

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

3. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 19.09.2008 in Bielefeld

Öffentliche Sitzung

TOP: 5

Vorlage: 31/08

Sachstand Landesnetz NRW

Grundlagen:

ÖPNV-Gesetz NRW

Berichterstatter:

Herr Bastisch, Herr Ressel

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

keine

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	X
--	-----	--	-------	----------

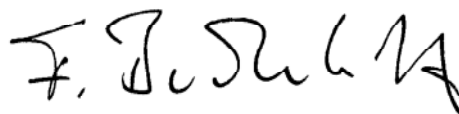
Einfache Mehrheit:	X	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	----------	---------------	--	-------------	--

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.
2. Der Verbandsvorsteher hat sich für die Aufnahme des Korridors Münster – Gronau – Enschede in das Landesnetz NRW einzusetzen.



Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Sachstand Landesnetz NRW**Begründung:****1. Rechtlicher Rahmen**

Im Rahmen der Novellierung des ÖPNVG NRW wird in § 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW vorgegeben, dass ein Landesnetz in NRW zu definieren ist. Dieses SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse soll die für die Erschließung des Landes wichtigen Korridore des Schienenpersonennahverkehrs abbilden und ihre landesbedeutsamen Verkehrsaufgabe beschreiben. Es soll ein Netz schneller Verbindungen zur Vernetzung von Oberzentren sowie zur Stärkung regionaler Standorte durch ein Anbinden an die Ballungszentren des Landes gesichert werden. Die Zweckverbände werden in dem § 11 (1) des ÖPNVG verpflichtet, dieses Landesnetz zu finanzieren.

In dem Gesetzgebungsverfahren wurde erreicht, dass dieses Landesnetz im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und dem Verkehrsausschuss des Landes festgelegt wird und einvernehmlich fortzuschreiben ist.

2. Aktueller Stand des Verfahrens

Das SPNV-Netz im besonderen Interesse des Landes wird zurzeit erstmalig erarbeitet und festgelegt.

Bereits im Frühjahr 2007 hat das zuständige Ministerium für Bauen und Verkehr das Schweizer Gutachterbüro SMA beauftragt, im Rahmen einer Untersuchung einen Vorschlag für ein ITF-Kernnetz/Landesnetz in NRW zu erstellen.

In einem mehrschichtigen Verfahren wurden zunächst die Korridore für ein potentielltes Landesnetz herausgearbeitet. Grundlage hierfür waren u.a. die Erfüllung struktureller Anforderungen (Bedienung der Ober- bzw. Mittelzentren, Abdeckung der Entwicklungsachsen, Anbindung der Nachbarländer, Einwohnerzahlen und -dichte). Weitere Anforderungen wurden aus der Nachfrage (u. a. Durchschnittsbelastung der Korridore) wie auch aus dem vorhandenen Angebot (Haltestellenabstand, Geschwindigkeit, Umsteigesituation zum Fernverkehr) abgeleitet und bewertet.

Ergebnis dieser Grobanalyse war die Identifikation von Korridoren, die durch ein Landesnetz abgedeckt werden sollten. Diese Korridore wurden mit dem vorhandenen RE-Netz abgeglichen.

Ab Herbst/Spätherbst 2007 wurden diese Ergebnisse informell den einzelnen Zweckverbänden vorgestellt und im Folgenden auf Fachebene detailliert diskutiert. In der Diskussion waren dabei insbesondere der Detaillierungsgrad des Landesnetzes sowie die damit verbundenen Spielregeln bezüglich der Abstimmungsmechanismen bei der Bestellung der Linien im Landesnetz.

Sachstand Landesnetz NRW

Aufbauend auf den geführten Gesprächen lagen den 3 Zweckverbänden erst im August 2008 konkrete Unterlagen mit allen erforderlichen Aussagen seitens des MBV vor. Diese Unterlagen wurden kurzfristig von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit Fachvertretern der 3 Dachzweckverbände in NRW analysiert und auf der Basis der vorliegenden Unterlagen konkrete Änderungen vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde bei einem Spitzengespräch zwischen den Dachzweckverbänden und dem MBV am 19.08.08 in Unna grundsätzlich diskutiert und dem MBV überreicht. Die Ergebnisse dieser Abstimmung wie auch die konkreten Änderungswünsche wurden vom MBV kurzfristig in die Unterlagen mit eingearbeitet, so dass seit Ende August ein von den Zweckverbänden vom Grundsatz her mitgetragene Unterlagen vorliegen. Die aus Sicht des NWL jedoch noch offenen Punkte werden im Folgenden benannt.

3. Inhaltliche Bewertung des aktuellen Sachstands

Aus Sicht des NWL konnten methodisch nahezu alle zuvor bestehenden Bedenken bzgl. des Landesnetzes inzwischen beseitigt werden.

Lag über früheren Entwürfen stets die Gefahr als Zweckverbände mit dem vom Land festgesetzten Landesnetz in seiner wirtschaftlichen, planerischen und politischen Verantwortung ausgehebelt werden zu können, so schafft der nun erreichte Stand genügend Freiraum, die eigene Verantwortung auch weiterhin gestalten zu können.

Dies konnte vor allem dadurch erreicht werden, dass das Landesnetz nicht mehr 1:1 die entsprechenden kompletten Linien beinhaltet, sondern nunmehr zunächst zu erfüllende landesbedeutsame Verkehrsaufgaben definiert und diesen dann nur nachrichtlich konkreten Linien zuordnet. Ändert sich die Linie und erfüllt eine andere Linie dann diese Aufgabe, ist dies immer noch im Rahmen des Landesnetzes. Zudem beschränken sich die zugrunde gelegten Zugkm auf die Zeiten mo-fr/sa/so+fei 6/7/9 – 20 Uhr, so dass z. B. betrieblich sinnvolle Abweichungen wie zusätzliche Halte abends oder morgens, wenn eine Linie die dem Landesnetz ansonsten zugeordnet ist, Funktionen nur tagsüber verkehrender RB mit übernehmen muss, möglich sind.

Die im nun abschließenden Stand dem Landesnetz definierten landesbedeutsamen Verkehrsaufgaben, der Verlauf der Korridore sowie die heute die Verkehrsaufgaben erfüllenden Linien und deren Zugkm innerhalb der Kernzeit sollen möglichst in einer Tischvorlage der Versammlung zur Vorinformation nachgereicht werden. Diese Unterlagen lagen zum Zeitpunkt der Endfertigstellung der Vorlage landesseitig noch nicht abschließend vor. Eine kartografische Darstellung ist der Vorlage bereits als **Anlage** beigelegt.

Diese Karte sollte aus Sicht des NWL jedoch noch um den Korridor Münster – Region Gronau/Twente (Enschede/Hengelo), der von der RB 64 befahren wird und der derzeit nur mit einem Sternchen versehen ist („Wichtige euregionale SPNV-Verbindung“), als vollwertiger Bestandteil des Landesnetzes zu ergänzen.

Sachstand Landesnetz NRW

Die Einordnung dieses Korridors ist aus NWL Sicht inhaltlich der einzige zwingend noch zu ergänzende Bereich, bevor aus fachlicher Sicht ein Einvernehmen empfohlen werden kann. Dieser Korridor war zunächst nicht Gegenstand der von SMA erstellten Grobanalyse und war vom ZVM zur Bewertung nachgemeldet worden. Bzgl. einiger Kriterien – insbesondere der Durchschnittsgeschwindigkeit der RB - ist der Korridor grenzwertig und musste ebenso wie einige andere Korridor verbal erläutert werden.

4. Weitere Schritte im Verfahren

Das zuständige Ministerium wird dem NWL den Entwurf des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse dem NWL mit der Bitte um Herstellung des Einvernehmens zusenden. Für die Herstellung des Einvernehmens ist eine vorherige Zustimmung aller Mitgliedsverbände des NWL notwendig.

Ist das Einvernehmen in den 3 Dachzweckverbänden hergestellt, wird der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags das abschließende Einvernehmen über das Netz herstellen.