



## **ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE**

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, Planen und Wohnen

**Beteiligt:****Betreff:**

Aktueller Sachstand zum Schienenpersonennahverkehr in der Region

**Beratungsfolge:**

09.05.2006 Stadtentwicklungsausschuss

11.05.2006 Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Bericht der Verwaltung zum aktuellen Stand der Diskussion über die Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Hagen wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den benachbarten Gebietskörperschaften Initiativen zum Erhalt des Schienenverkehrsangebots in der Region zu ergreifen und bis Ende 2006 Ergebnisse vorzustellen.



# STADT HAGEN

## KURZFASSUNG

**Teil 2 Seite 1**

**Drucksachennummer:**

0357/2006

**Datum:**

19.04.2006

Durch die Kürzung der Bundes-Regionalisierungsmittel ist der heutige Umfang des regionalen Schienenpersonenverkehrs auf allen Relationen von und nach Hagen von drastischen Leistungskürzungen oder Einstellungen bedroht. Durch die Ergebnisse der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes sind zugleich überfällige Investitionsvorhaben auf der Schiene in Frage gestellt.

## **1. Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes**

Im Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes hat die Bundesregierung am 22.02.2006 eine Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes beschlossen, die bereits ab 2006 wirksam werden soll. Obwohl noch keine konkreten Aussagen hinsichtlich des Ausmaßes der Kürzung vorliegen, ist bereits eine umfangreiche Diskussion auf Landes- und Zweckverbands Ebene um die Konsequenzen für den Schienenverkehr auch im Land Nordrhein-Westfalen entstanden. Seitens der Verkehrsministerkonferenz der Länder wurde die Kürzung bereits abgelehnt und es wurden Alternativvorschläge benannt.

Die Zweckverbände, zuständig für den Schienenpersonennahverkehr in NRW und vertreten durch die Agentur Nahverkehr, haben, aufgrund des nicht näher bezifferten Einsparvolumens der Regionalisierungsmittel, Szenarien hinsichtlich notwendiger Streckenstilllegungen für eine 5-, 10- und 15-prozentige Kürzung der Bundesmittel aufgestellt. Als Maßzahl für die Reihung der erforderlichen Leistungsabbestellungen wurden die Fahrgastzahlen auf den Strecken zugrunde gelegt.

Bei einer Kürzung der Regionalisierungsmittel um 5% wäre bereits die Volmetalbahn von der Einstellung des Eisenbahnverkehrs betroffen. Die Einstellung der Oberen Ruhrtalbahn, der Lenne-Sieg-Bahn und die Abkoppelung Iserlohns vom Schienenverkehr würden alsbald folgen. Würde dies zudem unter der Maßgabe geschehen, dass der laut Regionalisierungsgesetz jährlich mit 1,5% zu dynamisierende Betrag für die Jahre 2006 bis 2008 auf der Basis von 2005 festgeschrieben wäre, sind auch die für den Streckenausbau auf den verbleibenden Strecken erforderlichen Bestellgarantien nicht mehr über den Mindestzeitraum von 20 Jahren aufrecht zu erhalten, so dass auch hier dringend erforderliche Investitionen unterblieben wären.

Unterstellt, die Kürzungen des Bundes würden nicht durch Landesmittel kompensiert, entstünden im VRR für das Jahr 2007 eine Deckungslücke von 22,4 Mio. € und ab 2008 von rund 45 Mio. € p.a., was annähernd einem Volumen von 8 Mio. Zugkm entspricht. Aufgrund laufender Verträge sind aber nur 2 Mio. Zugkm disponibel. Für die Abbestellung der übrigen 6 Mio. Zugkm müssten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen Schadensersatzansprüche gezahlt werden. Des weiteren würde der VRR und mithin seine Mitgliedskommunen von Remanenzkosten belastet werden für nicht mehr benötigtes Personal, Fahrzeugmaterial und Infrastruktur, wie z.B. Werkstätten, die nicht mehr ausgelastet wären.

Qualitativ würde die Reduzierung des SPNV-Angebots dazu führen, dass die Mobilität erheblich eingeschränkt wird. So z.B. durch den Wegfall von eingeführten ITF-Stufen oder durch die durchzuführenden Streckenschließungen. Das hätte zur Folge, dass heutige Reiseketten für den Fahrgäste unzumutbar werden oder ganz entfallen. Damit einhergehende Abwanderungen in Richtung Individualverkehr führen zu einer weiteren Belastung der Region durch die Zunahme des Straßenverkehrs.

## 2. Reaktionen auf die Ergebnisse der IGVP-Untersuchungen

Im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW werden Verkehrsvorhaben mit landesweiter Relevanz auf ihre Wirksamkeit hinsichtlich individueller und gesellschaftlicher Belange sowie auf ökonomische und ökologische Aspekte hin untersucht und bewertet. Anhand der Ergebnisse soll die Aufnahme der Maßnahme in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes auf politischer Ebene entschieden werden.

Aus dem Raum der Stadt Hagen wurden folgende Vorhaben für den Schienenverkehr in das Verfahren des IGVP aufgenommen.

- **Dortmund Hbf. – Hagen Hbf.**  
Zur Steigerung der Attraktivität der S5 sind sowohl der Aus- und Neubau sowie die Verlegung von Haltepunkten an der Strecke geplant. Weiterhin ist ein signaltechnischer Ausbau zur Beschleunigung vorgesehen.
- **Fröndenberg – Neuenrade**  
signaltechnischer Ausbau zur Erhöhung der Taktfrequenz auf 30'
- **Hagen-Delstern – Lüdenscheid-Brügge**  
Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zur Erhöhung der Taktfrequenz auf 30'
- **Iserlohn – Menden**  
Reaktivierung der stillgelegten Strecke. Zwischen Hemer und Menden fahren derzeit noch Züge der Bundeswehr.
- **Schwerte – Warburg**  
Ausbau (Neitec-Ertüchtigung) der Strecke einschl. netzbedingtem Ausbau der Stationen incl. Reaktivierung der Strecke Brilon Wald – Brilon Stadt.
- **Hagen-Eckesey – Witten Hbf. (linke Ruhrseite)**  
Es handelt sich bei der Maßnahme um die Reaktivierung einer ehemals im Personenverkehr befahrenen Strecke und Neubau von drei Haltepunkten.
- **Hagen-Delstern – Lüdenscheid**  
Wiederherstellung der Zweigleisigkeit. Maßnahme steht in Zusammenhang zur Reaktivierung Brügge – Gummersbach und ist Teil der Strecke Lüdenscheid – Hagen, für die ein 30'-Takt vorgesehen ist. In Brügge muss hierzu ein 3. Bahnsteig gebaut werden. Verlegung von Gleisen erforderlich.

Der Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW wird vor dem Hintergrund der bis 2015 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel aufgestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch bestehende Verpflichtungen (MOF, 3DO, Betuwe) sowie die indisponiblen ÖV-Maßnahmen (Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan oder bereits begonnene Maßnahmen) die Ansätze bis 2015 soweit vorbelastet sind, dass für neue Bedarfsplanmaßnahmen bis 2015 ca. 600 Mio. € für eine mögliche Förderung noch zur Verfügung stehen.

Dies betrifft im Raum Hagen den **Ausbau (Neitec-Ertüchtigung) der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen Hbf. und Siegen Hbf.** (BVWP) und die **Reaktivierung des Streckenabschnitts zwischen Brügge und Gummersbach** als bereits begonnene Maßnahme. Hierbei ist zu beachten, dass die weitere Umsetzung davon abhängig gemacht wird, dass die Aufgabenträger (Zweckverbände) die erforderlichen Bestellgarantien abgeben und die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung stellen. Vor diesem Hintergrund wurden nicht alle Vorhaben mit gutem Nutzen-Kosten-Quotienten im Bedarfsplanentwurf berücksichtigt.

Die Nutzen-Kosten-Quotienten für die Hagen betreffenden IGVP-Maßnahmen betragen in aufsteigender Reihenfolge:

- **-1,895** für die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Volmetalbahn zwischen Hagen-Delstern und Brügge (Gesamtkosten: 48,3 Mio. €)
- **-1,301** für den signaltechnischen Ausbau der Strecke Hönnetalbahn zwischen Fröndenberg und Neuenrade (Gesamtkosten: 20 Mio. €)
- **-0,795** für den Ausbau der Volmetalbahn bis nach Lüdenscheid im Zusammenhang mit der Reaktivierung Brügge-Gummersbach und den erforderlichen Umbau des Bahnhofs Brügge (Gesamtkosten: 54,44 Mio. €)
- **-0,572** für die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der linksseitigen Ruhrtalbahn (Gesamtkosten: 85 Mio. €)
- **+0,287** für den Ausbau der oberen Ruhrtalbahn insbesondere der Neitec-Ertüchtigung (Gesamtkosten: 31,1 Mio. €)
- **+0,447** für den Ausbau und Neubau von Stationen entlang der Strecke der S5 Dortmund – Hagen (Gesamtkosten: 31 Mio. €)
- **+1,576** für die Reaktivierung der Strecke Iserlohn – Menden (Gesamtkosten: 37,84 Mio. €)

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat keines der vorgenannten für Hagen bedeutsamen disponiblen Vorhaben in den Verkehrsinfrastrukturplan des Landes aufgenommen, da die verfügbaren Mittel von 600 Mio. € bereits durch andere Maßnahmen mit zum Teil höheren Nutzen-Kosten-Quotienten und höherer Realisierungswahrscheinlichkeit aufgebraucht sein würden.

Ursprünglich wurde vom Landesministerium keine weitere Perspektive für die nicht aufgenommenen Vorhaben in Aussicht gestellt. Diese Vorgehensweise wurde von Seiten der Zweckverbände als Aufgabenträger für den SPNV in NRW und von den Regionalräten der Bezirksregierungen deutlich kritisiert. Insbesondere da bei den strassenbaubezogenen Maßnahmen für einen Bedarf nach dem Jahr 2015 das Land eine zweite Dringlichkeitsstufe vorgesehen, für die schienenbezogenen Maßnahmen eine solche Kategorie jedoch nicht eingerichtet hatte.

## BEGRÜNDUNG

Teil 3 Seite 4

Drucksachennummer:

0357/2006

Datum:

19.04.2006

Der Regionalrat Arnsberg fordert daher in seinen Beschlüssen vom 09.02.2006 die Landesregierung auf, analog zum Bereich Straße ein Mehrstufensystem auch für den Bereich Schiene einzuführen:

- Stufe 1 enthält Vorhaben bis 2015
- Reservemaßnahmen Stufe 1 für Vorhaben die gegen Vorhaben der Stufe 1 ausgetauscht werden können, falls sich z.B. im weiteren Verfahren herausstellt, dass eines der in Stufe 1 aufgenommenen Verfahren nicht so schnell wie angedacht zu realisieren ist
- Stufe 2 enthält Vorhaben, für die ab 2015 ein weiterer Bedarf gesehen wird und die auch vor 2015 schon weiter geplant werden können.
- Entfallende Vorhaben, für die aus der Sicht der Region kein Bedarf besteht.

Für die jeweiligen Maßnahmen leitet der Regionalrat Arnsberg folgende Eingruppierung ab:

- Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Volmetalbahn zwischen Hagen-Delstern und Brügge: => **Stufe 2**
- signaltechnischer Ausbau der Strecke der Hönnetalbahn zwischen Fröndenberg und Neuenrade: => **Stufe 2**
- Ausbau der Volmetalbahn bis nach Lüdenscheid im Zusammenhang mit der Reaktivierung Brügge-Gummersbach und den erforderlichen Umbau des Bahnhofs Brügge: => **Stufe 2**
- Reaktivierung des Personenverkehrs auf der linksseitigen Ruhrtalbahn: => **Stufe 2**
- Ausbau der oberen Ruhrtalbahn insbesondere für die Neitec-Ertüchtigung: => **Stufe 1** (mit Beschränkung auf die Bahnhofsmodernisierungen)
- Ausbau und Neubau von Stationen entlang der Strecke der S5 Dortmund – Hagen: => **Reserve zur Stufe 1**
- Reaktivierung der Strecke Iserlohn – Menden: => **Stufe 2** (und Forderung nach einer Neubewertung bezogen auf die Teilstrecke Hemer – Menden)

Durch den Vorschlag des Regionalrates bliebe gewährleistet, dass die durch den IGVP konsatierte Sinnhaftigkeit der Maßnahmen zumindest dokumentiert bliebe, wenn auch aufgrund der beschränkten Investitionsmittel bis 2015 nicht von einer Umsetzung ausgegangen werden kann. Der Rat der Stadt Hagen unterstützt daher die Beschlüsse des Regionalrates vom 09.02.2006 und beauftragt die Verwaltung auf eine Fortführung der Planungen für die im IGVP untersuchten SPNV-Maßnahmen hinzuwirken.

**BEGRÜNDUNG****Teil 3 Seite 5****Drucksachennummer:**

0357/2006

**Datum:**

19.04.2006

**FINANZIELLE  
AUSWIRKUNGEN**

**Teil 4 Seite 1**

**Drucksachennummer:**

0357/2006

**Datum:**

19.04.2006

**VERFÜGUNG /  
UNTERSCHRIFTEN**

**Teil 5 Seite 1**

**Drucksachennummer:**

0357/2006

**Datum:**

19.04.2006

**Veröffentlichung:**

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

**Oberbürgermeister**

**Gesehen:**

**Stadtkämmerer**

**Stadtsyndikus**

**Beigeordnete/r**

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, Planen und Wohnen

**Gegenzeichen:**

---

---

---

---

---

---

---

---

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

**Amt/Eigenbetrieb:**

**Anzahl:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---