Schienenanbindung Bergkamen

Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation

Unna, den 30.08.2021

Themenliste

1. Anlass und Rahmenbedingungen
2. Ausgangslage
3. Projekt RegionalStadtBahn
4. SPNV-Anbindung über Güterzugstrecke
5. SPNV-Anbindung über Kamen
6. Variantenvergleiche Fahrzeiten
7. Fazit / Zusammenfassung bisherige Ergebnisse

1. Anlass und Rahmenbedingungen

Grundprinzip

- NWL bestimmt keine Reaktivierungen, sondern nimmt Planungsvorhaben aus den Regionen auf
- ZRL hat entsprechenden Untersuchungsbedarf beschlossen und beim NWL Antrag zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie gestellt.
- ZRL stellt dem NWL Geld für die entsprechenden Machbarkeitsstudien zur Verfügung.
  - ➢ Wenn das Ergebnis der Machbarkeitsstudie über Nutzen-Kosten-Wert 1 liegt, fließt dieses Geld wieder vom NWL an den ZRL zurück
- Ziel/Grundgedanke: möglichst hohe Akzeptanz der Planungsvorhaben
- Vorstellung erster planerischer Grundüberlegungen durch den NWL im Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung und Strukturwandel der Stadt Bergkamen im Mai 2019 sowie der heutigen Ergebnisse im Juni 2021
- Ziel der heutigen Sitzung: Vorstellen der bisherigen Untersuchungsergebnisse

Prämissen

- Akzeptanz und Unterstützung vor Ort ist unerlässlich, transparenter Prozess
- Kommunen erwarten mögliche „Umkehrpunkte“, kein Automatismus bei positiver Machbarkeitsstudie

Prinzipielles Vorgehen bei Streckenreaktivierungen

Zwischenbericht und Bewertung der bisherigen Ergebnisse

Verkehrliche Aufgabenstellung ✖ **Machbarkeitsstudie**

Gutachter: SMA Deutschland

Gutachter: Ausschreibungsverfahren läuft

Bestandteile Verkehrliche Aufgabenstellung:

Entwickeln von Verkehrskonzepten
(u.a. Taktung, Fahrzeiten, Ziel-Geschwindigkeiten, Anschluss-/Umsteigesituation in den Knoten, Wendezeiten, Fahrzeugbedarf…)

Ermittlung des Infrastrukturbedarfs
(erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zur Fahrbarkeit der Verkehrskonzepte)

Bestandteile Machbarkeitsstudie:

Technische Machbarkeit
(Identifizierung aller baulich erforderlichen Maßnahmen, Grobkalkulation der Investitionskosten)

Verkehrliche Wirkung und Nachfrage
(Nachfrageszenarien unter Berücksichtigung von Neuverkehren/verlagerten Verkehren)

Vereinfachte Standardisierte Bewertung
(Gegenüberstellung der o.g. Punkte zur Berechnung eines Nutzen-Kosten-Faktors)

→ gesamthafte Prüfung, ob Varianten grob betrachtet technisch realisierbar und volkswirtschaftlich sinnvoll sind (Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0)

2. Ausgangslage

Ausgangslage

– Seit Einstellung des Personenverkehrs 1983 verfügt die Stadt Bergkamen mit rd. 50.000 Einwohner über keine SPNV-Anbindung mehr.

– Im Norden der Stadt verläuft die Güterzugstrecke Oberhausen – Hamm, die im Bereich Lünen-Preußen mit der DB-Strecke Dortmund – Lünen verknüpft ist.

– Die nächstgelegenen Zugangspunkte zum SPNV bestehen derzeit in Kamen an der Strecke Dortmund – Hamm sowie in Lünen an der Strecke Lünen – Dortmund (jeweils erreichbar mit dem ÖPNV).

– Es bestehen starke Verkehrsbeziehungen in Richtung des Oberzentrums Dortmund (Direktverbindung zum Hbf. derzeit mit Schnellbus S 30).

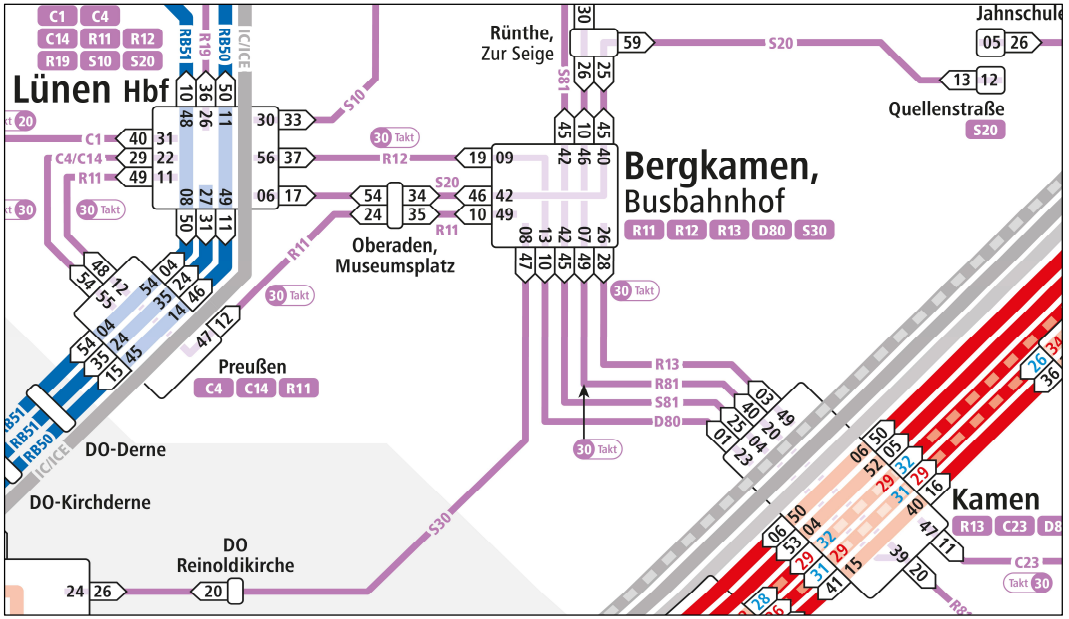
2. Ausgangslage

Ausgangslage bestehende ÖPNV-Anbindung

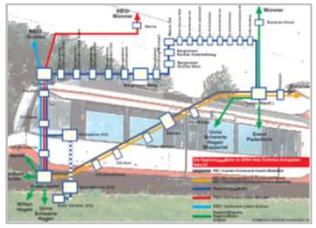
Derzeitige ÖPNV-Verbindungen auf der Relation **Bergkamen Busbahnhof – Dortmund Hbf.**				
Linie Bus	**Abfahrtzeit**	**Umstieg**	**Linie Zug**	**Fahrzeit insgesamt** (inkl. Umstieg)
S 30	0.47	-	-	37 Minuten*
D 80	0.10	Kamen Bf.	RE 1	33 Minuten*
R 13	0.28	Kamen Bf.	RE 6	36 Minuten*
S 81	0.45	Kamen Bf.	RE 11	32 Minuten (Umstieg Kamen Bf. 2 Min!)*
S 20	0.46	Lünen Hbf	RB 50	41 Minuten**

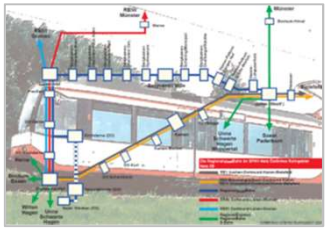
* Zu berücksichtigen ist, dass für BewohnerInnen aus Oberaden und Heil die Anreise zum Busbahnhof hinzukommt. Auch aus dem Stadtteil Rünthe ist die Fahrtzeit (inkl. Umstieg Fritz-Husemann-Straße) deutlich länger und beträgt ab Kettelerschule 44 Minuten.

** 33 Minuten ab Oberaden Museumsplatz



3. Projekt RegionalStadtBahn





Hintergrund

– Unter der Marke „RegionalStadtBahn“ wird die Einführung eines Stadtbahnsystems in der Region Dortmund/Lünen/Bergkamen/Hamm verstanden.

– Erstellung Machbarkeitsstudie des Regionalverbands Ruhr (RVR) im Auftrag des Kreises Unna im Jahr 2000 und Technische Voruntersuchungen durch DSW21 im Auftrag des Kreises Unna in den Jahren 2003/2004

– Hierbei werden in Kombination und in verschieden Varianten sowohl Strecken des Schienenpersonennahverkehrs („Eisenbahnstrecken“) als auch des Dortmunder Stadtbahnsystems („Straßenbahn“) genutzt. Stadtbahnfahrzeuge müssen dabei die Anforderungen an die Nutzung der DB-Strecken als auch der Strecken im Straßenraum erfüllen.

Berücksichtigung im Rahmen der „SPNV-Anbindung Bergkamen“

– Die unter der Marke „RegionalStadtBahn“ diskutierte Anbindung Bergkamens stellt kein Produkt des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dar.

– Die dem NWL zur Verfügung stehenden Mittel dienen ausschließlich der Finanzierung des SPNV-Betriebs und können für eine Stadtbahn nicht eingesetzt werden.

– Für die Wiederaufnahme derartiger Stadtbahn-Planungen hat der NWL kein Mandat und ist hierfür auch nicht zuständiger Akteur (Finanzierung eines SPNV-Betriebs)

– Die beim NWL laufenden Untersuchungen zur Anbindung Bergkamen an den SPNV beinhalten daher ausschließlich die denkbaren Varianten mit Produkten des Schienenpersonennahverkehrs (RegionalExpress, Regionalbahn oder S-Bahn).

4. SPNV-Anbindung über Güterzugstrecke

Führung über Preußen/Güterzugstrecke

- Variante 0: Dortmund – Bergkamen (Monopol) als Pendelzug
- Variante 1: Führung der S1 über Preußen nach Bergkamen (Monopol)
- Variante 2a/2b: Führung der S1 über Preußen nach Bergkamen mit Halt Monopol oder an Güterzugstrecke und Weiterführung bis Hamm

4. SPNV-Anbindung über Güterzugstrecke

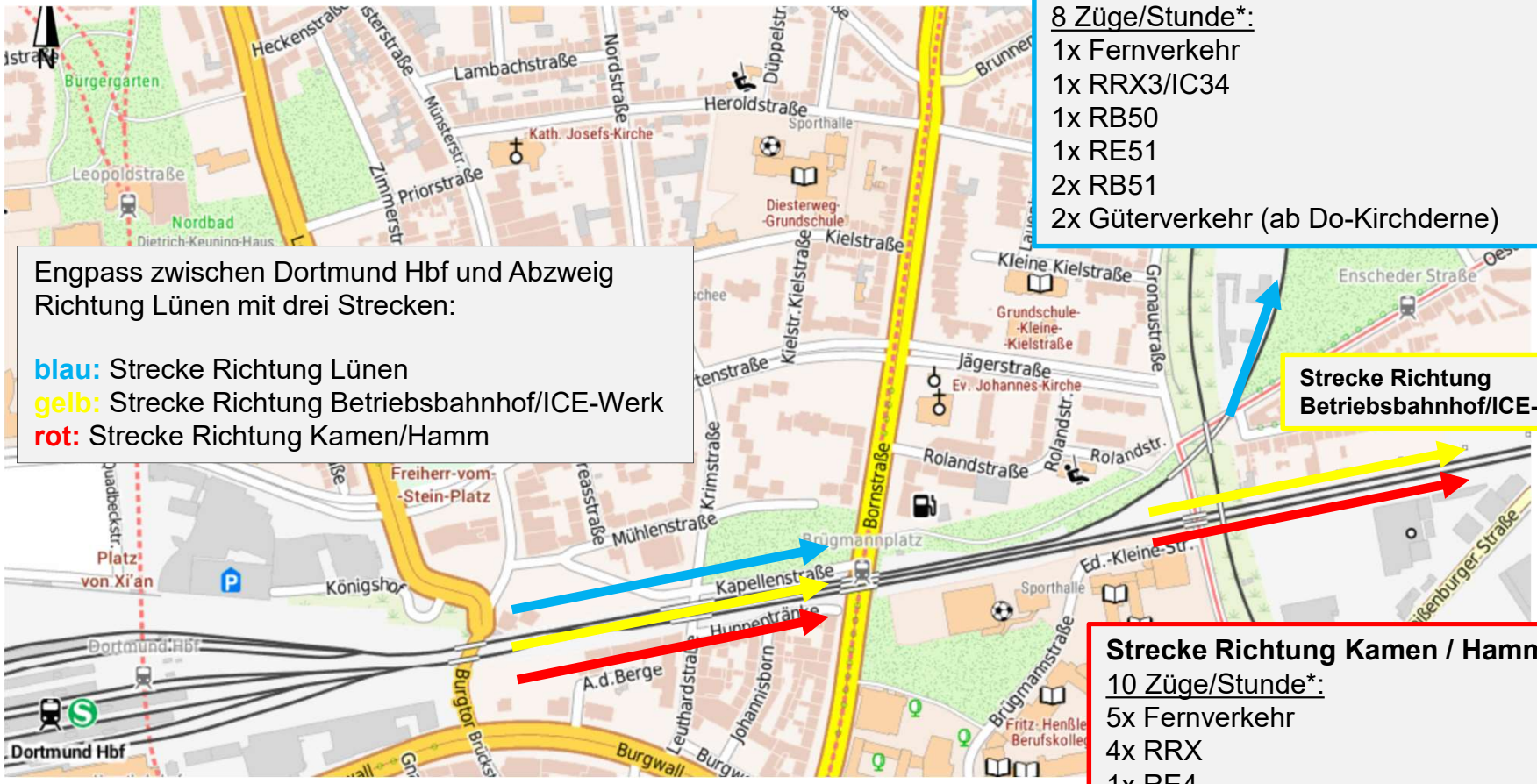
Situation Dortmund Hbf. / Abzweig Lünen

- Maßgebender Engpass für die Anbindung Bergkamens ist die hohe Auslastung des Knotens Dortmund mit seinen Zulaufstrecken.
- Es gibt bereits heute eine starke Auslastung der Achsen Essen – Dortmund – Hamm und Dortmund – Lünen, die in der Zukunft weiter zunehmen wird.
- Langfristig ändert sich das Verkehrsangebot mit Einführung des Rhein-Ruhr-Express und des Deutschlandtaktes. Diese Projekte stehen in einem landes- und bundesweiten Kontext.

- Aufgrund der hohen Auslastung des Dortmunder Hauptbahnhofes und der begrenzten Gleiskapazitäten (freie Bahnsteigkanten) für zusätzliche Züge, die in Dortmund enden oder beginnen, bietet es sich an, bestehende Linien in Dortmund zu verlängern.
- Dadurch werden keine neuen freien Bahnsteigkapazitäten benötigt.
- Zur Anbindung Bergkamens eignet sich verkehrlich die Weiterführung der derzeit aus Westen kommend in Dortmund endende S-Bahn-Linie S1.
- Dadurch entstünde eine Direktverbindung für Bergkamen über Dortmund Hbf hinaus auch zum Standort Dortmund-Universität.

4. SPNV-Anbindung über Güterzugstrecke

Situation Dortmund Hbf. / Zulaufstrecken Richtung Lünen und Kamen



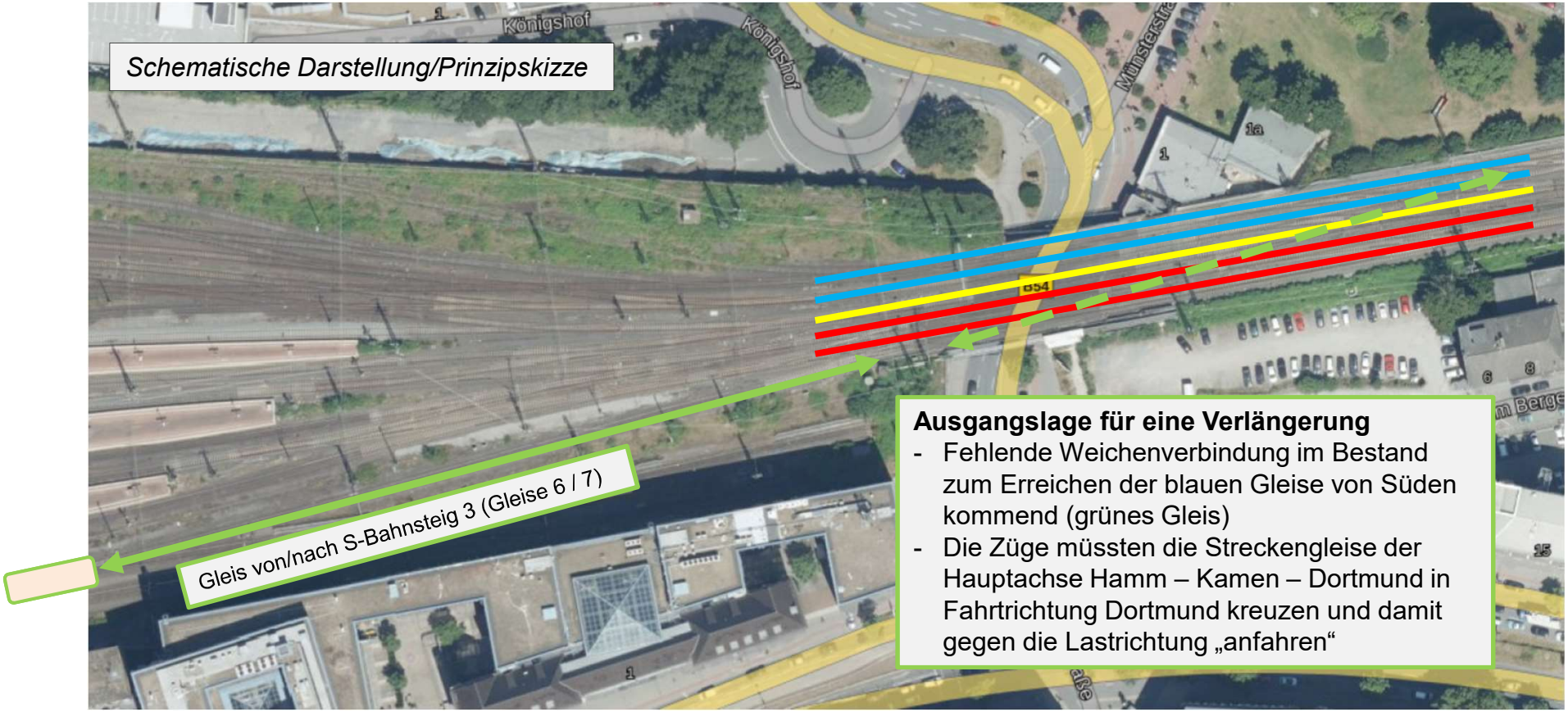
*Zugzahlen beziehen sich auf RRX-Zielnetz bzw. den Deutschlandtakt

4. SPNV-Anbindung über Güterzugstrecke

Situation Dortmund Hbf. / Abzweig Lünen

– S-Bahn-Linie S1 endet/startet im Süden des Hbf. an Bahnsteig 3 (Gleise 6 / 7) im 15‘-Takt Richtung Bochum/Essen (vier Züge je Stunde).

– Bei einer Verlängerung nach Osten müssten die Züge die nördlichen gelegenen (blauen) Gleise in Richtung Lünen/Preußen erreichen.



4. SPNV-Anbindung über Güterzugstrecke

Zwischenfazit

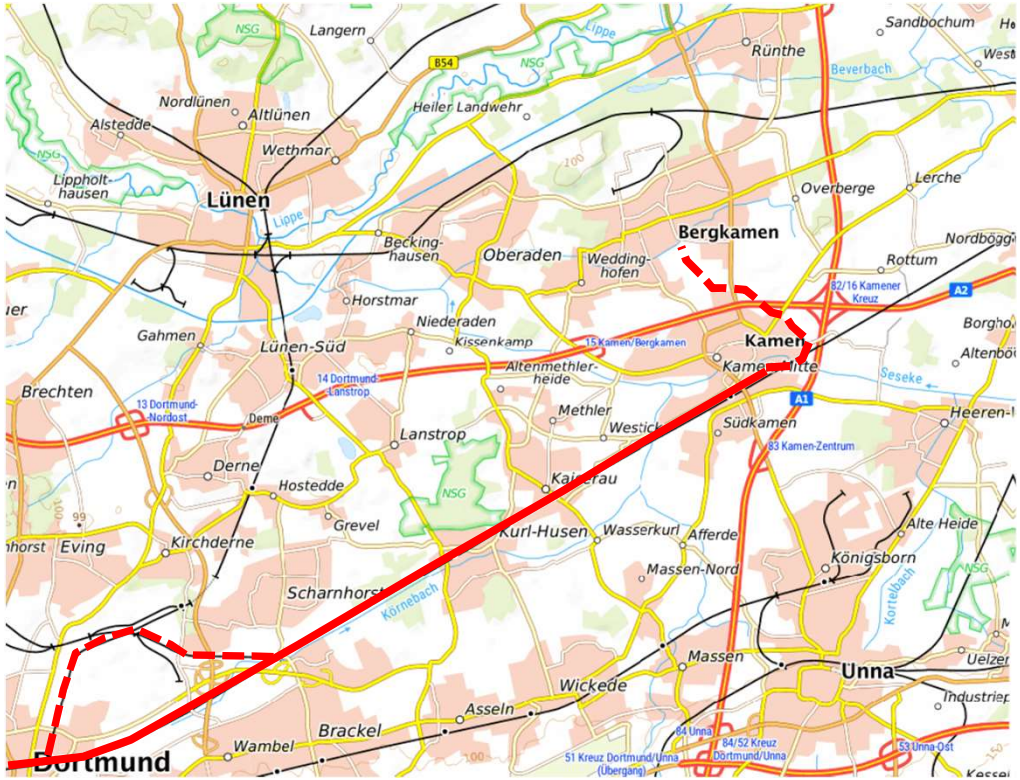
Variantenvergleich über Güterzugstrecke

Var.	Beschreibung	Infrastrukturausbau	Fahrzeit Dortmund – Bergkamen
0	RB Dortmund Hbf – Bergkamen-Monopol	• Zusätzlicher Bahnsteig Dortmund Hbf • 1 Gleis zusätzlich im Abschnitt Do. - Preußen • Ertüchtigung Stichstrecke nach Bergkamen Monopol	26‘ (Bf. „Bk Monopol“)
1	via Preußen nach Bergkamen-Monopol	• Überwerfungsbauwerk Dortmund Hbf Ostkopf • 1 Gleis zusätzlich im Abschnitt Do. - Preußen inkl. weiterem Gleis im Begegnungsabschnitt zw. Bornstr. und Kirchderne • Ertüchtigung Stichstrecke nach Bergkamen Monopol	26‘ (Bf. „Bk Monopol“)
2a	via Preußen via Bergkamen-Monopol nach Hamm	• Überwerfungsbauwerk Dortmund Hbf Ostkopf • 1 Gleis zusätzlich im Abschnitt Do. - Preußen inkl. weiterem Gleis im Begegnungsabschnitt zw. Bornstr. und Kirchderne • Ertüchtigung Stichstrecke nach Bergkamen Monopol • Neubau Verbindungskurve Strecke Monopol von/nach Güterzugstrecke Richtung Hamm	26‘ (Bf. „Bk Monopol“)
2b	via Preußen via Güterbahn nach Hamm (ohne Monopol)	• Überwerfungsbauwerk Dortmund Hbf Ostkopf • 1 Gleis zusätzlich im Abschnitt Do. - Preußen inkl. weiterem Gleis im Begegnungsabschnitt zw. Bornstr. und Kirchderne • *[Stichstrecke Bergkamen Monopol entfällt da kein Halt]*	24‘ (Standort Güterbahn) + Buszubringer = ca. 38‘

5. SPNV-Anbindung über Kamen

Führung über Kamen

- Variante 4: Führung der S1 nach Bergkamen Stadt mit Zusatzhalt Dortmund Brügmannplatz
- Variante 5: Führung der S1 nach Bergkamen Stadt mit zwei weiteren Halten in Dortmund
- Variante 6: Führung der S1 nach Bergkamen Stadt über den „Evinger Bogen“



5. SPNV-Anbindung über Kamen

Zwischenfazit

Variantenvergleich über Kamen

Var.	Beschreibung	Infrastrukturausbau	Fahrzeit Dortmund – Bergkamen
4	via Kamen nach Bergkamen Stadt (1 zusätzlicher Halt in Dortmund)	• 1 Gleis zusätzlich von Dortmund Hbf bis Kamen inkl. weiterem Gleis im Begegnungsabschnitt zw. Scharnhorst und Kurl • Neubaustrecke von Kamen nach Bergkamen	21‘ (Bf. „Bk Stadt“) + ggf. Buszubringer
5	via Kamen nach Bergkamen Stadt (+ 2 weitere zusätzliche Halte in Dortmund)	• 1 Gleis zusätzlich von Dortmund Hbf bis Kamen inkl. weiterem Gleis im Begegnungsabschnitt zw. Spähenfelde und Scharnhorst sowie im Bereich Kamen Nord • Neubaustrecke von Kamen nach Bergkamen	24‘ (Bf. „Bk Stadt“) + ggf. Buszubringer
6	via „Evinger Bogen“ via Kamen nach Bergkamen Stadt	• Überwerfungsbauwerk Dortmund Hbf. Ostkopf • 1 Gleis zusätzlich von Dortmund Hbf via Bornstraße bis Kamen inkl. weiterem Gleis im Begegnungsabschnitt zw. Bornstraße und Altscharnhorst sowie im Bereich Kamen Nord • Neubaustrecke von Kamen nach Bergkamen	25‘ (Bf. „Bk Stadt“) + ggf. Buszubringer *Variante 6 vereint größtenteils den Infrastrukturbedarf beider denkbarer Routen*

5. SPNV-Anbindung über Kamen

Führung über Kamen

– Abschnitt der Neubaustrecke Kamen – Bergkamen: Bereich Kamen

Strecke Dortmund – Kamen – Hamm

ehemal. Klöcknerbahn-Trasse

denkbare Trasse SPNV (Neubau)
- Ausfädelung ab Bf. Kamen in Fahrtrichtung Hamm
- auch hier: Niveaufreies Kreuzen der Hauptstrecke durch Überwerfungsbauwerk
- Strecke verläuft entlang der BAB1 in einem Bogen mit Ziel „Hammer Str.“

5. SPNV-Anbindung über Kamen

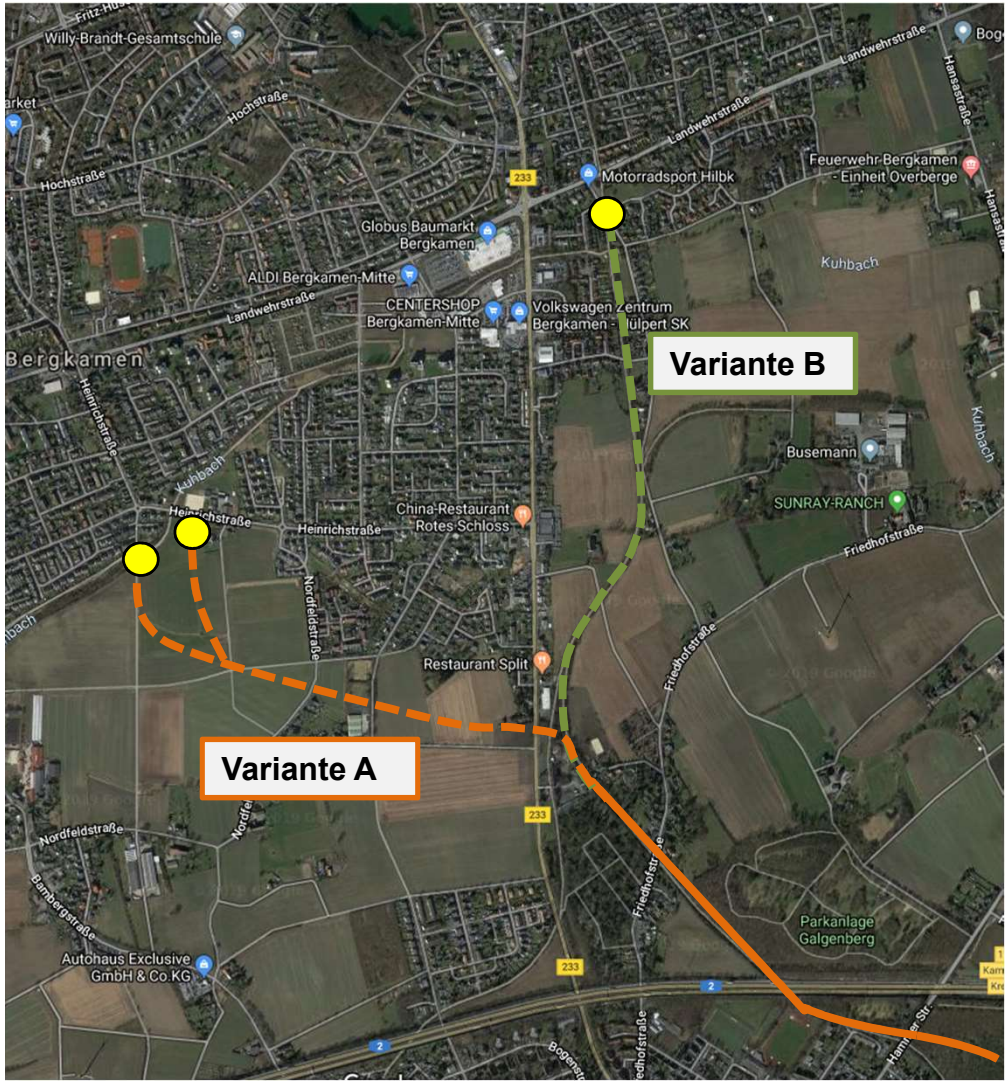
Führung über Kamen

– Abschnitt der Neubaustrecke Kamen – Bergkamen: Bereich Bergkamen

Neubaustrecke entlang Klöcknerbahn-Trasse

Variante A
- **Abzweig ab Höhe „THW“**
- **Querung der B233 auf Höhe „An der Schützenheide“**
- **Bahnhof Bergkamen Stadt in etwa im Bereich Heinrichstraße/ Augustweg /Nordfeldstraße**

Variante B
- **weiterer Verlauf entlang der Klöcknerbahn-Trasse Richtung Norden**
- **Bahnhof Bergkamen Stadt im Bereich „Hüchtstraße“**



5. SPNV-Anbindung über Kamen

Führung über Kamen

– Abschnitt der Neubaustrecke Kamen – Bergkamen: Bereich Bergkamen

Zwangspunkte / Herausforderungen

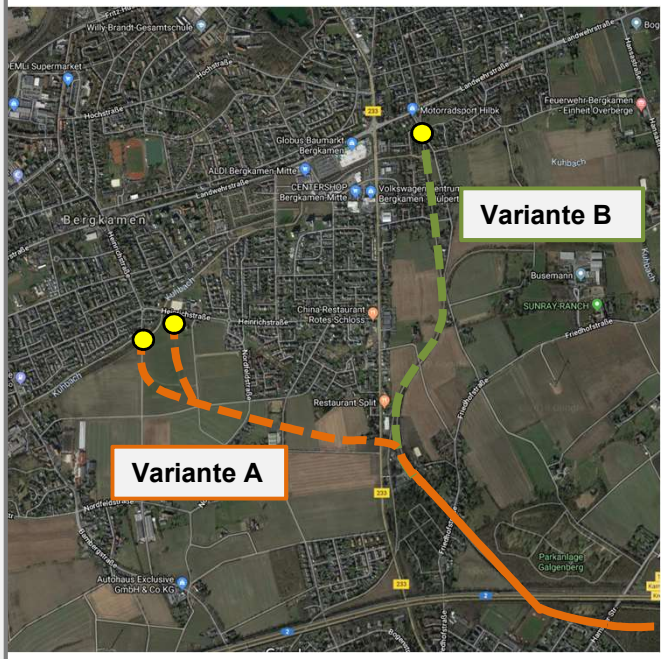
- **Klöcknerbahn-Trasse soll perspektivisch als Radschnellweg Ruhr (RS 1) genutzt werden (Verlängerung aus dem Ruhrgebiet in Richtung Hamm) → derzeitige Planungen sehen sowohl Rad- als auch Fußweg vor**

- **Grundsätzlich: Platz- und Eigentumsverhältnisse für eine parallele Trassennutzung für den SPNV als auch für den Rad- und Fußverkehr**

- **bestehende Engpässe insbesondere bei vorhandenen Straßenüberführungen wie BAB 2, im Bereich einer potenziellen Querung im Bereich „THW“/B223 (Variante A) oder im Bereich einer Endstation Höhe „Hüchtstraße“ (Variante B)**

- **Querung der stark befahrenen B233 durch neuen Bahnübergang (Variante A)**

- **Planungsrecht beim Neubau von Bahnübergängen bei Streckenneubauten (kreuzungsfreie Querungen bei neuen Anlagen)**



5. SPNV-Anbindung über Kamen

Exkurs: Ergebnisse Infrastrukturbedarf aus Zielfahrplan Deutschlandtakt

- Abschließender Gutachterentwurf zum Zielfahrplan des Deutschlandtakts* enthält als erforderliche Infrastrukturmaßnahme u.a. die Maßnahme „Neu- und Ausbaustrecke Dortmund – Hamm – Bielefeld – Seelze (Niedersachsen)“ mit verschiedenen Teilmaßnahmen.
- Enthalten darin ist ein 3. Gleis zwischen Dortmund und Hamm sowie der Ausbau des Knoten Hamms zur Umsetzung der Nah- und Fernverkehrskonzeptionen (Nahverkehr: Bedienung aller Zwischenhalte im Abschnitt Dortmund – Hamm im 30‘-Takt sowie 30‘-Takt im Fernverkehr NRW – Hannover/Berlin).
- Nicht enthalten ist ein Konzept „S-Bahn Bergkamen“.
- → Das für das Projekt Bergkamen erforderliche 3. Gleis zwischen Dortmund und Kamen ist bereits als wesentlicher Bestandteil in den Planungen des Deutschlandtaktes zum gesamten Korridor Dortmund – Hamm – Bielefeld enthalten.

* siehe Präsentation 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt (Juni 2020) sowie Akteurskonferenz (Juli 2020), einsehbar auf Webseite des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

6. Fahrzeitvergleiche Varianten SPNV und ÖPNV

Fahrzeitvergleiche Varianten SPNV und ÖPNV

Fahrzeitvergleiche der Relation **Bergkamen – Dortmund Hbf**			
Variante Zug	**Von**	**Bis**	**Fahrzeit insgesamt** (inkl. Umstieg)
0 (Güterzugstrecke)	Bk Monopol	Do Hbf	26 Minuten
1 (Güterzugstrecke)	Bk Monopol	Do Hbf	26 Minuten
2a (Güterzugstrecke)	Bk Monopol	Do Hbf	26 Minuten
2b (Güterzugstrecke)	Bf. Güterbahn	Do Hbf	24 Minuten + Buszubringer = 38 Minuten
4 (via Kamen)	Bk Stadt	Do Hbf	21 Minuten + ggf. Buszubringer
5 (via Kamen)	Bk Stadt	Do Hbf	24 Minuten + ggf. Buszubringer
6 (via Kamen)	Bk Stadt	Do Hbf	25 Minuten + ggf. Buszubringer
Schnellbus S30 heute	Bk Busbahnhof	Do Hbf	37 Minuten
+ weitere **Busverbindungen** ab Bk Busbahnhof mit Umstieg in Kamen Bf. 32 – 36 Minuten (siehe Folie 9) + **Busverbindung** ab Bk Busbahnhof mit Umstieg in Lünen Hbf. 41 Minuten (siehe Folie 9)			

7. Fazit / Zusammenfassung bisherige Ergebnisse

Projekt RegionalStadtBahn

– Innerhalb der derzeitigen Planungsaktivitäten findet keine Wiederaufnahme der Planungen von Stadtbahnkonzepten durch den NWL statt.

SPNV-Anbindung über Güterzugstrecke

– Zur Anbindung Bergkamens eignet sich grundsätzlich die in Dortmund Hbf. endende Linie S1. Es entstünde somit auch eine Direktverbindung zur Universität Dortmund. Eine neue, zusätzliche Linie Bergkamen – Dortmund Hbf. ist aufgrund der begrenzten Bahnhofskapazität des Dortmunder Hbf. sowie der hoch ausgelasteten Strecke von/nach Lünen nicht umsetzbar. Darüber hinaus müssen auf dieser Strecke noch Kapazitäten für Umleiterverkehre (bei Störungen/Sperrungen der Strecke Dortmund – Kamen – Hamm) sowie Abstellfahrten in das RRX-Depot nach Dortmund-Eving möglich sein.

– Die Verlängerung der Linie S1 nach Bergkamen ist auf der bestehenden Infrastruktur nicht möglich. Der Engpass im Ostkopf des Hbf. (Abzweig Richtung Lünen) sowie die Streckenauslastungen der DB-Strecken erfordern einen umfangreichen Infrastrukturausbau.

– Diese erheblichen Investitionskosten müssten allein vom regionalen Projekt „Reaktivierung SPNV Bergkamen“ getragen werden. Mit Blick auf eine gesamtwirtschaftliche Bewertung müsste ein „Nutzen“ generiert werden, der deutlich über den „Kosten“ liegt. Dies ist bei den erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen nicht zu erwarten.

7. Fazit / Zusammenfassung bisherige Ergebnisse

SPNV-Anbindung über Kamen

– Auch für eine Weiterführung der Züge in Richtung Kamen ergibt sich erheblicher Infrastrukturbedarf. Das für das Projekt „Reaktivierung SPNV Bergkamen“ erforderliche 3. Gleis zwischen Dortmund und Kamen ist aber als wesentlicher Bestandteil in den Planungen des Deutschlandtaktes enthalten. An dieser Stelle zeichnet sich die langfristige Möglichkeit von Synergien mit einem Drittprojekt ab.

– Der (politische) Wille zur Umsetzung des Deutschlandtakts ist klar vorhanden.

– Eine potenzielle Neubaustrecke von Kamen nach Bergkamen stellt eine Chance für die Stadt Bergkamen dar.

– Die mögliche Umsetzung einer Neubaustrecke müsste mit Blick auf die offenen Fragen und Zwangspunkte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie weiter untersucht werden.

Reisezeitvergleiche

– Kurzfristig scheint eine bessere Anbindung Bergkamens an die SPNV-Verknüpfungspunkte in Kamen und Lünen nach Dortmund durch Optimierung und Ausbau des ÖPNV-Systems schneller, wirtschaftlicher und zielführender zu sein.

Kontaktdaten:

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
Friedrich-Ebert-Straße 19
Abteilung Planung
59425 Unna

Ansprechpartner des heutigen Termins:

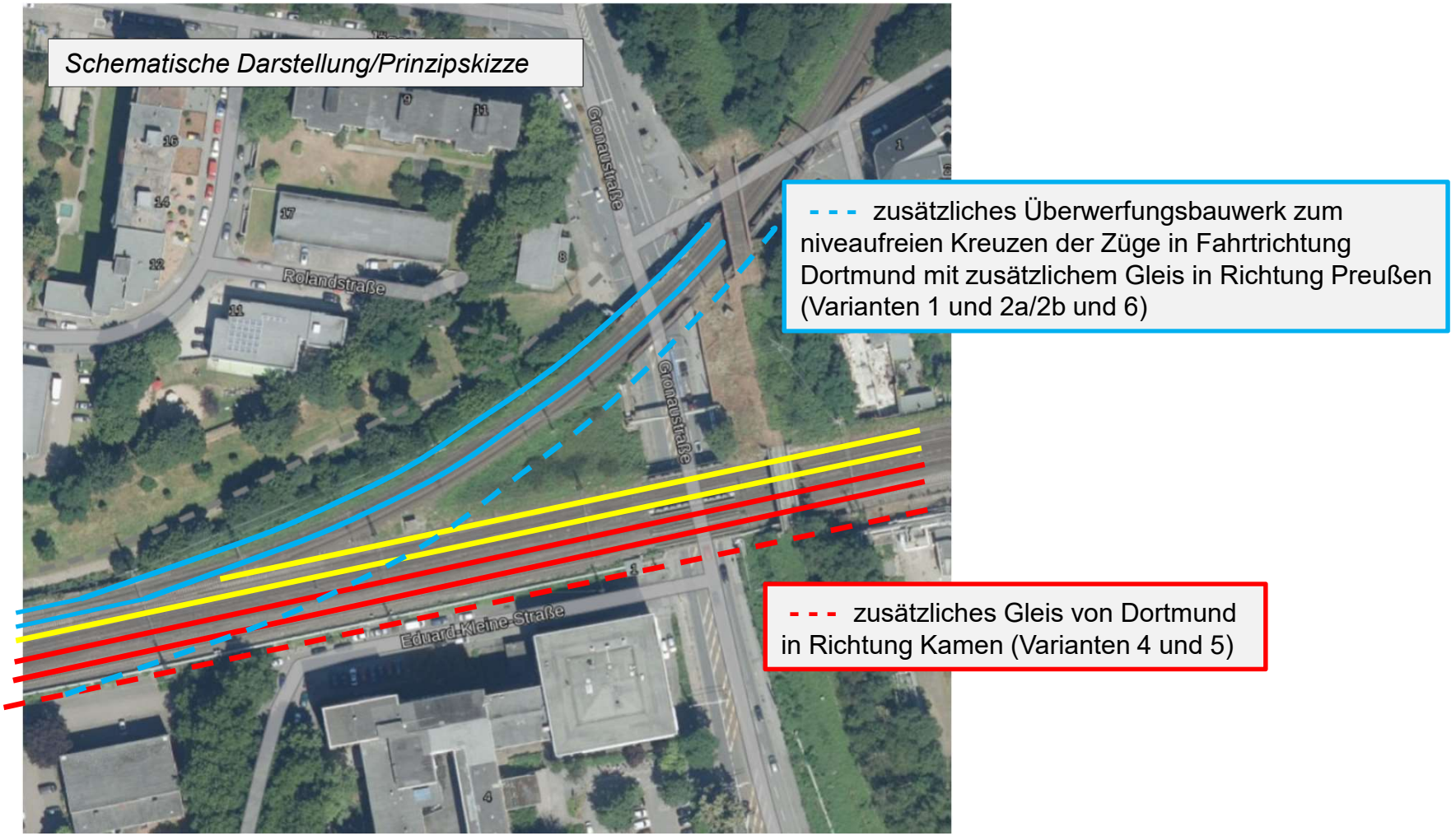
Thomas Ressel, Leiter Abteilung Planung, t.ressel@nwl-info.de
Thomas Blome, Mitarbeiter Abteilung Planung, t.blome@nwl-info.de

backup

4. Exkurs: Überwerfungsbauwerk Dortmund Ostkopf

Situation Dortmund Hbf. / Abzweig Lünen

– Um die Streckengleise der Hauptstrecke Dortmund – Kamen – Hamm niveaufrei kreuzen zu können, müsste im Bereich des Streckenabzweigs Richtung Lünen ein Überwerfungsbauwerk gebaut werden



4. Exkurs: Überwerfungsbauwerk Dortmund Ostkopf

Situation Dortmund Hbf. / Abzweig Lünen

- Bereits im Rahmen der RRX-Zielkonzeption gab es Überlegungen, zusätzliche Züge auf der Relation Essen – Dortmund – Lünen – Münster einzuführen.
- Diese hätten ebenfalls das Streckengleise der Hauptachse Hamm – Kamen – Dortmund in Fahrtrichtung Dortmund kreuzen und damit gegen die Lastrichtung „anfahren“ müssen.
- Bei der Ermittlung des Infrastrukturbedarfs und im Zuge der Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) hat sich eine zusätzliche Überwerfung im Dortmunder Ostkopf als nicht wirtschaftlich erwiesen.
- Durch Verzicht auf das Bauwerk entfallen Investitionskosten im Gesamtumfang von rd. 344 Mio. Euro *(Quelle: Abschlussbericht Nutzen-Kosten-Analyse der für den RRX erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, Intraplan Consult Gmbh 2016).*
- → Das Betriebskonzept gemäß RRX-Planfall im BVWP beinhaltet keine Führung von zusätzlichen RRX-Zügen nach Münster und somit auch kein Überwerfungsbauwerk im Dortmunder Ostkopf.
- → Die geplanten Netzmaßnahmen im Rahmen des RRX zwischen Dortmund Hbf. und Betriebsbahnhof dienen der Optimierung von parallel Ein- und Ausfahrten und der Anbindung des Betriebsbahnhofes. Auch nach RRX-Ausbau existiert weder eine Weichenverbindung für ein – theoretisches – niveaugleiches Kreuzen des Streckengleises in Fahrtrichtung Dortmund noch eine Überwerfungsbauwerk für ein niveaufreies Kreuzen.