



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Ratinger Weststrecke (Vorstellung des Gutachtens)			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	N/VIII/2011/0244	31.08.2011	10

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	26.09.2011	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	30.09.2011	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung nimmt die Sachstandsdarstellung zur Ratinger Weststrecke (RWS) zur Kenntnis und empfiehlt dem Verwaltungsrat, das Projekt unter den dargestellten Randbedingungen nicht mehr weiter zu verfolgen.

Der Verwaltungsrat beschließt, das Projekt nicht mehr weiter zu verfolgen.

Begründung/Sachstandsbericht:

Ausgangslage

Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV ist im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in diesem aufgenommen worden. Um die Realisierungschancen einer Reaktivierung dieser Strecke für den SPNV zu überprüfen, wurde die Verwaltung der VRR AöR gebeten eine entsprechende Machbarkeitsstudie zu erstellen bzw. zu beauftragen. Die VRR AöR beauftragte daraufhin die DB Netz AG mit der Erstellung einer entsprechenden

Studie.

In der Sitzung am 01.07.2010 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke dem Verwaltungsrat vorgestellt (siehe auch Drucksache-Nr. Z/VIII/2010/0066). Zusammengefasst sieht das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wie folgt aus:

1. Eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke mit einer Streckenführung durch den Staufensplatztunnel ist wegen des Begegnungsverbots nicht möglich.
2. Eine Reaktivierung mit einem Neubau einer zweiten Tunnelröhre im Staufensplatztunnel und einem 3. Gleis ist aus volkswirtschaftlichen Gründen wegen der hohen Kosten nicht zu vertreten.
3. Eine Reaktivierung mit einer Einfädelung auf die S6 südlich von Düsseldorf-Rath leidet unter der hohen Betriebsdichte der S-Bahn zwischen Düsseldorf Hbf und Düsseldorf-Derendorf und unter der technisch bedingten Bahnsteighöhe von 55 cm. Ein barrierefreier Zugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist nicht möglich.

Da die DB Netz AG die Untersuchungen durchgeführt hat, beschloss der Verwaltungsrat in der Sitzung am 01.07.2010 die Ergebnisse der vorliegenden Machbarkeitsstudie durch ein unabhängiges Ingenieurbüro überprüfen und eventuelle Alternativen aufzeigen zu lassen.

Die neuen Untersuchungen zur Ratinger Weststrecke wurden vom Ingenieurbüro SMA und Partner AG in Zürich vorgenommen und werden hiermit vorgestellt:

Ergebnis der aktuell vorliegenden Machbarkeitsstudie

Die umfangreichen Untersuchungen zur betrieblichen und baulichen Machbarkeit im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr konnten 2011 abgeschlossen werden. Untersucht wurden insgesamt 10 Varianten, von der Verbindung über den Staufensplatztunnel einschließlich Berücksichtigung weiterer Linien im Hinblick auf Durchbindungen über diverse Infrastrukturausbauzustände und Betriebskonzepte.

Nach fachlicher Abstimmung bleibt festzuhalten, dass die Kernaussagen der vorangegangenen DB-Netz-Studie zur Ratinger Weststrecke vom Mai letzten Jahres bezüglich des zu er-

wartenden hohen Aufwandes und der eingeschränkten Umsetzungsmöglichkeiten seitens des beauftragten Gutachterbüros bestätigt werden. So haben sich gegenüber den älteren Gutachten aus 2002/2003 sowie der damaligen Einstufung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVP) tatsächlich die maßgeblichen Rahmenbedingungen signifikant geändert. Diese Änderungen betreffen das Europarecht sowie die nationalen Vorschriften zum Güterzugvorrangnetz und Trassensicherungs- und Vergabeverfahren, wonach Trassenkonflikte häufig zu Gunsten des im Aufkommen stark gestiegenen Güterverkehrs geregelt werden.

Bezüglich der für die Frage der Umsetzung des SPNV relevanten Auslastung der Ratinger Weststrecke wurde durch den Gutachter eine von der DB Netz AG unabhängige Analyse und Prognose des Güterverkehrs vorgenommen. Demzufolge existieren bereits heute erhebliche Kapazitätsengpässe durch ein bereits heute über den Prognosen liegendes Güterverkehrsaufkommen.

Geänderte Sicherheitsbestimmungen mit einem Begegnungsverbot von Güter- und Personenverkehr in langen Tunneln erfordern den Bau einer separaten Röhre im Bereich des Stufenplatztunnels für den Betrieb einer SPNV-Linie. Ohne diese Infrastrukturmaßnahme ist ein regelmäßiger Personenverkehr nach Fahrplan im bestehenden Tunnelbauwerk nicht zulässig.

Die Kosten für eine Tunnellösung (mit zweiter Tunnelröhre und drittem Gleis auch zw. Düsseldorf-Rath und Einbindung in die Strecke aus Wuppertal) einschließlich weiterer Maßnahmen beziffert der Gutachter für die Gesamtstrecke auf deutlich mehr als 140 Mio. Euro. Als Grundlage zur Aufnahme des Projekts in die IGVP waren jedoch lediglich Projektkosten der Ratinger Weststrecke in Höhe von ca. 25 Mio. Euro angenommen worden. Der Verkehrswert bei einer Streckenführung ohne Tunnel (d.h. über die S6) vermindert sich wegen Entfall des für Düsseldorf wichtigen und aufkommensstarken Haltepunktes D-Schlüterstraße sowie einer Verlängerung der Fahrzeit erheblich. Im Ergebnis wurde die Tunnellösung aufgrund der Kapazitätsengpässe und hohen Kosten nicht weiter verfolgt.

Vor dem Hintergrund des heutigen und prognostizierten Güterzugaufkommens in Verbindung mit der Einordnung der Strecke als europäische Hauptgüterzugachse und Regelungen der EU zur Sicherung des Güterzugverkehrs ist für die Einrichtung einer SPNV-Linie auf der Ratinger Weststrecke die Schaffung einer durchgängig eigenen Gleisinfrastruktur erforderlich. Der Betrieb von SPNV ist deshalb nur durch den Bau eines durchgehenden 3. Gleises möglich. Andernfalls ist die dringend benötigte Güterzugkapazität der Strecke nicht mehr ge-

ben.

Ein Neubau hätte sich zudem an schwierigen Verhältnissen bezüglich der betrieblichen und baulichen Zwangspunkte zu orientieren. Insbesondere sind hier die städtebauliche Situation hinsichtlich Lärmschutz und Flächenverfügbarkeit, planfestgestellte Brückenbauwerke im Bereich Ratingen, der Stellwerks-Betriebstechnik usw. zu nennen.

Für diese Infrastrukturmaßnahmen wurde durch den Gutachter eine Linienführung ab Düsseldorf-Rath über die Trasse der S6 bzw. die Ortsgleise untersucht. Eine Führung über die S-Bahn mit Halt in D-Derendorf, D-Zoo und D-Wehrhahn würde allerdings eine Neustrukturierung des S-Bahnfahrplanes im Großraum Düsseldorf (mit ggf. VRR- und NVR-weiten Auswirkungen – vgl. auch das Ende 2009 umgesetzte S-Bahnkonzept) erfordern.

Hier käme als kurzfristige Zwischenlösung allenfalls eine Zwischenvariante in Betracht, die als Vorstufe dienen könnte. Hierbei könnte bei einer erheblichen Gefahr von Trassenablehnungen aufgrund potenzieller Konflikte mit dem Güterverkehr auch nur ein 60-Minuten-Takt gefahren werden. Allerdings sind auch für diese Vorstufe bereits erhebliche Investitionen zu veranlassen. Zu gewährleisten ist eine niveaufreie Einfädelung in die Güterzugstrecke sowie der Neubau eines Gleises auf der westlichen Seite der heutigen Strecke auf Duisburger Gebiet bis südlich Duisburg-Bissingheim einschließlich Reaktivierung eines Kreuzungsbauwerkes im Bereich Düsseldorf-Rath. Im Endzustand ist eine eigene Infrastruktur komplett durchgängig von Duisburg Hbf. bis zur Einfädelung in Düsseldorf-Rath erforderlich.

Der Kostenaufwand für den Streckenausbau über diese Linienführung mit der aus vorgenannten Gründen eigenen SPNV-Trasse neben den Gütergleisen zwischen Duisburg Hbf. und Düsseldorf-Rath beträgt laut Gutachter schon allein ca. 50 Mio. Euro.

Die Ergebnisse der Studie lassen deutlich erkennen, dass unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen

- Güterverkehr:
EU-Güterzugvorrangtrasse und vorhandenes hohes Güterzugaufkommen auf der Strecke;
- Tunnelsicherheit:
Keine Zulassung von Mischbetrieb Güterverkehr und Personenverkehr im bestehenden Staufenzplatz-Tunnel, d.h. der Verkehrswert bei der Streckenführung ohne Tunnel

(d.h. über die S6/Ortsgleise) vermindert sich wegen Entfall des für Düsseldorf wichtigen und aufkommensstarken Haltepunktes D-Schlüterstrasse sowie einer Verlängerung der Fahrzeit

- Hohe Kosten und geminderter Verkehrswert:
Bau eines eigenen 3. Gleises zwischen DU-Hbf und D-Rath sowie keine Anfahbarkeit der bestehenden S-Bahnhaltepunkte auf einer alternativen Strecke bis zum Düsseldorfer Hauptbahnhof

bei einer Neubewertung des Vorhabens durch die IGVP kein positives Ergebnis hinsichtlich der Förderfähigkeit der Maßnahme mehr zu erwarten ist.

Auftragsgemäß sind auch straßengebundene ÖPNV-Konzepte untersucht worden. Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass eine durchgehende Buslinie Duisburg – Ratingen – Düsseldorf insbesondere wegen der langen Fahrzeiten nicht sinnvoll ist und dass durch keine der untersuchten Varianten der Verkehrswert der Ratinger Weststrecke annähernd erreicht werden kann. Punktuelle Verbesserungen können durch beschleunigte und direktere Verkehrsführungen von Bussen mit Anbindungen von Aufkommensschwerpunkten an die Innenstädte / Hauptbahnhöfe bzw. zentrale Verknüpfungspunkte erreicht werden.

Ebenfalls untersucht wurde eine Anbindung der Straßenbahnlinien 701 bzw. 712 an die Güterzuggleise. Aus Netzkonzeptionellen Gründen (nur für eine der Düsseldorfer Straßenbahnlinien müssten teure Zwei-System-Fahrzeuge und eine eigene Infrastruktur vorgehalten werden) ist dieser Ansatz nicht weiter verfolgt worden.