

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Stojan	18.04.2002	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

**Regionalbahnlinie RB 43 Emschertalbahn
Verlegung Haltepunkt Gladbeck Ost**

Begründung:

(ggf. zusätzlich)

Bisherige Entwicklung

Die Regionalbahnstrecke RB 43 Emschertalbahn (frühere Kursbuchstrecke 426/RB 25) verläuft von Dorsten über Bottrop, Gladbeck, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Herne, Castrop-Rauxel nach Dortmund. Sie verkehrt im Stundentakt und bedient in Gladbeck die Haltepunkte Zweckel und Gladbeck-Ost.

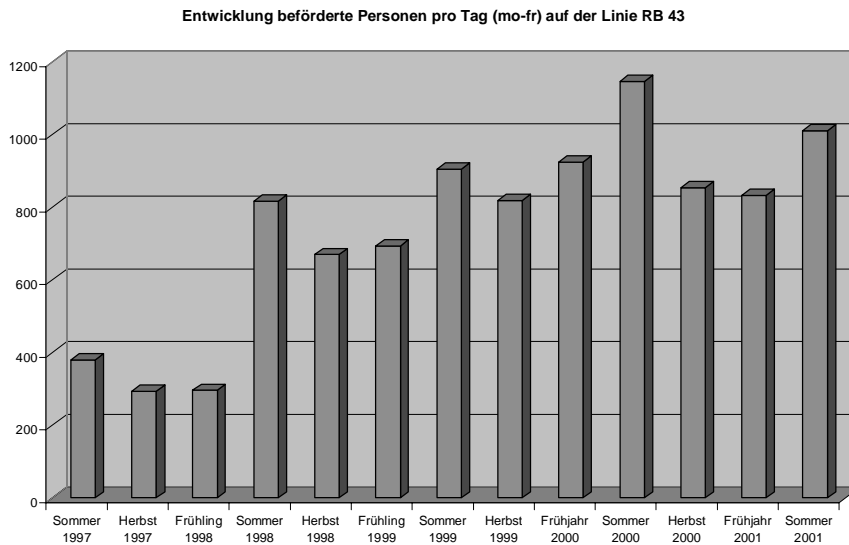
Die Diskussion über diese Regionalbahnstrecke erstreckt sich bereits über einen sehr langen Zeitraum. Der Ausgangspunkt der fachlichen Auseinandersetzung mit der Strecke geht zurück auf eine im Jahr 1988 geschlossene Rahmenvereinbarung des Landes mit der damaligen Bundesbahn, nach der eine Attraktivierung der Strecke mit Ziel einer dauerhaften Bedienung erreicht werden sollte. Der in diesem Zusammenhang gebildete Regionalarbeitskreis kommt in seinem Abschlussbericht zu dem Ergebnis, die Strecke zu erhalten und aufzuwerten. Alle Beteiligten sehen Verbesserungen in einem regelmäßig vertakteten Zugangebot, in einer Durchbindung der Strecke nach Dortmund sowie in der Verlegung bzw. dem Neubau von Haltepunkten. Das Ergebnis des Abschlussberichtes wurde in der Sitzung des Planungsausschusses im August 1997 sowie im Januar 1998 vorgestellt und beraten. Der Planungsausschuss hat die Erwartung ausgesprochen, dass alle Verantwortlichen in Politik und Verwaltung sich für den Erhalt und die Attraktivierung der Kursbuchstrecke einsetzen. Die Verwaltung wurde beauftragt, Verhandlungen mit der DB AG zwecks Verlegung des Haltepunktes Ost in Richtung Busbahnhof aufzunehmen und für die von der Stadt zu erbringenden Leistungen einen Förderantrag zu stellen.

Im Mai 1998 wurde der Integrale Taktfahrplan (ITF) im Land Nordrhein-Westfalen mit dem Ziel eingeführt, auf allen Eisenbahnstrecken einheitliche Taktfahrpläne einzuführen und die Anschlüsse an den Umsteigebahnhöfen optimal aufeinander abzustimmen. Im Rahmen der ersten Stufe des ITF wurde auf der RB 43 ein 60-Minuten-Grundtakt eingerichtet und die Linie wurde durch Verknüpfung mit der RB 48 nach Dortmund durchgebunden. Die Umsteigemöglichkeit in die Nokia-Bahn nach Bochum wurde im Bahnhof Wanne-Eickel optimiert (bahnsteiggleicher Übergang mit Anschlusssicherung). Die Fahrgastzahlen haben sich seitdem auf dem Abschnitt Dorsten - Wanne-Eickel wesentlich erhöht. Die Nachfragentwicklung ist ausgesprochen positiv. Ungeachtet des verdichteten Angebotes hat die mittlere Auslastung der Züge sogar zugenommen. Die DB Regionalbahn als derzeitiger Betreiber der Strecke hat die Fahrgastzahlen ermitteln lassen. Deutlich zu erkennen ist der Sprung zwischen Frühjahr und Sommer 1998, als das Angebot ausgeweitet wor-

Mitzeichnungen				
Bürgermeister	Erster Beigeordneter:	Beigeordneter/ Stadtkämmerer:	Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

den ist. Seit Mitte 2001 werden neue attraktive Dieseltriebwagen (VT 640) in Doppeltraktion eingesetzt.



Quelle: DB Regionalbahn Rhein Ruhr GmbH, Essen

Die mit der Einführung des ITF verbundenen Mehrleistungen auf der Strecke RB 43 wurden vom Land Nordrhein-Westfalen finanziert und führten im wesentlichen nicht zu einer Mehrbelastung der Anrainerkommunen. Das Angebot wurde auf 16 Fahrten je Richtung montags bis freitags erweitert. Jährlich werden ca. 260.000 Kilometer gefahren im Abschnitt von Dorsten bis Wanne-Eickel. Für diesen Abschnitt hat der Betreiber einen Anspruch von ca. 2,8 Mio. Euro pro Jahr. Ca. 1,8 Mio. Euro sind hiervon nach der derzeitigen Berechnungssystematik im VRR durch die Transfermittel des Bundes abgedeckt. Als Einnahmen werden Durchschnittssätze im VRR angesetzt. Diese belaufen sich auf ca. 0,9 Mio Euro. Das verbleibende Defizit müssen die Städte, Bottrop, Gelsenkirchen, Herne und der Kreis Recklinghausen als bediente Aufgabenträger über den SPNV-Etat im VRR aufbringen. Auf den Kreis Recklinghausen fallen im Rahmen der Umlage 46.000 Euro pro Jahr, die Stadt Gladbeck hat hiervon 37.000,00 Euro jährlich zu tragen, da nach Haltestellenabfahrten abgerechnet wird und in Gladbeck zwei Haltepunkte (Zweckel und Ost) bedient werden.

Das aktuelle Betriebsleistungsprogramm auf der RB 43 ist nach dem derzeitigen Sachstand bis zum Ende des Jahres 2002 gesichert. Für den Zeitraum danach streben die Vertragspartner Land und DB AG sowie der VRR eine Nachfolgeregelung in Form einer zweiten Stufe des Integralen Taktfahrplans an. In NRW wird die Leistung im SPNV von z. Zt. 87 Mio. Zugkilometer im Jahr auf 98 Mio Zugkm/a gesteigert. Dieses erhöhte Angebot wird mit Fahrplanwechsel im Dezember 2002 eingeführt.

Aktuelle Diskussion

Im Zusammenhang mit der Diskussion über die erforderliche Bestellgarantie hat sich im Vorfeld der Beratungen zur Zweckverbandsversammlung VRR eine kontroverse Auseinandersetzung über die RB 43 entwickelt. Zwischenzeitlich hat sich der Kreistag des Kreises Recklinghausen für die 20jährige Bestellung der RB 43 ausgesprochen. Zentrales Thema der Diskussion war u.a. die Finanzsicherheit bei SPNV-Leistungen im VRR. Die Kreisverwaltung Recklinghausen hat auf das finanzielle Risiko bei der RB 43 hingewiesen, falls sich die Finanzierungssystematik ändert und die vom Kreis Recklinghausen geforderte linienscharfe Betrachtung der SPNV-Strecken (Linienerfolgsrechnung) umgesetzt wird. Der VRR verfolgt die Position, dass auf nachfrageschwachen Strecken durch finanzielle Zuwendungen zu unterstützen sind, da sie insbesondere eine wichtige Zubringerfunktion erfüllen. Die Ausgleichszahlungen unterstützen daher Kommunen in peripheren Lagen und ermöglichen ihnen die Finanzierung eines Schienenangebotes.

Im Vordergrund der Überlegungen zur RB 43 müssen aus Sicht der Stadt Gladbeck struktur-, verkehrs- und umweltpolitische Aspekte der Region stehen. Für die Stadt Gladbeck leistet die RB 43 eine SPNV-Anbindung ins östliche Ruhrgebiet und eine sehr schnelle Anbindung ins Oberzentrum Bochum.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR hat sich in der Sitzung am 21. März 2002 für die 20jährige Bestellung der RB 43 im Abschnitt zwischen Dorsten und Wanne-Eickel ausgesprochen. Für die Städte Gelsenkirchen und Gladbeck ergibt sich jetzt die Möglichkeit seit langem erforderliche Infrastrukturmaßnahmen an Haltepunkten in die Wege zu leiten.

Maßnahmen in Gladbeck

Die bisherige Situation über die weitere Entwicklung der RB 43 hatte zur Folge, dass die Bereitschaft zur Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen am bestehenden Haltepunkt Gladbeck-Ost durch das Bahnhofsmanagement Essen eher gering ausfällt. Dennoch wurde im Mai 2000 auf dringendem Wunsch der Stadt Gladbeck am Haltepunkt eine Verschönerungsaktion durchgeführt. Hierfür hat das Bahnhofsmanagement 15.000,-- DM ausgegeben.

In der zurückliegenden Zeit hat die Fachverwaltung eine Vorplanung für einen neuen Haltepunkt Gladbeck Mitte gegenüber dem Busbahnhof erstellt. Dieser soll den heute abseits gelegenen und schlecht erreichbaren Haltepunkt Gladbeck Ost ersetzen.

Für diese Vorplanung wurde im Juni 1999 ein Ingenieurbüro beauftragt, eine Entwurfsplanung zu erstellen. Sie sieht vor, dass der neue Bahnsteig einen DB-Plus-Punkt erhalten soll, er wird über eine neu zu schaffende lichtsignalgeregelte Fußgängerfurt über die Grabenstraße an den Oberhof angebunden und soll zudem eine Treppenanlage in den Oberhoftunnel erhalten. Optional ist auch eine behindertengerechte Anbindung aus dem Tunnel an den neuen Bahnsteig über eine Aufzugsanlage vorgesehen. Nach Aussage der DB AG ist die Verlegung des Haltepunktes an den gewünschten Standort ohne aufwändige Gleis- und Signalanlagen möglich. Nach einer ersten Kalkulation betragen die Gesamtkosten für den neu gebauten Haltepunkt Gladbeck-Mitte ca 800.000 Euro, davon sind ca. 155.000 Euro für eine Aufzugsanlage enthalten.

Übersicht Kostenermittlung Haltepunkt Gladbeck Mitte

Rückbau, Abbruch		22,12
Neubau Bahnsteig		90,92
Neubau Bahnsteigzugänge		8,66
Neubau Bahnsteigtreppe		93,06
Neubau Aufzugsanlage		155,63
Neubau DB PlusPunkt Maxi		235,70
Elektrische Energieanlage		115,12
Bahnsteigausstattung		53,85
Neubau B&R Anlage		22,66
Gehwegverlängerung		8,66
Gesamtsumme	mit Aufzug	806,38
	ohne Aufzug	650,75

aufgestellt von Fa. DE-Consult, RB West. Köln

Angaben wurden mit MWSt. versehen und in Euro umgerechnet

Exkurs: Fußläufige Querung der Bahngleise

Seit Jahren wird von Seiten der Gladbecker Bürgerschaft die Anbindung der Gladbecker Oststadt durch den Oberhof und den Schürenkamptunnel an die Innenstadt kritisiert. In diesem Zusammenhang ist die Forderung nach einer niveaugleichen fußläufigen Querung der Bahngleise als Lösung des Tunnelproblems erhoben worden. Die Verwaltung hat bereits in 1998 mit mehreren Dienststel-

len der Deutschen Bahn AG das Anliegen diskutiert. Aus der schriftlichen Stellungnahme des Geschäftsbereiches Netz der DB AG in Duisburg geht hervor, dass nach den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes neue höhengleiche Kreuzungen zwischen Schiene und Straße nicht zugelassen sind. Es kann jedoch für nicht kraftfahrzeugfähige Wege und Straßen gegebenenfalls eine Ausnahme beantragt werden, wobei die Randbedingungen für die Ausnahmeregelung sehr eng sind. Der Bundesminister für Verkehr sieht als Ausnahmegrund die maximale Belastung von vier Zügen pro 24 Stunden an. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die DB AG bzw. ihre Vorgänger –Einrichtung die Deutsche Bundesbahn- sich an Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrenpunkten in diesem Bereich mit einem hohen Kostenaufwand beteiligt hat, dürfte eine Ausnahme genehmigung seitens der Deutschen Bahn AG nur schwer zu erreichen sein.

Die theoretisch mögliche Einrichtung einer neuen höhengleichen Querung für den Fußgänger und Radverkehr würde Kosten in Höhe von ca. 300.000,00 Euro und ca. 600.000,00 Euro an Ablösekosten für die von der Deutschen Bahn AG zu übernehmenden Erhaltungs- und Instandhaltungskosten an dem Bahnübergang und der erforderlichen städt. Sicherung des Bahnüberganges erforderlich machen.

Nach Einschätzung der Verwaltung scheiden weitere Bemühungen zur Einrichtung eines fußläufigen Überweges über die Gleise unter diesen Voraussetzungen aus.

Finanzielle Rahmenbedingungen:

Bei der Klärung der Fördervoraussetzungen für den neuen Haltepunkt Gladbeck-Mitte wurde deutlich, dass die Inanspruchnahme öffentlicher Mittel an Zweckbindungsfristen gebunden ist. Der Fördermittelgeber verlangt daher, dass die Eisenbahnstrecke für die nächsten 20 Jahre bedient wird. Da der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zuständiger Aufgabenträger für SPNV-Leistungen ist, hat die Stadt Gladbeck bei ihm bereits Anfang 1999 eine Bestellgarantie beantragt.

Zur Klärung der finanziellen Auswirkungen der 20jährigen Bestellgarantie auf die Verbandsumlage hat der VRR die DB AG gebeten, eine Folgekostenermittlung durchzuführen. Hierbei spielen insbesondere die sogenannten Stationspreise eine wesentliche Rolle (Stationspreise sind die Gebühren, die DB-Station & Service als Eigentümer der Bahnhöfe und Haltepunkte vom Betreiber einer Eisenbahnlinie erhebt. Die Höhe der Gebühren richtet sich nach Größe, Art und Ausstattung der Anlage. Trotz mehrfacher Aufforderungen auch in mehreren gemeinsamen Sitzungen mit Vertretern der Stadt Gelsenkirchen sah sich die DB AG nicht in der Lage, die Folgekosten zu ermitteln. Da die Angaben für die Übernahme der 20jährigen Bestellgarantie unerlässlich sind, hat der VRR zwischenzeitlich eine grobe Abschätzung der Kosten vorgenommen. Grundlage der Berechnung sind die geschätzten Standardsätze des VRR zum Ausbau von SPNV-Haltepunkten, Erkenntnisse einer Bahnhofsbegehung, sowie der Abschlussbericht des Regionalarbeitskreises 426 sowie Informationen der DB AG zu Stationspreisen. Im Juli 2001 hat der VRR eine Voruntersuchung zu den finanziellen Auswirkungen der Verlegung des Haltepunktes Gladbeck-Ost vorgelegt.

Finanzielle Untersuchung der VRR GmbH

Die Voruntersuchung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr unterscheidet zwei Sachverhalte. (siehe Anlage) Die vom VRR angegebenen DM - Beträge wurden in ungefähre Euro – Summen umgerechnet.

► Einmalige Kosten

Mit der Verlegung des Haltespunktes sind einmalige Investitionskosten verbunden. Sie belaufen sich nach der im Auftrag der Stadt Gladbeck erstellten Entwurfsplanung auf ca. 710.000 Euro. Für die Umsetzung solcher Maßnahmen wird in der Regel ein Zuschuss nach Regionalisierungsmittel in Höhe von 90 % gewährt zuzüglich einem pauschalen Zuschuss für die Planungskosten in Höhe von 7 %. Die gewährten Planungsmittel decken den Bedarf für Aufwendungen für die Planung und die Abwicklung der Baumaßnahme nicht ab, so dass erfahrungsgemäß noch ca. 15 % der Investitionssumme hierfür aufzubringen sind. Zusammen mit dem 10%igen Eigenanteil ergeben sich so-

mit neben den öffentlichen Zuschussmitteln einmalig aufzubringende Investitionen in Höhe von ca. 180.000 Euro.

► **Laufende jährliche Kosten**

Fahrbetrieb

Es wird davon ausgegangen, dass keine zusätzlichen betrieblichen Kosten für das Bremsen, Halten und Anfahren entstehen, da es sich um die Verlegung eines Haltepunktes handelt.

Stationengebühren

Die heutigen Stationsgebühren für den Haltepunkt Gladbeck-Ost belaufen sich auf ca. 10.750 Euro per anno. Der VRR geht davon aus, dass sich diese Kosten für den verlegten Haltepunkt nicht erhöhen. Hinzu kommen jedoch die jährlichen Betriebskosten für den Aufzug, die zwischen 15.000,-- und 26.000,-- DM per anno liegen. Der VRR weist darauf hin, dass die genaue Höhe der Stationsgebühren erst nach Vorliegen der genauen Planung der Kenntnis aller Randbedingungen zum Bauablauf und den Finanzierungsmodalitäten von der DB AG ermittelt werden kann.

Abschätzung der voraussichtlichen Einnahmen

Nach der VRR-Erhebung 1999 lag die Zahl der Ein- und Aussteiger an Werktagen am Haltepunkt Gladbeck-Ost bei durchschnittlich 145 Fahrgästen. Entsprechend den Prognosen des Abschlussberichtes zur Kursbuchstrecke 426 soll sich die Zahl der Ein- und Aussteiger verdoppeln. Bezogen auf die zusätzlichen Fahrgäste und ohne weitere Differenzierung nach neuem und verlagerten Verkehr lassen sich haltepunktbezogene Mehreinnahmen von in etwa 54.000,-- Euro pro Jahr prognostizieren. Erfahrungsgemäß liegt der Anteil des aktivierbaren Neuverkehrs bei etwa 30 %. Im Hinblick auf dieses Potential ist entsprechend von bereinigten Mehreinnahmen von jährlich 16.400,-- Euro auszugehen.

Kostenzusammenstellung Haltepunkt Mitte

einmalige Kosten (Eigenanteile)		180.000
jährliche Kosten		
	Betrieb	neutral
	Stationsgebühren	10.750
	Aufzug	im Mittel 20.000
Einnahmen		
		16.400
jährliches Defizit		
	mit Aufzug	14.350
	ohne Aufzug	-----

Angaben in Euro

Es zeigt sich, dass insbesondere die optional vorgesehene Aufzugsanlage zur Entstehung des Defizits führt. Es ist davon auszugehen, dass die DB Station & Service die Finanzierung der Aufzugsbetriebskosten nicht übernehmen wird. Da die Planung eine behindertgerechte Zuwegung auch ohne Aufzug sicherstellt (allerdings mit entsprechend verlängerten Wegen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen aus der Oststadt) ist eine Aufzugsanlage nicht zwingend erforderlich. Angesichts der allgemeinen defizitären Haushaltslage wird daher von Seiten der Verwaltung vorgeschlagen, den Bau der Aufzugsanlage nicht vorzusehen. Bei dem Bau des Haltepunktes sollte jedoch die Möglichkeit eines nachträglichen Aufzugseinbau berücksichtigt werden.

Weiteres Vorgehen:

Bereits im Januar diesen Jahres hat es ein Abstimmungsgespräch mit der DB AG, Station & Service, über die Verlegung des Haltepunktes Gladbeck-Ost gegeben, um das weitere Vorgehen festzulegen. Bei der Besprechung der Planung wurde der Hinweis gegeben, eine P & R-Anlage im Umfeld des neuen Haltepunktes Mitte anzubieten und die Vorfahrt für Pkw's am Haltepunkt (Kiss & Ride) zu berücksichtigen.

Weiterhin wurde deutlich, dass sich das kommunale Interesse an einer Verlegung des Haltepunktes auch in einer entsprechenden Finanzierungsbereitschaft der Stadt Gladbeck widerspiegeln muss. Das frühere Angebot der DB, sich an Kosten zu beteiligen, hat aufgrund der geänderten Konzernsituation keine Gültigkeit mehr. Es ist davon auszugehen, dass die zeitnahe Verlegung des Haltepunktes Ost nur zu realisieren sein wird, wenn die Stadt Gladbeck auch die Komplimentärfinanzierung übernimmt. Der DB-interne Verfahrensablauf ist mit gewissen zeitlichen Umwägbarkeiten versehen (u. a. abhängig von der Art des Genehmigungsverfahrens, das das Eisenbahnbundesamt festlegt)..

Man hat sich darauf verständigt, dass die Stadt Gladbeck aufbauend auf der bereits vorliegenden Entwurfsplanung zunächst die Ausführungsplanung (mit Erarbeitung des sog. Planungsheftes Technik) beauftragt, um das DB-interne Verfahren in die Wege leiten zu können. Parallel hierzu wird die Stadt Gladbeck Gespräche mit der Bezirksregierung Münster über das erforderliche Antragsverfahren führen. Es besteht die Zielsetzung, die bauliche Realisierung des Haltepunktes Mitte in 2003 zu erreichen. In den Haushalt 2003 sollen daher die erforderlichen Mittel eingestellt werden. Nach den bisher vorliegenden Unterlagen belaufen sich die Kosten für den Bau des Haltepunktes Mitte auf ca. 651.000,00 Euro ohne Aufzugsanlage. Die Kosten für die Einrichtung eines signalisierten Fußgängerüberweges über die Grabenstraße zum Busbahnhof und eine P & R-Anlage sind hierin noch nicht enthalten.

Da der Bau des Haltepunktes Mitte auf Liegenschaften der DB AG stattfindet, sind Verhandlungen mit DB IMM bzw. der Vivico Real Estate (ehem. EisenbahnImmobilienManagement Gesellschaft) erforderlich. Mit der Einrichtung des **Forums Bahnflächen** bietet das Land NW den Kommunen eine Hilfestellung für die Zusammenarbeit mit der DB AG. Vertreter des Städtebauministeriums haben der Stadt Gladbeck die Teilnahme am Forum Bahnflächen empfohlen. Die Stadt Gladbeck beabsichtigt daher diesem Forum in Kürze beizutreten, um auf die Beratungsleistungen des Forums zurückgreifen zu können und zeitnah zu einvernehmlichen Regelungen mit der DB AG an allen Gladbecker Bahnhöfen bzw. Haltepunkten zu gelangen.

Finanzielle Auswirkungen

I. Investitionskosten (einmalig)

Zuschüsse Dritter
Eigenmittel

ca. 806.000.- €
ca. 626.000.- €
ca. 180.000.- €

II. Folgekosten

Betriebskosten

nach Angaben der VRR GmbH sind keine Änderungen gegenüber heute zu erwarten.

Kalkulatorische Kosten (jährlich)

Anlagen.

- Voruntersuchung des VRR, Finanzielle Auswirkungen der Verlegung eines Haltepunktes
- Entwurfsplan Haltepunkt Mitte

Beschlussentwurf:

- Der Stadtplanungs- und Bauausschuss spricht sich dafür aus, die Regionalbahnlinie RB 43 mit dem heutigen Fahrtenangebot zu erhalten.
- Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt der Verlegung des Haltepunktes Ost zu und der Entwurfsplanung für den neuen Haltepunkt Gladbeck-Mitte (ohne Aufzugsanlage) zu. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Verfahrensschritte (Förderantrag, Abstimmung mit der DB AG) für den Haltepunkt Mitte in die Wege zu leiten.

Der Bürgermeister
i.V.

-Stojan-

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: