



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	GP/X/2023/0522/1	23.05.2023	3

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.06.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	12.06.2023	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	12.06.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	14.06.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.06.2023	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die folgenden nachgereichten Sachstandsberichte zur Kenntnis:

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

8. Halteplätze an wichtigen Knoten im SPNV für Schienenersatzverkehr/Busnotverkehr
9. Machbarkeitsstudien Wuppertal-Bahn, Ruhrtalbahn

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Verkehr und Sicherheit

SPNV:

8. Halteplätze an wichtigen Knoten im SPNV für Schienenersatzverkehr/Busnotverkehr

Baustellen werden den SPNV-Betrieb bis ins nächste Jahrzehnt aufgrund notwendiger Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen gegenwärtig und auch zukünftig erheblich beeinflussen und zu Einschränkungen für Fahrgäste führen. Im Zuge dessen kommt es in der Regel zu umfangreichen Ersatzverkehren mit Bussen. Insbesondere auf fahrgaststarken Relationen wird gemeinsam mit allen beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen oftmals eine abgestimmte dichte Bustaktung organisiert. Besonders bei zeitlich dichten Busverkehren wird deutlich, dass die Haltemöglichkeiten an wichtigen Knoten oftmals unzureichend sind, sowohl aufgrund von beengten räumlichen Rahmenbedingungen als auch aufgrund unzureichender Wegeleitung. Die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere an wichtigen Knotenpunkten im SPNV, ermöglichen oftmals keine festen Haltestellen für Schienenersatzverkehre sowie Busnotverkehre.

In der Regel fahren die Ersatzbusse kommunale Haltestellen an, an denen ihnen häufig lediglich kurze Zeitfenster für Ein- und Ausstieg eingeräumt werden können, ohne den Betriebsablauf zu stören. Hinzu kommen fehlende Möglichkeiten die Pausenzeiten ordnungsgemäß abzuhalten. Die Abfertigung der Ersatzverkehre inmitten der kommunalen Busverkehre sorgt oft für unübersichtliche Abfahrtssituationen und Wegeleitungen, sowohl im Betriebsablauf der kommunalen Verkehre als auch aufgrund des Einsatzes verschiedener SEV-Linien.

Ziel ist es, insbesondere an größeren Knotenbahnhöfen, gemeinsam mit den Städten sowie den ortsansässigen kommunalen Verkehrsunternehmen eine standardisierte Lösung zu finden, sowohl die Abfahrtssteige als auch die Wegeleitung zu ebendiesen festzulegen, diese klar zu kommunizieren und ggf. separate Haltestellenbuchten für Ersatzverkehre einzurichten bzw. vorzuhalten. (Beispiel Mönchengladbach)

Zusätzlich soll es an unübersichtlichen Bahnhöfen zukünftig landesweit einheitliche Stelen geben, die die Zuführung zu den Ersatzhaltestellen erleichtern sollen.

9. Machbarkeitsstudien Wuppertal-Bahn, Ruhrtalbahn

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Ruhrtalbahn

Anlass

Der Kreistag des Ennepe-Ruhr-Kreises hat die Kreisverwaltung mit Beschluss vom 22.06.2020 damit beauftragt, eine mögliche Reaktivierung für den SPNV der Bahnstrecken Hattingen – Herbede – Bommern – Wengern Ost – Hagen Hbf (mittlere Ruhrtalbahn) und Witten – Bommern – Wengern Ost– Oberwengern – Hagen Hbf (heutige Güterzugstrecke) zu prüfen.

Die Bahnstrecke im mittleren Ruhrtal wurde 1874 zwischen Bochum-Dahlhausen und Hagen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft fertiggestellt und diente, neben dem Personenverkehr, vorrangig dem Gütertransport zur Henrichshütte in Hattingen. Die Strecke Richtung Hagen wurde 1971 für den Personenverkehr stillgelegt. Seitdem wird die Strecke überwiegend für Güterverkehre genutzt sowie vereinzelt für touristischen Freizeitverkehr.

Eigentümer der 17,2 km langen Hauptstrecke zwischen Hattingen und Wengern-Ost ist der RVR mit seinem 2004 gegründeten Tochterunternehmen TouristikEisenbahnRuhrgebiet (TER). Ab Wengern-Ost schließt die elektrifizierte Strecke der DB an, welche eine wichtige Trasse für den nationalen Güterverkehr darstellt.

Um die verkehrlichen, finanziellen und wirtschaftlichen Grundlagen für eine mögliche Reaktivierung der beiden Strecken zu ermitteln, vereinbarten der VRR und der Ennepe-Ruhr-Kreis, gemeinsam eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Die Beauftragung zur Durchführung der Machbarkeitsstudie erfolgte im Juni 2022 an das Büro Spiekermann Ingenieure.

Die Machbarkeitsstudie wurde durch einen Arbeitskreis mit Vertretern aus dem Ennepe-Ruhr-Kreis, den kreisangehörigen Anrainerkommunen, der Stadt Hagen sowie des

Eisenbahnmuseums Bochum, der TER als maßgeblichen Infrastruktureigentümer, der DB Station&Service AG und dem VRR in regelmäßigen Sitzungen begleitet.

Finanzierung und Kosten

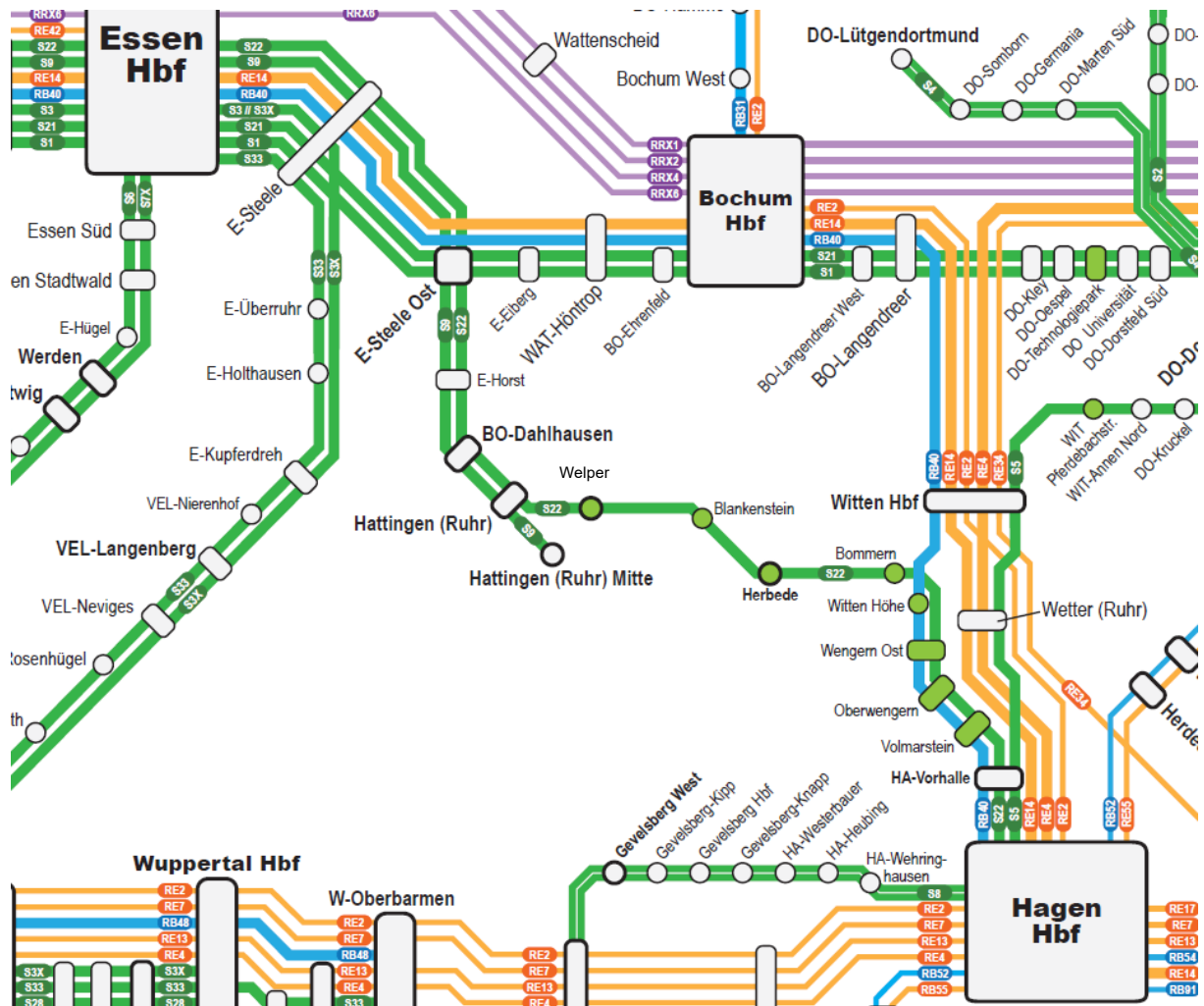
Die Kosten für die Machbarkeitsstudie wurden zu gleichen Teilen (50:50 Regelung) zwischen dem VRR und dem Ennepe-Ruhr-Kreis aufgeteilt. Hierzu wurde eine Kooperationsvereinbarung geschlossen.

Inhalte der Machbarkeitsstudie

Im Vorfeld der Machbarkeitsstudie beauftragte der VRR den Gutachter SMA+Partner mit einer fahrplantechnischen Untersuchung, um mögliche Betriebskonzepte zu ermitteln. Diese wurden als Grundlage für die Machbarkeitsstudie herangezogen.

Die im weiteren Planungsprozess gemeinsam abgestimmte und in der Machbarkeitsstudie unterstellte Betriebsvarianten sieht eine Durchbindung der Linie S 22 (ehem. S 9) von Essen Hbf über Hattingen bis Hagen Hbf (30 Min. Takt) im Zielnetz 2040 vor. Weiterhin wird die Linie RB40 (Essen – Hagen) ab Witten neu über die linke Ruhrseite (Witten-Wengern) nach Hagen im 30'-Takt geführt. Dabei wurden auch die Anforderungen der heute verkehrenden Museumsbahn und des Güterverkehrs berücksichtigt und mit den Beteiligten Akteuren abgestimmt.

Unter dieser Annahme sind die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet worden, die Haltepolitik der neuen Linie abgestimmt sowie die Lage der neuen möglichen Haltestellen inkl. der Anbindung an den ÖV verortet worden.



In einem weiteren Schritt wurden die Nachfrageverflechtungen ermittelt und eine Verkehrsprognose abgeleitet, um anschließend die verkehrliche Wirkung im Mit- und Ohnefall zu berechnen.

Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Zur Umsetzung des Betriebskonzeptes sind notwendige Infrastrukturmaßnahmen ermittelt worden. Die Kostenschätzung dieser floss neben den Betriebsführungskosten und den Nutzeneffekten (=verkehrliche Wirkung) ebenfalls in die Nutzen-Kosten-Untersuchung ein.

Als wesentliche notwendige Infrastrukturmaßnahmen ermittelten die Gutachter die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h, die Elektrifizierung des Abschnitts der mittleren Ruhrtalbahn verbunden mit Anpassungsmaßnahmen an Kreuzungsbauwerken und Tunneln, die im Zusammenhang mit den Oberleiterleitungsmaßnahmen stehen, die Erweiterung der Leit- und Sicherungstechnik, die Errichtung zweier Kreuzungsbahnhöfe in Welper und Witten-Bommern sowie diverse Bahnsteigmaßnahmen.

Insgesamt lassen die bisher ermittelten Werte ein positives Ergebnis erwarten. Das Gutachterbüro Spiekermann plausibilisiert derzeit die zugrunde gelegten Annahmen und Zahlen und berücksichtigt die im finalen Arbeitskreis abgestimmten Änderungen in Hinblick auf die Lage einzelner Stationen und die damit zusammenhängenden Infrastrukturmaßnahmen. Diese werden im Endbericht berücksichtigt, welcher für den nächsten Sitzungsblock erwartet wird.