

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

3. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 19.09.2008 in Bielefeld

Öffentliche Sitzung

TOP: 4

Vorlage: 30/08

Aktueller Sachstand RRX

Grundlagen:

ÖPNV-Gesetz NRW

Berichterstatter:

Herr Bastisch

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

keine

Beschlussfassung NWL:

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

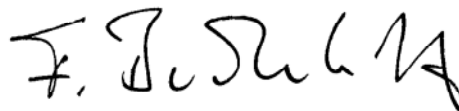
Einfache Mehrheit:	X	$\frac{2}{3}$ Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	----------	-------------------------	--	-------------	--

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Verbandsvorsteher wird aufgefordert, die im Begründungstext dargestellte Position des NWL dem Land NRW in geeigneter Form mitzuteilen.



Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Aktueller Sachstand RRX**Begründung:****1. Aktueller Anlass**

Mit Datum vom 09.06.2008 wurde den Mitgliedern des Ausschusses für Bauen und Verkehr der vom Gutachter Intraplan erstellte Bericht über die Voruntersuchung der Einbeziehung der Strecke Hamm – Paderborn – Kassel und des mittleren Niederrheins in das RRX-Netz als Vorlage 14/1862 übersandt.

Hintergrund der Vorlage, war der Antrag der Fraktionen CDU, SPD und FDP in der Sitzung des Landtages am 23.Mai 2007 „Den Rhein-Ruhr-Express so schnell wie möglich realisieren!“ (Drucksache 14/4341) in dem die Landesregierung u. a. aufgefordert wird zu prüfen, wie der Raum Hamm – Paderborn – Kassel in das Konzept des Rhein-Ruhr-Expresses eingebunden werden kann.

2. Rahmenbedingungen des Ergänzungsgutachtens

Das Ergänzungsgutachten wurde entgegen der ursprünglichen RRX-Studie nur noch von einem Gutachter (INTRAPLAN) bearbeitet. Der für die Einbindung in den ITF und die Erarbeitung der konzeptionellen Fahrpläne ansonsten beauftragte Gutachter SMA war nicht mit eingebunden.

Darüber hinaus wurde das Ergänzungsgutachten ohne Rückkoppelung der betroffenen Aufgabenträger im NWL erarbeitet. Das Gutachten entstand so unabhängig von den betroffenen Regionen und war daher auch im NWL nicht Gegenstand von Abstimmungen.

Insbesondere die untersuchten Kompensationsvarianten (Streichen der heutigen RE 6 bzw. Verkürzen der Linie zwischen Bielefeld und Minden) greift erheblich in das jetzige, mit dem ITF 2 Ende 2003 geschaffene Fahrplangefüge des Landes und insbesondere Westfalen-Lippe ein. Hierdurch wird Richtung Ostwestfalen selbst das Grundkonzept des ITF in Frage gestellt.

3. Arbeitsschritte und Ergebnis des Gutachtens

Der o. g. Bericht des Ergänzungsgutachtens ist als **Anlage 1** dieser Vorlage beigelegt. In der **Anlage 2** ist die detaillierte Stellungnahme des NWL zu diesem Schlussbericht erarbeitet. Die Stellungnahme wurde unter allen Betroffenen im NWL (VWWOL, ZVM und nph) gemeinsam abgestimmt.

Inhaltlich baut das Ergänzungsgutachten auf dem RRX-Schlussbericht von November 2006 auf und konkretisiert bzw. bewertet die Möglichkeiten die Strecke Hamm – Paderborn – Kassel mit in das bisher zu Grunde gelegte RRX Netz zu integrieren.

Aktueller Sachstand RRX

In zwei Planfällen (RRX-1 und RRX-2 genannt) werden im Ergänzungsgutachten Varianten untersucht, eine bisher im RRX Gutachten in Hamm endenden Linie in den Hellweg-Korridor zu verlängern. Im Planfall 1 wird bei angenommenem unverändertem Fernverkehr auf der MDV eine Verlängerung bis nach Paderborn, im Planfall 2 –bei Wegfall des Fernverkehrs auf der MDV- eine Verlängerung bis nach Kassel-Wilhelmshöhe untersucht.

Im zweiten Schritt erstellt und bewertet das Ergänzungsgutachten Kompensationsmöglichkeiten, die Mehrverkehre im Hellweg-Korridor zu finanzieren und bewertet diese.

Im abschließenden Fazit der Studie wird noch einmal richtigerweise darauf eingegangen, dass die langjährigen Bemühungen der Länder NRW, Hessen und Thüringen, einen attraktiven Fernverkehr auf der MDV langfristig zu erhalten bislang ohne Erfolg gebliebenen sind.

Daraus abgeleitet eröffnet das Ergänzungsgutachten letztlich unter Betrachtung dieser Prämisse auch Perspektiven für den Hellwegkorridor. Es wird in der Studie darauf hingewiesen, dass der Fahrgastnutzen bei einer Verlängerung einer RRX-Linie bis Kassel-Wilhelmshöhe weit höher einzuschätzen ist als die Dualität Fernverkehr und Regionalverkehr. Bei einer solchen Lösung müsste man sich allerdings von der Symbolkraft einer IC-Bedienung der betreffenden Bahnhöfe verabschieden.

4. Forderungen des NWL:

1. Verbesserungen im Hellweg-Korridor Hamm – Paderborn – Kassel zu Lasten des Angebotes im Korridor Hamm-Bielefeld-Minden werden vom NWL abgelehnt.
2. Die Mitgliedsverbände des NWL sehen einen unabhängigen eigenen Bedarf für ein vertaktetes, schnelles und durchgehendes Angebot zwischen zentralem Ruhrgebiet und dem Hellweg-Korridor.
3. Ein eigenständiges Produkt im Regionalverkehr für den Hellweg-Korridor wird an Bedeutung gewinnen, da der Fernverkehr in den letzten Jahren kein vertaktetes Angebot mehr vorhält und aktuell weitere Leistungen kürzt. Da die DB AG ein gemeinsames Konzept aus Fern- und Regionalverkehr ablehnt, fordert der NWL für seine Regionen ein hochwertiges, durchgängiges Produkt in der Verbindung zum zentralen Ruhrgebiet sowie zur Rheinschiene.
 - Denn die RRX-Planung für den Hauptkorridor Köln – Dortmund lässt keine Fernverkehrsanbindung mehr durch das zentrale Ruhrgebiet in den Hellweg-Korridor bzw. Richtung Kassel zu.
 - Das RRX-Gutachten nimmt vordergründig Rücksicht auf den bestehenden Fernverkehr auf der MDV, verhindert aber damit die notwendige planerische Vorbereitung für die Zukunft auf der Hellweg-Achse.

Aktueller Sachstand RRX

4. Vor diesem Hintergrund ist es für den NWL von entscheidender Bedeutung, dass die Verlängerung einer RRX Linie stündlich über Hamm hinaus in den Hellweg-Korridor mindestens
- bis Paderborn
 - in Abhängigkeit der Entwicklung des Fernverkehrs auch über Paderborn hinaus in Richtung Kassel

optional möglich ist.