

Kreis Ahrweiler Kreis- und Umweltausschuss

TOP 1

Infrastrukturmaßnahmen Ahrtalbahn

18.01.2021 SPNV-Nord Thorsten Müller

Sachstand „Elektronisches Stellwerk Ahrtalbahn“

- Projekt in zwei Bauabschnitten geplant
- Bedien-Standort des ESTW Ahrtalbahn ist in Ahrweiler vorgesehen.
- Der 1. Bauabschnitt umfasst den eingleisigen Streckenabschnitt von Walporzheim nach Ahrbrück Bau und IBN in 2021.
- → ESTW-Projekt enthält u.a. zusätzliche Wendemöglichkeiten sowie gleichzeitige Einfahrten in den Bfen Kreuzberg und Dernau, Erneuerung von älteren Bahnübergängen entlang der Strecke sowie eine Sicherung des Reisendenüberwegs in Dernau.
- Der 2. Bauabschnitt umfasst den zweigleisigen Abschnitt von Remagen nach Walporzheim. Umsetzung derzeit in den späten 2020er-Jahren geplant.
- Erneuerung der BÜ bedeutet Planfeststellung und Mitplanung der Straßenbaulastträger.

Umbau Rech und Ahrweiler Markt

- Beide Projekte sollen gleichzeitig in 2021 umgebaut werden
- Abschluß soll bis LAGA erfolgt sein
- Finanzierung (ca. 2 Mio. €) Rech aus Sondertopf „38-er Programm“
- Finanzierung (ca. 3 Mio. €) Ahrweiler Markt aus LuFV
- Barrierefreiheit Ahrweiler Markt nicht darstellbar

Einrichtung eines zweiten Gleises im Bahnhof Walporzheim

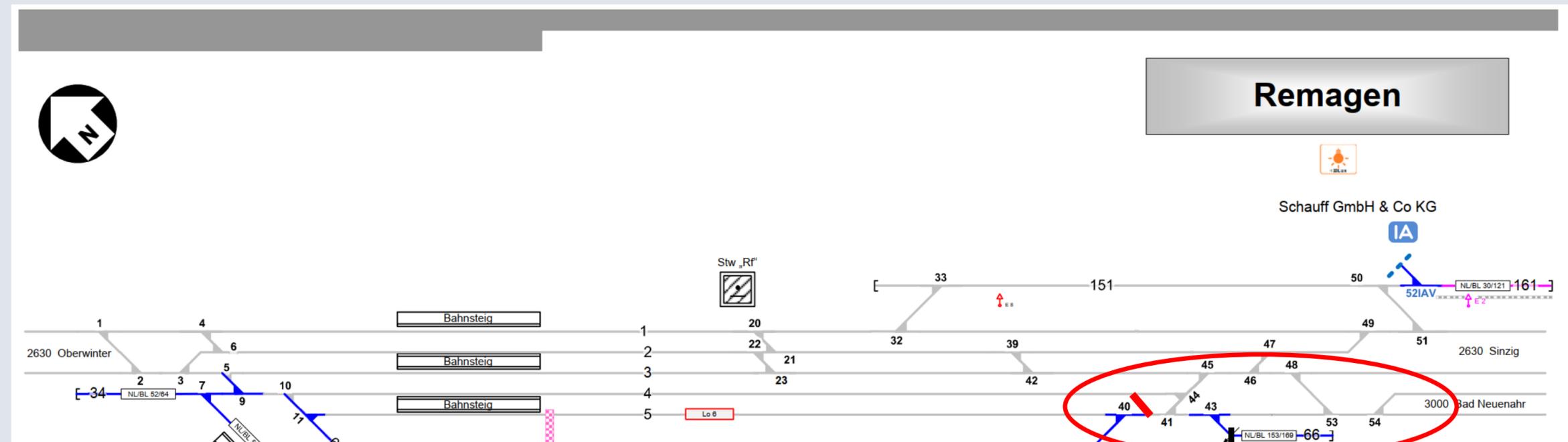
- Fehlende Zweigleisigkeit im Streckenabschnitt zwischen der Überleitstelle (Üst) Walporzheim und der Bahnstation Walporzheim über eine Länge von ca. 200 Metern.
- Laut Prüfung durch DB Netz würde Ausbau auf Zweigleisigkeit ab einer Verspätung von ca. 5 min des von Dernau kommenden Zuges einen Vorteil erzeugen. Unter 5 min ist dieser – im Rahmen des bestehenden Fahrplankonzepts – nicht notwendig.
- Zweigleisigkeit ist in den Planungen zur zweiten Baustufe ESTW als Option enthalten
- Finanzierung bisher ungeklärt



Zweigleisige Einfahrt der Ahrtalbahn in den Bahnhof Remagen

- Ein- und Ausfahrten der Ahrtalbahn in Remagen erfolgen zeitversetzt
- Herstellung der Zweigleisigkeit würde Fahrplankonflikte im derzeitigen Fahrplangefüge entschärfen, wirkt jedoch erst ab einer Verspätung von ca. 7 min des aus dem Ahrtal kommenden Zuges.
- Vollständiger Umbau des Bahnhofskopfs Remagen zur durchgehenden Zweigleisigkeit Ahrtalbahn wäre sehr aufwändig.
- Alternative: Zusätzliche Weichenverbindung zwischen den Gleisen 4 und 5.

→ Dadurch Beseitigung des Zwangs für Züge aus Gleis 4 Richtung Ahrtal auf das durchgehende Hauptgleis der linken Rheinstrecke (Gleis 3) zu fahren.



Elektrifizierung Ahrtalbahn

Ausgangslage

- Ausbau der Bahnelektrifizierung trägt maßgeblich zur Reduktion von Stickoxiden und somit zur Klimaverbesserung bei
- Fehlender Fahrdraht bedeutet betriebliche Einschränkungen
- Elektrifizierung ermöglicht Nutzung von Synergien
- Unklarheit, ob Tunnel im hinteren Streckenabschnitt mit OLA ausgerüstet werden können
- Durchbindung RB 48 aus Wuppertal auf RB 30 in D-Takt vorgesehen (Jahr 2033 ff.)

Chancen durch Elektrifizierung

- Höhere Wirtschaftlichkeit
- Durchbindung der Strecke bis über Bonn hinaus möglich
- Entlastung der Rheinstrecke bringt Vorteile im Betrieb

Finanzierung

- Nach aktuellem Kenntnisstand kommt nur Bundes-GVFG infrage
- Ähnlich der Praxis in BW wäre Co-Finanzierung durch Land RLP wünschenswert

Aktueller Stand Bundes-GVFG

WENN NKU > 1



Deutliche Erhöhung
ab 2021 **1 Mrd. € jährlich**
ab 2025 **2 Mrd. € jährlich**



**Absenkung der
Förderschwelle**
von 50 Mio. € auf 30 Mio. €
bzw. teilweise auf 10 Mio. €



Erhöhung der Fördersätze für bestimmte Vorhaben

- Fördersatz von 60 % wird auf 75 % erhöht
- 90 % für Reaktivierung oder Elektrifizierung
- 10 % pauschalierte Förderung der Planungskosten



Neue Fördertatbestände

- Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken außerhalb von Verdichtungsräumen
- Digitalisierung der Leit- und Sicherungssysteme
- Stationsausbau
- Sanierung!

Mustervorhaben SPNV-Reaktivierung

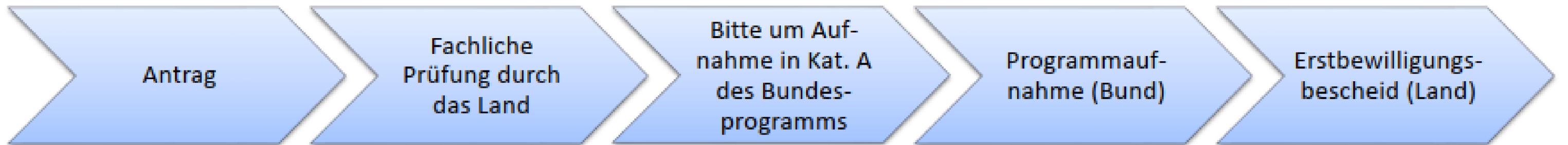


- 90 % der zuwendungsfähigen Baukosten trägt der Bund
- 10 % der zwf. Baukosten werden als pauschale Planungskosten durch den Bund getragen
- Rest trägt die kommunale Ebene, Möglichkeit Land offen

| | Anteil Bund | Anteil Kommunale Ebene | Anteil Land | Summe |
|-------------------------------|------------------|------------------------|-------------|-------------------|
| Zuwendungsfähige Kosten | 90 Mio. € | 10 Mio. € | | 100 Mio. € |
| Planungskosten | 9 Mio. € | 16 Mio. € | | 25 Mio. € |
| Nicht Zuwendungsfähige Kosten | - | 5 Mio. € | | 5 Mio. € |
| Summe | 99 Mio. € | 31 Mio. € | | 130 Mio. € |

GVFG: Ablauf des Verfahrens

- Antragsberechtigt: Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse, öffentliche und private Unternehmen
- Antragsort: Ministerium für Verkehr Rheinland-Pfalz
- Planungstiefe: Genehmigungsplanung. Baurecht zwingend für Bewilligung
- Die Genehmigungsplanung ist die Leistungsphase 4 nach HOAI:
- LP1 Grundlagenermittlung, LP2 Vorplanung, LP3 Entwurfsplanung, LP4 Genehmigungsplanung
- Der Ablauf eines Fördervorhabens stellt sich wie folgt dar:



GVFG: Nachweis der Wirtschaftlichkeit mit der Standardisierten Bewertung

| | | |
|--------|---|--|
| Nutzen | = | $\frac{\text{Volkswirtschaftlicher Nutzen} - \text{betriebsbedingte Mehrkosten} - \text{Unterhaltung Fahrweg Mitfall} + \text{vermiedene Fahrwegkosten Ohnefall}}{\text{Kapitaldienst Fahrweg Mitfall}}$ |
| Kosten | | |

- Erforderlich ist die Feststellung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Maßnahme.
- Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist mit der Standardisierten Bewertung des Bundes zu erbringen.
- Es gilt nach wie vor die Verfahrensanleitung 2016.
- Die Länder fordern derzeit eine Überarbeitung des Leitfadens um zusätzliche Aspekte wie Klimaschutz etc. verstärkt berücksichtigen zu können.
- Seitens des BMVI ist auch beabsichtigt den Leitfaden zu überarbeiten.

Beschluß Elektrifizierung der Ahrtal-Strecke im Dezember 2020

Annahme: Finanzierung der Maßnahme durch das Bundes-GVFG.

Forderung an Land RLP: Reduzierung der kommunalen Finanzierungslast durch Übernahme von mindestens 50 % der vom Bund nicht abgedeckten zuwendungsfähigen Kosten.

Geschäftsstelle erstellt Machbarkeitsstudie

Für Zusammenarbeit zwischen SPNV Nord, DB als Projektträger, dem Land und dem Kreis wird ein Kooperationsvertrag abgeschlossen.

Stufenweises Schaffen der Voraussetzungen für einen GVFG-Antrag

Taktverdichtung LAGA 2022

- Zur LAGA 2022 in Bad Neuenahr-Ahrweiler werden über den Zeitraum von April bis Oktober 800.000 bis 1 Mio. Besucher erwartet
- Bisher verkehren 2 Linien im Stundentakt
- > die Frequenz der Bedienung soll entsprechend erhöht werden
- RB 39 (Remagen – Dernau) soll mit einem zusätzlichen Stundentakt an Samstagen und Sonntagen für den Veranstaltungszeitraum ausgeweitet werden
- => 20 min Takt Remagen – Dernau an Sa, S während LAGA
- Nutzung freier Fahrzeuge aus dem Vareo-Verkehrsvertrag
- Die Zusatzverkehre am Wochenende und Feiertagen benötigen keine zusätzlichen Fahrzeuge.
- In Arbeit: Stundentakt ab dem Fahrplanwechsel 2022 von täglich dauerhaft anzubieten.