



I M R A T H A U S

Bündnis90/Die Grünen, Friedensplatz 1, 44122 Dortmund

An den
Vorsitzenden des
Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung
und Wohnen

über StA 01

26.02.02

Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen am 27.02.02; TOP 2.2
Metrorapid NRW

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bitten Sie, nachfolgende Beschlußempfehlung zur Beratung
und Abstimmung zu stellen:

Der AUSW empfiehlt dem Rat der Stadt Dortmund, folgende Beschlüsse zu fassen:

Grundlage einer Beurteilung der bislang vorliegenden – allerdings nicht vollständigen –
Unterlagen zum Metrorapid sind die mehrheitlich vom Rat der Stadt Dortmund am
7.6.2001 verabschiedeten Eckpunkte. Diese betreffen u. a. eine Kosten-Nutzen-Analyse,
betonen die besondere Bedeutung des potenziellen Nutzens für die Fahrgäste sowie die
Frage der Kosten bzw. Finanzierung.

Bei der verkehrspolitischen Bewertung insbesondere unter Kosten-Nutzen Gesichtspunk-
ten ist klar, dass der Ausbau des bestehenden Netzes unter Anwendung der Rad-Schiene-
Technik eine wesentlich günstigere Variante darstellt. Der voraussichtliche Zeitgewinn von
wenigen Minuten etwa im Vergleich zum Einsatz des ICE 3 steht in sehr ungünstigem
Verhältnis zu dem mehrfach so hohen Investitionsbedarf für die Magnetschwebetechnik.

Auch bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung bleiben viele Fragen of-
fen: Die Berechnung der Einnahmen basiert auf umstrittenen Prognosen für Fahrgastzah-
len. Die Deutsche Bahn AG prüft erst, ob sie als Betreiber tatsächlich zur Verfügung steht.

Private Investoren, ohne deren Beteiligung das Projekt nicht realisierbar ist, sind bisher
noch nicht gewonnen worden.

Die Bundesregierung hat politisch einen Zuschuss zugesagt, dessen Umfang rechtsver-
bindlich erst mit der Entscheidung über den Bundeshaushalt 2003 nach den kommenden
Bundestagswahlen im September durch den neuen Bundestag geklärt werden kann.



I M R A T H A U S

Bündnis90/Die Grünen, Friedensplatz 1, 44122 Dortmund

1. Weil die bislang vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie hinsichtlich dieser Eckpunkte noch zu viele Fragen offen lassen, lehnt der Rat der Stadt Dortmund eine positive Beschlussfassung zum Metrorapid derzeit ab.

Des Weiteren ist vonseiten des Rats der Stadt Dortmund im Rahmen der ggf. notwendigen GEP-Änderung die sog. Vorzugstrasse zu beurteilen.

Im westliche Abschnitt – Stadtgrenze Bochum bis Hauptbahnhof sind aufgrund des Platzmangels im Schienenbereich im Bereich Rheinische Straße/Beuthstraße zum Bau der Metrorapidtrasse Eingriffe in die Bausubstanz, d.h. der Abriss von mehreren Häusern, notwendig.

Außerdem ist die Überquerung der Eisenbahnlinie nach Gelsenkirchen u. a. aus städtebaulichen Gründen (Brückenbauwerk) äußerst problematisch.

In den vorliegenden Unterlagen fehlen Aussagen über die konkreten Standorte sowie den jeweiligen Flächenverbrauch und die damit u. U. verbundenen baulichen Auswirkungen der auf Dortmunder Stadtgebiet vorgesehenen Unterwerke und Rangierunterwerke.

Auch zur Abstellanlage für Metrorapidzüge während der verkehrsfreien Zeit im Umfeld des Hauptbahnhofs gibt es keine Angaben hinsichtlich des Standorts und des Flächenverbrauchs.

2. Für den westlichen Teil der Trassenführung zwischen Stadtgrenze und Hauptbahnhof folgt der Rat der Stadt Dortmund den unter 4.2 der Verwaltungsvorlage angesprochenen Bedenken und bringt sie in das GEP-Änderungsverfahren ein. Darüber hinaus fordert er, dass das Naturschutzgebiet Hallerey einschließlich der angrenzenden begrünten Bahnböschung als wichtige Pufferzone nicht von der Trassenführung berührt wird.

Östlicher Abschnitt – Hauptbahnhof bis Flughafen Dortmund

Die geplante Trassenführung östlich des Hauptbahnhofs erfordert mehrfache Eingriffe in die Bausubstanz und Betriebsverlagerungen in der Nordstadt sowie eine umfassende Beeinträchtigung bzw. Zerschneidung der Freiräume (Naturschutzgebiet) im Bereich Scharnhorst/Brackel.

Darüber hinaus ist eine Anbindung des Flughafens Dortmund und damit eine Verlängerung des Metrorapids über den Dortmunder Hauptbahnhof hinaus aus Gründen der Auslastung (sechs Fahrgäste pro Zug) im Verhältnis zu den Investitionskosten völlig unwirtschaftlich.

Davon ausgehend fehlen allerdings in den vorliegenden Unterlagen Planungen und Angaben zu Lage und Flächenverbrauch von möglichen Wendeanlagen sowie der dezentralen Instandhaltung, die am Flughafen Dortmund vorgesehen waren.

Unklar bleibt auch, ob bei der geplanten Trassenführung die Planungen für die Weiterführung der S 1 nach Hamm (unter Einbeziehungen von Haltepunkten zur Erschließung der Thyssen-Klönne-Fläche bzw. des Güterbahnhofs Ost sowie des Gewerbegebiets an der Hannöverschen Straße) berücksichtigt sind.



IM RATHAUS

Bündnis90/Die Grünen, Friedensplatz 1, 44122 Dortmund

- 3. Ausgehend davon, dass eine Anbindung des Flughafens Dortmund und damit eine Verlängerung des Metrorapids über den Dortmunder Hauptbahnhof hinaus aus Kostengründen in der öffentlichen Debatte bereits ausgeschlossen wird, lehnt die Stadt Dortmund derzeit eine Änderung des Gebietsentwicklungsplans für diesen Teilabschnitt ab.**

Mit freundlichen Grüßen
Für BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
gez. Ingrid Reuter

F. d. R.

Petra Kesper