



Bezirksregierung Arnberg

Geschäftsstelle des Regionalrates

E-Mail-Adresse: geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de

Tel.: 02931/82-2341, 2324 oder 2306 Fax: 02931/82-46177

Regionalratssitzung am:	27.09.2012	Vorlage:			20/03/12
Vorberatung in:	PK... <input type="checkbox"/>	SK... <input type="checkbox"/>	VK... <input checked="" type="checkbox"/>	REK... <input type="checkbox"/>	
TOP 5:	Bundesverkehrswegeplan 2015 – Bereich Schiene • Beschlussfassung über den regionalen Vorschlag				
Berichterstatter:	Regierungsvizepräsident Milk				
Bearbeiter:	Regierungsbaudirektor Siemer Regierungsbauoberamtsrat Löser				

Beschluss

Der Regionalrat beschließt einstimmig:

1. Der Regionalrat beschließt den regionalen Vorschlag zum Bundesverkehrswegeplan 2015 – Bereich Schiene – entsprechend der modifizierten **Anlage 2**.
2. Der Regionalrat schließt sich der als **Anlage 4** beigefügten beabsichtigten Resolution des Hochsauerlandkreises an.
Über diesen Beschluss sind neben dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW alle Bundes- und Landtagsabgeordneten im Zuständigkeitsbereich des Regionalrates zu informieren.

BVWP 2015 – Bereich Schiene: Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates Arnberg

Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
<p>Siegstrecke ABS Siegen – Köln</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochsauerlandkreis - Kreis Olpe - Kreis Siegen-Wittgenstein - IHK Siegen - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL 	<ul style="list-style-type: none"> - zweigleisiger Ausbau der gesamten Strecke (derzeit zwei eingleisige Teilabschnitte) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr und zur Beschleunigung des Personenverkehrs - Lärmschutz 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Siegen an das Fernverkehrsnetz in Köln
<p>Obere Ruhrtalbahn Strecke Hagen – Brilon-Wald – Warburg</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochsauerlandkreis - Kreis Soest - IHK Arnberg - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL - Regionalverband Ruhr 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektrifizierung zwischen Schwerte und Warburg; angestrebt wird eine Beschleunigung der Reisezeit im Gesamtkorridor zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hagen Hbf um bis zu 30 min - Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Brilon-Wald und Warburg; mindestens müssen weitere Kreuzungsmöglichkeiten eingerichtet werden, um die betriebliche Flexibilität und die Qualität des Betriebes zu verbessern. Bei den anstehenden Tunnel-sanierungen muss die Zweigleisigkeit erhalten bleiben, da andernfalls neue Zwangspunkte geschaffen würden. 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Hochsauerland an das Fernverkehrsnetz in Dortmund, Hagen und Kassel

<p>Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Märkischer Kreis - Stadt Iserlohn - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektrifizierung (dadurch Beschleunigung, flexiblerer Fahrzeugeinsatz, flexiblere Betriebskonzepte) 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Iserlohn an das Fernverkehrsnetz in Dortmund
<p>Strecke Lüdenscheid – Köln</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Märkischer Kreis - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektrifizierung (dadurch Beschleunigung, flexiblerer Fahrzeugeinsatz, flexiblere Betriebskonzepte) 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Lüdenscheid an das Fernverkehrsnetz in Köln

Tunnel auf der Oberen Ruhrtalbahn müssen zweigleisig saniert werden

Bisherige Untersuchung von DB Netz ist unvollständig und muss ergänzt werden

Hintergrund:

DB Netz plant im Rahmen der erforderlichen Tunnelsanierungen auf der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte – Warburg) die 3 bisher zweigleisigen Tunnel zwischen Arnsberg und Brilon Wald (Glösinger-Tunnel 687m, Freienohler-Tunnel 650m, Elleringhauser-Tunnel 1.399m) zukünftig nur noch eingleisig befahrbar zu machen. Aufgrund der geringen Entfernung zwischen dem Glösinger- und Freienohler Tunnel würde zudem der gesamte Bereich mit einer Länge von ca. 3,5 km eingleisig ausgeführt werden.

Die von DB Netz durchgeführte Untersuchung geht gleichzeitig von der Voraussetzung aus, dass die bislang bestehenden betrieblichen Engpässe (Begegnungsverbote) aufgrund der höhengleichen Bahnsteigzugänge in Neheim-Hüsten und Wickede (Ruhr) bis dahin beseitigt sind. Dieses steht im Rahmen der MOF 2 in den nächsten Jahren auch an. Zusätzlich plant DB Netz im Abschnitt Olsberg – Brilon Wald Anpassungen der Signalisierung (Blockverdichtung). Gemäß §11 und §18 AEG muss DB Netz beim Eisenbahnbundesamt (EBA) bei Änderungen, die eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit erwarten lassen, eine Genehmigung einholen. Mit einer entsprechenden wissenschaftlichen Untersuchung sind dem EBA die sich hierdurch ergebenden Folgen darzustellen.

Diese wissenschaftliche Untersuchung wurde auf der Basis des Fahrplans nach Ausschreibung des Sauerlandnetzes 2016 (inkl. der Saisonverkehre) und auf Grundlage der heute von DB Netz erkennbaren Bedürfnisse des (regionalen) Güterverkehrs durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass es zwischen Fröndenberg und Bestwig eine Kapazitätsminderung um 10,5 % geben wird, im Abschnitt Brilon Wald – Bestwig jedoch eine Kapazitätssteigerung von 11,8 %. Beide Abschnitte können der Untersuchung zufolge trotz Mehrverkehren zwischen Bestwig und Brilon Wald und trotz der eingleisigen Abschnitte unverändert in sogenannter „Premium-Qualität“ befahren werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass –wie oben beschrieben- die bisher höhengleichen Bahnsteigzugänge in Neheim-Hüsten und Wickede sowie die Anpassung der Signaltechnik im Bereich Olsberg in einem Paket mit den Tunnelsanierungen betrachtet werden und umgesetzt werden.

Kritik:

1. Die vorliegende Berechnung ist unvollständig und berücksichtigt nicht, dass selbst heute teilweise noch gar nicht alle Fahrgastpotentiale – sowohl aus wirtschaftlichen Gründen als auch aufgrund von Fahrzeugmangel - abgerufen werden können.
 - Die Nachfrage, insbesondere zwischen Dortmund und der Wirtschafts- und Touristikregion Hochsauerland wächst auf der Schiene stetig. Die Entwicklung der saisonalen Nachfragespitzen zeigt, dass spätestens mittel- bis langfristig das Angebot noch ausgeweitet werden muss.
 - Allein im Adventsverkehr, wenn sich z. B. an Samstagen die Nachfrage auf der RE 57 verdreifacht (Nachfrage steigt im Querschnitt teilweise auf über 1.000 Fahrgäste/Stunde alleine in einer Richtung!), könnten die Verkehre hinsichtlich Umfang (Ziel RE 57 im 30 Min.-Takt morgens sowie am späten Nachmittag) als auch Dauer (heute: ab 1 Advent, Ziel: während der Dauer des gesamten Dortmunder Weihnachtsmarktes, d. h. ca. über 5 Wochen) noch deutlich erweitert werden.

- Die Kapazität der Straße zu den Wintersportgebieten ist begrenzt. Daher gibt es Pläne, den Schienenverkehr auf der Schiene mit tariflichen Kombiangeboten (Zug+Skiverleih/-Liftnutzung) zu kombinieren. Dies wird Mehrverkehre aus dem Ruhrgebiet verursachen.
 - Durch schon bestehende Infrastrukturengpässe im Kopfbahnhof von Dortmund sowie Eingleisigkeiten im Bereich der Schwerter Kurve und der Strecke Bestwig-Winterberg gibt es heute schon erhebliche Einschränkungen für zusätzliche Angebote. Welche Auswirkungen die von DB Netz beabsichtigten Eingleisigkeiten hierauf haben, wurden nicht untersucht.
2. Die von DB Netz geplanten Eingleisigkeiten begrenzen das zu erkennende Wachstumspotential auf der Oberen Ruhrtalbahn und schwächen hierdurch nachhaltig die Region.
 - Das Oberzentrum Dortmund ist attraktiv für die umliegende Region und muss deshalb für die nahgelegenen Wohn-, Wirtschafts-, Touristik- und Erholungsregion Hochsauerland gut erreichbar sein. Und auch umgekehrt ist die Erreichbarkeit und ein attraktiver Austausch mit der Region Dortmund/Ruhrgebiet wichtig. Aus diesen Gründen ist eine langfristig leistungsfähige Obere Ruhrtalbahn unverzichtbar.
 - Der Rückbau der Tunnel auf eingleisige Abschnitte verringert die Leistungsfähigkeit, beschränkt die Entwicklungsfähigkeit der Strecke und gefährdet dadurch diese Ziele.
 3. Die Zweigleisigkeit später wieder herzurichten bedeutet, parallel zu den bestehenden und sanierten, dann eingleisigen Tunneln eine zweite eingleisige Röhre zu bauen. Das ist konstruktiv sehr aufwendig und deutlich kostenintensiver als eine sofortige zweigleisige Sanierung. Diese Mehrkosten würden durch den dann erzielbaren Nutzen nicht mehr zu einem bei öffentlichen Investitionen Kosten-Nutzen Verhältnis von über 1,0 führen. Damit würde die Obere Ruhrtalbahn zukünftig an diesen Stellen dauerhaft eingleisig bleiben.
 4. Die Landesregierung NRW fordert in seiner aktuellen Koalitionsvereinbarung unmissverständlich die Beseitigung von eingleisigen Infrastrukturabschnitten.
 - Hierfür wurde extra der SPNV-Beirat gegründet. Die nun sich abzeichnende Sanierung der Tunnel auf Basis einer späteren Eingleisigkeit, läuft diesem Vorgehen völlig konträr.
 5. Auch im Güterverkehr sind offenbar die sich aufzeigenden Potentiale bei der Berechnung nicht berücksichtigt worden.
 - Die Obere Ruhrtalbahn ist im Ost-West Güterverkehr überregional bislang ohne größere Bedeutung. In Anbetracht des erwarteten enormen Wachstums des Schienengüterverkehrs ist der Korridor jedoch insbesondere vor dem Hintergrund der von der Region für den nächsten Bundesverkehrswegeplan geforderten Elektrifizierung von zunehmender Bedeutung.
 - In Anbetracht der Nutzungsdauer der sanierten Tunnel würde eine Eingleisigkeit etwaige zusätzlich mögliche Kapazitäten nicht mehr wie heute aufnehmen. Auch dies ist in den Berechnungen nicht berücksichtigt worden.

Forderung:

DB Netz wird daher nachdrücklich aufgefordert,

- **die vorliegende Untersuchung um die o. g. Kritikpunkte zu ergänzen und dementsprechend zu korrigieren.**
- **die Tunnel zweigleisig zu sanieren.**



Bezirksregierung Arnberg

Geschäftsstelle des Regionalrates

E-Mail-Adresse: geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de

Tel.: 02931/82-2341, 2324 oder 2306 Fax: 02931/82-46177

Regionalratssitzung am:	27.09.2012	Vorlage:			20/03/12
Vorberatung in:	PK... <input type="checkbox"/>	SK... <input type="checkbox"/>	VK... <input checked="" type="checkbox"/>	REK... <input type="checkbox"/>	
TOP 5:	Bundesverkehrswegeplan 2015 – Bereich Schiene				
	<ul style="list-style-type: none">• Beschlussfassung über den regionalen Vorschlag				
Berichterstatter:	Regierungsvizepräsident Milk				
Bearbeiter:	Regierungsbaudirektor Siemer Regierungsbauoberamtsrat Löser				

Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat beschließt den regionalen Vorschlag zum Bundesverkehrswegeplan 2015 – Bereich Schiene – entsprechend der **Anlage 2**.

Wie in der Vorlage 11/02/12 zur Sitzung am 05.07.2012 angekündigt, erfolgt nunmehr die erste, vorgezogene Beteiligung der Regionalräte zur Projektanmeldung im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) im Bereich Schiene. Mit Erlass vom 19.04.2012 (s. Anlage zur Vorlage 11/02/12) hatte das damalige Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW (MWEBWV), heute Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV) einerseits über die Vorhaben informiert, die das Land NRW von sich aus gegenüber dem Bund für den Bereich Schiene melden will (s. **Anlage 1**). Weiterhin hatte es die Bezirksregierungen aufgefordert, bis zum 05.10.2012 zusätzliche Projektvorschläge der Regionalräte zu melden.

Zur Vorbereitung dieses ersten regionalen Votums wurden die Kreise, die Industrie- und Handelskammern und – zum Abgleich mit dem Nahverkehr – der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) beteiligt. Alle eingegangenen Projektvorschläge sind berücksichtigt worden.

Auf die Notwendigkeit des Ausbaus der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Gießen wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mehrfach hingewiesen. Die Maßnahmenvorschläge (Streckenausbau mit Profilerweiterungen der Tunnel, Beseitigung der Steigungsstrecke bei Welchen Ennest, Verbesserungen der Linienführung, Lärmschutz) sollen neben den angeforderten zusätzlichen Projektvorschlägen dem MBWSV gemeldet werden.

Als **Anlage 2** wird der regionale Vorschlag der zusätzlichen Projekte für Südwestfalen, die vom Bund einer Bewertung unterzogen werden sollen, zum Beschluss gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz (LPIG) vorgelegt.

Kriterium für die Aufnahme in den künftigen Bundesschienenwegebedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist eine fernverkehrliche Relevanz. Nach § 3 Abs. 1 BSWAG sollen in den Bedarfsplan Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen, aufgenommen werden. Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Projekte zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören (hiermit sind allerdings keine bloßen Erhaltungsinvestitionen gemeint).

Hinsichtlich der Nahverkehrsmaßnahmen gilt Folgendes: Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen stellt der Bund auf der Grundlage des § 8 Abs. 2 BSWAG Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Die ausschließlich aus Nahverkehrsmitteln finanzierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

dienen der Verbesserung und dem Ausbau innerhalb des Bestandsnetzes. Dies spiegelt sich auch in den Regelungen für Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSWAG wider, auf deren Basis die Mittel für den SPNV im Rahmen der Bundesfinanzierung der Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Zudem kommen insbesondere die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bedarfsplans in erheblichem Umfang dem Nahverkehr zugute. Damit wird die in § 8 Abs. 2 BSWAG festgelegte "Bundes-Quote" von 20 % für den Nahverkehr nach Berechnung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) übererfüllt.

Demnach wird der Bund die Vorgabe "fernverkehrliche Relevanz" voraussichtlich relativ hoch ansetzen, so dass der Nachweis wesentlicher Fernverkehrsfunktionen unter Berücksichtigung der Güterverkehre ausschlaggebend sein wird. Da diese Gewichtung von hier allerdings in ihren maßnahmenbezogenen Auswirkungen vorab nicht eingeschätzt werden kann, haben alle gemeldeten Vorhaben trotz zu erwartender fachlicher Vorbehalte des Bundes Eingang in die Anlage 2 gefunden.

Die im Zuge der vorgeschalteten Abfrage aus der Region gemeldeten Vorschläge wurden in die vom seinerzeitigen MWEBWV vorgegebene Tabelle eingearbeitet. Bei der dazu geforderten "argumentativen Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz" (s. Anlage 2, letzte Spalte) sind die Aspekte aus den Stellungnahmen enthalten. Die Langfassungen der eingegangenen Stellungnahmen sind dieser Vorlage als **Anlage 3** beigefügt.

Unter der Voraussetzung, dass der Bund den Ländern die Möglichkeit eröffnet, zum Entwurf des BVWP Stellung zu nehmen, würde – zur Vorbereitung der landeseigenen Stellungnahme gegenüber dem Bund – voraussichtlich Ende 2014 das Votum der Regionalräte eingeholt.

gez. Dr. Gerd Bollermann

ANLAGEN

Anlage 1

Benennung der Maßnahme

ABS Rotenburg-Minden

ABS/NBS Seelze-Wunstorf-Minden

ABS (Amsterdam-) Grenze D/NL -
Emmerich - Oberhausen

ABS Hagen - Gießen

ABS (Venlo -) Grenze D/NL -
Kaldenkirchen - Viersen/Rheydt -
Rheydt-Odenkirchen

ABS Münster - Lünen (-Dortmund)

ABS Dortmund - Paderborn - Kassel

ABS Düren-Aachen
(drei- bis viergleisiger Ausbau)

ABS Köln - Aachen
(4-gleisiger Ausbau nicht berücksichtigt)

ABS Hagen - Gießen
(Linienverbesserung auf der Strecke)

ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg

ABS/NBS (Roermond-) Grenze D/NL -
Mönchengladbach - Rheydt
("Eiserner Rhein")
alternative Trassenführungen

ABS Köln-Düsseldorf-Duisburg-
Dortmund
(Rhein-Ruhr-Express (RRX))

Fernverkehrsrelevante Projekte aus dem
Gutachten von nvr und DB Netze
zum Knoten Köln
in Zusammenarbeit mit MWEBWV NRW
zu *beziehen über Börje Wichert,*
boerje.wichert@mwebwv.nrw.de

BVWP 2015 – Bereich Schiene: Zusätzliche Projektvorschläge des Regionalrates Arnberg

Benennung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Argumentative Darlegung der fernverkehrlichen Relevanz
<p>Siegstrecke ABS Siegen – Köln</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochsauerlandkreis - Kreis Olpe - Kreis Siegen-Wittgenstein - IHK Siegen - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL 	<ul style="list-style-type: none"> - zweigleisiger Ausbau der gesamten Strecke (derzeit zwei eingleisige Teilabschnitte) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr und zur Beschleunigung des Personenverkehrs - Lärmschutz 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Siegen an das Fernverkehrsnetz in Köln
<p>Obere Ruhrtalbahn Strecke Hagen – Brilon-Wald – Warburg</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochsauerlandkreis - Kreis Soest - IHK Arnberg - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL - Regionalverband Ruhr 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektrifizierung zwischen Schwerte und Warburg; angestrebt wird eine Beschleunigung der Reisezeit im Gesamtkorridor zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hagen Hbf um bis zu 30 min - Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Brilon-Wald und Warburg; mindestens müssen weitere Kreuzungsmöglichkeiten eingerichtet werden, um die betriebliche Flexibilität und die Qualität des Betriebes zu verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Hochsauerland an das Fernverkehrsnetz in Dortmund, Hagen und Kassel

<p>Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Märkischer Kreis - Stadt Iserlohn - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektrifizierung (dadurch Beschleunigung, flexiblerer Fahrzeugeinsatz, flexiblere Betriebskonzepte) 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Iserlohn an das Fernverkehrsnetz in Dortmund
<p>Strecke Lüdenscheid – Köln</p> <p>vorgeschlagen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Märkischer Kreis - Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektrifizierung (dadurch Beschleunigung, flexiblerer Fahrzeugeinsatz, flexiblere Betriebskonzepte) 	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte Anbindung der Region Lüdenscheid an das Fernverkehrsnetz in Köln

Stellungnahmen zum BVWP 2015 – Bereich Schiene

- Hochsauerlandkreis
- Märkischer Kreis
- Kreis Olpe
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- Kreis Soest
- Stadt Iserlohn
- IHK Arnberg Hellweg-Sauerland
- SIHK Hagen
- IHK Siegen
- Nahverkehr Westfalen-Lippe NWL
- Regionalverband Ruhr

Die Stellungnahmen werden nicht im Internet veröffentlicht