

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Geodaten und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Michael Milde
	Telefon (0202)	563 5999
	Fax (0202)	563 8036
	E-Mail	michael.milde@stadt.wuppertal.de
	Datum:	24.05.2005
	Drucks.-Nr.:	VO/0716/05 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
31.08.2005	Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Stadtmarketing	
	Empfehlung/Anhörung	
31.08.2005	Bezirksvertretung Vohwinkel	Empfehlung/Anhörung
01.09.2005	Ausschuss für Verkehr	Empfehlung/Anhörung
21.09.2005	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
26.09.2005	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Regiobahnverlängerung von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal		

Grund der Vorlage

Änderung des Ratsbeschlusses vom 15.12.1997 „Beitritt Wuppertals zur Regionalen Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann mbH (Regiobahn) und Verlängerung der Regiobahn bis Wuppertal-Vohwinkel“ (Drs.-Nr. 3223/97) aufgrund der neuen Linienführung im Bereich Dornap-Hahnenfurth

Beschlussvorschlag

1. In Abänderung des Ratsbeschlusses vom 15.12.1997 (Drs.-Nr. 3223/97) wird die neue Trassierung im Bereich Dornap-Hahnenfurth mit dem zusammengelegten neuen Haltepunkt Hahnenfurth-Düssel beschlossen. Die Reaktivierung des ehemaligen Haltepunktes Dornap-Hahnenfurth entfällt.
2. Die Stadt Wuppertal, im Einvernehmen mit der WSW AG, und der Kreis Mettmann bitten die Geschäftsführung der Regiobahn GmbH, die Beschlussfassung zur Regiobahnverlängerung von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel bzw. optional nach Wuppertal-Hauptbahnhof für die Gesellschafterversammlung und den Aufsichtsrat kurzfristig vorzubereiten.
3. Der Zweckverband VRR (ZV VRR) wird gebeten, gemeinsam mit der Regiobahn GmbH auf Grundlage des Beschlusses von Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat der Regiobahn GmbH vom 23.06.2005 kurzfristig einen realisierbaren

Lösungsvorschlag hinsichtlich der Finanzierung der Betriebskosten und der Infrastruktur zu erarbeiten, der die Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession für den Fahrbetrieb und die Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur für einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren in Verbindung mit einem Public Private Partnership (PPP) -Modell unter Einbeziehung der Verlängerung nach Wuppertal umfasst.

4. Das Ministerium für Bauen und Verkehr NRW und die Bezirksregierung Düsseldorf werden gebeten, das Planfeststellungsverfahren für die Regiobahnverlängerung und das damit zusammenhängende Änderungsverfahren des Gebietsentwicklungsplanes '99 positiv und zügig zu begleiten sowie die Finanzierung der Infrastrukturkosten (in Summe rd. 24,7 Mio €) im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sicherzustellen.

Einverständnis

Der Stadtkämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Uebrick

Dr. Slawig

Begründung

Gesamtsituation

Der Rat der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 15.12.1997 den Beitritt Wuppertals zur Regionalen Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann mbH (Regiobahn) und die Verlängerung der Regiobahn bis Wuppertal-Vohwinkel beschlossen. Hierbei wurde u. a. ausgeführt, dass in Abhängigkeit der finanziellen Rahmenbedingungen zu einem späteren Zeitpunkt auch die verkehrlich sinnvolle Weiterführung bis Wuppertal-Hauptbahnhof zu prüfen wäre.

Nachstehende Gründe haben zu der jetzt vorgesehenen optimierten Linienführung parallel zur B 7n, der sog. „Nordtrasse“ (s. Anlage) geführt:

- Im Jahr 1999 sind der Kreis Mettmann und die Stadt Wülfrath an die Stadt Wuppertal mit der Bitte herangetreten, einer veränderten Linienführung zuzustimmen, die neben der Verlängerung nach Wuppertal-Vohwinkel auch die Reaktivierung der Niederbergbahn und der Stadt Wülfrath wieder einen eigenen Gleisanschluss ermöglicht. Zudem würde die Verlängerung der Regiobahn über die alte Trasse der Rheinischen Strecke im Bereich Dornap die künftigen Abbaugelände der Kalkfirmen Rheinkalk und Oetelshofen tangieren bzw. durchschneiden, so dass deren Bestand aufgrund der damit verbundenen betrieblichen Abbau-Beschränkungen gefährdet sein würde.
Die Stadt Wuppertal hat diesem Wunsch unter der Voraussetzung entsprochen, dass für Wuppertal aus dieser veränderten Planung keine zusätzlichen Kosten entstehen würden (s. Drs.-Nr. 4610/00).
- Im Zuge der weiteren entwurfstechnischen Bearbeitung wurde eine optimierte Linienführung im Bereich Dornap-Hahnenfurth (Nordtrasse) gefunden, die sowohl die Einschleifung in die S 9-Trasse in Richtung Süden nach Wuppertal-Vohwinkel als auch in Richtung Norden als Voraussetzung zur Realisierung der Niederbergbahn (Wülfrath – Velbert – Heiligenhaus) unter Einbeziehung möglicher Verlagerungen von Straßengüterverkehr auf die Schiene ermöglicht. Bei der alten Planung des Jahres 1997 wäre diese Einschleifung in Richtung Norden nicht umsetzbar gewesen.

Zudem bedeutet die Streckenverschwenkung nach Norden mit dem neuen geplanten gemeinsamen Haltepunkt Hahnenfurth-Düsseldorf eine verbesserte Verkehrserschließung der Siedlungsbereiche Wuppertal–Kirchenfeld und Wuppertal–Dornap sowie der Stadtbezirke Wülfrath-Mitte, Wülfrath–Düsseldorf und Wülfrath–Süd. Die o.g. Siedlungsgebiete wirken sich günstig auf die künftigen Fahrgastpotentiale der REGIOBAHN aus (bei Reaktivierung der alten Strecke 800 neue Kundinnen/Kunden im gesamten ÖPNV am Tag, bei neuer Führung 2.700 (Gutachten Stadt Wülfrath, 1999)). Der Haltepunkt „Hahnenfurth-Düsseldorf“ wirkt sich auch positiv für Wuppertal aus, da speziell auf dem Ast Düsseldorf - Wuppertal-Vohwinkel Fahrgastzuwächse zu verzeichnen sind (Gutachten Stadt Wülfrath, 1999).

- Die Stadt Wuppertal ist am 24.06.2003 der Planungsgemeinschaft Rheinisch-Niederbergische Bahn (Circle Line) beigetreten. (s. Drs.-Nr. VO/2236/03). Die Ergebnisse der von der Planungsgemeinschaft vergebenen Projektstudie für einen durchgehenden Schienenverkehr von Mönchengladbach über Neuss, Düsseldorf-Messe, Düsseldorf-Flughafen, Ratingen, Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath nach Wuppertal liegen zwischenzeitlich vor (s. Drs.-Nr. VO/0896/05). Die Regiobahn-Verlängerung von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel über die „Nordtrasse“ wird dabei als zwingend notwendiger Netzlückenschluss für die Realisierung der Circle Line eingestuft, deren 1. Baustein die Reaktivierung der Niederbergbahn (s. o.) sein soll.

Auf den ursprünglich zu reaktivierenden Haltepunkt Dornap-Hahnenfurth wird verzichtet, weil dessen Umbau und Erschließung zu einem S-Bahn-Haltepunkt nach heutigem Standard (barrierefreier Zugang, P+R, ÖPNV) aufgrund der Topographie und peripherer Lage nur mit erheblichem zusätzlichem Kostenaufwand zu betreiben und somit wirtschaftlich nicht darstellbar wäre (rd. 2 Mio € Baukosten gegenüber rd. 500.000 € Baukosten für den neuen Haltepunkt Hahnenfurth-Düsseldorf). Vor dem Hintergrund der dortigen dispersen Siedlungsstruktur und geringen Arbeitsstätten stünden diesem Aufwand nur geringe Ein- und Aussteigerzahlen gegenüber¹. Der jetzt geplante neue Standort Hahnenfurth-Düsseldorf ist wesentlich effektiver und kostengünstiger zu erschließen, mit direkter Heranführung von Linienbussen und einer P+R-Anlage mit ca. 80 Stellplätzen sowie ca. 10 Fahrradboxen und 10 Fahrradbügeln². Somit begründen vor allem der effizientere Mitteleinsatz, die für Kundinnen und Kunden attraktivere Lage und Ausgestaltung sowie betriebliche Zwänge - zwei Haltepunkte mit einem Abstand von ca. 1 km sind betrieblich nicht darstellbar - den neuen Haltepunkt Hahnenfurth-Düsseldorf. Auch ist dieser nur im Rahmen der Nordvariante zu realisieren. Bei keiner der untersuchten Trassenführungen bei der Südvariante ist ein „Pendant“ zu Hahnenfurth-Düsseldorf planbar. Deshalb spricht auch die Lage des östlichen Haltepunktes für die Nordvariante.

Flächenbedarfe

Am 14.04.2005 wurde der Kaufvertrag zwischen der Regiobahn GmbH und der Fa. Rheinkalk über die für die Regiobahn-Verlängerung benötigten Rheinkalk-Grundstücke (Halde Hahnenfurth und ehemaliges Postgelände) abgeschlossen. Damit sind nach mehrjährigen Verhandlungen die wesentlichen flächenmäßigen Voraussetzungen für die Realisierung der sogenannten Nord-Variante geschaffen worden. Um die sich hieraus

¹ Zum Vergleich: der bislang schwächste Haltepunkt der Regiobahn in Erkrath-Nord weist trotz eines fußläufig gelegenen intensiv bebauten Wohngebietes und eines attraktiven 20'-Taktes - aber ohne P+R und ÖPNV - nur rund 400 werktägliche Ein- und Aussteiger auf. Hahnenfurth erhielt zunächst bloß einen Stundentakt.

² Zum Vergleich: der am weitesten von Siedlungen entfernte Haltepunkt Neanderthal, der sich durch eine direkte Ortsbusanbindung und einer großzügigen P+R-Anlage auszeichnet, verzeichnet drei Mal mehr Ein- und Aussteiger als Erkrath-Nord.

ergebenen regionalplanerischen Voraussetzungen erfüllen zu können, muss der aktuelle Gebietsentwicklungsplan (GEP) '99 dahingehend geändert werden, dass die neue, weitgehend parallel zur B 7n verlaufende Trasse aufgenommen und Teile der alten Trasse herausgenommen werden. Weiterhin benötigt die Fa.Rheinkalk durch den Verkauf der Halde Hahnenfurth Ersatzflächen, die ebenfalls bei der Planänderung zu berücksichtigen sind. Hierzu wird in Abstimmung mit der Bezirksregierung Düsseldorf parallel zu dieser eine separate Ratsdrucksache (s. Drs.-Nr. VO/0931/05 „Antrag der Stadt Wuppertal auf Änderung des Regionalplans im Bereich Wuppertal-Dornap (Regiobahn-Verlängerung)“) eingebracht.

Zwischenzeitlich ist die Geschäftsführung der Regiobahn GmbH durch das Präsidium des Aufsichtsrates beauftragt worden, das Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung nach Wuppertal ungeachtet des Verfahrens zur Änderung des Gebietsentwicklungsplanes '99 umgehend einzuleiten.

Für den Fall, dass die S 28 aus Kostengründen zunächst nur bis Wuppertal-Vohwinkel (bisherige Beschlusslage) geführt werden kann, ist dort die Einrichtung eines sog. Ausziehgleises für die betrieblich vorzusehende „Wende“ notwendig. Die, im Eigentum der DB Immobiliengesellschaft AURELIS, befindliche Fläche, ist verfügbar und muss noch von der Regiobahn GmbH erworben und entsprechend überplant werden. Hierdurch entstehende Kosten (Gleisbau und Betriebstechnik) sind noch zu ermitteln und belaufen sich nach erster Schätzung auf rd. 500.000 €.

Sollten sich im Rahmen des Ausschreibungs- und Finanzierungsmodells (s. Punkt Finanzierung) Möglichkeiten ergeben, die S 28 bereits in der ersten Ausbaustufe „kostenneutral“ bis Wuppertal-Hauptbahnhof zu verlängern, würde diese Wendeanlage und die damit verbundenen finanziellen Aufwendungen entfallen.

Kosten und Finanzierung

Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das Vorhaben der Regiobahn-Verlängerung von Mettmann-Stadtwald bis Wuppertal-Vohwinkel ist bislang nicht in die 1. Stufe des ÖPNV-Programms 2002 – 2006 des Verkehrsministeriums übernommen, sondern als grundsätzlich förderfähig und ohne konkretes Programmjahr im Anhang berücksichtigt worden. Begründet wurde dies durch das Land u. a. damit, dass das Projekt bislang finanziell nicht darstellbar war und kein Baurecht vorliege (Planfeststellungsbeschluss).

Zur Sicherstellung einer künftigen, möglichst zeitnahen Förderung wurde das Vorhaben auch von der Stadt Wuppertal für den Verkehrsinfrastrukturplan 2004 – 2009 des Landes NRW als „indisponibles“ Vorhaben (sind bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahmen im ÖPNV-Bedarfsplan) gemeldet (Drs.-Nr. VO/0969/02). Federführend ist hierbei der für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständige ZV VRR, der in Abstimmung mit der Stadt Wuppertal, dem Kreis Mettmann sowie der Regiobahn GmbH eine analoge Anmeldung vorgenommen hat. Aus den vorgenannten Gründen erfolgte die Einstufung des Vorhabens durch die zuständigen Landesbehörden jedoch nur als „disponibles“ Vorhaben und erhielt somit keine Berücksichtigung in der 1. Stufe des ÖPNV-Programms 2002 – 2006 (s. o.).

Kosten

Die Finanzierung der Regiobahnverlängerung untergliedert sich nach Baukosten und Betriebskosten.

1. Baukosten

Durch Rundverfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 27.01.2005 wurde die Förderquote für anrechenbare Baukosten von ehemals 90 % auf 85 % rückwirkend zum 30.06.2004 abgesenkt. Somit beträgt der von den ÖPNV-Aufgabenträgern zu erbringende Eigenanteil gegenwärtig 15 %. Diese Absenkung ist aus Sicht der Stadt Wuppertal in keiner Weise gerechtfertigt, da mit gleicher Verfügung festgelegt wird, dass vertraglich

geregelte S-Bahn-Maßnahmen der DB AG zu 100 % zzgl. eines 7%-igen Planungskostenzuschusses finanziert werden. Mit Schreiben vom 18.05.2005 richtete sich Herr Oberbürgermeister Peter Jung an den Herrn Regierungspräsidenten Jürgen Büssow und wies darauf hin, dass es im Rahmen der Förderrichtlinien möglich sein muss, den mit großem regionalem Engagement geplanten Netzlückenschluss der Regiobahn-Verlängerung beispielsweise mit einem S-Bahn-Ausbauvorhaben der DB AG gleichzustellen. Damit soll zumindest der Versuch unternommen werden, dass die Komplementäranteile (s. u.) in Höhe von rd. 3,6 Mio. € im Sinne einer Gleichbehandlung wegfallen oder aber deutlich reduziert werden. In seiner Antwort hat der Regierungspräsident angekündigt, dieses Anliegen mit der Landesregierung zu prüfen.

Wie der als Anlage beigefügten Tabelle zu entnehmen ist, beziffern sich die Baukosten auf rd. 24,7 Mio. €. Bei dem zur Zeit anzunehmenden Fördersatz nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für die Schienenverkehrsinfrastruktur in Höhe von 85 % beläuft sich der grundsätzlich von den Aufgabenträgern Stadt Wuppertal und Kreis Mettmann zu erbringende Eigenanteil auf 15 % bzw. rd. 3,6 Mio. €. Die Frage, in welcher Höhe bzw. ob überhaupt Eigenanteile zu tragen sein werden soll im Rahmen eines zu prüfenden Ausschreibungs- und Finanzierungsmodells (s. u.) durch den Zweckverband VRR und die Regiobahn GmbH gemeinsam geklärt werden.

Hinsichtlich der Baukosten ist darauf hinzuweisen, dass diese zwingend in Summe unter 25 Mio. € liegen müssen, da ansonsten die GVFG-Förderrichtlinien ein gesondertes „Standardisiertes Verfahren“ zur Bewertung des sog. Verkehrswertes vorsehen. Dieser Nachweis wäre durch ein entsprechendes Verkehrsgutachten zu erbringen und würde eine erhebliche Zeitverzögerung bedeuten.

2. Betriebskosten

Die Finanzierung der Betriebskosten für die zunächst im Stundentakt vorgesehene Verbindung müsste, um den Kostenanteil für die Stadt Wuppertal und den Kreis Mettmann möglichst gering zu gestalten, im Rahmen der sog. „großen Umlage“ des ZV VRR erfolgen. Diese Lösung gestaltet sich allerdings aktuell als schwierig, da die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bestellten und damit von den Zweckverbandsmitgliedern mitfinanzierten SPNV-Betriebsleistungen festgeschrieben sind und die Verbandsumlage nicht weiter erhöht werden darf. Ein entsprechender Beschluss zur Bestellung einer zusätzlichen Betriebsleistung – der ja finanziell alle Zweckverbandsmitglieder „treffen“ würde – wäre nach Ansicht des Zweckverbandes z. Zt. nicht durchsetzbar.

Aus Sicht der Stadt Wuppertal und des Kreises Mettmann kann es allerdings nicht sein, dass die im Netzzusammenhang zu betrachtende S-28-Strecke Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal von Kaarst bis Mettmann im Rahmen der „Großen Zweckverbandsumlage“ solidarisch – d. h. auch mitfinanziert durch die Stadt Wuppertal – und der neue Streckenast nach Wuppertal-Vohwinkel alleinig durch die Aufgabenträger Stadt Wuppertal und Kreis Mettmann (sog. kleine Umlage) finanziert werden. Dies wäre weder finanziell darstellbar noch nachvollziehbar.

Durch die o. g. Anmeldung des Vorhabens zum Infrastrukturbedarfsplan 2004 – 2009 ist allerdings eine erste formale Voraussetzung zur Bestellung der Betriebsleistung durch den Zweckverband VRR geschaffen worden. Daher steht dieser in einer besonderen Verantwortung gegenüber der Regiobahn GmbH sowie der Stadt Wuppertal und dem Kreis Mettmann, eine einvernehmliche und finanziell realisierbare Lösung für die noch offene Frage der Betriebskostenfinanzierung herbeizuführen. Hieran wird bereits intensiv gearbeitet (s. u.).

3. Ausschreibungs- und Finanzierungsmodell

Gegenwärtig zeichnet sich eine Lösung der beiden noch ungeklärten Finanzierungsfragen ab. Im Auftrag des Zweckverbandes VRR sind in Hinblick auf die ab Fahrplanwechsel 2008 anstehende Ausschreibung der S-Bahnlinie 28 durch einen Gutachter verschiedene Ausschreibungs- und Finanzierungsmodelle untersucht worden. Als Ergebnis wird empfohlen, die Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession für den Fahrbetrieb und die Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur unter Einbeziehung der Verlängerung von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal (-Vohwinkel oder -Hauptbahnhof) für einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren in Verbindung mit einer Public Private Partnership (PPP) näher zu untersuchen. Hierzu hat die Gesellschafterversammlung und der Aufsichtsrat der Regiobahn GmbH am 23.06.2005 einen entsprechenden Beschluss gefasst, dieses sog. Konzessionsmodell in Kooperation zwischen dem Zweckverband VRR und der Regiobahn GmbH detailliert prüfen zu lassen. Zielsetzung ist hierbei, das Erfolgsmodell „Regiobahn“ zukunftsicher für den SPNV-Wettbewerb aufzustellen sowie die Kosten für die Betriebsleistung und Infrastruktur einschließlich der Verlängerung nach Wuppertal möglichst gering zu halten. Sobald diese Prüfergebnisse – voraussichtlich im Herbst 2005 - vorliegen, wird hierüber berichtet.

Auch dieses PPP-Modell setzt natürlich hinsichtlich der Infrastrukturaufwendungen für die Verlängerung nach Wuppertal eine öffentliche Förderung im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes voraus, weshalb deren Sicherstellung mit dem Zeitplan der angedachten Ausschreibung harmonisiert werden muss. Hierzu sind das Ministerium für Bauen und Verkehr NRW und die Bezirksregierung Düsseldorf in Abstimmung mit dem Zweckverband VRR und der Regiobahn GmbH gleichermaßen aufgerufen.

Zeitplan

Zur Beschleunigung des Verfahrens ist die Geschäftsführung der Regiobahn GmbH zwischenzeitlich durch das Präsidium des Aufsichtsrates beauftragt worden, das Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung nach Wuppertal ungeachtet des Verfahrens zur Änderung des Gebietsentwicklungsplanes '99 und der anstehenden Beschlüsse umgehend einzuleiten.

Der nachfolgende grobe Zeitplan stellt den optimalen Verlauf nach Beschlussfassung dar. Details im Planfeststellungsverfahren sowie die Bereitstellung der Landesmittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes können ggf. zu Verzögerungen führen.

Beschlussfassungen Stadt Wuppertal, Kreis Mettmann, Regiobahn GmbH:	III./IV. Quartal 2005
GEP-Planänderungsverfahren:	III. Quartal 2005 – IV. Quartal 2006
Planfeststellungsverfahren:	III. Quartal 2005 – III. Quartal 2006
GVFG-Finanzierungsantrag:	III. Quartal 2006
GVFG-Zuwendungsbescheid:	III. Quartal 2007
Ausführungsplanung / Statik	IV. Quartal 2007
Ausschreibung:	IV. Quartal 2007
Vergabe:	I. Quartal 2008
Bauzeit:	II. Quartal 2008 – IV. Quartal 2009
Inbetriebnahme:	Fahrplanwechsel Dezember 2009 (Jahresfahrplan 2009/2010)

Anlagen:

Plandarstellung Regiobahn-Verlängerung
Tabelle Baukosten Regiobahn-Verlängerung