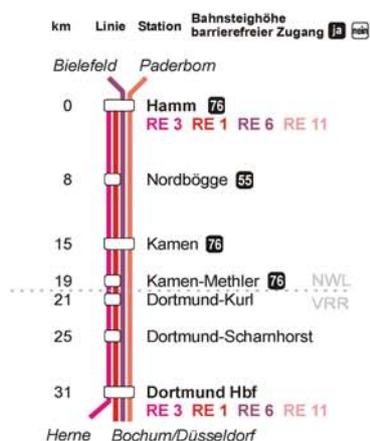


415/416 Hamm – Dortmund (– Essen – Düsseldorf – Köln)

Linie Nr. **RE 1 | NRW-Express | Paderborn – Hamm – Dortmund – Düsseldorf – Köln – Aachen (ab 12/2010)**
RE 3 | Rhein-Emscher-Express | Hamm – Dortmund – Oberhausen – Düsseldorf
RE 6 | Westfalen-Express | Minden – Hamm – Dortmund – Düsseldorf
RE 11 | Rhein-Hellweg-Express | Hamm – Dortmund – Essen – Mönchengladbach (ab 12/2010)

VzG Nr. 2650 Hamm – Dortmund, zweigleisig, elektrifiziert, Vmax 160 km/h



SPNV-Angebot im NWL (Fahrplan 2011)

Anzahl Züge	Mo-Fr	Sa	So
Hamm – Dortmund	141	141	110

Betriebszeiten	Mo-Do	Fr	Sa	So
ab Hamm	3-0	3-2	3-2	3-0
ab Dortmund	5-1	5-4	5-4	5-1

RE 1	0,32 Mio. Zkm/Jahr
RE 3	0,17 Mio. Zkm/Jahr
RE 6	0,27 Mio. Zkm/Jahr
RE 11	0,12 Mio. Zkm/Jahr

Spätleistungen Fr/Sa und Sa/So beim Folgetag berücksichtigt.

Fahrgastnachfrage (Erhebung 2008)

	Rkm/kmBL (Mo-Fr)
Hamm – Kamen	11.800
Kamen – Dortmund	16.600

415/416 Aktuelle Situation

Die Strecke Hamm - Dortmund ist die Direktverbindung zwischen dem Oberzentrum Dortmund im Bereich des VRR und dem Mittelzentrum Hamm im Bereich des NWL entlang einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung. Die Strecke Hamm - Dortmund ist Teil des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse.

Die zwischen Hamm und Dortmund zweigleisige, elektrifizierte Strecke hat eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Nach Beseitigung der höhengleichen BÜ kann auf der Strecke wieder (wie bis Anfang der 90er Jahre, seinerzeit mit Ausnahmeregelung) mit einer Vmax von bis zu 200 km/h gefahren werden. Die dichte Belegung der Trasse, mit Fern- Regional- und Güterverkehr führt immer wieder zu Kapazitätsengpässen, die zum einen verkehrsplanerische Möglichkeiten deutlich einschränken und auch in der Betriebsabwicklung qualitative Mängel verursachen. Hinzu kommen Kapazitätseinschränkungen durch die höhengleichen Einfädelungen der Strecke Dortmund – Lünen – Münster sowie der Kreuzung der MDV in Hamm. Der NWL setzt sich für die Aufnahme des Streckenausbaus in die Fortschreibung künftiger Ausbaupläne als Gemeinschaftsprojekt von Bund und Land ein und fordert eine Untersuchung des Gesamtprojektes im Vorfeld der Aufstellung des BVWP zur Ermittlung von realistischen Ausbauvarianten und Kosten. Die IGVP NRW hat den Streckenausbau in Stufe 2 „Bedarf nach 2015“ eingestuft, es fehlt allerdings noch ein genauer Zeitplan. Notwendig ist die Anpassung der Infrastruktur im Rahmen der RRX-Planungen.

Die neue RE-Konzeption in NRW zum Dezember 2010 bedeutet eine deutliche Angebotsverbesserung für den Abschnitt Hamm – Dortmund. Die neue Linienführung der RE 1 Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn (neu im Abschnitt Hamm – Paderborn, bisher RE 11) sowie die neue verkürzte Linienführung der RE 11 Mönchengladbach – Duisburg – Dortmund – Hamm (bisher nach Paderborn, neu RE 1) haben nicht nur die Neusortierung der beiden Linien, sondern auch die Neuordnung der Taktlagen im Korridor als Konsequenz. Das Angebot wird Mo-Fr konzeptionell von 3,5 Zügen/Std. auf 4 Züge/Std. erweitert (zusätzlich insgesamt 150 TZugkm) und damit auch deutlich transparenter: zwei „schnelle“ Züge/Stunde (RE 1, 6) mit Halt in Kamen (Abfahrten Hamm Min. 44 und 22) und zwei „langsame“ Züge/Stunde (RE 3, 11) mit allen Halten

(Abfahrten Hamm Min. 29 und 57). Die Halte Nordbögge und Do-Scharnhorst müssen, wie bisher bei der RE 1, tagsüber neu auch bei der RE 11 alternierend bedient werden (IC-Lage der Linie 55 Ruhrgebiet - Leipzig). Bei Zügen der MDV zusätzlich ohne Halt in Methler, deswegen ist das Angebot auf der RE 11 sehr unsystematisch. Die RE 1 wird wegen der deutlichen Kapazitätsprobleme im Ruhrgebiet von 5 auf 6 Dosto-Wagen erhöht, die Fahrzeuge werden zudem qualitativ aufgewertet.

Durch Angebotsausweitung der RE 3 an Sa (früh morgens und abends) und So (grundsätzlich) wird Nordbögge am Wochenende neu stündlich bedient. Die RE 6 als die am stärksten nachgefragte Linie verkehrt im Abschnitt Dortmund - Düsseldorf in den Morgen- und Abendstunden nur mit stark eingeschränkten Betriebszeiten.

Seit der Inbetriebnahme des Maas-Rhein-Lippe- Netzes im Dezember 2009 durch die eurobahn verkehren alle Linien im Korridor mit modernen 160 km/h lauffähigen Fahrzeugen.

415/416 Handlungskonzept

Übergeordnete Planungen

- mehrgleisiger Ausbau der Strecke inkl. Ausbau des Ostkopfes des Dortmunder Hbf (höhenfreie Ausfädelung der Strecke Dortmund – Münster) und des Knotens Hamm; dringend notwendig ist eine Planungsleistung, d.h. Untersuchung zu notwendigen Maßnahmen (technische und wirtschaftliche Machbarkeit, Stufen der Realisierung, Kosten, Ausbau der Stationen, insb. des Knotens Hamm mit Ausweichmöglichkeiten, Signaltechnik etc.)

Fahrplanangebot

- täglicher durchgehender Verkehr der RE 6 bis gg. 0 Uhr im Linienlauf der RE 6 über Dortmund hinaus in Richtung Bielefeld
- Verbesserung der Haltepolitik bei der RE 11. Ziel ist eine durchgängige stündliche Bedienung aller Halte

Fahrzeuge

- Umsetzung der formulierten Fahrzeuganforderungen in künftigen Wettbewerbsverfahren

Infrastruktur Strecken

- Aufnahme des Streckenausbau in die Fortschreibung künftiger Ausbaupläne als Gemeinschaftsprojekt von Bund und Land
- Untersuchung des Gesamtprojektes im Vorfeld der Aufstellung des BVWP zur Ermittlung von realistischen Ausbauvarianten und Kosten
- Anpassung der Infrastruktur gemäß RRX-Anforderungen

Infrastruktur Stationen

- Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge
- Umsetzung der Ausbaumaßnahmen am Bahnhof Kamen: Erhöhung des Hausbahnsteiges auf 76 cm, Überdachung und Aufzüge auf dem Mittelbahnsteig
- Vergrößerung des durch den schmalen Bahnsteig nur eingeschränkten Sicherheitsabstandes in Kamen-Methler
- Bahnsteigerhöhung in Nordbögge
- Einrichtung des neuen Haltes Hamm-Selmigerheide. Die Realisierung dieses Haltepunktes mit hohem Nachfragepotenzial kann nur im Zusammenhang mit dem Streckenausbau Hamm – Dortmund erfolgen, der im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene) der Stufe 2 „Bedarf nach 2015“ zugeordnet war und für den es dementsprechend noch keinen genauen Zeitplan gibt.