



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

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

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/2716

A11

Oliver Krischer

21. Juni 2024

Seite 1 von 1

58.17.04.00-001005;
2024-0004503
bei Antwort bitte angeben

Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Mobilität im Ländlichen Raum

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.06.2024 zum Berichtswunsch der SPD zu dem Thema „Was tut die Landesregierung für eine zuverlässige, nachhaltige, barrierefreie Mobilität im ländlichen Raum?“ mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss
am 26. Juni 2024

Schriftlicher Bericht

Mobilität im Ländlichen Raum

Einleitung

Mobilität in Nordrhein-Westfalen soll zuverlässig, sicher, barrierefrei und nachhaltig sein. Um die Mobilität aller Menschen, gerade auch im ländlichen und suburbanen Raum, zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten, engagiert sich die Landesregierung mit zahlreichen Projekten und Initiativen.

Dabei gilt es, den Anteil des ÖPNV am Modal Split durch attraktive Angebote sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum zu erhöhen.

Um grundsätzlich eine für die Fahrgäste annehmbare Preisgestaltung von Leistungen im überwiegend defizitär vorgehaltenen ÖPNV zu gewährleisten und weitergehende Preisanpassungen zu vermeiden, fördert die Landesregierung Nordrhein-Westfalen den ÖPNV mit mehr als 2 Mrd. Euro jährlich und wendet zu diesem Zweck einen erheblichen Teil des Etats des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen auf. Die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans, als landesweites Planungsinstrument für den Ausbau des ÖPNV, wird derzeit aktiv vorbereitet.

Im ländlichen Raum werden zukünftig auch Rad- und Fußverkehr, Sharing-Angebote sowie die Vernetzung und Digitalisierung dieser Verkehrsmittel miteinander eine größere Rolle einnehmen. Um geografische Benachteiligungen zu vermeiden, muss die ÖPNV- und Nahmobilitätsinfrastruktur flächendeckend für ganz NRW gestärkt und ausgebaut werden.

1. Verbesserung der Integration und des Übergangs zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln durch Verkehrsknotenpunkte, Digitalisierung und Einbindung des Nahverkehrs

Die Vernetzung von Mobilitätsangeboten ist auch im ländlichen Raum ein Kernthema, um Reiseketten ganz oder teilweise mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln abwickeln zu können. Physische Vernetzung und Digitalisierung sind hier die Schlüssel zum Erfolg.

Mobilstationen bieten die Möglichkeit, auf vielen Wegen ganz oder teilweise auf den Einsatz des privaten Pkw zu verzichten. Insbesondere Mobilstationen an SPNV-Haltepunkten ermöglichen den Umstieg vom ÖPNV auf andere Verkehrsmittel für die

letzte Meile. Aktuell entstehen in ganz Nordrhein-Westfalen Mobilstationen. In den vergangenen vier Jahren wurden landesweit rund 200 Mobilstationen realisiert. Auch in diesem Jahr sind viele Mobilstationen in der Umsetzungsphase und das insbesondere sehr stark im ländlichen Raum. Die Errichtung von Mobilstationen wird u. a. über die **Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)** des Landes gefördert.

Auch im Zusammenhang der **Digitalisierung** fördert das Land Projekte, welche sich mit dem Thema der nahtlosen Mobilität auseinandersetzen. Nahtlose und digital buchbare Mobilität vereinfacht den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und hilft so, den ÖPNV-Anteil am Modal Split zu erhöhen. Die Inhalte rangieren dabei von Automatischen Fahrgastzählssystemen zur Auslastungsprognose, Verbesserung der Datenqualität von Haltestelleninformationen, Integration von Mobilitätsdienstleistungen bis zur Schaffung einer landesweiten Mobilitätsdatenplattform in Hand des NRW.Mobidroms. Zusätzlich fördert das Land im Rahmen der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive kleinere und mittlere Verkehrsunternehmen bei der Einführung von Elektronischen Fahrgeldmanagementsystemen. Daneben unterstützt das Land NRW gezielt verkehrsträgerübergreifende Mobilität sowie die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsträger aus einer Hand zu planen, zu buchen und zu zahlen ("Mobility-as-a-Service"). Kern dieser Maßnahme ist die Gründung des NRW.Mobidroms, welcher als zentraler Ansprechpartner für Mobilitätsdaten im Land auch Kommunen im ländlichen Raum unterstützen wird, die Ihnen vorliegenden Mobilitätsdaten zu nutzen sowie die Daten Dritter in ihre Mobilität vor Ort einzubeziehen. Dies umfasst auch Barrierefreiheitsinformationen, womit ein nahtloses Mobilitätserlebnis für alle Bevölkerungsschichten geschaffen wird.

Auch der **Fuß- und Radverkehr** hat ein hohes Potential, als „Zubringerverkehr“ des ÖPNV zu dienen. Dem trägt die Landesregierung unter anderem mit dem Nahmobilitätsprogramm für Nordrhein-Westfalen Rechnung. Die Landesregierung möchte, dass jede Verkehrsart im Rahmen einer multimodalen Wegekette ihre Stärken entfalten kann. Hierzu zählen auch sichere, direkte und hochwertige Rad- und Fußwege zu den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV. Aus diesem Grund wurde diese Thematik auch in das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen. So ist zum Beispiel im §15 FaNaG festgelegt, dass Bushaltestellen an außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen an das Fußverkehrsnetz angebunden sein müssen.

Mit den **Förderrichtlinien Nahmobilität** bietet das Land Nordrhein-Westfalen den Gemeinden, Städten und Kreisen einen nahezu vollumfänglichen Förderzugang für Maßnahmen der Nahmobilität an. Es gewährt Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service sowie Kommunikation und Informationen zur Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität..

2. Gesonderte Mobilitätskonzepte und Initiativen des Landes NRW für die ländlichen Räume

Zur Schaffung attraktiver Mobilitätsketten in ländlichen Räumen unterstützt das Land die Kommunen auch beim Ausbau des Bürgerbus- und On-Demand-Angebotes sowie der Einführung von Sharing-Angeboten.

Bürgerbusse ergänzen den ÖPNV in nachfrageschwachen Regionen, wo ein reguläres Angebot durch den öffentlichen Personennahverkehr aufgrund struktureller Gegebenheiten wirtschaftlich nicht tragbar wäre. Damit leisten die Bürgerbusse besonders in ländlich geprägten Gebieten einen wichtigen Beitrag zur Versorgung mit Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe. Nach § 14 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen Bürgerbusvorhaben durch Fördermittel, die insbesondere für die Anschaffung von Bürgerbusfahrzeugen und jährliche Organisationskostenpauschalen für die Vereine bestimmt sind.

Als Weichenstellung für ein landesweites ÖPNV-Angebot, besonders im ländlichen Bereich, im kommunalgrenzüberschreitenden Bereichen, in bedienungsschwachen Zeiten oder für die letzte Meile, baut das MUNV aktuell ein **landesweites On-Demand-Hintergrundsystem** auf. Ab Mitte 2026 ist die Nutzung bzw. Zugänglichkeit des landesweiten Hintergrundsystems für alle On-Demand-Projekte in NRW beabsichtigt. Die Nutzung des On-Demand-Hintergrundsystems soll zudem Fördervoraussetzung bei künftigen Zuwendungen für On-Demand-Verkehre durch das MUNV sein.

Die Richtlinie zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement) wurde im Jahr 2022 maßgeblich erweitert und

ermöglicht seitdem die flächendeckende **Einführung von Sharing-Angeboten**. Mit der Novellierung der Richtlinie wurde eine Möglichkeit geschaffen, für Sharing-Angebote eine Anschubfinanzierung in solchen Gebieten zu schaffen, wo es aus wirtschaftlichen Gründen noch kein Sharing-Angebot gibt, mit einer maximal dreijährigen Förderung. Von dieser Förderung von Sharing-Angeboten profitieren in erster Linie Kommunen im ländlichen Raum, da dort in der Regel noch kein Car- und Bikesharing vorhanden ist.

Daneben fördert das Land auch Modellprojekte und unterstützt einzelne Regionen bei Erarbeitung von Mobilitätsstrategien bzw. Mobilitätskonzepten:

- Im Rahmen des **Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“** waren Kommunen, kommunale Zweckverbände und SPNV-Aufgabenträger in den Jahren 2019 bis 2022 aufgefordert, innovative Konzepte für den ÖPNV im ländlichen Raum zu entwickeln. Durch die Modellprojekte sollen Wege aufgezeigt werden, wie in eher ländlich geprägten oder suburbanen Räumen ÖPNV-Angebote neu geschaffen oder die bestehenden Angebote attraktiver gestaltet werden können. Die ausgewählten 12 Projekte (überwiegend On-Demand-Angebote) laufen noch bis Ende 2024. Anschließend werden die Modellprojekte evaluiert.
- Um die Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätsplänen insbesondere auch in den Verflechtungsräumen zwischen Stadt und Land voranzutreiben, gibt es im EU-Strukturfonds **EFRE** in dieser Förderperiode zum ersten Mal eine Richtlinienförderung, die am 15. Januar 2024 vom MUNV veröffentlicht wurde. Hier stehen 52 Mio. Euro aus EU- und Landesmitteln zur Verfügung.

Neben den genannten landesweiten Förderprogrammen gibt es weitere Strukturprogramme, aus denen spezifische Regionen Fördermittel zum Ausbau einer nachhaltigen Mobilität erhalten. Von besonderer Bedeutung sind die **Strukturfördermittel für das Rheinische Revier** nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen.

3. Anbindung des ländlichen Raumes an das landesweite Schienennetz, Schnellbusse

Damit mehr Menschen auf die Bahn umsteigen, muss das Angebot attraktiver werden: mit mehr Verbindungen, besseren Anschlüssen und kürzeren Reisezeiten. Dadurch soll u.a. auch der ländliche Raum besser an das landesweite Schienennetz angebunden werden.

Projekte zum Ausbau des SPNV im ländlichen Raum können über die Programme zur pauschalierten Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von 150 Mio. € oder das Programm für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW durch das Land gefördert werden. Insbesondere über § 13 ÖPNVG NRW sind beispielsweise Maßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken, die im Rahmen der verbesserten Anbindung des ländlichen Raums eine besondere Rolle spielen, explizit als Fördertatbestand im ÖPNVG NRW aufgeführt. Darüber hinaus können diese Maßnahmen auch über das GVFG-Bundesprogramm gefördert werden.

Zu den im Zielnetz 2032 enthaltenen Strecken zählen zum Beispiel die Strecken Harsewinkel – Gütersloh – Verl, Münster – Sendenhorst, Duisburg – Wesel, Stolberg – Eupen und Alsdorf – Baesweiler. Entlang der reaktivierten Strecken sind 67 neue Stationen geplant. Hinzu kommen 29 neue Stationen an Bestands- und Ausbaustrecken. Insgesamt zwölf Kommunen erhalten einen Anschluss an den SPNV, die derzeit noch gar nicht angebunden sind. Für viele Menschen werden die Wege zum nächsten Bahnhof damit spürbar kürzer.

Für das Münsterland und Ostwestfalen-Lippe ist der Aufbau neuer S-Bahn-Netze geplant. Dies beinhaltet zusätzliche Haltestellen, neue Direktverbindungen, beschleunigte Fahrzeiten und eine Verdichtung des Taktangebots.

Hinzu kommen weitere im Rahmen der Zielnetzplanung vorgesehene Maßnahmen:

- Die Elektrifizierung von Strecken ermöglicht zukünftig einen klimafreundlicheren und dichteren Betrieb, unter anderem auf der Eifelstrecke und der Voreifelbahn. An anderer Stelle werden die Voraussetzungen für einen batterieelektrischen Betrieb geschaffen, beispielsweise im Niederrhein-Münsterland-Netz oder dem Netz nördliches Westfalen.
- Auf vielen Strecken ist geplant, das Taktangebot zu verdichten und die Kapazität auszuweiten, zum Beispiel auf den Strecken:
 - Köln – Horrem – Bedburg: Verdichtung von einem heutigen 30-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt mit zusätzlichen Halten zwischen Köln-Ehrenfeld und Horrem
 - S-Bahn-Stammstrecke Münster (MS Zentrum Nord – Münster Hbf – MS-Hiltrup): von heute drei auf künftig sechs Verbindungen je Stunde
 - Paderborn – Holzminden: Verdichtung von heute 60-Minuten-Takt auf künftig 30-Minuten-Takt

- Da Linien beschleunigt werden, können Reisezeitverkürzungen erzielt werden. Dies gilt zum Beispiel für die Strecken:
 - o Köln – Siegen: sieben Minuten schneller mit dem RE 9
 - o Dortmund – Dülmen: elf Minuten schneller mit dem RE 51
 - o Düsseldorf – Remscheid: sieben Minuten schneller mit der RB 37

Auch **regionale Schnellbusse** werden vom Ministerium aktuell mit 100 Mio. Euro bis 2032 im Rahmen der ÖPNV-Offensive gefördert. Damit wird auch in ländlichen Gebieten ein Ersatzangebot für den SPNV angeboten.

Der Ausbau des ÖPNV-Angebotes umfasst auch den **barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen** in ländlichen Regionen, um allen Menschen Mobilität zu gewährleisten. Um die Vorgaben des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes) zu erfüllen, eine möglichst vollständige Barrierefreiheit herzustellen, unterstützt das Land die Kommunen bei dieser Aufgabe mit erheblichen finanziellen Mitteln. Über das ÖPNVG NRW (§13 Abs. 1 Nr.5 ÖPNVG NRW) stellt das Land einen eigenen Fördertatbestand zur Verfügung, über welchen Antragsteller eine Förderung von bis zu 90% der Kosten für den Um- und Ausbau erhalten können. Darüber sind seit 2020 ca. 44 Mio. € an Zuwendungen an Kommunen aus dem ländlichen Raum geflossen.

Auf Nachfrage bei den zuständigen Bewilligungsbehörden des Landes NRW (go.Rheinland, NWL, VRR) besteht ein aktueller Investitionsbedarf von rd. 1,2 Mrd. € aller noch eingeplanten bzw. angemeldeten Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für den Ausbau und Erhalt der Schiene im ländlichen Raum gemäß §12 ÖPNVG NRW und für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß §13 ÖPNVG NRW.

Die Investitionen für den Erhalt, Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den ländlichen Räumen im SPNV betragen nach Rückmeldung der Bewilligungsbehörden seit 2020 rund 0,3 Mrd. €.

4. Ausblick - Landesverkehrsmodell

Mit dem im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr erstellten multimodalen Landesverkehrsmodell (LVM 2035) steht im Übrigen nun ein neues In-

strument zur Verfügung, mit dem insbesondere auch zukünftige Entwicklungen und Bedarfe im ländlichen Raum zukünftig besser prognostiziert werden können. Auf der Basis des LVM, das im Verkehrsausschuss am 05. Juni 2024 ausführlich vorgestellt wurde, werden nun auch die neuen Bedarfspläne des Landes erstellt. So soll ein Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes, basierend auf einer in Erstellung befindlichen „Potentialanalyse Radverkehr“, erstmalig entwickelt sowie der Landesstraßenbedarfsplan und der ÖPNV-Bedarfsplan neu aufgestellt werden. Diese verkehrlichen Bedarfspläne werden, wie das LVM 2035, auf dem Jahr 2035 als Prognosehorizont aufbauen.