

Zweckverband Ruhr – Lippe

93. Sitzung der Verbandsversammlung am 5. April in Lüdenscheid

– öffentliche Sitzung –

Vorlage 04/17  
und NWL 369/17

**TOP: 5**

**Maßnahmen Bahnhof Hamm**

**Gesetzliche Grundlagen:**  
ÖPNVG, Satzung NWL und ZRL

**Berichtersteller/in:**  
Herr Ressel

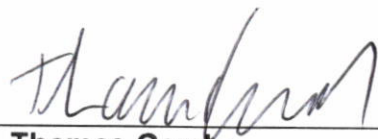
**Bearbeiter/in:**  
Herr Pusch

**Begründung:**  
- siehe Fortsetzungsblätter -

**Kosten:**  
. / .

**Beschlussvorschlag:**

Die Verbandsversammlung nimmt die Vorlage NWL 369/17 zur Kenntnis.



**Thomas Gemke**  
Verbandsvorsteher



**Dirk Lönnecke**  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

---

42. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 06.04.2017 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 03

Vorlage: 369/17

Ausbau Verkehrsstation Hamm im Zusammenhang mit dem RRX und Beauftragung einer Knotenstudie zur Ermittlung des erforderlichen infrastrukturellen Ausbaubedarfs

Berichtersteller: Herr Bastisch

Verfasser: Herr Ressel

Kosten: 80.000 bis 100.000 € Knotenstudie

Vorberatung:  Ja, Ausschuss/Gremium  
 Nein

Beschlussvorlage:  Ja

Mitteilungsvorlage:  Ja

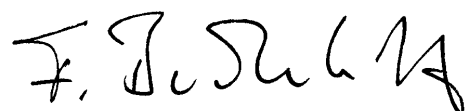
- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich:  Ja  Nein
- Falls ja:  ZWS  npH  ZRL  VVOWL  ZVM
- Einfache Mehrheit   $\frac{2}{3}$  Mehrheit  Einstimmig

### Beschlussvorschlag:

1. Der Vorstandsvorsteher wird beauftragt, mit der DB Station & Service über eine Mitfinanzierung des NWL mit dem Ziel einer ganzheitlichen Modernisierung der Verkehrsstation Hamm zu verhandeln. Die Ergebnisse sind der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.
2. Die Verbandsversammlung befürwortet eine möglichst baldige Beauftragung einer umfassenden Knotenstudie zum Bahnhof Hamm und beauftragt den Vorstandsvorsteher, die Aufgabenstellung und Mitfinanzierung mit DB Netz und dem Land abzustimmen und die Knotenstudie anschließend zu beauftragen.



Andreas Müller  
Stv. Vorstandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Ausbau Verkehrsstation Hamm im Zusammenhang mit dem RRX und Beauftragung einer Knotenstudie zur Ermittlung des erforderlichen infrastrukturellen Ausbaubedarfs**

**Öffentliche Sitzung**

**Begründung:**

**1. Einführung**

Der Bahnhof Hamm (Westfalen) ist ein wichtiger Knoten im deutschen Eisenbahnnetz. Das gilt sowohl für den SPNV und den Fernverkehr als auch für den Güterverkehr. Täglich steigen in Hamm alleine im Nahverkehr ca. 29 Tausend Fahrgäste ein und aus. Im Jahr summiert sich das auf ca. 10 Mio. Ein- und Aussteiger.

Die Bedeutung des Bahnknotens Hamm wird auch in Zukunft noch weiter wachsen. Der Bahnhof Hamm (Westfalen) wird künftig auch ein wichtiger RRX Knoten. Mit einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen ist zu rechnen. Im Zusammenhang mit dem RRX muss daher die Verkehrsstation fahrgastgerecht ausgebaut und modernisiert werden.

Auch die infrastrukturellen Anforderungen an den Bahnhof hinsichtlich der Fahrbarkeiten, Gleise, Leit- und Sicherungstechnik sowie der Abstellanlagen werden weiterhin steigen. Schon im heutigen Verkehr ist der Knoten Hamm ein Engpass, der qualitativ wie quantitativ optimiert werden muss. Der Bahnverkehr in Nordrhein-Westfalen ist von der reibungslosen Funktion dieses Drehkreuzes abhängig. Hier treffen sich zwei Hauptmagistralen des Eisenbahnverkehrs:

- Die europäisch bedeutsame Strecke von Berlin über Hannover ins Ruhrgebiet bis nach Düsseldorf und Köln
- sowie die ebenso bedeutsame Strecke, von Süddeutschland über Frankfurt, Köln und Hagen kommend, zu den norddeutschen Seehäfen Emden, Bremen und Hamburg.
- Außerdem führt eine weitere maßgebliche Strecke über Paderborn zur Mitte Deutschlands nach Kassel.

Mit der Einführung des RRX erhöhen sich die Anforderungen. Etliche Voruntersuchungen zum kurzfristigen Infrastrukturbedarf wurden der Vergangenheit bereits durchgeführt. Diese Maßnahmen gilt es nun umsetzungsfähig und finanziert zu bekommen. Im Rahmen einer Knotenstudie soll darüber hinaus umfassend untersucht werden, wie die Infrastruktur im Bahnhof Hamm mittel- und langfristig erweitert werden muss.

**2. Modernisierung der Verkehrsstation**

Aktuell wird zwischen der DB Station und Service, dem Land NRW sowie den drei SPNV Aufgabenträgern VRR, NVR, und NWL die „Rahmen- und Finanzierungsvereinbarung über die Durchführung und Finanzierung für die Infrastrukturmaßnahmen zum Ausbau der Stationen an den Außenästen des Rhein-Ruhr-Expresses“ verhandelt, die im Frühjahr 2017 unterzeichnet werden soll. An etlichen Verkehrsstationen sind entsprechende Bahnsteigerhöhungen und Bahnsteigverlängerungen Voraussetzung für die Bedienung der Stationen durch die künftigen RRX Fahrzeuge.

**Ausbau Verkehrsstation Hamm im Zusammenhang mit dem RRX und Beauftragung einer Knotenstudie zur Ermittlung des erforderlichen infrastrukturellen Ausbaubedarfs**

**Öffentliche Sitzung**

Im Rahmen des o. g. Vertrages sollen unter Berücksichtigung zur Verfügung stehender Landesmittel je eine Verkehrsstation im VRR (Oberhausen Hbf), im NVR (Köln-Mülheim) und im NWL (Hamm (Westf.)) umfassend modernisiert werden. Das Land legt Wert darauf, dass der Umbau der entsprechenden Verkehrsstation ganzheitlich vorgenommen wird. Die Fördermittel des Landes sollen zu etwa gleichen Teilen auf diese 3 Bahnhöfe aufgeteilt werden.

Da die Ausbaumaßnahmen für den Bahnhof Hamm mit insgesamt ca. 40 Millionen Euro extrem hoch sind, ist das Bauvorhaben Hamm in 3 Bauabschnitte aufgeteilt worden.

Diese Baustufe stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- Ausbaustufe 1 :** Barrierefreier Umbau des Bahnsteigs 7 an Gleis 12+13. An diesen Gleisen endet die Linien RE 1/RRX 1, einzelne Fahrten der RE 11/RRX 2 und Züge der RE 3/RRX 3. Dieser Bahnsteig ist derzeit nicht barrierefrei zugänglich.
- Ausbaustufe 2:** Umbau der Bahnsteige 5 und 6 (Gleis 8+9 und Gleis 10+11) Diese beiden Bahnsteige werden im Regelverkehr von RRX-Linien angefahren, sind aber heute bereits anders als Bahnsteig 7 barrierefrei erreichbar. Eine Modernisierung ist wünschenswert.
- Ausbaustufe 3:** Umbau der Bahnsteige 2, 3 und 4 (Gleis 1+2, Gleis 3+4 und Gleis 5 + 6) Diese Bahnsteige werden von mehreren Linien im NWL angefahren, aber von keiner RRX Linie.

Somit steht die Ausbaustufe 1 unmittelbar, die Baustufe 2 mittelbar in Zusammenhang mit dem RRX, die Bahnsteige der Baustufe 3 allerdings nicht. Das Land NRW ist bereit, die Baustufe 1, aber auch die Baustufe 2 gemeinsam mit der DB zu finanzieren, erwartet allerdings vom NWL eine Mitfinanzierung der Baustufe 3. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bahnhofs Hamm befürwortet auch der NWL eine ganzheitliche Modernisierung der Verkehrsstation. Daher soll der Vorstandsvorsteher beauftragt werden, mit der DB Station & Service und in Abstimmung mit dem Land NRW die finanziellen Rahmenbedingungen der Ausbaumaßnahme zu verhandeln. Die entsprechenden Ergebnisse werden der Versammlung zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Modernisierung der Verkehrsstation Hamm ist bezüglich der ggf. vom NWL zu finanzierenden Anteile nur unter „Gremienvorbehalt“ in die Rahmen- und Finanzierungsvereinbarung aufzunehmen.

### **3. Anpassung der Gleisinfrastruktur**

Wie bereits unter Ziffer 1) dargestellt sind die infrastrukturellen Anforderungen an den Bahnhof Hamm hoch und werden künftig weiter steigen. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des RRX wurden bereits zwei wichtige Ausbaumaßnahmen, die Voraussetzung für die Betriebsaufnahme des RRX ist, mit entsprechender Landesförderung auf den Weg gebracht:

**Ausbau Verkehrsstation Hamm im Zusammenhang mit dem RRX und Beauftragung einer Knotenstudie zur Ermittlung des erforderlichen infrastrukturellen Ausbaubedarfs**

**Öffentliche Sitzung**

- Wendeanlagen in unmittelbarer Nähe nördlich der Bahnsteige (215 m Länge).

Der Bahnsteig, an dem die RRX-Linien RRX 1 (RE 1) und RRX 2 (RE 11) enden, wird aufgrund des Mangels an verfügbaren Bahnsteigen für den Halt von weiteren Zügen benötigt, so dass sowohl der RRX 1 als auch der RRX 2 kurzzeitig beiseite gestellt werden müssen, um dann anschließend wieder in den Umlauf gehen zu können.

- Beifahranlage an Gleis 8.

Der RRX 2 (RE 11) wird ab 12/2018 stündlich (derzeit alle 2 Stunden) in Richtung Paderborn durchgebunden. Die Auslastung ist zwischen Hamm und Kassel jedoch geringer als bei der Fahrt durch das Ruhrgebiet, so dass ein Fahrzeug (entspricht 400 Sitzplätze) eingespart werden kann, wenn ab Hamm nur noch ein Zugteil weiter fährt. Um den RRX 2 stärken und schwächen zu können, ist auf Gleis 8 eine Beifahranlage erforderlich, die aufgrund der Konzeptumsetzung mit den neuen RRX-Fahrzeugen mit deren Betriebsstart auf der Linie zwingend spätestens im Dez. 2018 fertiggestellt sein muss.

Im Rahmen dieser beiden Maßnahmen werden ca. 6. Mio. EUR in die betriebliche Infrastruktur des Bahnhofs investiert.

In Zusammenarbeit mit der DB Netz wurden bereits weitere Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrbetriebs im Knoten Hamm untersucht und seitens des NWL im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV Bedarfsplan beim Land angemeldet:

- Nachrüstung von Durchrutschwegen in den Gleisen 10-13 zur gleichzeitigen Einfahrt an den jeweils freien Bahnsteigkanten aus Westen und Osten.
- Umfahrung der Doppelkreuzungsweiche 804 im Zulauf von Hamm zur Minimierung von Störungen
- Dreigleisig nutzbare Ein- und Ausfahrt im Bereich Selmigerheide bis Bf. Hamm

Allein die Umsetzung dieser drei Maßnahmen erfordert Investitionen in Höhe von ca. 20 Mio. Euro. Da die Bewertung der Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplan jedoch noch nicht vorliegt, ist die Finanzierung der Maßnahmen derzeit noch offen.

Alle zuvor genannten Maßnahmen sind kurz- bis mittelfristig erforderlich.

#### **4. Knotenstudie Hamm**

Um aber auch langfristig den landesbedeutsamen Bahnknoten Hamm inkl. der Zulaufstrecken zielgerichtet entwickeln zu können, ist mit DB Netz eine Knotenstudie Bf. Hamm geplant. Der Start hierfür soll im Sommer 2017 erfolgen.

Diese umfassende Knotenstudie zur zukünftigen Infrastrukturentwicklung im Bahnhof Hamm ist dringend erforderlich. Diese Ansicht wird auch vom Land geteilt.

**Ausbau Verkehrsstation Hamm im Zusammenhang mit dem RRX und Beauftragung einer Knotenstudie zur Ermittlung des erforderlichen infrastrukturellen Ausbaubedarfs**

**Öffentliche Sitzung**

Im nächsten Schritt soll mit der DB und dem Land die verkehrliche Aufgabenstellung abgestimmt werden und darüber hinaus geklärt werden, von wem und in welcher Höhe die Finanzierung der Knotenstudie mitgetragen werden kann. Hiervon wird letztlich auch der in der Studie mögliche Detaillierungsgrad abhängen. Ziel des NWL ist es, möglichst aussagekräftige Erkenntnisse bzgl. der Anpassung der Infrastruktur auch auf den Zulaufstrecken des Knotens Hamm hieraus ableiten zu können. Das KC ITF des Landes in der NWL Geschäftsstelle Bielefeld wird eng in die Bearbeitung der Knotenstudie eingebunden.

Im Rahmen der Vorlage wird der Vorstandsvorsteher beauftragt, die noch offenen Fragen im Zusammenhang mit der Knotenstudie mit den Beteiligten abzustimmen und möglichst zeitnah zu beauftragen.