öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Hertener Bahn			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	**N/IX/2015/0111**	**04.09.2015**	**8**

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Sitzungstermin	Ergebnis
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	17.09.2015	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	21.09.2015	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	24.09.2015	☐

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung und der Ausschuss für Investitionen und Finanzen empfehlen dem Verwaltungsrat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat stimmt der Umsetzung der Reaktivierung der Hertener Bahn in einer ersten Stufe mit dem Neubau von 2 Stationen mit dem Ziel einer Inbetriebnahme zeitgleich zur Einführung des 15/30-Min.-Taktes der S-Bahn zu. In Abhängigkeit u.a. von Gesprächen mit DB Station&Service zur Umsetzung soll die endgültige Auswahl der Stationen den verkehrlichen Zielen der Reaktivierung der Hertener Bahn entsprechen.

Begründung/Sachstandsbericht:

Verkehrliche Ziele der Hertener Bahn

Mit Beginn der Untersuchungen zur Einführung des 15/30-Min.-Taktes der S-Bahn war erkennbar, dass mit dem neuen Taktschema der S-Bahn kostenneutral, d.h. ohne Einsatz ei-

nes zusätzlichen Fahrzeugs, auch eine Inbetriebnahme der Hertener Bahn als Verlängerung der S9 von Bottrop Hbf. über Gelsenkirchen-Buer Nord bis nach Recklinghausen möglich sein würde. Für den Bereich der nördlichen Emscherzone entstehen dadurch eine Reihe neuer attraktiver SPNV-Verbindungen. Verkehrliche Auswirkungen wären

der erstmalige Anschluss von Herten an den SPNV mit direkten Verbindungen nach Recklinghausen und über Gelsenkirchen-Buer nach Gladbeck/Bottrop/Essen

eine direkte Anbindung von Recklinghausen nach Gladbeck/Bottrop/Essen

für den Bereich Gelsenkirchen Buer-Nord eine zweite stündliche SPNV-Verbindung in den Raum Gladbeck/Bottrop/Essen und eine erstmalige SPNV-Verbindung über Herten nach Recklinghausen.

Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Der VRR hat daraufhin im Jahre 2014 eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die das vorrangige Ziel hatte, die für eine Reaktivierung bzw. Neubau von Stationen auf der Hertener Bahn erforderlichen Infrastrukturkosten überschlägig zu ermitteln. Anzahl und Lage der Haltepunkte sind dabei aus früheren Untersuchungen der beteiligten Gebietskörperschaften für den Fall einer Reaktivierung der Hertener Bahn übernommen worden.

Die Studie ist Ende 2014 abgeschlossen worden. Insgesamt sind in der Untersuchung die **Grobkosten** für den **Neubau** der Haltepunkte

Westerholt	(2.5 Mio. €)
Herten Mitte	(1.9 Mio. €)
Herten-Disteln	(1.9 Mio. €)
Recklinghausen Hochlar	(1.5 bzw. 1.9 Mio. € je nach Variante)
Recklinghausen Hillerheide	(0.5 Mio. €)

und für die **Erweiterung** der bestehenden Station

Gelsenkirchen-Buer Nord (2.4 bzw. 2.9 Mio. € je nach Variante)

erfasst werden.

Die Studie hat dabei auch untersucht, wie viele Haltepunkte bei einer gegebenen Fahrplanstruktur angefahren werden können.

Bei der Untersuchung sind heute bestehende Fahrplanlagen in Bottrop Hbf und eine Wendezeit von 8 Minuten in Recklinghausen Hbf zu Grunde gelegt worden. Mit diesen Randbedingungen kam die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass von den 6 untersuchten Stationen mit der heute vorhandenen Infrastruktur (siehe unten „Infrastrukturengpass Essen-Dellwig Ost“) nur vier Stationen angefahren werden könnten. Die Untersuchung beruht allerdings auf inzwischen nicht mehr aktuellen Angaben bzgl. der exakten Fahrplanlage. Maßgeblich hierfür sind die Kantenzeiten im Bahnhof Bottrop Hbf. Diese haben sich im Planungsverlauf zuungunsten der zur Verfügung stehenden Umlaufzeit Bottrop Hbf – Recklinghausen Hbf – Bottrop Hbf entwickelt. Ebenfalls nicht detailliert berücksichtigt wurden die Fahrlagen des Güterverkehrs auf der Hamm-Osterfelder-Bahn zwischen Bottrop Hbf und dem Abzweig Recklinghausen Blumenthal.

Ergebnis der fahrplantechnischen Detailuntersuchung

Mit Abschluss der fahrplantechnischen Detailuntersuchung zum 15/30-Min.-Takt durch das Ing.-Büro sma in der Schweiz im Frühjahr 2015 (mit entsprechenden Testaten durch die DB Netz AG) lagen die endgültigen Fahrplanparameter für den Betrieb der Hertener Bahn vor. Aufgrund der dichten Belegung der Hamm-Osterfelder-Bahn durch Züge des Güterverkehrs mit einer eher unterdurchschnittlichen Pünktlichkeitsquote mussten zusätzliche Fahrzeitreserven, sog. Fahrzeitüberschüsse, eingeplant werden. Daher führen die aktuellen Fahrplanlagen in Bottrop Hbf und eine Mindestwendezeit in Recklinghausen Hbf von 5 Minuten dazu, dass zunächst nur 2 Stationen auf der Hertener Bahn mit der heute vorhandenen Infrastruktur (siehe unten „Infrastrukturengpass Essen-Dellwig Ost“) bedient werden können. Damit mussten die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie korrigiert werden.

Infrastrukturengpass Essen-Dellwig Ost

Die bestehende Infrastruktur für die S9 enthält nördlich von Essen-Dellwig Ost bis Bottrop Hbf in Form eines eingleisigen Streckenabschnitts einen Infrastrukturengpass. Dieser Engpass führt dazu, dass grundsätzlich eine Ausweitung des Leistungsangebotes zwischen Essen und Bottrop auf mehr als 4 Fahrten pro Stunde und Richtung nicht möglich ist. Außerdem schränkt der Engpass durch streng festgelegte Fahrplanlagen mit begrenzten Geschwindigkeiten in diesem Bereich die Betriebsqualität ein. Eine Beseitigung dieses Engpasses war ursprünglich im S9-Ausbauvertrag aus dem Jahr 1993 vorgesehen. Diese Maßnahme ist nach dem S9-Ausbauprogramm aber nicht erfolgt, weil eine Finanzierung durch den Bund nur mit einer verbindlichen Bestellung einer 5. Fahrt durch den VRR auf dem Abschnitt Essen - Bottrop hätte erfolgen können.

Für die Reaktivierung der Hertener Bahn bedeutet der Infrastrukturengpass Essen-Dellwig-Ost eine Einschränkung in der Anzahl der anzufahrenden Halte.

Die Kosten für den Ausbau Dellwig Ost sind in dem Maßnahmenkatalog des SPNV-Beirats aus Dezember 2013 mit 20 Mio. € veranschlagt. Zu welchem Zeitpunkt diese Maßnahme umgesetzt werden kann, ist unter den heute vorhandenen finanziellen Randbedingungen ungewiss.

Stufenkonzept für die Hertener Bahn

Unter Berücksichtigung der Fahrplangegebenheiten, der vorhandenen Infrastruktur und wirtschaftlicher/finanzieller Aspekte kann die Hertener Bahn nur in einem **Stufenkonzept** realisiert werden.

In der **ersten Stufe** können mit der **bestehenden Infrastruktur** auf der S9 zwischen Essen Hbf und Bottrop Hbf neben dem Endpunkt in Recklinghausen Hbf. nur 2 Zwischenstationen bedient werden. Ziel ist, diese erste Stufe mit Umsetzung des 15/30-Min.-Taktes Ende 2019 zu realisieren. Durch die Sicherstellung der Finanzierung für den Bau der zwei neuen Haltepunkte schafft der VRR eine wichtige Voraussetzung. Der Umsetzungszeitpunkt hängt aber in hohem Maße von den planerischen Kapazitäten des Eigentümers der Stationen, DB Station&Service, ab. Der VRR wird bei Station&Service darauf einwirken, alles zu veranlassen, dass die Maßnahmen Ende 2019 umgesetzt werden können.

In einer **zweiten Stufe** kann ein weiterer Haltepunkt auf der Hertener Bahn angefahren werden. Voraussetzung dafür ist die Beseitigung des Infrastrukturengpasses zwischen Essen Hbf und Bottrop Hbf durch Erweiterung der Zweigleisigkeit über Dellwig Ost hinaus. Damit kann der Betriebsablauf auf der S9 so beschleunigt werden, dass der Fahrplan den Halt an einem zusätzlichen Haltepunkt erlaubt. Weil die Finanzierung der Maßnahme noch in keinem Finanzierungsprogramm verankert ist, wird zur Inbetriebnahme des 15/30-Min. Taktes im Dezember 2019 die Infrastrukturmaßnahme Dellwig Ost nicht umgesetzt sein. Nähere Erkenntnisse über Finanzierungsmöglichkeiten und Finanzierungszeitraum werden sich ggf. im Rahmen der jetzt anstehenden Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans für NRW ergeben. Der VRR wird diese Maßnahme als eine der vordringlichsten SPNV-Ausbaumaßnahmen in seinem Bereich für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan anmelden (siehe auch Sachstandsbericht).

In einer **dritten Stufe** könnten durch den Einsatz eines weiteren Fahrzeugs und einem dafür erforderlichen Ausbau der Gleisinfrastruktur in Recklinghausen Hbf. (die Grobkosten hierfür

sind mit ca. 2.5 Mio. € ermittelt worden) zusätzliche Haltepunkte auf der Hertener Bahn angefahren werden. Die Finanzierung der zusätzlichen Infrastruktur und der erhöhten Betriebskosten wird nach derzeitigem Erkenntnisstand mittelfristig nicht möglich sein.

Haltepunkte für die erste Stufe

In der ersten Stufe sollte das vorrangige verkehrliche Ziel der Reaktivierung der Hertener Bahn erreicht werden, das ist für den VRR der Anschluss von Herten an den SPNV. Hierfür kämen die beiden Stationen Westerholt und Herten Mitte in Frage.

Die verkehrlichen Ziele für Gelsenkirchen wären mit der Erweiterung der Station Gelsenkirchen-Buer Nord erreicht. Auch dies hat für den VRR eine große Bedeutung.

Mit dem Endpunkt RE Hbf ist Recklinghausen schon in der ersten Stufe an die Hertener Bahn angebunden und erhält damit umsteigefreie Direktverbindungen an weitere Städte des nördlichen Ruhrgebietes und an Essen. Die Inbetriebnahme der in der Machbarkeitsstudie untersuchten Stationen in Recklinghausen hält der VRR erst in weiteren Ausbaustufen der Hertener Bahn für erforderlich. Bei einer Entscheidungsfindung müssen dann auch aktuelle Nachfrageprognosen und betrieblich sinnvolle Abstände zwischen den Haltepunkten mit berücksichtigt werden.

Weiteres Vorgehen

Der VRR wird die zeitgerechte Umsetzung der Maßnahme befördern. Dazu soll insbesondere in Gesprächen mit dem Bauherrn der Stationen, DB Station&Service, darauf hingewirkt werden, dass so schnell wie möglich die nächsten Planungsschritte eingeleitet werden. In diesen ersten Gesprächen ist auch unter Beteiligung von Vertretern der Städte Herten/Kreis Recklinghausen und Gelsenkirchen zu klären, welche Voraussetzungen bei den Städten vorhanden sein müssen, damit die DB Station&Service kurzfristig Planungen aufnehmen kann mit dem Ziel einer Inbetriebnahme von zwei Stationen in 2019.

Das Ergebnis dieser Gespräche wird auch Grundlage einer Entscheidung sein, welche Haltepunkte bis 2019 realisiert werden können bzw. sollen.