

Bericht	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:	07.07.2005
	Drucks.-Nr.:	VO/0896/05 öffentlich
Sitzung am Gremium		Beschlussqualität
01.09.2005 Ausschuss für Verkehr		Entgegennahme o. B.
Ergebnisbericht zur Projektstudie Rheinisch Niederbergische Bahn (Circle Line)		

Grund der Vorlage

Die von der Planungsgemeinschaft Rheinisch Niederbergische Bahn beauftragte „Projektstudie zur Klärung der verkehrlichen, systemtechnischen und finanziellen Voraussetzungen der Rheinisch Niederbergischen Bahn (Circle Line)“ ist im Mai 2005 abgeschlossen worden. Die Ergebnisse sowie die sich daraus ergebenden weiteren Aufgaben für die Planungsgemeinschaft werden hiermit zur Kenntnis gegeben.

Beschlussvorschlag

Entgegennahme ohne Beschluss

Einverständnisse

Der Stadtkämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Die Landeshauptstadt Düsseldorf, der Kreis Mettmann, die Stadt Mönchengladbach, der Rhein-Kreis Neuss und die Stadt Wuppertal haben im Jahr 2003, eng begleitet durch die Bezirksregierung Düsseldorf, die Planungsgemeinschaft Rheinisch Niederbergische Bahn (PG Circle Line) gegründet (s. hierzu die Ratsdrucksache Nr. VO/2236/03 „Besetzung städtischer Vertreter für die Planungsgemeinschaft Circle Line“). Die seinerzeit von der PG vergebene „Projektstudie zur Klärung der verkehrlichen, systemtechnischen und finanziellen Voraussetzungen der Rheinisch Niederbergischen Bahn (Circle Line)“ liegt seit Mai 2005 vor.

Die wesentlichen Gutachter-Ergebnisse werden im folgenden kurz dargestellt und können in der beigefügten Kurzfassung, ergänzt durch eine Plandarstellung, nachgelesen werden:

Ein durchgängig einheitliches Betriebssystem hat sich als nicht zielführend herausgestellt. Hingegen wurde als Empfehlung eine Variante (E) festgelegt, die sich aus den beiden Betriebssystemen S-Bahn / Regiobahn und Stadtbahn zusammensetzt. Die Vorteile der Vorzugsvariante sind:

- technische Machbarkeit ist auf allen Teilabschnitten gegeben
- Personenverkehr ist auf allen Abschnitten gewährleistet, Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugfolgezeiten sind individuell auf jedem Abschnitt nach Kriterien der Fahrgastnachfrage und Wirtschaftlichkeit abstimmbar
- Fahrzeugeinsatz erlaubt das Zurückgreifen auf einen bestehenden Fahrzeugpool
- zwischen den relevanten Ziel- und Quellräumen werden Direktverbindungen angeboten; weitere Fahrtbeziehungen sind durch koordinierten Umstieg realisierbar
- das als indisponibel gesetzte Vorhaben der Regiobahn-Verlängerung von Mettmann-Stadtwald bis Wuppertal –Vohwinkel (1. Ausbaustufe) ist integriert und wird für das Gesamtsystem als zwingend notwendig vorausgesetzt.

Zudem kann die Vorzugsvariante „E“ in einzelnen, teilweise von einander völlig unabhängigen Baustufen realisiert werden:

1. Stufe: Verlängerung der Regiobahn von Mettmann-Stadtwald über Wuppertal-Vohwinkel hinaus nach Wuppertal Hbf im 60'-Takt (Anm.: die Verlängerung bis Wuppertal-Vohwinkel wird als gegeben vorausgesetzt, s. o.)
Verlängerung der Regiobahn von Mettmann Stadtwald bis Wülfrath im 60'-Takt
Einführung einer Linie Wuppertal Hbf - Wülfrath im 60'-Takt
2. Stufe: Reaktivierung der Niederbergbahn im 30'-Takt:
Verlängerung der Linie Wuppertal Hbf - Wülfrath über Velbert nach Düsseldorf Hbf im 60'-Takt
Verlängerung der Linie Wuppertal Hbf - Wülfrath über Velbert nach Düsseldorf Flughafen-Fernbahnhof im 60'-Takt
3. Stufe: Realisierung der Rheinquerung mit einer Stadtbahn-Lösung
Netzbildung durch Verknüpfung mit den Stadtbahntrassen nach Duisburg und Krefeld sowie den Stammstrecken in die Düsseldorfer Innenstadt
Verknüpfung mit der Niederbergbahn am Flughafen-Fernbahnhof
Verknüpfung mit der Regiobahn in Neuss Hbf
4. Stufe: Verlängerung der Regiobahn bis Mönchengladbach Hbf im 60'-Takt

Das Gesamtprojekt Circle-Line ist aus volkswirtschaftlicher Sicht für die Gesamtregion sinnvoll. Bei einem Vergleich untereinander an Hand der Kriterien Nachfrageeffekte, Investitionsvolumen, Ausgleich Betriebskosten und Förderfähigkeit stellen sich die vier einzelnen Teilprojekte allerdings unterschiedlich dar. Hierbei weist der Baustein „Rheinquerung“ den höchsten und der Baustein „Verlängerung der S28 nach Mönchengladbach“ den geringsten volkswirtschaftlichen Nutzen auf.

Für die Gesamtmaßnahme Circle-Line steht dem Nutzen (z. B. Reisezeiterparnissen, Minderung von Unfallschäden und Emissionen) in Höhe von rund 19 Mio. €/Jahr ein notwendiger Kapitaldienst für die Investitionen von rund 16 Mio. €/Jahr gegenüber. Der sich hiernach ergebende Nutzen-Kosten-Indikator liegt bei 1,2 und somit über dem geforderten Wert von 1,0, der für eine Förderung nach GVFG mindestens erreicht werden muss.

Kosten und Finanzierung

Kosten

Für die Circle-Line ergeben sich insgesamt Investitionen in Höhe von rund 426 Mio. €. Die höchste Einzelinvestition entfällt hierbei mit rund 326 Mio. € auf die Rheinquerung, die niedrigste mit rund 26 Mio. € auf den 1. Bauabschnitt der Niederbergbahn von Mettmann nach Wülfrath. Der 2. Bauabschnitt der Niederbergbahn von Wülfrath über Heiligenhaus bis Düsseldorf und die Verlängerung der Regiobahn nach Mönchengladbach weisen mit 37 bzw. 36 Mio. € nahezu gleich hohe Investitionssummen auf.

Aus Sicht des Betreibers des künftigen SPNV/ÖPNV-Angebotes stehen den jährlichen Kosten von rund 26 Mio. €/Jahr für Trassen und Stationsnutzung sowie für die eigentliche Betriebsdurchführung rund 9 Mio. €/Jahr als Erlöse entgegen. Das Betriebsdefizit beträgt rund 17 Mio. €/Jahr, das durch das Bestellerentgelte bzw. durch dritte Einnahmequellen abgedeckt werden muss. Für die Aufgabenträger sind den SPNV-Leistungen die durch die Schienenbedienung entfallenden Busleistungen gegenzurechnen. Zudem sind die Erlöse nur für den Neuverkehr für den öffentlichen Verkehr zu berechnen. Verlagerte Fahrten von Bus auf die Schiene werden nicht einbezogen. Auch sind die Kosten für die Finanzierung der nach Förderung nach GVFG verbleibenden Eigenanteile zu berücksichtigen. Danach ergeben sich Folgekosten für die Gesamtmaßnahme in Höhe von rund 12 Mio. €/Jahr.

Finanzierung

Die klassische Finanzierung mit einer Förderung nach GVFG und Übernahme der Eigenanteile durch die betroffenen Kommunen scheidet aufgrund der schwierigen finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte aus. Daher treten andere Finanzierungsformen in den Vordergrund. Public Private Partnership (PPP) ist hierbei eine mögliche alternative Finanzierungsform. Diese ist jedoch bei Maßnahmen im ÖPNV/SPNV bisher in Deutschland noch nicht angewendet worden. Gleichwohl haben Vertreter des Finanzierungsmarktes hinsichtlich der „Circle-Line“ ihr grundsätzliches Interesse bekundet. In Nordrhein-Westfalen ist für die Förderung und Unterstützung von PPP-Vorhaben beim Finanzministerium eine „Task Force“ initiiert worden. Die Förderung und Unterstützung wird vor allem dann gewährt, wenn die Erfahrungen mit PPP-finanzierten Vorhaben auf andere Vorhaben übertragbar sind. Das Projekt „Circle-Line“ erfüllt durch seine besondere Struktur (Stichwort: erfolgreiche interkommunale Zusammenarbeit) und die einzelnen Teilvorhaben alle Kriterien für eine PPP-Modellanwendung. Eine Entscheidung hierzu steht allerdings noch aus.

Zeitplan und weiteres Verfahren

Aufgrund der ungeklärten Finanzierungsfragen, sowohl was die Betriebskosten als auch was die Infrastrukturkosten anbelangt, kann z. Zt. noch keine Entscheidung über eine Realisierung des Gesamtsystems „Circle Line“ erfolgen. Es sollte jedoch aus den vorgenannten Gründen als Zielplanung für die Zukunft weiter verfolgt und – so das Einvernehmen der Mitglieder der Planungsgemeinschaft – die Umsetzung einzelner Baustufen geprüft werden. Aus Wuppertaler Sicht sollte insbesondere untersucht werden, inwieweit durch Einbeziehung des Schienengüterverkehrs sowie durch eine Optimierung des SPNV-Angebotes eine Realisierung der Stufen 1 und 2 der Niederbergbahn, aufbauend auf die Verlängerung der S 28 von Mettmann - Stadtwald nach Wuppertal - Vohwinkel (s. hierzu auch die Ratsdrs.-Nr. VO/0716/05), erreicht werden kann. Parallel hierzu sind Möglichkeiten und Voraussetzungen für eine PPP-Finanzierung in gesonderten Untersuchungen zu klären. Die Planungsgemeinschaft soll aus diesem Grunde zunächst weiter bestehen bleiben, wobei die konkreten nächsten Arbeitsschritte noch miteinander abzustimmen sind.

Anlagen

Kurzfassung Projektstudie Rheinisch Niederbergische Bahn (Circle Line)
Betriebsstufenplan Rheinisch Niederbergische Bahn (Circle Line)