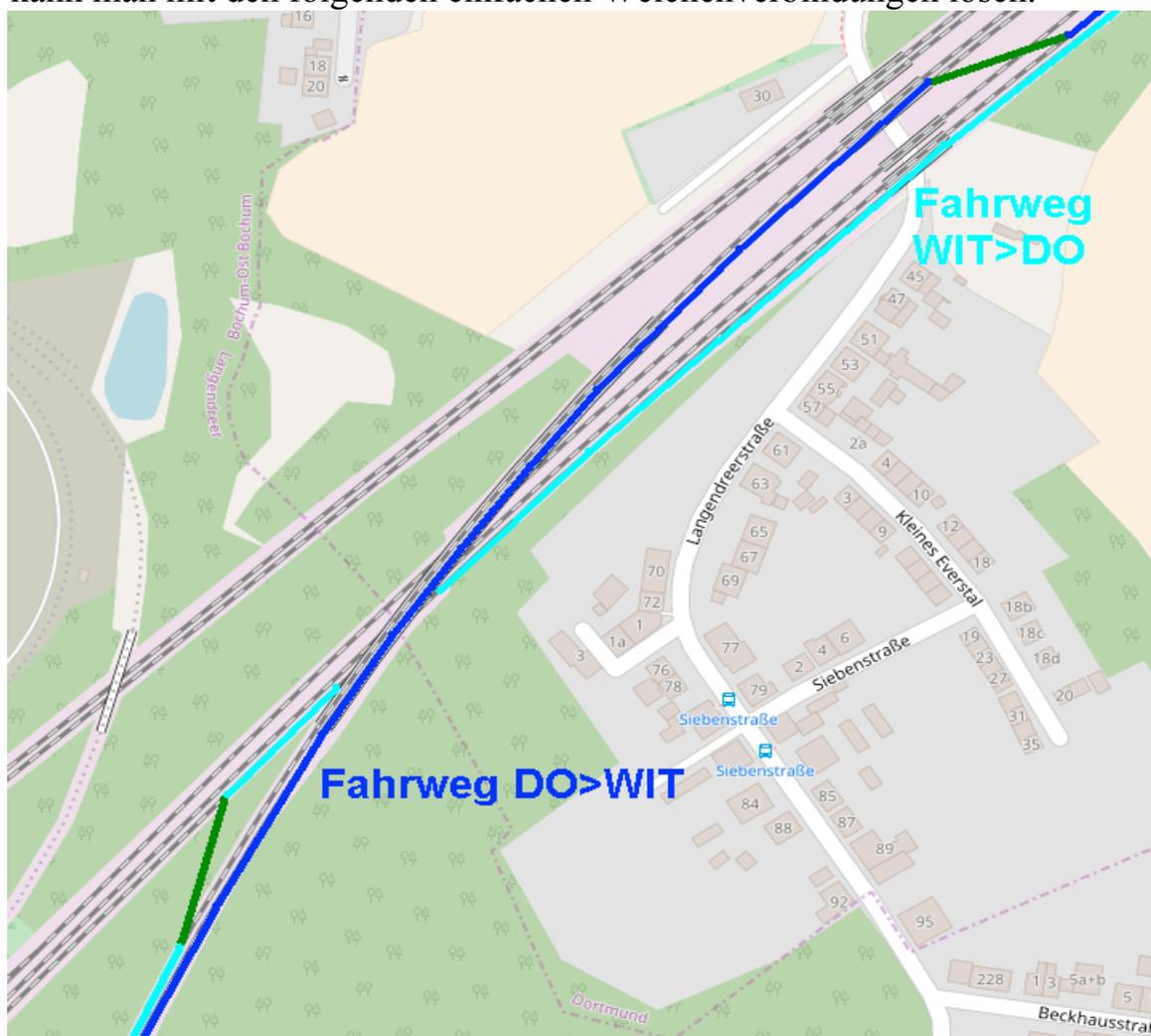
5.3. Zu 3.2 Durch Optimierung der Signaltechnik ist die höhengleiche **Highspeed-Kreuzungsanlage Westeinfahrt Do-Hbf möglich;**

d.h. ein schnelles Kreuzen im Bereich zwischen Rheinische Str. und Hauptbahnhof. Dabei soll während der Einfahrt eines RRX oder Fernverkehrszuges aus Richtung Hörde z. B. in Gleis 10 der normale S-Bahn-Betrieb nur eine Minute unterbrochen werden. Der RRX und Fernverkehr sollen in drei Minuten in Dortmund Hbf wenden können. Zudem wird damit Unna an den RRX angebunden und für Hamm bietet es einige Vorteile, wegen der attraktiveren Linien, die dann dort eingerichtet werden können und wegen der Pünktlichkeit. Weiterhin soll die Signaltechnik für Hörde-Hbf und Dortmund-Bochum verbessert werden, die Züge sollen in knapperen Abständen sicher fahren können.

5.4. Zu 3.3. Streckenverzweigung bei Siebenplaneten - Neu: Bahnstrecke **Dortmund-Witten auch über Universität**

Derzeit müssen Züge von Dortmund Hbf zur Universität mindestens bis Bochum Hbf fahren, auf dem Streckenabschnitt Bochum Langendreer - Bochum Hbf sollen jedoch zusätzliche Züge fahren. Hierdurch werden zusätzliche Züge zwischen Dortmund Hbf und Universität massiv erschwert. Dieses Problem kann man lösen, wenn Züge Dortmund Hbf - Universität auch nach Witten fahren können. Derzeit besteht zwischen Witten und Dortmund zudem eine eingeschränkte Kapazität, wodurch praktisch nur halbstündlich ein Zug von Dortmund Hbf nach Witten Hbf fährt (der RE fährt in Dortmund 2 Minuten vor

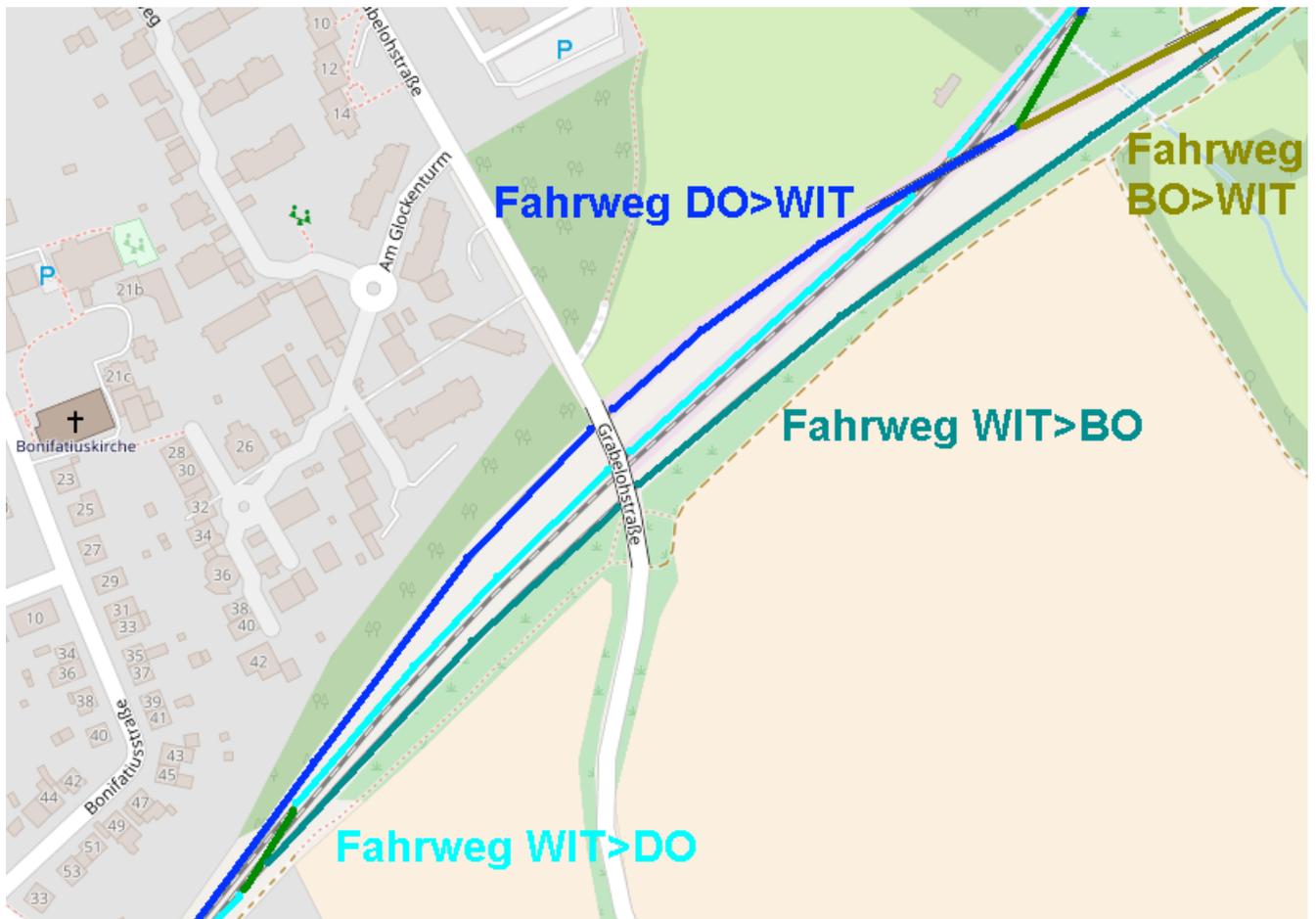
einer S-Bahn ab). Und wenn ein Zug von Dortmund Hbf über Barop und Witten-Annen nach Hagen fährt, kreuzt er in Witten Hbf das Gleis, auf dem RE, RB, IC und ICE von Hagen nach Bochum und Dortmund fahren, das ist also schlecht für die Pünktlichkeit und Kapazität. Weiterhin nimmt dieser im Bereich Dortmund Hbf Zügen von Hörde zum Hauptbahnhof ein Gleis weg. Zudem gibt es keinen Direktzug von Witten zum wichtigen S-Bahnhof Dorstfeld. All diese Probleme kann man mit den folgenden einfachen Weichenverbindungen lösen.



Neue Weichen

Grafik 3

In Grafik 3 ist die **Streckenverzweigung bei Siebenplaneten zu sehen**. Auf der unten zu sehenden grün eingezeichneten Weiche fahren Züge von Witten über Dortmund Universität nach Dortmund Hbf. Auf der oben zu sehenden Weiche fahren Züge von Dortmund Universität nach Witten, dabei wird das kaum genutzte Gütergleis Langendreer - Dortmunder Feld gekreuzt. Südlich der neuen Gleisverbindung fahren die Züge auf dem linken Gleis durch den Tunnel Oberstraße. In der Grafik unten ist zu sehen, wie sie anschließend wieder auf die rechte Seite der Fernbahn wechseln.



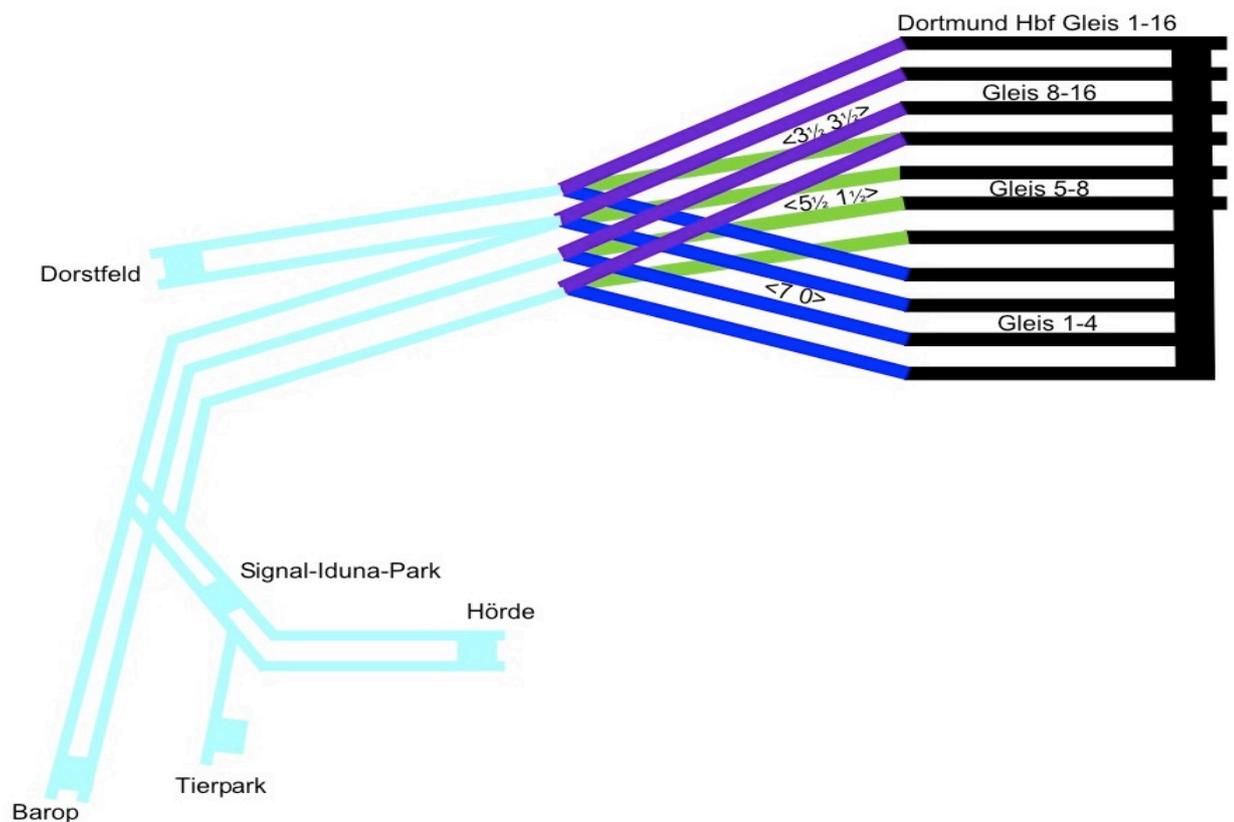
Neue Weichen

Grafik 4

Grafik 4 zeigt das **Streckendreieck, wo Züge aus Bochum und Dortmund nach Witten** zusammengeführt werden.

Genutzt werden soll diese Anlage für die Linie RB 48 (fährt von Wuppertal-Oberbarmen nach Bonn-Mehlem über Solingen und Köln). Sie soll im 30 Minuten-Takt ab Dortmund fahren und könnte in der schnellen Variante zum RE umgewandelt werden, aber auch in diesem Fall hält sie mehr als RE 7, denn Köln-Mülheim und Wuppertal-Vohwinkel sind als Halte gesetzt. Insbesondere Köln-Mülheim ist mit 150.000 Einwohnern und Anschlüssen in zahlreiche Kölner Stadtteile und nach Bergisch Gladbach zu wichtig für eine Durchfahrt. Im Streckenabschnitt Dortmund-Wuppertal soll die RB 48 den RE 4 ersetzen. In diesem Streckenabschnitt fährt der RE 4 im Wesentlichen in zeitlicher Nähe zu anderen Zügen, das ist bei der RB 48 erheblich besser. Zudem hat man erheblich schnellere Verbindungen von Wuppertal, Hagen und Witten zu zahlreichen S- Bahnhöfen in Dortmund. Sie realisiert zudem für große Teile des Umfelds Hagen/Sauerland deutlich bessere Anschlüsse. Sie soll zwischen Dortmund Hbf und Wuppertal Hbf in DO-Dorstfeld, DO-Universität, Witten Hbf, Wetter, Hagen Hbf, Ennepetal, Schwelm und W-Oberbarmen halten.

6. Beispiel-Fahrplan für den geplanten Knoten Dortmund Hbf



Grafik 5

Legende

0> steht dafür, dass im **blau** dargestellten Knoten zu Beginn des alle 15 Minuten gefahrenen Knotens Züge z. B. von Hörde, Herdecke und maximal 2 gleichzeitig aus Dorstfeld in Gleis 1, 2, 3 und 4 **einfahren** (in der Regel S-Bahn und RB).

<7 steht dafür, dass 7 Minuten später die Züge aus diesen Gleisen wieder **zurückfahren**.

Im **violett** dargestellten Knoten (**<3 1/2 3 1/2>**) wird **gleichzeitig ein- und ausgefahren** (schnelle Züge, die nicht in Dortmund Hbf enden). Das kann dann z. B. bedeuten, dass zeitgleich einer aus Hörde in Gleis 8 einfährt, einer aus Gleis 10 nach Hörde abfährt und einer aus Dorstfeld in Gleis 11 einfährt.

Im **grün** dargestellten Knoten (Gleis 5-8) kann in Gleis 6, 7 und 8 **über Dortmund Hbf hinaus** weitergefahren werden, weiterhin stehen die Abstellgleise zwischen Hbf und Burgwall zur Verfügung.

Die betroffenen Zulaufstrecken sind **hellblau** dargestellt. Es werden nicht alle Weichen dargestellt.

10:00:30 Uhr: S-Bahn aus Iserlohn fährt in Gleis 1 (neu) ein.

Möglicher weiterer Zug in Gleis 2

10:00:30 Uhr: S-Bahn aus Mengede/Huckarde fährt in Gleis 3 ein.

10:00:30 Uhr: S-Bahn aus Lütgendortmund fährt in Gleis 4 ein.

10:02:00 Uhr: S-Bahn aus Unna fährt in Gleis 5 ein. Je nachdem, wie schnell der Zug wenden kann, könnte sie um 10:06 Uhr schon wieder zurückfahren, aber ich kalkuliere mal eher 10:21 Uhr. Technisch gesehen sind 4 Minuten Wendezeit kein Problem, wenn die Signale schnell genug reagieren.

10:02:00 Uhr: S-Bahn aus Herdecke fährt in Gleis 6 ein. Weiterfahrt sofort nach Ausstieg auf ein Abstellgleis zwischen Hbf und Burgtor.

Möglicher weiterer Zug in Gleis 7, Weiterfahrt sofort aufs Abstellgleis Burgtor

10:02:00 Uhr: S-Bahn aus Bochum fährt in Gleis 8 (Ost) ein. Weiterfahrt nach Hamm.

10:04:00 Uhr: ICE aus Kassel (über Unna) fährt in Gleis 8 (West) ein. Weiterfahrt nach Köln über Essen. Die Fahrt aus Gleis 8 in Richtung Bochum ist im geplanten Knoten kein Problem mehr, da es in Dorstfeld die neue Unterführung gibt, über die Züge aus Richtung Bochum/Hagen kreuzungsfrei nach Lünen fahren können. Diese lässt sich auch nutzen, damit Züge aus Gleis 8 nach Bochum fahren können, ohne dass dadurch der Betrieb in der Gegenrichtung von Bochum nach Dortmund unterbrochen wird.

10:04:00 Uhr: RRX nach Kassel (über Unna) fährt in Gleis 10 (West) ab.

10:04:00 Uhr: RE aus Bonn (über Köln-Hagen-Witten-Dortmund Universität) fährt in Gleis 11 ein.

10:04:00 Uhr: RE nach Bonn fährt in Gleis 16 ab.

10:06:00 Uhr: S-Bahn aus Hamm nach Bochum fährt in Gleis 7 ab.

10:06:00 Uhr: S-Bahn nach Unna fährt in Gleis 6 ab (kommt vom Abstellgleis-Bereich Burgtor).

10:07:30 Uhr: S-Bahn nach Iserlohn fährt in Gleis 1 (neu) ab.

Möglicher weiterer Zug in Gleis 2

10:07:30 Uhr: S-Bahn nach Mengede/Huckarde fährt in Gleis 3 ab.

10:07:30 Uhr: S-Bahn nach Lütgendortmund fährt in Gleis 4 ab.

Die Ziele der Züge sind vielfach austauschbar, das heißt, der Zug von Iserlohn kann z. B. genauso gut ein Zug z. B. von Unna etc. sein. Auch die Uhrzeiten sind als Beispiele zu verstehen.

Für einige Züge sind Mehrzweckabteile mit 2 Ein- und Ausstiegshöhen und damit entsprechende Rampen im Mehrzweckabteil erforderlich. Dabei gibt es am einen Ende des Mehrzweckabteils z. B. eine Tür für 76 cm Bahnsteighöhe und am anderen für 96 cm Höhe. Dazwischen gibt es eine rollstuhlgerechte Rampe, die die 20 cm

Höhenunterschied überwindet (es gibt auch 2 alternative Möglichkeiten für solche Züge, die an unterschiedlichen Bahnsteighöhen barrierefrei sind).

Bei einer kostenintensiveren Ausführung könnten auch die Züge ausklappbare Rampen haben. Das bedeutet, die Tür ist geeignet für 96 cm-Bahnsteige und an einem 76 cm-Bahnsteig wird die Rampe ausgeklappt, so dass Fahrgäste bequem auf den 76 cm-Bahnsteig aussteigen bzw. von dort einsteigen können. Diese Rampe muss dann ein Geländer haben. Dieses System würde dann den barrierefreien Ein- und Ausstieg an allen Türen ermöglichen.

Dieses Rampensystem lässt sich auch nutzen, um den direkten Umstieg von einem in den anderen Zug zu ermöglichen. Man könnte z. B. direkt von einem in Gleis 7 stehenden Zug in einen umsteigen, der in Gleis 8 steht, wenn die Rampen lang genug sind, um bis in eine Tür des Zugs gegenüber zu reichen. Dies würde den Knoten Dortmund aufwerten, weil dann einige Anschlüsse mehr auch für nicht-sportliche Fahrgäste bestehen würden.

Weiterhin wäre auch ein Rampensystem im Türenbereich des Zugs selbst möglich. Dabei wäre die Wagenmitte 86 cm hoch und je nachdem, ob der nächste Bahnhof einen 76- oder 96 cm-Bahnsteig hat, „entsteht“ im Ein- und Ausstiegsbereich eine Rampe, die 10 cm Höhenunterschied nach unten oder oben überwindet.

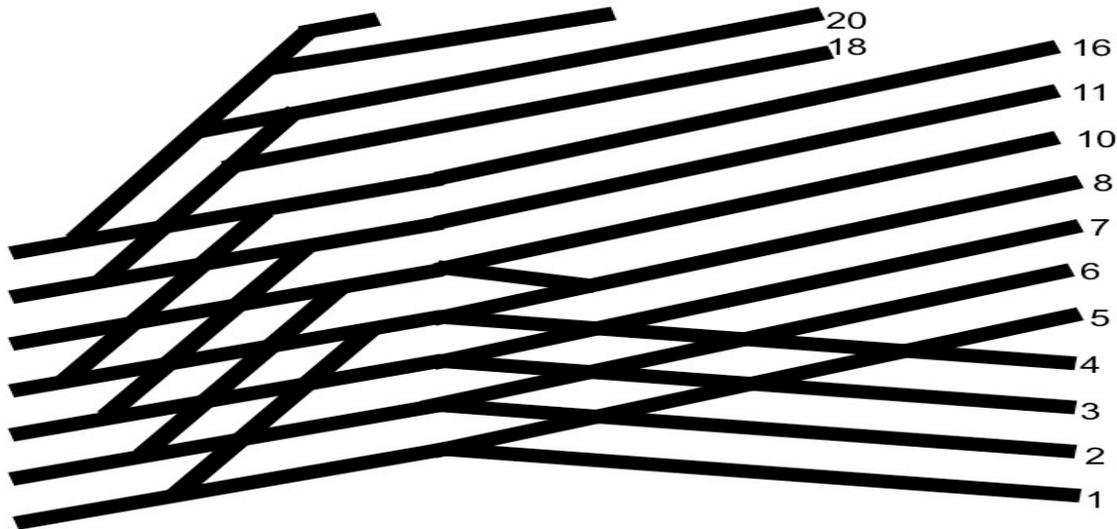
Bei diesem Konzept wird von Dorstfeld nach Dortmund Hbf und von Signal-Iduna-Park nach Dortmund Hbf synchron ein- und ausgefahren, also 2 Züge nebeneinander. Wenn hier dann ein verspäteter Zug entgegenkommt, wäre es sinnvoll, wenn es einen drei- oder viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Dortmund Hbf und Dortmunder Feld gibt, damit der Zug nicht übertrieben lange warten muss. Sonst würde der verspätete Zug oft statt 5 Minuten z. B. 15 Minuten verspätet in Dortmund Hbf ankommen.

Züge, die um 10:04:00 Uhr bzw. kurz davor aus Bochum, Hagen oder Castrop-Rauxel (Fernstrecken) einfahren, fahren in Gleis 18, 20, 21, 23, 26 und 31. Aus Hamm und Lünen kann auch in Gleis 10, 11 und 16 (Ostseite) eingefahren werden. In Gleis 8, 10, 11, 16, 18 und 20 sollen jeweils 2 Züge gleichzeitig stehen können, dabei kann auch zeitgleich von der West- und Ostseite eingefahren werden (wichtig ist dabei natürlich, dass die Züge langsam fahren).

Die Knoten um 10:00:30 Uhr bzw. 10:07:30 Uhr sind für S-Bahnen gedacht, die in Dortmund Hbf enden bzw. eingesetzt werden, diese Züge halten in der Regel an allen Halten auf der jeweiligen Strecke. Der Knoten um 10:02 Uhr bzw. 10:06 Uhr ist sowohl für Züge mit Endbahnhof Dortmund wie auch für Züge, die weiter zum Brüggmannplatz bzw. nach Hamm fahren, gedacht, der Knoten ist geeignet für RE und für S-Bahnen. Der Knoten um 10:04 Uhr ist für RE/RRX/IC/ICE gedacht, sie sollen im

Regelfall weiter nach Bochum, Lünen oder Hamm fahren bzw. von dort kommen. Der Knoten lässt den Einsatz langer Züge zu.

Gleis-Schema Dortmund Hbf



7. Vorteile im Nahverkehr

- 7.1. Es ist von keiner Zulaufstrecke der Endbahnhof Dortmund Hbf zwingend notwendig, es kann Richtung Osten weitergefahren werden oder in Richtung Westen gewendet werden. Hierdurch können Züge deutlich kürzer in Dortmund Hbf halten. Bisher steht ja beispielsweise die RB 59 planmäßig 16 Minuten im Hauptbahnhof und in dieser Zeit kann dann kein anderer Zug in Gleis 4 einfahren. Einige stehen in diesem Gleisbereich noch länger.
- 7.2. Es kann in Gleis 8, 10, 11 und 16 eingefahren werden, während der zuerst eingefahrene Zug noch steht (durch 470 m Bahnsteiglänge können 2 Züge gleichzeitig im Gleis stehen). Hierdurch können besonders in diesen Gleisen deutlich mehr Züge pro Stunde halten als bisher. Das können auch 2 relativ lange Züge sein, also z. B. ein RRX mit 2 Zugteilen und ein "kleiner" ICE.
- 7.3. Durch die Maßnahmen insgesamt können maximal ca. 120 Züge pro Stunde in Dortmund Hbf halten, im Berufsverkehr in Köln Hbf sind es z. B. ca. 70, doppelt so viele wie im deutlich größeren Dortmunder Hauptbahnhof, und das, obwohl die Züge dort für den Ein- und Ausstieg länger halten müssen. Die Einfahrtgleise lassen sich dabei flexibel an den Bedarf anpassen. Die Kapazität ist also deutlich größer als die Zugleistungen, die tatsächlich gefahren werden, wodurch Verspätungen aufgrund belegter Einfahrtgleise vermieden werden.
- 7.4. Es können in allen Richtungen entsprechend des jeweiligen Bedarfs lange Züge angeboten werden.
- 7.5. Es kann ein bedarfsgerechtes Zugangebot gefahren werden, das in der Lage ist, hochbelasteten Straßen wie etwa der B 1, der A 40, der A 44 und der A 45

täglich in jeweils fünfstelligen Rahmen Autos abzunehmen. Bislang werden zwischen Unna und Dortmund Hbf z. B. nur knapp 500 Plätze pro Stunde und Richtung angeboten, damit lässt sich natürlich nahezu kein Verkehr auf die Schiene verlagern, ihnen stehen allein ca. 8.000 Pendler von Unna nach Dortmund gegenüber, hinzu kommen Pendler von Werl nach Dortmund, Unna nach Bochum etc. Doch das wäre auch im Interesse der auf KfZ-Transporte angewiesenen regionalen Wirtschaft, weil die Firmenfahrzeuge in einer planbaren und akzeptablen Zeit z. B. über die B 1 fahren können. Wenn die geplante Fahrzeit nicht eingehalten werden kann, baden das wieder die Angestellten der Empfängerfirmen aus.

- 7.6. Bei Verspätungen auf den Zulaufstrecken aus Hörde, Dorstfeld etc. gibt es die Möglichkeit, auch außerhalb der alle 15 Minuten angebotenen Knoten einzufahren. Kommt der RE aus Winterberg also z. B. 5 Minuten verspätet, kann er im dreigleisigen Abschnitt Dortmunder Feld - Hbf ausweichen (dort kommen dann 2 Züge entgegen) und anschließend in den Hauptbahnhof einfahren. In welches Gleis, hängt dann von der genauen Verspätung und der Gleisbelegung ab.

8. Vorteile im Fernverkehr und auf den bestehenden IC/ICE-Strecken

- 8.1. Dortmund wird als Knoten gestärkt, indem alle 30 Minuten ein Knoten gefahren wird; in die Knoten werden alle Dortmunder Fernverkehrszüge integriert. Indirekt entlastet das den überlasteten Knoten Köln. Es fahren also z. B. minutengleich Züge nach Hamburg, Kassel und Berlin oder in der anderen Richtung Frankfurt(weiter z. B. nach München, Basel oder Stuttgart) und Koblenz (weiter z. B. nach Stuttgart, Luxemburg, München, Basel oder Frankfurt) ab, diese haben Anschluss aufeinander. Nach Berlin und Frankfurt soll alle 30 Minuten gefahren werden, abwechselnd über Essen-Düsseldorf und Hagen-Wuppertal. Die Frankfurt-Züge halten in Köln Messe/Deutz tief.
- 8.2. Es entstehen wesentlich kürzere Fahrzeiten vor allem nach Frankfurt, man kommt alle 30 Minuten von Wuppertal, Hagen, Essen, Düsseldorf etc. nach Berlin und Frankfurt (teilweise mit Umsteigen). Von Dortmund und Köln nach Berlin und Frankfurt (Neubaustrecke) wird jeweils im 30 Minuten-Takt gefahren.
- 8.3. Durch die 30 Minuten-Taktung im Fernverkehr lassen sich sehr viele Nahverkehrszüge in den jeweiligen Zwischenräumen einrichten, das erhöht die Möglichkeiten, Nahverkehrslinien auf der Achse H-BI-HAM-DO-BO-E-DU-D-K einzurichten. Auch Freitags Nachmittags kommen nur im angenäherten Halbstundentakt Fernzüge. Teilweise fahren allerdings 2 Fernverkehrszüge hintereinander (beispielweise würde der ICE Amsterdam-Frankfurt dann

zwischen Duisburg und Köln direkt nach bzw. direkt vor einem Dortmund-ICE fahren). Der RRX-Verkehr könnte dann auf den Fernbahngleisen DU-D abgewickelt werden, wodurch RE, die auf den S-Bahn-Gleisen fahren, zusätzlich in Duisburger und Düsseldorfer Stadtteilbahnhöfen halten können.

9. Kontakt

VCD Kreisverband Dortmund-Unna,
Eisenmarkt 1 (zwischen Thier-Galerie und Propsteihof), Seiteneingang von
Kulturvergnügen
44137 Dortmund
mobil@vcd-dortmund.de
www.vcd-dortmund.de