

Perspektiven der Oberen Ruhrtalbahn

Anforderungen an die Entwicklung der Infrastruktur
vor dem Hintergrund der anstehenden Tunnelsanierungen



// Tunnelsanierungen Obere Ruhrtalbahn

DB Netz will drei zweigleisige Tunnel nur eingleisig sanieren

DB Netz plant 2015/16 drei Tunnel entlang der Oberen Ruhrtalbahn

// Glösinger zweigleisig, 687 m

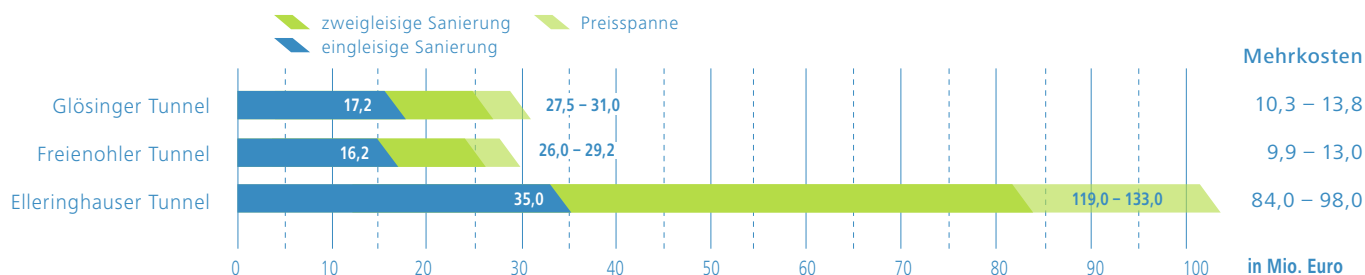
// Freienohler zweigleisig 650 m

// Elleringhauser Tunnel zwei Gleise aber nur eins wegen Begegnungsverbot jeweils nutzbar, 1.399 m

nur noch eingleisig zu sanieren. Mit der Sanierung entfällt der Bestandsschutz und die aktuellen gesetzlichen wie bau-

lichen Anforderungen müssen umgesetzt werden: d. h. Tunnel über 1.000 m dürfen nur noch ein Gleis/Röhre haben, Tunnel unter 1.000 m müssen neben den Gleisen breitere Fluchtwege haben, diese sind heute nicht vorhanden. Auf der Basis des ab Dezember 2016 geplanten Angebots im Sauerland-Netz hat DB Netz untersucht, welche Folgen eine eingleisige Sanierung aller drei Tunnel hätte. Ergebnis der DB

Netz-Untersuchung: Trotz vorgesehener Eingleisigkeit kommt es nur zwischen Meschede und Bestwig zu einer leichten Reduzierung der Streckenkapazität, wegen der zugleich neu unterstellten besseren Blockteilung zwischen Bestwig und Brilon Wald wird dort sogar eine etwas größere Kapazität testiert. Die Kosten für die Sanierung der drei Tunnel sind nachfolgend dargestellt (Angaben DB Netz):



Aufgrund des langfristig wirkenden Infrastrukturrückbaus hat sich die Region entlang der Oberen Ruhrtalbahn in gleichlautenden Resolutionen deutlich gegen eine eingleisige Sanierung und damit einem Rückbau von Infrastruktur ausgesprochen. Auch in der aktuellen Koalitionsvereinbarung NRW wird die Beseitigung eingleisiger Infrastrukturabschnitte und nicht die

Schaffung neuer Zwangspunkte gefordert. Daher wurde auch der NRW Verkehrsminister um Unterstützung gebeten. Nach Auffassung der Region stehen insbesondere die Mehrkosten bei Erhaltung der westlichen Tunnel (Glösinger und Freienohler Tunnel) mit insgesamt ca. 25 Mio. Euro in keinem Verhältnis zu den langfristigen Beeinträchtigungen.

Der Verkehrsverband Westfalen hat daher das Schweizer Ingenieurbüro SMA, das seit vielen Jahren die Fahrplanentwicklung in NRW gutachterlich begleitet, beauftragt, die Fahrplan- und Betriebsflexibilität nach der Tunnelsanierung auf der Oberen Ruhrtalbahn zu untersuchen und Handlungsempfehlungen abzugeben.

// Obere Ruhrtalbahn

Die Obere Ruhrtalbahn ist die Hauptachse im Schienenverkehr im Sauerland



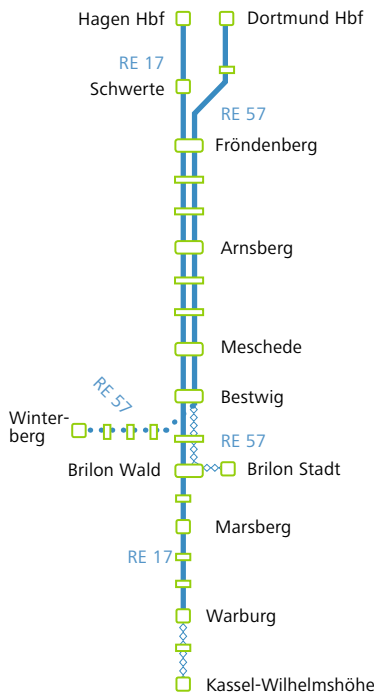
Mit den auf der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte – Warburg) verkehrenden Linien RE 17 Hagen – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe und RE 57 Dortmund – Bestwig – Winterberg/Brilon Stadt werden regionale wie überregionale Verkehrsrelationen Richtung Ruhrgebiet und an das IC/ICE-Netz hergestellt. Die nicht elektrifizierte Hauptstrecke ist im Kernbereich westlich von Brilon Wald zweigleisig. Abzweigende Strecken in Fröndenberg (nach Unna und Neuenrade), in Schwerte (nach Iserlohn und Dortmund), in Bestwig (nach Winterberg) und in Brilon Wald (nach Brilon Stadt und Korbach) bieten vielfältige weitere Fahrbeziehungen im Regionalverkehr. Auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Schwerte – Dortmund befindet sich die „Schwerter Kurve“.

Entwicklung des Verkehrsangebots

Güterverkehr

Im Güterverkehr wird allein von 2004 bis 2025 ein Wachstum von 71 % erwartet, wovon vsl. auch die Nebenachsen wie die Obere Ruhrtalbahn betroffen sein werden (IHK Arnberg: „Mobilität ist Zukunft“). Mit der Forst- und Holzwirtschaft wird derzeit eine stärkere zentrale Holzverladung entlang der Oberen Ruhrtalbahn geprüft. Daher fordert die IHK für den Schienengüterverkehr:

- // Erhalt eines leistungsfähigen Schienengüterverkehrsangebotes in der Region,
- // Gleiszugangsmöglichkeiten erhalten oder neu schaffen,
- // weiterer Ausbau von KLV-Umschlagsanlagen.
- // Der Zugang zu den großen Umschlagseinrichtungen in Hamm, Dortmund usw. wie auch die Erreichbarkeit des Hafens Duisburg über die Schiene muss sicher gestellt werden.
- // Die derzeitige Infrastruktur der Oberen Ruhrtalbahn muss daher zwingend erhalten werden.



Personenverkehr

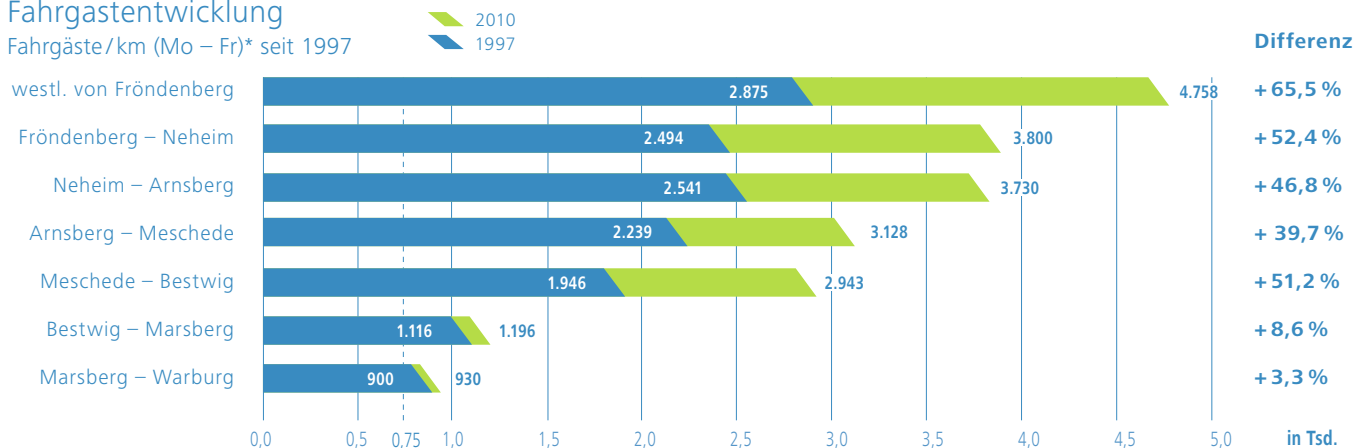
Geplantes Angebot ab Dezember 2016
RE 17 Hagen – Warburg (stündlich)
 Einzelzüge bis Kassel-Wilhelmshöhe durchgebunden
RE 57 Dortmund – Bestwig (stündlich)
 alle 2 Stunden weiter bis Winterberg, alle 2 Stunden weiter nach Brilon Stadt (Abweichungen in den Nebenverkehrszeiten)
Zusätzlicher bedarfsgerechter und flexibler Saisonverkehr
 Wintersport, Advent, Fahrradverkehr Ruhrtalradweg und sonstige Freizeitverkehre

// Langfristig können weitere strukturelle Angebotserweiterungen nicht ausgeschlossen werden.

- stündlich
- zweistündlich
- ◇◇◇◇◇ Einzelzüge

Fahrgastentwicklung

Fahrgäste/km (Mo – Fr)* seit 1997



- Zusätzlich sehr hohe saisonale Spitzen (z. B.):**
- // Samstag in der Adventszeit: bis 1.300 Fahrgäste je Stunde in Richtung Dortmund
 - // Verkehrsspitzen: bis zu 1.500 – 2.500 Fahrgästen an Wochenenden

- nach/von Willingen
- // Radsaison: bis zu 450 Räder Dortmund Hbf – Winterberg
- // Wintersport: bis zu 1.500 Fahrgäste je Tag nach/von Winterberg

Die Fahrgastzahlen haben sich westlich von Bestwig trotz sukzessiv in Betrieb genommener Autobahn A46 positiv entwickelt.

*im Querschnitt (d. h. in beiden Richtungen zusammen)



Infrastrukturelle Engpässe heute (Auswahl)

Dortmund Hbf (Bereich des Kopfbahnhofs):
 Zu wenig Bahnsteigkanten (4 Bahnsteige für 5 Linien = 8 Fahrtrichtungswechsel je Stunde)
 / Folge: Verspätungsübertragung auf andere Linien
 kein Stärken/Schwächen möglich
 / Folge: hierfür Fahrt nach Schwerte erforderlich

Dortmund Hbf – DO Signal-Iduna-Park:
 16 Züge je Stunde auf betrieblich eingleisigem Abschnitt
 / Folge: Verspätungen und Folgeverspätungen
 Richtung Dortmund Hbf: nur ein Zug am 450 m langen Bahnsteig möglich (Prüfung Zwischensignal zur Bahnsteigteilung)

/ Folge: bei BVB-Spielen hohe Verspätungen
„Schwerter Kurve“:
 2,7 km langer eingleisiger Abschnitt, RE57 kreuzt planmäßig unmittelbar östlich hiervon
 / Folge: bei Verspätungen Übertragung in Gegenrichtung

Bestwig – Warburg:
 14,68 km Abschnitt ohne Blockteilung zwischen Olsberg und Brilon Wald
 / Folge: sehr lange Zugfolgezeiten
 51 km langer eingleisiger Abschnitt Brilon Wald – Warburg
 / Folge: Behinderung struktureller Fahrplanveränderungen

// Untersuchung der Infrastruktur durch SMA

Ergebnisse der Untersuchung SMA & Partner AG, Zürich

Vor dem Hintergrund der von der DB geplanten eingleisigen Tunnelsanierung wurden Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität (Verspätungsübertragungen), die Fahrplanflexibilität (zeitliche Angebotsveränderungen) und die Auswirkungen auf mögliche Angebotsausweitungen in der Zukunft untersucht.

Elleringhauser Tunnel

- // Der Elleringhauser Tunnel stellt auch nach einer eingleisigen Sanierung keinen Engpass dar
- // Die Betriebsführung ist aufgrund des Begegnungsverbotes schon heute eingleisig

Glösinger und Freienohler Tunnel

- // Der eingleisige Streckenabschnitt stellt bei langfristigen Angebotsausweitungen wie einem 30'-Takt des RE 17 oder RE 57 einen Engpass dar
- // Eine nur eingleisige Sanierung verhindert diese langfristige Perspektive

Empfehlung zur Tunnelsanierung

Empfehlung: Eingleisige Sanierung des Elleringhauser Tunnels kann mitgetragen werden

- // Eine Einsparung von finanziellen Mitteln ist ohne negative Auswirkungen möglich und kann für andere maßgebende Engpässe verwendet werden

Empfehlung: Zweigleisige Sanierung des Glösinger und Freienohler Tunnels

- // Der Streckenabschnitt verhindert bei eingleisiger Tunnelsanierung langfristig Angebotsausweitungen und damit auch Mehreinnahmen der DB Netz AG
- // Nach Beseitigung von bestehenden Engpässen wirkt die Schaffung eines neuen Engpasses kontraproduktiv

Empfehlung zur Beseitigung heutiger Engpässe

Vorschlag: Umschichtung der Investitionsmittel statt Sanierung mit einer neuen zweiten Tunnelröhre des Elleringhauser Tunnels. Verwendung der Mittel für die Beseitigung anderer Engpässe in der Region.

Empfehlung: Beseitigung heutiger Engpässe im Sauerland-Netz

- // Zweigleisiger Ausbau der „Schwerter Kurve“ (SPNV-Beirat, LUF-Nachrückerliste)
- // Errichtung einer Bahnsteigkante in Dortmund Hbf (SPNV-Beirat)
- // Drittes Gleis Abzweigstelle Dortmund Ddf – Dortmund Hbf (SPNV-Beirat)
- // Blockverdichtung/Geschwindigkeitserhöhung auf der Oberen Ruhrtalbahn (SPNV-Beirat)

Kurz- bis mittelfristig erforderlicher Abbau von Engpässen im Raum Dortmund

Dortmund Hbf, Neubau Bahnsteig an Gleis 1

- // Für Angebotsausweitungen im Sauerland-Netz

Zweigleisige „Schwerter Kurve“

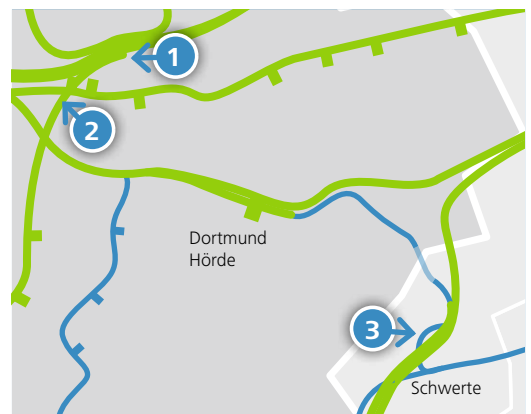
- // Strecke war früher zweigleisig (Trasse freigehalten)
- // Verbesserung der Pünktlichkeit des RE 57
- // Erhöhung der Fahrplanflexibilität

Drittes Gleis Abzweigstelle Dortmund Ddf – Dortmund Hbf

- // Für Angebotsausweitungen im Sauerland-Netz und Hellweg-Netz

Oberer Ruhrtalbahn Schwerte – Bestwig

- // Blockverdichtung Meschede – Bestwig ermöglicht gebündelte Führungen von RE 17 und RE 57 bei Angebotsausweitungen bzw. Verdichtertzüge



- 1 Dortmund Hbf Gleis 1
- 2 Drittes Gleis Dortmund Ddf
- 3 „Schwerter Kurve“



Die vollständige SMA-Studie „Bewertung der Fahrplan- und Betriebsstabilität nach der Tunnelsanierung auf der Oberen Ruhrtalbahn“ finden Sie unter:
www.verkehrsverband-westfalen.de

// Hintergrund

Entwicklung und Bedeutung

der wirtschaftlichen, touristischen und kulturellen Verflechtungen Sauerland – Ruhrgebiet

Das Oberzentrum Dortmund und das Sauerland brauchen einen intensiven Austausch. Hierbei ist die Leistungsfähigkeit der Oberen Ruhrtalbahn ein entscheidendes Bindeglied. Die Region Südwestfalen ist mit 100 Weltmarktführern drittgrößte Industrieregion in Deutschland. 40 % der Arbeitsplätze sind im produzierenden Gewerbe bzw. Handwerk. 3,5 Mio. Übernachtungen und sehr viele Tagestouristen belegen die Bedeutung der Region im Tourismus. Die Überwindung weiter Wege gehört zum Alltag der Menschen.

Kultur/Einkauf/Arbeit:

Sauerland  Ruhrgebiet

Erholung/Tourismus/Wohnen:

Ruhrgebiet  Sauerland

Aber auch die Region Sauerland muss sich künftigen Herausforderungen stellen: Dem Rückgang der Bevölkerungszahl (-12 % bis 2030, bei Fortschreibung Trend derzeit), dem deutlichen Anstieg des Alters-

durchschnitts, der Abwanderung junger und hochqualifizierter Menschen. Das Zeitbudget für Wege ist schon nahezu ausgereizt.

Das Sauerland liegt abseits der Metropole Ruhrgebiet. Der Standort lebt daher von seiner guten und schnellen Erreichbarkeit, (auch) per Schiene! Sonst blutet er aufgrund des demografischen Wandels weiter aus. Genauso sind neue Kräfte weder zu halten, noch (im bundesweiten Wettbewerb) zu bekommen.

// Vorschlag des Verkehrsverbandes Westfalen

zur Infrastrukturentwicklung der „Oberen Ruhrtalbahn“

Kurzfristig

- // Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzuwege in Wickede und Neheim-Hüsten (im Rahmen der „Modernisierungsoffensive Bahnhöfe“ vorgesehen)
- // Zweigleisige Sanierung des Glöisinger und Freienohler Tunnels und damit Erhalt der derzeitigen Infrastruktur
- // Verkürzung Eingleisigkeit „Schwerter Kurve“ (Vorschlag des SPNV-Beirat NRW)
- // Blockverdichtung zwischen Bestwig und Brilon Wald (Vorschlag des SPNV-Beirat NRW, im Zuge der eingleisigen Sanierung des Elleringhauser Tunnels von DB Netz vorgesehen, aber auch unabhängig davon dringend notwendig)
- // Leistungsstärkere Leit- und Sicherungstechnik Brilon Wald – Brilon Stadt im Zusammenhang mit der Ende 2014 vorgesehenen umgesetzten Reaktivierung um Korbach – Frankenberg in Hessen

Mittelfristig

- // Errichtung einer Bahnsteigkante in Dortmund an Gleis 1 (Vorschlag des SPNV-Beirat NRW)
- // Drittes Gleis Abzweigstelle Dortmund Dfd – Dortmund Hbf (Vorschlag des SPNV-Beirat NRW)
- // Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in Brilon Wald und hierdurch größerer Fahrzeitpuffer Richtung Schwerte (Sicherung des Anschlusses nach Münster) (Vorschlag des SPNV-Beirat NRW)
- // Komplette Zweigleisigkeit „Schwerter Kurve“ (Vorschlag des SPNV-Beirat NRW)

Langfristig

- // Bau der zweiten Tunnelröhre des Elleringhauser Tunnels
- // Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Brilon Wald und Warburg zur Erhöhung der Angebotsflexibilität
- // Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn („Durch die beabsichtigte Anmeldung der Elektrifizierung der Strecke zum Bundesverkehrswegeplan (Priorität 3) durch das Land wird die große Bedeutung einer zukunftsfähigen Infrastruktur der Oberen Ruhrtalbahn zum Ausdruck gebracht.“)



Vorschlag des Verkehrsverbandes zur weiteren Vorgehensweise

- // Zur Erhaltung einer zukunftsfähigen Infrastruktur der „Oberen Ruhrtalbahn“ müssen zumindest im ersten Schritt der Freienohler und Glöisinger Tunnel zweigleisig erhalten und entsprechend saniert werden. Die damit verbundenen Mehrkosten von ca. 25 Mio. Euro zur Erhaltung des Status quo dürfen kein Grund zur Schaffung neuer Infrastrukturzwangspunkte sein, die die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Relation über Jahrzehnte beschränken würden.
- // Bei einem Verzicht auf eine zweigleisige Sanierung des Elleringhauser Tunnels (Einsparung von 84 – 98 Mio. Euro) sollten die eingesparten Finanzmittel zur Beseitigung der im Untersuchungsergebnis dargestellten weiteren Engpässe eingesetzt werden (u. a. „Schwerter Kurve“, Blockteilung zwischen Bestwig und Brilon Wald, zusätzlicher Bahnsteig 1 in Dortmund Hbf). Diese beeinträchtigen schon heute den Verkehr maßgeblich.

HERAUSGEBER

Auftraggeber der Studie „Bewertung der Fahrplan- und Betriebsstabilität nach der Tunnelanierung auf der Oberen Ruhrtalbahn“

VERKEHRSVERBAND WESTFALEN e. V.

Geschäftsführer: Stefan Schreiber

Märkische Straße 120
44141 Dortmund

Telefon: +49 231 5417-254
Telefax: +49 231 5417-341

www.verkehrsverband-westfalen.de

IN ZUSAMMENARBEIT MIT

ZWECKVERBAND RUHR-LIPPE (ZRL)

Geschäftsführer: Michael Dubbi

Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna

Telefon: +49 2303 25316-0
Telefax: +49 2303 25316-99

www.zrl.de

SMA UND PARTNER AG

Gubelstrasse 28
CH-8050 Zürich

Telefon: +41 44 31750-60

www.sma-partner.ch