

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

51. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 04.10.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 10

Vorlage: 461/18

Sachstand Standardisierte Bewertungen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Gütersloh – Verl

Berichterstatter: Herr Künzel

Verfasser: Herr Schulte

Kosten: keine


Vorberatung: ☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorlage: ☐ Ja

Mitteilungsvorlage: ☒ Ja



Andreas Müller
Stv. Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Sachstand Standardisierte Bewertungen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Gütersloh – Verl
Öffentliche Sitzung
Sachstand:

In der NWL-Verbandsversammlung vom 14.12.2017 erfolgte der Beschluss, für die beiden prioritär eingestuften Reaktivierungsprojekte WLE (Münster – Sendenhorst) und TWE (Harsewinkel – Gütersloh – Verl) eine aktuelle Standardisierte Bewertung (Version 2016) zu beauftragen (vgl. Vorlage 412/17). Die Ergebnisse dieser volkswirtschaftlichen Betrachtung sind – sofern positiv – Voraussetzung für eine Aufnahme in den (bestehenden) ÖPNV-Bedarfsplan NRW und somit für eine Maßnahmenumsetzung zwingend erforderlich.

Nach einer beschränkten Ausschreibung zur Vergabe der Gutachterleistungen (Erstellung einer Standardisierten Bewertung für beide Strecken; Einzelgutachten, jedoch durch denselben Gutachter) erfolgte im März 2018 die formale Beauftragung an den Gutachter PTV Transport Consult GmbH mit Sitz in Karlsruhe. Dem Gutachter wurden unmittelbar die vorliegenden Unterlagen der bisherigen Planungen (v.a. die HOAI-Planungsphasen inklusive Kostenberechnung) zur Verfügung gestellt, um rasch auf fundierte Planungen aufsetzen zu können.

Eine begleitende Arbeitsgruppe – bestehend aus Vertretern des NWL, der Infrastrukturbetreiber WLE und TWE, des Verkehrsministeriums NRW und dem Gutachter – tagte bislang insgesamt vier Mal, um eng angelehnt an der Verfahrensanleitung zur Erstellung der Standardisierten Bewertung die vorzunehmenden Schritte abzustimmen. Dabei zeigt sich die konstante inhaltliche Einbindung des NRW-Verkehrsministeriums als sehr zielführend an, um Einflussgrößen, Abgrenzungen und Dateneingänge unmittelbar und im Einklang klären zu können.

Mit den beteiligten Kreisen und Kommunen ist in zweierlei Hinsicht eine eingehende Einbindung erfolgt: Zum einen liefern diese zahlreiche relevante Basis- und Strukturdaten sowie Planungen bis zum Prognosezeitpunkt (Verkehrsentwicklungen, ÖV-Angebot ohne bzw. mit Reaktivierung, Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen). Zum anderen hat der NWL mit den Infrastrukturbetreibern und dem Gutachter einen Informationstermin durchgeführt, um so Umfang und Methodik des Dateninputs aufzuzeigen und weitere Feinjustierungen vornehmen zu können.

Aktuell wird seitens des Gutachters die Finalisierung der eingehenden Daten und Indikatoren vorgenommen. Im Anschluss erfolgt die eigentliche Nutzen-Kosten-Berechnung gemäß der aktuellen Version der Standardisierten Bewertung. Entsprechend des Zeitplans wird der Ergebnisbericht voraussichtlich im Dezember 2018 vorliegen und in der dann stattfindenden NWL-Verbandsversammlung erörtert.

Elektrifizierung/alternativer Antrieb:

Der NWL hat sich zum Ziel gesetzt, anstelle von Diesel mittelfristig grundsätzlich alternative Antriebstechnologien einzusetzen. Die Wahl des jeweiligen Antriebs wird dabei

Sachstand Standardisierte Bewertungen Münster – Sendenhorst und Harsewinkel – Gütersloh – Verl**Öffentliche Sitzung**

abhängig sein vom individuellen Streckencharakter, Angebotskonzept und der Wirtschaftlichkeit. Daher wird auch bei den beiden Reaktivierungsstrecken dieses Ziel verfolgt.

Gleichwohl kann im Rahmen der aktuellen Standardisierten Bewertung kein alternativer Antrieb/keine Elektrifizierung hinterlegt werden. Dies hat folgenden Hintergrund:

Zu alternativen Antriebstechnologien (z.B. Akku- oder Wasserstoffbetrieb) liegen bislang bundesweit nur Daten aus ersten Prototypen vor, so dass notwendige betriebliche und wirtschaftliche Daten nur unzureichend einfließen könnten. Für die (sehr unwahrscheinliche) Variante einer Vollelektrifizierung liegen zudem keine planerisch ausreichenden Planungsdaten vor. Auch der volkswirtschaftliche Mehrwert einer Elektrifizierung wird in der aktuellen Version der Standardisierten Bewertung (2016) nicht vollumfänglich berücksichtigt. Daher wären vordringlich zusätzliche Kosten zu berücksichtigen (die in ausreichender Tiefe und standardisierten Form nicht vorliegen), der Nutzen würde hingegen rechnerisch nur gering ausfallen.

Daher wird dieses Thema und die Zielsetzung „Weg vom Diesel“ zwar im Bericht einfließen und im Rahmen weiterer Untersuchungen behandelt werden, die Berechnung kann jedoch nur entsprechend des standardisierten Verfahrens durchgeführt werden.

Weitere Kommunikation:

Bei positivem Ausgang der Standardisierten Bewertungen wird der NWL die beiden Projekte über die Regionalräte zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan beim Land NRW anmelden. Der NWL geht davon aus, dass das Land NRW die Aufnahme unterstützt und dem Verkehrsausschuss des Landtags die Reaktivierungsprojekte auch für die Aufnahme in den Infrastrukturfinanzierungsplan vorschlägt, um neben der Förderung der Investitionen auch die Finanzierung der SPNV-Betriebskosten gemäß der NRW-Pauschalenverordnung sicher zu stellen.

Der NWL wird in den kommenden Wochen auch mit den Infrastrukturbetreibern, den Mitgliedsverbänden und den direkt betroffenen Kreisen und Kommunen die Ergebnisse der beiden Standardisierten Bewertungen erörtern sowie auch die weiteren Verfahrensschritte abstimmen.