



RHB 2010:

Zukunftssicherung der Rhein-Haardtbahn-Strecke

Ludwigshafen, 19. November 2012

rnv GmbH

1 Istzustand Infrastruktur

2 Alternativen

3 RHB 2010

4 Nächste Schritte



■ Stellwerk

- Das Stellwerk ist von 1957 und abgängig.
- Die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) hat eine Sanierung/ Erneuerung dringend angemahnt.
- Erneuerung ist für sich schon wirtschaftlicher als Sanieren und ermöglicht zusätzlich eine Taktverdichtung.

■ Fahrstromversorgung

- Die Unterwerke sind bereits für den heutigen Takt zu gering dimensioniert. Eine Taktverdichtung ist nicht möglich.
- Die Querschnitte der Fahrleitung entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik.
- Die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) hat eine Sanierung/ Erneuerung dringend angemahnt.
- Zahlreiche Fahrleitungsmaste sind abgängig. In 2012 müssen die ersten erneuert werden.



■ Gleisanlagen

- Die Gleisanlagen sind über weite Strecken an die höheren Lasten der Niederflurbahnen anzupassen, Teilweise mussten bereits Langsamfahrstellen eingerichtet werden.

■ Brückenerneuerungen

- Es besteht ein Investitionsstau in Höhe von 2 Mio. €.
- Die Dauerhaftigkeit der Brücken ist wiederherzustellen.

■ Haltestellenausstattung

- nicht durchgängig 60 Meter lang
- Dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger fehlen.
- An 10 Haltepunkten fehlen Blindenleitstreifen.

■ Bahnübergänge (BÜ)

- Seit August 2009 gab es an nicht technisch gesicherten BÜs vier schwere Unfälle mit Personenschäden.



BÜ 4: Unfall mit Radfahrer

1. Betriebseinstellung
Einstellen des Betriebs auf der Rhein-Haardtbahnstrecke voraussichtlich im Jahr 2014.
2. Durchführen der notwendigen Infrastrukturinvestitionen
Mittelfristiger Weiterbetrieb der Rhein-Haardtbahn durch Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 20,2 Mio. € in den Jahren 2012 bis 2017 („RHB 2010“).
 - a. Ohne Angebotsverbesserung = ohne Landesförderung
D.h.: Es müssen die vollen 20,2 Mio. € „vor Ort“ aufgebracht werden.
 - b. Gefördert vom Land (erwarteter Zuschuss: 12,1 Mio. €)
Voraussetzung: Angebotsverbesserung (zusätzlich zu den heute 2 Zügen pro Stunde und Richtung ein weiterer Expresszug) über die Zweckbindungsdauer von 20 Jahren
D.h.: Es müssen Investitionsmittel in Höhe von 8,1 Mio. € „vor Ort“ aufgebracht werden und der zusätzliche Expresszug bestellt werden.



- Das Konzept „RHB 2010“ hat die RNV im Jahr 2008 erarbeitet und vorgestellt.
- Es sichert langfristig die Zukunft der RHB:
 - Angebotsverbesserungen: schneller, öfter, barrierefrei und sicherer führen zu höherer Attraktivität und damit mehr Fahrgästen.
 - Effizienteres Nutzen der Infrastruktur und höhere Fahrgeldeinnahmen machen den Betrieb wirtschaftlicher.
- Die Maßnahme wurde nach der standardisierten Bewertung mit einem positiven Nutzen-/Kosten-Verhältnis (1,34) bewertet.
- Das Konzept umfasst Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 20,2 Mio. Euro in den Jahren 2011 bis 2017.
- Das Umsetzen des vollständigen Gesamtpakts RHB 2010 ist für den nachhaltigen Weiterbetrieb der RHB erforderlich:
Ohne die in RHB 2010 vorgesehenen Investitionen in die Infrastruktur ist der Zugverkehr auf der Rhein-Haardtbahn-Strecke voraussichtlich in 2014 einzustellen.

RHB 2010: Aufteilen in Teilanträge I

- Gemäß Absprache mit dem ISIM ist das Projekt RHB 2010 in Teilanträge ausgehend von einer Gesamtprojektdarstellung aufgeteilt:
 - 1. Teilantrag LVFG für die Maßnahmen in 2011 – 2013:
 - Stellwerk und Zugsicherung
 - Gleichrichterunterwerke (Verstärken in Gönnheim, Ellerstadt, Ruchheim; Neubau in Oggersheim)
 - Technische Sicherung BÜ 24 in Maxdorf
 - HaltestellenausbauVolumen: 7,514 Mio. €, davon zuwendungsfähig: 6,68 Mio. €
erwartete Förderung: 75% der zwf. Kosten, d.h. ca. 5 Mio. €
 - DFI-Antrag im Echtzeitdatenförderprogramm in 2012 – 2013:
Volumen: 0,9 Mio. €, davon zuwendungsfähig: 0,8 Mio. €
erwartete Förderung: 70% der zwf. Kosten, d.h. ca. 0,55 Mio. €
 - Zusammen:
Volumen: 8,414 Mio. €
erwartete Förderung: ca. 5,55 Mio. €



RHB 2010: Aufteilen in Teilanträge II

- LVFG-geförderte Maßnahmen in 2014 – 2017:

- Fahrleitung
- Bahnübergangssicherungen
- Gleisanlagen
- Haltepunkt LU Ruchheim Nord-Ost (Kosten: 450 T€)

Volumen: 9,8 Mio. €, davon zuwendungsfähig: 8,7 Mio. €

erwartete Förderung: 75% der zuwendungsfähigen Kosten, d.h. ca. 6,5 Mio. €

- Brückenerneuerungen in 2016 – 2017

Volumen: 2,0 Mio. €, ungeförderte Instandhaltung
(keine Investition)

je 1 Mio. € in 2016 und 2017 als Aufwand



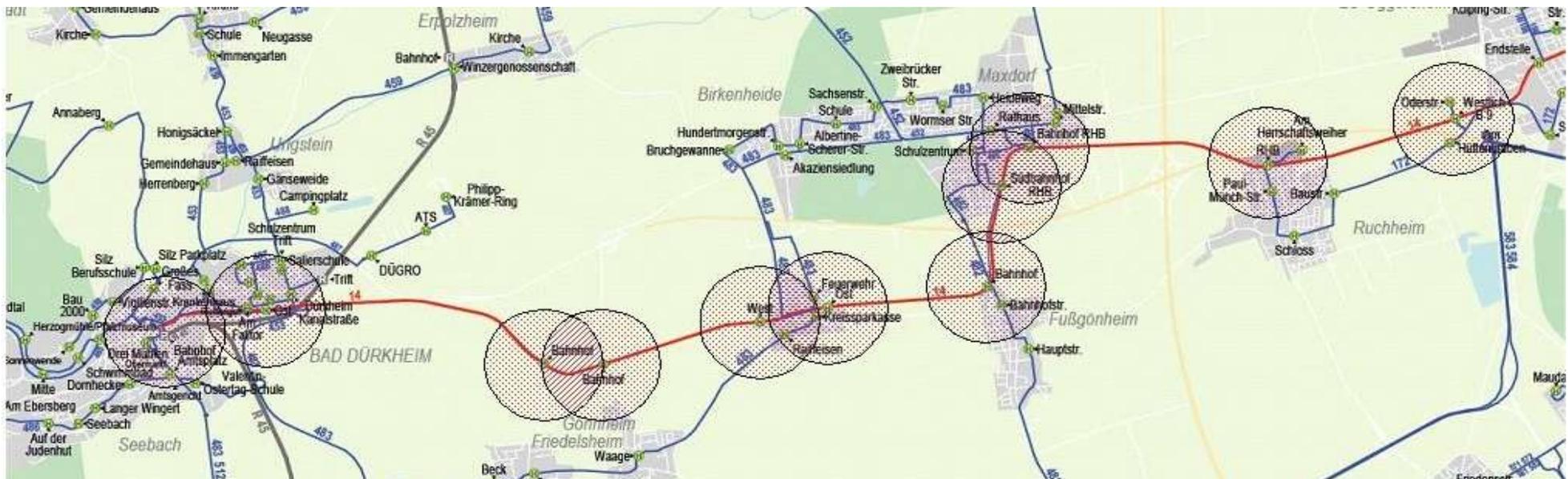
RHB 2010: Gestellte Förderanträge

- Förderantrag nach Landesverkehrsfinanzierungsgesetz (LVFG) beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau im Februar 2011 gestellt und auf Verlangen des Ministeriums des Inneren, für Sport und Infrastruktur (ISIM) im Oktober 2011 ergänzt.
- Das ISIM beabsichtigt, die Gesamtmaßnahme RHB 2010 in die Finanz-Mittelfristplanung einzustellen. Dies hatte zahlreiche verwaltungstechnische Aufwände zur Folge:
 - Die vorliegenden Stellungnahmen der ADD über die Gesamtmaßnahme mussten von der ADD erneut bestätigt werden.
 - Das Ministerium hat den Landesrechnungshof eingebunden. Prüfbericht ist angekündigt, steht aber noch aus.
 - Fördervoraussetzung ist das im Konzept RHB2010 zu Grunde gelegte verbesserte Angebot über die 20-jährige Zweckbindungsdauer. Dies ist dem ISIM nachzuweisen.
 - Insgesamt ist der Eindruck, dass von Seiten ISIM und LBM das Vorhaben unterstützt wird. Die Mittel für alle Teilprojekte sind in der Haushaltsplanung vorgesehen. Vorabmaßnahmen wurden genehmigt.
- Förderantrag DFI im Echtzeitdatenprogramm des Landes wurde im April 2011 gestellt zur Realisierung in 2013.



■ Baurecht:

- Entbehrlichkeitsentscheid für die Zugsicherung und den Ausbau der Gleichrichterunterwerke (1. Teilantrag) liegt vor.
- Plangenehmigung nach AEG für den Bahnsteigausbau des ersten Teilantrags liegt vor.
- Abstimmen der geplanten Bahnübergangssicherungen des 2. Bauabschnitts mit den jeweiligen Kommunen, Landkreisen, dem Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum (DLR) und der Landeseisenbahnaufsicht in 2013.



Nächste Schritte:

- Schriftliche Absicherung der Fördergelder gegenüber dem Fördermittelgeber! (Auflage des Förderbescheid).
- Zeitnahes Abschließen einer Baudurchführungsvereinbarung
- Eingang des Förderbescheids
- Zunächst erfolgt der Ausbau der Zugsicherung in 2013.
- Verstärken der Bahnstromversorgung in 2012 (erste Oberleitungsmasten) und 2013
- Ausbau der Haltestellen und Bau der DFI ist für 2013 vorgesehen.
- Erst nach Vorliegen des Förderbescheids für das 1. Teilpaket werden die weiteren Maßnahmen (förder- und genehmigungsseitig) angegangen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Martin in der Beek
Technische Geschäftsführung
Möhlstraße 27
68165 Mannheim
Telefon: 0621 / 465 – 0
www.rnv-online.de

