Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/15/2463-01	Termin 17.12.2012	Rat der Stadt
Beschlussvorlage			öffentlich

Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss-kontrolle*
10.12.2012	Haupt- und Finanzausschuss	V		
11.12.2012	Planungsausschuss	V		
17.12.2012	Rat der Stadt	B		

Beratungsgegenstand

Straßenbahnstrecke VI
Weiterführung der Linie 105, von Essen-Frintrop (Unterstraße) bis Anschluss ÖPNV-Trasse

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt stimmt den Planungsaktivitäten der STOAG zur Realisierung der Strecke VI zu. Die hierdurch entstehenden Kosten werden im Rahmen der Verbundfinanzierung seitens der Stadt Oberhausen übernommen.
Nach erfolgter Bewilligung durch den Bund ist dem Rat eine weitere Beschlussfassung zur Realisierung der Maßnahme zur Entscheidung vorzulegen.

Bereichsleiter Bereich 5-6/Tiefbau	Dezernat 5 Planen, Bauen	Kämmerer	Oberbürgermeister
Rademacher 22.11.2012	Klunk 28.11.2012	Tsalastras 28.11.2012	Wehling 29.11.2012

* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beschlusskontrolle:	Beteiligung:
Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Ja oder nein	Personalrat [ ] Gleichstellungsstelle [ ]

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine [ ]

ja [X] siehe Begründung

b) Sonstige

Begründung

Vorbemerkung

Die Straßenbahnstrecke VI ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes der Stadt Oberhausen, der auf dem vom Rat der Stadt Oberhausen am 08. Februar 1993 als Grundlage für eine stadtverträgliche Gestaltung des Stadtverkehrs beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufbaut. In seiner Sitzung am 14.12.1998 hat der Rat der Stadt Oberhausen die Weiterführung der Straßenbahnlinie 105 im Rahmen des Nahverkehrsplans 1998 beschlossen. Am 06.11.2000 wurde vom Rat der Stadt Oberhausen die Finanzierung der Planungskosten für die Strecke VI über die STOAG-Wirtschaftspläne beschlossen.

Die derzeitige Planung umfasst den Neubau Straßenbahnstrecke vom Anschluss an die bestehende ÖPNV-Trasse in der Neuen Mitte Oberhausen über die Essener Straße bis auf das Essener Stadtgebiet. Dort schließt die Neubaustrecke an die Gleise der Essener Straßenbahnlinie 105 an.

Die Gesamtlänge der Strecke beträgt rund 3.336 m, davon entfallen 2.994 m auf das Stadtgebiet Oberhausen und rund 343 m auf das Essener Stadtgebiet.

Das Nahverkehrssystem in Oberhausen kann hinsichtlich Attraktivität und Leistungsfähigkeit durch den Bau der Strecke VI auf der Relation zwischen Essen - Frintrop und Alt - Oberhausen weiter gesteigert werden. Im Nahverkehrsplan wird diese Maßnahme empfohlen und als vorrangig für eine konsequente Weiterentwicklung des eingeführten Nahverkehrsnetzes eingestuft. Die geplante Maßnahme entspricht somit in vollem Umfang dem Nahverkehrs- und dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oberhausen.

Städtebauliche Begründung

Das Stadtentwicklungsprojekt „Neue Mitte“ war Impulsgeber für die neue Nahverkehrskonzeption in Oberhausen.

Das Stahlwerksgelände ist Bestandteil der Neuen Mitte. Es ist im Stadtentwicklungskonzept als Hauptzentrum von Oberhausen und im Bebauungsplan Nr. 465, 1. Änderung im Wesentlichen als Kerngebiet ausgewiesen.

Mit dem Bau der Strecke VI und der Durchbindung der Linie 105 aus Essen wird die Erschließung dieses Areals mit dem öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt und allgemein die Erschließung der Neuen Mitte verbessert. Das gilt gleichermaßen für das Gelände des Aqua - Parks mit seinen unterschiedlichen Attraktionen.

Die weiteren Ansiedlungsperspektiven, wie zum Beispiel des Ocean Adventure Parks und Legolands, begründen ebenfalls die verbesserte Erschließung durch den ÖPNV.

Verkehrliche Begründung

Hauptziel der städtischen Verkehrsplanung ist ein stadtverträgliches Verkehrssystem mit Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr).

Über die zentrale ÖPNV - Achse, die zwischen den Bahnhöfen Oberhausen Hauptbahnhof und Oberhausen - Sterkrade eine Trasse benutzt, die unabhängig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) ist und das Gelände der Neuen Mitte zentral durchquert, werden Straßenbahn- und Buslinien geführt, welche die nördlichen und südlichen Stadtteile untereinander und mit der Neuen Mitte verbinden.

Mit der Realisierung der Verbindung zur Linie 105 in Essen gelingt es, einen regionalen Lückenschluss im Straßenbahnnetz des westlichen Ruhrgebiets zu vollziehen.

Die Durchbindung der Straßenbahnlinie 105 wird die Innenstadt Essens mit der Neuen Mitte, der Innenstadt von Alt - Oberhausen und von Sterkrade verbinden.

Der verkehrliche Nutzen wurde in der „Standardisierten Bewertung“ (ohne O.Vision) untersucht. Der Nutzen-Kosten-Quotient wurde mit 3,3 berechnet, dies dokumentiert den sehr hohen Verkehrswert dieses Projektes. Ermittelt wurde dabei ein Potential von ca. 3.000 Fahrgästen / Tag.

Baukosten und Finanzierung

In Absprache mit dem VRR und der Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Maßnahme in zwei Teilen (ÖV und IV) im Dezember 2011 neu angemeldet.
Die Anmeldungsunterlagen basieren auf den Unterlagen des ursprünglichen Förderantrages, der in den Jahren 2002/2005 von einem Ingenieurbüro erstellt wurde.
Die Baukosten der letztmaligen Planung wurden unter Berücksichtigung des Baupreisindex (+15%) grob aktualisiert. Gleichzeitig wurden Änderungen an der Haltestelle Stahlwerk (ohne Abbrucharbeiten) berücksichtigt.

Die Fördersätze wurden dem aktuellen Niveau angepasst.

Die ermittelten Gesamtkosten betragen **77.168.000 € netto**.

	Teil ÖV	Teil IV	Gesamt
Grunderwerb	1.517.000,00 €	0,00 €	1.517.000,00 €
Baukosten	73.557.000,00 €	615.000,00 €	74.172.000,00 €
Planungskosten lt. Anmeldung *)	1.467.000,00 €	12.000,00 €	1.479.000,00 €
Summe netto	76.541.000,00 €	627.000,00 €	77.168.000,00 €

*) Im Rahmen der GVFG-Förderung werden nur 2 % der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskosten anerkannt. Die tatsächlichen Planungskosten betragen ca. 3,4 Millionen Euro, davon werden ca. 1,4 Millionen Euro gefördert (Eigenanteil STOAG ca. 2,0 Millionen Euro).

Die Kosten verteilen sich auf:

Bundesmittel	63.912.000,00 €	376.200,00 €	64.288.200,00 €
Landesmittel	959.000,00 €	31.350,00 €	990.350,00 €
STOAG **)	11.449.000,00 €	219.450,00 €	11.668.450,00 €
Dritte (Versorg. Tr.)	221.000,00 €	0,00 €	221.000,00 €

**) Gemäß der Kooperationsvereinbarung übernimmt die STOAG zunächst den kommunalen Eigenanteil für die Betriebsanlagen auf Essener Stadtgebiet und den nicht zuwendungsfähigen Kostenanteil. Die Parteien haben sich verpflichtet, den auf sie entfallenden Anteil zu erstatten.

Aufwendungen auf Oberhausener Stadtgebiet	
lt. IV - Anmeldung	563.000,00 €
Anteil Stadt Oberhausen	197.050,00 €
Aufwendungen auf Essener Stadtgebiet	
lt. ÖV - Anmeldung	3.715.000,00 €
Anteil EVAG	553.050,00 €
lt. IV - Anmeldung	64.000,00 €
Anteil Stadt Essen	22.400,00 €

Der tatsächliche Finanzierungsanteil STOAG beträgt somit:

STOAG - Anteil lt. Anmeldung	11.668.450,00 €
abzgl. Anteil Stadt Oberhausen	-197.050,00 €
abzgl. Anteil EVAG	-553.050,00 €
abzgl. Stadt Essen	-22.400,00 €
Aufwendungen STOAG	10.895.950,00 €
zuzüglich Planungskosten Eigenanteil	2.000.000,00 €
Gesamt	**12.895.950,00 €**

Das Vorhaben ist nachträglich vom Land NRW in die Stufe 1 des Infrastrukturbedarfsplans aufgenommen worden. Seitens der STOAG sind überarbeitete Anmeldeunterlagen dem VRR vorgelegt worden.

Das Land hat die Maßnahme insgesamt positiv bewertet und dem Bund die Antragsunterlagen weitergeleitet, mit der Bitte um Aufnahme in das GVFG - Bundesprogramm.

Zwischenzeitlich wurde die Maßnahme in die sogenannte C - Zeile aufgenommen (C - Zeile bedeutet: Vorhaben ist bedingt aufgenommen).

Die STOAG wurde über die bedingte Programmaufnahme informiert mit der Maßgabe, das Projekt zügig fortzuführen. Das GVFG - Bundesprogramm ist überzeichnet und somit können nicht alle Projekte fortgeführt werden.

Baurecht / Planfeststellung

Mit Datum vom 29. April 2005 erfolgte der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 28 ff PbefG. Die Offenlage des Beschlusses erfolgte vom 03. Juni 2005 bis einschließlich 20. Juni 2005. Im Anschluss an die Offenlage lief die Einwendungsfrist bis zum 20. Juli 2005. Danach wurde der Planfeststellungsbeschluss für 5 Jahre bestandskräftig (bis zum Juli 2010).

Die Folge ist, dass bei einer Realisierung der Maßnahme das Planfeststellungsverfahren erneut initiiert werden muss. Da sich an den Planungen selbst keine wesentlichen Veränderungen ergeben werden, ist davon auszugehen, dass Teile der vorhandenen Unterlagen verwendet werden können. Unter optimalen Bedingungen könnte das Planfeststellungsverfahren daher in einem Zeitraum von einem Jahr abgewickelt werden.

Verträge

Die Verhandlungen über die im Rahmen der Trassenführung zu erwerbenden Grundstücksflächen waren zum Zeitpunkt der Erstaufnahme des Planfeststellungsverfahrens sehr positiv verlaufen, überwiegend sogar bis zur Vertragsreife.

Auch in diesem Punkt wird also davon ausgegangen, dass keine Schwierigkeiten oder Widerstände bei einer Wiederaufnahme des Verfahrens zu erwarten sind.

Neben den Grunderwerbsverträgen wurden seinerzeit folgende Vertragswerke abgeschlossen:

- Kooperationsvereinbarung mit der Stadt Essen vom 17.07.2002 (inhaltlich sind keine Änderungen erforderlich. Evtl. Kostenanpassung.)

- Vereinbarungen mit der DB AG:
  - Vereinbarung nach EKrG vom 25.07.2003
  - Baudurchführungsvereinbarung vom 13.02.2004
  - Planungsvereinbarung vom 27.01.2004
  - Vereinbarung zu 110kv-Bahnstromleitung

Alle Vereinbarungen basieren auf dem damaligen Planungsstand. Bei evtl. Planungsänderungen wären diese anzupassen oder ggf. zu erneuern.

Betriebskosten

Als Ergebnis der Standardisierten Bewertung wird ein Fahrgastzuwachs, der sich durch die Umsetzung der Maßnahme einstellen wird, von ca. 3.000 Fahrgästen prognostiziert. Darüber hinaus wird mit einem Fahrgastgewinn von 1.000 Fahrgästen gerechnet, der aus der Angebotssteigerung im Abschnitt Oberhausen Hauptbahnhof - Neumarkt resultiert. Hieraus ergibt sich eine Erlössteigerung ca. 701.000 € jährlich.

Unter Berücksichtigung der jährlichen Aufwendungen bei der Realisierung der Trasse verändern sich die jährlichen Betriebskosten zu:

Kosten Betrieb	653.000 EUR
Abschreibung und Zins	820.000 EUR
Unterhaltung	200.000 EUR
Erlös	-701.000 EUR
Summe	972.000 EUR

Sollte die Straßenbahntrasse nicht realisiert werden, muss die Buslinie 957 das SWO-Gelände andienen.
Hieraus sind Mehrkosten in Höhe von 200.000 EUR zu erwarten.

Diese prognostizierten Betriebskosten fallen erst nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Strecke (2018) an.

Aus Sicht der STOAG ist eine Realisierung der Maßnahme verkehrsplanerisch sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar.

Zwischenfinanzierung während der Projektphase

Die STOAG wird die Gesamtinvestitionssumme (Grunderwerb, Planungs- und Baukosten) übernehmen und zu einem geringen Anteil innerhalb des Projektzeitraumes, spätestens bei Inbetriebnahme und Vorhandensein aller Fremdrechnungen) im Rahmen von Weiterberechnungen (analog Bau Strecke IIb –Stadt OB und Dt. Bahn AG) an die Stadt OB (197.050,00 €), Stadt E (= 22.400,00 €) und die EVAG (= 553.050,00 €) weiterberechnen. Weiterhin wird sie versuchen innerhalb des Projektzeitraumes für verausgabte zwf. Ausgaben auf Basis vorhandener Förderbescheide Zuschüsse beim Zuschussgeber abzurufen. Die Zuschussrestsumme wird erst nach Aufstellung und Prüfung des SVN an die STOAG fließen (nicht vor 2019).

Das hat zur Folge, dass die STOAG während des Projektzeitraumes in finanzielle Vorleistung treten und diese Beträge zwischenfinanziert werden müssen. Eine genaue Berechnung der möglichen Zinsbelastung ab dem Wirtschaftsjahr 2013 ist nicht möglich, da zum derzeitigen Zeitpunkt keine Erkenntnisse über die Fälligkeit und Höhe der Zahlungen pro Bauabschnitt vorliegen. Die derzeitige Schätzung beläuft sich auf eine Zinsbelastung von ca. 300.000 EUR.

Weitere Vorgehensweise

Seit der seinerzeit durchgeführten Standardisierten Bewertung hat es eine Modifikation des Verfahrens gegeben. Bund und Land haben signalisiert, dass keine gänzlich neue Standardisierte Bewertung durchzuführen ist, aber eine Harmonisierung mit dem heute üblichen Standard. Dies muss in Absprache mit VRR, Land und Bund erfolgen. Dies gilt gleichermaßen für die Unterlagen zum Förderantrag und zur Planfeststellung. Umfangreiche planerische Überprüfungen (Technische Standards, Technische Normen, ges. Änderungen) und Aufbereitung der Unterlagen sind die notwendigen nächsten Schritte.

Die Maßnahme beinhaltet sowohl Finanzierungsanteile für den ÖV wie für den IV. Die jeweiligen Finanzierungsinhalte sind mit dem Land und dem VRR abzustimmen und danach zur Prüfung einzureichen.

Nach erfolgter Prüfung wird dann seitens des Landes der Förderantrag an den Bund weitergeleitet, mit der Bitte um Aufnahme in die A - Zeile (Vorhaben endgültig aufgenommen) des GVFG - Bundesprogramms.

Zeitschiene

Bei Vorliegen optimaler Voraussetzungen ist nach derzeitigem Stand folgende Zeitschiene für die Realisierung vorstellbar:

Abgabe und Prüfung Förderanträge:	1. - 4. Quartal 2013
Durchführung Planfeststellung	1. Quartal 2013 - 1. Quartal 2014
Baudurchführung	1. Quartal 2015 - 4. Quartal 2017
Inbetriebnahme	2018

Fazit

Der Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen und auch das Stadtentwicklungskonzept bewerten diese Maßnahme als notwendige Ergänzung des kommunalen und regionalen Nahverkehrsangebotes.

Das zuständige Ministerium hat insbesondere die städteübergreifende Wirkung dieses Projektes positiv herausgestellt und damit die besondere Förderwürdigkeit unterstrichen. Dem haben sich die Bezirksregierung Düsseldorf und der VRR angeschlossen und ermutigen die STOAG, den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen und das Projekt zügig zu realisieren. Die Wirkung dieser Maßnahme, sowohl was die städtebauliche als auch die verkehrliche Perspektive anbelangt, ist überaus positiv. Dies wird durch den außerordentlich hohen Nutzen-Kosten-Quotienten unterstrichen und ist damit volkswirtschaftlich als sinnvoll zu betrachten.

Eine Entscheidung für die Durchführung dieses Projekt - insbesondere in Zeiten der Haushaltssanierung – herbeizuführen, scheint gewagt. Sie kann aber auch ein mutiges Signal sein, ein Signal für die Kontinuität des Strukturwandels und ein Signal für die Zukunft Oberhausens.

Der Aufsichtsrat der STOAG hat, unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Rates der Stadt Oberhausen, die Beantragung zur Förderung der Strecke VI nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz des Bundes und die Aufnahme der hierfür notwendigen Planungen beschlossen.

Die damit verbundenen notwendigen Investitionsmittel in Höhe von 860 T EUR werden in den Investitionsplan 2013ff der STOAG eingestellt**.**

Kurzfassung

Die Weiterführung der Linie 105 stellt einen wichtigen regionalen Lückenschluss des Straßenbahnnetzes des westlichen Ruhrgebietsnetzes dar. Der verkehrliche Nutzen wird durch den Nutzen-Kostenfaktor der Standardisierten Bewertung in Höhe von 3,3 belegt. Die Maßnahme

wird vom Land NRW positiv bewertet. Darüber hinaus wurde sie bereits im Bundesprogramm in die c-Zeile aufgenommen.
Zur Realisierung der Maßnahme sind die Förderanträge und die Planfeststellungsunterlagen zu erstellen sowie Standardisierte Bewertung zu modifizieren. Die erforderlichen Investitionsmittel sind in den Wirtschaftsplan der STOAG eingestellt.