



Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

36. Sitzung der Verbandsversammlung des NWL am 16.12.2015 in Unna

öffentliche Sitzung

TOP: 8

Vorlage: 306/15

Planungen der DB Fernverkehr im Korridor Frankfurt – Siegen – Dortmund/Unna – Münster

Grundlagen:
ÖPNVG NRW

Berichterstatter:
Herr Padt/Herr Ressel

Begründung:
- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:
Keine

Beschlussfassung NWL:

| | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------|--------------------------|------|--------------------------|
| Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich: | Ja: | <input checked="" type="checkbox"/> | Nein: | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| Wenn ja, ZV: | ZWS: | <input checked="" type="checkbox"/> | nph: | <input type="checkbox"/> | ZRL: | <input checked="" type="checkbox"/> | VVOWL: | <input type="checkbox"/> | ZVM: | <input type="checkbox"/> |
| Einfache Mehrheit: | <input checked="" type="checkbox"/> | 2/3 Mehrheit: | <input type="checkbox"/> | Einstimmig: | <input type="checkbox"/> | | | | | |

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung beauftragt den Verbandsvorsteher eine Vollintegration (Fahrplan und Tarif) von Nah- und Fernverkehr auf der Achse Frankfurt - Ruhr-Sieg mit DB Fernverkehr endzuverhandeln.
2. Die Verbandsversammlung stimmt einem Integrationskonzept zu, wenn dies
 - a) juristisch zulässig ist,
 - b) sich für Nahverkehrsfahrgäste keine Nachteile gegenüber dem heutigen Stand ergeben und
 - c) eine solche Lösung für den NWL insgesamt ohne wirtschaftliche Nachteile umsetzbar ist.

Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL

Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Planungen der DB Fernverkehr im Korridor
Frankfurt – Siegen – Dortmund/Unna – Münster**

Öffentliche Sitzung

Begründung:

1. Ausgangssituation

Im Rahmen ihrer Fernverkehrsoffensive plant die DB ab 12/2019 auch auf der Ruhr-Sieg Achse wieder eine IC Linie in der Relation Frankfurt-Siegen-Letmathe- Dortmund/Unna-Münster (neu: IC Linie 34; mit je 5 neuen IC-Doppelstockwagen, 465 Sitzplätze/Zug) anzubieten. Zu dem Zeitpunkt läuft auch der aktuelle Ruhr-Sieg-Netz Vertrag mit Abellio aus.

Nach Wegfall der ehemaligen InterRegio-Züge Frankfurt-Siegen-Hagen-Münster (die zweistündlichen IR Leistungen wurden zwischen Siegen und Hagen sowie Hagen und Münster durch stündliche RE Züge ersetzt.) gab es lediglich von Siegen in Richtung Frankfurt vor einigen Jahren kurzfristig den Versuch von DB Fernverkehr ein EC Zugpaar am Tagesrand zu etablieren. Mangels Nachfrage wurde das EC Zugpaar jedoch nach zwei Jahren wieder eingestellt.

2. Chancen der neuen IC Linie für den NWL Raum

Aus der Fernverkehrskonzeption könnten sich für den NWL/die Regionen im NWL nachstehende Vorteile ergeben:

- Anbindung des Oberzentrums Siegen in das Fernverkehrsnetz (Siegen ist das einzige Oberzentrum in NRW ohne Fernverkehrsanbindung)
- Verbesserung der Anschlusssituation in Siegen Hbf. von der RE 9 in/aus Richtung Frankfurt
- Direktverbindungen von Siegen nach Dortmund/Münster
- Direktverbindungen aus dem Lennetal und Unna nach Frankfurt
- touristische Verbindung aus Siegen, dem Lennetal und Unna nach Norddeich.

Von daher gibt es gibt es aus der Region sehr große Sympathien für die Einführung der neuen IC-Linie.

3. Aktueller Stand der Gespräche

DB Fernverkehr ist schon kurz nach Veröffentlichung der ersten Projektskizzen der neuen IC Linie auf den NWL und den RMV (als Aufgabenträger zwischen Frankfurt und Landesgrenze nach NRW) zugegangen, da der IC-Fahrplan ohne (zumindest geringe) Anpassungen des Nahverkehrs nicht umsetzbar sein wird. Zudem wurde auch sehr deutlich, dass es Abschnitte gibt, hier insbesondere der Teilbereich Siegen – Letmathe, auf denen ein IC on Top zum Nahverkehr, zu einer nicht sinnvollen Kannibalisierung kommen könnte, wenn der Nahverkehr hier von der Taktfrequenz her unverändert fahren würde.

**Planungen der DB Fernverkehr im Korridor
Frankfurt – Siegen – Dortmund/Unna – Münster**

Öffentliche Sitzung

Daher ging es in den Gesprächen auch darum, eine mögliche Konzeption zu entwickeln, die aus den Bausteinen Fahrplan und Tarif für den Fern- und Regionalverkehr insgesamt den größtmöglichen Kundennutzen bringen könnte.

Juristisch muss eine Vollintegration vergabe- und EU-beihilferechtlich eindeutig zulässig sein. Dies wird unabhängig von den schon vorliegenden Erkenntnissen der DB vom NWL derzeit auch mit externer Hilfe geprüft.

Auch wirtschaftlich lässt der NWL zurzeit extern prüfen, einerseits welche Kosten alleine schon dafür entstehen, im Nahverkehr auch bei einem späteren Wegfall des IC das heutige Angebot wieder fahren zu können und andererseits welche Kosten bei einem möglichen Tarifausgleich für den NWL gegenüber DB Fernverkehr anfallen würden. Zudem wird geklärt, welche Kosten der NWL zugleich als Gegenfinanzierung einsparen könnte, wenn bestimmte Nahverkehrszüge für einen (freigegeben) IC wegfallen würden. Denn damit den Fahrgästen in der Verbindungsqualität keine (tariflichen) Nachteile entstehen, ist es sinnvoll, mit der DB bei den integrierten Zügen über die Freigabe der Nahverkehrsfahrkarten (Westfalen- und NRW-Tarif sowie DB Nahverkehrstarife, d. h. auch inklusiv der entsprechenden Semestertickets) zu verhandeln.

Für den NWL ist es bei Vorliegen der rechtlichen Zulässigkeit um einer positiven wirtschaftlichen Perspektive eine Paketlösung von

- der Wegnahme konkurrenzierender Nahverkehrsleistungen zugunsten
- von IC Leistungen, die auch von ihrer Haltepolitik dann auch die o. g. Züge zumindest weitestgehend (max. 1 Halt weniger) ersetzen können müssten und
- der Anerkennung aller im Nahverkehr im NWL bzw. ggf. auch nach Dortmund hin nutzbarer Tarife dem als NWL auch nicht mit Nachteilen finanzierbaren Verlustausgleich gegenüber DB Fernverkehr für die damit verbundene Freigabe aller im Nahverkehr im NWL bzw. ggf. auch nach Dortmund hin nutzbarer Tarife.

vorstellbar.