

**Zweckverband Ruhr – Lippe**

**91. Sitzung der Verbandsversammlung am 13. September in Lüdenscheid**

**– öffentliche Sitzung –**

**TOP: 4**

**Vorlage: 15/16**

**Strecken- und Knotenmaßnahmen im Raum Ruhr-Lippe – Sachstand und  
Ausblick**

**Gesetzliche Grundlagen:**  
ÖPNVG NW

**Berichtersteller/in:**  
Herr Ressel

**Bearbeiter/in:**  
Herr Pusch

**Begründung:**  
- siehe Fortsetzungsblätter -

**Kosten:**  
Keine

**Beschlussvorschlag:**

**Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zum Sachstand der Entwicklung der Infrastruktur im Raum Ruhr-Lippe zur Kenntnis.**

  
**Thomas Gemke**  
Verbandsvorsteher

  
**Dirk Lönnecke**  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Strecken- und Knotenmaßnahmen im Raum Ruhr-Lippe**  
**– Sachstand und Ausblick –**  
**– öffentliche Sitzung –**

**Begründung:**

Die Anfangsjahre nach der Gründung der Zweckverbände bis etwa zum Jahr 2006 waren dadurch geprägt, dass DB Netz nach und nach Infrastrukturelemente abgebaut und die Flächen entwidmet und verkauft hat.

Mit der Erkenntnis der DB Netz AG, dass diese Politik nicht unendlich weiter betrieben werden kann, wurde diese Strategie geändert. Dementsprechend wurden in den Folgejahren im Netzinfrastrukturbereich zahlreiche Maßnahmen angestoßen und umgesetzt. Die Zeitabläufe bei der Umsetzung von Netzmaßnahmen sind grundsätzlich sehr lang, so dass zwischen den Planungsaktivitäten und der Realisierung in der Regel mehrere Jahre vergehen.

**Möglichkeiten der Mitgestaltung durch den NWL****a. Planerische Mitgestaltung**

Besonders im SPNV-Beirat des Landes, in dem DB Netz vertreten war, konnten im Hinblick auf mittel- bis langfristige Ziele wichtige Weichenstellungen vorgenommen werden. Über die Aussagen aus dem Beirat konnten aktuell gewünschte Maßnahmen in den ÖPNV-Bedarfsplan eingebracht werden, so dass sie gute Chancen haben, untersucht und in Ausbaupläne eingestellt zu werden. Der Bundesverkehrswegeplan ist dagegen ein sehr langfristig angelegtes Planungsinstrument. Es bietet den Aufgabenträgern zwar die Möglichkeit zu planerischen Vorschlägen, diese führten jedoch in der Vergangenheit nicht zu den gewünschten Verankerungen der Projekte.

**b. Finanzielle Mitgestaltung**

Erst seit vergleichsweise kurzer Zeit hat der NWL, vom ÖPNV-Gesetz legitimiert, die Möglichkeit, mit eigenen Finanzmitteln Netzmaßnahmen anzustoßen und umzusetzen. Hier profitierte die Region vor allem aus den Erfolgen der vorherigen Wettbewerbsverfahren, die in den letzten Jahren finanzielle Spielräume ermöglichten. So wurde 2016 die signaltechnische Maßnahme zur Reduzierung der 7-minütigen Wartezeit des Zuges im Bahnhof Kalthof mit ZRL Mitteln nach § 11 ÖPNVG finanziert. Das Vorhaben wird zzt. umgesetzt, so dass Ende dieses Jahres schon das optimierte Bedienungskonzept gefahren werden kann. Das zeigt, dass je nach Größe der Maßnahme die Umsetzung, wie hier bei Kalthof, durchaus auch sehr kurzfristig erfolgen kann.

Durch den finanziellen Spielraum, den der NWL derzeit besitzt, ist der Einfluss auf die Gestaltung der Netzinfrastruktur erheblich gewachsen. So konnte durch Verhandlungen und mit entsprechendem Mittelaufwand des NWL verhindert werden, dass drei Tunnel auf der Oberen Ruhrtalbahn aus rein wirtschaftlichen Erwägungen der Netz AG nur eingeleisig saniert werden. Im Ergebnis können nun 2 der 3 Tunnel weiterhin

**Strecken- und Knotenmaßnahmen im Raum Ruhr-Lippe**  
**– Sachstand und Ausblick –**  
**– öffentliche Sitzung –**

2-gleisig betrieben werden. Besonders positiv für die Fahrgäste ist, dass die Bau-  
maßnahmen ohne die ursprünglich vorgesehenen Vollsperrungen unter dem rollen-  
den Rad durchgeführt werden.

### **Zusammenarbeit mit DB Netz**

Zu Zeiten des massiven Infrastrukturrückbaus gab es von Seiten der Aufgabenträger  
kaum Möglichkeiten, mit DB Netz zusammenzuarbeiten. Das hat sich mittlerweile ge-  
ändert. Die Kontakte, die zwischen dem NWL und DB Netz bestehen, sind als sehr  
gut, konstruktiv und effektiv zu bezeichnen. Mittlerweile werden zielführende Vor-  
schläge sogar selbst von DB Netz vorgetragen. Auf diese Weise können Projekte er-  
heblich schneller und reibungsloser als bisher realisiert werden.

#### **a. Regionalnetz**

Die Obere Ruhrtalbahn sowie alle nicht elektrifizierten Nebenstrecken werden von  
DB Regionalnetze West in Münster verwaltet. In den vergangenen Jahren lag der  
Handlungsfokus im Raum Ruhr-Lippe überwiegend auf diesem Netz, denn dort war  
die Instandhaltung extrem lange vernachlässigt worden. Dort gab es zuvor die größ-  
ten Rückbauten, die später - zumindest teilweise - wieder zurückgenommen werden  
mussten, weil es der heutige Betrieb erfordert. Die Zusammenarbeit mit DB Regio-  
netze hat sich im Laufe der Zeit zunehmend verbessert. Aufgrund des guten Ver-  
trauensverhältnisses sind heute Abstimmungen und Planungen teilweise sogar rela-  
tiv kurzfristig umsetzbar.

Beispiele für erfolgreiche Maßnahmen im Regionalnetz:

- Reaktivierung Brügge – Meinerzhagen und Brilon Stadt
- Neueinrichtung Zugkreuzung Bigge
- Nahezu der gesamte Oberbau der Oberen Ruhrtalbahn wurde saniert, ein-  
schließlich zahlreicher Bahnübergänge
- Erneuerung der Infrastruktur Bestwig – Winterberg
- Neues Stellwerk Bestwig
- Beifahreranlagen in Letmathe und Bestwig
- Erneuerung der Bahnübergänge Hönnetal- und Volmetalbahn
- Verlegung der Gleise im Bahnhof Lüdenscheid
- Schaffung eines schienenungleichen Übergangs in Menden
- Neue Signalisierung im Bahnhof Kalthof zur Verkürzung der Wartezeit bei  
Zugkreuzungen (wird aktuell realisiert)
- 1-gleisige Sanierung des über 1 km langen Elleringhauser Tunnels in den  
kommenden Jahren

**Strecken- und Knotenmaßnahmen im Raum Ruhr-Lippe**  
**– Sachstand und Ausblick –**  
**– öffentliche Sitzung –**

- 2-gleisige Sanierung des Glöisinger und des Freienohler Tunnels in den kommenden Jahren (Umbau ohne Vollsperrung)

**b. Fern- und Ballungsnetz**

Das Fern- und Ballungsnetz beinhaltet alle elektrifizierten Strecken im Raum Ruhr-Lippe, verwaltet von DB Netz, Regionalbereich West in Duisburg. Die Hauptstrecken blieben, anders als in den Regionalnetzen, vorerst noch relativ unangetastet. Der Rückbau von Gleisinfrasturktur war aufgrund der starken Streckenbelegung auf den Hauptstrecken nicht so massiv wie auf den Nebenstrecken.

Der Aufwand bei Netzmaßnahmen im Fern- und Ballungsnetz ist allerdings enorm hoch und besonders teuer. Anders als bei Diesel-Strecken muss stets auch das Thema Oberleitung berücksichtigt werden. Aufgrund der zahlreichen rund um die Uhr verkehrenden Züge sowohl im SPNV und Fernverkehr, als auch im Güterverkehr, sind Streckenvollsperrungen nicht so einfach durchführbar und schon gar nicht kurzfristig möglich, so dass in der Regel mit Maßnahmenbündelungen mit großem zeitlichen Vorlauf gearbeitet werden muss.

Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass sich seit einiger Zeit jetzt auch im Fern- und Ballungsnetz einiges bewegt.

So sind z. B. Maßnahmen in Planung, die auf Initiative des ZRL im ÖPNV-Bedarfsplan vom Land als eine gesamthafte Streckenmaßnahme angemeldet wurden:

- Bau einer Beifahranlage im Bahnhof Hamm Gleis 8 für die Stärkung von RRX-Zügen, die als 1-fach Traktion aus Kassel kommend dann als 2-fach Traktion ins Ruhrgebiet weiterfahren.
- Ertüchtigung der Bahnsteiggleise 12/13 für den RRX-Betrieb. (Einbau von Schutzweichen, um das gleichzeitige Ein- und Ausfahren aus beiden Richtungen zu ermöglichen.)
- Herrichtung von Abstellgleisen für die 210 m langen RRX-Züge.
- Ertüchtigung des Eilgutgleises als vollständiges 3. Gleis in der direkten Ein- und Ausfahrt in/aus dem Bf. Hamm von/nach Dortmund. (Da der gesamte Verkehr heute über eine einzige Weiche läuft, hätten schon kleine Störungen an dieser Weiche weitreichende negative Auswirkungen im Nah- und Fernverkehr für ganz NRW.)
- Entwicklung 3-gleisige Ein- und Ausfahrt für Personenzüge zwischen Bahnhof Hamm – Selmiger Heide (siehe auch weiter unten)

Die Chance, dass diese Maßnahmen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden, wird aufgrund der landesweiten Bedeutung der Vorhaben als relativ groß eingeschätzt.

**Strecken- und Knotenmaßnahmen im Raum Ruhr-Lippe**  
**– Sachstand und Ausblick –**  
**– öffentliche Sitzung –**

**Derzeitige und zukünftige Schwerpunkte bei der Entwicklung der Netzinfrastruktur**

**a. Streckeninfrastruktur**

- Vor allem auf der Strecke Dortmund-Hamm wird in den kommenden Jahren viel an der Verbesserung der Infrastruktur gearbeitet werden müssen. Nach wie vor ist die Strecke extrem stark von Nah- und Fernverkehrszügen frequentiert und führt aufgrund des sehr langen 2-gleisigen Abschnitts häufig zu Verspätungen und Ausfällen von Zügen.
- Es gibt in enger Absprache mit DB Netz Bemühungen, diese Situation zu verbessern, ohne die gesamte Strecke mit hohem finanziellem Aufwand umbauen zu müssen. So wurde z. B. als eine der ersten denkbaren Maßnahmen im Abschnitt Bf. Hamm – Selmiger Heide auf einer Länge von ca. 1,5 km eine 3-gleisige Nutzung der vorhandenen Gleise für von und nach Dortmund verkehrende Personenzüge geprüft und in Abstimmung mit dem Ministerium mit als zu untersuchendes Detail in die Planungen des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes mit aufgenommen. Derartige Möglichkeiten könnte es nach Vorstellung des ZRL aber auch an weiteren Stellen im Verlauf bis Dortmund geben.
- Eine entsprechende Untersuchung könnte diesbezüglich weiterhelfen. Der ZRL sieht in dieser Vorgehensweise gute Chancen, die Leistungsfähigkeit der Strecke Dortmund – Hamm nach und nach weiter zu verbessern.
- Das Thema Ausbaustrecke (Dortmund-) Lünen – Münster ist nach wie vor aktuell. Weitere Leistungen und vor allem auch schnelle Züge von Dortmund nach Münster werden dringend benötigt, so dass auch Netzseitig in enger Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern nach Lösungen gesucht wird, wie hier praktikable und finanzierbare Lösungen geschaffen werden können. Die Untersuchungen hierzu sind im Nachgang des entsprechenden Beschlusses der NWL Verbandsversammlung im Juli auch angestoßen worden. Ergebnisse liegen bislang aber noch nicht vor. Zum Ausbau der Strecke gibt es aktuell Gespräche, so dass in der Verbandsversammlung über den aktuellen Sachstand berichtet werden soll.
- Der NVP des NWL sieht vor, die Kursbuchstrecke 433 (Dortmund – Iserlohn) zu elektrifizieren. Vorab ist zu prüfen, ob und wie diese Maßnahme verkehrlich, wirtschaftlich und letztlich auch sinnvoll umsetzbar ist. Durch die schnellere Beschleunigung ist davon auszugehen, dass sich die Zugkreuzungen verschieben. Um die Maßnahme vorzubereiten, ist im ersten Schritt in Absprache mit dem VRR die Erstellung einer Machbarkeitsstudie sinnvoll.



**Strecken- und Knotenmaßnahmen im Raum Ruhr-Lippe**  
**– Sachstand und Ausblick –**  
**– öffentliche Sitzung –**

**b. Netz-Knoten**

Neben den Strecken, die auf Hamm zulaufen, ist auch die Gleisinfrastuktur im Bahnknoten Hamm selbst von entscheidender Bedeutung. Die oben aufgezeigten Maßnahmen versuchen zwar ein Optimum an kurz- bis mittelfristig möglichen Verbesserungen umzusetzen bzw. zumindest anzugehen, tatsächlich aber bedarf es auch einer umfassenden Betrachtung, wie der Bahnknoten Hamm langfristig infrastrukturell entwickelt werden soll. Eine solche Langfristentwicklungsstudie kann und muss mit DB Netz und dem Land zusammen initiiert und entwickelt werden.

- Bei der Optimierung der Gleisinfrastuktur im Bahnhof Hamm steht die Schaffung von Möglichkeiten, möglichst viele Züge vor allem in Richtung Dortmund gleichzeitig ein und ausfahren lassen zu können, an erster Stelle. Hierzu müssen bei langfristiger Betrachtung auch zusätzliche Überwerfungsbauwerke mit betrachtet werden.
- Aber auch Schwächen in der Infrastruktur, wie z. B. eine Doppelkreuzungsweiche im Bahnhofsvorfeld, über die sämtliche Verkehre laufen, müssen dringend beseitigt werden, um zukünftige Großstörungen in Ermangelung von alternativen Fahrmöglichkeiten nachhaltig auszuschließen.
- Schließlich werden für die zukünftigen Verkehre neue Abstellmöglichkeiten (für den Betrieb des RRX unverzichtbar) für die teilweise sehr langen Fahrzeuge benötigt, die zwar theoretisch vorhanden sind, praktisch aber angepasst und umgebaut werden müssen.
- Problematisch könnte es werden, wenn die Lippebrücke nördlich des Bahnhofs Hamm umgebaut wird. Während der mehrjährigen Neubauphase soll die Anzahl der nutzbaren Gleise von heute 13 messbar eingeschränkt werden. Dann könnte über mehrere Jahre der Verkehr extrem stark eingeschränkt werden (mit sicherlich bundesweiten Folgen). DB Netz hat dazu bisher noch keine Details bekannt gegeben.

**Die nächsten Arbeitsschritte**

Aus den Schilderungen der Sachverhalte und Notwendigkeiten, ergeben sich die folgenden Handlungsfelder, über die die Geschäftsstelle des ZRL kontinuierlich in der Verbandsversammlung berichten wird:

- Entwicklungserfordernisse im Knoten Hamm
  - Kurzfristig muss die Netzinfrastuktur im Bahnhof Hamm für den RRX-Betrieb ertüchtigt werden.
  - Ausarbeitung eines Verfahrensvorschlags zu Inhalten und zum weiteren Vorgehen für mittel und langfristig erforderliche Infrastrukturmaßnahmen.

**Strecken- und Knotenmaßnahmen im Raum Ruhr-Lippe**  
**– Sachstand und Ausblick –**  
**– öffentliche Sitzung –**

- Umbau der Lippebrücke Hamm
  - Abschätzung der Auswirkungen des geplanten Baus der Lippebrücke in Hamm auf den SPNV.
  - Abstimmung von betrieblich erforderlichen Anpassungen an die besondere Situation mit dem Land und den anderen Aufgabenträgern.
- Dortmund, Kamen und Hamm
  - Untersuchung von Möglichkeiten, den Streckenabschnitt zwischen Dortmund, Kamen und Hamm in einzelnen Abschnitten mittelfristig 3-gleisig auszubauen.
- Ausbaustrecke Dortmund – Lünen – Münster
  - Begleitung des Vorhabens sowie Erarbeitung von Lösungen, um das Angebot zwischen Dortmund, Lünen und Münster schon kurz bis mittelfristig zu verbessern.
- Dortmund - Iserlohn
  - Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Kursbuchstrecke 433 (Dortmund – Iserlohn).
  - Einholung des Einverständnisses des VRR und Abstimmung des weiteren Vorgehens.