

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Friedbert Buchner
	Telefon (0202)	563-6513
	Fax (0202)	563-8036
	E-Mail	friedbert.buchner@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.10.2003
	Drucks.-Nr.:	VO/2164/03 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
18.11.2003	Verkehrsausschuss	Empfehlung/Anhörung
10.12.2003	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
11.12.2003	Steuerungsgremium Talachsenprojekte	Empfehlung/Anhörung
15.12.2003	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Ausbau DB Kursbuchstrecke 458 / Regionalbahn 47 "Der Müngstener" Wuppertal Hbf - Remscheid - Solingen-Ohligs		

Grund der Vorlage

Die Verwaltung hat am 11.09.2001 dem Verkehrsausschuss in einem ersten Zwischenbericht (Drs.-Nr. 4652/01) den Sachstand zum Ausbau der DB Kursbuchstrecke 458 (KBS 458) / Regionalbahn RB 47 (gemäß dem Bahnstationsmodernisierungsprogramm (MOF-Programm)) und zur verkehrlich wünschenswerten und kundenfreundlichen Verlängerung der S-Bahnlinie 7 (Düsseldorf-Flughafen - Solingen-Ohligs) über Solingen-Ohligs hinaus bis nach Remscheid und Wuppertal Hbf, als durchgehende „Diesel-S-Bahn zur Kenntnisnahme vorgelegt.

In der o. g. Drucksache wurden einerseits Aussagen zur Realisierung der attraktivitätssteigernden MOF-Maßnahmen gemacht, andererseits wurde in Bezug auf die „Diesel-S-Bahn 7“ auf die vom VRR und der DB AG noch durchzuführenden Untersuchungen zum künftigen Betriebskonzept, zu den notwendigen Investitionen und den evtl. zusätzlichen Betriebsaufwendungen (Bestellerentgelte) und die damit verbundenen offenen Finanzierungsfragen hingewiesen.

Da nun die vorliegenden Fakten eine abschließende Bewertung des Vorhabens zulassen, wurde der nachfolgende gemeinsame Bericht unter Federführung des Regionalbüros in Abstimmung mit den im Regionalarbeitskreis KBS 458 vertretenen drei Bergischen Städten erstellt.

Beschlussvorschlag

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal appellieren an das Land NRW und an DB Station&Service AG, die in dem vertraglich vereinbarten Bahnstationsmodernisierungsprogramm von Dezember 2000 enthaltenen und mit den Städten abgesprochenen attraktivitätssteigernden Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten der Kursbuchstrecke (KBS) 458 zügig zu realisieren.
3. Jährliche Zusatzbetriebskosten von knapp fünf Millionen Euro und mehr für ein neues Betriebskonzept im Zuge der RB 47 / S 7 sind von den Städten nicht finanzierbar. Die - verkehrlich sehr wünschenswerte und kundenfreundliche - durchgehende S-Bahn mit Dieseltriebwagen von Wuppertal über Remscheid und Solingen bis nach Düsseldorf Hbf und Düsseldorf-Flughafen wird deshalb von den drei bergischen Großstädten Remscheid, Solingen und Wuppertal auf absehbare Zeit nicht weiter verfolgt. Damit erübrigt sich vorerst auch die Beantragung weiterer ÖPNV-Ausbauplanmittel beim Land.
4. Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wird als verantwortlicher Aufgabenträger des SPNV aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den drei Städten auf eine kontinuierliche Verbesserung der Qualität des Leistungsangebots auf der RB 47 und der S 7 hinzuwirken.
5. Die Anmeldung des weiteren Ausbaubedarfs auf der KBS 458 für die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW soll aufrecht erhalten werden.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Die drei bergischen Großstädte und die IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid bemühen sich seit mehr als zwei Jahrzehnten im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft DB-Strecke 458 zusammen mit dem VRR und der DB AG um eine Attraktivitätssteigerung und Verbesserung des SPNV-Angebots auf der Kursbuchstrecke (KBS) 458. Die Einrichtung des 20-Minuten-Taktes mit neuen Triebwagen (VT 628/928) Mitte der 90er Jahre war ein erster erfolgreicher Schritt, der auch zu nennenswerten Fahrgastzuwächsen auf dieser Strecke führte. Darüber hinaus verfolgt der Arbeitskreis die Verbesserung bestehender und die Einrichtung von vier neuen Haltepunkten an der Strecke. Dieses Maßnahmenpaket, das die Zustimmung der Räte aller drei Städte gefunden hat, ist Bestandteil des zwischen der DB Station&Service AG und dem Land Nordrhein-Westfalen im Dezember 2000 vertraglich vereinbarten Bahnstations-Modernisierungsprogramms (MOF-Programm). Die KBS 458 ist eine von zwei Bahnstrecken im VRR-Gebiet, die in das MOF-Programm aufgenommen wurde. Dieses Ausbauprogramm sieht eine durchgehende Qualitätsverbesserung mit gleichen Qualitätsstandards aller vorhandenen und geplanten Haltepunkte vor. Ursprünglich war zwischen dem Land und DB Station&Service AG vereinbart, das gesamte Maßnahmenpaket bis Ende 2004 umzusetzen. Insbesondere die rapide Verringerung der für SPNV-Infrastruktur-Investitionen im Landeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel hat zur Folge, dass dieser Termin nicht gehalten werden kann. Ursachen dafür sind vor allem der Rückgang der dem Land zufließenden „Regionalisierungsmittel“ des Bundes sowie die in NRW erfolgte nicht unerhebliche „Umlenkung“ von „Regionalisierungsmitteln“, die eigentlich für SPNV-Infrastrukturfinanzierung gedacht waren, in die Finanzierung von Betriebsleistungen im Rahmen des Integralen Takt-Fahrplans NRW, Stufe 2 (ITF 2). Aber auch lange

Bearbeitungszeiten beim Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde sowie bahninterne Abstimmungsprobleme führten zu zeitlichen Verzögerungen bei den geplanten Maßnahmen.

In einem Zwischenbericht vom 10.05.2001 (in Wuppertal: VA-Sitzung vom 11.09.2001 – Drs.-Nr.4652/01) wurden die Ratsgremien der drei Städte darüber informiert, dass der Arbeitskreis DB-Strecke 458 darüber hinaus in einer zweiten Stufe weitere Infrastrukturausbaumaßnahmen an der Strecke anstrebe. Sie würden notwendig, wenn - wie vom Landesverkehrsministerium angeregt - statt einer nicht finanzierbaren Elektrifizierung der Strecke und einer Durchbindung der S 7 eine S-Bahn mit Dieseltriebwagen von Wuppertal über Remscheid und Solingen bis zum Düsseldorfer Flughafen fahren soll. Nach einer ersten groben Abschätzung der betrieblichen und baulichen Machbarkeit für ein solches neues Betriebskonzept wurde in den zurückliegenden Monaten dessen Machbarkeit im Detail vom VRR in Zusammenarbeit mit den Gesellschaften der DB AG untersucht, insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen und finanziellen Anforderungen. Diese Planungsunterlagen sind wesentliche Voraussetzungen für die ÖPNV-Ausbauplan-Anmeldung weiterer Infrastrukturinvestitionen an der Strecke bei der Bezirksregierung Düsseldorf.

Ein zentraler Punkt der Arbeiten war dabei die Klärung der Frage, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe zusätzliche Betriebsaufwendungen (= Bestellerentgelte) im Vergleich zum heutigen Leistungsangebot (S 7 + RB 47) für eine S-Bahn mit Dieseltriebwagen zu erwarten sind. Diese müssten gegebenenfalls nach den Regelungen im Zweckverband VRR von den drei Städten Remscheid, Solingen und Wuppertal jährlich gezahlt werden. Die Berechnungen wurden für den Einsatz des Triebwagens VT 644 Talent - der Dieseltriebwagen, der unter Berücksichtigung der Streckencharakteristika am ehesten die erforderlichen Betriebsleistungen auf der KBS 458 / S 7 abliefern kann - durchgeführt, und zwar für vier Varianten:

- Variante 1:** Dreifach-Traktion (drei VT 644 zusammengekoppelt) über die gesamte Strecke der heutigen RB 47 / S 7
(Erforderlich: 35 Fahrzeuge)
- Variante 2:** Zweifach-Traktion über die gesamte Strecke der heutigen RB 47 / S 7
(Erforderlich: 24 Fahrzeuge)
- Variante 3:** Zweifach-Traktion zwischen Düsseldorf-Flughafen und Solingen-Ohligs;
Einfach-Traktion zwischen Solingen-Ohligs und Wuppertal;
d.h. Abkoppeln und Ankoppeln von einem Fahrzeug in Solingen Ohligs
(Erforderlich: 18 Fahrzeuge)
- Variante 4:** Dreifach-Traktion zwischen Düsseldorf-Flughafen und Solingen-Ohligs;
Einfach-Traktion zwischen Solingen-Ohligs und Wuppertal;
d.h. Abkoppeln und Ankoppeln von zwei Fahrzeug in Solingen Ohligs
(Erforderlich: 23 Fahrzeuge)

Bei allen vier Varianten wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen Solingen-Ohligs und Düsseldorf Hbf der Einsatz von Verstärker-Zügen unterstellt, um ein nachfragegerechtes Platzangebot bereitzustellen. Bei einer Zweifach-Traktion läge das Platzangebot zwischen Solingen-Ohligs und Düsseldorf Hbf allerdings um rund 10 Prozent in der Hauptverkehrszeit und um rund 15 Prozent in der Nebenverkehrszeit (NVZ) unter dem heutigen Platzangebot der S 7, bei Dreifach-Traktion dagegen deutlich darüber (HVZ: + ca. 15%; NVZ: + ca.25%). Auf dem Abschnitt Solingen-Ohligs - Wuppertal (heute RB 47) läge das Platzangebot beim VT 644 schon bei Einfach-Traktion um rund 10 Prozent über dem des heute fahrenden VT 628/928.

Mit den Varianten drei und vier würde zwar eine durchgehende, umsteigefreie Verbindung geschaffen, aber es würde kein Zeitgewinn gegenüber dem Status quo erreicht, da

Koppelungszeiten von circa sechs Minuten in Solingen-Ohligs erforderlich wären.

Kosten und Finanzierung

Berücksichtigt wurden in den Berechnungen Fahrgaststeigerungen mit entsprechenden Fahrgeldmehreinnahmen entsprechend den IVV-Prognosen aus dem Jahre 2000.

Die Berechnungen wurden modellhaft unter Verwendung der zur Zeit verfügbaren Marktdaten durchgeführt. Das Ergebnis einer konkreten Leistungsausschreibung zu einem späteren Zeitpunkt kann damit zwar nicht vorweggenommen werden, dürfte sich aber – innerhalb einer gewissen Bandbreite – in der Größenordnung der errechneten Zusatzkosten bewegen.

Im **Ergebnis** zeigen die Berechnungen, dass die angestrebte **durchgehende S-Bahn mit Dieseltriebwagen bei keiner der berechneten Varianten** gegenüber dem Status quo-Angebot RB 47 / S 7 **kostenneutral** ist. Selbst die kostengünstigste Variante 3 (mit den geringsten qualitativen Verbesserungen und Platzeinbußen zwischen Solingen-Ohligs und Düsseldorf Hbf) würde zu einer Erhöhung der Bestellerentgelte um knapp 5 Millionen Euro pro Jahr führen. Die teuerste Variante 1 würde sogar zu Mehrkosten von ca. 15 Millionen Euro führen.

Die wesentlichen Ursachen für die Erhöhung der Bestellerentgelte für den angedachten S-Bahn-Betrieb mit Dieseltriebwagen sind folgende:

1. Die Kapitalkosten für die Fahrzeugbeschaffung; hier wirkt sich insbesondere aus, dass mit der Änderung des NRW-Regionalisierungsgesetzes (heute ÖPNV-Gesetz) zum 01.01.2003 die Förderung von SPNV-Fahrzeugen entfallen ist. Die Anschaffungskosten neuer Fahrzeuge gehen zur Gänze in die Betriebskostenrechnung ein.
2. Die Instandhaltungskosten für die Triebwagen VT 644 sind höher als bei den derzeit eingesetzten Fahrzeugen.
3. Der VT 644 hat relativ hohe Energiekosten.
4. Es wird eine deutliche höhere Anzahl an Fahrzeugen als beim Status quo benötigt.

Eine Anmeldung der für die Realisierung des wünschenswerten neuen Betriebssystems notwendigen SPNV-Investitionen für den ÖPNV-Ausbauplan des Landes erfordert, dass sich die drei Städte verbindlich verpflichten müssten, im Rahmen der vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr abzugebenden „Bestellergarantie“ die Mehrkosten für die Bestellerentgelte in der zu erwartenden Höhe zu übernehmen, und zwar jährlich! Dafür gibt es aber bei den zu erwartenden Zusatzkosten auf absehbare Zeit keinen Spielraum in den Haushalten der Städte. Der Betrieb einer S-Bahn mit Dieselbetrieb, die zur Aufhebung des Umsteigepunktes in Solingen-Ohligs führen würde, ist nicht finanzierbar. Damit erübrigen sich in absehbarer Zeit auch weitere Ausbaumaßnahmen an Haltepunkten und Bahnhöfen der Strecke, die – zusätzlich zu den MOF-Maßnahmen – für diese Betriebsform notwendig geworden wären und für deren Finanzierung Mittel aus dem ÖPNV-Ausbauplan des Landes hätten beantragt werden müssen.

Zeitplan

Da aus finanziellen Gründen weder eine Verlängerung der S 7 nach Osten (Infrastrukturkosten für die Streckenelektrifizierung werden viel zu teuer) noch das alternative Betriebskonzept einer S-Bahn mit Dieseltriebwagen (Betriebskosten werden zu teuer)

realisierbar sind, wird es im Zuge der KBS 458 / S 7 auf absehbarer Zeit leider bei einem gesplitteten Betriebsangebot RB 47 / S 7 mit Umsteigen in Solingen-Ohligs bleiben müssen. Eine weitere qualitative Verbesserung des Angebots der RB 47 („Müngstener“) - nach Durchführung der MOF-Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten - ist dann zu erwarten, wenn der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die RB 47 neu ausschreiben wird. Danach wird sicherlich eine modernere Triebfahrzeug-Generation mit mehr Beförderungsqualität zum Einsatz kommen als es die seit 1995 eingesetzten VT 628/928 bieten können. **Eine solche Ausschreibung ist** mit dem am 30.09.2003 in der Zweckverbandsversammlung VRR vorgestellten Vertragsentwurf - für einen neuen Verkehrsvertrag mit DB Regionalbahn - **frühestens ab dem Jahr 2009 möglich**. Der Vertragsentwurf sieht kurzfristig ein Redesign (Neugestaltung des Innenraums der Fahrzeuge) der auf der RB 47 eingesetzten VT 628/928 vor.

Die Möglichkeit, in weiterer Zukunft bei geänderten finanziellen Rahmenbedingungen oder neuen betrieblichen Möglichkeiten doch noch ein durchgehendes SPNV-Leistungsangebot im Zuge der RB 47 / S 7 zu erreichen, sollte offengehalten werden. Die MOF-Maßnahmen an der KBS 458 sehen bereits baulich die Option einer späteren Anpassung der Infrastruktur an Bahnhöfen und Haltepunkten an neue betriebliche Anforderungen vor. Die Strecke ist im derzeit gültigen ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW für weitere Ausbaumaßnahmen im Bereich der Streckeninfrastruktur enthalten. Sie ist vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Absprache mit den Städten für die neue Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW und damit für die Aufnahme in den in diesem Zusammenhang aufzustellenden Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW (Nachfolger unter anderem für den ÖPNV Bedarfsplan) angemeldet worden. Diese Anmeldung sollte aufrecht erhalten bleiben für den Fall, dass sich in Zukunft ein finanzierbares Betriebskonzept ohne Umsteigen in Solingen-Ohligs ergeben sollte.