

DORTMUND ÜBERRASCHT. **DICH.**



Dortmund. Bewegt.

Gestern, heute, morgen – 50 Jahre Stadtbahnbau

Stadt Dortmund
Tiefbauamt



Dortmund. Bewegt!



Vor 50 Jahren, am 22. Oktober 1969, gab Oberbürgermeister Heinrich Sondermann unter dem Leitspruch „Eine Stadt fährt in die Zukunft“ das Startsignal für ein neues Mobilitätszeitalter: den Bau der Dortmunder Stadtbahn. Eine mutige und weitsichtige Entscheidung, von der auch die nächsten Generationen noch profitieren werden. Mit unserer Stadtbahn wurde die Grundlage für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität gelegt, die auch aktuell und zukünftig im Bemühen um mehr Klimaschutz von großer Bedeutung ist.

Für die Bürgerinnen und Bürger brachte die Stadtbahn kürzere Fahrtzeiten, dichtere Takte, mehr Komfort und weniger Stress. Dazu eine straßenbahnlose Innenstadt. Das bedeutet: Raum für Boulevards und Plätze, auf den Straßen weniger Stau, weniger Lärm, weniger Umweltbelastung und mehr Platz für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Was bewegte die Menschen im Jahr 1969?

Mondlandung. Woodstock. Richard Nixon wird US-Präsident, Georges Pompidou französischer Staatspräsident, Gustav Heinemann Bundespräsident und Willy Brandt Bundeskanzler. Das Revierderby am 6. September 1969 vor 39.200 Fans in der überfüllten Kampfbahn Rote Erde endet 1:1.

50 Jahre später haben 81.365 Fans im größten Stadion Deutschlands Platz. Rund 30.000 fahren regelmäßig mit der Stadtbahn oder Linienbussen zu den Heimspielen. Und zur Fußball-EM 2024 werden wir wieder Gäste aus vielen Ländern begrüßen dürfen.

Und noch ein Blick zurück und nach vorn: 1969 war Dortmund zum zweiten Mal Gastgeber der Bundesgartenschau. 2027 werden wir ein Hauptort der Internationalen Gartenbauausstellung der Metropole Ruhr sein und, wie beim Evangelischen Kirchentag 2019, mit unseren guten Stadtbahnverbindungen die Mobilität der Menschen sichern.

Dortmund ist eine spannende und aufstrebende Metropole. Wir fahren weiter „in die Zukunft“. Mutig, engagiert, weitsichtig und erfolgreich. Wir bleiben in Bewegung.

Herzliche Grüße

A handwritten signature in blue ink that reads "Ullrich Sierau". The signature is written in a cursive, flowing style.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister der Stadt Dortmund

Eine Stadt fährt in die Zukunft

Am 22. Oktober 1969, schlug Dortmund ein neues Kapitel der Stadtgeschichte auf. Oberbürgermeister Heinrich Sondermann und der nordrhein-westfälische Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Dr. Fritz Kassmann gaben das Startsignal für den Bau der Stadtbahn. Der erste Rammschlag unmittelbar am Hauptbahnhof war ein Zeichen des Aufbruchs. Das Motto lautete: „Eine Stadt fährt in die Zukunft.“

Weitsichtige Entscheidung

Damit war natürlich zuallererst ein von der Straße unabhängiges Verkehrssystem gemeint, das es den Menschen erlauben sollte, sich zuverlässig und komfortabel in der Stadt zu bewegen. Die Straßenbahn, die sich den Verkehrsraum mit dem stark gestiegenen Autoverkehr teilen musste, konnte das absehbar nicht mehr leisten.

Aber es ging nicht allein darum. Klar war auch: Dortmund sollte sein Gesicht verändern. Die Nachkriegszeit hatte ganz und gar im Zeichen des Wiederaufbaus gestanden. Die Stadt musste wieder funktionieren. Jetzt sollte sie auch lebenswerter werden. Die Stadtbahn war eine Voraussetzung dafür. Sie sollte Platz in der Innenstadt schaffen, die sich damit attraktiver entwickeln konnte, und zugleich die Stadtteile schnell und bequem mit dem Zentrum verbinden.

Das Konzept sah dafür einen Mittelweg zwischen U-Bahn und Straßenbahn möglichst auf eigener Trasse vor. In der City sollte die Stadtbahn unterirdisch fahren und die Vororte durch oberirdische Strecken mit dem Zentrum verbinden. Die Vorzüge eines solchen Netzes: Es ist ähnlich leistungsstark wie eine U-Bahn und erlaubte, ausgehend von der Straßenbahn, einen flexiblen und schrittweisen Systemwechsel.

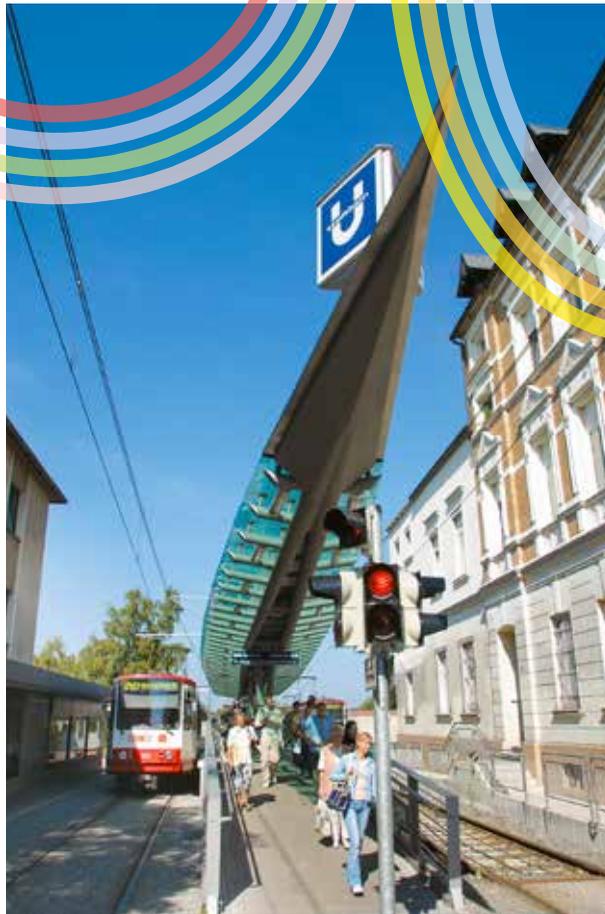




Impulse für die Stadtentwicklung

Das radial ausgerichtete Netz ging Schritt für Schritt in Betrieb und erreichte 2008 seine aktuelle Leistungsfähigkeit. Mit den Kreuzungsbahnhöfen Stadtgarten, Reinoldikirche und Kampstraße ist es im Zentrum dreiecksförmig angelegt. Diese Konfiguration gewährleistet die schnelle und direkte Anbindung der Stadtteile und erlaubt es den Fahrgästen, von jedem Ausgangspunkt mit nur einmaligem Umsteigen zu jedem Ziel zu gelangen. Zugleich ermöglichte die Stadtbahn eine völlige städtebauliche Neuordnung der Innenstadt. Die Neugestaltung der Hellwegachse östlich und westlich des Wallrings, der Bau des „Neuen Westentors“ am „Dortmunder U“ und des Boulevards Kampstraße/Brüderweg wären ohne sie nicht möglich gewesen.

50 Jahre nach dem Baustart ist die Stadtbahn ein Eckpfeiler der Lebensqualität in Dortmund sowie der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Damit das so bleibt, investiert die Stadt unter anderem in die Unterhaltung des Netzes, in den Ausbau und die Neugestaltung der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof und in die Erneuerung der oberirdischen Haltestellen an der B1. Hinzu kommen vorbereitende Planungen für einen weiteren Netzausbau. Die Fahrt in die Zukunft ist nicht zu Ende.



Inhalt

2 **Vorwort** Dortmund. Bewegt!
Ullrich Sierau, Oberbürgermeister
der Stadt Dortmund



3

Mobilität für Dortmund Eine Stadt fährt in die Zukunft



8

Projekt „Stadtbahn“ Eine Vision wird Realität



14

Impulse (I) Lebendige City – hohe Attraktivität



18

Impulse (II) Stadtbezirke und City wachsen zusammen



22

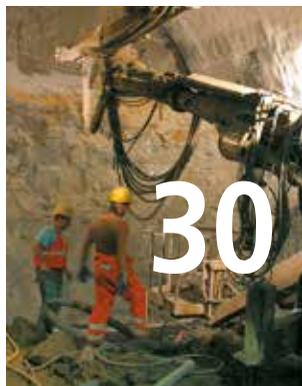
Fundament des Strukturwandels

Die Stadtbahn prägt das „neue“ Dortmund

24

Historie der Stadtbahn

Von den Anfängen bis heute



30

Technik Bergmännisch
durchs Mergelgestein



34

Architektur Unverwechselbare Akzente



38

Komfort, Service, Sicherheit
Umweltschonender, leistungsstarker ÖPNV



44

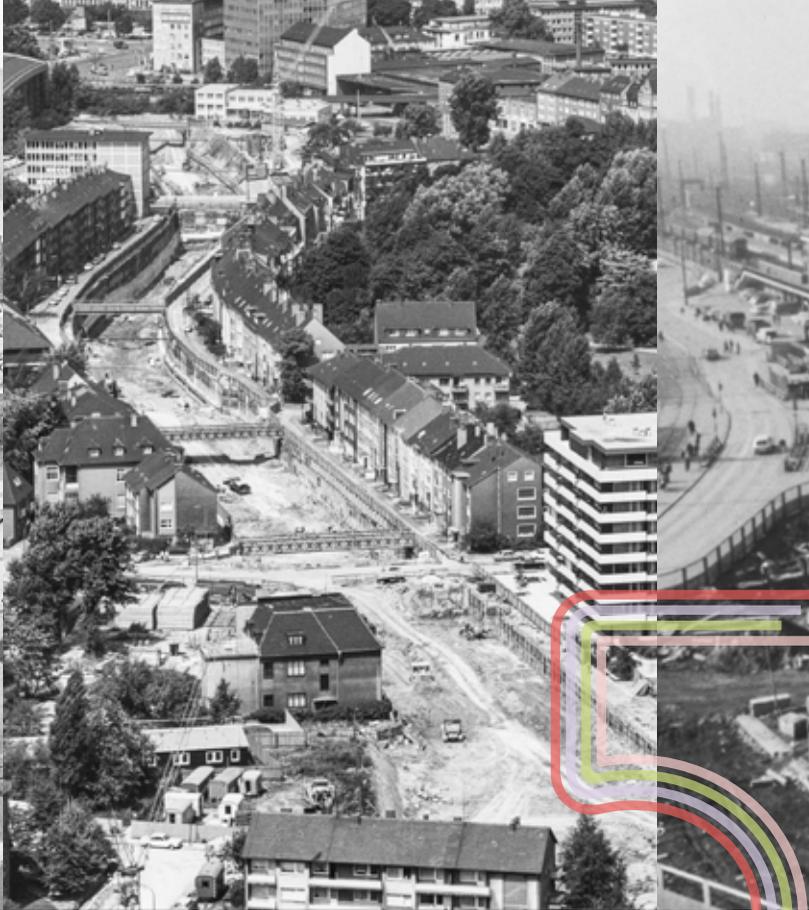
Blick nach vorn Auch künftig gibt es viel zu tun

43

Rückgrat Stadtbahn Interview mit
Hubert Jung, Verkehrsvorstand DSW21

51

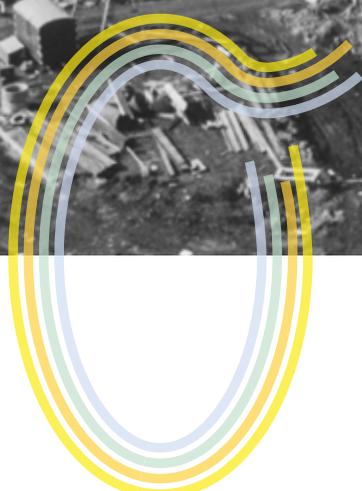
Auf einen Blick
Zahlen, Daten, Fakten



Eine Vision wird Realität

Die Organisatoren hatten 20.000 Fähnchen verteilt. Alle Ehrengäste trugen bunte Anstecker am Revers, die „Stadtpeifer“ unterhielten das Publikum mit Dixielandmusik. Optimistisch und zukunftsgerichtet, mehr Bürgerfest als Festakt – so feierte Dortmund am 22. Oktober 1969 den Baubeginn seiner Stadtbahn. Um kurz nach elf Uhr setzten Oberbürgermeister Heinrich Sondermann und Landesverkehrsminister Dr. Fritz Kassmann am Königswall

per Knopfdruck vom Rednerpult aus die Großbohrmaschine in Gang. Nach Jahren der Planung und Monaten der Vorbereitung, in denen Ver- und Entsorgungsleitungen neu verlegt und das Baufeld freigeräumt wurde, war der Startschuss zur Verwirklichung einer Vision für Dortmund offiziell gefallen.

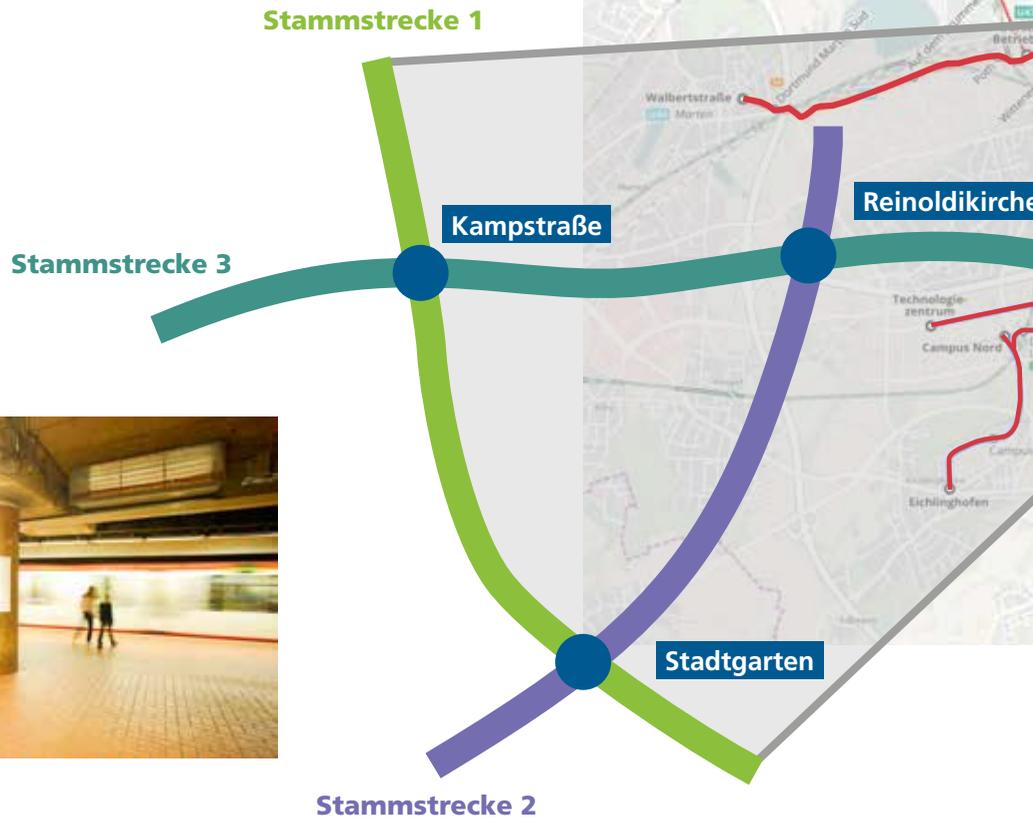


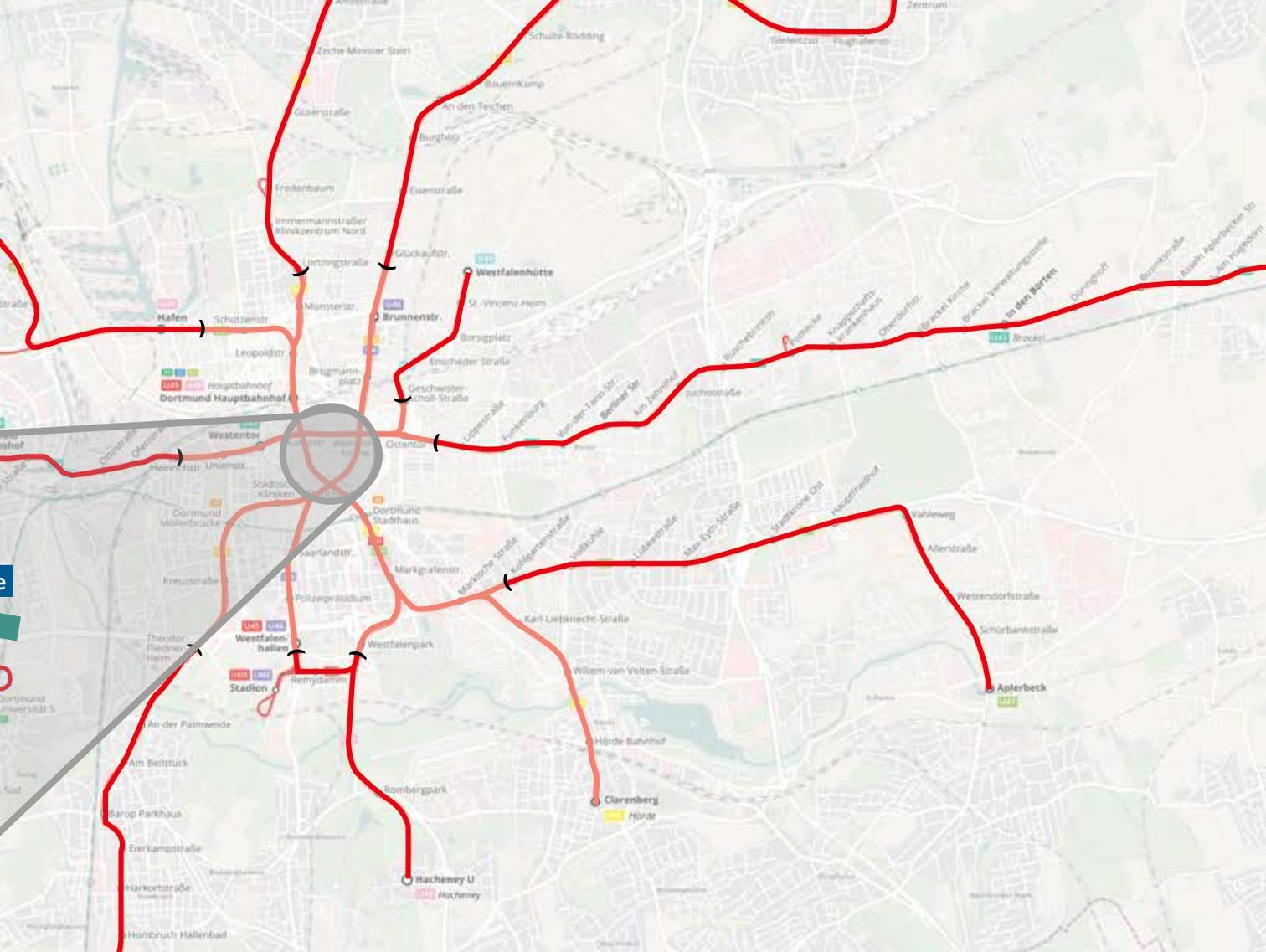
Mut und Weitsicht

Mit dem Stadtbahnbau hatten die Verantwortlichen eine ebenso mutige wie weitsichtige Entscheidung gefällt. Weitsichtig, weil sie die Herausforderung erkannten, das Verkehrswachstum und das Ziel einer lebenswerten Stadt unter einen Hut zu bringen. Mit der Straßenbahn, die sich den Verkehrsraum mit dem Individualverkehr teilen muss, wäre auf Dauer kein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV möglich gewesen. Die Stadtbahn bot die Chance, nicht nur dieses Problem zu lösen, sondern auch die Stadtentwicklung entscheidend voranzubringen. Moderner, großzügiger, einladender: Dortmund sollte ein neues Gesicht erhalten.

Klar war aber auch, dass der Weg dorthin mit Belastungen verbunden sein würde. Was der Stadtbahnbau kosten würde, war zum Baustart nicht exakt zu taxieren. Gleiches galt für die mit Verkehrsbehinderungen, Lärm und Schmutz verbundene Bauzeit. Das Mammutprojekt trotzdem anzugehen, erforderte Mut. Auch den Mut zur Transparenz. Was, wann, wo, wie und warum gebaut werden würde, darüber wurden die Bürgerinnen und Bürger, vor allem natürlich die Anliegerinnen und Anlieger, Baulos für Baulos ausführlich informiert. Bereits beim offiziellen Baustart lagen 20.000 Broschüren bereit. Auch kommunikativ war der Stadtbahnbau ein Großprojekt.

Für die Konzeption des Netzes hatten die Planer europaweit nach Vorbildern Ausschau gehalten. Fündig wurden sie in St. Petersburg, damals Leningrad, wo die Stammstrecken der U-Bahn im Stadtzentrum ein Dreieck mit Verknüpfungsbahnhöfen bilden. Diese Grundidee übernahm auch die Dortmunder Stadtbahn. Der Vorteil: In allen Fällen reicht einmaliges Umsteigen, um zu jedem Punkt des Liniennetzes zu gelangen.





Drei unterirdische Stammstrecken

Zwei der nötigen Verknüpfungsbahnhöfe, die Bahnhöfe Kampstraße und Stadtgarten, entstanden bereits mit der Stammstrecke 1. Sie verbindet die nördliche Innenstadt mit Hörde und dem Westfalenpark. Mit den Bahnhöfen Hauptbahnhof und Stadtgarten stellt sie auch den innerstädtischen Anschluss zum S-Bahn-Netz her. Am 2. Juni 1984, 15 Jahre nach dem ersten Rammschlag, ging die durchgehende unterirdische Verbin-

dung durch die Innenstadt in Betrieb. Zur offiziellen Eröffnung begrüßte Oberbürgermeister Günter Samtlebe prominente Gäste: Aus Düsseldorf war Ministerpräsident Johannes Rau gekommen, aus Bonn Bundesarbeitsminister Norbert Blüm. Der äußere Tunnelabschnitt Clarenberg–Hörde war bereits seit Mai 1983 befahrbar, die Verlängerung bis zur Märkischen Straße wurde im August 1986 dem Verkehr übergeben.

Der Bau der Stammstrecke 2, die von der nordöstlichen Innenstadt nach Süden und Südwesten verläuft, begann am 16. April 1985 an der Reinoldikirche, dem dritten Verknüpfungsbahnhof des innerstädtischen Dreiecks. Im September 1992 ging der Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Brunnenstraße und Stadtgarten in Betrieb. Die südliche Verlängerung zum Stadion war 1996 fertiggestellt, der Streckenast Richtung Hombruch 2002 in voller Länge befahrbar. Der Bahnhof Möllerbrücke verknüpft die Stammstrecke 2 mit der S-Bahn.

Die dritte und letzte Stammstrecke unterquert die Innenstadt schließlich in Ost-West-Richtung. Über die Verknüpfungsbahnhöfe Kampstraße und Reinoldikirche folgt der Tunnel der ehemaligen Straßenbahnachse und dem historischen Hellweg. Am 14. März 1997 begannen offiziell die Bauarbeiten. Die Eröffnung der Ost-West-Strecke am 27. April 2008 mit Bürgermeister Gerhard Langemeyer und Stadtdirektor Ullrich Sierau schloss den Bau des innerstädtischen Stadtbahnnetzes ab. Ein großer Tag für Dortmund, der mit der Eröffnungsfahrt eines festlich geschmückten Zugs begann. Auf den Linien U43 und U44 hieß es den ganzen Tag über „freie Fahrt“, an den Stationen erwartete die Fahrgäste ein buntes Programm.





Acht Linien verbinden Dortmund

Heute erstreckt sich das Netz der Stadtbahn über insgesamt 75 Kilometer. Davon entfallen 20,5 auf die drei zentralen unterirdischen Stammstrecken. Parallel zum Bau der Tunnel erhielten die oberirdischen Strecken eigene, vom Straßenverkehr weitgehend getrennte Trassen.

Acht Linien verbinden tagsüber im Zehn-Minuten-Takt die Stadtbezirke mit der Innenstadt sowie untereinander. Auf den Stammstrecken fährt etwa alle zwei Minuten eine Bahn. Wer heute über den Westenhellweg bummelt oder in den Straßencafés rund um Kampstraße und Reinoldikirche ausspannt, bekommt vom unterirdischen Verkehr nichts mit. Schnell und staufrei in die City und die Stadtteile, umweltfreundliche Mobilität und Impulse für städtebauliche Entwicklung: Die Vision ist Realität geworden.



Lebendige City – hohe Attraktivität

Während der 50 Jahre seit dem Eintritt in das Stadtbahnzeitalter hat sich das Gesicht Dortmunds sicht- und spürbar verändert. Wie sehr, zeigt ein Blick auf die Verkehrssituation innerhalb des Wallrings Ende der 1960er-/Anfang der 1970er-Jahre: Über zahlreiche Zufahrtstraßen wie Märkische und Hohe Straße, Rheinische, Born- und Münsterstraße rollt der Verkehr über den Wallring in die City. Hier kreuzen und stauen sich die Nord-Süd- und die Ost-West-Verkehre (beispielsweise an der Reinoldikirche und Kampstraße). Straßenbahn folgt auf Straßenbahn, Gelenkbusse quälen sich um enge Kurven, dazwischen die Lieferfahrzeuge für die Geschäfte, Privat-Pkw, Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger. Wer in Dortmund durch die City von A nach B will, braucht viel Geduld. Noch Anfang 1985 durchschneidet der Autoverkehr auf der Nord-Süd-Achse Kuckelke und Kleppingstraße die City sowie die beiden Fußgängerzonen Osten- und Westenhellweg. Passantinnen und Passanten haben nur an den Ampeln eine Chance, die Straßen sicher zu überqueren.



City-Boulevards entstehen

Von all dem ist heute nichts mehr zu spüren. Dank der Stadtbahn hat sich die Situation grundlegend geändert. Ein gutes Beispiel dafür ist der Boulevard Kampstraße. Einst eine der meistbefahrenen Straßen in der City, verwandeln die Stadtplaner und -planerinnen die Kampstraße nach der Verlegung des Schienenverkehrs unter die Erde sukzessive in einen City-Boulevard: eine Flaniermeile zum Shoppen mit Außengastronomie und Gelegenheiten zum Ausruhen. Auf dem Platz vor der Petrikirche finden jetzt kulinarische und musikalische Veranstaltungen statt und für Kinder bietet der Boulevard Spielgeräte sowie Bänke für die Eltern. Auch andere Orte haben sich stark verändert; beispielsweise der Bereich um die Reinoldikirche, der Friedensplatz, der Hansaplatz oder der Stadtgarten. Seitdem der Durchgangsverkehr aus der City verbannt ist, hat sich auch die bereits erwähnte Kleppingstraße zu einem innerstädtischen Boulevard mit großzügiger und vielfältiger Außengastronomie gemausert, der Osten- und Westenhellweg nicht mehr trennt, sondern verbindet.





Dortmund nutzt die Chancen

Die Umgestaltung der Innenstadt – das City-Konzept – wäre ohne den Stadtbahnbau nicht denkbar. An vielen Orten der Innenstadt eröffneten die Verlegung der Straßenbahn unter die Erde und die weitgehende Verbannung des Autoverkehrs aus der City auf den Wallring Chancen zu Umgestaltung und Strukturentwicklung. Dortmund nutzt sie mit neu gestalteten Straßenzügen und Plätzen für unterschiedlichste Veranstaltungen, mehr Grün, Brunnen und Kunst. Die Stadtbahn ist somit nicht nur ursächlich für reibungslosere Verkehrsflüsse verantwortlich, sondern auch für die deutlich gesteigerte Aufenthaltsqualität in einer lebendigen City.

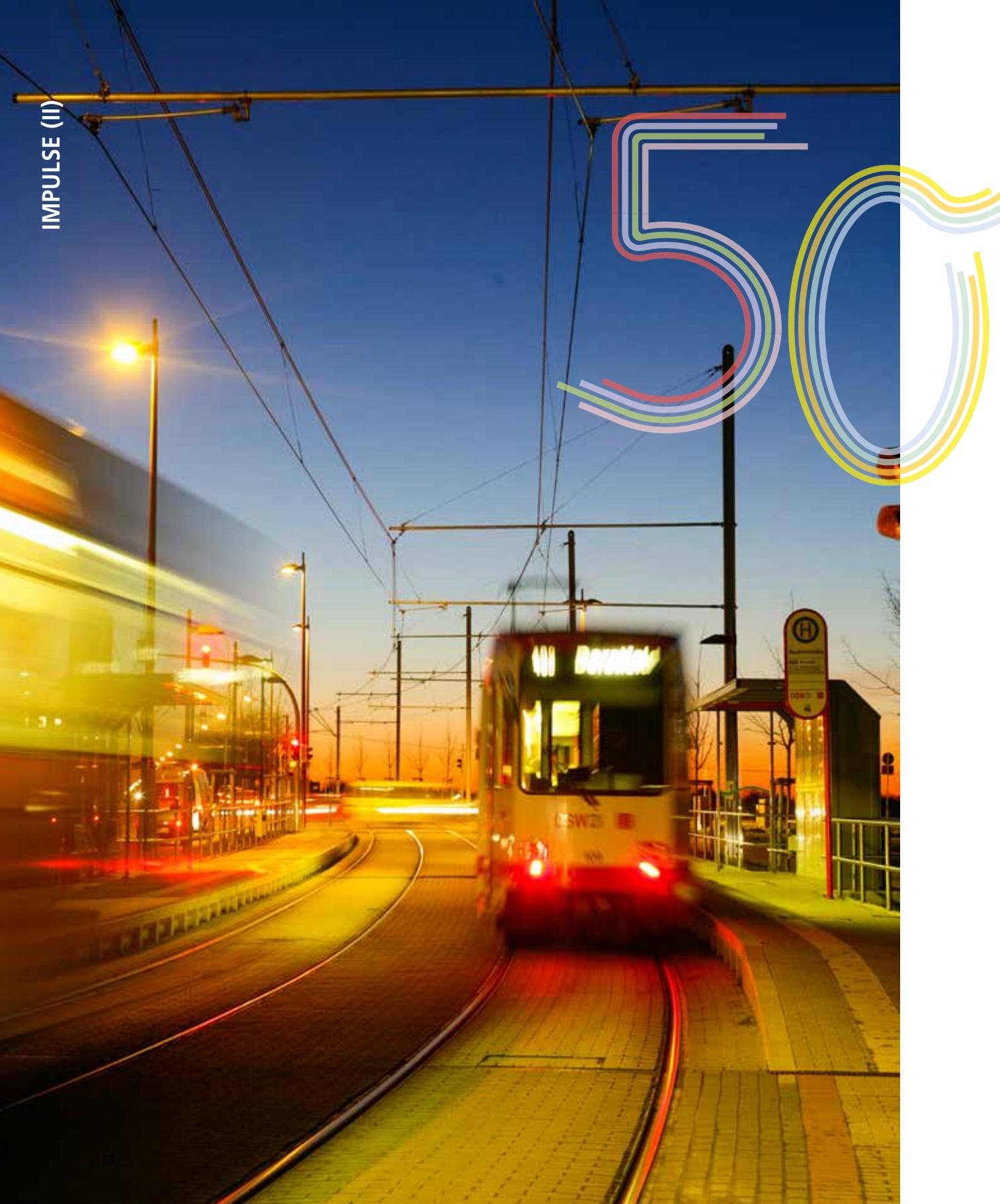


Unter der Erde sorgt die Stadtbahn dafür, dass die Menschen schnell und unkompliziert ihre Ziele erreichen. Mit modernen, komfortablen Fahrzeugen, attraktiven und sicheren Bahnhöfen, enger Taktung, langen Betriebs- und kurzen Umsteigezeiten zu den anderen Stadtbahnlinien, S-Bahnen und Bussen.



IMPULSE (II)

50



Stadtbezirke und City wachsen zusammen

Dortmund gehört mit mehr als 280 Quadratkilometern zu den flächengrößten Städten Deutschlands. Der nördlichste Punkt der Stadt liegt vom südlichsten 21 Kilometer entfernt, der östlichste 23 Kilometer vom westlichsten. Zwölf lebendige Stadtbezirke umrahmen die City. Die meisten Bewohnerinnen und Bewohner definierten sich in den 1960er-Jahren über den „Vorort“, in dem sie wohnten. Wer von dort in die City fuhr, sagte: „Ich fahre nach Dortmund.“ Dortmund – das war gefühlt ziemlich weit weg. Die Stadtbahn leistet hier einen wichtigen Beitrag: Sie lässt Dortmunds Außenbezirke und die Innenstadt näher zusammenrücken. Es lohnt sich, das eigene Auto stehen zu lassen.

Die Stadtbahn bringt die Menschen schnell und zuverlässig ohne Stau nicht nur zur Schule, zur Uni, zur Arbeit oder zu den großen Kaufhäusern und Einkaufsmalls – sie bringt die Dortmunderinnen und Dortmunder auch in der Freizeit zusammen: Von Westerfilde oder Wickede sind das Heimspiel der Borussia, das Konzert in der Westfalenhalle, der Phoenix-See oder der Weihnachtsmarkt in der City schnell und direkt erreichbar. Für Ziele außerhalb der Innenstadt sind die Verbindungen ebenso wichtig – Besucherinnen und Besucher der Evinger Kohlenkirmes oder des Aplerbecker Apfelmarkts kommen dank der Stadtbahn nicht mehr nur aus der direkten Umgebung, sondern aus dem ganzen Stadtgebiet. Moderne, schnelle Fahrzeuge, kurze Fahrzeiten und im Stadtbahnnetz höchstens ein Umstieg machen das Angebot attraktiv.



Vielfältige „Gesichter“

Wie in der City sind auch in den Stadtbezirken die Stadtbahnstationen markante Punkte mit eigenen „Gesichtern“. Die individuelle architektonische Gestaltung der mehrheitlich oberirdischen Haltestellen ist vielfältig. Beispielsweise spiegeln die leicht schräg stehenden Stützen und Masten der Haltestellen Richtung Hombruch (U42) die Dynamik der Stadtbahnfahrzeuge wider. Und auf dem Streckenabschnitt der U41 in Eving passen sich die elegant geschwungenen Überdachungen der Stationen dem ebenso wellenförmigen Verlauf der Evinger Straße an.





Enge Verknüpfung mit Bussen und S-Bahnen

An vielen Haltestellen verknüpft sich das Stadtbahnnetz mit dem Bus- und dem S-Bahnnetz. Dank dieser engen Verbindung können die Menschen auch die Vororte ohne direkte Stadtbahnanbindung bequem erreichen oder von dort in die City und andere Stadtbezirke fahren. Auch Ziele außerhalb Dortmunds sind ohne größere Umwege erreichbar.





Die Stadtbahn prägt das „neue“ Dortmund

Dortmund ist heute eine der dynamischsten Städte der neuen Wirtschaft in Deutschland und ein rasant wachsender Technologiestandort. Die mit über 600.000 Einwohnern größte Stadt des Ruhrgebiets hat den Strukturwandel der letzten Jahrzehnte von der Stahl-, Kohle- und Bierstadt zum modernen Dienstleistungs- und Technologiestandort mit Bravour gemeistert. Sie wurde deshalb unter anderem mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet sowie mit dem Deutschen Städtebaupreis für das Projekt „Phoenix“.

Die Stadtbahn war und ist ein Fundament dieses Strukturwandels, das gut ausgebaute Nahverkehrsnetz mit seiner ausgezeichneten Verknüpfung mit dem regionalen und europäischen Schienenverkehr ist ein wesentlicher Standortvorteil. Ein Jahr vor dem Beginn des Stadtbahnbaus wurde die Arbeiterstadt auch zur Universitätsstadt. Heute zählt die TU Dortmund fast 34.500 Studierende, dazu kommen fast 14.500 an den Fachhochschulen. Laut der Stiftung „Lebendige Stadt“ ist Dortmund die „Digitalste Stadt Europas“. Mit rund 300 Unternehmen und über 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zählt

das Technologiezentrum Dortmund – mit der Universität durch eine Hochbahn verbunden – zu den erfolgreichsten des Kontinents. Rund 1.900 Unternehmen aus den Bereichen IT, Logistik, Mikro- und Nanotechnologie sowie Biomedizin beschäftigen in Dortmund insgesamt über 45.000 Menschen.

Kurze Wege, schnell am Ziel

Die Stadtbahn bringt die Menschen auf kurzen Wegen schnell zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Sport, zur Messe oder zum Konzert. Das wachsende Freizeit- und Kulturangebot lockt inzwischen auch immer mehr Touristen nach Dortmund. Zum Beispiel nach Dortmund-Hörde: Der ehemals vom Stahlwerk Phoenix geprägte Arbeitervorort hat eine bemerkenswerte Wandlung vollzogen. Im Schatten der alten Hochöfen hat sich auf Phoenix-West ein hochinteressanter, städtebaulich attraktiver und spannender Technologiestandort entwickelt: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der dort ansässigen Mikro-, Nanotechnologie- und Softwareunternehmen erreichen ihren Arbeitsplatz schnell von der Stadtbahnhaltestelle Rombergpark.

Und wo einst glühender Stahl die Nacht erleuchtete, auf Phoenix-Ost, flanieren die Menschen um den neu angelegten Phoenix-See – so groß wie die Hamburger Binnenalster und mit eigenem Segelboothafen. Vom Stadtbahnbahnhof Hörde sind es nur wenige Minuten Fußweg zu seinen Ufern, den Restaurants und der modernen Pavillonsiedlung, ebenfalls ein Symbol des Strukturwandels.



Oder das Dortmunder U am Stadtbahnbahnhof Westentor: Das ehemalige Gär- und Lagerhochhaus einer Brauerei hat sich zum kulturellen Zentrum mit internationaler Ausstrahlung entwickelt. Unter seinem Dach arbeiten und kooperieren ganz unterschiedliche Einrichtungen. Sie entwickeln Ideen und Konzepte für Kunst und Kultur, Bildung, Wissenschaft und Forschung. Das Dortmunder U beheimatet unter anderem ein Museum, einen Kunst- und einen Kinoverein sowie die Fachhochschule Dortmund und die Technische Universität Dortmund. Und das moderne, ebenfalls international beachtete Konzerthaus ist nur einen Steinwurf vom Bahnhof Reinoldikirche entfernt.

Kein Zweifel: Dortmund profitiert von seiner Stadtbahn. Sie ist mehr als ein akzeptiertes Beförderungsmittel: Sie ist Standort- und Wirtschaftsfaktor für Neuansiedlungen von Unternehmen in der Westfalenmetropole und ein Garant für den erfolgreichen Strukturwandel auch in der Zukunft.





Von den Anfängen bis heute

Der erste Rammschlag am 22. Oktober 1969 markiert den offiziellen Start des Stadtbahnbaus in Dortmund, die Inbetriebnahme des Ost-West-Tunnels am 27. April 2008 das Ende des jüngsten großen Streckenbauprojekts. Aber bereits Jahre zuvor und Jahre danach – wie auch heute noch – schrieb und schreibt die Stadtbahn wichtige Kapitel der urbanen Verkehrsentwicklung Dortmunds.

Der Rat gibt grünes Licht

Die politischen Diskussionen und die abschließende Entscheidung für das Stadtbahnkonzept finden im September 1968 ihren Niederschlag im Grundsatzbeschluss des Dortmunder Stadtrats zum Bau der Stadtbahn in der Innenstadt. Weil die Stadtverwaltung nicht über Fachleute für den Bau unterirdi-

scher Gleisanlagen verfügt, fasst der Rat 1968 einen weiteren wegweisenden Entschluss: die Einrichtung des Stadtbahnbauamts. Am 22. September 1969 schließlich gibt der Rat grünes Licht für den Bau der Stammstrecke 1.

Am 22. Oktober bricht mit dem ersten Rammschlag für die Fußgängeranlage am Königswall das Stadtbahnzeitalter in Dortmund an. In den folgenden Jahren wächst das Stadtbahnnetz nicht etwa vom Stadtzentrum beginnend Strecke um Strecke, Haltestelle um Haltestelle in die Stadtbezirke hinaus. Nein – es wird auf mehreren Baustellen gleichzeitig gegraben, gebohrt, gebaut. Ähnlich einem Puzzle wachsen so die verschiedenen Streckenabschnitte im Lauf der Jahre zu einem Gesamtbild – einem funktionierenden Schienennetz – zusammen.



Landesverkehrsminister Dr. Fritz Kassmann (r.) und Oberbürgermeister Heinrich Sondermann gaben am 22. Oktober 1969 das Startzeichen zum Bau der Stadtbahn in Dortmund.

1968

Ratsbeschluss

22.10.1969

Erster Rammschlag – Start des Stadtbahnzeitalters in Dortmund

2.6.1984

Aufnahme der Linienverkehre U45 und U47 auf der Stammstrecke 1 (9,5 Kilometer, erste durchgehende Nord-Süd-Verbindung)

Seit der Eröffnung weiterer unterirdischer Tunnelabschnitte auf der Stammstrecke am 2./3. Juni 1984 sind die Schützen- und Münsterstraße durch die City (Kampstraße und Stadtgarten) mit Märkischer Straße und Hacheney verbunden.

24.8.1986

Unterirdische Verbindung Märkische Straße–Wilhelm-van-Floten-Straße dem Verkehr übergeben (2,7 Kilometer, drei Bahnhöfe)

Inbetriebnahme von drei Haltestellen (Kohlgartenstraße, Immermannstraße und Fredenbaum)

1968

1969

1975

1983

1984

1985

1986

15.5.1976

Eröffnung des ersten Abschnitts Kirchderne–Grevel (oberirdisch): 4,2 Kilometer Richtung Grevel mit sieben Haltestellen

Der Stadtteil Scharnhorst ist erstmals direkt auf dem Schienenweg erreichbar. Die bessere Anbindung – die Fahrzeit zur Innenstadt verkürzt sich um sieben Minuten – lässt die Fahrgastzahlen um 70 Prozent in die Höhe schnellen.

27.5.1983

Inbetriebnahme des ersten unterirdischen, 1,5 Kilometer langen Streckenabschnitts (Linie U41) in Hörde mit den Bahnhöfen Clarenberg und Hörde Bf.



16.4.1985

Baubeginn der Stammstrecke 2 und des Stadtbahnbahnhofs Reinoldikirche zur Anbindung der Bornstraße an die südlichen Stadtteile. Den Startschuss dafür gibt Oberbürgermeister Günter Samtlebe am 16. April 1985.

April 1995

Inbetriebnahme des Tunnels
zwischen Stadtgarten und
Städtischen Kliniken

Juli 1995

Inbetriebnahme der Teilstrecke
Parsevalstraße–Westerfilde (U47)

September 1994

Beginn des Ausbaus der
Beschleunigungsstrecke zwischen
Voßkuhle und Aplerbeck

23.8.1993

Inbetriebnahme der
Haltestellen Westerfilde
und Huckarde Bushof

2.6.1996

Stadtbahnlinie U46 mit
den Bahnhöfen Saarland-
straße und Polizeipräsidium
verlängert das unterirdische
Stadtbahnschiennetz
südlich des Bahnhofs
Stadtgarten um weitere
1,2 Kilometer.

Durch die unterirdische
Schienenführung kann die
Hohe Straße vom Polizei-
präsidium bis zum Südwall
neu gestaltet werden.



1992

1993

1994

1995

1996

1997

13.1.1992

Inbetriebnahme der 3,4 Kilometer langen Teilstrecke Hafen–Huckarde Bushof

26.9.1992

Der nördliche Teilabschnitt der Stadtbahnstrecke Stadtgarten (2. Ebene)–Grevel mit den zusätzlichen Bahnhöfen Reinoldikirche, Brüggmannplatz und Brunnenstraße wird freigegeben (Stadtgarten bis Franz-Zimmer-Siedlung = 6,5 Kilometer, davon 2,5 Kilometer in Tunnellage). Die Fahrzeiten zwischen der City und Scharnhorst verkürzen sich um zehn Minuten.

Das betriebsfähige Netz wächst damit auf 28,1 Kilometer. Hierfür hat die Stadt Dortmund bisher mit Beteiligung von Bund und Land in 24 Jahren rund 1,5 Milliarden DM ausgegeben, also durchschnittlich 62,5 Millionen DM (= ca. 32 Millionen Euro) pro Jahr.

14.3.1997

Erster Spatenstich für den Ost-West-Tunnel

Am 14. März 1997 beginnen die Arbeiten am Ost-West-Tunnel, der Stammstrecke 3 inklusive des Abzweig隧nels Richtung Borsigplatz. Es ist das aktuell das letzte „große“ innerstädtische Stadtbahnbauprojekt. Der Tunnel wird am 27. April 2008 in Betrieb genommen.





21.5.1998

Inbetriebnahme der Tunnelstrecke zwischen Polizeipräsidium, Westfalenstadion und Remydamm mit neuem Bahnhof Westfalenhallen



6.12.2003

Verkehrsübergabe der außergewöhnlich gestalteten Haltestelle Hauptfriedhof



1998

1999

2000

2001

2002

2003

16.11.1999

Inbetriebnahme des ersten Teils der Strecke Fredenbaum–Lünen–Brambauer

18.8.2000

Start des Ausbaus der Strecke Brechten–Lünen–Brambauer

27.8.2001

Inbetriebnahme des westlichen Gleises Richtung Brambauer von der Kemminghauser Straße bis zur A2 mit den neuen Haltestellen Waldesruh und Maienweg

6.1.2002

Inbetriebnahme der Strecke Brechten–Brambauer mit den Haltestellen Brechten Zentrum, Oetringhauser Straße, Herrenteystraße, Brambauer Krankenhaus und Brambauer Verkehrshof

16.4.2002

Inbetriebnahme der Haltestelle Wittichstraße Richtung Brambauer

16.6.2002

Erweiterung der U42: Eröffnung der Strecke Städtische Kliniken–Hombruch mit den Bahnhöfen Möllerbrücke, Kreuzstraße sowie den Haltestellen Theodor-Fliedner-Heim, An der Palmweide, Am Beilstück, Eierkampstraße, Harkortstraße, Hombruch-Hallenbad und Grotenbachstraße



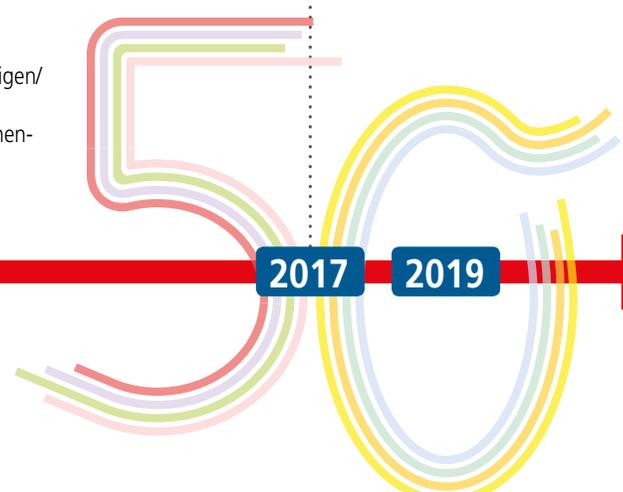


12.5.2017

Inbetriebnahme der niveaufreien Ausfädelung der Stadtbahn in die Marsbruchstraße mit der neuen Haltestelle Vahleweg: 562 Meter inklusive Rampen und Tunnel

27.4.2008

Inbetriebnahme des Ost-West-Tunnels mit den neuen Bahnhöfen Unionstraße, Westentor, Kampstraße (3. Ebene) und Ostentor sowie dem Tunnelabzweig Richtung Borsigplatz; zwölf Haltestellen mit barrierefreien Bahnsteigen/ Podesten auf der Ost-West-Strecke und der Strecke zum Borsigplatz. Der gesamte Schienenverkehr in der City verläuft jetzt unterirdisch.



2005

2008

2014

2017

2019

20.3.2005

Inbetriebnahme der Haltestelle Parkhaus Barop und damit des letzten Teilstücks der Strecke Innenstadt–Hombruch: Alle Haltestellen und Bahnhöfe sind barrierefrei zugänglich.



2014

Start „U-Plus“: Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof



Erste Einweihung – viele weitere folgen

So ist es am 15. Mai 1976 keine Strecke in der City und auch keine Tunnelstrecke, die als erster „echter“ Stadt-
bahnabschnitt eingeweiht wird, sondern eine oberirdische
Strecke im Nordosten Dortmunds: Die 4,2 Kilometer lange
Trasse von der Derner Straße bis nach Grevel.



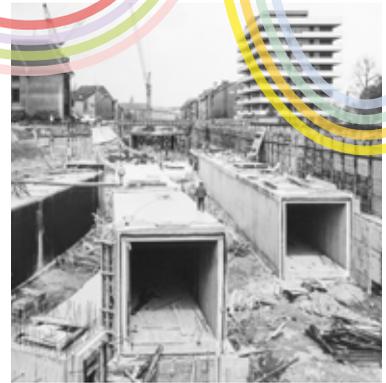
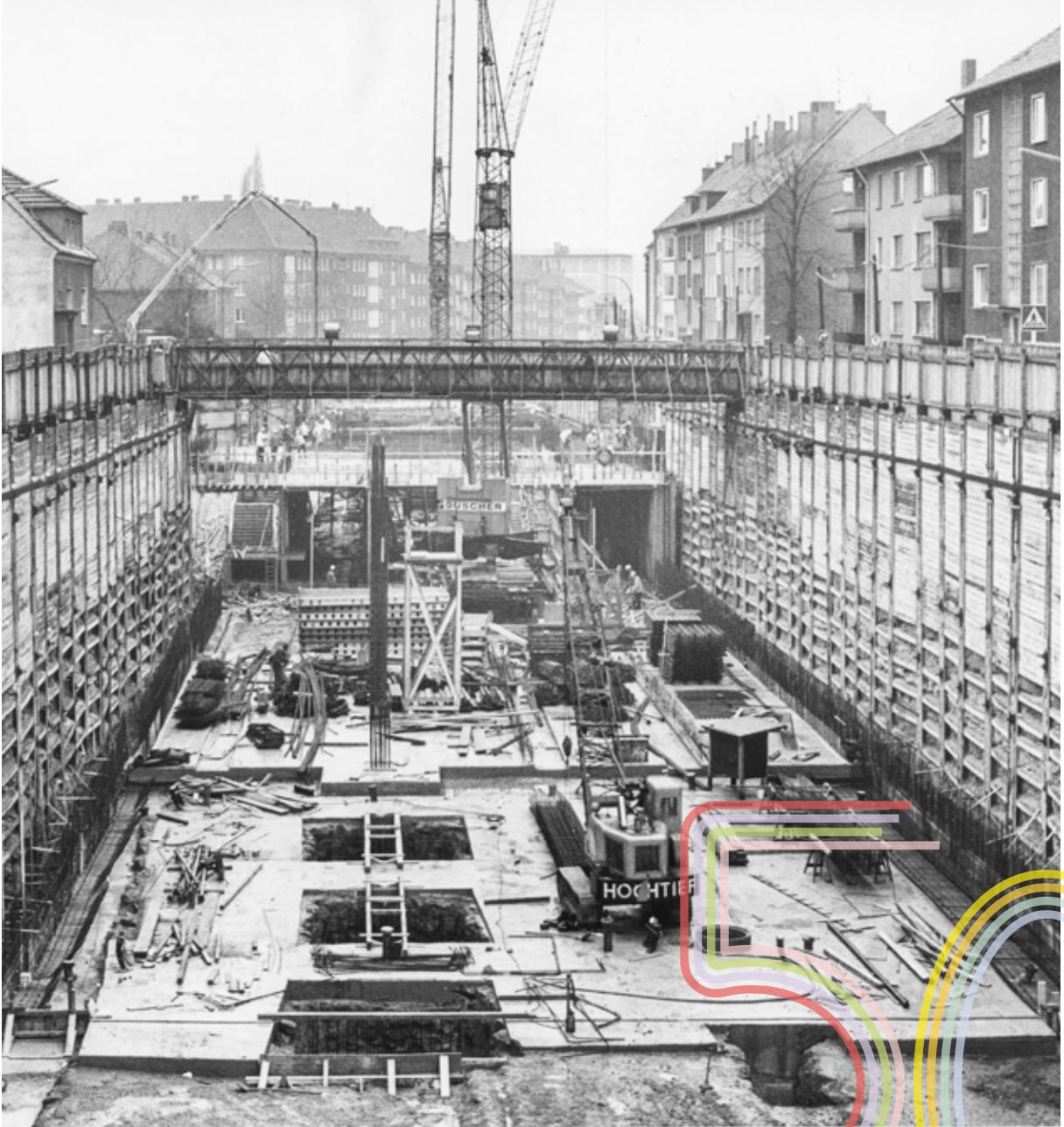
Gesamter Schienenverkehr in der City unter der Erde

Mit der Inbetriebnahme der 3,5 Kilometer langen Ost-West-
Strecke inklusive des Abzweigtunnels Richtung Borsigplatz
am 27. April 2008 gibt es in der Dortmunder Innenstadt
keinen oberirdischen Schienenverkehr mehr. Die Ober-
flächen bieten nun den Raum für die Entwicklung neuer
verkehrlicher und städtebaulicher Gestaltungsqualitäten.

Weitere Aufgaben warten

2013 wird das Stadtbahnbaeamt in das Tiefbauamt ein-
gegliedert, seine eigenständige Arbeit ist getan. Beendet
ist der Stadtbahnbau in Dortmund deshalb nicht, es warten
weitere Aufgaben (siehe Kapitel „Blick nach vorn“, S. 44),
zum Beispiel der Ausbau und die Modernisierung der
mittlerweile in die Jahre gekommenen Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof. Umbau und Erweiterung laufen
seit 2014 als Projekt „U-Plus“. Auch andere Stationen war-
ten auf Modernisierung, etwa die oberirdischen Haltestellen
entlang der B1. Zudem gibt es bereits Planungen, die Linie
U44 bis auf das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte zu
verlängern.





Bergmännisch durchs Mergelgestein

Dass die Tunnelbauwerke für die Stadtbahn zumeist bergmännisch aufgeföhren wurden, wundert in der Bergbaustadt Dortmund nicht. Trotzdem entschieden sich die Verantwortlichen zunähst für die offene Bauweise: Dabei wird das Baugelände von oben geöffnet, der Tunnelbau wird im Rechteckquerschnitt ausgeföhrt. Weil für dieses Verfahren freies Baufeld notwendig ist, folgt der Streckenverlauf weitgehend dem Straßenverlauf.

Spritzbeton sichert das Gebirge

Als der Stadtbahnbau begann, galt die offene Bauweise für Verkehrsanlagen mit geringer Überdeckung als die technisch ausgereifteste und wirtschaftlichste Option. Das änderte sich jedoch mit der „Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode“,

die sich seit den 1980er-Jahren mehr und mehr durchsetzte und auch in Dortmund zur Anwendung kam. Sobald eine Tunnelfräse oder ein Spezialbagger einen Hohlraum in die Erde „gefressen“ haben, wird dieser in kurzen Abschnitten (Abschlagslängen) durch Stahlbögen, Mattenbewehrung und Spritzbeton gesichert.

Die so entstehende Außenschale wirkt einer Gebirgsauflockerung entgegen und verhindert das Herabfallen loser Teile. Das Gebirge bleibt stabil, die Spritzbetonauskleidung gewährleistet die volle Standsicherheit des Tunnels während der Bauzeit. Für den Endzustand erhält die Tunnelröhre eine zweite Schale aus Stahlbeton. Sie sorgt für die Wasserdichtigkeit und Dauerhaftigkeit des Bauwerks.





Dortmunder Baugrund bietet gute Voraussetzungen

Die Nähe zur Oberfläche macht den bergmännischen Tunnelbau zu einer besonders anspruchsvollen Aufgabe. Geologisch ist ein standfestes Gebirge die Voraussetzung für dieses Verfahren. Der Dortmunder Untergrund bietet diese Voraussetzung in Form des festen Mergelsteins mit einer zwei bis zehn Meter dicken Tunnelüberdeckung. Trotzdem musste der Baugrund auch in Dortmund stets sorgfältig erkundet werden. Vor Überraschungen sind die Tunnelbauer nie gefeit. Dazu zählen zum Beispiel unvorhergesehener Wasserzutritt oder abweichende Eigenschaften des Baugrunds. In solchen Fällen ermöglichen zusätzliche Sicherungsmittel wie Pumpen, Spieße oder Stahlrielen, schnell und flexibel zu reagieren.





Rücksichtsvoll durch den Untergrund

Die Vorteile der bergmännischen gegenüber der offenen Bauweise liegen auf der Hand: Lediglich am Anfang und am Ende eines Tunnelabschnitts ist ein Anfahr- beziehungsweise Zielschacht erforderlich, über den der Materialtransport während der Bauzeit erfolgt. Die Schächte wurden dort eingerichtet, wo später die Zugangsanlagen der Bahnhöfe ihren Platz finden sollten. Das Baugeschehen selbst fand im Untergrund statt.

Während die offene Bauweise zu Beginn des Stadtbahnbaus in Dortmund noch ganze Straßenzüge in Baugruben verwandelt hatte, nahmen mit dem bergmännischen Vortrieb Lärmbelastungen und Verkehrsbehinderungen deutlich ab. Rücksichtsvoll und unterirdisch machten die Tunnelbauer der Stadtbahn den Weg frei.



Unverwechselbare



Jeder der 26 Stadtbahnbahnhöfe hat sein eigenes Gesicht, keine der 98 Stadtbahnhaltestellen gleicht einer anderen. Besonders deutlich unterscheiden sich die unterirdisch angelegten, von verschiedenen Architekten entworfenen Bahnhöfe voneinander. Oberirdisch setzen ihre Zugangsbauten unverwechselbare städtebauliche Akzente. Unter der Erdoberfläche präsentiert sich jede Station mit ihrem eigenen Schwerpunktthema, zum Beispiel mittelalterlichen Bauwerken, Industrie- oder Kulturgeschichte oder auch aktuellen Bezügen. Zu den markantesten Bahnhöfen zählen die Bahnhöfe Westfalenhallen, Stadtgarten und Reinoldikirche sowie künftig der umfassend modernisierte und erweiterte Bahnhof Hauptbahnhof.



Akzente

Reminiszenz an Citykirchen

Fahrgäste erkennen beispielsweise den dreigeschossigen Bahnhof Reinoldikirche schon während der Einfahrt: Die Formensprache des Bauwerks und die etwa 20 Stahltafeln mit sakralen Motiven stellen den kirchlichen Bezug her. Die Wandgestaltung mit hellem Naturstein erinnert außerdem an die Sandsteinmauern der namengebenden Reinoldikirche. Gleiches gilt für den oberirdischen Teil des Bahnhofs: Die Dachkonstruktion mit dem markanten spitzen Pylon ist eine deutliche Reminiszenz an die Türme der Reinoldi- und anderen Citykirchen.

Riesige Plakattafeln

Der Bahnhof Westfalenhallen mit seiner schwebend wirkenden Dachkonstruktion aus Stahl und Glas ist eine weitere durch die Stadtbahn gesetzte Landmarke. In ihrem Inneren thematisiert die Station die Geschichte des Veranstaltungsorts Westfalenhallen: Überdimensionierte Plakattafeln erinnern an Sechstagerennen, Rockkonzerte, Eisrevuen, Messen und viele weitere Events.

Historische Aspekte

Andere Bahnhöfe gewähren den Fahrgästen Einblicke in historische Aspekte der Westfalenmetropole. So thematisiert die Haltestelle Ostentor die Türme der ehemaligen Stadtmauer: Abbildungen und Daten aus dem Stadtarchiv erinnern an Schlangenturm, Schwanenturm, Höllenturm und Kuckelketor. Im Westen der Innenstadt schmückt sich das großzügige, bergmännisch aufgefahrene Gewölbe des Bahnhofs Unionstraße mit alten Fotos aus der Epoche der Zechen und Schwerindustrie. LED-Beleuchtung und mit Glasmosaiken versehene Säulen stellen den modernen Kontrast dazu her.





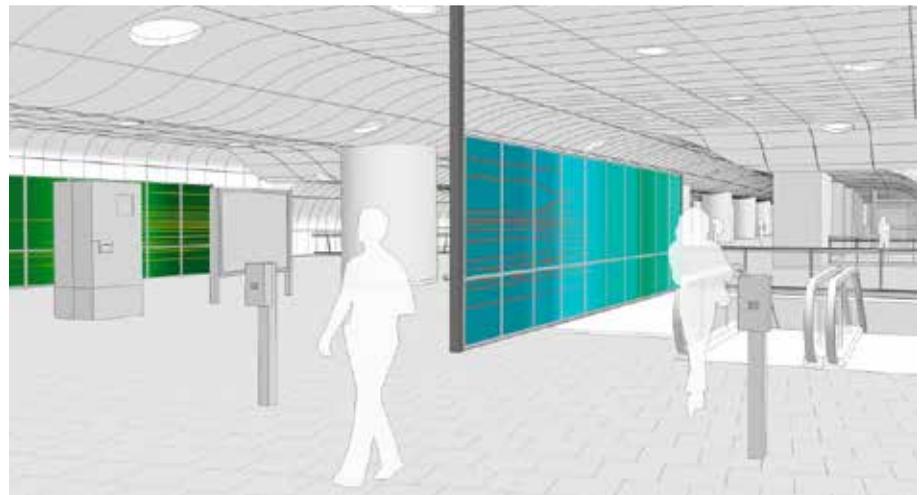
Kunst von Kindern

Erst auf den zweiten Blick outet sich die Haltestelle Kreuzstraße als echter Hingucker. Außen eher unscheinbar, offenbaren sich den Fahrgästen in den beiden Tiefgeschossen großflächige, farbenfrohe Mosaiken zu den Themen „Unsere Schule“, „Kinder der Kreuzstraße“ und „Unser Schulhof“. Die künstlerischen Vorlagen dazu stammen von Schulkindern der nahegelegenen Kreuz-Grundschule.



Moderne Glaskunst

Nach Beendigung der Erweiterungs- und Umbauarbeiten wird sich auch der Stadtbahnbahnhof Hauptbahnhof als „Visitenkarte“ Dortmunds in die Reihe der schönsten Stadtbahnstationen einfügen: Das neu gestaltete „gläserne Tor zur City“ empfängt Gäste der Stadt mit moderner Glaskunst, viel Licht, Platz und Komfort.





Umweltschonender, leistungsstarker ÖPNV

Dortmund bietet einen leistungsstarken und attraktiven ÖPNV. 1990 fuhren rund 80 Millionen Fahrgäste mit Bussen und Bahnen der Dortmunder Stadtwerke DSW21, heute sind es rund 130 Millionen pro Jahr. Die Stadtbahn trägt als Rückgrat des ÖPNV wesentlich dazu bei.

Die Stadtbahnzüge legen pro Jahr rund 6,6 Millionen Kilometer im Fahrgastbetrieb zurück und fahren dabei 98 oberirdische Haltestellen sowie 26 unterirdische Bahnhöfe an. Die acht Linien fahren tagsüber im Zehn-Minuten-Takt, 75 Buslinien ergänzen mit ihren auf die Stadtbahn abgestimmten Fahrplänen das Angebot. Die Gleisanlagen sind insgesamt 163 Kilometer lang, 331 Weichen verknüpfen die Strecken und gewährleisten die für den Fahrbetrieb notwendige Flexibilität. Wie leistungsfähig das System ist, zeigt sich regelmäßig bei den Heimspielen des BVB. Rund 30.000 der über 81.000 Zuschauer reisen mit Bus und Bahn an und ab. Pro Stunde sind das bis zu 10.000 Fußballfans.



Hinter den Kulissen: die Betriebsleitzentrale

Hinter den Kulissen wirkt die Betriebsleitzentrale, die im Bahnhof Stadtgarten untergebracht ist. Von hier aus steuern Experten von DSW21 rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr alle Betriebsanlagen und wachen über die Sicherheit auf allen Strecken. Neben der Betriebstechnik, der automatischen Betriebsführung und der Streckensicherung zählt auch die Videoüberwachung zu den Aufgaben der Leitzentrale.





Die Fahrzeugflotte wächst

Im Verkehrssystem Stadtbahn ergänzen sich Strecken und Stationen einerseits und Fahrzeugflotte und Betrieb andererseits zu einem für die Fahrgäste attraktiven Angebot. DSW21 und die Stadt Dortmund arbeiten kontinuierlich an seiner Weiterentwicklung. So investiert DSW21 in den nächsten Jahren rund 200 Millionen Euro in die Modernisierung und Vergrößerung der Flotte, die derzeit aus 47 Niederflur- und 74 Hochflurbahnen besteht. Zehn der Hochflurbahnen werden ausgemustert, die verbleibenden 64 modernisiert und 24 bis 26 neue Hochflurbahnen gekauft. Insgesamt vergrößert sich die Flotte damit um 14 auf 135 Fahrzeuge. Das erste neue Fahrzeug soll 2020 eintreffen und ab 2021 eingesetzt werden.





Die neuen wie die modernisierten Hochflurbahnen werden außen und innen weitgehend identisch und somit für die Fahrgäste kaum zu unterscheiden sein. Die Kunden dürfen sich auf viele Neuigkeiten freuen, so zum Beispiel größere und von allen Türen aus erreichbare Sondernutzungsflächen, etwa für Rollstühle und Kinderwagen. Fahrgastinformation und Leitsystem werden durch Monitore und Leitstreifen sowie farbige LEDs und Lautsprecher an den Türen verbessert. Bundesweiter Vorreiter ist Dortmund bei der Möglichkeit, die Bahnen an

der Haltestelle abzusenken, um den Einstieg zu erleichtern. Zugleich arbeitet die Stadt daran, Stationen attraktiver und barrierefrei umzubauen. 105 von 124 Haltestellen sind bereits ganz oder bedingt barrierefrei. Als Nächstes sind die Stationen an der B1 zwischen Kohlgartenstraße und Stadtkrone Ost dran. Das erfordert allerdings eine völlige Umgestaltung der Haltestellen. In die Planungen dafür wurden die Bürgerinnen und Bürger einbezogen.



Fahrräder sind gut aufgehoben

Die Dortmunder „Bike and Ride“-Anlagen bilden ein bedeutendes Bindeglied zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. An 34 Stationen der Stadtbahn erleichtern sie das Umsteigen vom Rad auf den Zug, 20 weitere gibt es an S- und Regionalbahn-Bahnhöfen. Ganz neu sind die „Radschlösser“, komfortable Abstellanlagen, in denen Dauermieter und Spontanutzer per Smartphone oder Chipkarte ihren Platz buchen können. Betrieben von DSW21 und finanziert aus städtischen Mitteln sowie Geldern des Bundesförderwettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“, wurden im Sommer 2019 in Mengede und Aplerbeck die ersten beiden Radstationen des neuen Typs eingeweiht. Dabei soll es nicht bleiben: An zahlreichen S-Bahn-, Regionalbahn- und ÖPNV-Haltestellen in Dortmund sollen in den nächsten Jahren ähnliche Anlagen entstehen.

100 Prozent Ökostrom

Wer die zu 100 Prozent mit Ökostrom betriebene Stadtbahn nutzt, schützt die Umwelt und das Klima. Rund 140.000 Tonnen CO₂ pro Jahr sparen die Dortmunderinnen und Dortmunder, die Besucherinnen und Besucher der Stadt durch die Nutzung der Stadtbahn- und Buslinien von DSW21 ein. Zur S-Bahn und Regionalbahn können die Fahrgäste an sieben Stationen umsteigen (Hauptbahnhof, Hörde, Marten-Süd, Möllerbrücke, Stadthaus, Westerfilde und Wickede). Die „natürlichen“ Partner des Nahverkehrs bei der Verwirklichung nachhaltiger Mobilität sind die Fahrradfahrer und Fußgänger. Deshalb endet die Stadtbahnplanung nicht an der Bahnsteigkante, sondern bezieht deren Bedürfnisse mit ein. Wichtige Impulse dafür kommen vom Beirat Nahmobilität, der 2016 beim Tiefbauamt eingerichtet wurde und sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden und Institutionen, Politik und Verwaltung zusammensetzt.



Rückgrat Stadtbahn

Hubert Jung, Verkehrsvorstand des Stadtbahnbetreibers DSW21, im Interview über aktuelle Herausforderungen und Pläne für die Zukunft

Busse und Bahnen sorgen für eine umweltfreundliche Mobilität im Großraum Dortmund. Fast 1.900 DSW21-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter bringen die Fahrgäste an 365 Tagen im Jahr umweltfreundlich von A nach B.

Herr Jung, warum sind die Stadtbahnen so wichtig?

Hubert Jung: Unsere 121 Stadtbahnen sind das Rückgrat des ÖPNV in Dortmund und bewegen zwei Drittel unserer jährlich rund 130 Millionen Fahrgäste. Die Bahnen, die zu 100 Prozent mit Ökostrom fahren, sind zusammen mit unseren modernen Bussen unser attraktives Angebot in Zeiten einer Verkehrswende. Die acht Stadtbahnlinien werden von den Fahrgästen sehr gut angenommen, doch mittlerweile stoßen wir an unsere Grenzen, etwa im Berufsverkehr oder bei Großveranstaltungen.

Wie reagiert DSW21 darauf?

Jung: Wir kaufen 24 bis 26 neue Hochflurbahnen und modernisieren 64 ältere Wagen für die Linien U41, U42, U45, U46, U47 und U49. Leider bekommt man Stadtbahnen nicht von der Stange und auch nicht von heute auf morgen geliefert. Insgesamt geben wir rund 200 Millionen Euro für dieses Projekt aus. Ein Stadtbahn-Netz zu betreiben, ist eine teure Angelegenheit, das gilt übrigens nicht nur für die Fahrzeuge.

Was macht den Stadtbahnbetrieb denn so teuer?

Jung: Die Infrastruktur besteht aus sehr vielen Komponenten, zum Beispiel Gleisen und Weichen, Haltestellen und Tunneln, Fahrtreppen und Aufzügen, Stellwerken und Signalanlagen. Ein großer Teil dieser Infrastruktur muss nun altersbedingt erneuert werden. Wir wollen und müssen hier künftig pro Jahr circa 34 Millionen Euro ausgeben. Das geht nur mit ausreichender Finanzierung von Bund und Land. Glücklicherweise hat hier mittlerweile ein Umdenken stattgefunden. Aber wir haben auch noch viel Nachholbedarf.

Zumal sich in fünfzig Jahren Stadtbahn die Welt ja deutlich weiter gedreht hat.

Jung: Stimmt. Bei Themen wie Barrierefreiheit, Brandschutz oder Fahrgastinformation hat sich viel getan. Und auch die Ansprüche unserer Fahrgäste sind gestiegen. Unsere neuen und modernisierten Bahnen werden deshalb den Fahrgästen größere und besser

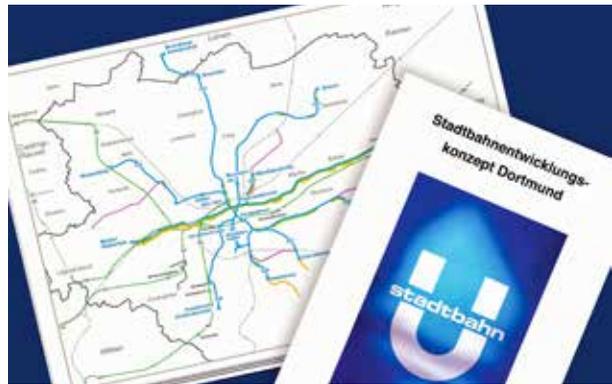
erreichbare Sondernutzungsflächen, LED-Anzeigen an den Türen, USB-Ladebuchsen, WLAN-Empfang, moderne Sitze und vieles mehr bieten. Und bei zwei Themen werden die Dortmunder Bahnen sogar bundesweit Vorreiter sein: Wir werden die ersten sein, die die Bahnen per Luftdruck an der Haltestelle absenken können und die den Zwischenraum zwischen zwei Bahnen per Kamera und Ultraschall-Sensoren überwachen.



Hubert Jung
Verkehrsvorstand DSW21



Auch künftig
gibt es
viel zu tun



Der Slogan „Eine Stadt fährt in die Zukunft“, begleitet den Stadtbahnbau in Dortmund von Anfang an und hat heute, 50 Jahre später, an Aktualität nichts eingebüßt: Bereits vor Inbetriebnahme des Ost-West-Tunnels mit dem Abzweig Richtung Borsigplatz im April 2008 wussten die Dortmunder Stadtbahnplanerinnen und -planer, dass es auch künftig eine Menge zu tun geben würde: Im Februar des Jahres hatte der Rat der Stadt das von Stadtbahnbauamt und DSW21 vorgelegte Stadtbahnentwicklungskonzept beschlossen. In ihm sind unter anderem verbindliche Maßnahmen und Projektvorschläge aufgelistet, die zuvor unter ökonomischen Gesichtspunkten, zum Beispiel erwartetem Fahrgastaufkommen, Verkehrswirksamkeit und volkswirtschaftlichem Nutzen, bewertet wurden und deren grundsätzliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen wurde.



Barrierefreier Ausbau und Streckenverlängerungen

Unabhängig davon, ob Vorhaben kurz- oder langfristig umgesetzt werden können, zeigt sich, dass ein Schwerpunkt im barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestellen und -bahnhöfe liegt. Zum Beispiel an den oberirdischen B1-Haltestellen, die gleichzeitig für den künftigen Einsatz neuer Fahrzeuge umgerüstet werden. Der barrierefreie Ausbau der oberirdischen Haltestellen Ottostraße und Ofenstraße an der Rheinischen Straße befindet sich ebenfalls in der Planung. Außerdem sollen bestehende Strecken nach erfolgreicher Qualifizierung der Planung verlängert werden, beispielsweise die Linie U44, die noch vor den Werkstoren der ehemaligen Westfalenhütte endet – an der Haltestelle Westfalenhütte. Im Vorgriff auf die Ansiedlung weiterer Unternehmen auf dem Gelände sieht der Planungsbeschluss entsprechend dem Linienkonzept „Westfalenhüttenallee“ eine Verlängerung der U44 bis zur Warmbreitbandstraße innerhalb des Geländes vor.



Das Projekt „U-Plus“ – die neue Stadtbahnanlage Hauptbahnhof

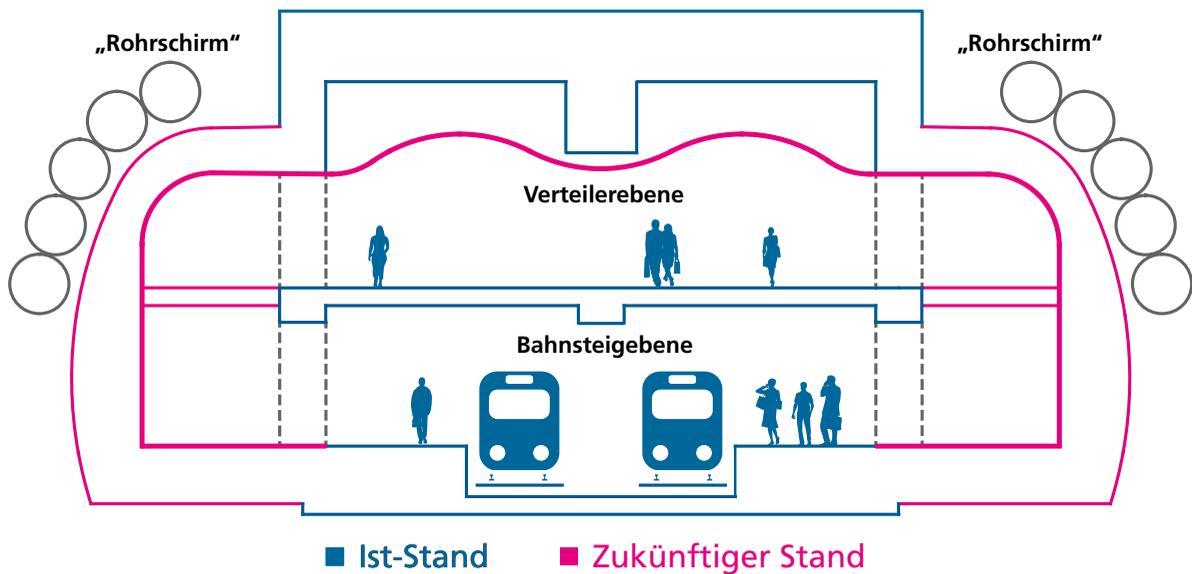
Besonders deutlich zeigt sich der Handlungsbedarf an der Stadtbahnanlage Hauptbahnhof. Nach über dreißig Jahren Dauerbetrieb und heute nahezu doppelter Anzahl an Fahrgästen im Netz kann sie den Ansprüchen an einen modernen, stark frequentierten Stadtbahnbahnhof nicht mehr genügen. Ihre Möglichkeiten als Schnittstelle zwischen dem Dortmunder Nahverkehr, den täglich rund 1.000 Eisenbahnzügen und den Fernbuslinien sowie als einladendes „Eingangstor zur City“ waren erschöpft, der Charme der 1970er-Jahre hatte seinen Reiz verloren. Andere, jüngere Haltestellen waren funktionaler, moderner und zudem attraktiver. Ausbau und Modernisierung der Station waren dringend nötig.





Mehr Platz, mehr Komfort, mehr Licht

Am 22. Oktober 2014, auf den Tag genau 45 Jahre nach dem ersten Rammschlag in der Geschichte des Dortmunder Stadtbahnbaus, begann das Projekt „U-Plus“, der umfangreiche Umbau inklusive großzügiger Erweiterung der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof. „U-Plus“ soll die Station wieder zu einer „Visitenkarte“ der Stadt machen. „Mehr Platz, mehr Komfort, mehr Transparenz“ – so lassen sich die Ziele des Bauvorhabens zusammenfassen. Das Resultat wird sich sehen lassen können: Mehr als doppelt so breite Bahnsteige, zusätzliche Zugänge, neue Aufzüge und Fahrtreppen erleichtern Fahrgästen das Ein-, Aus- und Umsteigen im Stadtbahnbahnhof. Die kastenförmige, beengend wirkende Bahnsteigebene ist passé: Gewölbartige Wände sowie bereichsweise zur Verteilerebene (Fußgängertunnel) offene Decken prägen künftig den Raum und schaffen optische und akustische Transparenz zwischen Verteiler- und Bahnsteigebene (Fahrbene). Die überwiegend in Metall ausgeführten Wand- und Deckenverkleidungen sowie der helle Bodenbelag aus Naturstein verleihen dem Bahnhof eine moderne, freundliche Atmosphäre. Die gesamte Fußgängeranlage zwischen dem Zugang am Königswall und ihrem Nordzugang wird modernisiert. Der Nordeingang präsentiert sich künftig mit einem großen Vordach und einer Fassade aus grauen Granitplatten in neuem, elegantem Outfit.



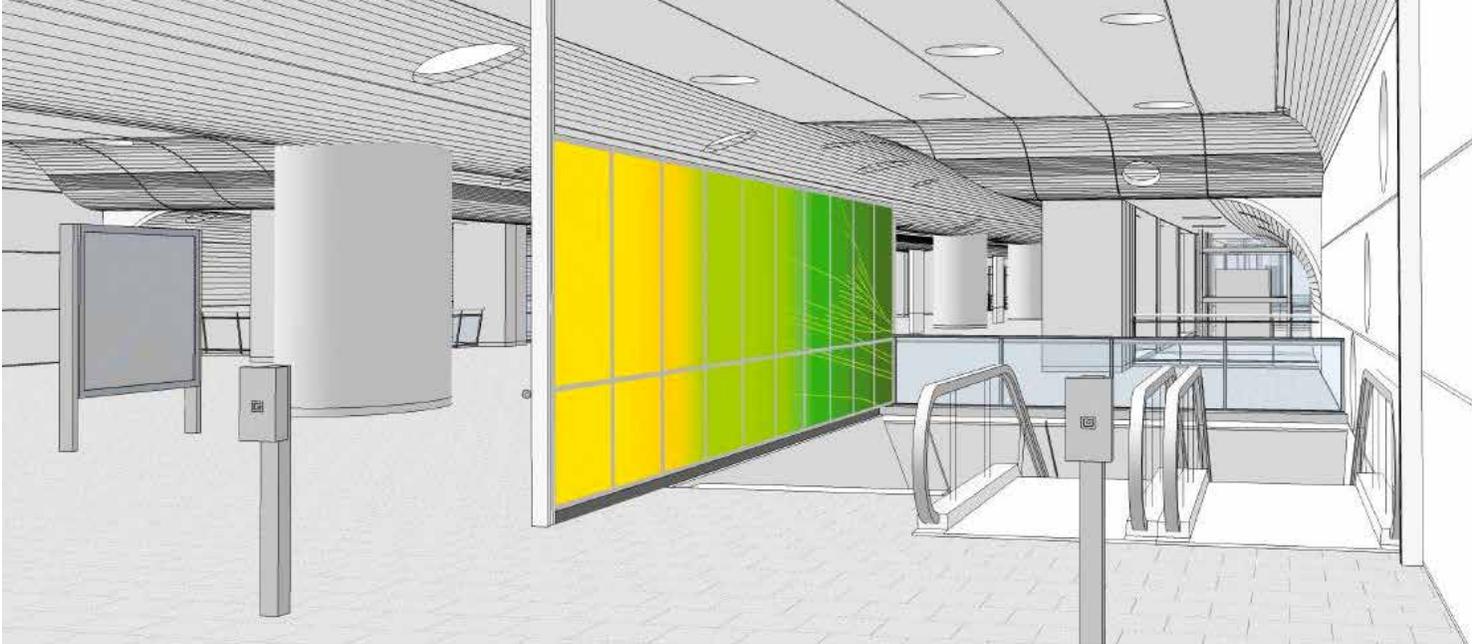
Betrieb läuft während der Arbeiten weiter

Die Arbeiten am Projekt „U-Plus“ auf der Bahnsteigebene und der darüber liegenden Verteilerebene finden „unter rollendem Rad“ statt. Das heißt, während der Arbeiten läuft der Stadtbahnbetrieb weiter. Dafür, dass die Fahrgäste von Dreck und Staub unbehelligt bleiben, sorgen farbig gestaltete Schutzwände. Hinter ihnen verborgen entsteht die neue Stadtbahnanlage Hauptbahnhof.

Die Abteufungen der Startschächte über den nördlichen Enden der beiden unterirdischen Bahnsteige waren der Startschuss für die bergmännischen Arbeiten an „U-Plus“. Die große technische Herausforderung: Nur 2,50 Meter darüber fahren auf den DB-Gleisen täglich über 1.000 Züge. Ein vollautomatisches Messsystem mit Alarmfunktion überwachte deshalb alle Arbeiten. Viele Räumarbeiten wurden außerdem per Hand durch-

geführt, um die Gefahr auszuschließen, mit schwerem Gerät mögliche Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg zur Explosion zu bringen. Die Vorsicht zahlte sich aus: Alle bergmännischen Arbeiten konnten „ohne besondere Vorkommnisse“ abgeschlossen werden.

Von den beiden Startschächten aus entstanden die zwei Rohrschirme als Basis des künftigen Gewölbes über den Gleisen (siehe Grafik). Unter ihnen begannen hinter den Schutzwänden der bergmännische Vortrieb zur Erweiterung der Anlage und der Rückbau der bisherigen Wände. Auch die anschließenden Ausbauarbeiten erfolgen hinter den Schutzwänden. Dazu zählen Stahlbau-, Schlosser- und Elektroarbeiten für die neuen Aufzugsanlagen sowie Fliesen-, Decken-, Wand- und Fußbodenarbeiten.



Kunst im Bahnhof: „Colours of Dortmund“

Für die künstlerische Note der umgestalteten Anlage wird Kate Maestri sorgen: Die Londoner Künstlerin hat für die vier Bahnsteigzugänge und die beiden Säulenreihen der Verteilerebene ein Glaskunstkonzept entwickelt: Ihre „Colours of Dortmund“ (Dortmunder Farben) spiegeln die Transparenz und Helligkeit des neuen Stadtbahnbahnhofs ebenso wie seinen lebhaften Charakter wider.

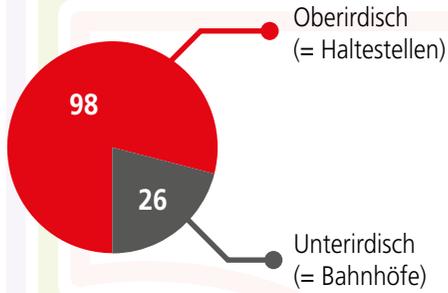
Langfristiges Entwicklungskonzept

Die Planerinnen und Planer von „U-Plus“ haben mit ihrem langfristigen Entwicklungskonzept weit in die Zukunft vorausgedacht. Der aktuelle Ausbau der Station ermöglicht bei späterem Bedarf grundsätzlich den Bau zweier weiterer Gleise, eines westlich, eines östlich der bisherigen Strecken. Die jetzt gebauten Bahnsteige (westlich stadteinwärts, östlich stadtauswärts) würden dann zu Mittelbahnsteigen.



Zahlen, Daten, Fakten

Anzahl der Haltepunkte: 124



34 Stationen der Stadtbahn sind an „Bike and Ride“-Anlagen angeschlossen.



Einsparung von 140.000 Tonnen CO₂ durch die Nutzung der Stadtbahn- und Buslinien von DSW21



Jährlich fahren **130 Millionen Fahrgäste** mit Stadtbahnen und Bussen von DSW21.

An **sieben Stationen** sind **Umstiege** zwischen Stadtbahn, Regional- und S-Bahn möglich.



331 Weichen

gibt es im Streckennetz.



Acht Stadtbahnlinien im Zehn-Minuten-Takt



Barrierefrei per Rampen/Aufzügen ausbaute Haltepunkte

Gesamt:	106 (85 %)
Unterirdisch:	24 (92 %)
Oberirdisch:	82 (84 %)

6,6 Millionen Kilometer jährliche Fahrleistung der Stadtbahnzüge im Fahrgastbetrieb

Länge des Streckennetzes: 75 Kilometer

Unterirdisch: 20,5 Kilometer

Oberirdisch: 54,5 Kilometer

Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund
Tiefbauamt
Königswall 14
44122 Dortmund

Verantwortlich:

Sylvia Uehlendahl

Redaktion:

Jürgen Hannen, Beate Plackert (Tiefbauamt)

Mitarbeit:

Britta Heydenbluth (DSW21)

Fotos und Illustrationen:

AdobeStock/Chris Scholz, saiko3p
Benito Barajas
DSW21
Historischer Verein der Dortmunder Stadtwerke e. V.
Hochtief AG
idea Kommunikation
Informations- und Presseamt der Stadt Dortmund
istockphoto.com/Hilda Weges, benkrut
Shutterstock/Lutsenko Oleksandr
Gerhard P. Müller
Sascha Müller-Harmsen
Ruhr-Nachrichten
Margret Reimann
Schamp + Schmalöer/Carsten Görling, Christoph Scholz
Jörg Schimmel
Henning Schlottmann
Stadtbahnbauamt
Vermessungs- und Katasteramt der Stadt Dortmund
Wiemer & Trachte

Realisation:

idea Kommunikation GmbH, Dortmund

Druck:

Bonifatius GmbH, Paderborn, 2019



Weitere Informationen unter:
www.stadtbahnbau.dortmund.de