Nahverkehr Westfalen-Lippe

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

46. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 14.12.2017 in Unna

öffentliche Sitzung

TOP: 05 **Vorlage: 412/17**

ÖPNV-Bedarfsplan – Beauftragung weiterer Planungsstufen im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW

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

Kosten: 2.750 T€

Vorberatung: ☐ Ja, Ausschuss/Gremium am
☐ Nein

Beschlussvorlage: ☒ Ja **Mitteilungsvorlage: ☐ Ja**

- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☐ Ja ☐ Nein
- Falls ja: ☐ ZWS ☐ nph ☐ ZRL ☐ VVOWL ☐ ZVM
- ☒ Einfache Mehrheit ☐ ⅔ Mehrheit ☐ Einstimmig

Beschlussvorschlag:

1. **Die NWL-Verbandsversammlung stimmt der Beauftragung einer Standardisierten Bewertung für die Reaktivierungsprojekte Münster – Sendenhorst (WLE) und Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE) zu und beauftragt den Verbandsvorsteher mit der Umsetzung.**

2. **Die NWL-Verbandsversammlung stimmt der Beauftragung weiterer Studien und Planungen für Infrastrukturmaßnahmen zur Engpassbeseitigung im bestehenden Schienennetz zu und beauftragt den Verbandsvorsteher mit der Umsetzung.**

3. **Die NWL-Verbandsversammlung stimmt der Beauftragung weiterer Studien und Planungen zur Elektrifizierung von Schienenstrecken zu und beauftragt den Verbandsvorsteher mit der Umsetzung.**

Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL

Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

TOP: 05 **Vorlage: 412/17**

ÖPNV-Bedarfsplan – Beauftragung weiterer Planungsstufen im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW

öffentliche Sitzung

Begründung:

In der NWL Verbandsversammlung am 17.10.2017 wurde über das weitere Vorgehen zum ÖPNV Bedarfsplan aufgrund der Verzögerungen beim Land NRW berichtet (TOP 9 unter Mitteilungen). Demnach wird der Bedarfsplan selbst bei optimalem Verlauf des neuen Verfahrens frühestens 2020 fertiggestellt sein.
Um wichtige Projekte im Bereich des NWL durch die Verzögerungen bei der Fortschreibung des Bedarfsplans nicht zu verzögern, sollen wichtige und zeitsensible Vorhaben durch Planungen über den NWL weiter vorangetrieben werden, um eine Aufnahme in den (bestehenden) ÖPNV Bedarfsplan zu ermöglichen. Alle vom NWL für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans gemeldeten Maßnahmen (s.a. Vorlage 301/15 vom 16.12.2015) werden im weiteren Verfahren des Landes bewertet.

1. Reaktivierungsprojekte TWE und WLE

Für die Reaktivierungsprojekte Münster – Sendenhorst (WLE) und Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE) hatte das Land seinerzeit eine vorzeitige Bewertung bei der Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans zugesagt. Aufgrund der nun beim Land eintretenden Verzögerungen im Verfahren wurde dem NWL angeboten, selbst in Abstimmung mit dem Land und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine standardisierte Bewertung mit dem aktuellen Verfahrensstand 2016 zu beauftragen. Auf diesen Sachverhalt wurde bereits in der letzten Verbandsversammlung hingewiesen mit der Empfehlung, diesen Vorschlag umzusetzen. Auf dieser Grundlage soll dann eine Umsetzung der Projekte unabhängig vom Verfahren zur Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans NRW ermöglicht werden.

Auf Basis des Ergebnisses der Standardisierten Bewertung mit Nachweis der Wirtschaftlichkeit sollen die Maßnahmen dann vom NWL über die Regionalräte für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet werden. Gemeint ist hier der noch bestehende ÖPNV-Bedarfsplan, nicht die Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans. Das Verkehrsministerium legt die Maßnahme dann dem Verkehrsausschuss zur Herstellung des Einvernehmens für die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggfs. den Infrastrukturfinanzierungsplan vor. Ohne die damit verbundene Anerkennung als Maßnahmen im besonderen Landesinteresse ist keine Förderung (Infrastruktur und Betrieb) durch das Land möglich.

Für die beiden o. g. Reaktivierungsprojekte, für die Planungen bis zur Leistungsphase 4 dem Land vorliegen, soll die standardisierte Bewertung vom NWL an einen gemeinsamen Gutachter vergeben werden, um Synergien in der Bearbeitung und in der Abstimmung mit dem Land zu nutzen. Von den Infrastrukturbetreibern Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) für die Strecke Münster – Sendenhorst und Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (TWE) für die Strecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl werden zur Zeit entsprechende Zustimmungen eingeholt.

TOP: 05 **Vorlage: 412/17**

ÖPNV-Bedarfsplan – Beauftragung weiterer Planungsstufen im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW

öffentliche Sitzung

Für die Umsetzung der standardisierten Bewertungen im Jahr 2018 wurden 100 T€ in den Entwurf des NWL-Haushalts 2018 (siehe Vorlage 413/17 zu TOP 6) eingestellt.

2. weitere Reaktivierungsprojekte

Ggfs. können weitere Prüfungen mit Standardisierter Bewertung mit dem aktuellen Verfahrensstand 2016 bei Erreichung eines entsprechenden Planungsstands z.B. für die Strecken Recke – Osnabrück (Tecklenburger Nordbahn) und Neheim-Hüsten – Sundern (Röhrtalbahn) nach Beschluss der Verbandsversammlung erfolgen. Auch für diese im Nahverkehrsplan des NWL dargestellten Strecken liegen positive vereinfachte Nutzen-Kosten-Bewertungen vor. Das vom Land angebotene Verfahren zur Durchführung der standarisierten Bewertungen soll solange praktiziert werden, bis die Maßnahmenbewertung für den neuen ÖPNV Bedarfsplan startet.

3. Engpassbeseitigung im bestehenden Schienennetz

In der letzten NWL Verbandsversammlung wurde ebenfalls angekündigt, auch andere für den ÖPNV Bedarfsplan angemeldete wichtige Vorhaben vorzuschlagen, die weiter planerisch vorbereitet werden sollen.

Mit weiteren Planungsschritten können diese Maßnahme weiter konkretisiert werden und mit einer standardisierten Bewertung (Verfahrensstand 2016) die Grundlage für eine Einbringung in den Infrastrukturfinanzierungsplan in den kommenden Jahren oder andere Finanzierungswege geschaffen werden. Planungsschritte können – je nach Maßnahme – erste Machbarkeitsstudien und/oder eine Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) sein, wenn bereits erste Untersuchungen vorliegen.

<u>KBS 400 Nutzung der Güterbahn zwischen Rheda und Bielefeld für den SPNV</u>

Dieser Abschnitt der Hauptstrecke Ruhrgebiet – Hannover stellt einen besonderen Engpass in der gemeinsamen Nutzung der Personenbahn durch den Fernverkehr und den Regionalverkehr dar. Durch die unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofile zwischen ICE/IC und RE/RB ist die Streckenkapazität und -flexibilität hier eingeschränkt. Änderungen der Fahrlagen und Ausweitungen des Angebotes sind im SPNV und im Fernverkehr heute kaum möglich. Vor dem Hintergrund künftiger Entwicklungen im Fernverkehr und den Anforderungen für den Nah- und Regionalverkehr (3. stündliche Leistung) kann eine Entwicklung und Verbesserung in diesem Korridor nur mit einem Ausbau der Infrastruktur erreicht werden. Dem SPNV drohen hier bei einer Anpassung und Ausweitung des Fernverkehrs erhebliche Nachteile, z.B. durch Überholungen mit Reisezeit- und Anschlussverlusten.

Dass mit einer Nutzung der Güterbahn zwischen Rheda und Bielefeld durch den SPNV bereits deutliche Vorteile für den SPNV entstehen, ist bereits in ersten Studien aufgezeigt worden. Erforderlich sind dazu der Ausbau und Neubau von Bahnsteigen

an der Güterbahn. Da die Güterbahn mit 160 km/h zu befahren ist, entstehen für den SPNV keine Nachteile in der Reisezeit.

KBS 400 Nutzung der Güterbahn zwischen Hamm und Rheda für den SPNV

Ergänzend zum o.g. Projekt zwischen Rheda und Bielefeld wird vorgeschlagen, auch die Verlängerung für eine SPNV-Nutzung im Abschnitt Hamm – Rheda, ggfs. auch in Teilabschnitten, zu untersuchen. Dadurch entstehen weitere Vorteile und Gestaltungsmöglichkeiten für die Entwicklung des SPNV. Auch hier ist der Ausbau und Neubau von Bahnsteigen an der Güterbahn erforderlich.

Erhöhung der Kapazität Hamm (Westf) für den SPNV durch Weichen- und Gleismaßnahmen

Für die Optimierung und Entzerrung der Fahrwege im Zulauf auf den Bahnhof Hamm (Westf) und damit Erhöhung der Kapazität und der Flexibilität in der Angebotsgestaltung wurde ein Maßnahmenpaket für die Fortschreibung des Infrastrukturfinanzierungsplans (IFP) angemeldet.

Zur weiteren Entwicklung des Knotens Hamm mit seinen Auswirkungen auch auf die Zulaufstrecken soll eine Knotenstudie in Zusammenarbeit mit DB Netz und dem Land erstellt werden.

Erhöhung der Kapazität Münster Hbf für den SPNV durch Einbindung des Gleises 20

Im Bahnhofsmodernisierungsprogramm (MOF 3) des NWL (siehe Vorlage 278/15) ist für Münster Hbf eine Erweiterung der Kapazität durch den Neubau eines Bahnsteiges enthalten. In Münster Hbf ist z. B. durch die neu vorgesehene Verbindung Osnabrück – Münster – Düsseldorf und die geplante RRX-Linie über Lünen sowie weitere Entwicklungen im Nah- und im Fernverkehr eine deutlich erhöhte Zahl an Zughalten zu erwarten.

Die weiteren Planungen haben ergeben, dass der neue Bahnsteig im Rahmen der MOF 3 an Gleis 20 (bisher Gleis 21) vorgesehen werden soll. Die Planungen bei DB Station&Service werden entsprechend angepasst.

An Gleis 20 besteht die Möglichkeit einer größeren Bahnsteiglänge. Hier können, wie bereits z.B. auf Gleis 17, auf einer Länge von ca. 290 m zwei Haltepositionen eingerichtet werden und aus beiden Richtungen Züge dort enden. Damit würde die Kapazität von Münster Hbf weiter erhöht. So könnten dort Züge von der RB 66 aus Richtung Osnabrück oder der RB 67 aus Richtung Warendorf und Züge von der WLE-Strecke halten. Eine zusätzliche Halteposition wird z.B. für die Verdichtung der RB 67 nach Umsetzung der Bahnübergangsmaßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Telgte – Warendorf von 60 auf 100 km/h benötigt.

TOP: 05 **Vorlage: 412/17**

ÖPNV-Bedarfsplan – Beauftragung weiterer Planungsstufen im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW

öffentliche Sitzung

Für die netzseitige Einbindung des Gleises 20 für die SPNV-Nutzung soll die bei DB Netz bestehende konkrete Aufgabenstellung aktualisiert und die ersten Planungsschritte (Vorplanung, Leistungsphasen 1 und 2) aufgenommen werden.

Für die oben dargestellten und weitere Planungen zu den dargestellten Maßnahmen zur Engpassbeseitigung sollen 700 T€ über den NWL-Haushalt 2018 bereitgestellt werden.

4. Elektrifizierung von Schienenstrecken

Analog zu Ziffer 3) sollen auch Elektrifizierungen im NWL weiter vorangebracht werden. Mit einer Elektrifizierung besteht für einige Schienenstrecken, z. B. vor dem Hintergrund neuer Vertragsperioden ab 2025 und 2026, die Möglichkeit zur Umsetzung neuer Fahrzeug- und Fahrplankonzepte. Für die Betriebsaufnahme nach einer Elektrifizierung muss die Umsetzung mindestens vier Jahre im Vorfeld gesichert und finanziert sein, ebenso muss die Umsetzung der Planungsverfahren und der Baumaßnahmen bis zur Betriebsaufnahme gesichert sein. Eine Umsetzung über den neuen ÖPNV-Bedarfsplan käme hier für einige Maßnahmen zu spät.

<u>KBS 403 Bielefeld – Paderborn (Sennebahn)</u>

Für die zur Umsetzung eines 30-Minuten-Taktes modernisierte Sennebahn Bielefeld –Hövelhof Paderborn soll in einer verkehrlichen Betrachtung geprüft werden, ob eine Elektrifizierung für diese Strecke Vorteile bringt.

<u>KBS 404 Elektrifizierung Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld</u>

Die nicht elektrifizierte Strecke Bielefeld – Lemgo liegt östlich von Bielefeld zwischen der elektrifizierten Hauptstrecke Bielefeld – Herford und der elektrifizierten Strecke Herford – Detmold – Altenbeken, die sie im Bahnhof Lage kreuzt. Neben der RB 73 Bielefeld – Lemgo verkehrt auch die RE 82 mit Dieselfahrzeugen über den Streckenabschnitt Bielefeld – Lage und dann weiter auf der elektrifizierten Strecke bis Altenbeken und damit den weit größeren Linienabschnitt mit Diesel unter Fahrdraht.

Eine Elektrifizierung der Strecke Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld würde neue Linienkonzepte in diesem Bereich ermöglichen. Der heutige Verkehrsvertrag im OWL-Dieselnetz Nord mit Dieseltriebwagen noch aus der ersten Vertragsperiode von 2000 – 2013 läuft 2025 aus.

Von DB Netz soll eine Studie zur Machbarkeit und zur Kostenabschätzung erstellt werden. Wenn eine Elektrifizierung sinnvoll ist, soll anschließend die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) erfolgen.

TOP: 05 **Vorlage: 412/17**

ÖPNV-Bedarfsplan – Beauftragung weiterer Planungsstufen im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW

öffentliche Sitzung

KBS 407 Elektrifizierung Münster – Enschede

Für diese Maßnahme liegt eine Machbarkeitsstudie von DB Netz vor, die im Rahmen eines grenzüberschreitenden Projektes mit Förderung durch EU-Mittel erstellt wurde. Diese ergab vorläufig abgeschätzte Kosten in Höhe von 76 Mio. €. Bei einer Elektrifizierung der Strecke könnten elektrisch betriebene Doppelstock-Triebwagen mit einer deutlich höheren Kapazität als in den heute maximal einsetzbaren drei Dieseltriebwagen eingesetzt werden. Die seit 2000 erheblich gestiegenen Fahrgastzahlen von 4.000 auf heute über 9.000 Reisende am Tag (Mo-Fr) führen schon seit Jahren zu teilweise erheblichen Kapazitätsengpassen auf der RB 64. Neben erhöhten Kapazitäten und neuen Direktverbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Münster und Zwolle können mit einer Elektrifizierung auch Emissionen reduziert und Energiekosten eingespart werden.

Der heutige Verkehrsvertrag im Netz Westliches Münsterland mit Dieseltriebwagen noch aus der ersten Vertragsperiode von 2001 bis 2011 läuft 2026 aus.

Als Ergebnis der vorliegenden Studie wurde eine weiterführende fahrplantechnische Untersuchung, eine vertiefende Betrachtung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Aspekte und eine Prüfung der Möglichkeiten einer EU-Förderung für eine Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Zugverbindung (in Abstimmung mit der Euregio) empfohlen, die 2018 erfolgen soll. Auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie soll die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) erfolgen.

KBS 433 Elektrifizierung Dortmund-Hörde – Schwerte – Iserlohn

Die RB 53 Dortmund – Iserlohn verkehrt von Dortmund Hbf bis Dortmund-Hörde auf einer elektrifizierten Strecke und von Dortmund-Hörde über Schwerte auf ca. 30 km nicht elektrifizierter Strecke nach Iserlohn. Im Endbahnhof Iserlohn (Sackbahnhof) endet aus Richtung Hagen auch die elektrisch betriebene Linien RE 16 und RB 91.

Bei einer Elektrifizierung kann das Stärken und Schwächen in Schwerte entfallen. Durch die Elektrifizierung zwischen Dortmund-Hörde und Schwerte (ca. 10 km) wird eine weitere Fahrmöglichkeit Dortmund – (Hagen –) Siegen geschaffen (Bypass).

In einer Machbarkeitsstudie inkl. Kostenabschätzung bei DB Netz soll auch untersucht werden, ob es sinnvoll ist, eine weitere Zugkreuzung einzurichten. Wenn eine Elektrifizierung sinnvoll ist, soll anschließend die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) erfolgen. Auch soll ein verkehrliches Konzept erstellt werden.

TOP: 05 **Vorlage: 412/17**

ÖPNV-Bedarfsplan – Beauftragung weiterer Planungsstufen im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans NRW

öffentliche Sitzung

KBS 459/434 Elektrifizierung Köln – Lüdenscheid

Im Zusammenhang mit dem Knoten Köln und der Einbindung weiterer Strecken in das S-Bahn-System Köln bestehen beim NVR Überlegungen zur Elektrifizierung der Oberbergischen von Köln nach Gummersbach und weiter nach Lüdenscheid. Mit der Elektrifizierung sind neue Fahrplankonzepte möglich, z. B. die Umsetzung eines RE von Lüdenscheid nach Köln.

Zur Elektrifizierung der Strecke soll seitens des NVR im Jahr 2018 eine Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Köln – Gummersbach erstellt werden. Ergänzend soll eine Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Gummersbach – Lüdenscheid einbezogen werden. Wenn eine Elektrifizierung sinnvoll ist, soll anschließend die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) erfolgen.

Bei einer Elektrifizierung der Strecke Köln – Lüdenscheid wäre als weiterer Schritt eine Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Hagen – Lüdenscheid zu prüfen.

Zur Umsetzung weiterer Planungen und Studien zur Elektrifizierung von Schienenstrecken sollen 1.950 T€ über den NWL-Haushalt 2018 bereitgestellt werden. Zur Begleitung der Studien und Planungen soll eine Projektgruppe mit Beteiligung der DB Regionalnetze eingerichtet werden.