Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**Z/VIII/2010/0066**	**9**

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**	**Zuständigkeiten**
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	16.06.2010	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AöR	01.07.2010	Entscheidung

Datum: 02.06.2010

Betreff
Reaktivierung der Ratinger Weststrecke

Beschlussvorschlag

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

1. Der Vorstand der VRR AöR wird gebeten, die drei betroffenen Gebietskörperschaften - Stadt Duisburg, Stadt Düsseldorf und der Kreis Mettmann – darüber zu informieren, dass die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV nur über eine Ausfädelung in die S6-Streckenführung im Bereich des S-Bahnhofes „Düsseldorf Rath“ allenfalls die einzige wirtschaftlich mögliche Variante ist. Darüber hinaus wird der Vorstand gebeten, auf die drei Gebietskörperschaften zuzugehen mit dem Ziel bis zum

31.12.2010 Entscheidungen von ihnen zu erhalten, ob weitere vertiefte Untersuchungen zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV mit der Ausfädelung in die Streckenführung der S6 durchgeführt werden sollen, die von den drei Gebietskörperschaften finanziert werden.

2. Die drei beteiligten Gebietskörperschaften – Stadt Duisburg, Stadt Düsseldorf und der Kreis Mettmann - führen bis zum 31.12.2010 Ratsbeschlüsse herbei, nachdem sie die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Zug-km für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke übernehmen.

Sachstandsbericht

Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke ist im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dort aufgenommen worden. Darüber hinaus haben sich die CDU-Fraktion und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen für eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV ausgesprochen. Die VRR AöR hat entsprechend die Planung forciert. Die Realisierungschancen werden dem Verwaltungsrat aufgezeigt.

Ausgangslage

Die Planungen zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke sehen eine Nutzung der bisherigen Güterverkehrsstrecke zwischen Duisburg- Wedau bzw. Entenfang und Düsseldorf Hbf. über Ratingen-West vor, die parallel und auf der östlichen Seite zur Hauptverkehrsstrecke Duisburg Hbf. – Düsseldorf-Flughafen – Düsseldorf Hbf. liegt. Auf der heutigen hauptsächlich von Güterzügen genutzten Trasse fährt zurzeit im Stundentakt die Regionalbahnlinie RB 37 (sogenannter „Der Wedauer“) zwischen Duisburg Hbf und Duisburg-Entenfang. Diese würde im Rahmen der Streckenaktivierung bis nach Düsseldorf Hbf. verlängert.

Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke wurde 2005 zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes mittels des Bewertungsinstrumentes der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) nach ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen untersucht. Der diesbezüglich berechnete Nutzen-Kosten-Quotient wurde mit 3,45 ermittelt, wobei die Baukosten zur Reaktivierung der Schienenstrecke mit rd. 25,1 Mio. € angesetzt und ein 30 – Minuten - Takt zur Streckenbedienung unterstellt wurde.

Mögliche Betriebskonzepte und SPNV- Betriebsleistungskosten

Festlegung des Untersuchungsrahmens

Für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke wurden seitens des VRR vier Varianten untersucht bzw. die DB Netz AG wurde beauftragt entsprechende Untersuchungen vorzunehmen. Die Fahrzeit mit Bedienung der bestehenden und noch neu einzurichtenden Haltepunkte zwischen Duisburg und Düsseldorf würde nach aktuellem Stand zwischen 30 und 35 Minuten beanspruchen. Folgende bestehende Linien wurden in die Untersuchung zur Klärung möglicher fahrbarer Betriebskonzepte der Ratinger Westrecke berücksichtigt:

- RB 35 (Wesel – Duisburg),
- RB 37 (Duisburg – DU- Entenfang) und
- RB 38 (Köln – Grevenbroich – Düsseldorf)
- RB 44 (Dorsten – Bottrop – Oberhausen)

Bei den Variantenuntersuchungen handelte es sich zum einen um eine Verlängerung der bestehenden Linien RB 35, RB 38 und RB 44 über die Ratinger Weststrecke und zum anderen um die Einrichtung eines reinen Pendelverkehrs zwischen Duisburg und Düsseldorf unter Integration der bestehenden Linie RB 37. Daher wurden folgende mögliche Betriebskonzepte für die SPNV-Reaktivierung der Ratinger Weststrecke untersucht, die in der beiliegenden Anlage auch grafisch dargestellt sind:

- unter Einbindung der RB 35 (Durchbindung vom Norden)
  => Wesel – Duisburg Hbf – Ratingen – Düsseldorf Hbf.

- unter Einbindung der RB 37 (reiner Pendelverkehr)
  => Duisburg Hbf – Düsseldorf Hbf.

- unter Einbindung der RB 38 (Durchbindung vom Süden)
  => Köln – Bergheim - Grevenbroich – Düsseldorf Hbf – Ratingen – Duisburg Hbf.

- unter Eindung der RB 44 (Durchbindung vom Norden)
  => Dorsten – Bottrop – Oberhausen – Duisburg Hbf. – Ratingen – Düsseldorf Hbf.

Ergebnis der Untersuchung bei einer Durchbindung der Linien RB 35, RB 38 und RB 44 über die Ratinger Weststrecke

Ergebnis der Untersuchung ist, dass sowohl eine Durchbindung von SPNV-Linien vom Norden über Duisburg Hbf in die Ratinger Westrecke (RB 35 und RB 44) als auch eine Durchbindung vom Süden (RB 38) über Düsseldorf Hbf mit der vorhandenen bzw. zurzeit vordringlich geplanten Gleisinfrastruktur nicht möglich ist. Eine Durchbindung vom Norden scheitert an der neuen Gleisaufteilung, die im Zuge des Neubaues des neuen Elektronischen Stellwerkes (EStW) Duisburg geschaffen wird und auch im Zuge der Planungen zum Rhein-Ruhr-Express (RRX). Eine Durchbindung vom Süden scheitert an den Gleisbelegungen im Düsseldorf Hbf.

Ergebnis der Untersuchung bei einem Pendelverkehr der RB 37 zwischen Duisburg Hbf. und Düsseldorf Hbf.

Aufgrund der nicht möglichen Durchbindung bestehender SPNV-Linien sowohl vom Norden als auch vom Süden in die Ratinger Weststrecke bliebe als solches nur der ausgedehnte Pendelverkehr der RB 37 zwischen den Hauptbahnhöfen in Duisburg und in Düsseldorf.

Bei der Pendelverkehrslösung wurde als erstes ermittelt, ob eine Linienführung über die in der Anlage in rot dargestellten Trasse möglich ist. Auf Düsseldorfer Stadtgebiet durchfährt die Ratinger Weststrecke einen 2.053 m langen zweigleisigen Tunnel, der allerdings nur mit einer Röhre ausgestattet ist (Staufenplatz-Tunnel). Begegnungsverkehr von Güter- und Personenzügen im Tunnel ist zwar zurzeit in Ausnahmefällen gestattet *(z.B. Umleitung von Personenzügen aufgrund von Betriebsstörungen auf der Hauptstrecke zwischen Düsseldorf und Duisburg*), jedoch müsste bei fahrplanmäßigen Begegnungsverkehren von Güter- und Personenzügen im Tunnel dieser brandschutztechnisch aufgerüstet werden. Durch die brandschutztechnische Aufrüstung würde der Tunnel seinen bestehenden planrechtlichen Bestandschutz verlieren und unter strengere - weil nach dem Bau des Tunnels novellierte - eisenbahnrechtliche Vorgaben des Eisenbahn - Bundesamtes (EBA) fallen. Eine dieser neuen Auflagen des EBA ist, dass generell kein Begegnungsverkehr von Güter- und Personenzügen (Mischbetrieb) in zweigleisigen Tunneln mit nur einer Röhre gestattet ist. D.h., für eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke würde eine „einfache“ brandschutztechnische Aufrüstung des Staufenplatz-Tunnel nicht ausreichen, sondern es müsste eine zweite Tunnelröhre mit einer Länge von ca. 2 km neu gebaut werden. Ein quasi eingleisiger Betrieb bei potentiellen Begegnungsverkehren im Mischbetrieb ist nicht möglich, da die Strecke bereits

heute schon zu 100% mit Güterverkehrszügen ausgelastet ist.
Die vorliegende Untersuchung beinhaltet allerdings keine Aussage hinsichtlich der Machbarkeit für den Bau einer zusätzlichen Tunnelröhre. Dies müsste in einem separaten Gutachten geklärt werden.

Alternativ zu einer Linienführung durch den Staufenplatz-Tunnel wurde eine vorherige Ausfädelung des SPNV-Zuges auf die Linienführung der S6 betrachtet (siehe Anlage). Diese ist zwar generell möglich, würde aber erhebliche betriebliche Schwierigkeiten mit sich führen und überdies nicht den gleichen verkehrlichen Nutzen erbringen wie bei der ursprünglichen Trassenplanung.

Die verkehrlichen Erschwernisse würden zum einem durch die zusätzlichen Züge auf der Strecke zwischen den S-Bahnstationen Düsseldorf-Derendorf und Düsseldorf Hbf entstehen (*hohe Zugkonzentration auf der bereits ohnehin sehr stark belegten Trasse*) und zum anderen durch die großen Unterschiede bei den Einstiegshöhen der Haltepunkte. Da die Ratinger Weststrecke eine internationale Güterverkehrsstrecke ist, dürfen - aufgrund zugelassener Lademaßüberschreitungen - die Bahnsteige eine Höhe von 55 cm nicht überschreiten. Die Bahnsteighöhen der S-Bahnsteige entlang der S6 belaufen sich auf 96 cm, so dass nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personengruppen die Nutzung der Züge sehr eingeschränkt ist, sondern diese auch für alle anderen Personenkreise bei zu überwindenden 41 cm Höhenunterschied sehr mühselig ist.

Der in der IGVP ursprünglich ermittelte verkehrliche Nutzen der SPNV-Reaktivierung der Ratinger Weststrecke würde durch die zusätzliche fehlende SPNV-Anbindung der Düsseldorfer Stadtteile Gerresheim, Flingern und Grafenberg stark nach unten korrigiert werden müssen.

Erforderliche Baumaßnahmen zur SPNV-Reaktivierung der Ratinger Weststrecke in Abhängigkeit zum Nutzen-Kosten-Quotient

Die Ratinger Weststrecke ist heute eine hoch belastete Strecke für den internationalen Güterverkehr in Nord-Süd-Richtung. Die Strecke hat einen Belegungsgrad von nahezu 100%. Zusätzlicher SPNV-Verkehr kann auf der Strecke nur dann aufgenommen werden, wenn ein zusätzliches Gleis für den SPNV zur Verfügung gestellt wird, da ansonsten der Belegungsgrad der Schienenstrecke bei 120 – 130% liegen würde, was für einen betriebsicheren getakteten Verkehr nicht möglich ist und auch nicht wünschenswert

Der im Rahmen der IGVP ermittelte Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) lag bei der angesetzten Investitionssumme von ca. **25,1 Mio. € bei 3,45**. Die Investitionskosten beinhalteten jedoch lediglich Anpassungsarbeiten an den bestehenden Gleisanlagen (Zugsicherung und Betriebstechnik) sowie Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur. Würde die Trassenvariante über die Einfädelung in die Linienführung der S6 verfolgt werden, so würden die Investitionskosten für den Bau eines zusätzlich erforderlichen Gleises, das bisher in der Nutzen-Kosten-Betrachtung nicht berücksichtigt wurde, vorsichtig geschätzt auf **rd. 60 Mio. €** steigen, was für den NKQ ein Absinken auf einen Wert von **ca. 1,20** bedeuten würde. Hierbei wurde allerdings noch nicht der verkehrliche Minderwert gegenüber einer Trassenführung über den Staufenplatz-Tunnel berücksichtigt. Der Minderwert durch die Ausfädelung in die S6-Streckenführung resultiert aus der dann fehlenden SPNV-Anbindungen des Düsseldorfers Stadtteils Grafenberg. Somit wurde der NKQ in der Größenordnung von **allerhöchstens 1,20** unter sehr wohlwollenden Voraussetzungen ermittelt.

Der Bau einer zusätzlichen ca. 2 km langen Tunnelröhre parallel zum heutigen Staufenplatz-Tunnel, zur Ermöglichung der Tassenführung entsprechend der Ursprungsplanung, würde überdies größenordnungsmäßig noch weitere rd. 100 Mio. € an Investitionskosten erfordern (in der Summe also rd. 160 Mio. €), wodurch der NKQ schätzungsweise auf einen Wert von ca. 0,30 absinken würde. Erst bei einem NKQ von über 1,00 ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachweisbar und eine Infrastrukturinvestition nach den Haushaltsordnungen des Bundes, des Landes und der Kommunen durchführbar.

Infrastrukturförderung für den Ausbau der Ratinger Weststrecke

Generell sind folgende Varianten für eine Finanzierung bzw. Förderung zum Ausbau der Ratinger Weststrecke fiktiv möglich:

- *Finanzierung über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)*

  Das Bundesschienenwege – Ausbaugesetz (BSchwAG) sieht vor, dass gem. § 8 Abs. 2 BSchwAG mindestens 20% der Finanzmittel für Investitionen in Schienenstrecken, die dem SPNV dienen, zu verwenden sind. Im Zuge der Länderquotierung entfallen ca. 147 Mio. € auf das Land NRW im Zeitraum 2009 bis 2013. Die Abwicklung erfolgt

über den Anhang 8.7 der LuFV. Im Anschluss daran ist eine Nachfolgevereinbarung für den Zeitraum von 2014 bis 2018 vorgesehen, wobei die für diesen Zeitraum veranschlagten Mittel vom Bund noch nicht beziffert sind.

Eine Finanzierung des Ausbaues der Ratinger Weststrecke könnte im Rahmen der LuFV erfolgen, da es sich um eine Reaktivierung der Schienenstrecke für den SPNV handelt und somit die Bedingung erfüllt ist, dass LuFV-Mittel nur für Maßnahmen im Bestandsnetz verwendet werden dürfen.
Für die vorgesehene Streckenertüchtigung würden 100% der Baukosten aus LuFV-Mitteln gedeckt werden. Darüber hinaus würden nochmals 13% der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskostenzuschuss gewährt werden.

Voraussetzung für eine Aufnahme der Ratinger Weststrecke in die LuFV ist zum einen die Bereitschaft des Landes NRW, die Maßnahme in den LuFV- Ländergesprächen zu thematisieren und zum anderen, die Bereitschaft der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station & Service AG die Maßnahme im Rahmen der LuFV umzusetzen. Weitere Bedingung ist, dass ausreichend LuFV-Mittel für den Zeitraum von 2014 bis 2018 zur Verfügung stehen. Die zur Verfügung veranschlagten Mittel sind vom Ministerium für Bauen und Verkehr NRW bislang für den Neubau der S 13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel vorgesehen.

- *Förderung über das GVFG-Bundesprogramm*

Voraussetzungen für Maßnahmen, die über das GVFG-Bundesprogramm gefördert werden soll, sind:

- Vorhaben muss ein S-Bahnprojekt sein mit Investitionsvolumen von mindestens 50 Mio. €

- Vorhaben muss im Zuge einer Standardisierten Bewertung einen Nutzen-Kosten-Faktor von über 1,00 aufweisen

- Vorhaben muss vor Ablauf des Jahres 2019 weitestgehend fertig gestellt sein, da das GVFG-Bundesprogramm im Jahr 2019 auslaufen soll

Auch hier müssen sowohl das Land als auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen

der DB AG bereit sein, das Vorhaben umzusetzen. Darüber hinaus muss das Bundesverkehrsministerium der Aufnahme der Maßnahme in das GVFG- Bundesprogramm zustimmen. Dafür ist es erforderlich die Maßnahme auszuweiten, um von den zurzeit rd. 25 Mio. € auf mindestens 50 Mio. € zu gelangen. Dies könnte beispielsweise über die Verlegung eines dritten Gleises erfolgen, um die erforderlichen Kapazitäten für den SPNV auf dem vom Güterverkehr hochbelasteten Streckenabschnitt zu schaffen. Korrespondierend zu den höheren Investitionskosten würde allerdings der im Rahmen der IGVP ermittelte Nutzen-Kosten-Faktor von derzeit 3,45 deutlich sinken. Genauere Ergebnisse hierzu kann jedoch nur eine Standardisierte Bewertung liefern.

Die Fördersätze für das S-Bahnprojekt würden sich vermutlich wie folgt zusammensetzen:

- 60 % Baukostenzuschuss vom Bund über das GVFG-Bundesprogramm
- 40 % Baukostenzuschuss vom Land über Entflechtungsgesetzmittel
- 13 % Planungskostenzuschuss für die jeweiligen Anteile vom Bund und vom Land

- *Förderung über die Investitionspauschale nach § 12 ÖPNVG NRW*

Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV ist selbstverständlich auch über die Investitionspauschale über den § 12 ÖPNVG förderfähig. Eine Zustimmung zur Aufnahme dieser Maßnahme in das Förderprogramm von Bund oder Land ist in diesem Fall nicht erforderlich, allerdings die Bereitschaft der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG das Projekt umzusetzen. Aufgrund des gesetzlich festgeschriebenen geringen Fördersatzes von 85% für die förderfähigen Investitionskosten dürfte es sich als äußerst schwierig erweisen, die DB AG zur Umsetzung der Maßnahme zu überreden. Es sei denn, dass z.B. eine oder mehrere kommunale Gebietskörperschaften die fehlenden Komplementäranteile, die erhöhten Planungskosten sowie nichtzuwendungsfähige Kostenanteile übernehmen.

- *Förderung als Maßnahme im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW*

Um einen nach den zurzeit aktuellen gesetzlichen Vorgaben deutlich höheren Fördersatz gegenüber einer Förderung nach § 12 ÖPNVG für die SPNV- Streckenreaktivie-

rung festsetzen zu können, gäbe es die Möglichkeit, das Vorhaben als Maßnahme im besonderen Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG gefördert zu bekommen. Die Fördersätze könnten dann auf 100% für die Baukosten und auf 13% für die Planungskosten angehoben werden.

Voraussetzung ist jedoch hierfür, dass das Projekt in den ÖPNV- Infrastrukturfinanzierungsplanes (IFP) des Landes NRW aufgenommen wird. Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Aufnahme in den IFP gem. § 7 Abs. 2 ÖPNVG (*Vorhaben muss im ÖPNV-Bedarfsplan in der Stufe 1 oder als indisponibel eingestuft sein*) sind zwar gegeben, jedoch muss der Verkehrausschuss des Landtages dieses auch beschließen.

Da der IFP zurzeit deutlich überzeichnet ist, ist eine zeitnahe Aufnahme des Vorhabens fraglich.

Bei allen Finanzierungsformen ist es erforderlich, dass die zusätzlich zu bestellenden Betriebsleistungen finanziert werden können.

<u>Finanzierung der zusätzlichen SPNV-Betriebsleistungen</u>

Grundsätzlich würden bei allen drei untersuchten Betriebskonzeptvarianten zusätzliche Zugkilometer für die Befahrung der rd. 29 km langen Strecke zwischen Duisburg und Düsseldorf anfallen, die differenziert nach dem jeweilig zu unterstellenden Takt wie folgt beziffert werden:

- Stunden-Takt: 281.676 zusätzliche Zugkm / pro Jahr
- Halbstunden-Takt: 509.906 zusätzliche Zugkm / pro Jahr

Nach den bisher gewonnenen Erfahrungen bei der Vergabe bzw. Bestellungen von SPNV-Betriebsleistungen müssen durchschnittlich für die Betriebskilometer von RB-Linien rd. 8 € pro Zugkm bei Brutto-Verträgen und rd. 9 € pro Zugkm bei Netto-Verträgen angesetzt werden. Das Einnahmenrisiko aus Fahrkartenverkäufen bleibt bei Brutto-Verträgen beim ausschreibenden SPNV-Verkehrsverbund. Im Gegenzug verbleibt das Einnahmenrisiko aus Fahrkartenverkäufen bei Netto-Verträgen beim Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Nach den aktuellen Regelungen der Satzung der VRR AöR müssen die Zweckverbandsmit-

glieder für die zusätzlichen Betriebsleistungen aufkommen, auf deren Gebiet sie erbracht werden sollen, da die zur Verfügung stehenden Betriebsleistungsmittel aus § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW nicht ausreichend sind. Dies bedeutet, dass die Städte Duisburg und Düsseldorf sowie der Kreis Mettmann die zusätzlichen SPNV-Betriebskosten finanzieren müssten. Die zusätzlichen Kosten für SPNV-Betriebsleistungen würden sich auf die betroffenen Gebietskörperschaften wie folgt aufteilen:

Vertragsart	Taktangabe	Stadt Düsseldorf	Stadt Duisburg	Kreis Mettmann	Summe
Brutto-Vertrag	Stundentakt	1,07 Mio. €	0,25 Mio. €	0,94 Mio. €	2,26 Mio. €
	Halbstundentakt	1,69 Mio. €	0,91 Mio. €	1,48 Mio. €	4,08 Mio. €
Netto-Vertrag	Stundentakt	1,20 Mio. €	0,28 Mio. €	1,06 Mio. €	2,54 Mio. €
	Halbstundentakt	1, 90 Mio. €	1,03 Mio. €	1,67 Mio. €	4,60 Mio. €

Die in der Tabelle aufgeführten Werte berücksichtigen allerdings nicht eventuelle Zuschläge, die für die Bestellung der Trassen erforderlich werden, wenn die getaktete SPNV-Linie in Konkurrenz zum Güterverkehr steht. Gem. § 9 Eisenbahninfrastruktur - Benutzungsverordnung (EIBV) sind getaktete Verkehre mit den ins Netz eingebundenen Güterzügen gleichberechtigt. In Konfliktfällen entscheidet letztendlich der höhere Trassenerlös für die Bevorrechtigung des jeweiligen Verkehres. Im Ergebnis bekäme in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle der Güterverkehr auf der hochbelasteten Ratinger Weststrecke wegen des höheren Erlöses den Zuschlag. Die Bevorrechtigung des Güterverkehrs gegenüber dem SPNV würde die betriebliche Stabilität hinsichtlich Takt und Zuverlässigkeit deutlich beeinträchtigen; eventuell wäre die mangelnde Zuverlässigkeit der SPNV-Verbindung für den ÖPNV-Kunden nicht mehr tolerierbar.

Eine Umgehung dieser Situation wäre nur durch die Zahlung zusätzlicher Trassenpreise an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen möglich, wodurch die monetären Belastungen der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften noch weiter steigen würden, oder durch den Bau eines zusätzlichen Gleises, dass ausschließlich für den SPNV genutzt wird.

Fazit

Eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV erschien als durchaus lohnenswert und verkehrlich sinnvoll; jedoch ist diese nur unter bestimmten Randbedingungen wirt-

schaftlich und insbesondere verkehrlich zu rechtfertigen. Aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre sind die erforderlichen Investitionskosten deutlich höher als ursprünglich veranschlagt; insbesondere vor dem Hintergrund, dass zur Vermeidung von Konkurrenzsituationen zwischen SPNV und Güterverkehr in allen Fällen ein weiteres Gleis unbedingt erforderlich ist, um die SPNV-Betriebskosten im Rahmen halten zu können. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass eine Linienführung durch den Staufenplatz-Tunnel nur durch den Bau einer zusätzlichen Tunnelröhre möglich ist, wodurch das Vorhaben allerdings unwirtschaftlich wird, zumal keine entsprechenden Finanzmittel verfügbar sind.
Lediglich die Linienführung eines Pendelverkehrs zwischen Duisburg Hbf. und Düsseldorf Hbf. ist gleistechnisch möglich, wobei die SPNV-Verbindung aufgrund der beschriebenen Tunnelproblematik auf Düsseldorfer Stadtgebiet nur durch die Einfädelung der Linie in die Trassenlage der S 6 überhaupt wirtschaftlich darstellbar ist. Auf die betrieblichen Probleme wurde auf Seite 4 hingewiesen.

Auch die Frage der Übernahme der zusätzlichen Betriebskosten muss durch die betroffenen drei kommunalen Gebietskörperschaften geklärt werden. Weitere Planungen erscheinen nur dann sinnvoll, wenn es seitens der Stadt Duisburg, der Stadt Düsseldorf und des Kreises Mettmann verbindliche Aussagen gibt, die zusätzlichen SPNV-Betriebsleistungen zu finanzieren; auch vor dem Hintergrund der gegenüber der Ursprungsplanung abgeänderten Linienführung über die Gleise der S6 und dem damit verbundenen verkehrlichen Minderwert.

Darüber hinaus wären bei einer Förderung nach § 12 ÖPNVG die Komplementärfinanzierung, die Planungskosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten zu finanzieren.

<u>Zusammenfassung</u>:

1. Eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke mit einer Streckenführung durch den Staufenplatztunnel ist wegen des Begegnungsverbots nicht möglich.

2. Eine Reaktivierung mit einem Neubau einer zweiten Tunnelröhre im Staufenplatztunnel und einem 3. Gleis ist aus volkswirtschaftlichen Gründen wegen der hohen Kosten nicht zu vertreten.

3. Eine Reaktivierung mit einer Einfädelung auf die S 6 südlich von Düsseldorf-Rath leidet unter der hohen Betriebsdichte der S-Bahn zwischen Düsseldorf Hbf und Düsseldorf–Derendorf und unter der technisch bedingten Bahnsteig-

höhe von 55 cm. Ein barrierefreier Zugang für mobiltätseingeschränkte Fahrgäste ist nicht möglich.

Anlage