



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Walsum-Bahn			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	S/X/2023/0476	03.03.2023	13

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	16.03.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	22.03.2023	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR empfiehlt dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt, für die Reaktivierung der Walsumbahn die Betriebsvariante 4 mit der Ausbaustufe 3b weiter fortzuführen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

Die notwendigen Mittel sind im SPNV-Etat eingeplant.

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:

Ausgangssituation

Im zurückliegenden Sachstandsbericht zur Walsumbahn im 1. Quartal 2022 wurde dargelegt, dass zur Fertigstellung der Machbarkeitsstudie (MBS) die neue Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung des Bundes abzuwarten war, um das neue Bewertungsschema für die Ergebnisse der MBS anwenden zu können.

Im Juli 2022 ist dann die neue Version der Verfahrensanleitung veröffentlicht worden, welche insbesondere auch die CO₂-Reduktion eines Vorhabens deutlich stärker berücksichtigt.

Nach aufwändiger Umstellung der Berechnungsmodelle sind dann die bereits in der ersten Untersuchung festgelegten Vorzugsvarianten (Variante 2 und Variante 4) mit den jeweiligen Ausbaustufen neu bewertet worden. Weiterhin wurden Modifizierung im Zu- und Abbringerverkehr im nördlichen Bereich der Walsumbahn vorgenommen, um den verkehrlichen Effekt zu verbessern.

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)

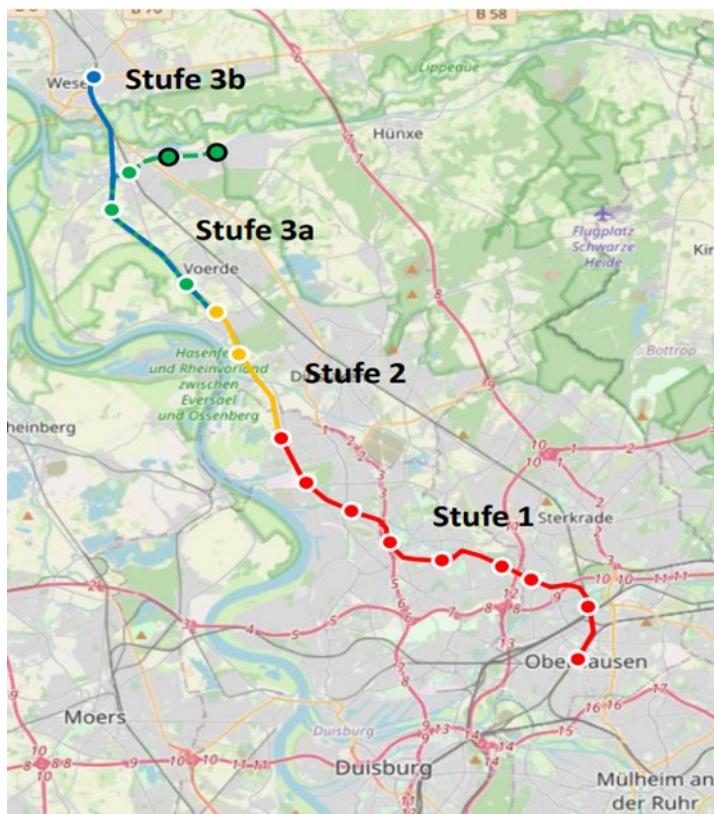
Die beiden Linien bilden auf der Walsumbahn etwa einen 15'-Takt

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

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.



Infrastrukturkosten

Die Infrastrukturkostenberechnungen wurden entsprechend der neuen Verfahrensanleitung angepasst.

Infrastrukturkosten Variante 2

Zusammenstellung der Eckdaten für die Infrastruktur im SPNV					
		Mitfall 2 (Stufe 1)	Mitfall 2 (Stufe 2)	Mitfall 2 (Stufe 3a)	Mitfall 2 (Stufe 3b)
		bis Overbruch	bis M öllen	bis Friedrichsfeld/IGH	bis Wesel
Infrastrukturkosten					
Infrastrukturkosten 2021	Tsd. EUR	28.226,5	36.715,9	59.619,6	98.077,8
Planungskosten (10%)	Tsd. EUR	2.822,7	3.671,6	5.962,0	9.807,8
Summe (2021)	Tsd. EUR	31.049,2	40.387,5	65.581,5	107.885,6
Infrastrukturkosten 2016	Tsd. EUR	23.982,2	31.290,6	50.630,1	80.380,9
Planungskosten (10%)	Tsd. EUR	2.398,2	3.129,1	5.063,0	8.038,1
Summe (2016)	Tsd. EUR	26.380,4	34.419,7	55.693,1	88.419,0
Kapitalkosten Infrastruktur	Tsd. EUR/a	1.132,6	1.513,6	2.472,6	3.524,3
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Mitfall	Tsd. EUR/a	341,2	466,0	739,3	868,0

Die Infrastrukturkosten (ohne Planungskosten) betragen für die Betriebsvariante 2 in der geringsten Ausbaustufe (bis DU-Overbruch) rd. 28,2 Mio. €, in der maximalen Ausbaustufe bis Wesel rd. 98,1 Mio. €.

Infrastrukturkosten Variante 4

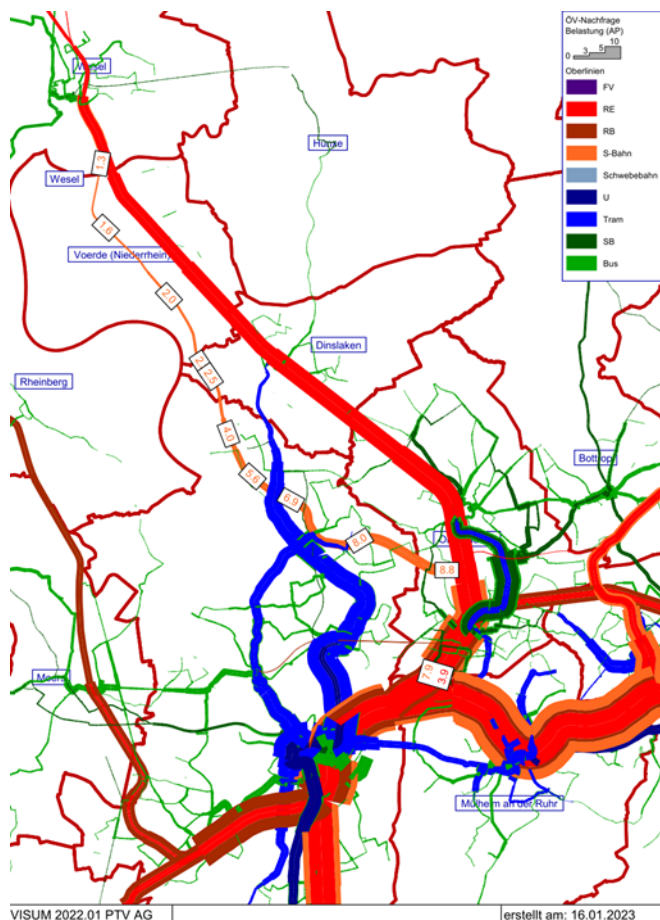
Zusammenstellung der Eckdaten für die Infrastruktur im SPNV					
		Mitfall 4 (Stufe 1)	Mitfall 4 (Stufe 2)	Mitfall 4 (Stufe 3a)	Mitfall 4 (Stufe 3b)
		bis Overbruch	bis M öllen	bis Friedrichsfeld/IGH	bis Wesel
Infrastrukturkosten					
Infrastrukturkosten 2021	Tsd. EUR	205.204,4	213.693,8	236.597,5	275.055,7
Planungskosten (10%)	Tsd. EUR	20.520,4	21.369,4	23.659,7	27.505,6
Summe (2021)	Tsd. EUR	225.724,8	235.063,2	260.257,2	302.561,3
Infrastrukturkosten 2016	Tsd. EUR	163.754,4	171.062,9	190.402,3	220.153,2
Planungskosten (10%)	Tsd. EUR	16.375,4	17.106,3	19.040,2	22.015,3
Summe (2016)	Tsd. EUR	180.129,9	188.169,2	209.442,5	242.168,5
Kapitalkosten Infrastruktur	Tsd. EUR/a	6.479,0	6.860,0	7.819,0	8.870,7
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Mitfall	Tsd. EUR/a	1.162,0	1.286,7	1.560,0	1.688,7

Die Infrastrukturkosten (ohne Planungskosten) betragen für die Betriebsvariante 4 in der geringsten Ausbaustufe (bis DU-Overbruch) rd. 205,2 Mio. €, in der maximalen Ausbaustufe bis Wesel rd. 275,1 Mio. €.

Verkehrsnachfrage

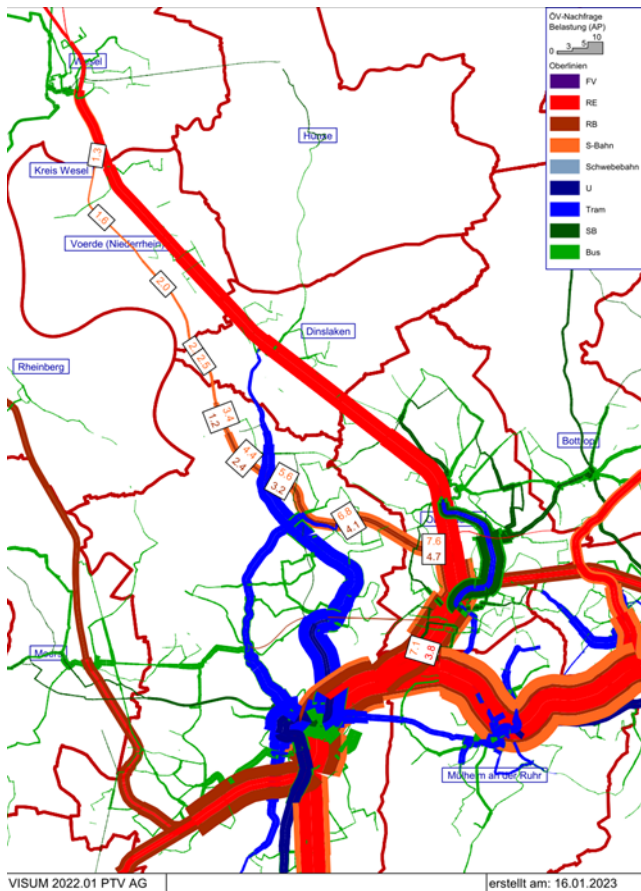
Die größte Verkehrsnachfrage auf der Walsumbahn kann in der Betriebsvariante 2 in der Ausbaustufe 3b erzeugt werden. Hier liegt die durchschnittliche tägliche Querschnittsbelastung im Bereich Wesel/Voerde bei rd. 1600 Fahrgästen und wächst in Richtung Süden auf rd. 8.800 Fahrgäste im Bereich Oberhausen kontinuierlich an.

Querschnittsbelastung Variante 2



Die größte Verkehrsnachfrage auf der Walsumbahn kann in der Betriebsvariante 4 in der Ausbaustufe 3b erzeugt werden. Hier liegt die durchschnittliche tägliche Querschnittsbelastung im Bereich Wesel/Voerde bei rd. 1600 Fahrgästen und wächst in Richtung Süden auf rd. 12.300 Fahrgäste im Bereich Oberhausen kontinuierlich an.

Querschnittsbelastung Variante 4



Nutzen-Kosten Faktor – Standardisierte Bewertung

Die standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein positives Ergebnis ist erforderlich, um öffentliche Fördermittel zur Umsetzung des Projektes in Anspruch nehmen zu können. Zur Anwendung kam die neue Verfahrensanleitung 2016+ (gültig ab 01.07.2022). Ein Ergebnis über 1 weist den volkswirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens aus.

Nutzen-Kosten-Indikator Variante 2

Nutzen-Kosten-Indikator für die Walsum-Bahn mit 30%-ige Steigerung der Infrastrukturkosten					
		Mitfall 2 (Stufe 1)	Mitfall 2 (Stufe 2)	Mitfall 2 (Stufe 3a)	Mitfall 2 (Stufe 3b)
		bis Overbruch	bis M öllen	bis Friedrichsfeld/IGH	bis Wesel
NKI-Wert		10,0	7,9	4,9	3,7
NKI-Wert mit 30%-Kostensteigerung		7,7	6,2	4,0	3,0

Nutzen-Kosten-Indikator Variante 4

Nutzen-Kosten-Indikator für die Walsum-Bahn mit 30%ige Steigerung der Infrastrukturkosten					
		Mitfall 4 (Stufe 1)	Mitfall 4 (Stufe 2)	Mitfall 4 (Stufe 3a)	Mitfall 4 (Stufe 3b)
		bis Overbruch	bis M öllen	bis Friedrichsfeld/IGH	bis Wesel
NKI-Wert		2,2	2,2	1,9	1,9
NKI-Wert mit 30% -Kostensteigerung		1,7	1,7	1,6	1,5

Die Nutzen-Kosten Berechnung kommt für alle Varianten und Ausbaustufen der Walsumbahn zu einem deutlichen positiven Ergebnis. Selbst bei einem unterstellten Risiko einer Kostensteigerung von 30% der Infrastrukturkosten erreichen alle Varianten und Ausbaustufen einen deutlich über 1 liegenden Faktor.

Um den größten möglichen Verkehrseffekt bei der Reaktivierung der Walsumbahn zu erzielen wurde im begleitenden Arbeitskreis zur Machbarkeitsstudie, bestehend aus den Vertretern der Anrainerkommunen und dem VRR, der gutachterlichen Empfehlung einstimmig zugestimmt, die Betriebsvariante 4 mit der Ausbaustufe 3b für die weiteren Planungen festzulegen.

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

Der 30'-Takt DU-Overbruch – Oberhausen Hbf – Duisburg Hbf mit der Linie RB31 wird im Rahmen der gesamthaften Zielnetzplanung des VRR ggf. durch eine andere Linie im 30'-Takt ersetzt. Der Linienvverlauf DU-Overbruch – OB Hbf - DU Hbf, der verkehrliche Nutzen und die Infrastrukturkosten bleiben dabei unverändert.

Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung der VRR-Gremien wird der VRR gemeinsam mit den Anrainerkommunen die nächsten Planungsschritte für den Beginn der Leistungsphasen HOAI 1+2 vereinbaren. Vom Land wurden bereits Planungsmittel für die Leistungsphasen bewilligt.