

RESOLUTION

DES REGIONALRATES ARNSBERG

Der Regionalrat Arnsberg fordert die Bundesregierung – Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung – auf, die von dort angekündigte vollständige Absage des im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthaltenen und dringend gebotenen Ausbaus der Ruhr-Sieg-Strecke und der Oberen Ruhrtalbahn zu überprüfen und zurückzunehmen.

Begründung:

Ruhr-Sieg-Strecke

Ein Verzicht auf den seit langen Jahren angekündigten – im geltenden Bundesschienenwegebedarfsplan mit hoher Priorität enthaltenen – Ausbau dieser für Südwestfalen und die benachbarten Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz ebenso bedeutenden wichtigen Schienentrasse, gefährdet im hohen Maße die wirtschaftlichen Perspektiven der betroffenen Regionen. Ein qualifiziertes, gut ausgebautes Schienennetz stellt eine der existentiellen Grundlagen nicht nur für unsere erfolgreiche und ausgeprägt exportorientierte heimische Wirtschaft dar, sondern betrifft auch große Gebiete der angrenzenden Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz.

Die Ruhr-Sieg-Strecke als eine der infrastrukturellen wichtigsten Lebensadern nicht nur in Südwestfalen verbindet unsere Region mit dem Ruhrgebiet sowie mit Süddeutschland. Durch die topographischen Gegebenheiten der 176 KM langen Streckenführung zwischen Hagen und Gießen mit zahlreichen Kurven, 12 Tunnels und Steilstrecken sind die aktuell möglichen Geschwindigkeiten und Gütertransportkapazitäten eng begrenzt. Insbesondere auf dem Streckenabschnitt von Altenhündem nach Welschen-Ennest hat die Strecke eine starke Steigung, die zum Teil ein Nachschieben von Güterzügen bedingt, mit der Folge einer deutlichen Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit. Ihr Streckenzustand verlangt geradezu nach einer infrastrukturellen Ertüchtigung und so wurde folgerichtig im aktuellen Bundesverkehrswegeplan deren Linienverbesserung, deren Profilausbau sowie eine Fahrzeitenreduzierung im Personenverkehr durch einen möglichen Neigetechnik-Ausbau in den vor-dringlichen bzw. weiteren Bedarf aufgenommen. Die Strecke gehört zum TransEuropäischenNetz (TEN) für den Güterverkehr und stellt eine wichtige Verbindung nach dem Masterplan Güterverkehr für die Seehäfen-Hinterlandverkehre dar.

Aktuell befahren im Personenverkehr alleine im Streckenabschnitt Hagen – Letmathe täglich 68 und im weiteren Abschnitt zwischen Letmathe und Siegen 66 SPNV-Züge der Regionalexpresslinie RE 16 (Essen – Siegen) bzw. der Regionalbahnlinie RB 91 (Hagen – Siegen) die

Ruhr-Sieg-Strecke mit einer jährlichen Zug-KM-Leistung von 2,46 Mio. KM. Hinzu kommen die Triebwagen der Drei-Länder-Bahn (RB 91) zwischen Finnentrop und Siegen. Von Siegen aus verbindet diese Strecke den südwestfälischen Raum mit dem Rheinland (Raum Köln/Bonn) über die Siegstrecke bzw. mit dem Rhein-Main-Gebiet über Mittelhessen.

Ähnlich wie die Industrie- und Handelskammern Siegen, Hagen und Lahn-Dill halten wir die negative Bewertung des Bundesverkehrsministers für sachlich falsch. Sie ist für unsere Region total inakzeptabel. Wichtige verkehrliche und strukturelle Aspekte sind offensichtlich nicht mit in die Bewertung einbezogen worden. Wir erinnern hier an die positiven Auswirkungen einer qualifizierten Streckenertüchtigung auf den SPNV (Fahrzeit- und Qualitätsverbesserung) und den Schienengüterverkehr. Regionale Wirtschaft und regionale Politik fordern seit Jahren gemeinschaftlich den qualifizierten Infrastrukturausbau (Fahrzeitenbeschleunigung und Erweiterung der Tunnelprofile) der Ruhr-Sieg-Strecke, um bsp. im Güterverkehr den zukunftssträchtigen Containerverkehr auf der Schiene zu fördern. Heute ist es unumgänglich, standardisierte Hochseecontainer direkt an die Hochseehäfen Bremerhaven, Hamburg, Antwerpen und Rotterdam heranzuführen. Ca. 80 bis 90 % der in dieser vom Mittelstand geprägten Region erzeugten Produkte gelangen über die genannten Hochseehäfen zu den Weltmarktkunden. Eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft- und Wasserweg würde sowohl aus ökonomischer wie ökologischer Sicht Optimierungspotentiale ermöglichen. Dies würde durch eine weitere Vernachlässigung der Ruhr-Sieg-Strecke total konterkariert und wäre aus logistischen, ökonomischen und ökologischen Gründen politisch und wirtschaftlich der absolut falsche Weg. Die Region setzt aus Vernunftgründen selbst auf die Schiene und so plant die Siegener Kreisbahn am Bahnhof Kreuztal ein neues Güterverkehrsumschlagterminal einschließlich Containerverladung in Betrieb zu nehmen, wobei man sich natürlich auf die bislang bundespolitisch vorgesehene Verbesserung der Ruhr-Sieg-Strecke verlassen hat.

Obere Ruhrtalbahn

Der Bundesverkehrswegeplan sieht ab 2015 den Neigetechnikausbau im weiteren Bedarf für die Obere Ruhrtalbahn zwischen Hagen und Warburg vor. Die vorliegende Umkehr der Bewertung für den Neigetechnikausbau der Oberen Ruhrtalbahn von +2,5 (2003) auf -1,6 ist nicht nachvollziehbar. Dies gilt insbesondere für die Steigerung der Investitionskosten auf 38,7 Mio. Euro die 2003 noch mit 26,6 Mio. Euro zum Ansatz gebracht worden sind.

Die Obere Ruhrtalbahn hat für die verkehrliche Infrastruktur einer stark mittelständisch geprägten Wirtschaft sowie für die Tourismusregion Nr. 1 in NRW eine herausragende Bedeutung. Im LEP und Regionalplan des Landes NRW ist sie deshalb auch als „Großräumige, Oberzentren verbindende Achse“ eingestuft und hat deshalb einen hohen Verkehrswert. Um den zukünftigen Verkehrsanforderungen gerecht zu werden, muss sie auch deshalb infrasturmtüchtig weiter entwickelt werden können.

Die ursprüngliche im Bundesverkehrswegeplan verankerte Zielsetzung, die Obere Ruhrtalbahn wie andere Mittelgebirgsstrecken durch den Neigetechnikausbau zu stärken und zu beschleunigen, ist weiterhin aktuell und richtig.

Auf dieser Strecke ist in den letzten Jahren durch einen attraktiven Fahrplan eine positive Fahrgastentwicklung eingeleitet worden. Im gesamten Korridor führte dies seit dem Jahre 1997 zu einer 50 %igen Fahrgaststeigerung. Die Erfolge der letzten Jahre zeigen, dass eine Beschleunigung der Verkehre eine positive Fahrgastnachfrage nach sich zieht.

Die Voraussetzungen von Fahrzeugseite sind bereits heute vorhanden. Dies ist in der Überprüfung des BVWG bei der Bewertung nicht genügend berücksichtigt worden. Seit 2002 verkehren bereits zwischen Hagen und Kassel Neigetechnik-Fahrzeuge vom Typ VT 612. Die Neigetechnik kann bislang aber nur im östlichen Abschnitt Warburg und Kassel eingesetzt werden. Der Ausbau für den Dieselabschnitt Schwerte – Warburg fehlt bislang.

Zahlreiche Bahnhöfe sind bzw. werden im Rahmen der Modernisierungsoffensive in NRW bis 2017 noch umgebaut. Damit entstehen weitere Voraussetzungen zur Beschleunigung und zur Fahrplanstabilität der Strecke, da sich die Züge derzeit in vielen Bahnhöfen wegen niveaugleicher Bahnsteige nicht begegnen können.

Eine bisherige sinnvolle verkehrspolitische Bewertung dieser wichtigen Infrastrukturmaßnahmen darf nicht kurzerhand aus finanzpolitischen Erwägungen heraus in Frage gestellt werden. Es muss auch aus überregionalen verkehrspolitischen Erwägungen heraus dem öffentlichen Eindruck entgegengehalten werden, dass solche objektiv positiv zu sehenden vordringlichen Verkehrsobjekte zurückgestuft werden, um seitens des Bundesverkehrsministers die Finanzmittel zugunsten kostenträchtiger Projekte in anderen Teilen unserer Republik umzuschichten.

Insofern erwartet eine ganze Region, länderübergreifend, eine objektive Neubewertung der genannten wichtigen Schienenverkehrsverbindungen durch den Bundesverkehrsminister und den baldmöglichsten, finanziell abgesicherten dringlichen Infrastrukturausbau.

Diese Resolution erhalten zugleich die Bundes- und Landtagsabgeordneten der Region, die Landesregierungen von NRW, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie die Deutsche Bahn AG als Netzbetreiber.

Lennestadt, den 09. Dezember 2010