STADT VOERDE (Niederrhein)

Drucksache 17/347 DS

Drucksache

- öffentlich -

Datum: 22.02.2022

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	16.03.2022	zur Kenntnis
Stadtentwicklungsausschuss	22.03.2022	zur Kenntnis
Stadtrat	05.04.2022	zur Kenntnis

Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Walsumbahn

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	○ ja, positiv*	○ ja, negativ*	◉ nein

Sachdarstellung:

Die Ergebnisse der vom VRR im Jahre 2019 beauftragten Machbarkeitsstudie wurden durch das Büro Stadtverkehr, das Büro für Stadtentwicklung und Mobilität Gertz Gutsche Rümenapp sowie die Firma Obermeyer in Videokonferenzen am 29.11.2021 und 16.02.2022 vorgestellt. Die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt und werden durch die Darstellungen im Anhang ergänzt.

Zu Beginn der Machbarkeitsstudie wurde zunächst mit sechs Varianten (Anlage 1) gearbeitet. An Hand der Anbindungsmöglichkeiten ergab sich hieraus eine sinnvolle Reduzierung auf zwei Varianten, so dass im weiteren Verfahren nur die ausgewählten Varianten betrachtet wurden. Teil der Machbarkeitsstudie sind deshalb die

- **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.

○

Im Ergebnis wird durch die Verlängerung der S3 von Essen bis nach Wesel ein 30 Minuten Takt erreicht. Mit der Variante 4 von Essen über Oberhausen nach Wesel als S3 und mit einer zusätzlichen Anbindung der RB 31 von Moers/Xanten über Duisburg nach Oberhausen, kann zusammen ein 15 Minuten Takt sichergestellt werden.

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 Duisburg-Overbruch begrenzt.

Die Stufe 3 sieht zwei alternative Routen vor, die **nicht** beide gebaut werden und somit als Alternativen zu verstehen sind. In der Stufe 3a wird die Strecke über Voerde-West und Spellen über einen einzurichtenden Bahnhof Friedrichsfeld tief und Kurierweg bis nach Hünxe-Bucholtwelmen weitergeführt. Hierbei werden die bestehenden Eisenbahnstrecken

genutzt. Bei einer Ausführung nach der Stufe 3b wird Friedrichsfeld tief nicht angefahren, sondern führt vom Haltepunkt Spellen weiter über den Wesel-Datteln-Kanal bis zum Endbahnhof Wesel. Hierbei muss ein neues Bauwerk über den Wesel-Datteln-Kanal und zur Querung der Frankfurter Straße/Emmelsumer Straße errichtet werden. Im weiteren Verlauf soll zur Querung der Lippe, die neu zu errichtende Brücke im Rahmen des Betuwe-Ausbaus genutzt werden.

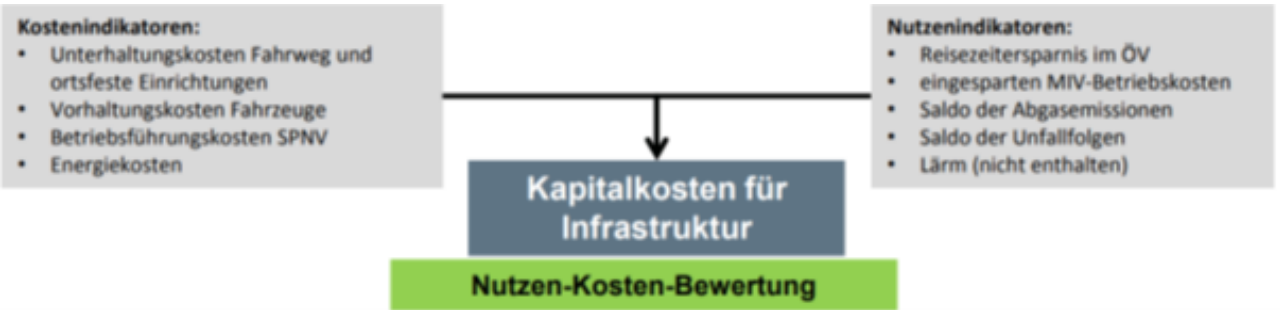
Zur Umsetzung beider Varianten sind folgende notwendige Maßnahmen zu ergreifen:

- Anbindung „Altenessener Gleis“ nach Oberhausen Hbf
- Anbindung Gleis 14
- Zusätzliche Weichenverbindungen am Südkopf
- LST-Anpassung
- Beschleunigungsmaßnahmen im weiteren Streckenverlauf

Insgesamt belaufen sich die geschätzten Baukosten für die Komplettvariante Oberhausen – Wesel auf ca. 47,4 Mio. €. In der Betriebsvariante 4 steigen die ermittelten Kosten auf 199,9 Mio. €, was vor allem aus der notwendigen Errichtung eines Überwerfungsbauwerks über den Rhein-Herne-Kanal in Oberhausen resultiert.

In der zweiten Videokonferenz am 16.02.2022 wurden Karten (Anlage 2 a-d) vorgestellt, die die Ausrichtung des bestehenden Bussystems auf die neuen S-Bahn-Haltestellen darstellen und die Anbindungsmöglichkeiten aufzeigen. Hierbei wurde festgehalten, dass die Busstreckenführungen durch den Einsatz einer Walsumbahn optimiert werden können. Hierzu gehören Angleichungen von Streckenführungen und Taktfrequenzen.

Die ausgewählten zwei Varianten wurden durch die Fachbüros einer standardisierten Kosten-Nutzung-Bewertung auf der Grundlage der Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung – Version 2016 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) unterzogen. Die Kosten-Nutzen-Analyse ergibt sich aus einer Gegenüberstellung der Kosten mit den Vorteilen aus verschiedenen Nutzungsparametern wie Reisezeitersparnisse, Veränderung des Modal-Splits, Einsparung an Co2-Emissionen, Unfallkosten und der Schaffung zusätzlicher Mobilitätsmöglichkeiten.



Wichtig ist hierbei, dass nur Nutzen-Kosten-Bewertungen mit positivem Ergebnis (Nutzen-Kosten-Indikator >1,0) berücksichtigt werden können, da die Bezuschussung durch ÖPNV-Investitionsmittel nur bei wirtschaftlichen Maßnahmen erfolgen kann.

In einer ersten Präsentation am 29.11.2021 wurde das in Anlage 3 dargestellte Ergebnis präsentiert. Danach führen grundsätzlich beide Varianten zu einem positiven Ergebnis, da der Kosten-Nutzen-Indikator je nach Stufe und Variante zwischen 8,49 bis 1,01 liegt. Während der Variante 4 höchstens knapp über dem Schwellenwert von 1 liegt, zeigen die Ergebnisse für die Variante 2 durchweg ein positives Bild und damit eine Realisierungschance. Trotz der eigentlich klaren Aussagen für die Variante 2 lohne es sich aus der Sicht des Gutachters, die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen, da aus volkswirtschaftlicher Sicht ein späterer S-Bahn-Betrieb möglich wäre. Weiterhin kamen die Gutachter zu der Empfehlung, dass im Hinblick auf die betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aspekte beide Planfälle 2 und 4 für weitere Planungsschritte zugrunde gelegt werden sollten.

Die Zeit zwischen der Ergebnispräsentation im November 2021 und der weiteren Besprechung im Februar 2022 haben die Gutachter genutzt, um die errechneten Ergebnisse noch einmal zu überarbeiten. Hierbei wurden nicht nur die Kosten für den Neubau einer Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal eingerechnet, sondern man hat die Ergebnisse aufgrund der erheblichen Kostensteigerungen im gesamten Bausektor korrigiert. Im Ergebnis wird nun die Wirtschaftlichkeit nur noch für die Variante 2 gesehen. Allerdings warten die Gutachter auf den Erlass einer Überarbeitung der Grundlage der Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung, die in den nächsten Wochen erscheinen soll. Man rechnet dann mit einem besseren Ergebnis, so dass es anschließend doch wieder zu der Empfehlung beider Varianten führen könnte. Die anstehende zweite Überprüfung an Hand der neuen Beurteilungsgrundlage ist bisher nicht Bestandteil des erteilten Auftrages, so dass hier eine Nachbeauftragung erforderlich wird. Ein entsprechendes Angebot soll den beteiligten Kommunen kurzfristig zugestellt werden.

Haarmann

Anlage(n):
(1) Anlage 1 Ausgangsvarianten
(2) Anlagen 2a -2d Ausrichtung des Bussystems im Stadtgebiet Voerde
(3) Anlage 3 Kosten-Nutzen-Analyse

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Fachbereich 6

Fachdienst 6.1

Fachbereich 7

Fachbereich 5.1

Stabstelle Liegenschaften/Wirtschaftsförderung