



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Finanzierung verschiedener SPNV-Infrastrukturmaßnahmen			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	Z/IX/2017/0354	01.09.2017	5

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	21.09.2017	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	27.09.2017	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	11.10.2017	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung und der Ausschuss für Investitionen und Finanzen empfehlen dem Verwaltungsrat folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat beschließt zu den in der Drucksache Nr. Z/IX/2017/0354 dargestellten SPNV-Infrastrukturmaßnahmen folgendes:

- Die Komplementärfinanzierungen zu den Bahnsteigabsenkungen an den Stationen Haltern a.S. und Essen-West werden aus SPNV-Mitteln bestritten.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die Verlängerung der S6 weiter zu beplanen.

Der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen und der Verwaltungsrat nehmen

- den Sachstand DB-Stationsoffensive und
- die Informationen zur Planungsbevorratung Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)

zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Finanzierung der S-Bahnsteigabsenkungen an den Stationen Essen-West und Haltern a.S.

Im Rahmen der MOF 2 und des S9-Ausbauprogrammes wird der Mittelbahnsteig am Bf. Haltern a.S. barrierefrei ausgebaut, die Personenunterführung neu hergestellt und mit drei Aufzügen bestückt. Die Station ist dann vollständig barrierefrei. Ab Dezember 2019 werden jedoch auf der S9 neue S-Bahnfahrzeuge eingesetzt mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm. Hierdurch ergibt sich eine Stufe beim Ein- und Ausstieg am bestehenden 96 cm hohen S-Bahnsteig, der direkt am Bahnhofsgebäude anliegt.

Der VRR beabsichtigt daher im Rahmen des MOF 2 – Baufortschrittes auch den Hausbahnsteig von 96 cm auf 76 cm von der DB Station & Service AG absenken zu lassen, um die Barrierefreiheit auch an dieser Stelle zu erhalten. Das erforderliche Finanzvolumen hierfür beträgt ca. 2,00 Mio. €. Die Finanzierung erfolgt aus einer Kombination aus §-12-Mitteln (1,46 Mio. €) und aus SPNV-Mitteln (0,54 Mio. €).

Die Station Essen-West wird im Rahmen der MOF 3 mit zwei Aufzügen zur Herstellung des barrierefreien Zugangs zu den beiden Mittelbahnsteigen geplant. In die weitere Planung soll die Absenkung der beiden Mittelbahnsteige auf 76 cm auf einer Länge von jeweils 170 m aufgenommen werden, da zukünftig auch Regionalexpresslinien und S-Bahnfahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von 80 cm an dieser Station halten werden.

Der VRR beabsichtigt daher im Rahmen des MOF-3-Baufortschrittes auch die beiden Mittelbahnsteig von 96 cm auf 76 cm von der DB Station & Service AG absenken zu lassen, um die Barrierefreiheit auch an dieser Stelle zu erhalten. Das erforderliche Finanzvolumen hierfür beträgt ca. 6,00 Mio. €. Die Finanzierung erfolgt aus einer Kombination aus §-12-Mitteln (4,38 Mio. €) und aus SPNV-Mitteln (1,62 Mio. €).

S 6 – Verlängerung von Köln Hbf. nach Mönchengladbach Hbf.

Wie in der Beschlussvorlage „Machbarkeitsstudie Grevenbroich S-Bahn“ (Drucksache Nr. S/IX/2017/0316) bereits im letzten Sitzungsblock vorgestellt, soll die bestehende Bahnlinie S6 von Essen Hbf. nach Köln Hbf. über die Stationen Grevenbroich und Rheydt Hbf. nach Mönchengladbach Hbf. verlängert werden.

Da die Verlängerung der S6 sowohl den NVR als auch den VRR betreffen, ist eine gemeinsame Absichtserklärung – ein sogenannter Letter of Intent (LOI) – in der Abstimmung, der neben den betrieblichen Aspekten auch bauliche beinhaltet. Folgende baulichen Infrastrukturmaßnahmen sind im LOI vereinbart:

Art der Infrastrukturmaßnahme	Infrastrukturmaßnahmen im NVR-Raum	Infrastrukturmaßnahmen im VRR-Raum
Gleismaßnahmen der DB Netz AG	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau der Abzweigverbindung Köln-Müngersdorf (Teil des bestehenden S11 Ergänzungspakets) - Erweiterung der Abzweigverbindung Köln-Müngersdorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau einer Wendeanlage in Grevenbroich - Verlängerung der 2-gleisigkeit nördlich des Haltepunktes (HP) Rheydt-Odenkirchen
Bahnsteigneubauten der DB Station & Service AG	<ul style="list-style-type: none"> - HP Köln-Bocklemünd - HP Pulheim Gewerbepark 	<ul style="list-style-type: none"> - HP Grevenbroich Süd
Aufhöhungen von Bahnsteigen der DB Station & Service AG auf 76 cm		<ul style="list-style-type: none"> - Bf. Grevenbroich - HP Jüchen - HP Hochneukirch - Bf. Rommerskirchen - HP Rheydt-Odenkirchen

Das Gesamtinvestitionsvolumen für die Ertüchtigung der SPNV-Infrastruktur zur Aufnahme des S-Bahnbetriebes beläuft sich nach derzeitigen Kostenschätzungen auf rd. 69,7 Mio. €. Beide SPNV-Aufgabenträger streben dabei eine Förderung der Infrastrukturmaßnahmen über das GVFG-Bundesprogramm mit einer Komplementärfinanzierung aus Mitteln des § 13 ÖPNVG NRW an. Gespräche mit dem Verkehrsministerium des Landes NRW und den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG und DB Station & Service AG) zur weiteren Forcierung des Projekts stehen demnächst an.

Die vorgesehene Betriebsaufnahme der S6-Verlängerung ist nach dem Auslaufen des heutigen Verkehrsvertrages der RB 27 für spätestens Dezember 2028 geplant.

Sachstand DB-Stationsoffensive

Mit der Stationsoffensive hat die DB Station & Service AG systematisch nach potenziellen neuen Stationen im gesamten Bundesgebiet gesucht, die nach einer ersten Einschätzung

verkehrlich sinnvoll erscheinen und wirtschaftlich betrieben werden können. Auch in NRW bzw. im Verbandsgebiet der VRR AöR sind Standortideen erarbeitet worden. In intensiven Abstimmungs- und Prüfprozessen wurden die Standorte landesweit mit Blick auf die Netzwirkungen und die Fahrbarkeit im Rahmen des Fahrplangefüges des Integrierten Taktfahrplans NRW untersucht. Im Ergebnis sollen folgende Stationen im Rahmen der DB-Stationsoffensive weiter verfolgt werden:

- Mönchengladbach-Hochschule (RB 33 / RB 27 (S6))
- Dortmund-Kronprinzenstraße (S4)
- Krefeld-Obergplatz/Tönisvorst (RE 10, max. ein Halt)
- Witten-Pferdebachstraße (S5)
- Dortmund-Barop (S 5, Verlegung der bestehenden Stationen)
- Remscheid-Honsberg, Remscheid Ost (Mixsiepen) (S7, max. zwei Halte)
- Herten Mitte, Westerholt, Gelsenkirchen Buer Nord (S9, Hertener Bahn)
- Grevenbroich Süd (S6)

In Einzelfragen laufen derzeit noch Abstimmungsgespräche zu offenen Korridorentscheidungen sowie zu eingeflossenen Inputdaten der DB.

Die tatsächliche Umsetzung hängt von den finanziellen Rahmenbedingungen des Projektes ab. Derzeit laufen Gespräche zwischen DB Station & Service AG, dem Verkehrsministerium und den Aufgabenträgern in NRW über die Konditionen des Finanzierungsmodells.

Planungsvorrat zum Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)

Der Bund beabsichtigt eine Planungsbevorratung für den barrierefreien Ausbau von kleinen bis mittleren SPNV-Stationen anzulegen, um im Falle weiterer Mittelzurverfügungstellung auf bereits bestehende Entwurfs- und Genehmigungsplanungen (entspricht Lph. 1 bis 4 HOAI) zurückgreifen zu können. In NRW sollen 28 SPNV-Stationen entsprechend beplant werden. Von diesen befinden sich 9 im NVR-Raum, 11 im NWL-Raum und 8 im VRR-Bereich. Im VRR-Raum sind dies die Stationen:

- Dortmund Aplerbeck-Süd
- Dortmund Marten
- Dortmund Sölde
- Rheinberg

- Rummeln
- Gevelsberg Hbf.
- Essen Zollverein-Nord
- Dorsten Deuten

Der VRR wurde bei der Stationsfindung für die Programmaufstellung nicht beteiligt, da der Bund die Finanzierung der Planung und des Baues der Stationen vollständig übernehmen möchte und somit auch die Programmhoheit für sich alleine beansprucht.