

Anlage zu Vorlage Dr 492/2019

| | |
|------------------|------------|
| Vorlage: | 7/2019 |
| Beschlussvorlage | öffentlich |

| | | | |
|---------------------|-----------------|------------|-----|
| Beratungsfolge | Beratungsstatus | Sitzung am | TOP |
| Verbandsversammlung | beschließend | 04.04.2019 | 3. |

| | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich: | | | | | <input type="checkbox"/> |
| ZWS | nph | ZRL | VVOWL | ZVM | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| | | |
|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Einfache Mehrheit: | 2/3 Mehrheit: | Einstimmig: |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | |
|------------------|-----------------------|----------|--------------|
| Einmalige Kosten | Jährliche Folgekosten | Laufzeit | Gesamtkosten |
| € | € | | € |

| | |
|--------------------|----------------------|
| Sachbearbeiter/in: | Berichterstatter/in: |
| Thomas Ressel | Thomas Ressel |

Betreff:

Neueinrichtung von Haltepunkten im Rahmen der DB Stationsoffensive in NRW

Beschlussvorschlag

1. Die NWL-Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.
2. Die Neueinrichtung von Haltepunkten in Bocholt-Mussum, Hamm-Westünen, Lünen-Alstedde und Kreuztal-Buschhütten sollen vom NWL in die DB Stationsoffensive eingebracht werden.
3. Der Verbandsvorsteher wird aufgefordert, für die neuen Stationsstandorte die Kosten, und Einzelheiten der Finanzierung sowie die entsprechenden Rahmen-, Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen aus zu verhandeln.
4. Die entsprechenden Vereinbarungen sind vor der Unterschrift der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

| | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| Andreas Müller | Frank Beckehoff |
| Verbandsvorsteher NWL | Vorsitzender der Verbandsversammlung |

Begründung:**1. Einführung**

Die DB Station&Service hat im Rahmen einer „Stationsoffensive“ bundesweit und in NRW untersucht werden, wo neue Stationen errichtet werden könnten.

In einem mehrstufigen Verfahren wurden zunächst von DB S&S intern potentielle Standorte anhand der Parameter (bzgl. Einwohner im fußläufigen Einzugsgebiet sowie zu mögliche Erlöse je Pkm und Reiseweiten) herausgefiltert. Im zweiten Schritt wurden die in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger enthaltenen Planungen ebenfalls mit eingebracht und untersucht.

Auf dieser Basis wurden im Folgenden Standorte mit einem Potential von mehr als 200 neuen Fahrgästen vom Gutachter sma auf die Fahrplanauswirkungen hin untersucht. Hierbei entfielen zahlreiche Standorte, da diese oftmals dazu führten, dass bestehende Anschlüsse entweder nicht mehr erreicht werden konnten oder nur dann noch erreicht wurden, wenn zusätzliche eine weitere Linie eingeführt worden wäre.

2. Chance der Stationsoffensive

DB Station&Service bietet für im Rahmen der Stationsoffensive neu zu errichtende Stationen eine Übernahme von 25% aller Bau- und Planungskosten an. Etwaige netzbedingte Anpassungen werden jedoch nicht übernommen und müssten von den AT zusätzlich getragen werden. Von den für die AT dann noch verbleibenden 75% bietet das Land einen Zuschuss von 50% (bezogen auf die Baukosten) über §13 an. Voraussetzung hierfür ist ein AT übergreifender Rahmenvertrag mit der DB S&S.

Damit besteht in diesem Projekt die Chance, dass sich an den Kosten sowohl DB Station&Service wie auch das Land beteiligt.

Bezüglich der Finanzierung im NWL sind noch die Details zu klären. Neben der abschließend zu ermittelnden Fördersummen ist insbesondere ist auch zu prüfen, ob Mittel nach § 11 oder § 12 ÖPNVG eingesetzt werden können. Dies ist auch von den weiteren Verhandlungen mit der DB Station & Service abhängig.

3. Etwaige Direktzahlungen

Bei bestimmten neuen Stationen könnten zusätzlich zu den Investitionskosten noch jährliche Direktzahlungen erforderlich werden. Dieser Fall würde dann eintreten, wenn die zu erwartenden jährlichen Einnahmen der Station für DB Station&Service, abzüglich der Betriebskosten über 25 Jahre keinen solchen Einnahmeüberschuss erwarten lassen, so dass der 25% Eigenteil der DB damit insgesamt nicht gedeckt werden könnte. Sollte hierbei eine Differenz entstehen, fordert die DB diese durch jährliche Direktzahlungen von den AT zusätzlich zu den Stationsentgelten und den oben erwähnten zu tragenden Kosten ein. Diese Differenz kann jedoch abschließend erst nach Abschluss der Leistungsphase 4 bei den entsprechenden Stationen ermittelt werden.

Da es jedoch auch Stationen geben wird, die kein Defizit für DB Station&Service erwarten lassen, obliegt es nun den Verhandlungen der AT in NRW hier Pakete zu verhandeln. Hierzu sind die Gespräche jedoch noch nicht abgeschlossen. Gemeinsames Ziel der Aufgabenträger in NRW ist, Direktzahlungen zu vermeiden.

4. Anstehende vertraglichen Vereinbarungen

In der konkreten Ausarbeitung sind derzeit sowohl eine Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive allgemein, wie auch die entsprechenden Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Hinzu kommen Verträge mit DB Netze. Die DB Netz AG wird vom Grundsatz her nicht Vertragspartner innerhalb der Stationsoffensive sein. Erforderliche netzbedingte Anpassungen, die nicht in die Stationsprojekte einfließen sind daher separat zu vereinbaren und müssen bei der Gesamtfinanzierung berücksichtigt werden.

5. Im NWL für die DB Stationsoffensive priorisierte Stationen

Von den Ergebnissen her kristallisieren sich im NWL nunmehr 4 neue Stationsstandorte heraus, die von der NWL-Verwaltung in Abstimmung mit den Teilräumen nunmehr als diejenigen vorgeschlagen werden, die in der Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive mit aufgenommen werden sollen:

- Bocholt-Mussum
- Hamm-Westtünnen
- Kreuztal-Buschhütten
- Lünen-Alstedde

• Bocholt-Mussum

Die Station ist im aktuellen NVP NWL nicht enthalten, soll aber im kommenden NVP mit eingebracht werden. Vom Sachstand her wird als Bocholt-Mussum als mögliche neue Station auf Basis bereits vorliegender erster Planungen (HOIA Lph 1 und 2) im Rahmen der Elektrifizierung Wesel – Bocholt geprüft und daher in der DB Stationsoffensive als mögliche zusätzliche Station planerisch berücksichtigt worden.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 180 Fahrgästen, davon 170 neu hinzugewonnenen.
- Der Halt liegt an der heutigen RB 32 und würde letztlich eine stündliche Direktanbindung über Wesel nach Düsseldorf ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 1,77 Mio. €.

• Hamm-Westtünnen

Der Standort ist im NVP als neue Station „in Planung“ enthalten. Die Planung befindet sich heute in der Lph HOIA 2. Für die Maßnahme wurde bereits vor 2008 eine Einplanung nach §12 (alt) vom Land NRW ausgesprochen, mit einer eingeplanten

Förderquote von 85 %. Der restliche Eigenanteil war hiernach von der Stadt Hamm zu tragen. Kosten für die Anlagenmehrung müssen im laufenden Betrieb zudem über Jahre noch zusätzlich über zusätzliche Stationsentgelte vom NWL gezahlt werden. Zum Projekt wurde in 2011 eine Baudurchführungsvereinbarung (Erstellung und Betrieb) zwischen der Stadt Hamm, der DB S&S AG und dem NWL abgeschlossen. Lt. den vorliegenden vertraglichen Vereinbarungen erfolgt danach keine anteilige Kostentragung der DB S&S AG.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 1.000 Fahrgästen, davon 900 neu hinzugewonnenen.
- Der Halt liegt an der heutigen RB 89 und würde letztlich eine halbstündliche Direktanbindung über Hamm nach Münster sowie nach Paderborn ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 4,5 Mio. €.

• Kreuztal-Buschhütten

Der Standort ist im NVP des NWL als „zu prüfen“ dargestellt. Die mögliche neue Station wird in Westfalen-Süd sehr hoch priorisiert. Zum Standort selbst und zur Abschätzung der Reisendenpotentiale wurde auch vom ZWS eine Studie erstellt. Die Kosten für die Erstellung der Station sind vergleichsweise hoch, da zur Realisierung ergänzende Netzinvestitionen erforderlich sind (direkt am Standort liegende Oberleitungsmasten wie auch die Oberleitung umgebaut werden müssen) und die Leit- und Sicherungstechnik angepasst werden muss. Zudem müssen netzseitig zwingend 3 Bahnübergänge angepasst werden.

Bei der erfolgten Betrachtungstiefe ist noch offen, ob weitere Zusatzkosten im Bereich DB Netz als Kostenrisiko ausschließlich vom NWL zu finanzieren wären, da ggf. ein zusätzlich anzupassender weiterer Bahnübergang (Kosten falls erforderlich; 1,5 Mio.€) umgebaut werden muss. Ob hier jedoch Umbauten im Zuge von EKrG-Maßnahmen anzusetzen sind, welche Folgen dies für die Investitionen und Finanzierungsanteile hat, ist im Zuge der weiteren Planung noch zu erarbeiten.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 320 Fahrgästen, davon 260 neu hinzugewonnenen (laut Untersuchung des ZWS insg. 672 Fahrgäste).
- Der Halt liegt an der heutigen RB 91 und würde eine stündliche Direktanbindung nach Siegen und Hagen sowie am Tagesrand auch von den Linien RE 16+RB 93 ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 5,3 bis 7,0 Mio.€.

• Lünen-Alstedde

Eine Station dort ist im NVP des NWL als „geplant“ dargestellt. Die mögliche neue Station wurde schon in den Fahrplänen der Ausschreibungen der RB 51 mit geprüft, die 2004 die Prignitzer Eisenbahn gewonnen hat. Ein Halt in Alstedde ist fahrplan-technisch und auch von den Auswirkungen auf die Betriebsstabilität umsetzbar.

Der Standort hat nach Untersuchungen von DB Station&Service ein

- Potential von 280 Fahrgästen, davon 240 neu hinzugewonnenen.
- Der Halt liegt an der heutigen RB 51 und würde eine stündliche Direktanbindung über Lünen nach Dortmund sowie über Dülmen-Coesfeld-Gronau nach Enschede (NL) ermöglichen.
- Die Gesamtkosten liegen nach aktuellem Stand bei ca. 2,4 Mio. €.

