

Leistungsbeschreibung

Gutachten „Prüfung der alternativen Projektierungs-, Entwicklungs- und Finanzierungsmöglichkeiten zur Realisierung des Eisernen Rheins auch hinsichtlich der Fördermöglichkeiten durch die Europäische Union“

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW beabsichtigt, einen Auftrag zu vergeben, der eine Untersuchung der alternativen Projektierungs-, Entwicklungs- und Finanzierungsmöglichkeiten zur Realisierung des Eisernen Rheins auch hinsichtlich der Fördermöglichkeiten durch die Europäische Union zum Gegenstand hat. Das Ergebnis der Untersuchung ist in einem ausführlichen Gutachten festzuhalten und zu bewerten.

I. Ausgangslage/Hintergrund

Der Eiserne Rhein ist in der Mitte des 19. Jahrhunderts als Schienenverbindung zwischen dem westlichen Ruhrgebiet und Antwerpen konzipiert worden und führt über verschiedene belgische und niederländische Orte sowie die deutschen Ortschaften Dalheim und Wegberg nach Rheydt südlich von Mönchengladbach.

Die Strecke zwischen Roermond und Rheydt wird heute lediglich auf deutschem Gebiet noch für den Schienenpersonennahverkehr genutzt. Eine (Wieder-)Inbetriebnahme für den Schienengüterverkehr ist mit erheblichen Investitionen verbunden. Diese betreffen sowohl den Oberbau als auch die Signaltechnik und Brückenbauwerke. Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang auch Aspekte des Lärmschutzes in den durchfahrenen Ortschaften und insbesondere die von den Niederlanden bei einer Reaktivierung dieser „historischen“ Trasse geforderte Untertunnelung des Nationalparks „De Meinweg“ und eine Umfahrung von Roermond.

Nachdem sich Belgien und die Niederlande nicht einig werden konnten, ob und wie der Eiserne Rhein reaktiviert wird, haben beide Parteien im Juli 2003 den Ständigen Schiedshof in Den Haag angerufen. Am 20. September 2005 hat der Ständige Schiedshof die Reaktivierung der historischen Trasse des Eisernen Rheins und paritätische Teilung der Kosten des Meinweg-Tunnels zwischen Belgien und den Niederlanden sowie das Durchfahrtsrecht Belgiens bestätigt.

Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland stellt sich die Situation wie folgt dar:

Grundsätzlich ist der Eiserne Rhein eine Bedarfsplanmaßnahme in der Finanzverantwortung des Bundes. Für die Realisierung der Maßnahme werden zwei Trassenführungen diskutiert:

- die historische Trasse und
- die von NRW eingebrachte A52-Lösung.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung steht der Reaktivierung der historischen Trasse positiv gegenüber, weil die Ausbaurkosten auf deutscher Seite auf der Basis einer Schätzung der Deutschen Bahn AG in Höhe von 150 Mio. € (Preisstand 2008) überschaubar ausfallen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat dem gegenüber einen neuen Vorschlag entwickeln und untersuchen lassen, der einen zweigleisig elektrifizierten Ausbau auf der Gesamtstrecke zwischen Antwerpen und Duisburg langfristig ermöglicht. Die Kosten für diese sogenannte A 52-Variante wurden für den deutschen Teil der Strecke mit 482,5 Mio. € (Preisstand 2008) ermittelt.

Da das Land Nordrhein-Westfalen die vom Bund geschätzten Investitionskosten für die historische Trasse für nicht realistisch hält, wurde im vergangenen Jahr eine Untersuchung zu den aktuellen Kosten der historischen Trasse in Auftrag gegeben und durchgeführt.

Mit dieser Untersuchung zur historischen Trasse des Eisernen Rheins wurde die Kostenannahme des Bundes in Höhe von 150 Millionen Euro widerlegt. Zuvor hatten zahlreiche Experten auch im Verkehrsausschuss des Landtags vorgetragen, dass die vom Bund und der Deutschen Bahn AG angenommenen Kosten unplausibel seien. Die nun erarbeitete Kostenschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass für die Realisierung der historischen Trasse des Eisernen Rheins mit 445 Millionen Euro (Preisstand 2012) Kosten in vergleichbarer Größenordnung zur A52-Variante (555 Mio. € - Preisstand 2012) entstehen würden.

Um eine fachliche Vergleichbarkeit der Kostenschätzungen zu gewährleisten, wurden für die Erstellung des o.g. Gutachtens die gleichen Gutachter ausgewählt, die bereits im Jahr 2007 die Kostenermittlung der A52-Variante gefertigt haben.

Das Gutachten wird den zur Angebotsaufforderung ausgewählten Bietern zur Verfügung gestellt.

Bei der Reaktivierung der historischen Trasse zwischen Dalheim, Wegberg und Rheindahlen dürfen wesentliche Schwierigkeiten nicht außer Acht gelassen werden. Eine Wiederinbetriebnahme ist sowohl verkehrstechnisch und verkehrsökonomisch wie ökologisch eine große Herausforderung. Der Streckenabschnitt ist ingleisig und nicht elektrifiziert. Die Aufnahme von Güterverkehr erfordert sowohl erhebliche Maßnahmen zur technischen Ertüchtigung als auch für den Schutz der Anwohner vor unzumutbarer Lärmbelastung insbesondere in den Nachtstunden.

Wegen dieser Probleme bei einer Reaktivierung der historischen Trasse setzt sich das Land Nordrhein-Westfalen für einen Neubau des Eisernen Rheins gemäß der A52-Variante ein.

Aufgrund der unzureichenden Ausstattung des Bundeshaushalts mit Neubaumitteln für Schienenwege geht das Land Nordrhein-Westfalen davon aus, dass eine Realisierung der A52-Variante aus Haushaltsmitteln des Bundes in absehbarer Zeit nicht erfolgen wird. Von Seiten des Landtags NRW wird daher eine Prüfung „alternativer Finanzierungswege“ gefordert, was explizit auch eine PPP-Finanzierung einschließt.

Ergänzende Unterlagen

Unterlagen, die den zur Angebotsaufforderung ausgewählten Bietern zur Verfügung gestellt werden:

- 1) Gutachten von Juli 2012 „Eiserner Rhein Investitionskosten für die historische Strecke Dalheim-Mönchengladbach“
- 2) Schiedsspruch des Ständigen Schiedshofs in Den Haag vom 20.09.2005
- 3) Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, der FDP und der Piraten vom 30.10.2012

II. Aufgabenbeschreibung

Ermittlung der methodischen Grundlagen und Prüfung der aktuellen alternativen Finanzierungsmöglichkeiten zur Realisierung des „Eisernen Rheins“

Die Ergebnisse sind in einem Gutachten zusammenzufassen.

Das Gutachten muss folgende Bereiche umfassen:

1. Darstellung der Ausgangslage
2. Prüfung und Beschreibung verschiedener Finanzierungsmodelle
 - a. Darlegung des Finanzierungsweges nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (Bedarfsplanmaßnahme in der Finanzierungslast des Bundes, Vorhabensträger Deutsche Bahn AG)
 - b. Darstellung alternativer Finanzierungsmodelle, z.B. :
PPP-Finanzierung,
Finanzierung durch die Europäische Union (insbesondere „Fazilität Connecting Europe“ und „Euro-Bonds“),
Anleihenmodelle, etc.
 - c. Darstellung der jeweiligen Projektorganisation des jeweiligen Finanzierungsmodells (Gesellschaftsform, Beteiligungsstruktur, Steuerung, etc.)
3. Aufzeigen der Chancen (Vorteile) und Risiken der Finanzierungsmodelle für das Land NRW mit abschließender Bewertung
4. Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

III. Angebotsbestandteile

Mit dem Angebot sind folgende Unterlagen vorzulegen:

1) Anforderungen zur inhaltlichen, qualitativen Bewertung des Angebots:

- Ein Grobkonzept zur Erarbeitung des Gutachtens, insbesondere wie die Aufgabenerledigung aus inhaltlicher Sicht erfolgen soll
 - Aufgabenverständnis und kurze Darstellung der methodischen Herangehensweise
 - Grobgliederung
- Zeitliche Umsetzung des Projektes (Erstellung des Gutachtens)

2) Anforderungen zur Bewertung des Angebotspreises:

- Angebotspreis in Euro (ohne Mehrwertsteuer)
- Kalkulation der Anzahl der vom Bieter zu leistenden Stunden/Arbeitstage (unterteilt nach Qualifikationsstufen) für die Gesamtabwicklung des Auftrags
- Angabe der Stunden-/Tagessätze ohne Mehrwertsteuer (auf Basis 8 Stunden = 1 Tag) für das für den Auftrag eingesetzte Personal, ggf. getrennt nach Qualifikationsstufen

In den Gesamtkosten der o.a. Leistungen müssen sämtliche Fremdkosten oder Nebenkosten enthalten sein; diese sind im Angebot einzeln aufzuschlüsseln.

IV. Leistungszeitraum

Der Leistungszeitraum beginnt am Tage nach der Zuschlagserteilung und endet mit der Übergabe des fertig gestellten Gutachtens, spätestens aber nach Ablauf von 5 Monaten nach Zuschlagserteilung.

Nach ca. 10 Wochen nach Auftragsvergabe findet ein Abstimmungsgespräch statt.

V. Zuschlagskriterien

Die Bewertung der Angebote erfolgt unter Anwendung einer prozentualen Gewichtung nach folgenden Kriterien:

- 1) Qualität des Grobkonzepts 60 %
- 2) Preis 40 %

VI. Zahlungsmodalitäten

Nach Vertragsschluss erfolgt eine erste Zahlung in Höhe von 25 %. Die Abschlusszahlung wird mit (Schluss-) Abnahme des Gutachtens erteilt.

DIE VERGABE STEHT UNTER HAUSHALTSVORBEHALT

Der Zuschlag kann erst nach der Verabschiedung des Haushalts 2013 (voraussichtlich Ende März) erfolgen und steht deshalb unter dem Vorbehalt der Bereitstellung entsprechender Finanzierungsmittel durch den Haushaltsgesetzgeber.

VII. Ausschreibungsunterlagen

Diese Leistungsbeschreibung dient der besseren Information aller möglichen Bewerber bereits im Teilnahmewettbewerb. Änderungen im weiteren Verfahren bleiben vorbehalten.