öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Sachstandsbericht			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	**Z/X/2022/0251/1**	**04.03.2022**	**2**

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Sitzungstermin	Ergebnis
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	14.03.2022	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	16.03.2022	☐
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	17.03.2022	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	18.03.2022	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	23.03.2022	☐

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen, sowie der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den folgenden nachgereichten Sachstandsbericht zur Kenntnis:

Verkehr

SPNV:

7. Walsum-Bahn

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Verkehr

SPNV:

7. Walsum-Bahn

Im zurückliegenden Sachstandsbericht wurde bereits dargelegt, dass in Absprache mit den beteiligten Kommunen zwei Vorzugsvarianten (Variante 2 und Variante 4) für die weiteren Untersuchungen und für die Nutzen-Kosten-Betrachtung bei der Walsumbahn ausgewählt wurden. Erste Untersuchungsergebnisse wurden am 29.11.2021 dem begleitenden Arbeitskreis zur Walsumbahn sowie den VRR-Gremien im Sachstandsbericht vorgestellt.

Die Ermittlung der Kerngrundlagen der Machbarkeitsstudie (Betriebskonzept, Infrastrukturbedarf und -kosten, Verkehrsnachnachfrage) sind mittlerweile weitestgehend abgeschlossen. Lediglich die Variante 4 erfordert eine ergänzt verkehrliche Untersuchung, da das vorliegende Ergebnis nicht eindeutig eine Wirtschaftlichkeit der Variante ausweist. Eine kurzfristige Fertigstellung der Machbarkeitsstudie kann aktuell noch nicht erfolgen, da die neue Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung bislang noch nicht veröffentlicht wurde.

Betriebs-Variante 2:

30‘-Takt Wesel - Walsumbahn – Essen (S3)

Der Halt Oberhausen-Alstaden kann halbstündlich durch die S3 bedient werden.

Betriebs-Variante 4:

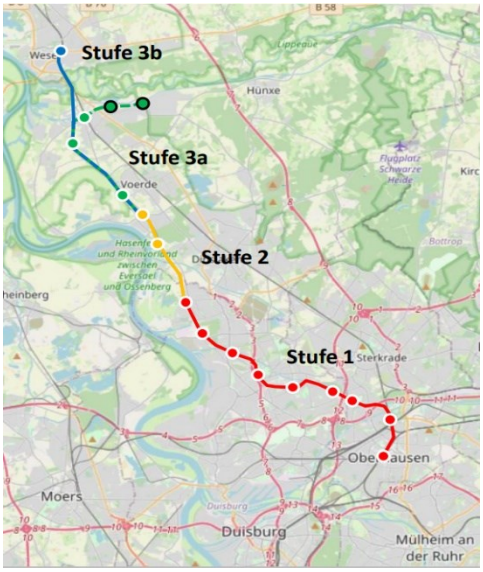
30‘-Takt Wesel - Walsumbahn – Oberhausen – Essen (S3) + 30‘-Takt DU-Overbruch – Oberhausen Hbf – Duisburg Hbf – Moers/Xanten (RB31).

Die beiden Linien bilden auf der Walsumbahn etwa einen 15‘-Takt

Ausbau-Stufen:

Für beide Betriebs-Varianten wurde zudem festgelegt, den Streckenverlauf der Walsumbahn in einzelne Ausbau-Abschnitte zu gliedern, um Aussagen über die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Ausbaustufen ableiten zu können.

- Stufe 1: Linie S3 endet in Duisburg-Walsum (Overbruch)
- Stufe 2: Linie S3 wird bis Möllen weitergeführt
- Stufe 3a: Linie S3 wird bis Friedrichsfeld weitergeführt
- Stufe 3b: Linie S3 wird bis Wesel weitergeführt.
- Die Linie RB31 ist in allen Ausbau-Varianten auf den Laufweg bis DU-Overbruch begrenzt.



Infrastrukturausbau

Die im ersten vorgestellten Entwurf ermittelten Infrastrukturkosten sind durch den Gutachter in der Zwischenzeit konkretisiert und plausibilisiert worden. Hierdurch ergeben sich z.T. deutliche Kostensteigerungen, da sich einige Werten aus dem zugrunde gelegten Kostenkennwertekatalog der DB als deutlich zu niedrig erwiesen haben.

Stufen Walsum-Bahn	Investitionskosten (Stand 20.01.2022)	Investitionskosten (Stand 27.11.2021)	Differenz	
	in Tsd. EUR	in Tsd. EUR	in Tsd. EUR	in %
Variante 2a - bis Wesel	82.273,6	47.370,0	34.903,5	42%
Variante 4a - bis Wesel	248.186,3	199.869,6	48.316,7	19%
Variante 2b - bis Friedrichsfeld	63.024,9	35.725,3	27.299,5	43%
Variante 4b - bis Friedrichsfeld	228.937,6	188.224,8	40.712,7	18%
Variante 2 bis Möllen	35.814,4	19.830,5	15.983,9	45%
Variante 4 - bis Möllen	201.727,1	172.330,1	29.397,0	15%
Variante 2 - bis Overbruch	26.590,3	12.269,9	14.320,4	54%
Variante 4 - bis Overbruch	192.503,0	164.769,5	27.733,5	14%

Die Kostensteigerungen bedeuten für die Variante 4 erhebliche Risiken, einen positiven Nutzen/Kosten-Faktor im Rahmen der standardisierten Bewertung erreichen zu können, bei Variante 2 ist voraussichtlich weiterhin die Wirtschaftlichkeit für alle Stufen gegeben.

Verkehrsnachfrage

Auch die bislang vorliegenden Ergebnisse zur Verkehrsnachfrage wurden weiter durch Verfeinerung der Verkehrsmodelle und -zellen plausibilisiert. In einem weiteren Schritt soll jetzt untersucht werden, inwieweit Planungsanpassungen der Zu- und Abbringerlinien (ÖPNV) zur Walsumbahn einen positiven Einfluss auf den Nutzen der Maßnahme haben, um eine höhere Verkehrsnachfrage abbilden zu können.

Nutzen-Kosten Faktor – Standardisierte Bewertung

Die standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein positives Ergebnis ist erforderlich, um öffentliche Fördermittel zur Umsetzung des Projektes in Anspruch nehmen zu können. Die bislang berechneten Faktoren der Nutzen/Kosten-Untersuchung für die Walsumbahn wurden auf Grundlage der noch gültigen Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung aus dem Jahr 2016 berechnet. Die Verfahrensanleitung wird aktuell überarbeitet, um Kriterien der Umwelt-, Klima- und Gesundheitswirkungen von Projekten stärker zu gewichten. Die neue Verfahrensanleitung soll im 2. Quartal 2022 veröffentlicht werden.

Vor diesem Hintergrund soll die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Walsumbahn mit der neuen Verfahrensanleitung 2022 durchgeführt werden. In Abhängigkeit der Veröffentlichung werden hierzu dann abschließende Ergebnisse im 3. Quartal 2022 angestrebt.

Anmeldung für weitere Planungsschritte

Unabhängig vom Abschluss der Machbarkeitsstudie hat der VRR die Walsumbahn für den FöRi-Planungsvorrat beim Land NRW angemeldet, um weitere Finanzmittel für die nachfolgenden Planungsstufen nach HOAI zu erhalten. Eine Entscheidung des Landes zur Aufnahme in den Planungsvorrat wird im 2. Quartal 2022 erwartet.