

Anbindung der Fachhochschule Nördlicher Niederrhein (Rhein-Waal) in Kamp-Lintfort an den SPNV

I. Beschlussvorschlag:

Der Verbandsversammlung zur Kenntnis.

II. Sachlage:

1. Aktuelle Situation

Die Landesregierung hat am 13.01.2009 den Gesetzentwurf zum Ausbau der Fachhochschulen in NRW beschlossen. Das Gesetz soll zum 01.05.2009 in Kraft treten. Das Land errichtet neue Fachhochschulen mit jeweils 2500 Studienplätzen. Die Fachhochschule Nördlicher Niederrhein für angewandte Ingenieurwissenschaften erhält zwei Standorte: Kleve und Kamp-Lintfort.

In der Verbandsversammlung am 13.12.2008 wurde der Vorstand um Prüfung gebeten, ob eine schienenmäßige Anbindung der Stadt Kamp-Lintfort im Hinblick auf die Errichtung der Fachhochschule möglich ist. Hierbei soll berücksichtigt werden, dass die Betriebsgleise des Bergwerkes West, das ab 2012 den Betrieb einstellt, eventuell genutzt werden können.

2. Gutachterliche Bewertungen

Bereits 1997 hat das Ingenieurbüro Röhr, Krefeld, eine SPNV-Verbindung Duisburg, Moers, Kamp-Lintfort verkehrlich, technisch und betriebswirtschaftlich untersucht.

Um die Ergebnisse der Röhr-Studie zu spezifizieren, wurde im August 2000 ein weiterer Auftrag an das Büro Harloff Hensel, Aachen, durch die Städte Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn, Moers und Duisburg mit folgenden Maßgaben erteilt:

- die neue SPNV-Linie Kamp-Lintfort, Moers, Duisburg verkehrt im 60-Minuten-Takt
- es werden Dieseltriebwagen VT 643 (Talent) eingesetzt
- in den Hauptverkehrszeiten verkehren die Züge in Doppeltraktion
- die neue Strecke wird über eine direkte Rampenverbindung mit der DB-Strecke KBS 498 verbunden
- das Busangebot des SB 30 zwischen Kamp-Lintfort und Duisburg entfällt
- die verbleibenden Buslinien übernehmen Zubringerfunktionen zur Bahn

Nach dem Gutachten des Büros Harloff Hensel ist zur Nutzung der Strecke nach Kamp-Lintfort ein einmaliger Investitionsaufwand von 7,65 Mio € mit einer Eigenkapitalquote von 1,87 Mio € zu finanzieren. Dieser Betrag wurde nicht in die Betriebskosten eingerechnet.

Mit dem Ziel einer höheren Einstufung in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes sowie einer betrieblichen und ingenieurtechnischen Detaillierung wurde durch die Kommunen Ende 2002 ein weiterer Untersuchungsauftrag an das Ingenieurbüro DE-Consult, Köln, erteilt. Intensiv hat sich das Büro mit der Nutzung der vorhandenen 9,4 km langen Güterzug-Strecke durch den SPNV beschäftigt. Es kam zu dem Ergebnis, dass ein Mischbetrieb auf der gesamten eingleisigen Strecke nicht empfohlen werden kann. Es wären ansonsten Investitionen von 15,95 Mio € aufzuwenden.

Bei einer späteren Inbetriebnahme nach Aufgabe der Güterstrecke und eine ausschließliche Nutzung durch den SPNV wurden die notwendigen Investitionen mit 4,61 Mio € ermittelt.

3. Finanzielle Auswirkungen - Kostendeckungsgrad

Das Verkehrsplanungsbüro Röhr hat für die Strecke Duisburg, Moers, Kamp-Lintfort einen Kostendeckungsgrad vom 29,4 % ermittelt.

Ohne Berücksichtigung der aufzuwendenden Eigenmittel bei den Investitionskosten kommt der Gutachter Harloff Hensel für diese SPNV-Verbindung zu einem Kostendeckungsgrad von 46,9 %.

Das Ingenieurbüro DE-Consult ermittelte einen Kostendeckungsgrad von 28,4 %. Zur Verbesserung dieses Kostendeckungsgrades verweist das Büro auf mögliche Einsparung durch den Wegfall von Busverbindungen.

4. Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Maßnahme wurde im Dezember 2005 bei der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW bewertet. Für die 28,6 km lange SPNV-Verbindung

von Duisburg nach Kamp-Lintfort mit einem 60-Minuten-Takt und einer Fahrzeit von 40 Minuten wurde ein Nutzen-Kosten-Quotient von 0,78 festgestellt. Die Maßnahme wurde als disponible Maßnahme in Stufe 2 des ÖPNV-Bedarfsplanes eingestuft.

Voraussetzung für eine Förderfähigkeit ist zumindest die Einstufung in Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplanes mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von über 1,0.

5. Weiteres Vorgehen

Im Rahmen der Errichtung der Fachhochschule und der vom Land zur Verfügung zu stellenden Finanzierungsmittel hat die Stadt Kamp-Lintfort auch die verkehrsmäßige Erschließung mit einzubringen. In diesem Zusammenhang ist die Finanzierung sowohl für den Investitionsaufwand als auch die nach Inbetriebnahme entstehenden laufenden Betriebskosten zu klären.

Der VRR wird bei der aktuellen Erstellung des Nahverkehrsplanes diese Maßnahme unter dem Vorbehalt, dass ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen und bei einer dann vorzunehmenden Priorisierung in den Nahverkehrsplan aufnehmen.

Eine finanzielle Beteiligung des VRR mit Eigenmitteln ist unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen ausgeschlossen.