

Handout zum Thema

*Sachstand zum barrierefreien Ausbau der
Stadtbahnhaltestellen Borsigplatz und Vincenzheim*

4. Sitzung der BV Innenstadt Nord am 10.03.2021



DSW21

Oliver Polifka

Leitung Planung Verkehrsinfrastruktur

Einleitung

Die Stadtbahnstrecke 96 verläuft zwischen den Haltestellen Reinoldikirche oben (Rko) und Westfalenhütte und wird derzeit von der Stadtbahnlinie U44 zwischen Dortmund Marten und der Endstelle Westfalenhütte bedient. Die Haltestellen Borsigplatz und Vincenzheim sind dabei die letzten nicht barrierefreien Haltestellen der Strecke 96. DSW21 strebt mit dem Ausbau dieser Haltestellen den barrierefreien Lückenschluss dieser Linie an. Neben der Eigenmotivation von DSW21 bilden hier das *Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)* sowie das *Personenbeförderungsgesetz (PbefG)* den rechtlichen Rahmen.

Haltestelle Borsigplatz

Bestand

Die Haltepunkte der Haltestelle Borsigplatz sind im Bestand örtlich voneinander getrennt und der Einstieg erfolgt vom Straßenniveau aus.

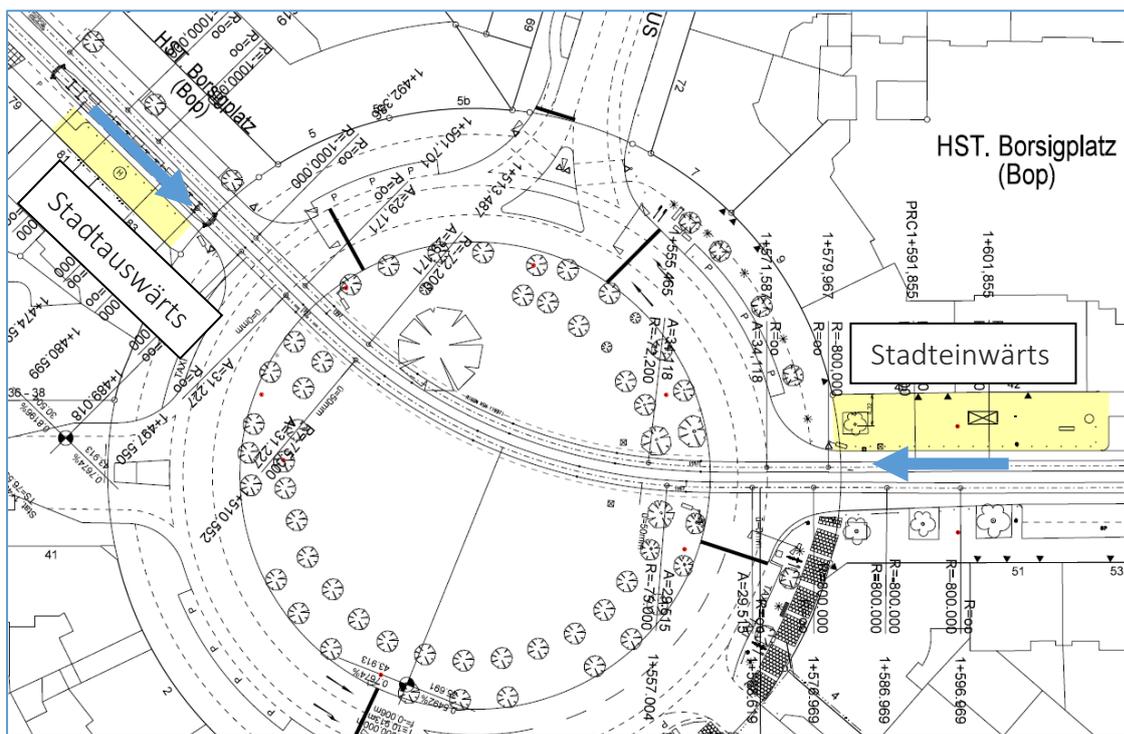


Abbildung 1: Haltestelle Borsigplatz Bestand

Der Höhenunterschied zur Einstiegshöhe des Stadtbahnfahrzeugs NGT8 beträgt 0,40 m und ist mittels Trittstufe zu überwinden (Siehe Abbildung 2 und 3).



Abbildung 2: Haltestelle Borsigplatz stadteinwärts / Stadtauswärts



Abbildung 3: Ein- und Ausstiegssituation Bestand

Planung

Ziel der Planung war es, die möglichst optimale Version für einen barrierefreien Ausbau zu finden. Folgende Lösungsvorschläge standen zur Diskussion:

Podeste an den ersten Türen (eingeschränkte Barrierefreiheit)



Abbildung 4: Podestlösung Ruckebierstraße

Seitenbahnsteige



Abbildung 5: Seitenbahnsteige Businkstraße

Mittelbahnsteig



Abbildung 6: Mittelbahnsteig In den Bärten

Der Straßenquerschnitt ließ eine Variantenabwägung zwischen Seitenbahnsteigen und einem Mittelbahnsteig zu. Im Ergebnis lässt sich jedoch festhalten, dass Seitenbahnsteige nicht mit der vorhandenen Wohnbebauung im Einklang zu bringen waren.

Die Mittelbahnsteiglösung erfüllte alle Anforderungen hinsichtlich Rettungswegesituation, Wohnbebauung, Radverkehr und den allgemeinen Planungsgrundsätzen wie:

- Rampenzugänge mit $N \leq 6\%$ und Doppelhandläufen
- Bahnsteighöhe 0,35 m über Schienenoberkante (SO)
 - o Höhendifferenz zum Fahrzeugeinstieg 5 cm
 - o Seitenabstand Bahnsteigkante zum Fahrzeug 5 cm
- Bordsteinkanten mit Nullabsenkung und Tastkante (Kasseler Bord)
- Taktile Leitsysteme (Bodenindikatoren)

Die Planung lehnt sich an die Haltestellen *In den Bärten* und *Döringhoff* (Zweigleisiger Ausbau Brackel / Asseln) an. Die Ausstattung und Konstruktion dieser beiden Haltestellen wurden mit dem Behindertenpolitischen Netzwerk (BPN) der Stadt Dortmund abgestimmt und finden eine breite Zustimmung bei den betroffenen Fahrgästen.

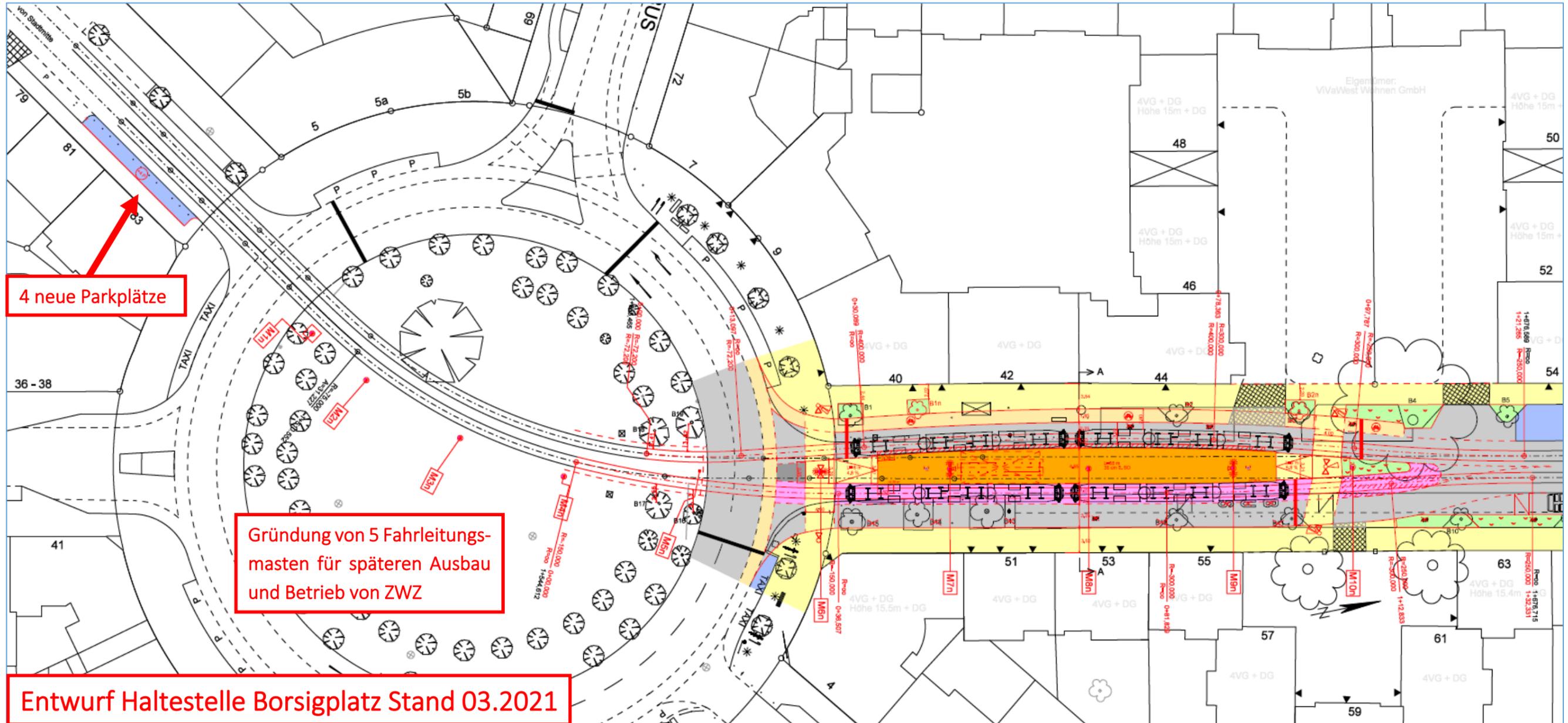


Abbildung 7: Lageplan Planung

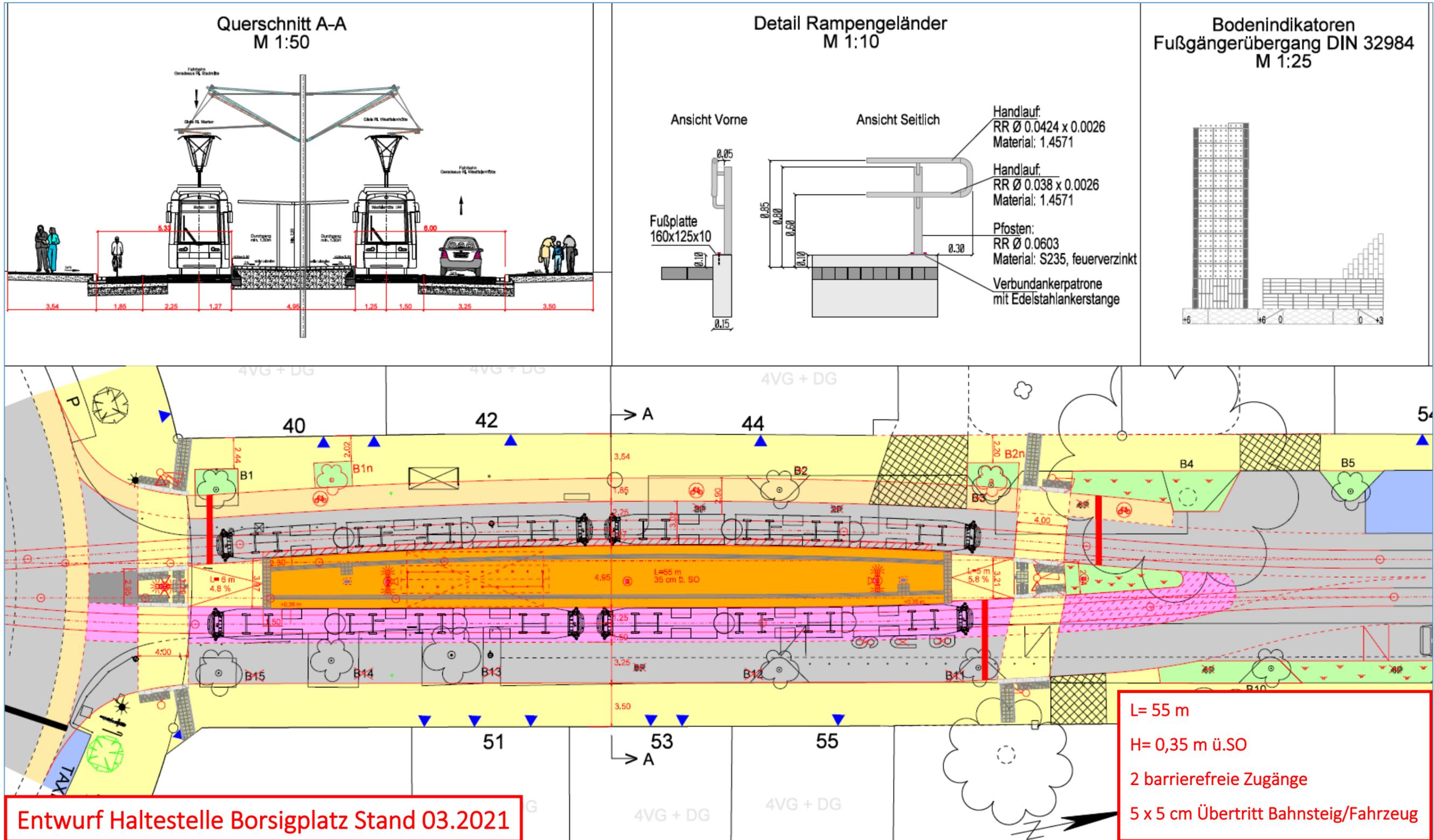


Abbildung 8: Planung Haltestelle Borsigplatz

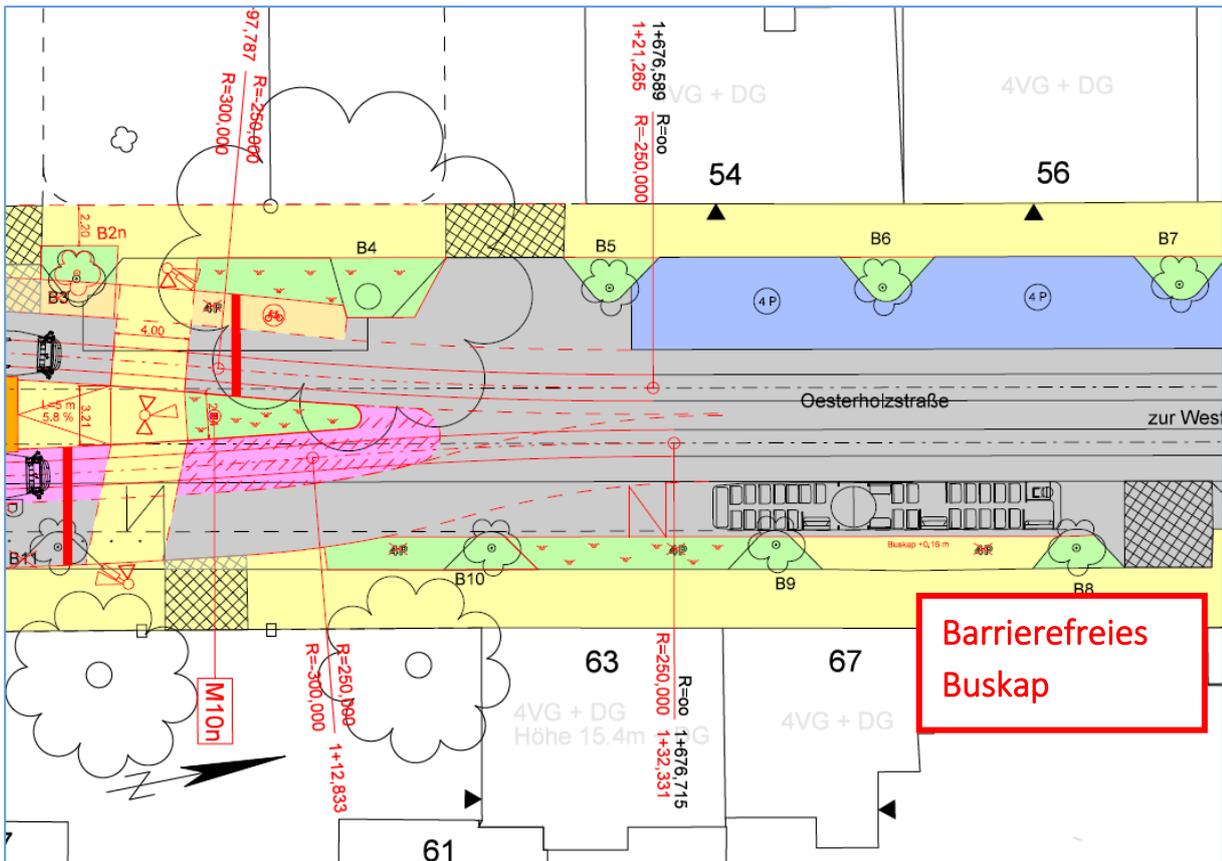


Abbildung 9: Buskap



Abbildung 10: Ansicht Planung (Illustration)



Abbildung 11: Ansicht Planung (Illustration)



Abbildung 12: Ansicht Planung (Illustration)

Planung Borsigplatz:

- Bahnsteiglänge: 55 m für Einsatz Zweiwagenzug (ZWZ)
- Bahnsteighöhe: 0,35 m
- Bahnsteigbreite bis zu: 4,95 m
- 2 Notruf- und Informationssäulen
- 2 Zugzielanzeiger
- Lautsprecheranlage
- Fahrgastunterstand
- Taktile Bodenindikatoren
- Rampenneigungen < 6%
- Beleuchtungsanlage
- Mittelmaste auf dem Bahnsteig
- Mastgründungen auf dem Borsigplatz für zukunftsfähigen Betrieb mit ZWZ
- VS-Signalanlage an den Fußgängerquerungen
- Radfahrstreifen westliche Fahrbahn
- Schall- und Erschütterungsschutz durch leichtes Masse-Feder-System
- Entfall Bäume in der Oesterholzstraße: 6
- Bushaltestelle mit Buskap bis zum Weiterbau der U44
- Parkplätze:
 - o Entfall: 23
 - o Neu: 4 durch Entfall Haltestelle Fahrtrichtung Westfalenhütte
- Möglicher Zeithorizont (unverbindlich):
 - o Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung
 - Eröffnung Sommer 2021 → Beschluss Ende 2021
 - Nach Vorprüfung: Keine UVP-Pflicht
 - Schall- und Erschütterungsgutachten beauftragt
 - o Finanzierungsantrag Zuwendungsmittel bis März 2022
 - o Ausschreibung bis Sommer/Herbst 2022
 - o Bau ab Frühjahr 2023 möglich
- Baukosten: noch in der Schätzung / Prüfung

Vincenzheim

Die Haltestelle Vincenzheim liegt zwischen den Haltestellen Borsigplatz und Westfalenhütte. Die Haltestellenabstände betragen ca. 230 m (Bop) und 320 m (Hütte).

Seitenbahnsteige oder ein Mittelbahnsteig lassen sich bedingt durch die Zufahrtssituation der anliegenden Bebauung und der zweiten Rettungswegsituation nicht oder nur unter hohem planerischem und baulichem Aufwand realisieren, weshalb die Podestlösung als Planungsgrundlage favorisiert wurde.

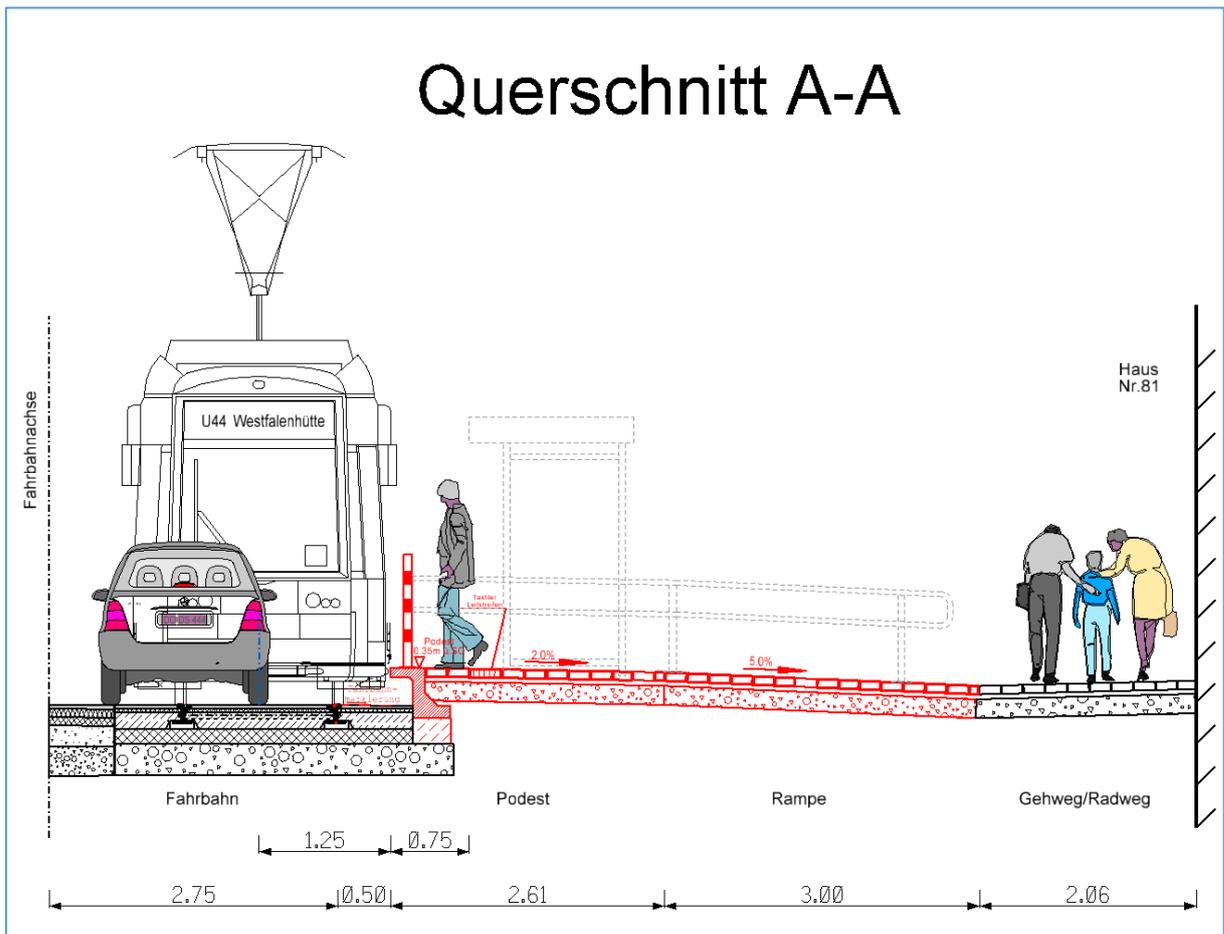


Abbildung 13: Querschnitt Vincenzheim

Auch bei der Podestlösung konnten die bereits genannten Planungsgrundsätze umgesetzt werden.

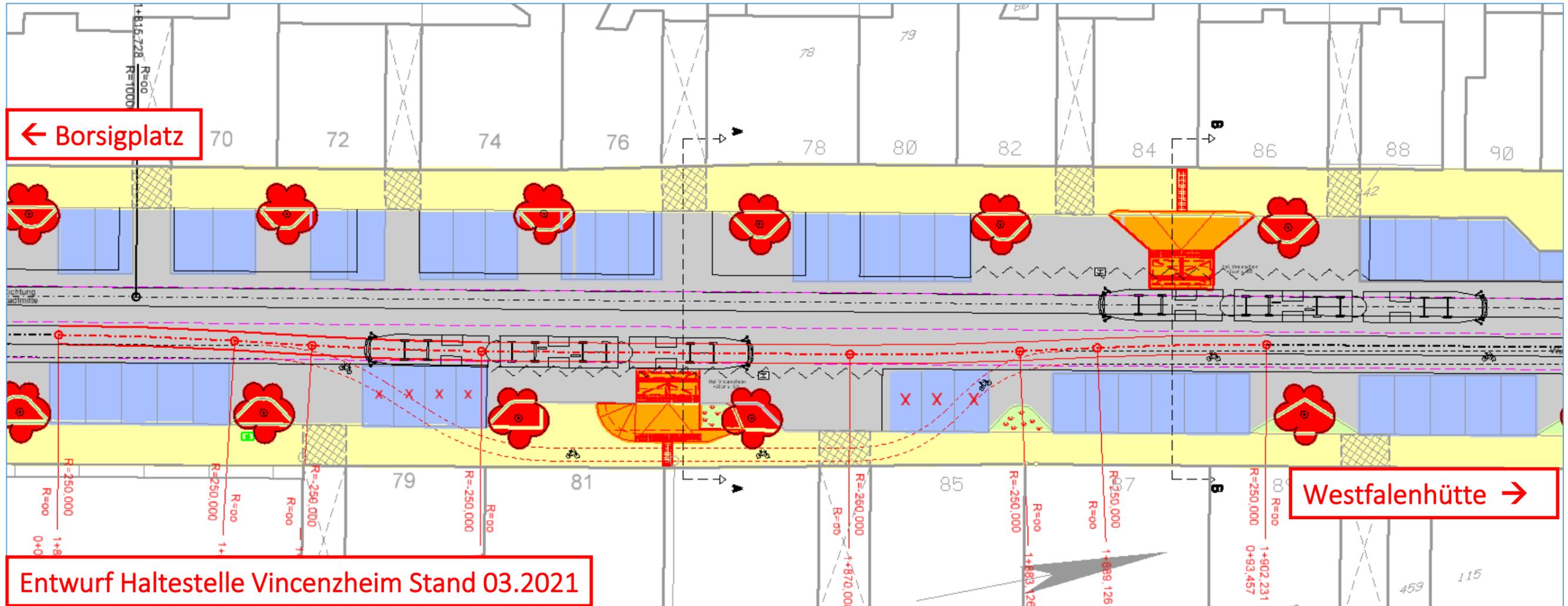


Abbildung 14: Lageplan Vincenzheim

Entwurf Vincenzheim:

- Podest erste Tür
- Podest-Höhe über Schienenoberkante: 0,35 m
- Fahrgastunterstand
- Taktile Bodenindikatoren
- Rampenneigungen < 6%
- Beleuchtungsanlage
- Radwegführung auf östlichen Gehweg
- Schall- und Erschütterungsschutz durch leichtes Masse-Feder-System im Gleisumbaubereich
- Parkplätze:
 - o Entfall: 7
- Zeithorizont: Anschließend an Maßnahme Borsigplatz

Der Planungsstand entspricht dem Entwurfsstadium und muss noch weiter verifiziert werden.