

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

26. Sitzung der Verbandsversammlung am 15.10.2013 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 4

Vorlage: 207/13

Bericht SPNV-Beirat

Grundlagen:

Beratungsergebnisse aus den Sitzungen des SPNV-Beirats

Berichterstatter:

Herr Bastisch

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

keine

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:		Ja:		Nein:	X
Einfache Mehrheit:	X	⅔ Mehrheit:		Einstimmig:	

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.



Bericht SPNV-Beirat**Öffentliche Sitzung****Begründung:****1. Ausgangssituation**

In Nordrhein-Westfalen verkehren die meisten Züge des Nahverkehrs auf Mischbetriebsstrecken und müssen sich so die Schieneninfrastruktur mit anderen Verkehrsarten (Güter- und Fernverkehr) teilen. Hierdurch ist auf vielen Streckenabschnitten und Eisenbahnknoten die Belastungsgrenze der Infrastruktur für eine zuverlässige Durchführung des Zugbetriebs vermehrt erreicht und auch schon überschritten. Mit einer stetigen Zunahme des Verkehrs auf der Schiene ist auch zukünftig zu rechnen.

Um bestehenden sowie zukünftig zu erwartenden Konflikten im nordrhein-westfälischen Streckennetz entgegenzuwirken, war es erforderlich, geeignete Maßnahmen zur infrastrukturellen Engpassbeseitigung zu erarbeiten. Dieser Aufgabe ist der SPNV-Beirat NRW in zwei großen Arbeitsblöcken nachgekommen. Während bis 2011 zunächst die kurzfristigen (innerhalb von 5 Jahren erforderlichen und umsetzbaren) Maßnahmen zusammengestellt worden sind (hierüber ist in der Vorlage 128/11 in der NWL-Verbandsversammlung am 20.10.2011 berichtet worden), war der Arbeitsschwerpunkt des seit dem tagenden SPNV-Beirats die Erarbeitung der mittel- bis langfristig erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung von heute schon bestehenden Engpässen im SPNV-Netz von NRW.

Die angebotsseitigen Annahmen für die Arbeit des Beirats basierten auf den bekannten oder geplanten Fortschreibungen des Status-Quo-Fahrplans (d. h. z. B. unter Berücksichtigung neuer Ausschreibungskonzepte wie dem Sauerlandnetz ab 12/2016), sowie den sich derzeit schon abzeichnenden weiteren Projekten (RRX-Vorlaufbetrieb z. B.). In diesem SPNV-Beirat war – wie zuvor – auch der NWL (durch die GS Unna und Münster) vertreten. Für die nun vorliegende Liste war eine bauliche Umsetzbarkeit beim Abbau der Engpässe in den nächsten 20 Jahren maßgeblich. Die Liste der vom Beirat vorgeschlagenen Maßnahmen (siehe **Anlage** – die Maßnahmen im Bereich des NWL sind farblich gekennzeichnet) wurde Anfang September Herrn Verkehrsminister Groschek überreicht.

Der NWL begrüßt die Arbeit und die Ergebnisse des SPNV-Beirats. Von Seiten des NWL konnte hierbei ausdrücklich auf die schon im NVP NWL erarbeitete Maßnahmenliste zurückgegriffen werden. Anders als im ersten Arbeitspaket des Beirates konnten nun auch die mittel- bis langfristig notwendigen Engpassmaßnahmen hier platziert werden.

Zudem hat sich gezeigt, dass ein kontinuierlicher Austausch dringend erforderlich war.

Der Teilnehmerkreis, der sich ab Herbst 2011 in regelmäßiger Folge insgesamt elf Mal eingefunden hat, setzte sich zusammen aus Vertretern der SPNV-Aufgabenträger, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Fahrgastverbände und der Schlich-

Bericht SPNV-Beirat**Öffentliche Sitzung**

tungsstelle der Verbraucherzentrale. Eingebunden sind das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW (Koordination) sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG (Beratung).

Teilnehmerliste SPNV-Beirat:

Nr.	Institution
1	Schlichtungsstelle der Verbraucherzentrale NRW
2	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
3	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
4	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
5	PRO BAHN
6	VCD NRW
7	eurobahn/Keolis
8	Nordwestbahn
9	DB Regio NRW

Nr.	weitere Teilnehmer
1	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (Sitzungsleitung)
2	Kompetenzzentrum ITF NRW (z. T. mit gutachterlicher Begleitung durch sma und Partner, Zürich) (Koordination)
3	DB Netze (Beratung)

2. Maßnahmenkatalog

Der SPNV-Beirat hat sich einvernehmlich in seiner Sitzung am 16. September 2013 auf einen Maßnahmenkatalog geeinigt. Die neue Maßnahmenliste beinhaltet Maßnahmen, welche der infrastrukturellen Engpassbeseitigung dienen und einen langfristigen Umsetzungshorizont bis 2030 erwarten lassen. Einen zentralen Bestandteil der Maßnahmenliste stellt eine Vielzahl der vom Land NRW insgesamt angemeldeten Schienenprojekte zum Bundesverkehrswegeplan 2015 dar (tlw. Teilmaßnahmen der BVWP-Projekte).

Die weiteren Maßnahmen werden in Abhängigkeit von bestehenden betrieblichen Langfristplanungen und Ausschreibungen in die drei Kategorien A, B und C eingeteilt.

Bericht SPNV-Beirat**Öffentliche Sitzung**

Die Kategorien dokumentieren hierbei keine Priorisierung, sondern bauen teilweise in Schritten aufeinander auf. Die Maßnahmen müssen teilweise deutlich vor dem Jahr 2030 umgesetzt werden. Da eine Vielzahl der Maßnahmen auch in Abhängigkeit untereinander steht, kann die Umsetzung nicht in einer beliebigen Reihenfolge erfolgen. Außerdem ist es bei einem derartigen Umsetzungshorizont möglich, dass sich in Abhängigkeit einzelner Projekte Verschiebungen zwischen den Kategorien ergeben.

Insgesamt sind 125 Infrastrukturvorhaben (davon im NWL 27 Maßnahmen) in den Maßnahmenkatalog aufgenommen worden. Dabei wurden landesweit insbesondere folgende Schwerpunkte definiert:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Knotenbahnhöfen inklusive der Zulaufstrecken,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit an Hauptstrecken,
- (Wieder-)Herstellung der Leistungsfähigkeit von Nebenstrecken.

Der Maßnahmenkatalog beinhaltet 14 Maßnahmen (davon im NWL 3), welche die mittel- bis langfristige (max. in 20 Jahren auch umsetzbare) Elektrifizierung von Strecken vorsehen. Die Elektrifizierungsmaßnahmen ermöglichen die Umsetzung von zukünftigen Bedienkonzepten in Verbindung mit einem wirtschaftlicheren Fahrzeug-einsatz.

Nach eingehender Betrachtung der durch den SPNV-Beirat definierten betrieblichen Engpässe sollen zusammengefasst vor allem nachstehende Maßnahmen vorgenommen werden:

- Aus- und Neubau von Streckenabschnitten,
- Bau von Kreuzungsbauwerken,
- Blockverdichtungen und signaltechnische Optimierungen,
- Einrichten oder Verlängern von Abschnitten mit Gleiswechselbetrieb, Schaffung von Überleitstellen,
- Bahnübergangsoptimierungen und Beseitigung von Langsamfahrstellen,
- Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen,
- Punktuelle Geschwindigkeitserhöhungen,
- Bau zusätzlicher Bahnsteigkanten, betriebliche Optimierungen an Bahnsteigen.

3. Ergebnisdarstellung

In der Maßnahmenliste sind die Vorschläge des SPNV-Beirats bezeichnet und kurz erläutert. Für alle aufgenommenen Maßnahmen wurden die voraussichtlichen Kosten nach Erfahrungswerten grob abgeschätzt. Die vollständige Maßnahmenliste ist als Anlage enthalten.

Bericht SPNV-Beirat**Öffentliche Sitzung**

Die Mitglieder des Beirates stellen einvernehmlich fest, dass die Umsetzung der durch den SPNV-Beirat herausgearbeiteten Maßnahmen langfristig einen deutlichen Beitrag zur infrastrukturellen Engpassbeseitigung im NRW-Schienennetz ergeben wird. Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur können Verbesserungen – insbesondere im Betriebsablauf des SPNV – erzielt und neue Betriebskonzepte umgesetzt werden.

4. Finanzierung

Die Kosten für alle 125 (NWL davon 27) Maßnahmen belaufen sich anhand der Kostenschätzung nach Erfahrungswerten der Mitglieder auf eine Gesamtinvestitionssumme von ca. 6,9 Mrd. € (im NWL insgesamt ca. 1.177,7 Mio. €), wobei allein auf die zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldeten Maßnahmen 5,0 Mrd. Euro (davon NWL 513,1 Mio. €) entfallen.

Aufgrund des Umsetzungshorizonts bis zum Jahr 2030 ist eine Finanzierung durch bestehende Förderprogramme nicht abschätzbar. Hintergrund ist, dass laufende Förderprogramme teilweise mittelfristig ausgebucht sind oder deren Fortbestand bzw. weitere Ausstattung ungewiss ist (z. B. Entflechtungsmittel, Regionalisierungsmittel). Die notwendigen Grundentscheidungen befinden sich noch in der bundespolitischen Diskussion (z. B. Ergebnisse der sogenannten „Daehre-Kommission“). Erst wenn diese Entscheidungen getroffen sind, kann eine Zuordnung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu Förderprogrammen erfolgen.

5. Abschließende Gesamteinschätzung

Mit dem Abschlussbericht des SPNV-Beirates liegt nun erstmals für ein Bundesland eine Gesamtübersicht des Investitionsbedarfs im SPNV alleine zur Beseitigung heute schon vorhandener Engpässe vor. Der Investitionsbedarf für z. B. Reaktivierungen und noch gar nicht näher untersuchte Brücken- und Tunnelsanierungen ist hierbei ausdrücklich noch zusätzlich zu sehen.

Von daher ist die zu finanzierende Gesamtsumme zunächst einmal politisch zu sehen. Es braucht die Unterstützung durch alle Kräfte in NRW, um mehr Investitionsmittel im Bundesvergleich generieren zu können. Unter diesem Aspekt war die Arbeit des SPNV-Beirates elementare Grundlagenarbeit.

Für die tatsächliche Umsetzung ist sie der erste und in den Folgejahren stets zu aktualisierende Stand, auf den diesbezügliche Förderprogramme und Schwerpunkte aber erst noch konkretisiert werden müssen.