

**Beschluss**

**Wahl**

**Kenntnisnahme**

**Vorlagen Nr. 20/006/2020**

**öffentlich**

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel	Datum: 11.05.2020 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Kreisausschuss	08.06.2020	Vorberatung
Kreistag	22.06.2020	Beschluss

#### Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr

Finanzielle Auswirkung	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkung	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkung	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Auswirkung auf Kennzahlen	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Klimarelevanz	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen

#### Beschlussvorschlag:

- Die Verwaltung wird beauftragt, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit den anderen am Projekt beteiligten Gebietskörperschaften (Städte Duisburg, Düsseldorf und Ratingen) und dem VRR zur weiteren Verfolgung des Vorhabens Ratinger Weststrecke zu schließen. Der Vertrag umfasst die Finanzierung und Planungsleistungen der Leistungsphase (Lph) 1 bis 2 gem. HOAI inkl. aller erforderlichen Gutachten. Mit der sich anschließenden Fortschreibung der Standardisierten Bewertung des Vorhabens soll verifiziert werden, dass das Vorhaben unter den aktuellen Rahmenbedingungen wirtschaftlich und damit förderfähig ist.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Begleitung dieses Prozesses gemeinsam mit den Projektpartnern und dem VRR einen Lenkungskreis zu gründen, um den Prozess zu koordinieren und effizient voranzutreiben. Der VRR wird von den Projektpartnern beauftragt, die Planungsleistungen der Lph 1 bis 2 gem. HOAI inkl. Gutachten sowie die Standardisierte Bewertung zu Kosten von insgesamt 3,5 Mio. € mit einem Anteil des Kreises Mettmann in Höhe von 10 %, d. h. einem Betrag von 350.000 € vorzubereiten, auszuschreiben, zu vergeben und zu betreuen.

Das Ergebnis wird dem Kreistag vorgelegt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den anderen beteiligten Gebietskörperschaften die Rahmenbedingungen der Förderung der Planungs- und Bauleistungen der Maßnahme mit dem Land NRW und dem Bund zu besprechen und zu beantragen. Eine entsprechende Bewilligung führt zu einer deutlichen Reduktion der unter 2. genannten Eigenanteile.

Das Ergebnis wird dem Kreistag mitgeteilt.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den anderen beteiligten Gebietskörperschaften für den Planungszeitraum ab Lph 3 HOAI sowie die Planung weiterer Projektbausteine (siehe 4. (7) Sachverhaltsdarstellung) eine effiziente und geeignete Arbeits- und Projektstruktur zu erarbeiten. Die Kosten in Höhe von 200.000 € werden zu einem Anteil von 20 %, d.h. einem Beitrag von 40.000 € durch den Kreis Mettmann getragen.

Das Ergebnis wird dem Kreistag zur Beratung vorgelegt.

Eine entsprechende Beschlussfassung ist in den Räten der Städte Duisburg, Düsseldorf und Ratingen beabsichtigt.

Fachbereich: Kämmerei

Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel

Datum: 11.05.2020

Az.: 20-32/Be

## Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr

### Anlass der Vorlage:

Das Projekt „Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr“ soll weiterverfolgt werden. Im nächsten Schritt soll die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durch die standardisierte Bewertung verifiziert werden. Dazu müssen die Leistungsphasen (Lph) 1 bis 2 HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) beauftragt werden. Für den Fall einer verifizierten Wirtschaftlichkeit soll eine effektive Form und Organisation der interkommunalen Zusammenarbeit der beteiligten Gebietskörperschaften für die weiteren Planungsphasen ab der Lph 3 HOAI und der weiteren Projektbausteine (nach 4. (7) Sachverhaltsdarstellung) erarbeitet werden.

### Sachverhaltsdarstellung:

#### 1. Ausgangslage:

(1) Die Städte Duisburg, Düsseldorf und Ratingen sowie der Kreis Mettmann sind Mitglieder des RegioNetzWerks. Das RegioNetzWerk hat sich als neue regionale Kooperation im Rahmen des Landeswettbewerbs StadtUmland.NRW 2016 gegründet, um die Themen der integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung interkommunal und regional abgestimmt zu bearbeiten. Das RegioNetzWerk verfolgt zehn Leitprojekte und 15 Zukunftsprojekte. Regional relevante Projekte werden in Unterarbeitsgruppen unter Beteiligung dritter relevanter Akteure bearbeitet.

(2) Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr zwischen Duisburg und Düsseldorf via Ratingen wurde als ein vorrangiges Leitprojekt identifiziert. In der AG Ratinger Weststrecke des RegioNetzWerks wurden gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) die Bearbeitungsschritte erörtert, um der Realisierung näher zu kommen. Im ersten Schritt hat der VRR als Kooperationspartner des RegioNetzWerks eine Machbarkeitsstudie beauftragt, um zu einer Einschätzung zu gelangen, ob für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke eine Wirtschaftlichkeit gegeben sein könnte. Die Kosten haben sich die Projektpartner – Stadt Duisburg, Stadt Düsseldorf, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann einerseits – und der VRR andererseits zu je 50 % geteilt.

(3) Die positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden den Projektpartnern im September 2019 vorgestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Realisierung unter bestimmten Voraussetzungen wirtschaftlich ist. Eine wesentliche Voraussetzung ist die Annahme, dass in Duisburg und Ratingen neue Siedlungsstrukturen geschaffen werden und dadurch eine neue Nachfrage entsteht. In der Machbarkeitsstudie wurden auch Annahmen zur möglichen Streckenführung im bestehenden Korridor der Bahnstrecke 2324 (Troisdorf – Mülheim-Speldorf) angestellt. Darüber hinaus wurden abschnittsweise zusätzliche Gleise und Weichenverbindungen

dungen und die geplanten neuen Haltepunkte in Ratingen West, Ratingen Tiefenbroich, Ratingen Lintorf und Duisburg-Sportpark Nord betrachtet.

## **2. Informationen zur infrastrukturellen Einordnung der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke in andere Projekte der Deutschen Bahn AG:**

(1) Die Ratinger Weststrecke wird bei der für Infrastrukturausbau und -instandhaltung zuständigen DB Netz AG als Strecke 2324 (Troisdorf – Mülheim-Speldorf) geführt. Die Strecke wurde 1983 für den Personenverkehr stillgelegt. Eine Reaktivierung für den Personenverkehr wird aktuell von der DB Netz AG nicht vorangetrieben, weil u. a. die Infrastrukturprojekte RRX und Betuwe-Linie alle vorhandenen Planungskapazitäten der DB Netz AG binden.

(2) Im Zuge der für dieses Jahrzehnt geplanten Baumaßnahmen an der Hauptstrecke Duisburg – Düsseldorf des RRX (5. und 6. Gleis) wird die Ratinger Weststrecke voraussichtlich bis 2029/2030 als Umleitungsstrecke vorgehalten und genutzt. Dazu muss ein Teilstreckenausbau in Duisburg-Wedau erfolgen, der auch zukünftig für den Personenverkehr auf der Ratinger Weststrecke nutzbar ist und über das Projekt RRX finanziert wird. Für diese Zwischennutzung für den Personenverkehr auf der Ratinger Weststrecke wird jedoch kein durchgehendes drittes Gleis entstehen. Der Ausbau der durchgehenden Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr kann erst ab 2029 beginnen, wenn die Infrastrukturmaßnahme RRX abgeschlossen ist.

## **3. Informationen zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens:**

(1) Der VRR hat 2018 die Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke im Auftrag der Projektpartner an die Arbeitsgemeinschaft büro stadVerkehr und ZETCON vergeben. Die Aufgabe war, eine vereinfachte Standardisierte Bewertung zur Förderfähigkeit des Projekts aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durchzuführen. Diese Machbarkeitsstudie Ratinger Weststrecke kommt unter verschiedenen Annahmen und in verschiedenen Szenarien zu dem Ergebnis, dass ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator  $> 1,0$  unter der Annahme, dass die geplanten Siedlungserweiterungen wie Duisburg 6 Seen Wedau, Ratingen Lintorf und Ratinger Stadtquartier umgesetzt werden, gut erreichbar ist. Mit diesem Ergebnis erscheint die Umsetzung ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

(2) Im nächsten Schritt muss nun eine „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV“ entsprechend den Vorgaben des Bundes durchgeführt werden. Hierfür ist eine Vorentwurfsplanung nach HOAI (Lph 1 und 2 HOAI) mit allen notwendigen Fachgutachten sowie der eisenbahntechnischen Fachplanung erforderlich. Sofern auch diese formelle Standardisierte Bewertung zu einem Ergebnis über dem Faktor 1,0 kommt, kann das Vorhaben in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW und/ oder in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt werden. Die Einstellung in die Bedarfsplanung ist für eine Sicherstellung der Finanzierung von Land und/oder Bund erforderlich.

(3) Die positiven Werte der vereinfachten Standardisierten Bewertung aus der Machbarkeitsstudie haben die Projektpartner im Projekt Ratinger Weststrecke dazu bewogen, weitere Planungs- und Organisationsschritte zu diskutieren, um die Planung zu beschleunigen. Aktuell wird die DB Netz AG wegen Kapazitätsgrenzen und anderer Großprojekte die Planungen für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke nicht initiativ vorantreiben. Die Projektpartner streben jedoch eine beschleunigte Umsetzung der Planung an. Ziel ist, dass die bauliche Umsetzung der Ratinger Weststrecke zeitnah nach Beendigung der oben genannten Umleiterverkehre beginnen kann.

(4) Ob und unter welchen Umständen dies gelingen kann, war der Inhalt eines dreistufigen Workshop-Prozesses mit den Fachkollegen, begleitet durch externe Berater. Die Ergebnisse dieses Diskussionsprozesses und die sich daraus ergebenden nächsten Bearbeitungsschritte werden mit dieser Vorlage allen zuständigen politischen Gremien in den beteiligten Gebietskörperschaften gleichzeitig vorgestellt. Die politischen Gremien sollen die Kommunen und den Kreis beauftragen, die nächsten hier im Folgenden beschriebenen Projektplanungen zu initiieren.

#### **4. Ergebnisse des Workshop-Prozesses zur Konkretisierung der weiteren Planungsschritte:**

(1) Die Beigeordneten der Städte Ratingen, Duisburg und Düsseldorf haben gemeinsam mit dem Kreisdirektor des Kreises Mettmann und der BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW (BEG NRW) im November 2019 verabredet, in zwei Workshops mit der Fachverwaltung den Planungsprozess und die organisatorischen Rahmenbedingungen für die Reaktivierung der Rater Weststrecke zu erörtern. In einem dritten Workshop wurden die Ergebnisse vorgestellt und das weitere Prozedere festgelegt.

(2) Im ersten Workshop wurde Folgendes herausgearbeitet: Es ist grundsätzlich möglich, dass eine Eisenbahninfrastrukturmaßnahme wie die Reaktivierung Rater Weststrecke bis zur Planfeststellung (bis Lph 4 HOAI) von Dritten beauftragt und geplant wird. Das heißt, dass die Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen und der Kreis Mettmann die erforderliche Planung für das Projekt bis zum Antrag auf Planfeststellung in eigener Regie erstellen bzw. vergeben können, um das Ziel einer Beschleunigung zu erreichen.

Nach Fertigstellung der Lph 1 bis 4 HOAI wird die komplette Planleistung an die DB Netz AG übergeben, die als Bauherr die Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Von diesem Zeitpunkt an muss die DB Netz AG auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen alle weiteren Planungs- und Realisierungsschritte übernehmen.

(3) Die Planungskosten bis zur Beantragung der Planfeststellung werden nach derzeitigem Kenntnisstand nicht von der DB Netz AG erstattet. Es gibt jedoch erste positive Signale, dass eine landesseitige Förderung der anfallenden Planungskosten gewährt werden kann. Hierzu sind zeitnah mit den für Förderungen zuständigen Dienststellen in der Landesregierung konkretisierende Gespräche zu führen. Insbesondere der modellhafte Charakter des RegioNetzWerks, bei dem integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung sowie die intensive regionale Zusammenarbeit im Vordergrund stehen, soll den Zugang zur Förderung bestärken. Für die Lph 1 und 2 HOAI hat der VRR erneut in Aussicht gestellt, 50 % der Kosten zu übernehmen (siehe nachfolgenden Beschlusstext).

(4) Der VRR hat am 01.04.2020 in seinem Verwaltungsrat folgenden Beschluss gefasst: *„Sofern im Rahmen der Machbarkeitsstudie die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit bzw. Sinnhaftigkeit der jeweiligen Maßnahme nachgewiesen werden kann, würde die VRR AöR in der zweiten Stufe die planerischen Leistungen der Grundlagenermittlung und Vorplanung (hier: HOAI Leistungsphasen 1 und 2) mit 50 % der Kosten finanzieren. In der Vorplanung ist eine anerkannte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (hier: Standardisierte Bewertung) durchzuführen. Ziel der Planung ist, die Grundlagen zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW herbeizuführen.“*

(5) Da die Steuerung und Projektleitung eines solchen Großprojekts ohne Unterstützung und allein mit kommunalen Ressourcen nicht zu bewältigen ist, wurde im zweiten Workshop diskutiert, mit welchen Projektstrukturen das Projekt umgesetzt werden könnte. Erforderlich ist eine Projektstruktur, die alle Planungsschritte und Abstimmungsprozesse managt, als Schnittstelle der beteiligten Kommunen mit der DB AG fungiert, alle erforderlichen Planungs- und Gutachterleistungen ausschreibt, vergibt und steuert, das Zuwendungsmanagement übernimmt sowie Ansprechpartner für die Öffentlichkeit, Anlieger, Dritte und alle Stakeholder des Infrastrukturvorhabens ist.

(6) Im Ergebnis des zweiten Workshops wurde folgender Konsens erarbeitet: In der ersten Stufe der ca. einjährigen Planungsphase soll ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen den Projektpartnern und dem VRR geschlossen werden. In dieser Phase sollen die Lph 1 bis 2 HOAI zügig extern vergeben werden. Zur Begleitung dieses Prozesses soll ein Lenkungskreis aus den drei beteiligten Gebietskörperschaften, dem Kreis Mettmann und dem VRR gegründet werden. Der VRR koordiniert den Prozess.

(7) Parallel zu diesen Planungsphasen soll durch die Projektpartner geprüft werden, ob eine und ggf. welche Projektstruktur geeignet ist, die weitere Planung ab Lph 3 HOAI und weitere Projektbausteine, die im RegioNetzWerk bearbeitet werden, zeitlich befristet zu steuern. Bei diesen Projektbausteinen handelt es sich um die Planung der DB-Haltepunkte, die Planung und Umsetzung von Mobilstationen, die Forcierung der Siedlungsentwicklungsprojekte, die Planung und Umsetzung von interkommunalen Radwegeverbindungen, die Planung und Umsetzung von P&R-Projekten etc. Unabhängig davon gilt es natürlich auch, das bestehende ÖPNV-Angebot auf die künftige Ratinger Weststrecke auszurichten. Nur wenn auch diese Projekte neben der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke umgesetzt werden, kann eine integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung im Sinne des Landes und der Projektpartner erreicht werden. Durch die Fülle der Projekte soll die Option geprüft werden, ob eine interkommunal getragene Projektgesellschaft in Form einer GmbH oder einer anderen Organisationsform eine geeignete Struktur bietet, die steuernden und planenden Arbeiten zu einem späteren Zeitpunkt, nach Vorlage der jetzt zu beauftragenden Planungsleistungen der Lph 1 und 2 HOAI zu übernehmen. An erster Stelle ist zu prüfen, ob bestehende Strukturen mit dieser Aufgabe betraut werden können.

## **5. Einbindung der Deutschen Bahn AG:**

Bei den bahntechnischen Fachplanungen ist die DB Netz AG von Beginn an intensiv einzubinden. Es werden bereits vorbereitende Gespräche mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG für die Haltepunkte geführt.

## **6. Planungskosten:**

(1) Auf der Grundlage des Kostenansatzes aus der Machbarkeitsstudie zur Ratinger Weststrecke vom Gutachterteam büro stadtVerkehr und ZETCON wurden die Kosten für den bevorzugten Fall B: „Ausbau der Bahnstrecke mit zweigleisigem Abschnitt zwischen Ratingen-Tiefenbroich und Ratingen-Lintorf“ ermittelt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 131,1 Mio. € brutto. Darin sind die Kosten für den Umbau, den Grunderwerb und die Planungskosten von 18 % der Baukosten erfasst. Grundlage für die Berechnung der Planungskosten gemäß HOAI 2013 sind die anrechenbaren Baukosten. Diese betragen ca. 89 Mio. € brutto.

(2) Die Kosten für die Lph 1 bis 2 gem. HOAI inkl. Gutachten und Projektsteuerung sowie externe Fachgutachten (Schallschutzgutachten, Bodengutachten, NKU-Bewertung, EBA-Gebühren usw.) betragen ca. 3,5 Mio. € brutto. Der VRR hat in seinen Gremien beschlossen, 50 % der anfallenden Planungskosten der Lph 1 bis 2 HOAI inkl. Gutachten zu tragen. Somit wird der VRR Kosten in Höhe von ca. 1,75 Mio. € brutto übernehmen. Darüber hinaus hat der VRR in Aussicht gestellt, die Ausschreibung und Beauftragung der Planungen der Leistungsphase 1 bis 2 gem. HOAI zu übernehmen. Am Ende der Lph 2 HOAI erfolgt die nächste Stufe der Standardisierten Bewertung. Zur Vermeidung von Zeitverlusten soll die Vereinbarung mit dem VRR zeitnah geschlossen und der Planungsauftrag ausgeschrieben und erteilt werden.

Die Projektpartner tragen demnach 50 % der Planungskosten in Höhe von 1,75 Mio. € für die Lph 1 und 2 HOAI. Die Aufteilung der Kosten erfolgt wie folgt: Die Städte Duisburg und Düsseldorf übernehmen jeweils 15 %, die Stadt Ratingen und der Kreis Mettmann zusammen 20 % (je 10 %). Die Bewilligung der zu beantragenden Förderung würde den kommunalen Anteil ggf. deutlich reduzieren.

Für weitere Beratungsleistungen (Beratungshonorare der Gebietskörperschaften zur Prüfung der weitergehenden Projektstruktur, Rechtsberatung, Unterstützung bei der kommunalen Projektsteuerung etc.) ab der Lph 3 werden Kosten in Höhe von ca. 200.000 € brutto eingeplant. Diese werden nicht hälftig vom VRR getragen, sondern werden gemäß Verteilschlüssel unter den beteiligten Gebietskörperschaften aufgeteilt. Hier ist die Kostenaufteilung wie folgt: Die Städte Duisburg und Düsseldorf übernehmen jeweils 30 %, die Stadt Ratingen und der Kreis Mettmann zusammen 40 % (je 20 %).

## **7. Fördermittel:**

Auf der Grundlage der politischen Beratungsergebnisse sollen Fördermittel beim Land NRW beantragt werden. Da nach aktuellen Erkenntnissen keine Standardförderprogramme herangezogen werden können, ist im weiteren Antragsverfahren der Modellcharakter der integrierten und regional abgestimmten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung besonders herauszuarbeiten.

## **Finanzielle Auswirkungen:**

Der unter Pkt. 6 (Planungskosten) dargestellte Verteilungsschlüssel führt für den Kreis Mettmann zu einer Finanzierungsbeteiligung in Höhe von insgesamt 390.000 € (ohne Anrechnung einer eventuellen Förderung durch das Land NRW).

Um aus den kommunalen Haushalten nicht schon im laufenden Jahr entsprechende Mittel bereitstellen zu müssen und zeitnah mit der Beauftragung der Planungsleistungen (Lph 1 und 2, Standardisierte Bewertung) starten zu können, haben die Kommunen und der VRR folgendes verabredet:

Der VRR geht für die nach Abschluss des öffentlich-rechtlichen Vertrages anstehenden Planungen bzw. Verfahrensschritte zunächst (wie schon bei der Machbarkeitsstudie Ratinger Weststrecke) in Vorleistung; d.h. er steckt neben der Finanzierung seines 50 %igen Kostenanteils (in Höhe von ca. 1,75 Mio. €) zunächst den durch die Kommunen zu leistenden Finanzierungsanteil vor. Die Kommunen leisten ihren finanziellen Beitrag gem. Verteilungsschlüssel nach Abschluss der Standardisierten Bewertung, frühestens Ende 2021 oder erst im Jahr

2022. Der Kreis Mettmann rechnet diesen Aufwand über die ÖPNV-Pauschale ab, nicht über den kreisumlagererelevanten Teil des Kreishaushaltes.

Hierdurch zeigt der VRR nicht nur erneut sein Entgegenkommen bzw. seine Rücksichtnahme gegenüber der kommunalen Seite (als Träger des ZV VRR), sondern ermöglicht die nächsten Planungs- und Verfahrensschritte unmittelbar nach dem Abschluss des (ihn auch insoweit finanziell absichernden) öffentlich-rechtlichen Vertrages.

#### **Klimarelevanz:**

Auch wenn die derzeitige Beschlussempfehlung noch keine Klimarelevanz entfaltet, ist die Reaktivierung/Realisierung der Ratinger Weststrecke von hoher Klimarelevanz. Mit ihr wird eine leistungsstarke und attraktive Schienenanbindung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen.

Mit dem ganzheitlichen Ansatz einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung wird ein bedeutsamer Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

#### **Anlagen**

- Machbarkeitsstudie einschließlich vereinfachter Nutzen-Kosten-Untersuchung Ratinger Weststrecke, April 2020 (nur digital)
- Schreiben des VRR v. 07.05.2020