

Mitteilung

öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|-------------------------------|------------|
| Verkehrsausschuss | 26.04.2016 |
| Bezirksvertretung 9 (Mülheim) | 30.05.2016 |

Machbarkeitsstudie "RRX-Halt Köln-Mülheim" (Rhein-Ruhr-Express-Halt Köln-Mülheim)

Der Rat der Stadt Köln hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 16.12.2014 beauftragt, gemeinsam mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) eine Untersuchung zum Bahnhof Köln-Mülheim zu beauftragen, welche „eine Fahrplanstudie und die notwendigen Infrastrukturkosten für einen RRX-Halt in Köln-Mülheim ermittelt, unter besonderer Beachtung der Aktivitäten für den Halt Düsseldorf-Benrath.“

Die Verwaltung hat daraufhin Vorgespräche mit dem NVR und der DB Netz AG aufgenommen und sodann mit dem NVR eine Leistungsbeschreibung als Grundlage für die Vergabe der Machbarkeitsstudie erstellt. Auf der Basis hat der NVR eine unverbindliche Preisabfrage vorgenommen, um den Kostenrahmen abschätzen zu können.

Basierend auf diesen Vorarbeiten hat die Verwaltung mit dem NVR am 17.12.2015 eine Verwaltungsvereinbarung zur Beauftragung einer Machbarkeitsstudie „RRX-Halt Köln-Mülheim“ geschlossen, die vorsieht, zur Umsetzung der Machbarkeitsstudie einen Arbeitskreis, bestehend aus NVR und Stadt Köln zu bilden. Die Geschäftsführung des Arbeitskreises liegt beim NVR. Die für die Machbarkeitsstudie anfallenden Kosten übernehmen der NVR und die Stadt Köln zu jeweils 50%. Der Kostenrahmen wurde, auf Basis der unverbindlichen Preisabfrage, auf maximal 200.000 Euro brutto festgelegt.

Der NVR hat, unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen zum Vergaberecht, in der ersten Kalenderwoche die Projektausschreibung eingeleitet. Bis zum 18.02.2016 sind fristgerecht vier Angebote eingegangen. Am 31.03.2016 hat der NVR den Auftrag an die Bietergemeinschaft vergeben, die das fachlich und wirtschaftlich beste Angebot abgegeben hat. Hierbei handelt es sich um einen Zusammenschluss der „Vössing GmbH“ (Projektleitung), „IVV GmbH & Co KG“, „SMA und Partner AG“ in Verbindung mit einem Subunternehmer („Via Consulting & Development Engineers GmbH“). Mit einem Preis von 140.420,- Euro liegt das Angebot der Bietergemeinschaft im Kostenrahmen der Verwaltungsvereinbarung.

Die Kosten für die Stadt Köln belaufen sich demnach auf 70.210,- Euro. Die Vergabe der Machbarkeitsstudie belastet den städtischen Haushalt nicht, da die Finanzierung aus Mitteln nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW erfolgt.

Die Arbeiten sind bis November 2016 projektiert. Dann sollen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind auch vor dem Hintergrund des aktuellen Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) von besonderem Interesse. Das Projekt RRX wurde zwar als „Vordringlicher Bedarf“ (Projektnr. 2-020-V01) eingestuft und Mittel i.H.v. 1,8 Mrd. Euro für die Realisierung in den BVWP aufgenommen. Allerdings geht der Bund von einem Planfall aus, der weder den durchgehenden 6-gleisigen Ausbau des Abschnitts Düsseldorf-Kalkum – Duisburg noch weitere Knotenmaßnahmen für die Systemhalte Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath vorsieht. Diese Maßnahmen wurden in einem gesonderten Projekt zusammengefasst, das einen „Potenziellen Bedarf“ (Projektnr. 2-020-V02) darstellt.

Der Bund weist allerdings darauf hin, dass einzelne Maßnahmenteile dieses Projekts, sofern sie positiv bewertet werden, die als „vordringlich“ eingestuften Maßnahmen ergänzen können. Je nach Ergebnis kann die Machbarkeitsstudie demnach einen wichtigen Beitrag zur Priorisierung und letztlich Umsetzung des Systemhalts Köln-Mülheim leisten.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden dann auch in den Nahverkehrsplan des NVR einfließen, dessen Vorgaben gem. ÖPNVG NRW im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung der Kreise und kreisfreien Städte zu beachten sind. Darüber hinaus soll die Machbarkeitsstudie aufzeigen, welche Flächen auf dem Territorium der Stadt Köln ggf. für einen späteren Trassenbau vorgehalten werden müssen.

Ziel und Umfang der Machbarkeitsstudie

Ziel der Studie ist es, letztlich den volkswirtschaftlichen Nutzen eines möglichen Halts der RRX-Linien anhand einer Vereinfachten Standardisierten Bewertung darzustellen. Ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ist Grundvoraussetzung, um frühzeitig Klarheit über eventuelle Ausbauerfordernisse und deren notwendige Finanzierung zu bekommen.

Zu untersuchen sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie die betrieblichen und technischen Machbarkeiten sowie die verkehrlichen Auswirkungen der Vorgaben des RRX-Konzepts im Bahnhof Köln-Mülheim.

Der Untersuchungsgegenstand erschließt den Bereich zwischen Köln-Hauptbahnhof und Leverkusen-Mitte. Im Vorlaufbetrieb ab 2019 des RRX wird der Haltepunkt Köln-Mülheim weiterhin im bisherigen Umfang (RE 1, RE 5, RB 48, S 6, S 11) bedient.

Geplant ist, dass der Rhein-Ruhr-Express im RRX-Zielnetz (2030) als Produkt zwischen Köln und Dortmund im 15-Minuten-Takt fahren wird. Als zukünftiges Angebotsprofil ist dabei ein Stundentakt jeder RRX-Linie (RRX 1, RRX 2, RRX 4, RRX 6) neben den einzelnen zukünftigen Angeboten im SPNV-Zielkonzept (RE 7, RB 48, S 6, S 11) zu unterstellen.

Für die RRX-Linien gibt es bereits ein Fahrplankonzept. Dieses ist nördlich von Leverkusen fixiert und darf im Rahmen der beabsichtigten Machbarkeitsstudie nicht verändert werden. Demzufolge können sich fahrplantechnische Anpassungen lediglich auf den Bereich zwischen Leverkusen und Köln Hbf auswirken.

Gegenstand des Angebotsprofils soll die Entwicklung von Haltekonzepten (maximal vier Varianten) Ohne-/Mit-Fälle der einzelnen RRX-Linien sein. Der Halt der RE 7 wird ebenfalls im Bahnhof Köln-Mülheim zusätzlich dem heutigen Status Quo im SPNV-Zielnetz vorausgesetzt.

Bei der verkehrlichen Bewertung kommt der ÖPNV-Verknüpfung mit dem lokalen Stadtbahn- und Buslinienverkehr an der gleichnamigen Verknüpfungsstation „Bahnhof Mülheim“ eine ganz wesentliche Bedeutung zu, da hier vielfältige Umsteigebeziehungen stattfinden.

Die Machbarkeitsstudie ist in Module unterteilt, die mit ihren Unterpunkten nachfolgend im Einzelnen inhaltlich aufgeführt sind:

Modul A: Betriebliche Machbarkeit

1. Darstellung heutiges Verkehrsangebot
2. Planungen „Ohne-Fall“
 - RE 7-Halt, RB 48-Halt, S6-Halt, S 11-Halt
3. Planungen „Mit-Fälle (effiziente Kombinationen der Halte , max. vier Varianten)“
 - RRX 1-Halt in Köln-Mülheim
 - RRX 2-Halt in Köln-Mülheim
 - RRX 4-Halt in Köln-Mülheim
 - RRX 6-Halt in Köln-Mülheim
 - RE 7-Halt, RB 48-Halt, S6-Halt, S 11-Halt
4. Ohne-/Mit-Fälle Optimierung

- Reisegeschwindigkeit
 - Bedienungsqualität (Anzahl der Halte pro Stunde)
 - Anschlussbedingungen
 - Infrastruktureller Aufwand (Bahnsteiganpassungen / evtl. Blocksignalverdichtungen)
 - Bahnhof Köln-Mülheim
 - Streckenbeschreibung im Bereich des Bahnhofs Köln-Mülheim
 - RRX-Linien
 - Umfang des Güterverkehrs
 - Umfang des Fernverkehrs
5. Darstellung Fahrplankonzept 2020 / 2030 der Ohne-/Mit-Fälle
- Bildfahrplanerstellung des Zustandes 2020 / 2030
 - Notwendige Anpassungen der Infrastruktur zur Realisierung des zukünftigen Betriebsprogramms
 - Hinweise auf Möglichkeiten zu Verbesserungen der Infrastruktur

Modul B: Technische Machbarkeit

1. Bestandsaufnahme der heutigen Infrastruktur
- Gleisanlagen
 - Aufzeigen von planungsrechtlichen Randbedingungen
2. Bauliche Maßnahmen durch die Ohne-/Mit-Fälle
- Gleisanlagen
 - Leit- und Sicherungstechnik
 - Umbauten am Bahnhof Köln-Mülheim
 - Anordnung ggfs. neuer Bahnsteige
 - Investitionskostenschätzung einschließlich Einbindung in die ESTW-Leit- und Sicherungstechnik der DB Netz AG auf Basis des aktuellen Kostenkennwertekatalogs der DB und mit abgestimmten Einheitspreisen aus vergleichbaren Projekten
 - Lage und Dimensionierung von P+R- als auch B+R-Anlagen, Mobilstationen
 - Bemessung der Zugangsbreiten nach dem Verkehrsaufkommen
 - Ermittlung der Investitionskosten
 - Lärmschutz
 - Barrierefreiheit

Modul C: Verkehrliche Machbarkeit

1. Übernahme der heutigen Nachfragedaten MIV und ÖPNV aus der Integrierten Gesamtverkehrsplanung
2. Übernahme und Sichtung vorhandener Zählraten (RES)
3. Übernahme der heutigen Fahrplanangebotsstrukturen im Untersuchungskorridor
- SPNV/ÖPNV
4. Sichtung und Zusammentragen der Informationen zu heutigen Strukturen im Untersuchungskorridor
- Pendlerverflechtungen (Abgrenzung des Einzugsbereichs)
 - Bevölkerungsdaten (Einwohner, Beschäftigte, Schüler, etc.)
 - Berechnung der entstandenen Nachfrage
 - Abbildung der aktuellen Nachfragebelastungen im Schienenuntersuchungskorridor
5. Ermittlungen der Ohne-/Mit-Fälle in 2020 / 2030 in Bezug auf
- Absehbare Entwicklung der Siedlungsstruktur (große Wohnungs- und Büroaufläachen sowie

Umnutzungsareale im Einzugsbereich)

- Bevölkerungsentwicklung im Einzugsbereich (Einwohner, Beschäftigte, Schüler, etc.)
- Absehbare MIV-Netz-Maßnahmen
- Absehbare ÖV-Maßnahmen

6. Nachfrageszenario für die Ohne-/Mit-Fälle

- Übernahme, Sichtung und Zusammentragung der verschiedenen Konzepte und Maßnahmen
- Hochrechnung der Nachfragematrizen IV und ÖV anhand der Strukturdatenveränderungen
- Berechnung der Modal-Split-Veränderungen aufgrund der Netzänderungen durch den RRX-Halt
- Berechnung der neuen Nachfrage
- Darstellung der zukünftigen Verkehrsbelastung im Untersuchungsraum auf den Schienenstrecken

7. Ermittlung der verkehrlichen Wirkung für die Ohne-/Mit-Fälle

- Überprüfung des Busnetzes hinsichtlich Verknüpfung mit dem Bahnhof
- Einarbeitung der Veränderungen in die Verkehrsnetze
- Abschätzung der Fahrgastpotentiale
- Potentiale zur Verbesserung von Verknüpfungen zwischen IV und ÖV (P+R- und B+R-Anlagen, Mobilstationen)
- Ableitung der Potentiale durch Verbesserung der Verknüpfungspunkte durch P+R- und B+R-Anlagen, Mobilstationen

Modul D: Vereinfachte Standardisierte Bewertung

1. Kosten

- Betriebskosten
- Energieverbrauch
- Infrastrukturkosten

2. Nutzen

- Verkehrliche Wirkung (Nachfrage)
- Erlöse
- Reisezeitvorteile
- Fahrleistung

3. Nutzen-Kosten-Indikator

Modul E: Dokumentation

1. Dokumentation

- Erstellung eines Entwurfs
- Abstimmung mit dem Auftraggeber (ein Termin)
- Überarbeitung des Berichtes (einmalige Überarbeitung)
- Vervielfältigung des Abschlussberichts (zwei gedruckte und ein digitales Exemplar)

2. Abstimmungstermine (drei Termine)

- Vorbereitung der Termine
- Zusendung der Unterlagen in digitaler Form vorab
- Durchführung und Teilnahme an den Besprechungen
- Nachbereitung der Termine inkl. Ergebnisprotokoll

3. Präsentation der Ergebnisse (zwei Termine)

- Vorbereitung von Präsentationsunterlagen
- Teilnahme und Durchführung der Präsentation