



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

20. Sitzung (öffentlich)

10. September 2013

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 15:55 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Stefan Welter

Verhandlungspunkt:

**Ausbaustrecke Münster–Lünen: Ergebnisse des Bahngipfels vom
31. März 2010 müssen umgesetzt werden**

3

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/3230

– öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

Tabellen mit der Übersicht der Sachverständigen und die Stellungnahmen
sind der folgenden Seite zu entnehmen.

Organisationen/Verbände	Sachverständige	Stellungnahmen	Seiten
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln	Volker Wente	16/1039	3, 15, 24
Verkehrsverband Westfalen e. V., Dortmund	Stefan Peltzer	16/962	4, 16, 25
Nahverkehr Westfalen-Lippe, Unna	Michael Geuckler	–	6, 16, 25
Deutsche Bahn	Reiner Latsch	16/989	7, 18, 26
IHK NRW	Joachim Brendel	16/956	8, 20, 27
PRO BAHN NRW e. V., Duisburg	Lothar Ebbers	16/995	9, 22, 28

Weitere Stellungnahmen	
Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen, c/o Städtetag NRW, Köln	16/990
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Gelsenkirchen	16/1016
Nahverkehr Westfalen-Lippe, Unna	16/957
Dr. Markus Pieper, Brüssel	16/985

Ausbaustrecke Münster–Lünen: Ergebnisse des Bahngipfels vom 31. März 2010 müssen umgesetzt werden

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/3230

– öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

Vorsitzender Dieter Hilser begrüßt die Anwesenden und gibt organisatorische Hinweise. Sodann tragen die Sachverständigen ihre mündlichen Stellungnahmen vor.

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln): Wenn wir uns die Geschichte der Strecke Münster—Lünen ansehen, kann man sagen, dass es sich um einen Anachronismus handelt, der im deutschen Bahnnetz keinen Vergleich findet. Es wird seit 1913 darüber diskutiert, die Strecke zweigleisig auszubauen. Man hat es bis heute nicht geschafft. Intensiviert wurde die Diskussion in den frühen 70er-Jahren, als das ICE-System, wie wir es heute kennen, im Grundprinzip ins Leben gerufen wurde. Schon damals wurde der Engpass thematisiert. Uns ist es bis heute nicht gelungen, den zweigleisigen Ausbau der Strecke umzusetzen.

Ich habe selbst lange für die Bahn in Thüringen gearbeitet. Der Presse war gerade zu entnehmen, dass die Strecke Weimar—Gera zweigleisig ausgebaut wird. Weimar ist zwar bekannt, allerdings weniger als großer Aufkommenspunkt für den Personenverkehr, sondern eher aufgrund der kulturhistorischen Vergangenheit. Gera ist – mit Verlaub – eine Stadt, die ihre prosperierende Zeit offensichtlich auch hinter sich hat. Dort wird fleißig gebaut. Den kritischen Engpass im zentralen Netz hat man bislang aber noch nicht zweigleisig ausgebaut.

Die betrieblichen Vorteile einer zweigleisigen Strecke liegen auf der Hand. In erster Linie führt sie zu einer Steigerung der betrieblichen Zuverlässigkeit. Wenn man auf einer eingleisigen Strecke einen dichtbelegten Zugverkehr hat, führen schon geringfügigste Verspätungen zu sich potenzierenden Verspätungen im weiteren Netz. Über den Laufweg der Züge betrifft das letztlich die gesamte Republik, weil auch die Fernverkehrszüge betroffen sind. Schon aufgrund der Betriebsstabilität ist der zweigleisige Ausbau schlicht unabdingbar. Der VDV erhebt in zwei- bis dreijährigem Turnus immer wieder die Engpässe des deutschen Schienennetzes. Der Streckenabschnitt Münster—Lünen steht stets prominent im vordersten Feld der zu beseitigenden Engstellen.

Das Thema „zusätzliche Kapazitäten“ betrifft sowohl den Fernverkehr als auch den Güterverkehr als auch den Nahverkehr. Münster—Lünen – genau genommen Münster—Dortmund – ist eine der Hauptabfuhrstrecken im deutschen Fernverkehrsnetz. Die Achse Ruhrgebiet—Bremen—Hamburg wird nur im Einstudentakt bedient. Wenn man Vergleiche mit anderen Strecken im Bundesgebiet zieht, die vergleichbare Ballungsräume verbinden, läge es durchaus nicht außerhalb der Vorstellungswelt,

dass dieses Nachfragepotenzial ein intensiveres Fernverkehrsangebot verträgt. Im Nahverkehr ist es ähnlich: Dortmund und Münster sind zwei der zehn größten Städte in Nordrhein-Westfalen und auf direktem Wege nur stündlich im Nahverkehr miteinander verbunden. Dazwischen liegen mit Werne und Lünen auch noch zwei aufkommensstarke weitere Orte. Auch hier wäre mindestens ein Halbstundentakt eigentlich üblich, wenn es um Städte dieser Größenordnung geht.

Beim Güterverkehr ist es ähnlich: Wir rechnen mit einer sehr deutlichen Zunahme des Güterverkehrs insgesamt. Die verkehrspolitischen Ziele – egal, welcher politischen Couleur – sind unisono: mehr Verkehr auf die Schiene. Das bedeutet eben auch, dass man zusätzliche Kapazitäten schaffen muss – sei es auf dieser Strecke oder aber durch Verlagerung von Verkehren, dass man also zusätzliche Personenverkehrszüge über diese Strecken zieht und damit an anderer Stelle Güterverkehrstrassen freimacht. Denn wenn man – wie durch die Zukunftskommission belegt – von einem erheblichen Verkehrswachstum ausgeht, muss man bereits heute die Infrastrukturkapazitäten schaffen, um das in der Zukunft abwickeln zu können.

Ein letzter Punkt, die Nutzen-Kosten-Untersuchung, nach der auch gefragt worden ist. Die Schwäche dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt einfach darin, dass man in der Tendenz vom Regelfahrplan ausgeht. Selbst wenn er noch ordnungsgemäß fahrbar ist, weiß jeder, dass es nicht immer gelingt, ihn so abzuwickeln, wie die Regel es vorsieht. Die Folgewirkungen sind Verspätungen nicht nur am Beginn und am Ende der Strecke, sondern im Grunde über den gesamten Laufweg eines Fernverkehrszuges bis hin zu zusätzlichem Ressourcenverbrauch und der Unterbrechung von Reiseketten. Das wird in der Untersuchung nicht ordnungsgemäß abgebildet. Das ist in meinen Augen ein Grund dafür, dass die Bewertung eher an der unteren Grenze dessen liegt, was eine Maßnahme rechtfertigt. Vielleicht wäre es sinnvoll, sich grundsätzlich zu überlegen, ob das Verfahren gerade für diese Ausbaumaßnahmen wirklich richtig ist, auch wenn sich das für konkret diese Strecke sicherlich nicht mehr realisieren lässt.

Stefan Peltzer (Verkehrsverband Westfalen e. V., Dortmund): Kurz zur Struktur des Verkehrsverbandes Westfalen, damit Sie unsere Stellungnahme einordnen können. Wir werden im nächsten Jahr 40 Jahre alt und haben eine Menge wissenschaftlicher Untersuchungen mit dem Ziel angestellt, die Mobilität in unserer Region zu verbessern. Es ging dabei immer darum, aufgrund unserer heterogenen Mitgliederstruktur – Kreise, Städte, andere Gebietskörperschaften, Wirtschaftsorganisationen wie den IHK, den HWK, Infrastrukturanbietern wie Häfen und Flughäfen – eine Bündelung von Positionen vorzunehmen, also aus den verschiedenen Interessen eine Gesamtposition zu ermitteln. So haben wir das auch im letzten Jahr diskutiert und ein Positionspapier verabschiedet, das einige von Ihnen kennen, weil wir dazu einen Diskussionsabend durchgeführt haben. Es geht darum, die wichtigsten Verkehrsprojekte unseres westfälischen Verbandsgebietes herauszuarbeiten.

Eine der Schienenstrecken ist das Projekt, über das wir heute reden. Wir halten den zweigleisigen Ausbau zwischen Lünen und Münster für ganz besonders wichtig. Herr Wente hat die Gründe schon ausgeführt; das brauche ich nicht zu wiederholen. Er-

gänzen möchte ich eine weitere Arbeit, nämlich eine Untersuchung zusammen mit Prof. Hartwig vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster mit dem Titel „Fahrplan 2025 für das Schienennetz“. Anfang dieses Jahres durften wir zu Gast in einer Ausschusssitzung sein, um die Ergebnisse vorzustellen. Das haben wir im April bei einem parlamentarischen Abend auch in Berlin noch einmal gemacht.

Kurz gesagt verfügt NRW über ein respektables Schienennetz; nur dummerweise konzentrieren sich die Verkehre auf einem relativ geringen Teil dieses Netzes. Wir haben in der Untersuchung die Hauptkorridore, auf denen der Verkehr stattfindet, herausgearbeitet. Einer dieser Hauptkorridore für das gesamte Land Nordrhein-Westfalen ist nämlich die Strecke aus dem Ruhrgebiet nach Hamburg. Die Empfehlung von Prof. Hartwig respektive des Verkehrsverbandes lautet, die knappen Mittel in die Engpässe in diesen Hauptkorridoren zu investieren und damit Mittel auf die Strecke Lünen—Münster zu verwenden.

Wir müssen aber leider konstatieren, dass wir seit einiger Zeit Stillstand bei dem Projekt haben. Möglicherweise verkürze ich, sodass ich die Betroffenen um Nachsicht bitte. Ich beginne beim Land NRW, das in Vorleistung gegangen ist, was anzuerkennen ist. Das Land hat die ersten Planungsphasen finanziert. Jetzt investiert es nicht weiter, bis sich der Bund zu dem Projekt bekennt. Der Bund wiederum sieht die Ungewissheit, ob die Hürde der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes genommen wird. So steht man sich nun gegenüber. Das ist nicht hinnehmbar, weil wir davon ausgehen, dass das jahrelang so weitergehen wird. Aus dem Grund haben wir als Verkehrsverband mit weiteren Beteiligten – zwei IHK, den Städten Dortmund und Münster sowie Kreisen im Zweckverband – eine Resolution verabschiedet.

Ich möchte in aller Kürze wiedergeben, wie man entsprechend vorgehen könnte. Zunächst richte ich mich an den Bund. Aus unserer Sicht ist der Bundesverkehrswegeplan, der jetzt gilt, beschlossen und inkludiert damit auch den klaren politischen Auftrag an das Ministerium, Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes konsequent voranzutreiben. Herr Wente hat von Anachronismus gesprochen: Es widerspricht diesem Auftrag. Zudem ist überhaupt noch nicht klar, ob wir 2015 einen Anschlussplan haben werden. Die Erfahrungen der vergangenen Bundesverkehrswegepläne zeigen, dass man immer einen Verzug hat. Bis dahin hat der Bundesverkehrswegeplan Gültigkeit. Demzufolge muss man ihn vorantreiben.

Jetzt komme ich zum Land NRW. Die bisherige Haltung ist nachvollziehbar, aber das rechtfertigt nicht den Stillstand. Unsere Haltung ist: Wenn man in Vorleistung gegangen ist, ist das zunächst einmal ein Grund weiterzumachen, um die Investitionen zu sichern. Eine Umsetzungsgarantie wird es bei Investitionen in Verkehrsinfrastruktur nie geben; ein Restrisiko wird bleiben. Sehen wir die Untertunnelung der B 1 in Dortmund: Niemand hätte erwartet, dass das Oberverwaltungsgericht die jahrzehntelange Rechtsprechung gerade bei diesem Projekt kippt. Das war nicht voraussehbar. Die Voruntersuchungen zu Lünen—Münster haben gezeigt, dass wir eher ein Projekt haben, das eine leichtere Umsetzung vor sich haben könnte.

Zusammenfassend kann man sagen: Die Region steht einvernehmlich hinter dem Projekt. Das ist ein Wert an sich. Die Untersuchungen zeigen Sachargumente, dass

es wert ist, das Projekt umzusetzen. Jetzt bedarf es auf verschiedenen Seiten ein wenig Kompromissbereitschaft, um voranzuschreiten.

Michael Geuckler (Nahverkehr Westfalen-Lippe, Unna): Ich wiederhole nicht die bauhistorischen Dinge, die Herr Wenthe schon ausgeführt hat, sondern steige direkt ein. Der Nahverkehr Westfalen-Lippe ist einer der drei Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Dass sich der Nahverkehr Westfalen-Lippe und seine Vorgänger bzw. Mitgliedsverbände seit Jahren für den Ausbau starkmachen, ist mehr als bekannt.

Zum einen geht es dabei in der Tat um die Stabilität des heutigen Fahrplans, der häufig genug durch verspätete Fernzüge durcheinandergewirbelt wird. Dabei spreche ich nur aus der Sicht des Nahverkehrs. Zum anderen geht es darum, dass die Nachfrage in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist, wie eine Zahl allein für das Münsterland zeigt: in den letzten zehn Jahren von 50.000 Fahrgästen im Schienenpersonennahverkehr täglich auf heute ca. 85.000. Die Nachfrage steigt weiter. Wenn ich das auf die Strecke Münster—Lünen übertrage, bedeutet das: Wir würden gerne mehr Leistung bestellen, was aber zurzeit nicht geht, weil die Strecke eben eingleisig ist und mehr als den stündlichen Fern- und Nahverkehr nicht verkraftet.

Die Jahre alte Idee, mit dem Rhein-Ruhr-Express nach Münster zu fahren, wird natürlich gerade in Westfalen und im Münsterland sehr begrüßt. Hier sprechen nicht nur die Nachfragezahlen, sondern auch Prognosen des ILS und anderer Institutionen für sich, dass neben Düsseldorf, Köln und Bonn Münster eine der wachsenden Städte in den nächsten Jahren ist. Dort ist also mit einem erhöhten Pendleraufkommen und mit einem erhöhten Verkehrsbedarf zu rechnen.

Zudem besteht natürlich auch der dringenden Wunsch, die letzte Hauptstrecke, die noch eingleisig ist, endlich zweigleisig betreiben zu können, um den Rhein-Ruhr-Express überhaupt nach Münster fahren zu lassen. Dieser Aspekt ist sehr wichtig; wir können ihn nur immer wieder betonen. Der Rhein-Ruhr-Express ist eine sehr wichtige verkehrspolitische Entscheidung. Sie wird eine Menge Vorteile für die Bürger unseres Landes und insbesondere für die Pendler bringen. Aber der Rhein-Ruhr-Express wird diesen Vorteil nicht ausspielen können, wenn er nicht das Oberzentrum Münster erreicht. Dafür ist der vorherige zweigleisige Ausbau die Voraussetzung – so sagt es die Studie. Wir brauchen aber gar nicht auf die Studie zu schauen: Allein die Infrastruktur gibt es heute nicht her, dort den Rhein-Ruhr-Express ins Oberzentrum Münster fahren zu lassen.

Zu den Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Wir haben nur teilweise Einblick in die Zahlen, weil wir natürlich wissen, was wir bestellen würden, nämlich im Grunde genommen doppelt so viel Leistung wie heute, wenn der Rhein-Ruhr-Express fahren könnte. Wir wissen nicht genau, wie es sich im Fernverkehr und im Güterverkehr verhalten wird. Das können wir nicht beeinflussen. Wir haben vor zwei Jahren den Hinweis zur Kenntnis genommen, dass der Dortmunder Hauptbahnhof mit Güterverkehr nicht durchfahren werden können soll. Das scheint inzwischen aber relativiert worden zu sein. Abgesehen davon gibt es die Abzweigmöglichkeit in Lünen-Süd und in Dort-

mund-Obereving. Das sollte nicht das Argument sein, Güterverkehr auf dieser Strecke nicht durchführen zu können.

Ich möchte an dieser Stelle noch darauf hinweisen, dass schon einiges an Vorarbeiten geleistet worden ist, gerade vonseiten der Bahn. Einige intensive Planungen sind schon durchgeführt worden. Das ist teilweise, wo es uns als kommunale Vereinigung Nahverkehr Westfalen-Lippe berührt hat, in enger Abstimmung mit uns geschehen. Wir haben schon mit Kommunen gesprochen, wie ein künftiger Bahnhof in jedem einzelnen Ort, der an der Strecke liegt, aussehen könnte. Zwar wird nicht jeder Ort mit einem Zughalt bedient werden, aber alle Orte sind von einem Ausbau betroffen. Ich kann mich nur recht herzlich bedanken, weil sehr viel geschehen ist.

Ich kann mich nur haltlos Herrn Peltzer anschließen: Es wäre sehr schade, wenn auf die bisher geleisteten Arbeiten keine weiteren Schritte folgen würden.

Reiner Latsch (Deutsche Bahn): Ich möchte die gute Zusammenarbeit insbesondere mit dem Zweckverband NWL unterstreichen. Sie ist in den vergangenen Jahren wirklich hervorragend gewesen. Wir arbeiten nicht nur zusammen, sondern stehen auch in der Diskussion darüber, welche Umbaumaßnahmen im Bahnhof Münster und welche außerhalb des Ausbaus der Strecke Münster—Lünen erfolgen müssen. Daran sehen Sie, dass wir gemeinsam mit dem Zweckverband alles dafür tun, dass die Kosten nicht weiter wachsen. Das hat natürlich entsprechenden Auswirkungen auf das NKV.

Ich möchte noch einmal kurz daran erinnern, dass Münster—Lünen Teil der Verbindung Dortmund—Hamburg ist, auf der wir den Fernverkehr fahren. Das betrifft sowohl die Deutsche Bahn als auch einen Drittanbieter. In der eben schon mehrfach angesprochenen Realisierungsstudie zum Rhein-Ruhr-Express vom Bund aus dem Jahr 2006 wird unterstellt, dass Münster—Lünen vor Inbetriebnahme des RRX zweigleisig realisiert ist. Das ist im Landtag von Nordrhein-Westfalen bereits bei der Vorstellung der Studie diskutiert worden. Mit der Realisierung der Zweigleisigkeit könnte stündlich eine RRX-Linie mit Halt in Lünen bis Münster verkehren. Daran haben wir alle ein Interesse. Das unterstreiche ich ebenfalls.

Auf dem heute eingleisigen Abschnitt fahren wir 160 Stundenkilometer, künftig auf dem zweigleisigen 200 Stundenkilometer in der Spitze. Wir haben die technische Vorplanung abgeschlossen; das waren die Leistungsphasen 1 und 2. Im Januar 2013 haben wir das den Zweckverbänden vorgestellt. Wir liegen bei einem Investitionsvolumen von etwas über 400 Millionen € ohne den eben angesprochenen Umbau des Knotens Münster, der dann mit Bahnsteigbelegungen im Nahverkehr zusammenhängen würde, wo wir uns eben in den angesprochenen guten Gesprächen befinden.

Gemäß bestehender Verträge zwischen Bund, Land Nordrhein-Westfalen und Bahn sollen die Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 bis 4 vom Land vorfinanziert werden. Im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans, der voraussichtlich im Jahr 2015 vom Bundeskabinett beschlossen werden soll, wird die Ausbaustrecke Münster—Lünen einer detaillierten Prüfung entsprechend dem neu-

konzipierten Bewertungsverfahren für die Bundesverkehrswegeplanung unterzogen. Es ist selbstverständlich, dass wir die Ergebnisse noch nicht kennen. Wir wissen aber von Initiativen des Landes, diese Neubewertung vorzuziehen. Das ist aber bisher nach unseren Informationen noch nicht von Erfolg gekrönt gewesen.

Es besteht aber ein sehr großes Interesse bei allen Projektbeteiligten – also dem Bund, dem Land und der Bahn –, dass der Übergang in die Leistungsphasen 3 und 4 mit dem Vorliegen der Bewertung durch den Bund in einem stabilen Nutzen-Kosten-Verhältnis erfolgt. Es ist schon mehrfach angesprochen worden, dass wir in der letzten Bewertung ein NKV von etwa 1,1 hatten. Der Bund, der die Berechnungen durch externe Ingenieurbüros durchführen lässt, sieht vor, dass das in die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans eingeht.

Vor dem Hintergrund stellen sich die Fragen: Wann liegt die Neubewertung vor? Wann kann in die Leistungsphasen 3 und 4 eingestiegen werden? Aufgrund der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen über die Vorfinanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 befinden wir uns derzeit in den Vorbereitungen. Die Gespräche werden in den nächsten Monaten erfolgen.

Joachim Brendel (IHK NRW): Es ist schon viel gesagt worden, nur noch nicht von allen. Das habe ich auch schon bei der letzten Anhörung gesagt, weil die IHK traditionell etwas spät drankommt. Ich vertrete hier sowohl die IHK Nordrhein-Westfalen als auch meine Heimat-IHK Münster. Ähnlich wie der Dortmunder Kollege Peltzer haben wir natürlich einen besonders engen Bezug zu diesem Projekt und über viele Jahre hinweg versucht, es zu unterstützen. Im Prinzip sind wir auch schon relativ weit vorangekommen. Die Planungsphasen 1 und 2 sind abgeschlossen.

Um nicht alles zu wiederholen, möchte ich kurz zusammenfassen: Der RRX ist im Zusammenhang des Ausbaus der Schienenstrecke Münster—Lünen sehr wichtig. Die Vereinbarung zum RRX beinhaltet immer nicht nur die Stammstrecke, sondern auch die Verlängerungen nach Aachen, nach Münster, nach Minden usw. Das ist auch bei der Frage berücksichtigt worden, ob der RRX überhaupt wirtschaftlich ist. Vor dem Hintergrund hat sich zumindest aus Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen eigentlich die Frage schon beantwortet, ob wir auf diesen Ausbau gegebenenfalls verzichten können, wenn es schwierig werden sollte. Ich muss ganz klar sagen: Nein, das können wir nicht. Denn sonst kommt der RRX mächtig ins Wanken. Es ist nicht sonderlich schön, das sagen zu müssen, weil wir alle wissen, dass wir den RRX auf jeden Fall brauchen. Ich wollte nur deutlich machen, dass man die Zweigleisigkeit zwischen Münster und Lünen in diesem Zusammenhang nicht aus dem Auge verlieren darf.

Die anderen Aspekte wie die Fahrplanstabilität sind schon angesprochen worden, insbesondere natürlich von der DB, deren Betriebssparten besonders darunter leiden. Das gilt insbesondere für den Nah- und Fernverkehr. Zum Fernverkehr vielleicht noch ein Satz: Der Abschnitt Münster—Lünen liegt auf der Strecke der Verbindung zweier Metropolregionen, nämlich Hamburg und dem Ruhrgebiet bzw. dem Ballungsraum Rhein-Ruhr. Betrachtet man, wie viele Menschen dort Leben und wie viel wirtschaftliches Potenzial sich in diesen beiden Regionen befindet, ist es bedenklich

festzustellen, dass der Engpass dazu führt, dass wir beim Schienenpersonenfernverkehr niemals mehr als den Stundentakt, den wir heute haben, realisieren können. Das ist im Vergleich zu anderen Verbindungen, die Nordrhein-Westfalen etwa in Richtung Berlin oder insbesondere durch die Neubaustrecke in Richtung Frankfurt und Rhein-Main hat, eine Situation, die nicht sonderlich komfortabel ist. Die nordrhein-westfälische Landesregierung sollte ein hohes Interesse daran haben, das perspektivisch zu verändern. Wir werden sicherlich nicht auf absehbare Zeit an eine Neubaustrecke denken können, aber die nordrhein-westfälische Landesregierung sollte alles tun, was sie tun kann, um zumindest bei dem eklatanten Engpass die entscheidenden Schritte weiter voranzukommen.

Es ist schon gesagt worden: Es hakt primär an der weiteren Planung, die viel Geld kostet und auch ein gewisses Risiko beinhaltet, so lange die Neubewertung im Bundesverkehrswegeplan nicht vorliegt. Es sollte aber nicht so sein, dass sich alle Beteiligten zwei Jahre lang zurücklehnen und abwarten, bis klar ist, welcher Nutzen-Kosten-Faktor aus Berlin präsentiert wird. Alle Handelnden kennen sich: der Bund, das Land und die DB. Sie können miteinander sprechen, und zwar nicht erst in zwei Jahren, sondern schon in der Zeit bis dahin.

Hinsichtlich der Bewertungsmethodik des BVWP wird sich in nächster Zeit einiges entwickeln. Man kann auch hier in Nordrhein-Westfalen die Ohren aufsperrern und schauen, was sich entwickelt und was sich verändert. Wird sich beispielsweise die Frage der Reisezeitverkürzung, die bisher im BVWP sehr hoch gewichtete ist, verändern, während andere Aspekte wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit oder Fahrplanstabilität höher gewichtet werden? Das wissen wir im Moment noch nicht. Wir wissen aber: Wenn es so käme, würde das Projekt Münster—Lünen davon klar profitieren. Das ist nur ein Beispiel dafür, dass man auch den Aspekt berücksichtigen muss, welche Prognosen es gibt: bei der DB im Fernverkehr, vielleicht bei den Zweckverbänden zum Nah- und Regionalverkehr sowie der Vollständigkeit halber auch im Güterverkehr, obwohl ich nicht glaube, dass das der wichtigste Faktor ist. Aber auch der Güterverkehr kann einen gewissen Beitrag leisten, um die Wirtschaftlichkeit dieser Strecke positiver zu gestalten.

Man sollte die Zwischenzeit im vertrauten Gespräch untereinander nutzen, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie hoch dieses Risiko denn tatsächlich ist. Auf Basis dieser Einschätzung ist es dann für das Land Nordrhein-Westfalen auch möglich, denke ich, eine Entscheidung zu treffen, wann und in welchem Umfang wir ein Finanzierungsrisiko für die nächsten Planungsschritte eingehen.

Lothar Ebbers (PRO BAHN NRW e. V., Duisburg): Ich möchte nicht die vielen Punkte meiner Vorredner wiederholen, sondern spezifisch darauf eingehen, was wir bei dieser Strecke vorgeführt bekommen. Die Bundesverkehrswegeplanung hat diese Strecke im Jahr 2003 mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 4,0 in den vorrangigen Bedarf eingestuft. Als dann die jetzige Überprüfung ergab, dass das etwa doppelt so teuer ist, hätte man erwarten können, dass immer noch ein Nutzen-Kosten-Faktor von 2,0 herauskommt. Tatsächlich rechnen die Gutachter im Jahr 2010 urplötzlich mit 1,1.

Schauen wir einmal genauer in die Dossiers. Wir sind so etwas schon gewohnt. Ich erinnere nur an die IGVP, bei der sich ganz tolle Strecken auf einmal mit ganz schlechten Nutzen-Kosten-Faktoren präsentierten. In den Dossiers findet sich die Aussage: Auch für den SGV werden zusätzliche Kapazitäten geschaffen, die aber infolge der Sperrung des Dortmunder Hauptbahnhofs nur eingeschränkt nutzbar sind. Auf der anderen Seite war davon auszugehen, dass der Dortmunder Hauptbahnhof für den SGV gesperrt ist. Das klingt mir ein bisschen schwammig, wenn an solchen Formulierungen am Ende die Verwirklichung eines Projektes von 400 Millionen € hängen soll.

Natürlich hat es heute keinen Sinn, im Tagesverkehr einen Güterzug einmal quer rüberfahren zu lassen. Es gibt diese Weichenverbindung, die alle 14 Tage einmal genutzt wird, wenn der Direktzug von Lünen zum Heimspiel im Dortmunder Stadion fährt. Dieser Zug sperrt sämtliche übrige Verkehre im Westkopf des Dortmunder Hauptbahnhofs; deshalb unterlässt man das. Es gibt aber die gute Möglichkeit, von Kirchderne über Obereving, Huckarde, Huckerde-Süd und Dortmunder Feld auf die Strecke Richtung Witten zu kommen. Darüber kann eben nicht nur Güterverkehr in der Relation Münster—westliches Ruhrgebiet, sondern auch Münster—Hagen bzw. an Hagen vorbei Richtung Siegen abgeleitet werden. Das würde eine ganz andere Strecke deutlich entlasten, nämlich die Strecke zwischen Hagen und Hamm, die insbesondere zwischen Unna und Holzwickede, wo die Relation Soest—Dortmund über dieselben Gleise führt, absolut überlastete ist. Dort fährt der ICE, dort fahren der Nahverkehr mit insgesamt drei Linien und der Schienengüterverkehr. Das wären also die Folgen im gesamten Netz.

Das Gleiche gilt natürlich für den Fernverkehr, der heute verspätet ist. Er ist nicht nur selbst verspätet und verspätet seinen Gegenzug, sondern in der Folge auch andere Züge. Dortmund ist ein Korrespondenzanschluss. Entweder reißt die Reisekette, oder der anschließende Zug, der entweder über die Wupper oder über Duisburg geht – der Intercity von Hamburg nimmt immer einen dieser beiden Wege –, wird dadurch verspätet. In Köln ist der nächste Korrespondenzanschluss. Dieser Intercity geht immer auf die linke Rheinschiene, die nicht gerade unterausgelastet ist. In Hagen verspätet dann entweder der Intercity selbst oder der anschließende Zug in Dortmund den fünf Minuten später fahrenden RE 13, der zwischen Wuppertal und Düsseldorf über eine eingleisige Strecke gehen muss, sodass der Gegenzug, der RE 4, verspätet wird. Damit können Sie sehr schön die Dominotheorie nachvollziehen. Das halbe wichtige langlaufende RE-Netz und RB-Netz in Nordrhein-Westfalen wird damit aus dem Takt gebracht. Gerade der RE 1 mit seiner hohen Belastung und seiner hohen Verspätungsanfälligkeit ist das schlagendste Beispiel, das hierdurch ausgebremst wird.

Die Strecke hat einen hohen Nutzen im Fernverkehr. Der kommt in der Bewertung gar nicht richtig heraus, weil einfach der Fernverkehr nur ganze zwei Minuten schneller wird, weil nur nach Schnelligkeit und nicht nach Zuverlässigkeit bewertet wird. Nur ein Satz zum Nahverkehr: Der RRX wäre zwischen Dortmund und Lünen über 20 Minuten schneller als die Regionalbahn. Auch die zusätzlichen Verbindungen über Hamm sind nicht schneller als die Regionalbahn, die heute dort fährt. Die Regionalbahn würde um sieben Minuten beschleunigt. Der RRX macht selbst in der Ver-

bindung von Essen nach Münster im Gegensatz zum heute direktfahrenden RE 2 15 Minuten gut und zwischen Düsseldorf und Münster 20 Minuten, weil nämlich der RE 2 eine suboptimale Fahrplantrasse hat und in Duisburg bzw. in Essen Zeit abpuffern muss. Das heißt, der große Wert, der im Nahverkehr zwischen diesen Oberzentren besteht, ist davon abhängig, dass diese Verbindung verwirklicht wird.

Was ist das Worst-Case-Szenario? Man rechnet die Strecke Lünen—Münster tot. Dann rechnet man den RRX neu – ohne den Ast der vierten Linie nach Münster –, sodass sein Nutzen auch nach hinten rutscht. Dann gibt es im Bund bestimmt einige, die sich freuen, dass man stattdessen wieder ganz andere wichtige Projekte fördern kann. Es gibt den Mühldorfer Stern und ähnliche andere Projekte. Wie das in den letzten Jahren gelaufen ist, können wir daran sehen, dass wir im Fernverkehr eine weitere eingleisige Strecke hatten, die stündliche befahren wurde, nämlich Hildesheim—Braunschweig. Sie ist zum Fahrplanwechsel Ende letzten Jahres fertig geworden – nicht wegen des großen Verkehrswertes im Fernverkehr, sondern weil dort Güterverkehr eingerechnet worden ist – inklusive des Güterverkehrs, der irgendwann einmal kommt, wenn die Verlängerung dieser Strecke zwischen Löhne und Hildesheim auch ausgebaut ist. Darüber fährt heute nämlich kein Güterverkehr, weil die Strecke eingleisig und dieselbetrieben ist. Erst für die Zukunft rechnet sich der Ausbau, der dort vorgenommen worden ist.

Aus Berliner Sicht ist die Strecke viel wichtiger, weil der ICE von Frankfurt nach Berlin darüber fährt. Ein Intercity von Köln nach Hamburg fährt aus Berliner Sicht irgendwo ganz am Rande vorbei. Betrachtet man also die Wichtigkeit der Verbindung zwischen der zweitgrößten und der viertgrößten Stadt in Deutschland sowie der anderen dazwischenliegenden Oberzentren, weiß man, welche Bedeutung diese Strecke hat. Sie ist im Prinzip seit 1978 nicht mehr verbessert worden. Seitdem gibt es einen stündlichen Intercity. Ein Zugpaar am Tagesrand ist hinzugekommen. Ansonsten ist der Betrieb noch so wie bei der Einführung der ersten stündlichen Intercitylinie. Es gibt einen großen Nachholbedarf. Hier hat die Bahn ein großes Potenzial. Dazu brauchen wir diesen Ausbau.

Strategisch gesagt muss das Land mit dem Bund reden und herausfinden, in welche Richtung das neue Bewertungsverfahren geht, das wohl doch stärker auf Streckenkapazität und nicht nur auf den Fahrtzeitgewinn setzt. Das Land muss klarmachen, was denn nun mit dem Güterverkehr ist, ob wir also auch Güterverkehre in den Relationen von Münster in Richtung Hagen dieser Strecke zurechnen können. Dass diese Güterverkehre nicht nur Nordrhein-Westfalen dienen, sehen Sie an der Tabelle, die ich meiner schriftlichen Stellungnahme beigelegt habe: Von den zehn wichtigsten Relationen gehen fünf Relationen im Durchgangsverkehr durch Nordrhein-Westfalen. Unter anderem betreffen sie die Bundesländer Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Bayern. Das heißt, der Profit von dieser Strecke wäre ziemlich bundesweit. Deshalb gilt es klarzumachen, dass es sich um keine Besonderheit handelt, die sich nur für Nordrhein-Westfalen positiv auswirkt. Sie betrifft das Güterverkehrsnetz im gesamten Bundesgebiet.

Bernhard Schemmer (CDU): Ich habe eine Reihe von Fragen. Da sie nicht jeder beantworten kann, lasse ich offen, wer sie beantworten will. Ich möchte niemanden nötigen. Gleichwohl darf sie jeder beantworten.

Bis auf vielleicht eine Stellungnahme halten alle Sachverständigen die Strecke für sehr wichtig. Es gibt eine klare Vereinbarung für die Planungsphasen 1 bis 4. Ich habe es noch nie erlebt, dass man plötzlich aussteigt. Wenn man das aber tut und auf die Neubewertung des Bundes wartet, frage ich mich: Müsste man nicht konsequenterweise das Gleiche beim RRX tun, dass also auch er auf Null gestellt werden muss, weil zuerst die Neubewertung kommen muss?

Meine zweite Frage geht an die DB. Bitte erklären Sie mir, warum beim Schienengüterverkehr der zweigleisige Ausbau maximal zu einer einzigen zusätzlichen Zugverbindung pro Richtung am Tag führt.

Wie ist der Ist-Zustand der potenziellen Verspätungen der diversen Züge im Nah- und Fernverkehr auf dieser Strecke im Jahre 2013? Häufig muss zudem wohl auch die Umleitung Dortmund—Hamm, Hamm—Münster gefahren werden, um überhaupt die Verkehre unterzubringen.

Inwieweit haben die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei der Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, bei dem zweiten Gutachten, eine Rolle gespielt?

Es gibt unterschiedliche Zahlen, aber wir sprechen davon, dass der Bedarf im Güterverkehr bis 2025 um 70 % zunehmen soll. Ich frage mich: Wenn das nicht auf dieser Strecke geschehen soll, wo denn dann?

Es war die Rede davon, dass das Netz bereits heute sehr ausgelastet ist. Das ist bei nur einem Gleis logisch. Der Begriff Anachronismus hat mir besonders gut gefallen. Will man vielleicht gar kein Potenzial für Wettbewerber haben? Sonst müsste man sich doch mit großem Engagement hinter die zweite Möglichkeit stellen.

Ist das Potenzial sowohl im Fernverkehr als auch beim RRX mit der Verdopplung des Nahverkehrs in der letzten Nutzen-Kosten-Rechnung berücksichtigt worden?

Reiner Breuer (SPD): Wir führen diese Anhörung auf Antrag der CDU-Fraktion durch, in dem sie im Kern unter Ziffer 1 beschließen lassen will, dass das Land Nordrhein-Westfalen jetzt in die weitere Vorfinanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 eintritt. Damit stellen sich Fragen nach den Kosten und nach der Vertretbarkeit. Ist es zutreffend, dass etwa 35 Millionen € verausgabt werden müssen? Das kann vielleicht am besten die DB AG beantworten. Ich möchte eine klare Zahl vor Augen haben, über die wir hier reden.

Würde die Verausgabung dieser Mittel auf einer stabilen Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses beruhen? Würden Sie uns heute sagen, dass Sie ausschließen können, dass der Nutzen-Kosten-Faktor im Rahmen einer neuen Bewertung unter 1,0 rutschen könnte? Von der DB AG haben wir nach der Vorentwurfsplanung einen Bericht erhalten, wonach der NKV bei 1,03 liegen müsste. Würden Sie das als stabil bezeichnen – auch mit Blick darauf, dass das Bewertungsverfahren und die Methoden zum Bundesverkehrswegeplan 2015 geändert werden sollen?

Sind alle Maßnahmen in der bisherigen Kostenschätzung schon enthalten? Wie bewerten Sie das Wegfallen des Schienenbonus? Ist er darin schon enthalten? Was ist mit dem Knoten Münster? Ist die vollständige Strecke wirklich schon erfasst? Gibt es möglicherweise darüber hinausgehende Kosten, die jetzt noch nicht in den Begutachtungen enthalten sind?

Wenn man noch nicht von einer stabilen Bewertung ausgehen könnte, stellt sich die Frage, wie es mit einer möglicherweise vorgezogenen Wirtschaftlichkeitsbewertung durch das zuständige Bundesministerium aussieht. Halten Sie das nicht für sinnvoll?

Ist Ihnen bekannt – der Minister hat das nach meiner Erinnerung schon im Juni im Ausschuss vorgetragen –, dass er am 28. Januar dieses Jahres den Bundesverkehrsminister mit der Bitte um eine vorgezogene Wirtschaftlichkeitsbewertung angeschrieben hat? Der Bundesverkehrsminister hat das unter dem 21. Februar 2013 abgelehnt. Er schreibt dort – ich zitiere mit Erlaubnis des Vorsitzenden –:

Im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans, der im Jahr 2015 vom Bundeskabinett beschlossen werden soll, wird die ABS Münster—Lünen einer detaillierten Prüfung entsprechend dem neukonzipierten Bewertungsverfahren für die Bundesverkehrswegeplanung unterzogen. Nach Vorliegen aller Projektanmeldungen, voraussichtlich im Sommer dieses Jahres, wird eine erste Priorisierung vorgenommen. Dessen Ergebnis bleibt abzuwarten. Der Prozess der Projektdefinition und -bewertung wird noch ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Daher bitte ich Sie schon jetzt um Geduld.

Ist Ihnen das bekannt?

Oliver Bayer (PIRATEN): Als Fazit nehme ich mit, dass es eine sehr wichtige Strecke ist. Wir müssen alles dafür tun, dass sie zweigleisig ausgebaut wird. Herr Breuer hat aber schon einen entscheidenden Punkt genannt: Wir müssen zwingend davon ausgehen, dass diese Neubewertung über 1,0 hinausgeht. Herr Wente hat die Überlegung angestellt, ob denn das Verfahren, das bisher verwendet worden ist, überhaupt das Richtige war. Das scheint mir, die entscheidende Frage zu sein. Es wurden viele Aspekte genannt, warum die letzte Neubewertung hätte besser ausfallen müssen. Der Güterverkehr und die Sperrung des Dortmunder Hauptbahnhofs wurden unter anderem genannt, vor allem aber die Stabilität und Zuverlässigkeit, die bisher nicht in die Bewertungsverfahren eingeflossen sind. Wir hoffen, dass sie demnächst in den Bewertungsverfahren enthalten sein wird. Insofern ist es vielleicht gar nicht so schlecht, dass die Neubewertung nicht vorgezogen worden ist.

Es ist sehr schön, von Herrn Ebbers eine sehr ausführliche Aufstellung bekommen zu haben. Die IHK hat es etwas kürzer gefasst, weshalb ich gerne zwei Fragen an Herrn Latsch stellen möchte. Aber auch Herrn Wente, Herrn Geuckler und Herrn Peltzer möchte ich nicht daran hindern, diese Fragen zu beantworten. In der Stellungnahme der IHK heißt es:

„Der wesentliche Effekt des zweigleisigen Ausbaus liegt nicht in einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, sondern insbesondere in einer Er-

höhung der Streckenkapazität. Dieses Kriterium wirkt nach der bisherigen Methodik des Bundesverkehrswegeplans nicht in gleichem Maße nutzenstiftend wie eine Verkürzung von Reise- bzw. Transportzeiten.“

Neubaustrecken werden im Endeffekt besser bewertet als Ausbaustrecken, was unserer gegenwärtigen Politik eigentlich widerspricht. Weiter heißt es:

„Weiterhin wird der Nutzen in erheblichem Maße durch die zukünftige Verkehrsprognose bestimmt. Hier ist es die Deutsche Bahn selbst, die durch die Benennung entsprechender Prognosewerte den volkswirtschaftlichen Nutzen des Ausbaus mitbestimmt.“

Zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Bundesverkehrswegeplan bzw. in der Neubewertung, die wir erwarten: Können wir davon ausgehen, dass die Bewertung zukünftig intelligenter ausfallen wird? Wird die Neubewertung deutlich besser ausfallen und deutlich über 1,0 liegen?

Werden die Prognosewerte, die die Deutsche Bahn liefert, besonders gut ausfallen? Von Herrn Geuckler haben wir schon gehört, dass er gerne mehr bestellen würde. Insofern gehe ich davon aus, dass sie gut ausfallen würden.

Rolf Beu (GRÜNE): Die Wichtigkeit dieser Strecke für Nordrhein-Westfalen, aber auch für den Verkehr in der Nord-Süd-Relation zwischen Norddeutschland und der Mitte und dem Westen Deutschlands kann man gar nicht hoch genug einschätzen. Deshalb sollte man alles unternehmen, was nur halbwegs realisierbar, finanzierbar und vernünftig ist, um die Infrastruktur diesem Bedarf anzupassen.

Ich wiederhole die Fragen von Herrn Breuer, die ich zum Teil auch stellen wollte, nicht. Ich möchte aber nach den Grundstücken fragen. In der Stellungnahme des VDV steht zur Frage sechs:

„Ob die erworbenen Grundstücke für die zweigleisige Trasse heute noch im Eigentum der DB AG sind und ob die Erdbauwerke usw. heutigen Standard genügen, kann von unserer Warte aus nicht zuverlässig beantwortet werden.“

Diese Frage richtet sich eher an die DB. Deshalb möchte ich Herrn Latsch um Beantwortung bitten.

Herr Ebberts hat die Frage angesprochen, wie es sein kann, dass aus einem Nutzen-Kosten-Faktor von 4,0 bei einer Verteuerung nicht 2,0, sondern 1,0 herauskommt. Anscheinend sind die entsprechenden Kriterien so geändert und gedreht worden, dass die Gefahr besteht, dass – wenn das Land in die volle Vorfinanzierung gehen würde, was ich nicht glaube – am Ende nur noch ein Ergebnis von 0,5 herauskommt. Das zeigt, wie abenteuerlich die Rechenmodelle sind. Alle sind sich einig, dass der Ausbau absolut notwendig ist und kommen soll. Dann kann man aber nicht zufällig mit irgendwelchen Zahlen operieren, die zwischen 4,0 und eventuell 0,5 liegen. Das ähnelt einer gewissen Willkür.

Herr Geuckler, Sie haben recht deutlich gesagt, dass Sie sich im Regionalverkehr zusätzliche Bestellungen vorstellen können. Das finden wir natürlich sehr positiv.

Denn die Aufgabenträger sollen ihre Regionalleistungen bestellen. Aber Geld ist natürlich auch endlich. Das gilt auch für den NWL. Welche Priorität hat diese zusätzliche Bestellung denn, wenn die Infrastruktur vorhanden wäre? Würde die Verdichtung des Regionalverkehrs bei Ihnen im Verband anstehen? In welcher Konkurrenz zu eventuellen anderen Strecken stünde sie, die unter Umständen nicht zusätzlich bestellt werden könnten?

Christof Rasche (FDP): Herr Ebbers hat den Fahrplan so beeindruckend geschildert, dass ich demnächst nicht mehr bei der DB, sondern bei Herrn Ebbers anrufen werde, wenn ich eine Frage zum Fahrplan habe. Ich bin mir sicher: Da bekomme ich eine vernünftige Auskunft – bei der DB natürlich auch, lieber Herr Latsch.

Herr Ebbers, ich habe Sie so verstanden, dass die Methodik der Bewertung im Detail noch nicht feststeht. Ist das richtig? – Das führt mich zu der Frage: Wie kann ein nordrhein-westfälischer Verkehrsminister den Bund auffordern, eine Bewertung vorzuziehen, wenn noch nicht einmal die Eckdaten und die Methodik festgelegt worden sind? Ich glaube, dieses Schreiben war ausschließlich politisch motiviert.

Herr Latsch, die DB AG ist bekannt dafür, dass sie innovativ und kreativ ist. Wir wollen nicht zwei Jahre lang Stillstand. Alle haben bekräftigt, dass die Strecke immens wichtig ist. Ist keine Verständigung zwischen dem Land und der DB AG in Bezug auf die Vorfinanzierung von Teilen der Stufen 3 und 4 denkbar, damit man den Stillstand vermeidet und die Interessen des Landes und der DB AG berücksichtigt? Oder sehen Sie solch eine Möglichkeit gar nicht?

Gibt es Beispiele von Vorfinanzierungen auf anderen Strecken in anderen Bundesländern?

Vorsitzender Dieter Hilser: Damit ist die erste Fragerunde durch. Mir liegen bereits Wortmeldungen für eine zweite Fragerunde vor. Deshalb lautet meine herzliche Bitte an die Sachverständigen: Erliegen Sie nicht dem Reiz, alle Fragen zu beantworten, sondern nehmen sie die Fragen, die sie von allen am allerbesten beantworten können, und nicht nur die, die sie am besten beantworten können.

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln): Zur Nutzen-Kosten-Untersuchung. Schon in der Fragestellung wurde deutlich, dass prognostische Wertungen einfließen. Ich gehe davon aus, dass sie auf einer sachlichen Grundlage getroffen werden; es fiel der Begriff der Willkür. Bei den Unterschieden kann ich das durchaus verstehen, aber prognostische Wertungen haben einfach immer den Nachteil, dass das Ergebnis in der Zukunft liegt und man einfach nicht genau sagen kann, wie es sich denn entwickeln wird. Der eine tendiert eher in die eine, der andere eher in die andere Richtung. Daraus resultieren diese großen Unterschiede.

Man muss sich in der Tat allerdings fragen, ob dieses Verfahren zumindest in dieser Art geeignet ist, zumal eine Evaluierung dieser Untersuchungen im Rückblick nicht üblich ist. Alle Sachverständigen haben sich heute nicht gegen den Ausbau der Stre-

cke ausgesprochen. Im Grunde hat jeder bestätigt, dass er sinnvoll ist. In meinen Augen stellt sich die Frage – unabhängig von dem, was eine NKU mit dem prognostischen Charakter tatsächlich ergibt –, ob man solch ein Projekt nicht tatsächlich durchführt, wenn allgemein befürwortet wird, es zu tun.

Wenn allerdings die NKU größer 1,0 für eine Bundesförderung notwendig ist, ist es natürlich mit einem hohen Risiko behaftet, jetzt finanziell an den Start zu gehen und Planungsleistungen zu finanzieren. Es könnte sein, dass man im Nachhinein aufgrund von Bewertungskriterien, die man heute noch nicht wirklich zuverlässig kennt, gesagt bekommt: Nein, das können wir doch nicht bauen. – Das Verfahren, sich jetzt finanziell zu engagieren, ist natürlich durchaus riskant.

Es stellt sich dann in der Tat die Frage, ob man eine solche Strecke nicht vielleicht doch gemeinsam aus dem Streit herausnimmt, weil die Vorteile so groß sind, dass es sinnvoll ist, das Verfahren unabhängig vom konkreten Ergebnis tatsächlich zeitnah durchzuziehen.

Stefan Peltzer (Verkehrsverband Westfalen e. V., Dortmund): Ich muss leicht widersprechen: Eine gewisse Willkür ist natürlich vorhanden, wenn auf Bundesebene verschiedene Kriterien für Nutzen-Kosten-Faktoren festgelegt werden. Denn wir haben auf beiden Seiten Kriterien, die zu Buche schlagen: sowohl auf der Nutzenseite als auch auf der Kostenseite. Wie man gewichtet, ist eine Entscheidung, die zu treffen ist. Die Frage ist, ob das zielgerichtet gegen uns läuft und für uns zum Nachteil wird. Mich stimmt ein bisschen hoffnungsfroh, dass die Kriterien, die festgelegt werden, bundesweit gelten und insoweit für alle Projekte Gültigkeit haben.

Nichtsdestotrotz handelt es sich um eine Blackbox, wie das Ganze zusammengewürfelt wird. Denn es müssen Sachen quantifiziert werden, die schwer zu quantifizieren sind. Im Straßenbereich gibt es das Beispiel, wie viel ein verhinderteter Unfalltoter wert ist. Das muss in Euro gerechnet werden und schlägt dann auf der Habenseite zu Buche. Solche Dinge machen es aus, dass es nicht so einfach ist, dass sich die Kosten zwar verdoppeln, sich der Nutzen-Kosten-Faktor aber nicht nur halbiert.

Zum Potenzial des Güterverkehrs. Die Kapazität für die Strecke ist ein ganz wichtiger Faktor und insofern eine notwendige Voraussetzung, um in Zukunft Güterverkehr abwickeln zu können. Im Gegensatz zu den Personenverkehren haben wir es hier mit Bestellverkehren zu tun. Wir können nicht über Jahre hinaus sagen, dass der ICE dort fahren soll bei einer Reisezeiteinsparung von drei Minuten. Ein Unternehmer überlegt sich, möglicherweise in der nächsten Woche eine Ladung fahren zu wollen, und braucht Kapazität auf der Strecke, sonst wird das nicht funktionieren. Wenn man also in die Zukunft gerichtet über Korridore für Güterverkehre nachdenkt, braucht man freie, nicht verplante Kapazitäten. Ich bin felsenfest davon überzeugt – wie es bei Herrn Schemmer und bei Herrn Ebberts schon anklang –: Die Güterverkehre aus dem Norden, aus den Seehäfen ins Ruhrgebiet werden diese Strecke nehmen. Weil es aber Bestellverkehre sind, wird uns das niemand versprechen können.

Michael Geuckler (Nahverkehr Westfalen-Lippe, Unna): Eine der ersten Fragen bezog sich auf den Rhein-Ruhr-Express. Der Grundsatzvertrag, der vor einigen Ta-

gen unterzeichnet worden ist, sieht beim Rhein-Ruhr-Express zwei Phasen vor: zum einen eine Betriebsaufnahme ab 2018 als Start mit einem hinterlegten Netz, das auf der heutigen Infrastruktur fahrbar ist. Zum anderen gibt es ein Zielkonzept, das in der Verordnung des Landes in der Anlage zum ÖPNVG beschlossen worden ist. Dazwischen entwickelt sich ganz viel Infrastruktur.

Bei dem, was also auf der heutigen Infrastruktur als Rhein-Ruhr-Express betrieblich gefahren werden kann – es handelt sich um ein komplettes System, das irgendwann aus ausgebauter Infrastruktur bestehen wird, soweit sie dann ausgebaut ist mit sämtlichen Planfeststellungsverfahren und vielen Jahren Bezug –, und dem Betrieb handelt es sich um zwei Dinge, die wir auseinanderhalten müssen. Den Betrieb im Vorlauf mit entsprechenden Fahrzeugen ab 2018 sicherzustellen, ist der erste Teil. Das wird auch funktionieren. Inwieweit der Ausbau sukzessive erfolgen wird – das war eine der Fragen –, wird auch davon abhängen, wann Mittel zur Verfügung stehen bzw. noch viel mehr davon, wann Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind.

So ist auch der Ausbau der Strecke Lünen—Münster zu sehen. Das heißt, der zweistufige Teil dieses Vertrages sieht vor, zunächst Lünen—Münster nicht zu bedienen, weil das gar nicht geht. Ein Teil der Leistung wird bis Hamm gefahren. Wenn die Strecke fertig ist, kann aber nach unserem jetzigen Planungsstand fahrzeugneutral, das heißt ohne einen Mehrbedarf an neuen Triebwagen, die Linie nach Münster bedient werden mit ein paar Zugkilometern mehr. Ich kann Ihnen die Größenordnung im Moment nicht nennen; das ist aber nur ein relativ geringer Teil. Dabei handelt es sich um einen Teil des Landesvorrangnetzes, bei dem es sich wiederum um Landesgesetzgebung handelt. Er wird – davon gehe ich aus – bei einer der folgenden Revisionen natürlich entsprechende Berücksichtigung finden. Die nächste Revision ist in zweieinhalb Jahren – dann wird es mit Sicherheit noch nicht berücksichtigt werden –, sondern in einer der dann folgenden. Zwischendurch gibt es auch noch ein paar Bundesrevisionen, die wir vielleicht nicht vergessen sollten. Aber die Zusage, dort zu fahren, ist von beiden Seiten getroffen und vertraglich vereinbart worden. Das gilt aber auch für andere Linienäste in anderen Bereichen.

Zur Kriterienänderung bei Rechenmodellen. Das ist für uns im Moment noch weniger als Glaskugellesen, weil der Bund überhaupt nicht sagt, wie er künftig rechnen wird. Herr Ebberts hat es eindrucksvoll vorgestellt: Dass der halbe Güterverkehr zu einem Faktor von 4,0 weniger bei der Bewertung führt, kann es natürlich nicht sein. Das ist Spekulation. Wenn alles so offen wäre wie der Wegfall des Schienenbonus, bei dem man im Grunde genommen anfangen könnte zu rechnen, was der Grad an Lärmbelastung mehr oder weniger ausmacht, wo man also versuchen könnte zu quantifizieren, weil ein Großteil der Strecke in einem Einschnitt fährt und ein anderer Teil auf dem Damm und wieder andere Teile weit von der Besiedelung weg sind, wäre das alles etwas einfacher. Das ist im Moment wirklich schwierig.

Damit komme ich zu einer weiteren Frage. Dass die Bewertung hinterher bei kleiner als 1,0 landet, kann heute seriös keiner ausschließen, der nicht die Voraussetzungen bis ins Detail kennt. Ich kann Ihnen nur noch einmal sagen: Im SPN ist die Nachfrage auf der heutigen Infrastruktur alleine im Münsterland um 60 % gestiegen. Es sind Teile ausgebaut worden, aber der wesentliche Teil in Richtung Dortmund, in Rich-

tung des benachbarten Oberzentrums in NRW eben nicht. Dieser Punkt bringt uns dazu, immer wieder zu betonen, wie wichtig der zweigleisige Ausbau und der Einsatz des Rhein-Ruhr-Express als zweite Nahverkehrsleistung ist. Wir haben Strecken mit zwei bis vier Nahverkehrsleistungen pro Stunde.

Ist der Rhein-Ruhr-Express in die Untersuchung eingerechnet worden? Nach meinen Unterlagen mit 18 Zugpaaren am Werktag.

Die Verspätungslage: Im ersten Halbjahr 2013 haben ungefähr 10 % der Züge zwischen Münster und Lünen eine Verspätung von mehr als fünf Minuten. Weil die Züge in sich fahren, beruht das in der Regel darauf, dass der Fernverkehr verspätet ist. Es handelt sich um zwei Zugpaare, die immer zwischen Lünen und Dortmund hin- und herfahren. Wenn keine Störung wie eben durch den Fernverkehr oder bei der Ausfahrt in Dortmund eintritt – die Ausfahrt in Münster ist eigentlich kein Problem –, fahren sie den ganzen Tag über pünktlich. Aber bei der kleinsten Störung eines dieser Zugpaare setzt sich das den ganzen Tag über fort, weil die Züge nur wenige Minuten an den Endbahnhöfen Zeit haben, um in die Gegenrichtung zu wechseln.

Zum Knoten Münster und den notwendigen Ausbaumaßnahmen. Die Maßnahmen begründen sich vor allem damit, dass ganz viel neuer Verkehr inzwischen auf Münster zuläuft. Es handelt sich eben um etwa 60 % mehr Fahrgäste. Das bedeutet auch mehr Nahverkehrsleistung. Es geht um den Ausbau einzelner Nahverkehrsstrecken im Umland in Richtung Coesfeld – ganz aktuell – mit zusätzlichen Fahrten in Richtung Steinfurt; da wird es jetzt schon wieder eng. Es werden entsprechend Vorortbahnhöfe in Münster ausgebaut, um Engpässe abzufedern. Es ist in nächster Zeit sicherlich einiges erforderlich, aber nichts, was unmittelbar mit dem Ausbau der Strecke Münster—Lünen zu tun hat, soweit ich weiß. Sie fädelt im Vorfeld des Hauptbahnhofs Münster ca. 3 km südlich ein – Abzweig Geist heißt das für Fachleute. Ab da geht es über drei Gleise im teilweisen Wechselrichtungsbetrieb gemeinsam mit der Essener Strecke in den Hauptbahnhof.

Der Ausbau des Knotens Münster ist wichtig, insbesondere auch im Nordbereich, weil der Hauptbahnhof sehr in Linien geteilt ist, die aus Westen und aus Osten, von Süden und Norden gleichermaßen kommen. Aber dieses Thema ist von dieser Strecke sehr losgelöst.

Reiner Latsch (Deutsche Bahn): Gerne bestätige ich, dass der Rhein-Ruhr-Express mit 18 Zügen eingerechnet worden ist. Ebenso bestätige ich gerne für Sie alle, dass der Knoten Münster gesondert gesehen werden muss. Ich betone das auch vor dem Hintergrund, dass wir versuchen, die Kosten für den Ausbau der 42 km langen Strecke Münster—Lünen möglichst niedrig zu halten.

Im Abschlussbericht 2010 zur Überprüfung des Bundesschienenwegebedarfsplans – er ist übrigens im Internet veröffentlicht worden und frei zugänglich –, steht ganz klar, dass für Grunderwerb 1,9 Millionen € angesetzt werden. Der Grunderwerb ist erforderlich, das ist völlig richtig, Herr Beu. Wir müssen heute bei einer Zweigleisigkeit danach planen, dass auf einer Dammlage bestimmte Entfernungen zwischen den beiden Gleisen einzuhalten sind, die in früherer Zeit noch nicht geplant worden wa-

ren. Deshalb müssen wir sowohl den Damm sanieren, als ihn auch durch entsprechenden Grundstückserwerb anpassen.

Es hat lange Diskussionen über die NKU und das NKV gegeben. Eigentlich ist die Frage an den Bund zu stellen, wie sich das weiterentwickelt. So gerne ich das tun würde: Wir können dazu keine Stellung nehmen. Das betrifft, glaube ich, alle Sachverständigen. Wir können zu diesem Thema noch keine Aussagen treffen.

Herr Schemmer, um es noch einmal deutlich zu sagen: Es geht um einen Zug pro Stunde pro Richtung, der von uns als Kapazität unterstellt wird. Wir müssen allerdings berücksichtigen, dass die Anbindung im südlichen Bereich und in Richtung Dortmund zwar entsprechend laufen kann. Dabei möchte ich Herrn Ebberts ganz eindeutig unterstützen: Der Gutachter des Bundes ist bei der Betrachtung des Bundesverkehrswegeplans davon ausgegangen, dass dem Schienengüterverkehr zwischen 2003 und 2010 die Durchfahrt im Dortmunder Hauptbahnhof verboten wurde. Das hat beim Schienengüterverkehr zu einer Reduzierung um 45 % geführt. Ich gehe davon aus, dass das bei der Neubewertung anders bewertet wird, weil es in Dortmund kein Verbot für die Durchfahrt des Schienengüterverkehrs gibt. Ich bin dankbar, dass ich das hier noch einmal deutlich machen kann.

Insgesamt geht es aber um eine andere Schwierigkeit, warum man eine überregionale Bedeutung schwer unterstellen kann. Im Norden müssten wir den gesamten Schienengüterverkehr durch den Münsteraner Hauptbahnhof fahren. Herr Geuckler hat darauf aufmerksam gemacht, dass wir dort heute schon Kapazitätsprobleme haben – insbesondere, wenn wir den Knoten anpacken müssten. Wir haben eine Güterumgehungsbahn in Münster, die wiederum nach derzeitiger Planung keinen Anschluss an die Strecke Münster—Lünen erfahren wird. Sie hat einen Anschluss an die Strecke Münster—Hamm, über die der Güterverkehr abgeleitet wird. Dort kann er hervorragend – von Norden kommend – abgeleitet werden. Ebenso kann man von dieser Strecke aus nach Recklinghausen fahren und über das nördliche Ruhrgebiet den Güterverkehr ableiten.

Wenn wir das einplanen würden, wäre das eine zusätzliche Infrastruktur, bei der es nicht nur mit einer Weiche getan wäre. Das wäre eine zusätzliche Infrastruktur mit Fahrstraßen, möglicherweise Überwerfungsbauwerken usw., die wiederum direkte Auswirkungen auf das NKV hätte. Daran sollten wir alle kein Interesse haben. Vor dem Hintergrund bitte ich Sie, das bei künftigen Diskussionen mitzubetrachten.

Ich habe bei einem Zug pro Stunde von tagsüber gesprochen. Nachts gibt es natürlich mehr Kapazitäten, weil dann der Personenverkehr nicht so stark fährt. Schwieriger ist aber die Frage der technischen Anbindung, die ich Ihnen eben erläutert habe. Im Fernverkehr ist es ebenfalls ein Zug pro Stunde und Richtung; das hatte ich schon in der schriftlichen Stellungnahme deutlich gemacht.

Zu den Kosten: Wir unterstellen etwa 35 Millionen €, die wir für die Leistungsphasen 1 bis 4 komplett angesetzt haben. Der erste Vertrag sah vor, dass etwa 7 Millionen € für die Leistungsphasen 1 und 2 benötigt werden. Die haben wir nicht ganz aufgewendet. Das Delta müsste im zweiten Finanzierungsvertrag entsprechend aufgebaut werden. Ich habe auf Anfrage von Minister Groschek ihm am 18. Juli ge-

schrieben, wie mit dem Wegfall des Schienenbonus umzugehen ist. Wir gehen davon aus, dass keine signifikanten Kostenauswirkungen zu erwarten sind. Das hängt auch damit zusammen, wie wir ins Planfeststellungsverfahren einsteigen können und wie die Umrüstungsmöglichkeiten auf die Kunststoffverbundsohle bzw. die LL-Sohle im Schienengüterverkehr läuft. Es geht auch darum, ob das sogenannte besonders überwachte Gleis, also Schienenschleifen, entsprechend berücksichtigt werden kann.

Ich zitiere gerne aus dem Antwortbrief, Herr Rasche, weil ich Herrn Minister Groschek geschrieben hatte:

Nach unseren Informationen hält der Bund aber daran fest, die volkswirtschaftliche Neubewertung des Projekts erst im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 vorzunehmen.

Insofern ist uns das weitgehend bekannt gewesen.

Einwände des Bundes gegen eine Weiterfinanzierung der Planung durch das Land Nordrhein-Westfalen sind uns nicht bekannt.

Deshalb könne, wenn von seiner Seite gewünscht, eine Weiterfinanzierung der Planung zwischen unseren Häusern abgestimmt werden. Damit könnte unmittelbar nach Vorliegen der volkswirtschaftlichen Bewertung des Bundes eine weitere Projektförderung möglich sein.

In der Antwort von Herrn Minister Groschek vom 6. August 2013 an mich heißt es – wenn ich daraus zitieren darf –:

Deshalb unterstütze ich Ihren Vorschlag, die Weiterfinanzierung der Planungsarbeiten zwischen unseren Häusern abzustimmen, damit nach Vorliegen der unbedingt erforderlichen positiven volkswirtschaftlichen Bewertung des Bundes die Planungsarbeiten weitergeführt werden können.

Vor diesem Hintergrund ist es richtig, Herr Rasche: Auch wir gehen auf Möglichkeiten ein. Daran sehen Sie, dass wir eng mit dem Land zusammenarbeiten, um das Projekt möglichst kontinuierlich nach vorne zu bringen.

Herr Bayer, ich kann zum Ausgang der Neubewertung natürlich nichts sagen. Ich kenne die Grundlagen nicht. Diese Frage müsste an den Bund gerichtet werden.

Joachim Brendel (IHK NRW): Ich versuche, meine Ausführungen ein bisschen kürzer zu machen, weil vieles schon beantwortet worden ist.

Der Nutzen-Kosten-Faktor ist ein ganz zentraler Punkt. Daher halten sich der Bund und das Land im Moment zurück. Ich will es auf den Punkt bringen: Für beide Haltungen gibt es Gründe. Aus meiner Sicht kann man momentan weder dem Bund noch dem Land einen Vorwurf machen. Denn die Sachlage ist im Moment so, wie sie ist. Wir haben sie heute ausführlich gehört und beschrieben.

Der Blick richtet sich in die Zukunft: Was werden der Bund und der neue Bundesverkehrswegeplan machen? Wie wird sich die Bewertungsmethodik verändern? Da hat man keine Garantie, aber zumindest gewisse Anzeichen, in welche Richtung das

geht. Daraus kann man auch ableiten, mit wie viel Risiko eine Fortführung der Finanzierung der Planung verbunden ist.

Ich bin mir relativ sicher, dass sich nachhaltig etwas in der Bewertungsmethodik verändern wird – nicht nur bei der Schiene, sondern das gilt im Prinzip für alle Projekte. Dafür gibt es viele Anzeichen. Es wird darauf hinauslaufen, dass die früheren Hochleistungskomponenten – Thema: Neubau Ausbaustrecken – sicherlich nicht mehr so im Fokus stehen werden, sprich: Reisezeitverkürzungen oder überall neue Achsen aus dem Boden zu stampfen. Man wird sich vielmehr darauf konzentrieren, vorhandene Engpässe zu beseitigen und Netzlücken zu schließen – bei der Straße, aber natürlich auch bei der Schiene.

Wenn wir uns das Projekt Münster—Lünen anschauen, müssen wir feststellen: Das ist ein maßgeblicher Engpass auf einer sehr wichtigen Achse. Das ist zwar keine klassische Lücke, aber es ist nur ein Gleis mit den daraus folgenden negativen Konsequenzen vorhanden.

Vor diesem Hintergrund müsste man eigentlich mit Blick auf das, was im Moment aus Berlin parteiübergreifend zu hören ist – man müsse da Erhebliches verändern, weil man über sehr begrenzte Mittel verfüge, die man in die absoluten Engpässe stecken müsse –, eigentlich davon ausgehen, dass das Projekt Münster—Lünen voraussichtlich keinen Schaden nehmen wird. Im Zweifelsfall wird es eher profitieren.

Herr Breuer, Sie haben viele Fragen in diese Richtung gestellt; das nehme ich auf. Gibt es eine Erwartungshaltung an das Land? Wie soll der Minister entscheiden? Das sind sicherlich schwierige Fragen. Aber so, wie der RRX seit vielen Jahren in Nordrhein-Westfalen politisch behandelt wird – mit höchster Dringlichkeit, höchstem Vorrang und ganz viel Energie –, muss man auch einen Teil des RRX-Projekts, nämlich die Strecke Münster—Lünen, etwas anders behandeln, als man es sonst mit anderen Projekten in anderen Zusammenhängen tut. Das hat auch einen besonderen Wert und eine besondere Bedeutung. Je bedeutender etwas ist – das ist im Privatleben nicht anders –, desto höher ist Bereitschaft, ein Risiko einzugehen. Für etwas, das mich nicht sehr interessiert, gehe ich kein Risiko ein.

Nun weiß ich, dass das Haushaltsrecht eine Rolle spielt; 30 Millionen € müssen „mal eben“ auf den Tisch gelegt werden. Wenn man das selbst entscheiden müsste, stellte man fest, dass das keine ganz einfache Frage ist. Aber aus meiner Sicht sollte die Landesregierung zumindest alles tun, um in den Gesprächen – das habe ich vorhin schon angedeutet –, die teilweise auch halb- oder inoffiziell stattfinden, mit dem Bund und den für den Bundesverkehrswegeplan zuständigen Leuten sowie vor allem mit der DB zu schauen: Können wir uns da irgendwie zwar keine absolute, aber doch mehr Sicherheit holen? Sind wir vor dem Hintergrund der Bedeutung dieses Projektes an einem Zeitpunkt X, der vielleicht auch vor einer offiziellen Verkündung eines Nutzen-Kosten-Faktors liegt, bereit zu sagen: „Es deutet sich an, dass das gut und in die richtige Richtung läuft“? Wird die neue Bewertungsmethodik diesem Projekt helfen? Führt das mit Blick auf den Nutzen-Kosten-Faktor zu einem ganzen Sprung nach oben? Vor diesem Hintergrund sind wir jetzt bereit, die Mittel für die weitere Planung freizugeben.

Wie gesagt: Man kann sich zurücklehnen und warten, bis sich der Bundesverkehrsminister bequemt, uns Sicherheit zu geben. Dann kann kein Vorwurf gemacht werden. Aber das Land auf der anderen Seite bekundet immer wieder die hohe Bedeutung des RRX. Ich habe deutlich gemacht: „RRX“ heißt automatisch die Zweigleisigkeit Münster—Lünen. Sonst gibt es den RRX nicht so, wie er einmal konzipiert worden ist.

Vor diesem Hintergrund würde ich mir wünschen, dass bei dem hohen Interesse in Nordrhein-Westfalen alles getan wird, um in Gesprächen und Verhandlungen auch mit der DB zu einem Punkt zu kommen, an dem die DB mit dem Land vielleicht auch mit irgendeiner Art von Risikoteilung bereit ist, zumindest erst einmal Teile anzustoßen, um nicht zwei oder womöglich drei Jahre Zeit zu verlieren.

(Zuruf von Reiner Latsch, Deutsche Bahn)

– Herr Latsch winkt schon ab. Denn er ist kein großer Freund von allem, was kostet.

(Zuruf von Reiner Latsch, Deutsche Bahn)

– Sie haben doch eine gewisse Verantwortung in diesem Bereich. Der Bund schiebt entsprechende Mittel für Neu- und Ausbau herüber. Insofern kann man das nicht einfach zur Seite wischen.

Das Angebot besteht, so etwas miteinander zu machen, und nicht immer nur auf den anderen zu schauen, der es richten soll. Das gilt für alle Beteiligten. Ich würde mir wünschen, dass wir da einen Schritt weiterkommen.

Lothar Ebberts (PRO BAHN NRW e. V., Duisburg): Ich will vor allen Dingen auf die Frage von Herrn Rasche eingehen, wie die Prognose aussieht und wie das zukünftige Prognoseverfahren sein wird. Sie wissen, wie unsicher Prognosen sind, besonders, wenn sie die Zukunft betreffen. Jetzt quadrieren Sie das: Man soll prognostizieren, wie ein zukünftiges Prognoseverfahren aussieht.

Da gilt es, zwei Punkte auseinanderzuhalten: Zum einen will der Bund die Methodik verändern. Ich habe vor zwei Jahren von Herrn Reinkober vom NVR erfahren, der auch Vorsitzender des Netzbeirats ist, dass der Bund die Erarbeitung eines neuen Verfahrens ausgeschrieben hat, bei dem die Kapazitätsermittlung für Strecken im Schwerpunkt stand. Das heißt, einer der Schwerpunkte wird sein, wie man mehr Kapazitäten im Schienennetz schaffen kann, um so etwas zu bewerten. Das ist auf jeden Fall für die Strecke positiv.

Eine zweite Sache würde ich mir wünschen, dass nämlich auch die mögliche Betriebsqualität dort Einzug hält und nicht nur die rechnerische Kapazität. Die Betriebsqualität ist nicht nur von der Anzahl der Züge abhängig, sondern auch von den unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Da wir im Rhein-Ruhr-Raum ganz überwiegend ein großes Mischnetz mit mindestens zwei, wenn nicht sogar fünf verschiedenen Geschwindigkeiten haben, ist es hier besonders wichtig. Mit Blick darauf würde die Strecke deutlich besser bewertet.

Aber wir bekommen natürlich auch ein völlig neues Mengengerüst im Güterverkehr. Man wird nicht mit den bisher prognostizierten Mengen rechnen. Ich hatte Ihnen die Tabelle gegeben. Schauen Sie sich einzelne Punkte an. Dann ahnen Sie schon, welche Güter da befördert werden. „Ingolstadt—Ostriesland“: Ich kann mir gut vorstellen, dass da Fahrzeuge von einem Automobilwerk zu einem Überseehafen transportiert werden. „Bochum—Hagen/Bremen“: Wenn das das Gleiche sein sollte, dürfte dieser Verkehr in der Prognose nicht mehr so groß sein. Wir wissen, was da passiert ist.

Ich denke an die Importkohle zu irgendwelchen Kraftwerken. Das wird im Zeichen der Energiewende völlig neue Verkehrsströme nach sich ziehen. Welche Güterverkehrsströme sich dann neu verteilen, kann ich im Moment nicht vorhersehen, weil da ganz unterschiedliche Faktoren einwirken. Ich hatte es aufgezeigt: Die Hälfte der Nutzenkomponenten kommt saldiert aus den Veränderungen im Güterverkehr.

Mit Blick auf die Punkte „ersparte Lkw-Betriebskosten“ gegen „Mehrkosten im SGV“ usw. ist die Hälfte des Gesamtnutzens in Höhe von 400 Millionen € nur aus Bereichen des Schienengüterverkehrs gekommen. Da sind natürlich solche Verkehrsmengen ganz relevant. Wenn man mindestens die unterstellten Verkehrsmengengerüste und die Prognose, wie sich das Mengengerüst für die nächsten Jahre entwickelt – das ist unabhängig von der Methodik zu erstellen –, kennen und mit den bisherigen vergleichen würde, könnte man schon grobe Aussagen dazu bekommen, in welche Richtungen das tendiert. Ein genaues Prognostizieren wird nicht möglich sein.

Ob und wann sich der Bund auf eine Methodik festlegt, weiß man nicht. Ich weiß, wie so etwas gemacht wird: Erst einmal werden Modellrechnungen gemacht, um zu schauen, was für die eigenen besonders beliebten Projekte dabei herauskommt, bevor man entscheidet, welche Methodik man nimmt. Möglicherweise wird man damit noch warten. Die Prognose wird wahrscheinlich größer sein, dass ein neuer Verkehrsminister diese Bundesverkehrswegeplanmethodik der Öffentlichkeit vorstellen will. Ich rechne nicht damit, dass das noch vor der Konstituierung der nächsten Bundesregierung passiert.

Vorsitzender Dieter Hilser: Wir machen eine zweite Runde für die Abgeordneten. Ich bin im Rahmen der gebotenen Neutralität des Vorsitzenden überzeugt, dass alle Fraktionen aus der Anhörung ihre Schlüsse ziehen und dass die jeweiligen Schlüsse nicht im Widerspruch zu bisherigen Positionen stehen werden. Daher können wir uns an dieser Stelle Schaukämpfe ersparen.

Mir liegen jetzt Wortmeldungen von Herrn Schemmer und Herrn Rehbaum vor. Gibt es weitere Wortmeldungen? – In der Sache sind wir uns weitgehend einig. Die politische Frage lautet eher: Wen erklären wir zum Schuldigen? Das sollen die Fraktionen und nicht die Sachverständigen klären. – Gibt es weitere Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Bernhard Schemmer (CDU): Ich bitte doch darum, die Frage ein bisschen ernster zu nehmen – auch in der Konsequenz für die Zukunft –, wie sich mir-nichts-dir-nichts ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1:4 auf 1:1,1 bewegen kann. Das heißt doch im Um-

kehrschluss für einen wie auch immer gearteten neuen Bundesverkehrsminister, dass jeder solche Spielregeln aufstellen kann, dass wieder 4:1 oder 1:1 oder 1:0,5 herauskommt. Wenn das aber so ist, hätte ich von jedem der Gutachter gerne gewusst, warum wir nicht sowohl für die Schiene als auch für die Straße alle Planungen konkret heute – eigentlich schon in der Vergangenheit – einstellen und warten, bis die neuen Regelungen vorliegen. Denn warum soll es bei Münster—Lünen anders sein als bei jedem anderen sonstigen Projekt im Bundesverkehrswegeplan? Wenn man von 4:1 bis 1:1 – das ist Faktor 4 – alles beliebig schieben kann, warum dann bei Münster—Lünen und bei allen anderen Projekten nicht?

Henning Rehbaum (CDU): Sie wissen, dass wir uns regelmäßig Sorgen um den Fernverkehr und die Fernverkehrsanbindung von Münster und dem Münsterland machen. In der Darstellung der Deutschen Bahn, Herr Latsch, wird die Verbesserung im Fernverkehr durch einen zweigleisigen Ausbau im Konjunktiv dargestellt:

„Die Reisezeit zwischen Dortmund und Hamburg würde sich nach dem Ausbau im Vergleich zu heute voraussichtlich um etwa 2 Minuten verkürzen lassen. Zusätzliche Kapazitäten könnten im Umfang von voraussichtlich einer Trasse pro Stunde angeboten werden.“

Heißt das tatsächlich, man könnte aus dem Stundentakt im Fernverkehr einen Halbstundentakt machen und dass jeder Zug zwei Minuten schneller ist?

Die zweite Frage dazu lautet: Was ist denn bisher eingerechnet worden? Sie haben bestätigt: 18 Zugpaare beim RRX waren in der bisherigen Berechnung enthalten. Welche Verbesserungen beim Fahrplan und bei der Qualität wurden denn beim Fernverkehr tatsächlich eingerechnet? Herr Ebbers hatte das Thema „Betriebsqualität“ kurz angeschnitten. Münster hat die Hoffnung noch nicht ganz aufgegeben, irgendwann einmal ICE-Bahnhof zu werden. Ist das über das gesamte zweigleisige Konzept nicht auch in greifbare Nähe zu rücken? Inwiefern kann das eine Nutzen-Kosten-Berechnung noch verbessern?

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln): Herr Schemmer, ich habe eine ziemlich große Skepsis gegenüber dem Nutzen-Kosten-Untersuchungsverfahren im Grundsatz. Ich habe mich sehr intensiv mit den Verkehrsprognosen beschäftigt, die hinter dem Bundesverkehrswegeplan liegen. Ich habe insbesondere die Prognosen der Vergangenheit mit dem Ist, das man beobachten konnte, verglichen. Ich war dann – vorsichtig ausgedrückt – ernüchert über das Verfahren. Das Dumme an der Sache ist, dass wir bislang kein besseres Verfahren haben. Es trägt zumindest zu einer gewissen Objektivierung bei, aber das war es dann auch.

Bei einem positiven Nutzen weiß man natürlich, dass der Nutzen vielleicht bei einer Veränderung der Parameter anders ist. Wenn er gerade an der Kante liegt, habe ich zumindest Verständnis dafür, dass man mit dem Bauen bzw. den Vorarbeiten etwas zurückhaltend ist, wenn man nachher die Finanzierung nicht hinbekommt.

Mit Blick auf die konkrete Strecke meine ich, dass der Weg vernünftig ist, es einerseits aus dem Streit zu nehmen oder andererseits den Ansatz zu verfolgen, den Herr Brendel skizziert hat, sich Gewissheit zu verschaffen, ob das neue Verfahren nicht zu einer tendenziell eher positiven Bewertung in der Folge führt. Wenn das der Fall ist, kann man vielleicht versuchen, ein Risiko einzugehen, sofern dieses Risiko beherrschbar ist.

Stefan Peltzer (Verkehrsverband Westfalen e. V., Dortmund): Ich möchte die Abschlussrunde dazu nutzen, eine Frage zu beantworten, die überraschenderweise bisher noch nicht gestellt wurde, nämlich die Frage, ob die Inanspruchnahme europäischer Fördermittel möglicherweise eine Hilfe oder ein Rettungsanker für dieses Projekt ist.

Natürlich ist es hilfreich, wenn Mittel aus Brüssel fließen können. Ich bin aber insgesamt aus zwei Gründen skeptisch: erstens, weil wir in Brüssel das erleben, was wir auf Bundes- und Landesebene erleben. Auch dort wurden Mittel zusammengestrichen, und das zur Verfügung stehende Geld reichte nicht aus, um Projekte mit europäischem Nutzen sozusagen en passant durchzuwinken.

Zweitens liegt ein Webfehler des europäischen Förderprogramms darin, dass erst ex post und nach Abschluss aller Baumaßnahmen erstattet wird – dann noch in unsicherer Höhe, weil man von vornherein nicht absehen kann, was Brüssel akzeptiert und was nicht. Solange sich die Entscheidungsträger in kameralistischen Denkweisen befinden und in abgeschlossenen Haushaltsjahren denken, ist der Motivationschub, den Brüssel auslösen möchte, in der Form nicht zu erwarten. Positiv formuliert: Ich würde mich freuen, wenn das Förderprogramm in Zukunft anders ausgestattet würde. Was wir jetzt diskutieren, dass in frühen Planungsphasen Vorfinanzierungen möglich wären, wäre ein echter Zugewinn für dieses Projekt und für andere Projekte.

Vorsitzender Dieter Hilser: Da sehen Sie, wie sich Sachverständige und Politiker ergänzen: Sachverständige beantworten Fragen, die gar nicht gestellt werden; Politiker beantworten gestellte Fragen nicht und sagen das, was sie schon immer sagen wollten.

Michael Geuckler (Nahverkehr Westfalen-Lippe, Unna): Um nicht zu wiederholen, was Herr Wente gesagt hat, sehe ich es im Moment aus Sicht des Bürgers. Da wünsche ich mir natürlich eine gewisse Objektivität und eine gewisse Methodik bei der Bewertung der miteinander konkurrierenden Infrastrukturprojekte. Das ist ganz klar. Aber nach ein paar Jahrzehnten in diesem Geschäft geht es mir genau wie Ihnen: Wenn man schaut, welche Methodik angewandt wird, weiß man, dass man sehr häufig erst von hinten zum Ziel kommt.

Nichtsdestotrotz – ich wollte den Satz damit nicht beendet haben – hilft es nichts: Gerade bei diesen großen Projekten müssen wir planen und Dinge voranbringen, weil solche großen Projekte auch mal über eine BVWP-Periode von fünf Jahren hinausgehen, da man sie nicht in fünf Jahren realisiert. Das gilt für kleine Projekte ganz

genauso. Da sollte man es schon, wenn man das eine oder andere voranbringen will, in der Tasche haben. Bei einer Größenordnung von 30 oder 35 Millionen € sollte man zugegebenermaßen wohl abwägen – im Sinne von uns allen –, ob man es ausgibt oder nicht, wenn man die Methodik noch nicht kennt. Das ist ein ziemlich unlösbares Problem.

Nichtsdestotrotz möchte ich zum Ende noch einmal die Wichtigkeit des Projekts betonen. Die Entwicklung der Nachfrage habe ich Ihnen dargestellt. Die Mobilität und die Altersmobilität nehmen zu. Die Bevölkerung bewegt sich; sie bewegt sich dankenswerterweise auch auf der Schiene immer mehr.

Zum Schluss: Einer der Wachstumspole in Nordrhein-Westfalen – eine Prognose führen 2030 –, nämlich das Oberzentrum Münster nicht an den Rhein-Ruhr-Express anzubinden, hielte ich schon für – vorsichtig gesagt – äußerst schade.

Reiner Latsch (Deutsche Bahn): Eine kurze Ergänzung zur Frage nach dem NKV: Wir können das zum Beispiel am Schienengüterverkehr nachvollziehen; dazu habe ich eben Stellung genommen. Er ist im Vergleich zwischen dem Bundesverkehrswegeplan 2003 und 2010 bei der Überprüfung mit minus 45 % angesetzt worden. Das hat sicherlich eine erhebliche Auswirkung gehabt.

Zur Frage, warum es sich von 4:1 auf 1:1 reduziert hat. Das machen – deshalb wurde ein unabhängiges Institut gewählt – die BVU, Beratergruppe Verkehr + Umwelt, und Intraplan im Auftrag des Bundes. Vor diesem Hintergrund wäre es sinnvoll, mit denen möglicherweise die Diskussion zu führen bzw. direkt mit der Bundesregierung. Ich habe verschiedene Anfragen von Bundestagsabgeordneten bekommen, die genau auf dieses Verhältnis und die Reduzierung des Verhältnisses repliziert und sich entsprechend an die Bundesregierung gewandt haben.

Zum Fernverkehr erinnere ich noch einmal daran, dass wir im Rhein-Ruhr-Express 18 Zugpaare, also 18 Züge pro Tag und Richtung, unterstellen, die möglich wären. Deshalb, Herr Rehbaum, spreche ich dabei im Konjunktiv. Im Fernverkehr unterstellen wir 16 Zugpaare pro Tag und Richtung, die dann zusätzlich möglich wären. Das heißt aber nicht, dass die DB Fernverkehr AG das anbietet. Sie wissen, dass wir zwischen Köln und Hamburg den ersten großen Fernverkehrskonkurrenten auf der Schiene haben, der Nordrhein-Westfalen anfährt. Das können wir von unserer Seite als Deutsche Bahn AG bzw. als Infrastrukturunternehmen, weil es in diesem Fall um Infrastruktur geht, nicht deutlich machen. Wir können nur die Kapazitäten bereitstellen. Wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die es auf dem Markt gibt – es existieren mehr als 300 –, diese dann nutzen und buchen, ist im eigenwirtschaftlichen Verkehr – sowohl im Güterverkehr, der eigenwirtschaftlich ist, als auch im Schienenpersonenfernverkehr, der eigenwirtschaftlich ist – die geschäftliche Entscheidung des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Vor diesem Hintergrund musste ich den Konjunktiv verwenden, denn alles andere wäre eine fixe Angebotsfestlegung, vor allen Dingen bevor möglicherweise die Bundesnetzagentur zustimmen würde, dass die Trasse an ein bestimmtes Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben wird. Das ist der Hintergrund, warum ich den Konjunktiv benutzt habe.

Joachim Brendel (IHK NRW): Ich setze kurz beim Thema „Fahrplan“ an und knüpfe auch an die Ausführungen von Herrn Latsch an. Er vertritt sozusagen den DB-Konzern als ganzen, das heißt von DB Netz, über Nahverkehr, DB Regio, Fernverkehr und Güterverkehr. Ich denke schon, dass man innerhalb der DB AG über solche Dinge spricht. Der Fernverkehr fragt: Wie ist es denn mit Münster—Lünen? – DB Netz fragt: Wo habt ihr da das Problem? Wie wirkt sich das bei euch aus? – Ich gehe fest davon aus, dass Sie das letztlich alles wissen. Meines Wissens hat der Fernverkehr ein hohes Interesse, allein schon wegen der Fahrplanstabilität eine Zweigleisigkeit hinzubekommen.

Ob der Tatsache, wie die Besetzung der ICs zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet aussieht – die sind nämlich immer voll und nicht nur zu den Tagesrandzeiten –, kann ich mir vorstellen, dass es durchaus, wenn es die Infrastruktur hergäbe, mittelfristig Überlegungen geben könnte, dort zu verdichten. Ob das gleich ein Halbstundentakt sein sollte, weiß ich nicht. Aber es gibt andere Ballungsraumverbindungen – ich habe das vorhin in meinem Statement gesagt –, bei denen es völlig selbstverständlich ist, dass da Fernverkehrszüge im Halbstunden- oder sogar Zwanzigminutentakt fahren.

Die Metropolregionen Hamburg und Rhein-Ruhr geben das auf jeden Fall her, aber die Infrastruktur gibt es im Moment nicht her – weder hinsichtlich der Geschwindigkeit im Vergleich zu Neubau- bzw. Hochgeschwindigkeitsstrecken noch wegen des Engpasses Münster—Lünen hinsichtlich der Quantität. Insofern gibt es aus Sicht der DB – das haben Sie immer gesagt, Herr Latsch – viele gute Gründe, das zu tun. Allerdings müssen die Mittel kommen. Sie müssen sich DB-intern zu Ihren bundesweiten Prioritäten äußern.

Meine letzten Sätze – das ist heute noch gar nicht so gefallen – lauten: Wir haben in den letzten Monaten viel darüber diskutiert, ob und wie Nordrhein-Westfalen überhaupt im Vergleich der Bundesländer angemessen vom Bund bedient wird – Stichworte: Königsteiner Schlüssel und andere existierende Schlüssel. Wir haben festgestellt: Gerade im Schienenverkehr ist in Nordrhein-Westfalen in den letzten zehn bis 15 Jahren nach der Neubaustrecke Köln—Rhein-Main ziemlich wenig passiert. Ein Großteil dieser Strecke liegt gar nicht in Nordrhein-Westfalen. Trotzdem nützt sie uns natürlich. Aber ansonsten ist infrastrukturell im Vergleich zum Süden und Osten der Republik sehr wenig passiert.

Vor diesem Hintergrund möchte ich noch einmal die Gelegenheit nutzen und den Appell an Sie, Herr Latsch, als Interessenvertreter für Nordrhein-Westfalen innerhalb des DB Konzerns richten, darüber noch einmal nachzudenken. Das ist eines der ganz zentralen Projekte, nachdem wir die Betuwe-Linie jetzt Gott sei Dank finanziell abgesichert haben. Nachdem der Eiserne Rhein eher mittel- bis langfristig auf den Weg gebracht werden muss, haben wir hiermit ein nächstes ganz wichtiges Projekt für Nordrhein-Westfalen, das wir nach vorn bringen müssen.

Noch einmal: Ich würde mir wünschen, dass man nicht nur auf das Land oder den Bund schaut, sondern dass sich die DB selbst die Frage stellt: Wie können wir es mit welchem Partner schaffen, dass wir dieses Projekt nach vorn bringen und nicht viele Jahre Zeit verlieren?

Lothar Ebbers (PRO BAHN NRW e. V., Duisburg): Noch einmal zum Fernverkehr: Da müssen wir unterscheiden, was die Strecke hergibt – auf jeden Fall eine zweite stündliche Trasse für den Fernverkehr und eine stündliche Trasse für den RRX.

Was ist in die Bewertung eingegangen? In der Bewertung ist unterstellt worden, dass eine dritte Linie mit acht Zugpaaren, also ein dritter Zweistundentakt, dort verkehrt. Allerdings habe ich darauf hingewiesen, dass die zweite und die dritte Linie über die Wupper fahren. Das heißt, über die Ruhr haben wir wie heute nur einen Zweistundentakt, was nicht der Nachfrage entspricht. Denn wir haben heute bereits täglich vier weitere Zugpaare, nämlich dreimal HKX und einmal ICE-Sprinter. Wir haben zusätzlich noch Wochenendzüge – vor allen Dingen freitags und sonntags. All diese Züge werden wegen des Engpasses von Essen aus über Recklinghausen nach Münster geleitet. Das heißt, sie nehmen das Potenzial aus dem östlichen Ruhrgebiet, zum Beispiel aus Bochum oder Dortmund, nicht mit. Der Vorteil dieses Ausbaus liegt darin, dass Sie damit wirklich alle Oberzentren des Rhein-Ruhr-Raumes verbinden können.

Natürlich ist klar, dass aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit die Prognosen nicht dem entsprechen, was nachher als Betriebskonzept gefahren wird. Das krasseste Beispiel ist bei der Neubaustrecke Köln—Frankfurt der zweigleisige Abzweig nach Wiesbaden. Da wurde ein Zweistundentakt unterstellt, und er wurde zweigleisig bedient. Er wird heute von zehn Zugpaaren in der Woche befahren. Daran kann man zeigen: Da gibt es nicht unbedingt eine Korrespondenz.

Bei der Strecke, über die ich vorher sprach, gab es seit 1978 keine große Fahrplanverbesserung. Ich kann nur sagen, dass da Potenzial liegt, auch wenn die Strecke „nur“ mit Tempo 200 km/h befahren wird. Die klassische nordwestdeutsche Ausbaustrecke, die wir in vielen Bereichen haben, hat noch mehr Potenzial. Gerade mit dem Ziel Hamburg, mit dem Zwischenziel Bremen sowie mit Osnabrück und Münster haben wir wirklich vier große Oberzentren daran.

Es ist kein Zufall, dass sich der erste große ernsthafte Fernverkehrsbetreiber die Strecke Köln—Hamburg ausgesucht hat. Dort liegt nämlich noch Potenzial. Die anderen Strecken haben einen sehr starken Vorrang für ICE-Verkehr. Diese Strecke ist eigentlich mit dem Intercity richtig bedient, weil der ICE dort keine Minute schneller fahren kann. Diese Strecke wurde – ich sage das vorsichtig – ein bisschen vernachlässigt. Die Bahn ist dann wachgeworden und hat gesagt: Der ICX wird als Erster dort kommen. Bis dahin machen wir noch ein paar ICEs nach dort hinauf über die Wupper – sowie die modernisierten Intercitywagen. Da ist noch Potenzial im Markt. Das wird sich noch zeigen. Aber das Potenzial kann nur voll abgerufen werden, wenn auch die Einbindung von Dortmund in dieses Netz möglich ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Sie alle sind Anhörungsprofis. Sie wissen, dass das Protokoll schon bald im Internet steht. Wenn es noch Anmerkungen gibt, können Sie uns diese gern mitteilen, sofern das erforderlich ist.

Ich bedanke mich ganz herzlich für Ihr Kommen, für Ihre Stellungnahmen, für die Diskussion und für die Beantwortung der Fragen.

Ich wünsche noch einen schönen restlichen Tag und eine schöne restliche Woche.

Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

01.10.2013/01.10.2013

225