Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein
Der Verbandsvorsteher

Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**TOP**
NVN	**NVN/VIII/2011/0174**	**2**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Zuständigkeiten**
Verbandsversammlung	12.04.2011	Kenntnisnahme

Datum: 28.03.2011

Betreff

SPNV-Planungen im NVN

Beschlussvorschlag

Der Verbandsversammlung zur Kenntnis

Sachstandsbericht

Der im Jahr 2009 verabschiedete Nahverkehrsplan des VRR berücksichtigt erstmals auch den Bereich des NVN und enthält zahlreiche Maßnahmen, die zur einer Verbesserung des Verkehrsangebotes in dem Gebiet beitragen. Der VRR hat unmittelbar nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans die vertiefenden Arbeiten an den Maßnahmen aufgenommen. Im Folgenden werden die aktuellen Planungsstände folgender Maßnahmen näher erläutert:

- Reaktivierung der Strecke Kleve – Nijmegen
- Verbesserung des Angebote auf der Strecke Wesel – Bocholt
- Einführung eines SPNV-Verbindung Arnhem – Emmerich

Reaktivierung der Strecke Kleve – Nijmegen

Im Rahmen des INTERREG IVB Projektes Sintropher sind unter der Federführung der Stadsregio Arnhem Nijmegen verschiedene Möglichkeiten zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Kleve – Nijmegen untersucht worden. Neben dem VRR waren auch die Städte Nijmegen, Kleve, Kranenburg sowie das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an der Untersuchung beteiligt.

Dabei wurden drei verschiedene Varianten zur Reaktivierung der Strecke Kleve – Nijmegen untersucht:

- Tram (Straßenbahnverbindung Kleve – Nijmegen)
- Tramtrein (Stadtbahn Nijmegen – Kleve – Flughafen Weeze)
- Verlängerung des RE10 von Kleve nach Nijmegen als konventionelle Eisenbahn

Ergänzend dazu wurden einige Untervarianten definiert, die technische und betriebliche Alternativen berücksichtigen.

Darstellung des Streckenverlaufes Nijmegen – Kleve - Weeze

Für alle drei Varianten wurden dabei die technische Machbarkeit, die möglichen Fahrgastpotentiale sowie die Bau- und Betriebskosten untersucht und ermittelt.

Sowohl im Rahmen einer nach deutschen Vorgaben durchgeführten Nutzen-Kosten Untersuchung, einer vergleichbaren niederländischen Bewertungsmethode sowie bei der Ermittlung des Kostendeckungsgrades schneidet die durch den VRR favorisierte Variante mit einer Verlängerung des RE10 am besten ab.

Bei den weiteren Planungen sind dabei neben einer endgültigen Klärung der Betriebskonzepte, der Finanzierung der laufenden Betriebskosten vor allem Fragen der Streckenführung in den Bereichen Nijmegen, Groesbek und Kleve zu klären. Dies hat große Auswirkungen auf die anfallenden Investitionskosten.

Eine endgültige Entscheidung über das weitere Vorgehen bzw. die Auswahl einer Vorzugsvariante durch die Projektbeteiligten ist noch nicht getroffen worden. Hierbei sind unter anderem die Planungen der Stadt Nijmegen zur Einführung eines Straßenbahnsystems zu berücksichtigen.

Maßnahmen Wesel – Bocholt und Arnhem - Emmerich

Im Rahmen des geplanten Ausbaus der Betuwe-Line auf deutscher Seite sowie der Umsetzung des RRX ist langfristig ein geändertes Betriebskonzept auf der Strecke Oberhauen – Wesel – Emmerich zu entwickeln bzw. die grundsätzlichen Festlegungen des VRR zum Leistungsumfang auf der Strecke in detaillierte Betriebskonzepte zu überführen. Ziel ist es das heute vorhandene Angebot zu erhalten und die Planungen für die dort anschließenden Strecken Wesel – Bocholt und Emmerich – Arnhem zu integrieren.

Hierzu werden momentan durch einen Gutachter in Begleitung des VRR und des Kompetenz Center ITF verschiedene Betriebskonzepte entwickelt.

Für die Strecken Arnhem – Emmerich und Wesel – Bocholt stellen sich die Planungen zurzeit wie folgt dar.

Arnhem – Emmerich

Die Provincie Gelderland, die Stadsregio Arnhem – Nijmegen und das Ministerium für Verkehr in NRW untersuchen unter der Federführung des VRR und mit Beteiligung der Infrastrukturbetreiber DB Netz und ProRail Möglichkeiten zur Einrichtung einer grenzüberschreitenden Verbindung im SPNV auf der Relation Arnhem – Emmerich. Dazu werden zurzeit verschiedene Untersuchungen zur Umsetz- und Finanzierbarkeit eines solchen Angebotes durchgeführt.

Wichtiger Bestandteil ist dabei die Prognose der zukünftigen Fahrgastzahlen auf der Relation Emmerich - Arnhem. Hierzu wird durch einen Gutachter eine Untersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse Mitte des Jahres 2011 vorliegen werden.

Ergänzend dazu werden momentan verschiedene Betriebskonzepte für die Streckeverlängerung (Oberhausen -) Emmerich – Arnhem erarbeitet. Diese sind in die oben beschriebenen Planungen zur Betuwe-Strecke integriert.

Dabei wird zum einen eine Verlängerung einer in Emmerich endenden Nahverkehrslinie nach Arnhem untersucht, alternativ kann Emmerich auch aus dem niederländischen System heraus angebunden werden.

Der VRR favorisiert dabei die Schaffung einer Direktverbindung Düsseldorf – Wesel – Arnhem. Eine solche umsteigefreie Verbindung aus dem Rhein-Ruhr-Raum lässt höhere Fahrgastzahlen erwarten als die Verlängerung eines niederländischen Zuges nur bis nach Emmerich.

Im besonderen Fokus steht dabei ein optimaler Fahrzeugeinsatz. Aufgrund des Zielzustandes der Streckeninfrastruktur ist der Einsatz von Fahrzeugen notwendig, die die drei dort vorhandenen Stromsysteme verarbeiten können. Diese Fahrzeuge weisen tendenziell höhere Anschaffungs- und Unterhaltungskosten auf.

Anhand der Ergebnisse der Fahrgastprognose sowie des zukünftigen Betriebskonzeptes sollen bis Ende 2011 alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen vorhanden sein, um das weitere Vorgehen mit den niederländischen Partnern abzustimmen.

Eine Aufnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird dabei für den Fahrpanwechsel 2016/17 angestrebt.

Verbesserung des Angebotes auf der Strecke Wesel – Bocholt.

Der Nahverkehrsplan des VRR sieht für die Strecke Wesel – Bocholt eine Verbesserung und Verdichtung des Angebotes vor. Erste betriebliche Untersuchungen auf Grundlage des aktuellen Fahrplanes haben ergeben, dass unter der Voraussetzung einer Streckenelektrifizierung z.B. der Ersatz der RB32 durch die Verlängerung der Züge der Linie RB33 von Wesel nach Bocholt möglich ist. Hierdurch wäre die Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung von Bocholt nach Oberhausen und Duisburg möglich.

Im Rahmen der oben beschriebenen Planungen zur Betuwe-Strecke wird dabei auch eine Direktverbindung Bocholt – Wesel – Oberhausen als langfristiges Ziel berücksichtigt. Auf Grundlage dieser Untersuchungen ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt vorgesehen, um eine Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen zu haben.

Durch die Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung von Bocholt in Richtung Oberhausen/Duisburg erwartet der VRR eine deutliche Fahrgaststeigerung. Ergänzend dazu sind auch weitere attraktivitätssteigernde Maßnahmen mit zu berücksichtigen. Hierzu gehören neben einer Erneuerung der Bahnsteige z.B. auch die Schaffung von attraktiven B+R und P+R Möglichkeiten. Der VRR wird die betroffenen Kommunen hierbei rechtzeitig einbinden.
Es wird ein kompetenter Mitarbeiter des VRR vortragen.