



BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich: Ja -

Beratungsfolge:

Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsförderungsausschuss

Betreff:

Reaktivierung der Rater Weststrecke für den Personenverkehr

1. Finanzielle Auswirkungen:

Nein

Ja, siehe nächste Seite

2. Beteiligung Rechnungsprüfungsamt:

Nein

Ja,

Beanstandung: Keine / Ja, siehe Anlage

Gremium:

Sitzung am:

Einstimmig:

Dafür:

Dagegen:

Enthaltung:

lt. Beschluss-
vorschlag:
lt. der gelben
Seiten:

2. Finanzielle Auswirkungen gemäß NKF

A: Ergebnisrechnung / Finanzrechnung konsumtiv:

Gesamtaufwand der Maßnahme		Gesamterträge der Maßnahme		Zuschussbedarf der Maßnahme		Mittel stehen zur Verfügung	
390.000 €		€		390.000 €		Ja <input type="checkbox"/>	
						Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
davon:		davon:				im Teilergebnisplan der Produktgruppe	
1. Betriebsaufwand *		1. Betriebserträge *				09.10.10	
€		€					
2. Nicht zahlungswirksamer Aufwand (z.B. Abschreibungen, Erhöhung Pensionsrückstellungen)		2. Nicht zahlungswirksame Erträge (z.B. Sonderposten)				des / der Jahre: 2021 260.000 € 2022 130.000 €	
€		€				Planungsstelle/n	
3. Durchschnittliche Fremdkapitalzinsen						09.10.10	
€							
Einmalig <input type="checkbox"/>	Lfd. p.a. <input checked="" type="checkbox"/>	Einmalig <input type="checkbox"/>	Lfd. p.a. <input type="checkbox"/>	Einmalig <input type="checkbox"/>	Lfd. p.a. <input type="checkbox"/>		

* Betriebsaufwand / -erträge entsprechen in gleicher Höhe Betriebsauszahlungen / -einzahlungen

B: Teilfinanzrechnung (Investitionsmaßnahmen):

B: Gesamtfinanzrechnung (Rückstellungsabwicklung):

Gesamtauszahlung der Maßnahme		Investitionszuschüsse		Finanzierungseigenanteil		Mittel stehen zur Verfügung	
€		€		€		Ja <input type="checkbox"/>	
						Nein <input type="checkbox"/>	
davon:		davon:				im Teilfinanzplan der Produktgruppe:	
Jahr		€ Jahr		€			
Jahr		€ Jahr		€			
Jahr		€ Jahr		€			
Jahr		€ Jahr		€		Planungsstelle/n	

Beschlussvorschlag:

Folgender Beschluss wird gleichlautend in den zuständigen Gremien der Städte Duisburg, Düsseldorf, Ratingen sowie des Kreises Mettmann gefasst:

Das Projekt „Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr“ soll weiterverfolgt werden. Im nächsten Schritt soll die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durch die Standardisierte Bewertung verifiziert werden. Dazu müssen die Lph 1 bis 2 HOAI beauftragt werden. Für den Fall einer verifizierten Wirtschaftlichkeit soll eine effektive Form und Organisation der interkommunalen Zusammenarbeit der beteiligten Gebietskörperschaften für die weiteren Planungsphasen ab der Lph 3 HOAI und der weiteren Projektbausteine nach Absatz 4 (7) erarbeitet werden.

Um diese Ziele zu erreichen, werden die folgenden konkreten Arbeitsaufträge an die Verwaltung gegeben:

- (1) Die Verwaltung wird beauftragt, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit den anderen am Projekt beteiligten Gebietskörperschaften und dem VRR zur weiteren Verfolgung des Vorhabens Ratinger Weststrecke zu schließen. Der Vertrag umfasst die Planungsleistungen der Leistungsphase 1 bis 2 gem. HOAI inkl. aller erforderlichen Gutachten. Mit der sich anschließenden Fortschreibung der Standardisierten Bewertung des Vorhabens soll verifiziert werden, dass das Vorhaben unter den aktuellen Rahmenbedingungen wirtschaftlich und damit förderfähig ist.
- (2) Die Verwaltung wird beauftragt, zur Begleitung dieses Prozesses gemeinsam mit den Projektpartnern und dem VRR einen Lenkungskreis zu gründen, um den Prozess zu koordinieren und effizient voranzutreiben. Der VRR wird von den Projektpartnern beauftragt, die Planungsleistungen der Leistungsphase 1 bis 2 gem. HOAI inkl. Gutachten sowie die Standardisierte Bewertung zu Kosten von insgesamt 3,5 Mio € mit einem Anteil der Stadt Ratingen in Höhe von 10 %, d. h. einem Betrag von ca. 350.000 € brutto vorzubereiten, auszuschreiben, zu vergeben und zu betreuen.

Das Ergebnis wird dem Rat der Stadt Ratingen vorgelegt.

- (3) Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den anderen beteiligten Gebietskörperschaften die Rahmenbedingungen der Förderung der Planungs- und Bauleistungen der Maßnahme mit dem Land NRW und dem Bund zu besprechen und zu beantragen. Eine entsprechende Bewilligung führt zu einer deutlichen Reduktion der unter 2. genannten Eigenanteile.

Das Ergebnis wird dem Rat der Stadt Ratingen mitgeteilt.

- (4) Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den anderen beteiligten Gebietskörperschaften für den Planungszeitraum ab Lph 3 HOAI sowie die Planung weiterer Projektbausteine (siehe 4 (7)) eine effiziente und geeignete Arbeits- und Projektstruktur zu erarbeiten. Die Kosten in Höhe von 200 T € werden zu einem Anteil von 20 % (40.000 € brutto) durch die Stadt Ratingen getragen.

Das Ergebnis wird dem Rat der Stadt Ratingen zur Beratung vorgelegt.

- (5) Die finanziellen Mittel in Höhe von 390.000 € (brutto) werden außerplanmäßig in 2020 und im Vorgriff auf die Jahre 2021 ff bereit gestellt unter Voraussetzung der vorgenannten Co-Finanzierungsanteile aller anderen Akteure. Die Deckung erfolgt aus der Ausgleichsrücklage.

Sachverhalt:

1. Ausgangslage

- (1) Die Städte Duisburg, Düsseldorf und Ratingen sowie der Kreis Mettmann sind Mitglieder des RegioNetzWerks. Das RegioNetzWerk hat sich als neue regionale Kooperation im Rahmen des Landeswettbewerbs StadtUmland.NRW 2016 gegründet, um mit und rund um Düsseldorf die Themen der integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung interkommunal und regional abgestimmt zu bearbeiten. Das RegioNetzWerk verfolgt zehn Leitprojekte und 15 Zukunftsprojekte. Regional relevante Projekte werden in Unterarbeitsgruppen unter Beteiligung dritter relevanter Akteure bearbeitet.
- (2) Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr zwischen Duisburg und Düsseldorf via Ratingen wurde als ein vorrangiges Leitprojekt identifiziert. In der AG Ratinger Weststrecke des RegioNetzWerks wurden gemeinsam mit dem Verkehrsverbund RheinRuhr (VRR) die Bearbeitungsschritte erörtert, um der Realisierung näher zu kommen. Im ersten Schritt hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Kooperationspartner des RegioNetzWerks eine Machbarkeitsstudie beauftragt, um zu einer Einschätzung zu gelangen, ob für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke eine Wirtschaftlichkeit gegeben sein könnte. Die Kosten haben sich die Projektpartner (Stadt Duisburg, Stadt Düsseldorf, Stadt Ratingen, Kreis Mettmann) und der VRR zu je 50 % geteilt.
- (3) Die positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden im September 2019 vorgestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Realisierung unter bestimmten Voraussetzungen wirtschaftlich ist. Eine wesentliche Voraussetzung ist die Annahme, dass in Duisburg und Ratingen neue Siedlungsstrukturen geschaffen werden und dadurch eine neue Nachfrage im ÖPNV entsteht. In der Machbarkeitsstudie wurden auch Annahmen zur möglichen Streckenführung im bestehenden Korridor der Bahnstrecke 2324 (Troisdorf – Mülheim-Speldorf) angestellt. Darüber hinaus werden abschnittsweise zusätzliche Gleise und Weichenverbindungen und die geplanten neuen Haltepunkte in Ratingen West, Ratingen Tiefenbroich, Ratingen Lintorf und Duisburg-Sportpark Nord betrachtet.

2. Informationen zur infrastrukturellen Einordnung der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke in andere Projekte der Deutschen Bahn AG

- (1) Die Ratinger Weststrecke wird bei der für Infrastrukturausbau und -instandhaltung zuständigen DB Netz AG als Strecke 2324 (Troisdorf – Mülheim-Speldorf) geführt. Die Strecke wurde 1983 für den Personenverkehr stillgelegt. Eine Reaktivierung für den Personenverkehr wird aktuell von der DB Netz AG nicht vorangetrieben, weil u. a. die Infrastrukturprojekte RRX und Betuwe-Linie alle vorhandenen Planungskapazitäten der DB Netz AG binden.

- (2) Im Zuge der für dieses Jahrzehnt geplanten Baumaßnahmen an der Hauptstrecke Duisburg – Düsseldorf des RRX (5. und 6. Gleis) wird die Ratinger Weststrecke voraussichtlich bis 2029/2030 als Umleitungsstrecke vorgehalten und genutzt. Dazu muss ein Teilstreckenausbau in Duisburg-Wedau erfolgen, der auch zukünftig für den Personenverkehr auf der Ratinger Weststrecke nutzbar ist und über das Projekt RRX finanziert wird. Für diese Zwischennutzung für den Personenverkehr auf der Ratinger Weststrecke wird jedoch kein durchgehendes drittes Gleis entstehen. Der Ausbau der durchgehenden Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr kann erst ab 2029 beginnen, wenn die Infrastrukturmaßnahme RRX abgeschlossen ist.

3. Informationen zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

- (1) Der VRR hat 2018 die Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke im Auftrag der Projektpartner an die Arbeitsgemeinschaft büro stadtVerkehr und ZETCON vergeben. Die Aufgabe war, eine vereinfachte Standardisierte Bewertung zur Förderfähigkeit des Projekts aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durchzuführen. Diese Machbarkeitsstudie Ratinger Weststrecke kommt unter verschiedenen Annahmen und in verschiedenen Szenarien zu dem Ergebnis, dass ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator $> 1,0$ unter der Annahme, dass die geplanten Siedlungserweiterungen wie Duisburg 6 Seen Wedau, Ratingen Lintorf und Ratinger Stadtquartier umgesetzt werden, gut erreichbar ist. Mit diesem Ergebnis erscheint die Umsetzung ökonomisch und ökologisch sinnvoll.
- (2) Im nächsten Schritt muss nun eine „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV“ entsprechend den Vorgaben des Bundes durchgeführt werden. Hierfür ist eine Vorentwurfsplanung nach HOAI (Lph 1 u. 2 HOAI) mit allen notwendigen Fachgutachten sowie der eisenbahntechnischen Fachplanung erforderlich. Sofern auch diese formelle Standardisierte Bewertung zu einem Ergebnis über dem Faktor 1,0 kommt, kann das Vorhaben in den ÖPNV-Bedarfsplan NRW und/ oder in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt werden. Die Einstellung in die Bedarfsplanung ist für eine Sicherstellung der Finanzierung von Land und/oder Bund erforderlich.
- (3) Die positiven Werte der vereinfachten Standardisierten Bewertung aus der Machbarkeitsstudie haben die Projektpartner im Projekt Ratinger Weststrecke dazu bewogen, weitere Planungs- und Organisationsschritte zu diskutieren, um die Planung zu beschleunigen. Aktuell wird die DB Netz AG wegen Kapazitätsgrenzen und anderer Großprojekte die Planungen für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke nicht initiativ vorantreiben. Die Projektpartner streben jedoch eine beschleunigte Umsetzung der Planung an. Ziel ist, dass die bauliche Umsetzung der Ratinger Weststrecke zeitnah nach Beendigung der oben genannten Umleiterverkehre beginnen kann.
- (4) Ob und unter welchen Umständen dies gelingen kann, war der Inhalt eines dreistufigen Workshop-Prozesses mit den Fachkollegen, begleitet durch externe Berater. Die Ergebnisse dieses Diskussionsprozesses und die sich daraus ergebenden nächsten Bearbeitungsschritte werden mit dieser Vorlage allen zuständigen politischen Gremien in den beteiligten Gebietskörperschaften gleichzeitig vorgestellt. Die politischen Gremien sollen die Kommunen und den Kreis beauftragen, die nächsten hier im Folgenden beschriebenen Projektplanungen zu initiieren.

4. Ergebnisse des Workshopprozesses zur Konkretisierung der weiteren Planungsschritte

- (1) Die Beigeordneten der Städte Ratingen, Duisburg und Düsseldorf haben gemeinsam mit dem Kreisdirektor des Kreises Mettmann und der BEG im November 2019 verabredet, in zwei Workshops mit der Fachverwaltung den Planungsprozess und die organisatorischen Rahmenbedingungen für die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke zu erörtern. In einem dritten Workshop wurden die Ergebnisse den Verwaltungsspitzen vorgestellt und das weitere Prozedere festgelegt.
- (2) Im ersten Workshop wurde Folgendes herausgearbeitet: Es ist grundsätzlich möglich, dass eine Eisenbahninfrastrukturmaßnahme wie die Reaktivierung Ratinger Weststrecke bis zur Planfeststellung (bis Lph 4 HOAI) von Dritten beauftragt und geplant wird. Das heißt, dass die Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen und der Kreis Mettmann die erforderliche Planung für das Projekt bis zum Antrag auf Planfeststellung in eigener Regie erstellen bzw. vergeben können, um das Ziel einer Beschleunigung zu erreichen.

Nach Fertigstellung der Lph 1 bis 4 HOAI wird die komplette Planleistung an die DB Netz AG übergeben, die als Bauherr die Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Von diesem Zeitpunkt an muss die DB Netz AG auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen alle weiteren Planungs- und Realisierungsschritte übernehmen.

- (3) Die Planungskosten bis zur Beantragung der Planfeststellung werden nach derzeitigem Kenntnisstand nicht von der DB Netz AG erstattet. Es gibt jedoch erste positive Signale, dass eine landesseitige Förderung der anfallenden Planungskosten gewährt werden kann. Hierzu sind zeitnah mit den für Förderungen zuständigen Dienststellen in der Landesregierung konkretisierende Gespräche zu führen. Insbesondere der modellhafte Charakter des RegioNetzWerks, bei dem integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung sowie die intensive regionale Zusammenarbeit im Vordergrund stehen, soll den Zugang zur Förderung bestärken. Für die Lph 1 und 2 HOAI hat der VRR erneut in Aussicht gestellt, 50 % der Kosten zu übernehmen (siehe nachfolgenden Beschlusstext).
- (4) Der VRR hat am 30.03.2020 in seinem Verwaltungsrat folgenden Beschluss gefasst:
„Sofern im Rahmen der Machbarkeitsstudie die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit bzw. Sinnhaftigkeit der jeweiligen Maßnahme nachgewiesen werden kann, würde die VRR AöR in der zweiten Stufe die planerischen Leistungen der Grundlagenermittlung und Vorplanung (hier: HOAI Leistungsphasen 1 und 2) mit 50 % der Kosten finanzieren. In der Vorplanung ist eine anerkannte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (hier: Standardisierte Bewertung) durchzuführen. Ziel der Planung ist, die Grundlagen zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW herbeizuführen.“
- (5) Da die Steuerung und Projektleitung eines solchen Großprojekts ohne Unterstützung und allein mit kommunalen Ressourcen nicht zu bewältigen ist, wurde im zweiten Workshop diskutiert, mit welchen Projektstrukturen das Projekt umgesetzt werden könnte. Erforderlich ist eine Projektstruktur, die alle Planungsschritte und Abstimmungsprozesse managt, als Schnittstelle der beteiligten Kommunen mit der DB AG fungiert, alle erforderlichen Planungs- und Gutachterleistungen ausschreibt, vergibt und steuert, das Zuwendungsmanagement übernimmt sowie Ansprechpartner für die Öffentlichkeit, Anlieger, Dritte und alle Stakeholder des Infrastrukturvorhabens ist.

- (6) Im Ergebnis des zweiten Workshops wurde folgender Konsens erarbeitet: In der ersten Stufe der ca. einjährigen Planungsphase soll ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen den Projektpartnern und dem VRR geschlossen werden. In dieser Phase sollen die Lph 1 bis 2 HOAI zügig extern vergeben werden. Zur Begleitung dieses Prozesses soll ein Lenkungskreis aus den drei beteiligten Gebietskörperschaften, dem Kreis Mettmann und dem VRR gegründet werden. Der VRR koordiniert den Prozess. Es wird ein zuständiger Projektleiter aus den Reihen der kommunalen Projektpartner benannt, der die interkommunale Zusammenarbeit organisiert.
- (7) Parallel zu diesen Planungsphasen soll durch die Projektpartner geprüft werden, ob eine und ggf. welche Projektstruktur geeignet ist, die weitere Planung ab Lph 3 HOAI und weitere Projektbausteine, die im RegioNetzWerk bearbeitet werden, zeitlich befristet zu steuern. Bei diesen Projektbausteinen handelt es sich um die Planung der DB-Haltepunkte, die Planung und Umsetzung von Mobilstationen, die Forcierung der Siedlungsentwicklungsprojekte, die Planung und Umsetzung von interkommunalen Radwegeverbindungen, die Planung und Umsetzung von P&R-Projekten etc. Nur wenn auch diese Projekte neben der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke umgesetzt werden, kann eine integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung im Sinne des Landes und der Projektpartner erreicht werden. Durch die Fülle der Projekte soll die Option geprüft werden, ob eine interkommunal getragene Projektgesellschaft in Form einer GmbH oder einer anderen Organisationsform eine geeignete Struktur bietet, die steuernden und planenden Arbeiten zu einem späteren Zeitpunkt, nach Vorlage der jetzt zu beauftragenden Planungsleistungen der Lph 1 und 2 HOAI zu übernehmen. An erster Stelle ist zu prüfen, ob bestehende Strukturen mit dieser Aufgabe betraut werden können.

5. Einbindung der Deutschen Bahn AG

Bei den bahntechnischen Fachplanungen ist die DB Netz AG von Beginn an intensiv einzubinden. Es werden bereits vorbereitende Gespräche mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG für die Haltepunkte geführt.

6. Planungskosten

- (1) Auf der Grundlage des Kostenansatzes aus der Machbarkeitsstudie zur Ratinger Weststrecke vom Gutachterteam büro stadtVerkehr und ZETCON wurden die Kosten für den bevorzugten Fall B: „Ausbau der Bahnstrecke mit zweigleisigem Abschnitt zwischen Ratingen-Tiefenbroich und Ratingen-Lintorf“ ermittelt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 131,1 Mio. € brutto. Mit dieser Summe sind die Kosten für den Umbau, den Grunderwerb und die Planungskosten von 18 % der Baukosten erfasst. Grundlage für die Berechnung der Planungskosten gemäß HOAI 2013 sind die anrechenbaren Baukosten. Diese betragen ca. 89 Mio. € brutto.
- (2) Die Kosten für die Lph 1 bis 2 gem. HOAI inkl. Gutachten und Projektsteuerung sowie externe Fachgutachten (Schallschutzgutachten, Bodengutachten, NKU-Bewertung, EBA-Gebühren usw.) betragen ca. 3,5 Mio. € brutto. Der VRR hat in seinen Gremien beschlossen, 50 % der anfallenden Planungskosten der Lph 1 bis 2 HOAI inkl. Gutachten zu tragen. Somit wird der VRR Kosten in Höhe von ca. 1,75 Mio. € brutto übernehmen. Darüber hinaus hat der VRR in Aussicht gestellt, die Ausschreibung und Beauftragung der Planungen der Leistungsphase 1 bis 2 gem. HOAI zu übernehmen. Am Ende der Lph 2 HOAI erfolgt die nächste Stufe der

Standardisierten Bewertung. Zur Vermeidung von Zeitverlusten soll die Vereinbarung mit dem VRR zeitnah geschlossen und der Planungsauftrag ausgeschrieben und erteilt werden.

Die Projektpartner tragen demnach 50 % der Planungskosten in Höhe von 1,75 Mio. € für die LpH 1 und 2 HOAI. Die Aufteilung der restlichen 50 % der Kosten erfolgt wie folgt: Die Städte Duisburg und Düsseldorf übernehmen jeweils 15 %, die Stadt Ratingen und der Kreis Mettmann zusammen 20 % (je 10 %). Die Bewilligung der zu beantragenden Förderung würde den kommunalen Anteil ggf. deutlich reduzieren.

Für weitere Beratungsleistungen (Beratungshonorare der Gebietskörperschaften zur Prüfung der weitergehenden Projektstruktur, Rechtsberatung, Unterstützung bei der kommunalen Projektsteuerung etc.) werden Kosten in Höhe von ca. 200.000 € brutto eingeplant. Diese werden nicht hälftig vom VRR getragen, sondern werden gemäß Verteilschlüssel unter den beteiligten Gebietskörperschaften aufgeteilt. Hier ist die Kostenaufteilung wie folgt: Die Städte Duisburg und Düsseldorf übernehmen jeweils 30 %, die Stadt Ratingen und der Kreis Mettmann zusammen 40 % (je 20 %).

7. Fördermittel

Auf der Grundlage der politischen Beratungsergebnisse sollen Fördermittel beim Land NRW beantragt werden. Da nach aktuellen Erkenntnissen keine Standardförderprogramme herangezogen werden können, ist im weiteren Antragsverfahren der Modellcharakter der integrierten und regional abgestimmten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung besonders herauszuarbeiten.

8. Mittelbereitstellung:

- (1) Die Gesamtkosten zur Beauftragung der LPH 1 bis 2 HOAI betragen ca. 3,5 Mio. €. Nach Abzug der vom VRR getragenen 50 % verbleiben 50 % der Kosten bei den vier beteiligten Gebietskörperschaften. Die Aufteilung der 50 % der Kosten erfolgt wie folgt: Die Städte Duisburg und Düsseldorf tragen jeweils 15 % = ca. 525.000 € brutto, die Stadt Ratingen und der Kreis Mettmann jeweils 10% = 350.000 € brutto.
- (2) Für weitere erforderliche fachliche Beratungen, z. B. eine gesellschaftsjuristische, steuerrechtliche oder fiskalische Prüfung einer geeigneten Projektstruktur ab Lph3 HOAI, sowie für die Moderation des Planungsprozesses werden Mittel in Höhe von 200.000 € brutto bereitgestellt. Hier ist die Kostenaufteilung wie folgt: Die Städte Duisburg und Düsseldorf übernehmen jeweils 30 % = 60.000 € brutto, die Stadt Ratingen und der Kreis Mettmann zusammen 40 % = 80.000 € brutto.
- (3) Diese Kostenansätze reduzieren sich entsprechend um die gem. 7. zu beantragende Förderung durch das Land NRW.

Anlage:

Machbarkeitsstudie einschließlich vereinfachter Nutzen-Kosten-Untersuchung Rateringer Weststrecke, büro stadVerkehr, ZETCON. Hilden 2020