Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

32. Sitzung der Verbandsversammlung am 18.12.2014 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 10 **Vorlage:256/14**

Sachstand Vorplanungsergebnisse und weitere Vorgehensweise Reaktivierungsmaßnahmen

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**	⅔ Mehrheit:		Einstimmig:	

Beschlussvorschlag:

1. **Die Forderung an das Land NRW, die drei prioritären Reaktivierungsprojekte laut NWL-Nahverkehrsplan in den Bedarfsplan des Landes aufzunehmen (und als Vorstufe dazu eine Neubewertung durchzuführen) wird aufrechterhalten. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, dieses gegenüber dem MBWSV nochmals nachdrücklich vorzutragen.**

2. **Für die Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl wird der Verbandsvorsteher beauftragt, die Vorplanungsergebnisse der Stufen 1+2 kurzfristig dem Land als Grundlage für die Neubewertung zur Verfügung zu stellen.**

3. **Die noch ausstehenden Planungsergebnisse der Strecken Münster – Sendenhorst und Osnabrück – Recke sind analog der Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl der Verbandsversammlung zeitnah vorzulegen und dem Land ebenfalls für eine Neubewertung zur Verfügung zu stellen.**

4. **Die vorzeitige Umsetzung erster Stufen von Reaktivierungsprojekten im Rahmen eines teilräumlichen Mitteleinsatzes nach § 11 (1) ÖPNVG erfordert verbindliche Beschlüsse der jeweils betroffenen Teilräume (Mitgliedsverbände und Gebietskörperschaften) zur dauerhaften Finanzierung der Betriebskosten, um die Handlungsfähigkeit des NWL sicher zu stellen.**

Christian Manz	**Frank Beckehoff**
Verbandsvorsteher NWL	**Vorsitzender der Verbandsversammlung**

TOP: 10	Vorlage: 256/14

Sachstand Vorplanungsergebnisse und weitere Vorgehensweise Reaktivierungsmaßnahmen

Öffentliche Sitzung

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Verbandsversammlung des NWL hat in Ihrer Sitzung am 20.10.2011 den ersten Nahverkehrsplan beschlossen (Top 3, Vorlage 124/11). Für das Kapitel 8.2 „Reaktivierungen von Strecken“ wird aufbauend auf der Beschlussfassung im NWL vom 19.07.2011 (Top 6, Vorlage 113/11) festgelegt, dass die Strecken Harsewinkel – Gütersloh – Verl, Münster – Sendenhorst und Osnabrück – Recke aufgrund eines hohen verkehrlichen Nutzens mit einer guten Auslastung des vorgesehenen SPNV-Angebotes als vordringlich herausgestellt.

In der beigefügten **Anlage 1** sind die wesentlichen Grunddaten für die drei Reaktivierungsprojekte aufbauend auf dem NVP des NWL sowie ergänzender Sachverhalte zur Information beigefügt.

In den Landesplanungen sind alle drei Maßnahmen nicht „vordringlich“ platziert, sondern im weiteren Bedarf. Die Bedarfsplanung des Landes sieht jedoch ausdrücklich vor, dass Maßnahmen aus dem weiteren Bedarf innerhalb der Gültigkeitsdauer des Bedarfsplanes nach Neubewertung in den vordringlichen Bedarf aufrücken können. Deshalb hat der NWL bereits im Jahr 2012 das Land um Neubewertung der 3 Maßnahmen gebeten. Hierauf ist das MBWSV leider nicht eingegangen, sondern hat, (anders als bei früheren Reaktivierungen) vor einer Neubewertung die Abgabe einer 20jährigen Finanzierungszusage für den Betrieb verlangt.

Nachfolgend wurde in der Verbandsversammlung des NWL mehrfach – vor dem Hintergrund einer Finanzierung über die Bedarfsplanung des Landes – über die weitere Vorgehensweise zur Umsetzung der der Reaktivierungen diskutiert. Die Vorplanungen wurden für alle 3 Maßnahmen eingeleitet. In der Verbandsversammlung am 16.07.2013 (Auszug aus dem Protokoll siehe **Anlage 2**) wurde vereinbart, das Ergebnis der Planungsphasen 1 und 2 im nächsten Jahr in der Verbandsversammlung vorzustellen. Danach soll über das weitere Vorgehen im NWL beraten werden. Für die TWE Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl wurde bereits die Planungsphase 3 beauftragt, für die Strecken Münster – Sendenhorst und Osnabrück – Recke die Planungsphasen 3 und 4.

Die Diskussion im Jahr 2013 erfolgte vor dem Hintergrund einer Finanzierung über die Bedarfsplanung des Landes unter der Nutzung von Fördermitteln nach § 13 (siehe oben). Es ist jedoch auch eine Finanzierung nach § 12 ÖPNVG und aus Mitteln nach §11 ÖPNVG für sonstige Zwecke des ÖPNV möglich.

2. Sachstand Vorplanungsergebnisse

Der Sachstand zu den Vorplanungsergebnissen stellt sich wie folgt dar:

TOP: 10	Vorlage: 256/14

Sachstand Vorplanungsergebnisse und weitere Vorgehensweise Reaktivierungsmaßnahmen

Öffentliche Sitzung

TWE-Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl

Die Arbeiten an den Planungsphasen 1 und 2 (Grobplanung und Kostenschätzung) sind fertiggestellt. Sämtliche Unterlagen liegen vor. Die vorliegende Dokumentation geht über die Leistungsphasen 1 und 2 schon etwas hinaus; so wurden insbesondere die Vermessung und das Baugrundgutachten inkl. abfallrechtlicher Beurteilung abgearbeitet und sind bereits Bestandteil der Kostenschätzung. Weiterhin sind die Bahnübergangsmaßnahmen relativ detailgenau geplant und mit den jeweiligen Baulastträgern erstabgestimmt, was v. a. eine wesentliche Risikominimierung in der Kostenschätzung bedeutet.

Die Ergebnisse zeigen kein grundsätzliches Hindernis zur Umsetzung der Reaktivierung. Der Bauzustand insbesondere einiger Brücken und auf Trassenabschnitten sowie die hohe Zahl an zu erhaltenden und damit neu zu signalisierenden Bahnübergängen (nach Absprache mit den Städten) führt jedoch zu einer Kostensteigerung gegenüber den ursprünglichen Planungen.

Die Gesamtkosten für die Reaktivierung der 25,1 km langen Strecke mit acht Haltepunkten liegen nunmehr bei 31,7 Mio. Euro. Davon sind 14,5 Mio. Euro den Bahnübergängen zuzurechnen, die förderseitig dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) zuzuordnen wären. Bezogen auf die ursprünglichen Ansätze haben sich die investiven Kosten somit um ca. 3 Mio. Euro erhöht.

Als Streckengeschwindigkeit sind 80 km/h hinterlegt, abschnittsweise sind v. a. aufgrund geringer Haltepunktabstände geringere Geschwindigkeiten ausreichend. Als Betriebsverfahren wurde der sog. „Technisch unterstützte Zugleitbetrieb (TUZ)“ gewählt. Die Einbindung in den Bahnhof Gütersloh (Gleis 1) ist gewährleistet.

Grunderwerb ist nur in recht geringem Maße erforderlich, außerdem liegt die angepasste Trassierung der Gleise innerhalb der vorhandenen Trasse, so dass hierfür kein Genehmigungsverfahren erforderlich ist. Bei Umsetzung wäre in diesem Bereich somit eine Zeitersparnis zu erwarten.

Münster – Sendenhorst

Für die WLE-Strecke Münster – Sendenhorst sind die Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 bis 4 von der WLE GmbH ausgeschrieben und im Juni 2014 an die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH vergeben worden. Die Ergebnisse der Planungen bis Leistungsphase 4 sollen wie vorgesehen im 4. Quartal 2015 vorliegen. Für den Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 bedeutet der späte Beginn der Planungen jedoch, dass diese nicht bis Ende 2014 vorliegen können. Nach dem aktuellen Zeitplan wird eine aktuelle Kostenschätzung bis Ende Februar vorliegen und der Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 bis Mitte April erfolgt sein.

Bzgl. der Stationen haben sich aus den Gesprächen mit den Kommunen, auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Bus-Schiene-Verknüpfung, zum Teil neue Varianten für die Lage der Stationen ergeben. Diese werden aktuell ausgearbeitet, ebenso wie das Konzept zu den Bahnübergängen. Zur Einbindung der Strecken in das Netz der DB in Münster laufen Abstimmungen mit DB Netz und DB Station&Service. Parallel wird das Konzept des ergänzenden Busverkehrs zusammen mit den Busunternehmen aktualisiert.

Im Unterauftrag vergebene Vermessungsarbeiten werden Ende November vorliegen. Auch externe gutachterliche Ersteinschätzungen zu den Themen Baugrund, Schall- und Erschütterung und Umweltplanung sollen bereits in der Vorplanung berücksichtigt werden, um frühzeitig eine Kostensicherheit zu erreichen.

Im Zusammenhang mit der Nutzung von nicht verausgabten Mitteln nach § 11 ÖPNVG möchte der ZVM als erste Stufen seines Reaktivierungsprojekts auf der WLE-Strecke von Münster Hbf die RB 67 (Bielefeld – Warendorf – Münster) im Stundentakt bis Münster - Gremmendorf verlängern.

Osnabrück – Recke

Für die Tecklenburger Nordbahn (TN) von Osnabrück nach Recke sind die Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 bis 4 von der WLE GmbH ausgeschrieben und im Juni 2014 an die Spiekermann GmbH Consulting Engineers vergeben worden. Auch für die TN sollen die Ergebnisse der Planungen bis Leistungsphase 4 wie vorgesehen im 4. Quartal 2015 vorliegen. Für den Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 bedeutet der späte Beginn der Planungen auch hier, dass diese nicht bis Ende 2014 vorliegen können. Der aktuelle Zeitplan sieht einen Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 bis Ende Februar 2015vor.

Mit den beteiligten Kommunen wurden Abstimmungsgespräche geführt. Für die Stationen laufen auf dieser Grundlage aktuell die Variantenuntersuchungen zur Lage der Bahnsteige und Nebenanlagen sowie die Planungen zu den Bahnübergängen. Zur Einbindung der Strecken in das Netz der DB in Osnabrück laufen Abstimmungen mit DB Netz. Parallel wird das Konzept des ergänzenden Busverkehrs zusammen mit den Busunternehmen aktualisiert.

Im Zusammenhang mit der Nutzung von nicht verausgabten Mitteln nach § 11 ÖPNVG möchte der ZVM als erste Stufen seines Reaktivierungsprojekts auf der Tecklenburger Nordbahn in einem Stundentakt von Osnabrück bis Westerkappeln oder Mettingen fahren.