



**BEZIRKSREGIERUNG
DÜSSELDORF**

SITZUNGSVORLAGE

Sitzung Nr.	StA	VA 63.	PA	RR
TOP		7		
Datum		29.11.2018		
Ansprechpartner: Herr Plück		Telefon: 0211 / 475 - 3275		
Bearbeiterin: Frau Kuchenbecker		Telefon: 0211 / 475 - 3773		
<p>Antwort auf die Anfrage der SPD-Fraktion im Regionalrat Düsseldorf über die Verkehrssituation im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr hier: Berichterstattung</p>				
<p><u>Beschlussvorschlag für die Sitzung des Verkehrsausschusses:</u> Der Verkehrsausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.</p>				

gez. Birgitta Radermacher

Düsseldorf, den 19. November 2018

Inhaltsverzeichnis / kurze Sachverhaltsschilderung:

Antwort auf die Anfrage der SPD-Fraktion im Regionalrat Düsseldorf über die Verkehrssituation im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr.

Anlage:

Anfrage der SPD-Fraktion im Regionalrat Düsseldorf über die Verkehrssituation im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr vom 27.09.2018

Inhaltsverzeichnis / Sachverhaltsschilderung:

Sachverhaltsdarstellung:

1. Wie stellt sich die Verkehrssituation im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr im Regierungsbezirk mittel- und langfristig dar?

Die Prognose zukünftiger Verkehre und deren Auswirkungen sind Gegenstand zahlreicher Untersuchungen. Neben dem in der Anfrage genannten Schlussbericht von IVV aus dem Jahr 2012 gibt es weitere Prognosen, die auf Bundes- und Landesebene die Entwicklung des Verkehrs und dessen Emissionen abbilden. Hierzu gehören die Betrachtungen bei der Aufstellung von Bedarfsplänen (z. B. im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung mit dem Zielhorizont 2030), die vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) herausgegebene Broschüre „Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS) von 2013 ebenso wie die Statistiken von IT.NRW oder des BMVI („Verkehr in Zahlen“). Prognosen können jedoch in Abhängigkeit der getroffenen Annahmen wie Trends oder Bevölkerungsentwicklung und durch unterschiedliche Berechnungsmodelle in den Ergebnissen abweichen. Diese Bandbreite wird umso größer je länger der Prognosehorizont ist. Weiterhin können Prognosen keine unvorhersehbaren Ereignisse abbilden.

Sowohl in der MKS als auch in „Verkehr in Zahlen“ zeigt sich, dass sich seit 2003 eine Trendwende im Schienenverkehr abzeichnet und der Schienenverkehr – sowohl in der absoluten Verkehrsleistung (Tonnen-km bzw. Personen-km), als auch prozentual (Modal Split) gegenüber dem Straßenverkehr – wächst bzw. stabil ist und auch in der Prognose (bis 2030) bleibt. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist seit der Regionalisierung Mitte der 1990er Jahre ein deutlicher Zuwachs sowohl der angebotenen Leistung als auch der Fahrgäste zu beobachten.

Am 06.02.2015 hat ein Vertreter des Kompetenzzentrums „Integraler Taktfahrplan zur Verkehrsentwicklung im SPNV NRW bis 2030“ im Verkehrsausschuss des Landtages referiert. Als Fazit wurde dabei festgehalten, dass der demografische Wandel zwar ein wesentlicher Einflussfaktor für die Nachfrageentwicklung sein wird, aber es dennoch keine automatisierte Folge von einer demografischen Entwicklung hin zur künftigen Nachfrage gibt, da auch andere Faktoren (Qualität, Grundeinstellung, Angebote, etc.) eine wesentliche Rolle spielen. Betont wird auch, dass sehr unterschiedliche Nachfrageentwicklungen regionsspezifische ÖV-Angebote (differenzierte, z.T. kleinräumige Planung notwendig) erfordern und dass die aktuellen Projekte (v.a. RRX) dringend erforderlich sind und zusätzliche positive SPNV-Effekte bringen. Infrastrukturengpässe (Trassenverfügbarkeit, Bahnsteiglängen, etc.) bremsen die Angebotsplanung und weitere Anstrengungen / Innovationen zur ÖV-Nachfragesteigerung sind notwendig (z.B. in Bereichen Tarif und Ver-

Inhaltsverzeichnis / Sachverhaltsschilderung:

trieb, Intermodalität, Kommunikation).

Bei Betrachtung der vorgenannten Quellen lässt sich Folgendes feststellen: damit die stabile Entwicklung des Schienenverkehrs in der Vergangenheit sich auch zukünftig positiv fortsetzt sind weitere Anstrengungen erforderlich. Dabei ist die mittel- und langfristige Entwicklung der Verkehrssituation regional differenziert zu betrachten. Insbesondere in den Ballungsräumen und auf den Hauptachsen ist trotz der zu erwartenden demografischen Entwicklung von einer stabilen Nachfrage auszugehen, die jedoch auch angebotsseitig einige Anstrengungen bei Neu- und Ausbau ebenso wie bei der Modernisierung und Begleitung durch weitere Maßnahmen erforderlich machen.

2. Welche verkehrspolitischen /verkehrsplanerischen Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen kann der Regionalrat ergreifen, um die energiepolitischen Ziele der Bundesregierung zu unterstützen?

Eine Möglichkeit der Einflussnahme des Regionalrates auf die Verkehrsentwicklung in der Region besteht u. a. im Rahmen der Aufstellung und Fortschreibung des Regionalplanes. In diesem Zuge können wichtige Entscheidungen im Sinne einer integrierten Entwicklung von Bauland und (schienengebundenen) Verkehrsachsen getroffen werden. Zudem gehen in den Regionalplan die verkehrlichen Bedarfspläne des Bundes und des Landes ein. Bei deren Erstellung wirkt der Regionalrat auf Grundlage des in § 9 Absatz 4 Landesplanungsgesetz verankerten Vorschlagsrechtes für die Verkehrsinfrastrukturplanung mit. In jüngerer Vergangenheit hat der Regionalrat sich in diesem Sinne im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 intensiv eingebracht.

Seit Inkrafttreten des geänderten ÖPNV-Gesetzes zum 1.1.2008 ist die ÖPNV-Infrastrukturförderung von den Bezirksregierungen auf drei Dach-Zweckverbände – im Bereich des Regionalrates Düsseldorf die VRR AöR – übergegangen. Die politische Zuständigkeit ist vom Regionalrat auf die Gremien des VRR übergegangen.

Zur Verwirklichung von Projekten gehören auch Entscheidungen, die im Interesse der Region und des Landes stehen, aber örtlichen Interessen entgegenstehen können. Neben entsprechenden Beschlussfassungen und Darstellungen im Regionalplan ist die Schaffung von Akzeptanz vor Ort von großer Bedeutung. Auch hier kann der Regionalrat bzw. dessen Angehörige wichtige Überzeugungsarbeit in der örtlichen Politik und bei den Anwohnern leisten. Schwierige Maßnahmen sollten im Sinne der Region konstruktiv diskutiert werden.

Inhaltsverzeichnis / Sachverhaltsschilderung:

Auf das Handeln der Akteure des ÖPNV und des SPNV wie die Eisenbahngesellschaften und Verkehrsbetriebe, den Bund, das Land oder die Verkehrsverbände hat der Regionalrat Düsseldorf nur bedingte Einflussmöglichkeiten. Dennoch sind auch dort mannigfaltige Anstrengungen zu nennen. Aus- und Neubauten, Elektrifizierungen, Modernisierungen, Erneuerungsinvestitionen u. a. werden geplant, genehmigt und finanziert bzw. gefördert. Wie in der MKS-Strategie dargestellt, ist der Schienenverkehr unter den Verkehrsträgern ein Hauptakteur der Energiewende, da die Umstellung auf 100 Prozent erneuerbare Energieträger (Strom) möglich ist und teilweise bereits weit gediehen ist. Die Deutsche Bahn AG strebt bis 2050 einen vollständig CO₂-freien Schienenverkehr an. Straßenbahnen fahren durchweg elektrisch.

Zudem wurde in der Anfrage nach konkreten Fallbeispielen gefragt. Neben den beiden explizit genannten Maßnahmen können weitere bedeutsame Schienenprojekte beispielhaft angeführt werden.

– ABS (Amsterdam -) Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen („Betuwe“)

Die niederländische Betuwelijn ist eine 160km lange, ausschließlich für den Güterverkehr neu gebaute Eisenbahnstrecke vom Rotterdamer Hafen bis Zevenaar an der deutschen Grenze ist bereits seit einigen Jahren fertig gestellt; sie geht an der Grenze D/NL in die zweigleisige Verbindung - Emmerich – Oberhausen über. Hier ist auf einer Länge von rund 68 km der dreigleisige Ausbau vorgesehen. Über den Sachstand der Planungsverfahren wird der Verkehrsausschuss regelmäßig unterrichtet.

– ABS Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen

Diese Ausbaustrecke stellt einen südlichen Bypass zur Betuwe-Linie dar und ist daher eine Zulaufstrecke zum Güterverkehrskorridor Rhein - Alpen. Es werden zwei wichtige Seehäfen (Rotterdam und Antwerpen) im benachbarten Ausland über diese sog. „Brabantroute“ angebunden. Zudem ist sie für den Personenverkehr Richtung Venlo / Eindhoven bedeutsam. Die eingleisigen Abschnitte Kaldenkirchen - Dülken und Rheydt - Rheydt-Odenkirchen stellen Engpässe dar und sollten beseitigt werden. Über eine neue Verbindungskurve im Raum Viersen sollte die Bahnstrecke Viersen - Venlo mit der Bahnstrecke Duisburg-Ruhrort - Mönchengladbach verbunden werden.

Seit dem 06.11.2018 liegt auch formal die bereits am 12.10.2017 vom Bundesverkehrsministerium angekündigte (vgl. TOP 6 im 61. VA) Hochstufung vom Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf vor. Das Projekt umfasst den zweigleisigen Ausbau Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt –

Inhaltsverzeichnis / Sachverhaltsschilderung:

Rheydt-Odenkirchen sowie Verbindungskurven im Raum Viersen und Venlo. Die Planung erfolgt gemeinsam mit den Niederlanden und Belgien (Projekt 3RX). Bei Gesamtkosten in Höhe von 210 Mio. € ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,0

– RRX

Der RRX soll im Zielkonzept auf sieben Linien die Metropolen der Rhein-Ruhr-Achse verbinden; auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund ist ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Über die Weiterführung der Linien werden auch die anderen Landesteile gut angebunden. Es werden 82 neue Züge für den Betrieb beschafft; die ersten werden auf einzelnen RE-Linien im Vorlaufbetrieb bereits ab Ende 2018 eingesetzt werden (vgl. www.rrx.de). Derzeit werden die Planfeststellungsverfahren für die erforderlichen Infrastrukturerweiterungen durchgeführt. Über den Sachstand der Planungsverfahren wird der Verkehrsausschuss regelmäßig unterrichtet.

– Regiobahn

Die Regiobahn (S28) wird elektrifiziert, ausgebaut und von Mettmann Stadtwald nach Wuppertal durchgebunden. Dies ist ein Ausfluss aus der prioritären Einstufung in den ÖPNV-Bedarfsplan, zu dem der Regionalrat 2006 sein positives Votum abgegeben hat. Während die Verlängerung nach Wuppertal sich bereits im Bau befindet, laufen derzeit die Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung.

– Weitere Planungen

Im Zuge der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans hat der Regionalrat seine Vorschläge für die vorlaufenden Bewertungen in Abstimmung mit den Kreisen, Städten und Gemeinden dem Verkehrsministerium mitgeteilt. Unter TOP 3 der Sitzung des RR-VA am 01.12.2016 hat das Verkehrsministerium diese Meldungen dargestellt. Durch Verzögerungen wird mit der Fertigstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans nicht vor dem Jahr 2020 gerechnet. Es gibt jedoch eine Öffnungsklausel um wichtige verkehrliche Entwicklungen abbilden zu können. Zu den für die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans gemeldeten Strecken gehören sowohl Eisenbahnstrecken (z. B. Ratinger Weststrecke, westliche Verlängerung der Regiobahn) als auch solche im kommunalen Schienenverkehr. Hinzu kommen erst später aus der Region gemeldete Maßnahmen wie die Direktverbindungen zwischen Remscheid und Düsseldorf bzw. Köln (vgl. RR-VA am 08.03.2018 unter Info der Verwaltung).

An die Regierungspräsidentin
Frau Birgitta Radermacher
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

27.09.2018

An den Vorsitzenden des Verkehrsausschuss
Herrn Hans Hugo Papen
Schwalbenstraße 21
47509 Rheurdt

ANFRAGE über die Verkehrssituation im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr.

Sehr geehrte Frau Rademacher,
sehr geehrter Herr Papen,

wir bitten Sie, folgende Anfrage auf die Tagesordnung des Verkehrsausschuss am 29.11.2018 zu setzen.

Klimaveränderung und globale Erderwärmung sind inzwischen anerkannte Prozesse, denen Politik entschieden entgegentreten muss. Vor diesem aktuellen Hintergrund sieht das Energiekonzept der Bundesregierung u.a. vor, den Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2020 um 10 Prozent bzw. bis 2050 um 40 % zu reduzieren. Hierzu soll auch der Bereich „Verkehr“ seinen Beitrag leisten.

Die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG stellt in ihrem Schlussbericht zur „Untersuchung der mittel- und langfristigen Verlagerungspotenziale auf den Schienenpersonennahverkehr unter besonderer Berücksichtigung von energiepolitischem und Klimaschutzpolitischem Aspekten“ bereits 2012 fest, dass der öffentliche Personennahverkehr auf Grund demografischer Faktoren (u.a. zurückgehende Schülerzahlen, zunehmende Anzahl alter Menschen, steigende Pkw-Verfügbarkeit insbesondere bei alten Menschen) und weiter steigender Motorisierung mittel- und langfristig Marktanteile verlieren.

Bis 2050 muss mit einem Nachfragerückgang im ÖPNV von etwa 15 % bis 20 % im Vergleich zum Basisjahr 2004 gerechnet werden. Durch angebots- und nachfrageseitige Maßnahmen (u.a. Neu-/Ausbau der Schieneninfrastruktur, Beschleunigung und Taktverdichtung im schienengebundenen

ÖV sowie durch höhere Parkgebühren, City-Maut oder Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen in den Innenstädten) ist es jedoch möglich, die ÖV-Nachfrage bis zum Jahr 2050 deutschlandweit um bis zu 16 Prozent gegenüber dem Ohne-Maßnahmen-Fall (ohne angebots- und nachfrage-seitige Maßnahmen) zu erhöhen. Werden als Bezugsgröße nur städtische Räume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie deren Umland betrachtet, beträgt die gewinnbare ÖV-Nachfrage im Vergleich zum Ohne-Maßnahmen-Fall rund 28 Prozent. Basisjahr ist jeweils 2004.

Gleichermaßen muss auch im Bereich Güterverkehr eine verstärkte Verlagerung der Beförderungsleistung auf die Schiene erfolgen, um den Co2-Ausstoß zu minimieren.


Dem Regierungsbezirk Düsseldorf fällt - insbesondere im Hinblick auf seine grenzüberschreitenden Verkehre - eine besondere Verantwortung zu. Daher bittet die SPD-Fraktion im Regionalrat Düsseldorf um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt sich die Verkehrssituation im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr im Regierungsbezirk mittel- und langfristig dar?
2. Welche verkehrspolitischen/verkehrsplanerischen Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen kann der Regionalrat ergreifen, um die energiepolitischen Ziele der Bundesregierung zu unterstützen?

Als Einstieg in eine tiefere Diskussion sollten die konkreten Fallbeispiele der Betuwe-Linie und die Verlängerung der Direktverbindung Düsseldorf-Kaldenkirchen-Eindhoven einer genaueren Betrachtung unterzogen werden.

Mit freundlichem Gruß


Günter Wurm
Fraktionsvorsitzender


York Edelhoff