

Zweckverband Ruhr – Lippe

98. Sitzung der Verbandsversammlung am 11. April 2018 in Hamm

– Öffentliche Sitzung –

Vorlage: 03/18
und NWL 442/18

TOP: 5

**Auswirkung der geplanten ICE Sprinterlinie 19 auf den
NWL**

Gesetzliche Grundlagen:

ÖPNVG, Satzung des NWL und ZRL

Berichtersteller/in:

Herr Ressel

Bearbeiter/in:

Herr Ressel

Begründung:

s. Vorlage NWL 442/18

Kosten:

s. Vorlage NWL 442/18

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des ZRL nimmt die NWL-Vorlage 442/18 zur Kenntnis.



Thomas Gemke
Verbandsvorsteher



Dirk Lönnecke
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

48. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 12.04.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 6a

Vorlage: 442/18

Auswirkungen auf den NWL durch die geplante ICE-Sprinterlinie Köln - Berlin

Berichterstatter: Herr Ressel

Verfasser: Herr Schulte (KC ITF NRW)

Kosten: keine

Vorberatung: Ja Nein

Beschlussvorlage: Ja

Mitteilungsvorlage: Ja

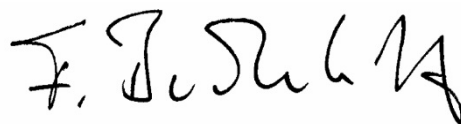
- Zustimmung der Mitgliedzweckverbände erforderlich: Ja Nein
- Falls ja: ZWS npH ZRL VVOWL ZVM
- Einfache Mehrheit ²/₃ Mehrheit Einstimmig

Beschlussvorschlag:

Die NWL Verbandsversammlung fordert die DB Fernverkehr auf, im Rahmen ihrer Planungen für Sprinterzüge der ICE Linie 19 Fahrlagen mit verträglichen Trassen für den Regionalverkehr umzusetzen, die ausreichend die Belange des SPNV in Nordrhein-Westfalen sowie mindestens einen Fernverkehrshalt der ICE-Sprinterlinie 19 im NWL-Gebiet berücksichtigt.



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Auswirkungen auf den NWL durch die geplante ICE-Sprinterlinie Köln - Berlin

Öffentliche Sitzung

Begründung:

DB Fernverkehr hat für den Zeitraum der Fertigstellung von Stuttgart 21 (Zeitraum ca. 2024/25) ein neues Fernverkehrskonzept angekündigt, das sich auch auf den Bereich des NWL auswirken wird. Bereits ab Ende 2020, und somit zeitlich deutlich vorgezogen, sollen mindestens drei Fahrtenpaare einer sogenannten ICE-Sprinterlinie zwischen (Bonn -) Köln, Hannover und Berlin verkehren. Dabei soll das Ziel verfolgt werden, jeweils eine Reisezeit von vier Stunden zwischen Köln und Berlin zu erreichen.

Kern dieses Fernverkehrskonzeptes ist eine neue ICE-Sprinterlinie 19, die nach derzeitigem Stand zweistündlich ab Köln mit nur einem Zwischenhalt (Hannover) bis Berlin geführt werden soll; eine Weiterführung ab/bis Bonn wird von Fernverkehr angestrebt. Um diese neue Linie realisieren zu können, wird bei der ICE Linie 10 (derzeitige Verbindung NRW - Berlin) alle zwei Stunden die Flügelung (Zugtrennung / -vereinigung) in Hamm aufgegeben. Die Linie 10 wird dann mit beiden Einheiten über die Ruhrachse geführt. In dieser Stunde wird die neue Linie 19 ab Hannover ohne Halt über die Wupperachse bis Köln verkehren. Somit verliert Hamm alle zwei Stunden (wenn die neue ICE Linie 19 verkehrt) die schnelle Fernverkehrsverbindung über die Wupper (mit den Halten Hagen und Wuppertal) bis Köln. Die Linie 19 soll nach derzeitigem Stand auch nicht in Bielefeld halten.

Zudem plant DB Fernverkehr, die IC-Linie 77 (Amsterdam – Osnabrück – Berlin) vsl. ab 2024 halbstündlich zu drehen, um zusammen mit der Linie ICE 10 und 19 einen 30-Minuten-Takt zwischen Hannover und Berlin realisieren zu können. Dabei ist auch fraglich, ob künftig die Halte Minden und Bad Oeynhausen bzw. Bünde durch den IC bedient werden können.

Diese Neuplanung würde zu großen Auswirkungen im SPNV führen, v.a. in Bezug auf die Linien RB 61 (Hengelo – Osnabrück – Bielefeld) und RB 71 (Rahden – Bünde – Bielefeld). Der Umfang ist noch nicht vollumfänglich erfasst. Auch etwaige Lösungsvarianten sind noch nicht erarbeitet, der Handlungsspielraum wird angesichts der infrastrukturellen Gegebenheiten sowie der wirtschaftlich optimierten Fahrzeugumläufe jedoch gering sein. DB Fernverkehr hat zu den Planungen der IC-Linie 77 Gesprächsbereitschaft signalisiert.

Für den Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen hat die schon für Ende 2020 geplante ICE-Linie 19 gravierende Auswirkungen:

- Die stark genutzte und schon jetzt sehr verspätungsanfällige Linie RE 7 Rheine – Münster – Hamm – Köln – Krefeld verliert zweistündlich alle Fahrzeitüberschüsse (Puffer), die Haltezeiten werden gekürzt und sie wird durch die ICE-Linie 19 zwischen Hagen und Wuppertal überholt (Fahrzeitverlängerung). Auch wenn die Linie fahrplantheoretisch konstruiert werden kann, wird sie so nicht stabil verkehren können.
- Auf zwei weiteren Linien der Wupperachse (RE 4, RB 48) müssen ebenfalls alle zwei Stunden die Puffer aufgegeben und die Linien jeweils überholt werden.

Auswirkungen auf den NWL durch die geplante ICE-Sprinterlinie Köln - Berlin**Öffentliche Sitzung**

Auch wenn diese beiden Linien den Bereich des NWL nicht direkt betreffen, werden sich die negativen Folgen auf die Betriebsqualität bis in den Bereich des NWL auswirken.

- Je nach Fahrplanvariante der Sprinterlinie wird die RB 69 zwischen Hamm und Bielefeld überholt werden müssen, der Verlust von Fahrplananschlüssen (v.a. in Bielefeld) ist dann die Folge.

Der ITF NRW ist derzeit für alle SPNV-Linien überholungsfrei und mit ausreichenden Pufferzeiten geplant worden, um trotz hoher Verkehrsdichte qualitativ möglichst stabil fahren zu können. Die vorgesehenen Veränderungen werden zu massiven Beeinträchtigungen der Pünktlichkeit über den Wupperkorridor hinaus führen.

Nach der Konzeptankündigung der DB Fernverkehr AG haben sich zwei Arbeitsgruppen gebildet, die das Vorhaben untersuchen. In der NRW-Arbeitsgruppe sind DB Fernverkehr, DB Netz Zentrale, DB Netz West, KC ITF NRW sowie die Zweckverbände und das Fachreferat des Verkehrsministeriums vertreten. In der länderübergreifenden Arbeitsgruppe sind zudem die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die Region Hannover, die Region Braunschweig und DB Netz Nord eingebunden.

Untersucht wurden bislang folgende Varianten:

- Vorzugsvariante DB Fernverkehr (inklusive Untervarianten mit/ohne Halt in Bielefeld bzw. Wuppertal)
- Umplanung des SPNV auf der Wupperschiene

Diese Varianten führen in NRW zu keinen vertretbaren Lösungen.

Die einzige Alternative, die derzeit noch untersucht wird, ist ein Trassierungsvorschlag des Kompetenzcenters ITF, der in NRW deutlich weniger konfliktbehaftet ist. Dieser führt allerdings in Niedersachsen zu (eher regionalen) Problemen, insbesondere zu einem zweistündlichen Anschlussverlust der S1 in Haste (Überholung der S-Bahn dann nicht mehr nach Station Haste, sondern vorher, damit kein Anschluss mehr zur „Deisterbahn“ Richtung Weetzen). Bis zur nächsten Sitzung der länderübergreifenden Arbeitsgruppe im Juni soll der Vorschlag des KC ITF tiefergehender untersucht werden.

Allerdings zielt dieser Vorschlag noch auf ein Zielkonzept mit Zeitpunkt der Inbetriebnahme Stuttgart 21 und berücksichtigt dadurch weitere geplante Linienumstellungen des Fernverkehrs. Da Fernverkehr jedoch jetzt angekündigt hat, bereits ab Ende 2020 die Sprinterlinie in einigen Stundenlagen fahren zu wollen, sind die Planungen für den ITF NRW nicht mit diesem Zeitraum kompatibel. Die erforderlichen Rahmenbedingungen für die KC-Variante wird es Ende 2020 noch nicht geben. Somit ist zu befürchten, dass zum Dez 2020 die Vorzugsvariante der DB Fernverkehr mit den o. g. Auswirkungen für Westfalen eingeführt wird.

Aufgrund der Regularien bei der Vergabe der Infrastrukturtrassen werden die SPNV Aufgabenträger Ihre heutigen Fahrplantrassen für die RE-Linien nicht absichern können.

Auswirkungen auf den NWL durch die geplante ICE-Sprinterlinie Köln - Berlin**Öffentliche Sitzung**

Das Vorhaben der DB steht auch im Widerspruch zu den Aussagen des Koalitionsvertrages, den Deutschlandtakt voranzutreiben. Darin heißt es, dass der vertaktete Fernverkehr auf der Schiene deutlich gestärkt werden soll, das beinhaltet auch eine Ausweitung des Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass mehr Menschen von Direktverbindungen im Fernverkehr profitieren. Bezüglich der Planungen der DB Fernverkehr sollen im Gegenzug ICE Sprinterzüge mit optimierten Reisezeiten zwischen Köln und Berlin und erheblichen negativen Auswirkungen auf den übrigen Regionalverkehr umgesetzt werden. Möglichen Fahrgastgewinnen im Fernverkehr werden durch die Qualitätsverschlechterungen Fahrgastverluste im Regionalverkehr gegenüberstehen.

Das Verkehrsministerium NRW positioniert sich derzeit ebenfalls zu dem Thema. Ebenso befassen sich die Aufgabenträger VRR und NVR mit der Angelegenheit. Der NWL wird sich in Absprache mit den Aufgabenträgern NVR und VRR sowie dem Verkehrsministerium NRW gegenüber DB Fernverkehr für eine Fahrplanvariante der Sprinter-Fernverkehrslinie 19 einzusetzen, die ausreichend die Belange des SPNV in Nordrhein-Westfalen sowie mindestens einen Fernverkehrshalt der ICE-Sprinterlinie 19 im NWL-Gebiet berücksichtigt.