

Rhein-Haardt-Bahn

- a) Infrastrukturmaßnahme Rhein-Haardt-Bahn "RHB 2010"
- b) Betriebskostenübernahme durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rhl.-Pfalz Süd

KSD 20124558

ANTRAG

Der Bau- und Grundstücksausschuss möge dem Stadtrat empfehlen, wie folgt zu beschließen:

Die Verwaltung wird unter dem Vorbehalt, dass der Zweckverband die Betriebskosten der RHB wie dargestellt übernimmt - ermächtigt, die entsprechenden Verträge, die zur Umsetzung von "RHB 2010" notwendig sind, abzuschließen.

Sachverhalt:

Die technischen Anlagen der RHB zur Bahnstromversorgung sind veraltet und abgängig. Sowohl Transformatoren, Leistungsschalter sowie Gleichrichter sind 40 Jahre alt und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Um die technischen Defizite bei der RHB abzubauen sowie einen barrierefreien Zugang zu den Bahnen zu gewährleisten ist von den Gesellschaftern eine Investition in Höhe von ca. 20 Mio. EUR zu tätigen.

Um die finanzielle Belastung für die Gesellschafter zu reduzieren hat die RNV GmbH im Auftrag der RHB einen Zuwendungsantrag beim Land unter dem Arbeitstitel „RHB 2010“ gestellt.

Für den Fall, dass das Projekt „RHB 2010“ nicht realisiert werden sollte, sind dennoch die vollen 20 Mio. EUR Investitionen in die Infrastruktur erforderlich, um den Betrieb der RHB über 2013 hinaus zu gewährleisten. Eine alternative Umstellung auf Omnibusbetrieb wurde untersucht ist allerdings unwirtschaftlicher, da hohe Kosten für den Rückbau der Infrastruktur anfallen würden (ca. 10,8 Mio. EUR). Darüber hinaus würde durch den Busbetrieb ein höheres jährliches Defizit entstehen, als dies beim Bahnbetrieb der Fall ist. Hier ist die Beschaffung von 10 neuen Bussen unterstellt, weitere Fahrdienststunden und Nutzwagenkilometer, durch die verringerte Reisegeschwindigkeit, sowie der damit verbundene Erlöseinbruch.

Die Landeseisenbahnaufsicht hat bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass das Stellwerk in Bad Dürkheim nicht mehr den technischen Anforderungen genügt, um einen verkehrssicheren Betrieb zu gewährleisten.

Im Zuge der Modernisierung soll das Angebot für die Fahrgäste durch kürzere Taktzeiten, schnellere Fahrzeiten sowie barrierefreien Zugang für die Fahrgäste attraktiver werden.

Die Investitionskosten für die Umsetzung des Projektes „RHB 2010“ belaufen sich auf 18,2 Mio. EUR (netto). Davon sind 16 Mio. EUR zuwendungsfähig. Die beantragte und in Aussicht gestellte Förderquote beträgt 75%.

Voraussetzung für die Förderung durch das Land ist eine mit den baulichen Maßnahmen einhergehende Attraktivitätssteigerung des Angebotes. Dem soll durch den Einsatz eines stündlich verkehrenden Expresszuges zusätzlich zu den heute tagsüber verkehrenden zwei Zügen pro Stunde Rechnung getragen werden. Das vorhandene Wagenmaterial bei der RNV reicht dafür aus. Neuanschaffungen sind für RHB 2010 nicht notwendig

Bauliche Beschreibung der Maßnahme (wesentliche Bausteine):

Es ist beabsichtigt alle Bahnhöfe barrierefrei auszubauen, bei denen dies noch nicht oder nicht vollständig erfolgt ist. Darüber hinaus ist bei allen Haltepunkten der Einbau eines Blindenleitsystems vorgesehen sowie die Installation einer Digitalen Fahrgastinformationsanlage.

Ein wichtiges Ziel ist, die Streckengeschwindigkeit von 70 Km/h auf 80 Km/h zu erhöhen. Dazu ist auch die technische Sicherung bzw. Schließung vorhandener nicht gesicherter Bahnübergänge vorgesehen.

Die endgültige Festlegung der technisch zu sichernden bzw. schließenden Bahnübergänge erfolgt in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden. Im Stadtgebiet Ludwigshafen sind davon die BÜ's: 31 (Privatweg zur Kläranlage Ruchheim), 32 (Ruchheim-Oggersheim), 33 (Ruchheim-Oggersheim), betroffen.

Auf der Strecke Bad Dürkheim – Oggersheim soll ein elektronisches Stellwerk als Fahrdienstleiterstellwerk zum Einsatz kommen. Die Regelbedienung ist vorgesehen von einer zentralen Stelle aus (Zentralleitstelle Möhlstraße) zu bedienen. Die abgesetzten Stellwerke müssen hierzu untereinander und mit der zentralen Leitstelle über LWL-Kabel verbunden werden.

Der Betrieb und die Erweiterung des Einsatzes neuer Niederflurfahrzeuge macht es notwendig, abschnittsweise Anpassungen am Ober- und Unterbau im Streckenverlauf vorzunehmen. Grund hierfür ist das höhere Fahrzeuggewicht und die damit einhergehenden höheren Achslasten.

Um eine Verkürzung der Reisezeit zu ermöglichen muss eine Erhöhung der Überfahrtgeschwindigkeit einer Weiche erreicht werden. Hierzu wird die Weichengeometrie optimiert.

Um die zulässige Streckengeschwindigkeit von 70 KM/h auf 80 KM/h zu erhöhen, ist es unter anderem erforderlich die bestehenden Signale mit Vorsignalen zu erweitern.

Der derzeitige Fahrleitungsquerschnitt der RHB-Strecke ist für die Stromübertragung bei dem vorgesehenen Fahrbetrieb nicht geeignet und kann durch die langen Speiseabschnitte die Spannungshaltung nicht gewährleisten.

Um sowohl den Kurzschlusschutz, die Spannungshaltung, als auch die Übertragung des erforderlichen Streckenstroms sicherzustellen, soll die vorhandene Hochkettenfahrleitung mit einem zusätzlichen Trageseil 150 mm² Cu pro Gleis ausgerüstet werden. Zur Verbesserung der Fahrstromversorgung wird es darüber hinaus notwendig die Gleichrichterunterwerke Ruchheim und Gönheim durch den Einbau von Transformatoren mit einer höheren Leistung zu verstärken.

Im Bereich der Wendeschleife Oggersheim wird zusätzlich ein neues Gleichrichterunterwerk errichtet, das sowohl die RHB Strecke als auch die VBL Strecke im Stadtgebiet mit Fahrstrom versorgt.

Kosten:

Die Kosten für den gemäß LVFG zuschussfähigen Bereich der Bahnhöfe/ Haltepunkte, Bahnübergänge und den Gleisumbauten belaufen sich auf eine vorläufige Gesamtsumme in Höhe von 7,04 Mio. EUR (netto).

Die Kosten für den gemäß LVFG zuschussfähigen Bereich für die Leit- und Sicherungstechnik, Fahrleitung und den Bahnstrom belaufen sich auf eine vorläufige Gesamtsumme in Höhe von 11,14 Mio. EUR (netto).

Die Gesamtkosten für das Projekt RHB 2010 belaufen sich somit auf eine vorläufige Gesamtsumme in Höhe von 18,18 Mio. EUR (netto).

Im Anschluss an die Umsetzung von „RHB 2010“ muss die Instandsetzung zweier sich im Unterhalt der RHB GmbH befindlichen Brückenbauwerke mit Kosten in Höhe von 2 Mio. EUR erfolgen.

Diese Kosten sind nicht Zuwendungsfähig.

Gesamtkosten RHB 2010:	18,2 Mio. EUR
davon zuwendungsfähig:	16,0 Mio. EUR
Zuwendungen Land (75%):	- 12,0 Mio. EUR
Brückensanierung:	+ 2,0 Mio. EUR

Kommunaler Eigenanteil:

 8,2 Mio. EUR

Die Gesellschafter der RHB haben sich am 25.08.2009 vertraglich darauf verständigt, dass abweichend von den Gesellschaftsanteilen das Projekt RHB nach folgendem Schlüssel finanziert wird:

TWL / VBL:	43%
Rhein-Pfalz-Kreis:	15,2%
Landkreis DÜW:	41,8%

Der auf Ludwigshafen entfallende Eigenanteil beträgt somit 3,5 Mio. EUR.

Zur Finanzierung wurden über die RNV für alle beteiligten Gebietskörperschaften einschl. der Stadt Ludwigshafen die Verfahren mit der ADD und dem Finanzministerium Rheinland-Pfalz abgestimmt, die Genehmigungen liegen vor; die Stadt Ludwigshafen muss sich als

mittelbarer Eigentümer der RHB verpflichten, die Zuschüsse des Landes abzusichern. Dies bedeutet, wenn die vereinbarte bessere Verkehrsqualität (im Wesentlichen 600 tägliche Fahrten an statt heute 480) in einem Zeitraum von 20 Jahren nach Inbetriebnahme aus finanziellen Gründen (Betriebskostenentwicklung) nicht mehr eingehalten wird, kann das Land Zuschüsse zurückfordern, wofür wiederum die Gesellschafter der RHB garantieren müssten („Zuschuss-Absicherungsvereinbarung“)

Dieses Risiko kann dadurch ausgeschlossen werden, dass der Betrieb der RHB nicht mehr von den Gesellschaftern der RHB, sondern durch den ZSPNV (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd) übernommen und die RHB damit in das System des Schienenpersonennahverkehrs integriert wird und von den Regionalisierungsmitteln partizipiert. Nach intensiven Verhandlungen der Gesellschafter (Landkreis Bad Dürkheim, Rhein-Pfalz-Kreis, Stadt Ludwigshafen) mit dem ZSPNV ist es gelungen, dies zu erreichen.

Der Vorstand des ZSPNV will der Versammlung in Abstimmung mit dem Land in seiner Sitzung Mitte Dezember 2012 vorschlagen, die RHB ab Anfang 2014 in den ZSPNV zu integrieren und die Betriebskosten auf der Basis des Halbstundentaktes zu übernehmen. Damit werden über 90% der Betriebskosten der künftigen RHB vom ZSPNV getragen und die Gesellschafter nachhaltig und dauerhaft entlastet. Einzig die Kosten der Expresszugverbindung, die mit Umsetzung des Projektes RHB 2010 entstehen, müssten von den Gesellschaftern getragen werden. Für Ludwigshafen sind dies ca. 14.000 EUR/a. (Im Vergleich: derzeit ca. 632t Euro = Gesellschafteranteil + anteiliger RNV-Verlust an der Strecke)