

Vorlage:	94/2023
Mitteilungsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	zur Kenntnis	07.12.2023	12

Sachbearbeiter/in:	Berichtersteller/in:
Thomas Blome	Thomas Ressel

Betreff:
Machbarkeitsstudien Reaktivierungen

Carsten Rehers	Matthias Goeken
Stellvertretender Verbandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:**Zusammenfassung:**

Im NWL wird derzeit auf insgesamt neun Strecken im Rahmen von Machbarkeitsstudien untersucht, ob eine Reaktivierung für den SPNV möglich und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Nachdem bereits die erste Studie zur Strecke „Lemgo-Lüttfeld – Barntrup (VBE)“ fertig gestellt wurde, liegen nun auch Ergebnisse für die Strecke „Sendenhorst – Beckum – Lippstadt / Lippstadt – Warstein (WLE)“ vor. Diese werden im Rahmen der Sitzung präsentiert. In dieser Vorlage wird darüber hinaus ein übergreifender Sachstandsbericht zu den weiteren Untersuchungen gegeben.

Ausgangslage

Auf Basis des Beschlusses der NWL-Verbandsversammlung gemäß Vorlage 63/2019 können die Mitgliedsverbände beim NWL Strecken zur Durchführung von vorbereitenden Machbarkeitsstudien inkl. Standardisierter Bewertung anmelden, um die Chancen von möglichen Streckenreaktivierungen untersuchen zu lassen. Diese Möglichkeit haben die Mitgliedsverbände genutzt, so dass Machbarkeitsstudien in einem ersten Paket für insgesamt neun Strecken ausgeschrieben und gutachterlich vergeben wurden. In diesem Paket sind folgende Strecken enthalten:

- | | |
|-------------|---|
| 1. Tranche: | A1: Lemgo-Lüttfeld – Barntrup, Begatalbahn (VBE)
A2/A3: Sendenhorst – Beckum – Lippstadt / Lippstadt – Warstein (WLE)
A4: Paderborn – Büren – Brilon, Almetalbahn
A5: Lengerich – Ibbenbüren, Teutoburger-Wald-Eisenbahn (LWS) |
| 2. Tranche: | B1: Recke – Rheine, Tecklenburger Nordbahn (RVM)
B2: Versmold – Harsewinkel / Verl – Hövelhof (TWE)
B3: SPNV-Anbindung Bergkamen
B4: Minden – Hille (MKB)
B5: Halver – Halver-Oberbrügge |

Im Rahmen der zurückliegenden NWL-Verbandsversammlungen sowie u.a. in Vorlage 118/2022 wurde regelmäßig über die jeweiligen Sachstände berichtet. Die aktuellen Sachstände zu den Studien sind wie folgt:

Machbarkeitsstudie A1: Lemgo-Lüttfeld – Barntrup, Begatalbahn (VBE)

Die Ergebnisse der Studie wurden in den VVOWL- und NWL-Verbandsversammlungen am 07.06.2023 bzw. 12.06.2023 vorgestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Reaktivierung der Strecke von Lemgo-Lüttfeld nach Barntrup volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Um eine Aussage darüber zu bekommen, mit welchen Kosten in den weiteren Planungsphasen der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) zu rechnen ist, erstellt der Gutachter derzeit eine Zusammenstellung der zu erwartenden Planungskosten. Zum Redaktionsschluss lagen diese noch nicht abschließend vor und werden daher nachgereicht.

Machbarkeitsstudie A2: Sendenhorst – Beckum – Lippstadt sowie A3: Lippstadt – Warstein (WLE)

Das methodische Vorgehen und die Untersuchungsbausteine einer Machbarkeitsstudie wurden in der Vorlage 37/2023 bereits erläutert. Die Grundlagen sind allgemein gültig und werden für jede fertig gestellte Strecke nur noch verkürzt dargestellt.

Federführend durch das Planungsbüro Obermeyer Infrastruktur GmbH wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie folgende Bausteine untersucht:

- Technische Machbarkeit
- Verkehrliche Wirkung und Nachfrage
- Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Basis der Standardisierten Bewertung, Version 2016+

Es erfolgt somit eine gesamthafte Prüfung, ob ein SPNV-Betrieb grob betrachtet technisch realisierbar und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Dafür muss der Nutzen-Kosten-Faktor einen Wert von größer als 1 erreichen.

Für die WLE-Strecke Münster – Beckum – Lippstadt – Warstein ergab sich in der Voruntersuchung der Verkehrlichen Aufgabenstellung durch den Gutachter SMA Deutschland GmbH, dass ein durchgebundener Betrieb in Lippstadt mit Kreuzung bzw. Querung der Strecke Hamm – Paderborn (Mitte-Deutschland-Verbindung) im Fahrplanbetrieb nicht möglich ist. Daher wurden jeweils für die Abschnitte Sendenhorst – Beckum – Lippstadt (Nordabschnitt) und Lippstadt – Warstein (Südabschnitt) zu untersuchende Planfälle des SPNV-Angebots aufgestellt.

Unter Berücksichtigung der mittel- und langfristigen Angebotsentwicklungen gemäß den NRW-Zielnetzplanungen 2032 und 2040 im NWL wurden eine Vielzahl von Betriebsvarianten erarbeitet. Aufgrund der Komplexität werden an dieser Stelle die untersuchten Planfälle des SPNV-Angebots, welche zur weiteren Untersuchung in der Machbarkeitsstudie überführt wurden, nicht im Detail erläutert. Dies erfolgt mit Präsentation der Ergebnisse.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden aktuell finalisiert und in der Sitzung am 07.12.2023 vorgestellt. Da die WLE-Strecke durch das Verbandsgebiet zweier Mitgliedsverbände verläuft, wird im Rahmen einer gemeinsamen Informationsveranstaltung von ZVM und ZRL am 24.11.2023 ebenfalls über die Ergebnisse informiert.

Machbarkeitsstudien A4: Paderborn – Büren – Brilon (Almetalbahn) / A5: Lengerich – Ibbenbüren (LWS)

Die Arbeiten an den Strecken A4: Paderborn – Büren – Brilon (Almetalbahn) und A5: Lengerich – Ibbenbüren (LWS) laufen parallel intensiv. Dort werden derzeit in einem iterativen Prozess die möglichen Infrastrukturmaßnahmen mit den Bedarfen und Erfordernissen aus der Verkehrlichen Aufgabenstellung abgeglichen. Nach dem derzeitigen Stand sind Ergebnisse zum Ende des 1. Quartals 2024 zu erwarten. Es ist geplant, die Ergebnisse in den Verbandsversammlungen des Sitzungsblocks im März 2024 vorzustellen. Erfahrungsgemäß nehmen zum Ende der Bearbeitung der Abstimmungsbedarf und die zu klärenden Detailfragen zu. Vorrang hat an dieser Stelle, dass die Studie mit Veröffentlichung belastbare und vollständige Aussagen enthält und die Qualität der Ergebnisse den Anforderungen entspricht.

Machbarkeitsstudien der 2. Tranche (Projektaufzählung siehe oben)

Die Projekte der 2. Tranche sind unterschiedlich weit. Die Erarbeitung der Verkehrlichen Aufgabenstellungen ist für alle Strecken abgeschlossen. Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudien hängt von den laufenden Arbeiten an den Strecken der 1. Tranche ab, so dass zum jetzigen Zeitpunkt keine belastbaren Aussagen zum zeitlichen Vorliegen der Ergebnisse gemacht werden können. Ziel ist es, den überwiegenden Teil der Studien noch in 2024 abzuschließen.

Darüber hinaus gibt es weitere Studien, die außerhalb des beauftragten Pakets laufen. Die Sachstände zu den Projekten sind wie folgt:

Bocholt – Borken – Coesfeld

Die vorliegende Studie aus dem Jahr 2020 wird mit Blick auf die neue Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung (Version 2016+) überarbeitet. Die Ausschreibung wurde gestartet. Ergebnisse der Ausschreibung werden zum Ende des 1. Quartals 2024 erwartet.

Borken – Stadtlohn – Ahaus / Meinerzhagen – Listerscheid (– Finnentrop)

Für die Machbarkeitsstudien zur Streckenreaktivierung/-neubau der beiden Strecken Borken – Stadtlohn – Ahaus und Meinerzhagen – Listerscheid (– Finnentrop) wurde Ende Januar 2022 eine Förderung über die Förderrichtlinie Planungsvorrat (Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates des Landes NRW) vom NWL beantragt. Die Aufnahme in das Förderprogramm ist seinerzeit erfolgt. Ein Förderbescheid als Voraussetzung für Ausschreibung und Vergabe der Leistungen liegt jedoch weiterhin noch nicht vor! In der Vorlage 14/2023 wurde über die aktuellen Rahmenbedingungen der Förderrichtlinie Planungsvorrat und die Auswirkungen berichtet.

Reaktivierungsprogramm Niedersachsen/LNVG

In einem landesweiten Bewertungsverfahren wird in Niedersachsen derzeit die Möglichkeit von Streckenreaktivierungen federführend durch die LNVG untersucht. Der Untersuchungsansatz sieht ein vierstufiges Verfahren vor, wobei die Strecken die Kriterien der jeweiligen Stufen erfüllen müssen, um in die nächste Stufe zu gelangen:

- Stufe 1: Vorauswahl der Strecken
- Stufe 2: Nutzwertanalyse
- Stufe 3: Klärung des Finanzrahmens für Planung und Betrieb
- Stufe 4: Planung und Vorbereitung von GVFG-Förderanträgen

Zu Beginn der Untersuchung sind insgesamt 54 Projekte in das Programm aufgenommen worden. Nach Abschluss der Stufe 1 hat die LNVG nun erste Zwischenergebnisse präsentiert. Für potenzielle Reaktivierungsstrecken, die auch den NWL betreffen, bedeutet dies folgendes:

Bohmte – Bad Holzhausen

Hintergrund: Der NWL ist über den VVOWL zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt worden. Das NWL-Verfahren ruhte in Abstimmung mit allen Beteiligten jedoch, weil die Strecke, die überwiegend durch niedersächsisches Gebiet verläuft, parallel auch im dortigen Reaktivierungsprogramm durch die LNVG untersucht wurde.

Nach Vorliegen der ersten Bewertungsergebnisse hat die LNVG mitgeteilt, dass die Strecke die erforderlichen Kriterien der Stufe 1 *nicht* erfüllen konnte und somit in der jetzigen Phase zunächst zurückgestellt wurde.

Der NWL setzt sich dafür ein, die Studie zur Strecke trotz der Zurückstufung weiter zu verfolgen. Zeitlich wird sich diese Studie in den gesamten Prozess der laufenden Untersuchungen einreihen müssen, so dass die Kapazitäten für die Bearbeitung erst in 2024/2025 zur Verfügung stehen.

Weitere Strecken im NWL

Im Gegensatz zur Strecke Bohmte – Bad Holzhausen sind die beiden folgenden Projekte erfolgreich in die 2. Stufe aufgerückt:

- Rheine – Spelle
- Lengerich – Versmold

Der NWL hat für diese Projekte keinen Planungsauftrag aus der Region. Da es jedoch Abhängigkeiten zu den laufenden Studien im NWL in den Projekten „Recke – Rheine (RVM)“ (Einbindung nach Rheine) und „Harsewinkel – Versmold (TWE)“ bzw. „Ibbenbüren – Lengerich (LWS)“ gibt, erfolgt die weitere Bearbeitung auf niedersächsischer Seite in Abstimmung mit dem NWL.

Bad Bentheim – Gronau

Aufgrund der Tatsache, dass diese Strecke lange Neubauabschnitte beinhaltet, erfüllt sie nicht die nötigen Grundvoraussetzungen der LNVG und ist damit nicht Bestandteil des laufenden Reaktivierungsprogramms. Die Projektorganisation und der Ablauf der Studie wird derzeit zwischen den Projektbeteiligten abschließend geklärt. Nach Sicherstellung der Finanzierung (vorgesehen ist eine regionale 50%-Finanzierung auf niedersächsischer und nordrhein-westfälischer Seite) wird die Studie unter Federführung der Bentheimer Eisenbahn erstellt. Der NWL fördert die Studie und gibt somit die Bedingungen für die Studie vor. Zudem wird der NWL inhaltlich und organisatorisch über Lenkungs- und Arbeitskreise eingebunden sein.

Weiteres Vorgehen:

Mit Blick auf die laufenden Infrastrukturplanungen (Strecken- und Stationsmaßnahmen) im NWL, bei denen der NWL bereits mit Eigenmitteln Planungsleistungen mitfinanziert und die grundsätzliche Finanzsituation im NWL in Bezug auf die Finanzmittelausstattung in den kommenden Jahren (Stichwort Finanzierung der Bestandsverkehre, zukünftiger Finanzbedarf im NWL – siehe dazu die Vorlagen 82/2022 und 36/2023) sind derzeit keine NWL-Mittel zur Finanzierung von Planungsleistungen für weitere Reaktivierungsprojekte vorhanden.

Gleichzeitig hat die Machbarkeitsstudie zur Begatalbahn die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Streckenreaktivierung aufgezeigt. Es ist davon auszugehen, dass aus dem laufenden und beauftragten Paket von insgesamt neun Strecken weitere positive Nutzen-Kosten-Indikatoren folgen werden. Auch ohne die genaue Anzahl der

Projekte prognostizieren zu können, wird hier also erheblicher Finanzierungsbedarf zur Fortführung der Planungen entstehen.

Im Gegensatz zu den Machbarkeitsstudien sind die weiteren Planungsphasen der HOAI (z.B. Vorentwurfsplanung nach HOAI (Leistungsphase 1+2), Entwurf- und Genehmigungsplanung nach HOAI (Leistungsphasen 3+4)) wesentlich zeit- und kostenintensiver. Für die Begatalbahn wird dieser Bedarf derzeit ermittelt, so dass eine Größenordnung erkennbar wird, welche Summen erforderlich werden.

Da im NWL keine Finanzmittel zur Verfügung stehen, ist auch eine Diskussion über die Kriterien zur Verteilung aus Sicht des NWL derzeit nicht zielführend.

Grundsätzlich wäre z.B. die NRW-Förderrichtlinie Planungsvorrat (Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates des Landes NRW) für die Förderung von Planungsleistungen der Reaktivierungsmaßnahmen geeignet. Derartige Planungen waren bislang ausdrücklich als möglicher Fördergegenstand in der Richtlinie genannt. Damit sollen die Aufgabenträger und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Lage versetzt werden, Infrastrukturplanungen anzustoßen, um auch die Voraussetzungen für eine spätere Förderung über Bundesmittel zu schaffen. In der Vorlage 14/2023 wurde jedoch über die Kostensteigerungen im Programm 2021 – 2022 sowie die Auswirkungen berichtet. Neuanmeldungen von Maßnahmen waren aufgrund der geringen Mittelanträge im Landeshaushalt bereits 2023 nicht mehr möglich. Die Fortführung der Förderrichtlinie im Jahr 2024 ff. und die dazugehörige Mittelausstattung ist offen. Der NWL hat bislang – ebenso wie die anderen Aufgabenträger in NRW – gegenüber dem MUNV NRW die Notwendigkeit und den großen Bedarf an einer ausreichenden Mittelausstattung auch in den Folgejahren deutlich gemacht.