



Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/5859

A11

22. Oktober 2021

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

AR'in Nöggerath
Telefon 0211 3843-1026
Fax 0211 3843-
lydia.noeggerath@vm.nrw.de

61. Sitzung des Verkehrsausschusses am 28. Oktober 2021

Bericht der Landesregierung

„Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Stadtbahnprojekt 'Citybahn Essen' und Reaktivierung der ‚Tecklenburger Nordbahn‘ (TN) zwischen Osnabrück und Recke“

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich zur o.g. Sitzung zur Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss den Bericht zu „Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Stadtbahnprojekt 'Citybahn Essen' und Reaktivierung der ‚Tecklenburger Nordbahn‘ (TN) zwischen Osnabrück und Recke“.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst MdL

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

61. Sitzung des Verkehrsausschusses**Bericht zu TOP 5**

„Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Stadtbahnprojekt „Citybahn Essen“ und Reaktivierung der „Tecklenburger Nordbahn“ (TN) zwischen Osnabrück und Recke“

Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss

Der ÖPNV-Bedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, unter anderem für diejenigen Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 Nummer 1 sowie § 13 Absatz 1 Nummer 4 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse, hier: Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr)) gefördert werden können. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Absatz 1 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) gefördert werden sollen.

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird derzeit ein multimodales Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 (LVM 2035) erstellt. Insbesondere durch erforderliche Neubetrachtungen vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie (mögliche langfristige Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen) sowie der Aktualisierung weiterer Eingangsdaten (vor allem der Bevölkerungsvorberechnung) ist die Fertigstellung des LVM 2035 nunmehr für 2022 geplant. Mit dem LVM 2035 wird eine Entscheidungsgrundlage für den nächsten ÖPNV-Bedarfsplan gebildet. Verzögerungen der Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans sind durch den angepassten Zeitplan im LVM 2035 nicht zu erwarten.

Da der neue ÖPNV-Bedarfsplan nicht vor 2023 fertig gestellt sein wird, gibt es bereits für die Zeit bis dahin eine Übergangsregelung, um dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen weiter voran bringen zu können (vgl. Vorlage 17/258).

Nach erbrachtem abgestimmtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit („Standardisierte Bewertung“) und Anmeldung durch den jeweiligen Aufgabenträger gemäß Landesplanungsgesetz über die Regionalräte für den ÖPNV-Bedarfsplan legt das Ministerium für Verkehr dem Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen die Maßnahme mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. den Infrastrukturfinanzierungsplan vor.

Stadtbahnprojekt „Citybahn Essen“

Die Stadt Essen plant zusammen mit der Ruhrbahn GmbH das Stadtbahnprojekt „Citybahn Essen“ und hat die Bezirksregierung Düsseldorf gebeten, das regionale Votum zur Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und in den Infrastrukturfinanzierungsplan einzuholen. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat dem Ministerium für Verkehr am 30.09.2021 den von der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr am 24.09.2021 einstimmig bei einer Enthaltung beschlossenen Vorschlag berichtet.

Die zur Inanspruchnahme der Übergangsregelung erforderliche abgestimmte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Standardisierte Bewertung auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes) zeigt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3 (inkl. einem dem Planungsstand entsprechenden Sicherheitszuschlag bei den Investitionskosten für Unvorhergesehenes / Risiken), welches deutlich über dem mindestens geforderten Wert von 1,0 liegt.

Ausgangslage

Die Stadt Essen verzeichnet seit Jahren bei den Einwohnerzahlen ein stetiges Wachstum. In den kommenden Jahren sollen deshalb weitere ungenutzte Entwicklungsflächen für Wohnen, Arbeiten und Freizeit erschlossen werden. Dies bedingt auch zukünftig einen weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen im Nahverkehr.

Des Weiteren verfolgt die Stadt Essen das Ziel, den Modal-Split Anteil im Umweltverbund bis zum Jahr 2035 auf 75% zu steigern und damit eine Gleichverteilung von je

25% für die Verkehrsarten ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Motorisierten Individualverkehr zu erzielen.

In den beiden zuletzt durchgeführten Haushaltsbefragungen zur Mobilität (2011 und 2019) lag der Modal-Split Wert für den Sektor ÖPNV jeweils bei 19%. Um den Zielwert von 25% bis zum Jahr 2035 zu erreichen, ist es notwendig, eine deutliche Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Nahverkehr verbunden mit einer Steigerung der Qualität zu erreichen.

Im Rahmen der Erarbeitung des aktuellen Nahverkehrsplans der Stadt Essen (Ratsbeschluss vom 27. September 2017) wurde festgestellt, dass die Fahrgastzuwächse nicht allein mit einer Erhöhung des Leistungsumfanges im Bestandsnetz der Straßenbahn abgewickelt werden können. Das innerstädtische Tunnelsystem stößt heute bereits an seine Kapazitätsgrenzen. Einzelne Tunnelabschnitte sind in den Hauptverkehrszeiten komplett ausgelastet. Schon kleinste Verzögerungen haben große Auswirkungen auf die Fahrplantreue und mindern die Attraktivität des ÖPNV.

Aus diesen Gründen sieht der Nahverkehrsplan der Stadt Essen als unverzichtbare Voraussetzung für die Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV die Bahnhofstangente bzw. heutige Citybahn als „Bypasslösung“ im Straßenbahnnetz vor. Durch die Herausnahme von Linien aus dem Tunnel und gleichzeitiger Verdichtung von Linien im Tunnel können die notwendigen Kapazitäten für zukünftige Fahrgastzuwächse geschaffen werden.

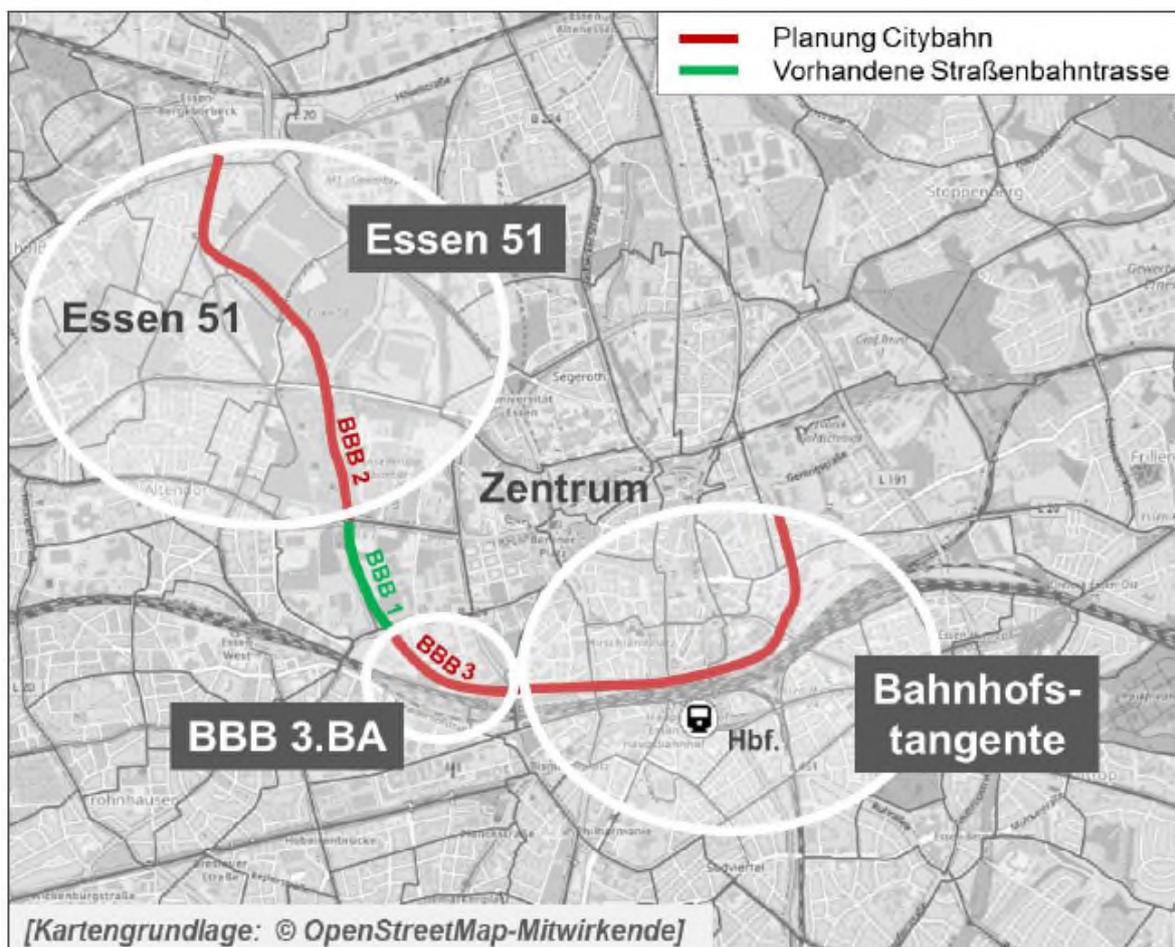
Generell ist das Ziel der Citybahn eine schnelle Anbindung ohne Umstiege zu ermöglichen. Nach Inbetriebnahme der Citybahn wird sich die Fahrzeit vom Stadtentwicklungsgebiet Essen 51 bis zum Hauptbahnhof von 16 auf 8,5 Minuten reduzieren.

Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich auf rund 87 Mio. € Nettoinvestition.

Es wird eine Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angestrebt. So ist das Vorhaben bereits mit Bundesfinanzhilfen in Höhe von 64,76 Mio. € in der c-Zeile des Entwurfs des GVFG-Bundesprogramms enthalten. Dies entspricht einem Fördersatz des Bundes in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Der Fördersatz der Kofinanzierung durch das Land läge im Falle einer Förderung bei 20 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Eine Entscheidung über die Förderfähigkeit des Vorhabens fällt erst nach Abschluss der Planungen und auf Grundlage eines Finanzierungsantrags.

Das Bauvorhaben „Citybahn“ besteht aus drei Bauabschnitten, die als Bahnhofstangente (BHT), Berthold-Beitz-Boulevard 3. Bauabschnitt (BBB-3.BA) und Essen 51 bezeichnet werden (vgl. Abbildung 1). Von der Gesamtstrecke werden ca. 80% auf besonderem Bahnkörper oder auf Vorrangstrecken geführt.



(Abbildung 1: Citybahn Essen)

1. Essen 51

Der Planungsabschnitt beginnt im Nordwesten an der Bocholder Straße, führt durch das neue Stadtquartier Essen 51 und schließt an das Bestandsnetz am Knoten Altendorfer Straße/Berthold-Beitz-Boulevard an.

2. Berthold-Beitz-Boulevard (III. Bauabschnitt)

Dieser Abschnitt ist die Planung und der Neubau des III. Bauabschnitts des Berthold-Beitz-Boulevards vom Bestandsnetz an der Frohnhauser Straße bis zur Hans-Böckler-Straße (B224).

3. Bahnhofstangente

Der Streckenabschnitt umfasst den Bereich östlich der Hans-Böckler-Straße (B224) und führt über die Hachestraße oberirdisch am Hauptbahnhof vorbei bis zum Betriebshof Stadtmitte.

Reaktivierung der „Tecklenburger Nordbahn“ (TN) zwischen Osnabrück und Recke“

Die Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) plant auf der Eisenbahnstrecke zwischen Osnabrück und Recke die Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und hat die Bezirksregierung Münster gebeten, das regionale Votum zur Aufnahme der Maßnahmen in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. in den Infrastrukturfinanzierungsplan einzuholen. Die Bezirksregierung Münster hat am 20.09.2021 den vom Regionalrat Münster am 24.09.2021 mehrheitlich bei einer Gegenstimme beschlossenen Vorschlag berichtet.

Das Vorhaben erreicht nach der nun durchgeführten Standardisierten Bewertung (auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,6 (inkl. einem dem Planungsstand entsprechenden Sicherheitszuschlag bei den Investitionskosten für Unvorhergesehenes/ Risiken) und erfüllt mit diesem Ergebnis deutlich über 1,0 die Voraussetzung für die Aufnahme in den bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan NRW und den Infrastrukturfinanzierungsplan NRW.

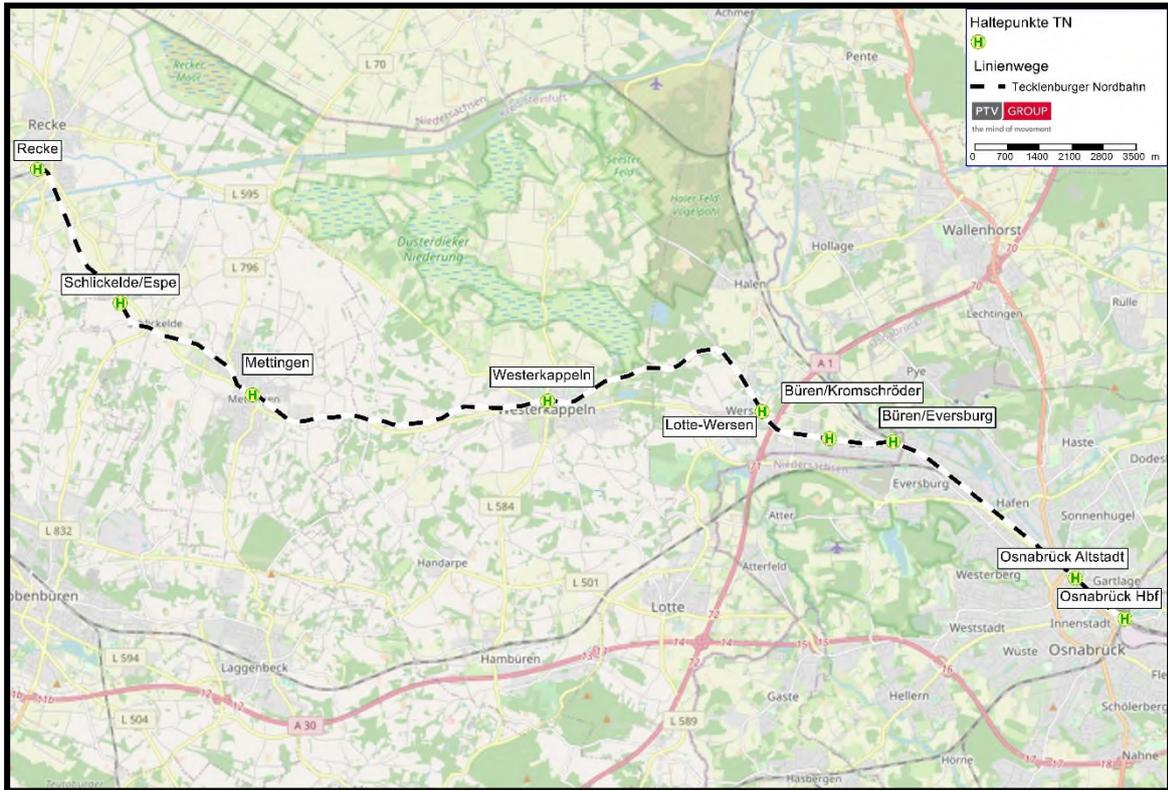
Ausgangslage

Bei der im Auftrag des Aufgabenträgers Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) erstellten „Standardisierten Bewertung“ hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des NWL, dem Infrastrukturbetreiber Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), dem benachbarten Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und des Verkehrsministeriums NRW die Arbeiten des Gutachters begleitet. Die Datengrundlagen wurden mit den betroffenen Gebietskörperschaften abgeglichen und erörtert.

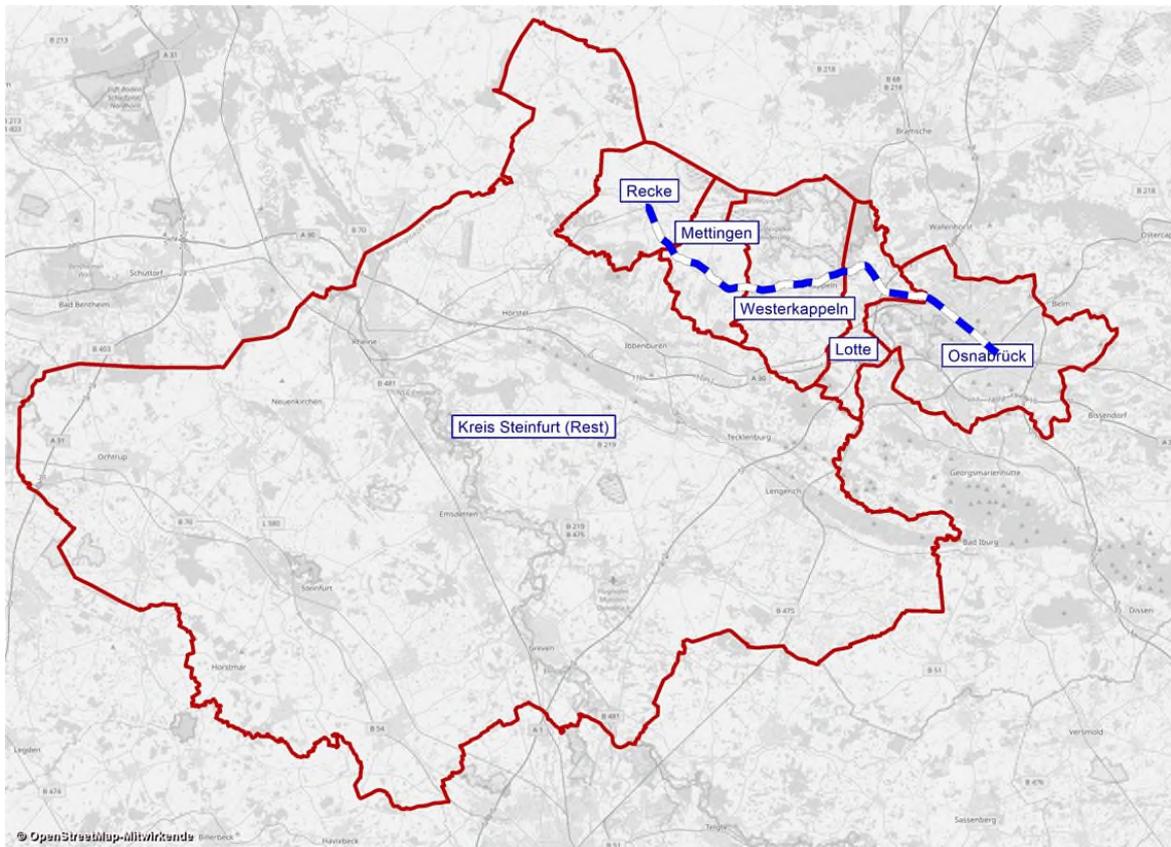
Mit dem Reaktivierungsprojekt ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Osnabrück Hbf. und Recke geplant (s. Abbildungen 2 und 3). Dabei sind sieben neue SPNV-Stationen (Recke, Schlickelde/Esple, Mettingen, Westerkappeln, Lotte-Wersen, Büren/Kromschröder, Büren/Eversburg) vorgesehen. Im weiteren Verlauf soll es Halte an den bestehenden Stationen Osnabrück Altstadt und Osnabrück Hbf. geben. Des Weiteren sind Infrastrukturanpassungen im Bereich Osnabrück-Eversburg (Signaltechnik) und Osnabrück Hbf. (Wendegleis) erforderlich. Es wird eine Nachfrage von 4.800 Fahrgästen (Linienbeförderungsfälle am Tag, Mo-Fr) prognostiziert (davon Verlagerung von 1.400 vom bestehenden Busverkehr zur Bahn und von 3.000 vom motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie 400 neu induzierte Fahrten durch das verbesserte Gesamtangebot).

Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich auf rund 41,8 Mio. € Nettoinvestition.

Es wird eine Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angestrebt. Das Vorhaben soll dazu zur kommenden Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms angemeldet werden. Damit wäre ein Fördersatz des Bundes in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben möglich. Der Fördersatz der Kofinanzierung durch das Land läge im Falle einer Förderung bei 5 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Eine Entscheidung über die Förderfähigkeit des Vorhabens fällt erst nach Abschluss der Planungen und auf Grundlage eines Finanzierungsantrags.



(Abbildung 2: Tecklenburger Nordbahn)



(Abbildung 3: Tecklenburger Nordbahn, Ausschnitt des näheren Untersuchungsraums)

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr stellt auf Grundlage dieser Vorlage das Einvernehmen zur Aufnahme des Stadtbahnprojekts „Citybahn Essen“ der Stadt Essen und der Tecklenburger Nordbahn“ (TN) zwischen Osnabrück und Recke in die Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen sowie den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen her.