Nahverkehr Westfalen-Lippe

NWL

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

38. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 27.04.2016 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 2 **Vorlage: 326/16**

Stellungnahme des NWL zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030

Berichterstatter: Herr Geuckler **Verfasser:** Herr Rümke

Kosten: keine

Vorberatung: ☐ Ja ☒ Nein

Beschlussfassung NWL:

- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☐ Ja ☒ Nein
- Falls ja: ☐ ZWS ☐ nph ☐ ZRL ☐ VVOWL ☐ ZVM

☒ Einfache Mehrheit ☐ ⅔ Mehrheit ☐ Einstimmig

Beschlussvorschlag:

1. **Die Verbandsversammlung stimmt der vorliegenden Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zu.**

2. **Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, weitergehende angebotsplanerische Fragestellungen im Zusammenhang mit dem BVWP für die nächste Sitzung der Verbandsversammlung aufzubereiten.**

Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL

Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

TOP: 2	Vorlage: 326/16

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Öffentliche Sitzung

Begründung:

1. Einführung

Der am 16.03.2016 veröffentlichte Referentenentwurf zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der insbesondere die Bewertungsergebnisse und die Dringlichkeitseinstufung der Projekte enthält, wird aktuell vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit den Ländern, Ressorts und Verbänden abgestimmt bzw. erörtert. Dies schließt auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung bis zum 02.05.2016 ein. Auch die Stellungnahme des NWL muss fristgerecht bis zum 02.05.2016 dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt werden.

Um auch die Stellungnahme des NWL zum BVWP durch einen Beschluss der NWL-Verbandsversammlung zu untermauern, wurde für den 27.04.2016 eine zusätzliche Sitzung der NWL-Verbandsversammlung einberufen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass bestimmte Einstufungen im Entwurf des BVWP maßgeblich in die Angebotskonzeption des NWL eingreifen.

Bei der parallel laufenden Beteiligung von Seiten des Landes NRW werden auch die Regionalräte und die RVR-Verbandsversammlung eingebunden. Diese haben ihre Stellungnahmen in der 15. Woche in den entsprechenden Sitzungen politisch beschlossen. Die Stellungnahmen sind als Anlage 2 dieser Vorlage nachrichtlich beigefügt.

2. Dringlichkeitsstufen im BVWP

Für die Vorhaben des BVWP 2030 gibt es folgende Dringlichkeitsstufen:

- VB-E= Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (höchste Priorität)
- VB = Vordringlicher Bedarf
- WB = Weiterer Bedarf (* = mit Planungsrecht)
- PB = Potenzieller Bedarf (Bewertung im Nachgang BVWP, ggf. späterer Kategorieaufstieg)

➢ Bei Projekten mit der Einstufung VB-E sollen wegen ihrer besonders hohen verkehrlichen Bedeutung Planung und Umsetzung zeitnah erfolgen.
➢ Projekte mit der Einstufung VB sollen bis zum Jahr 2030 begonnen sein.

TOP: 2 **Vorlage: 326/16**

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Öffentliche Sitzung

3. Stellungnahme des NWL zum Entwurf des BVWP 2030

Der NWL hat gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom 03.07.2012 seine Anmeldungen zum BVWP beschlossen und die entsprechenden Maßnahmen dem Bundesverkehrsministerium gemeldet. In der als Anlage 1 „Tabelle zur Stellungnahme des NWL zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030" wird der jeweilige Umgang und die Einstufung im Entwurf des BVWP erläutert. Die Reihenfolge der hier dargestellten Projekte entspricht der, wie sie 2012 vom NWL in seiner Stellungnahme angemeldet worden sind. Die Spalte „Stellungnahme des NWL" enthält die vorgesehene Stellungnahme des NWL an das BMVI zu den einzelnen Maßnahmen. Die Stellungnahme des NWL an das BMVI erfolgt dann in Form einer angepassten Tabelle, jedoch ohne die 2. und 3. Spalte und ohne die Zeilen, die keine Stellungnahme beinhalten.

4. Zusammenfassende inhaltliche Positionen des NWL zum Entwurf des BVWP

Für NRW sind nennenswerte SPNV-Projekte prinzipiell volkswirtschaftlich positiv bewertet worden, allerdings ist z.T. eine wesentliche Veränderung der Maßnahme oder der Rahmenbedingungen gegenüber den gemeldeten Maßnahmen festzustellen. Dieses wird in der Anlage erläutert und in den einzelnen Stellungnahmen aufgegriffen. Nachfolgend sind zusammengefasst die wichtigsten Maßnahmen im NWL sowie die entsprechende Position des NWL dargestellt:

- Der zweigleisige Ausbau der Strecke **Münster – Lünen** wurde vom Bund nicht dem „Vordringlichen Bedarf (VB)" sondern nur der Stufe „Potentieller Bedarf (PB)" eingestuft, mit der Möglichkeit, bei einer im Nachgang noch zu erfolgenden Neubewertung bei ausreichend positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis in den „Vordringlichen Bedarf" aufzusteigen.

  - **Der NWL hält einen möglichst umfassenden Ausbau für unverzichtbar. Alternativ soll auch der Ausbau von Teilstrecken unter Verzicht des Ausbaus des Ostkopfes (kein Überwerfungsbauwerk für die Einfädelung der Strecke Dortmund – Lünen) in Dortmund zur Kostenminimierung untersucht werden.**

- Bei dem Projekt **RRX** hat der Bund zwar die Maßnahme mit einem Investitionsvolumen von 1,8 Mrd. Euro und einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,8 in den „Vordringlichen Bedarf (Engpassbeseitigung)" aufgenommen. Ein zentraler Abschnitt zwischen Düsseldorf und Duisburg im Bereich „Angermund" wird aber nur als „Potentieller Bedarf" für eine spätere Bewertung eingestuft. Der Ausbau von 4 auf 6 Gleisen zwischen Düsseldorf und Duisburg ist jedoch zentraler Bestandteil der künftigen RRX-Konzeption, da neben den 4 Zügen im 15-Minutentakt Köln – Dortmund weitere 3 – 4 schnelle Regionalleistungen neben dem S-Bahnverkehr und Fernverkehr im Zulauf auf Düsseldorf vom Niederrhein, der Emscherregion und der Haardachse aus Münster vorgesehen sind. Ebenso erscheinen die vom Bund prognostizierten Fernverkehrszahlen für diesen Abschnitt unrealistisch. Die 2011 sehr erfolgreich eingeführte Direktverbindung Münster - Kreis Recklinghausen - Essen - Düsseldorf ist hierdurch gefährdet.

- **Auf die seit 2011 existierende Linienführung der RE 2 von Münster direkt nach Düsseldorf kann aus Sicht des NWL nicht verzichtet werden. Daher setzt sich der NWL auch für den 6-gleisigen Ausbau zwischen Düsseldorf und Duisburg ein.**

- In der Ost-West-Achse Hamm-Hannover bildet der nur 2-gleisige Abschnitt **Minden-Hannover** bisher einen Engpass. Hier wurde vom Land bisher ein 4-gleisiger Ausbau gefordert. Im BVWP ist die Beseitigung in Form einer Neubau- und Ausbaustrecke ergänzend zur Bestandsstrecke untersucht und mit „Vordringlichem Bedarf" bewertet worden. Das Projekt sieht die Umfahrungsmöglichkeit von Minden mit einem Neubauabschnitt zwischen Echtorf und Porta Westfalica (mit 2 Tunneln im Wesergebirge) sowie in Niedersachsen eine Umfahrungsmöglichkeit von Wunstorf vor. Über diese Umfahrungen sollen allein 74 Güterzüge/Tag die Altstrecke entlasten. Für den ICE-Verkehr könnte damit eine Fahrplanbeschleunigung von ca. 8 Minuten erzielt werden.

  - **Der NWL begrüßt eine Engpassbeseitigung, soweit sichergestellt ist, dass Minden keine Benachteiligung im Regionalverkehr erfährt und eine IC-Anbindung weiterhin für das Mittelzentrum vom Fernverkehr angeboten wird. Den Interessen der Region ist bei den Ausbauplänen Rechnung zu tragen.**
  - **Aufgrund dessen, dass der Fahrplan in ganz NRW wesentlich von den Einschränkungen im Bereich Minden-Hannover beeinflusst wird, fordert der NWL, die Engpassbeseitigung entsprechend auch als VB-E einzuordnen.**

- Die aus der Region wie auch vom Land NRW geforderte Ertüchtigung der **Ruhr-Sieg-Strecke** für Großcontainer wurde im BVWP im Rahmen eines bundesweiten Korridors (Mittelrhein-Korridor) von Hagen/Köln -Siegen über Frankfurt-Karlsruhe bis zur Schweizer Grenze untersucht und in den „Vordringlichen Bedarf" eingeordnet. Hierzu sollen die Tunnelprofile in den Abschnitten Hagen-Siegen Ost, Au-Siegen Ost und Siegen Weidenau-Siegen Ost angepasst werden sowie die zwei seit dem Zweiten Weltkrieg nur noch eingleisigen Abschnitte auf der Strecke Köln-Siegen zweigleisig ausgebaut werden.

  - **Der NWL begrüßt diese Maßnahme und fordert zugleich auch den von Siegen Hbf nach Siegen Ost verlaufenden eingleisigen Giersbergtunnel (732m) 2-gleisig auszubauen.**

- Der Ausbau der Strecke **Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel** war in verschiedenen Varianten (4-gleisiger Ausbau Dortmund-Hamm, Begradigung des Benhauser Bogens mit/ohne Umfahrung Hümmer Kurve per Neubautunnel, Anhebung, Geschwindigkeitserhöhung Hamm-Paderborn und neue Tunnelröhre für den Rehbergtunnel bei Altenbeken) angemeldet worden. Alle Varianten sind letztlich schon im Vorfeld abgelehnt und somit nicht bewertet worden. Für den 4-gleisigen Ausbau Dortmund-Hamm wird vom Bund kein Bedarf an zusätzlichen

Kapazitäten im Fern- und Güterverkehr gesehen, eine (zusätzliche) S-Bahn wäre als SPNV-Maßnahme nicht in den BVWP aufzunehmen. Für Maßnahmen bis Kassel gäbe es weder Bedarf für Kapazitätserhöhungen noch würden Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr aufgrund der geringen Nachfrage dort hohe Investitionen rechtfertigen, so dass die Maßnahme nicht im BVWP aufzunehmen sei.

- **Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten. Der NWL sieht eine Aufrechterhaltung des Fernverkehrsangebots in der Relation als weiterhin notwendig an. Der NWL fordert daher, diese Maßnahmen ggf. auch in Varianten weitergehend zu bewerten.**

- Die **Elektrifizierung und der 2-gleisige Ausbau Hagen – Warburg (Obere Ruhrtalbahn)** sind im BVWP zwar zunächst grob bewertet worden, dann aber aufgrund der für den Güter- und Fernverkehr besser geeigneten Alternativstrecke Hamm-Paderborn-Warburg ausgeschieden. Zugleich sind vom Bund Rückbauten von Tunneln auf Eingleisigkeit unterstellt, die aktuell vom NWL bei zwei der Tunnel verhindert werden konnten.

  - **Aufgrund des zu korrigierenden Fehlers bzgl. der Fehlbewertung des künftigen Tunnelausbaus im Entwurf des BVWP hält der NWL daher weiterhin an der Anmeldung der Oberen Ruhrtalbahn fest.**

- Der Ausbau der **Knoten Hamm, Münster, Minden** und Dortmund ist vom Land zur Aufnahme in den BVWP genannt worden, dort aber noch nicht untersucht worden. Im BVWP sind diese Knoten bislang im „Potentiellen Bedarf" eingestuft worden, müssen also noch nachuntersucht werden.

  - **Der NWL begrüßt, dass die Knoten nachuntersucht werden können. Die Untersuchungen sollen daher von ihren Anforderungen präzisiert und aktualisiert werden.**

5. Weiteres Vorgehen

Gemäß der vorgeschlagenen Beschlussfassung stimmt die Verbandsversammlung der vorliegenden Stellungnahme des NWL (Anlage 1) zum BVWP zu.

Ergänzend soll der Verbandsvorsteher beauftragt werden, weitergehende Fragestellungen für die zukünftige Angebotsplanung für die Verbandsversammlung am 07.07.2016 insofern aufzubereiten, als dass hierbei Alternativplanungen zu bisher abgelehnten Projekten eingeleitet werden sollen.

Hintergrund sind unter anderem Fragestellungen, wie zum Beispiel Münster auch vor Ausbau der Strecke Lünen - Münster frühzeitiger in die RRX-Konzeption eingebunden werden kann. Weiterhin soll die Beauftragung und Erarbeitung einer Studie „Knoten Hamm" vorbereitet werden, um eine entsprechende Bewertung und Einstufung im BVWP mit dem Ziel einer Engpassbeseitigung zu unterstützen.