

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

8. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 15.09.2009 in Unna

### Öffentliche Sitzung

**TOP: 5**

**Vorlage: 22/09**

Rahmenbedingungen für die Zustimmung zum RE-Konzept NRW und den MDV-Ersatzverkehren

**Grundlagen:**  
ÖPNVG NRW

**Berichterstatter:**  
Herr Bastisch

**Begründung:**  
- siehe Fortsetzungsblätter –

**Kosten:**  
keine

### Beschlussfassung NWL:

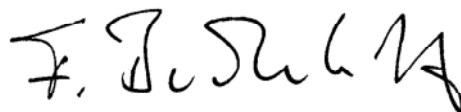
Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	<b>x</b>
Einfache Mehrheit:	<b>x</b>	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:

### Beschlussvorschlag:

1. Die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der RE-Konzeption und den MDV-Ersatzverkehren werden zur Kenntnis genommen
2. Eine Zustimmung zur Gesamtkonzeption einschließlich der erforderlichen vertraglichen Regelungen erfolgt nur, wenn
  - die Finanzierungs- und Planungssicherung für die Bestellung der Verkehre gegeben ist,
  - die Erklärung des Landes analog dem VRR-DB-Eckpunktepapier abgegeben wird, dass die Konzeption mit Wissen und Wollen des Landes umgesetzt wird und mögliche Ansprüche des Landes gegenüber dem NWL ausgeschlossen sind,
  - die Umsetzung des MDV-Ersatzkonzeptes mit durchgehenden Verkehren zwischen Hamm – Paderborn und Kassel sichergestellt ist.



Winfried Stork  
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Rahmenbedingungen für die Zustimmung zum RE-Konzept NRW und den MDV-Ersatzverkehren****Begründung:**

Der Verbandsvorsteher und die Geschäftsführung haben über den Sachstand der Umsetzung des RE-Konzeptes NRW und den Gesprächen mit dem NVV (Nordhessischer Verkehrsverbund) über das MDV-Ersatzkonzept kontinuierlich informiert. In die Gespräche mit dem NVV war auch ein Vertreter des Landes NRW miteinbezogen. Da die Zeit weiter voranschreitet und eine Reihe von Rahmenbedingungen sich bislang nicht klären lassen, besteht die Gefahr, dass der NWL aus heutiger Sicht dem RE-Konzept nicht zustimmen kann. Drei wesentliche Punkte sind dringend zu regeln:

- die Finanzierungs- und Planungssicherung für die Bestellung der Mehrverkehre muss gewährleistet sein;
- die Erklärung des Landes analog dem VRR-DB-Eckpunktepapier, dass die Konzeption mit Wissen und Wollen des Landes umgesetzt wird und mögliche Ansprüche des Landes gegenüber dem NWL ausgeschlossen sind,
- die Umsetzung des MDV-Ersatzkonzeptes mit durchgehenden Verkehren zwischen Hamm – Paderborn und Kassel müssen ebenfalls zum Fahrplanwechsel 2010/2011 umsetzbar sein.

Die Verbandsversammlung im NWL hat sich am 30.06.09 inhaltlich mit der neuen RE-Konzeption auseinandergesetzt und eine positive Beschlussfassung in der Sепtembersitzung am 15.09.09 in Aussicht gestellt. Die entsprechenden Vorberatungen finden in den betroffenen Zweckverbänden nph, ZRL und ZWS bereits Anfang September statt.

Voraussetzung für die Bestellung der entsprechenden Mehrleistungen ist die Beibehaltung der bisherigen Mittelzuweisung an den NWL im Rahmen der SPNV-Pauschale für den Planungszeitraum nach 2010. Denn die Mehrleistungen für die neue RE-Konzeption und für die MDV-Ersatzverkehre können derzeit nur aus den verringerten Bestellerentgelten (Reduzierung der Regionalfaktoren im Bergisch-Märkischen-Netz) finanziert werden. Von daher muss sichergestellt werden, dass auch im Rahmen der geplanten Revision diese Mittel dem NWL erhalten bleiben. Die voraussichtlichen Kosten liegen voraussichtlich sogar über den reduzierten Trassenkosten von 5 Mio. €. Da die Mehrbelastungen für den Teilraum vom nph nicht alleine nicht finanziert werden können, wird über den NWL eine interne Lösung für die Mittelverteilung in den betroffenen Teilräumen ZRL, nph und ZWS erarbeitet. Das Gespräch zwischen den betroffenen Verbandsvorstehern fand hierzu am 20.08.09 statt. Hierüber wird in der Verbandsversammlung mündlich berichtet.

Die Planungssicherheit in finanzieller Hinsicht ist für den NWL Grundvoraussetzung, überhaupt eine Zustimmung zum RE-Konzept zu erhalten. Dies setzt voraus, dass sich das Land NRW vergleichbar dem Eckpunktepapier des VRR bereit erklärt, diese Aussagen auch schriftlich dem NWL mitzuteilen, dass die eingesparten Mittel durch die abgesenkten Regionalfaktoren dem NWL in voller Höhe erhalten bleiben.

**Rahmenbedingungen für die Zustimmung zum RE-Konzept NRW und den MDV-Ersatzverkehren**

Hierzu gehört selbstverständlich auch die gleich lautende schriftliche Aussage des Landes NRW wie sie bislang im Eckpunktepapier des Landes NRW mit VRR und DB AG zur Übernahme der juristischen Risiken vorgesehen ist, falls als mögliche Folge des Eckpunktepapiers in einem späteren Rechtsstreit Kosten entstehen könnten.

Der Verbandsvorsteher hat das MBV gebeten, dem NWL eine schriftliche Antwort bis zur nächsten Verbandsversammlung des NWL verbindlich zukommen zu lassen.

Bezüglich der Planung der Verkehre nach Kassel hat der NWL intensive Gespräche mit dem Fernverkehr und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) geführt.

Das Planungskonzept des NWL geht derzeit von 4 Regionalleistungen (Zugpaaren) der eurobahn aus, die zusätzlich zwischen Warburg und Kassel neben den 7 Zugpaaren der RE 17 Hagen – Kassel verkehren würden. Dieses Konzept ist die wirtschaftlichste Variante für den Einsatz eines weiteren neuen Fahrzeuges der eurobahn. Der NWL kann nach weiterer Abstimmung mit dem neuen verbleibenden Fernverkehrskonzept auf der Hellwegstrecke sich arrangieren. Hier bestehen auch keine weiteren Trassenkonflikte bis Kassel, wenn der NVV dem Stundentausch der RE 17 zustimmen würde. Diese Zustimmung ist allerdings nicht in Aussicht gestellt worden, so dass es derzeit auf einen größeren Konflikt zum Fernverkehr im NVV hinausläuft. Damit könnte auch das verbleibende Fernverkehrskonzept mit 3 Zugpaaren täglich in Frage gestellt werden. Der Schaden für die Verbindung Paderborn – Kassel wäre beträchtlich. Die Zugkm-Leistungen der zusätzlich zu bestellenden Leistungen im Bereich des NVV betragen 122.000 Zugkm. Der NVV verhandelt derzeit mit dem Land Hessen sein Budget für die nächsten 5 Jahre. Ein Ergebnis darüber liegt noch nicht vor.

Der NVV ist sehr zurückhaltend in seinen Aussagen, überhaupt Ersatzverkehre bestellen zu können. Auch gegenüber dem Fernverkehr hat der NVV keine Kooperationsbereitschaft signalisiert. Die Fronten sind hier eher verhärtet. Bestätigt wird diese Auffassung inzwischen auch in einer schriftlichen Stellungnahme des NVV. Danach wäre der NVV bereit, sich über zwei Fahrtenpaare der Verlängerung der eurobahn zu verständigen.

Eine wesentliche Schlüsselfunktion zur Umsetzung der Ersatzkonzeption für die MDV kommt DB Regio zu, da Sie auch als Verkehrsunternehmen an der Regiotram Kassel beteiligt sind und die RE 17, obwohl auf Seiten des NVV kein Verkehrsvertrag vorliegt, Einflussmöglichkeiten auf den NVV und das Land Hessen gegeben sind. Die überregionale Anbindung des Oberzentrums Kassel kann nicht ausschließlich und alleine durch die Regiotram Kassel mit Priorität versehen sein. Auch die eine oder andere Leistung aus dem Ersatzkonzept könnte im Abschnitt Hofgeismar – Kassel Aufgaben der Regiotram übernehmen. Der NWL hatte dies auch dem NVV als eine der Lösungsmöglichkeiten auf den Weg gegeben, um die Finanzierung der Ersatzleistungen in Hessen finanzierbarer zu gestalten. Auch dies wird vom NVV

**Rahmenbedingungen für die Zustimmung zum RE-Konzept NRW und den MDV-Ersatzverkehren**

zwischenzeitlich abgelehnt. Dafür soll ab 2011 die Regiotram gänzlich im Halbstundentakt bestellt werden und die RE 17 in gleicher Fahrlage wie heute beschleunigt werden.

Die Zeitachse und Chance für eine Umsetzung setzt auch umfangreiche Entscheidungen zwischen den Aufgabenträger NVV und NWL voraus, die im Herbst 2009 zwingend erfolgt sein müssen, da bedingt durch die EU-Verordnung 1370/2007 ab Dezember andere Fristen gelten, durchgehende Ersatzverkehre über die Eurobahn bestellen zu können. Sollten die Möglichkeiten nicht genutzt werden, könnten frühestens 2 Jahre später zum Dezember 2012 Leistungen dann wahrscheinlich wegen der verkürzten Restlaufzeit des Verkehrsvertrags bis 2018 zu schlechteren Konditionen bestellt werden.

Vor diesem Hintergrund steht der Beschluss zum RE-Konzept in NRW unter dem Vorbehalt der Umsetzung eines Ersatzkonzeptes für die MDV zum Fahrplanwechsel 2010/2011.