Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Ministerin

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
17/6251

A11

10. Januar 2022
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

66. Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. Januar 2022
Bericht der Landesregierung
„SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040“

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich zur o.g. Sitzung zur Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss den Bericht zu „SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040“.

Mit freundlichen Grüßen

Ina Brandes

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 Haltestelle Stadttor: Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. Januar 2022

Bericht zu TOP 5

„SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040“

Mobilität muss besser, sicherer und vor allem sauberer werden. Moderne Mobilitätspolitik ist der beste Klimaschutz. Damit Deutschland seine Klimaziele erreicht, muss auch der Verkehrssektor in erheblichem Maße CO_2 einsparen. Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz müssen bundesweit die CO_2-Emissionen im Verkehrssektor um 85 Millionen Tonnen bis 2030 sinken. Das ist gegenüber 2019 fast eine Halbierung. Dem Schienenpersonennahverkehr kommt bei der Erreichung der Ziele eine zentrale Rolle zu. Damit mehr Menschen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die Bahn umsteigen, muss das Angebot attraktiver werden. Unter anderem durch die bereits vorhandenen Auslastungen des Schienennetzes, teilweise bis an seine Kapazitätsgrenzen, ist der Neu- und Ausbau der Infrastruktur einer der wichtigsten Bestandteile für die langfristige Gewährleistung eines attraktiven Angebotes.

Um den Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen für die Menschen einfacher zugänglich, leistungsstärker, verlässlicher und sicherer zu machen, stellt die Landesregierung im Rahmen ihrer 2019 gestarteten ÖPNV-Offensive bis zum Jahr 2032 Mittel in Höhe von bisher rund 4 Milliarden Euro bereit. Die Mittel stehen u.a. für Neu- und Ausbauvorhaben, Elektrifizierungen und Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie für die Finanzierung von Leistungsmehrbestellungen zur Verfügung. Land und SPNV-Aufgabenträger wollen damit schnellere, direktere, komfortablere und zuverlässigere Angebote schaffen.

Zur Steuerung des Angebotsausbaus hat das Ministerium für Verkehr in Nordrhein-Westfalen in enger Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden in ihrer Funktion als SPNV-Aufgabenträger und der DB Netz sowie der DB Station&Service AG eine Zielnetzkonzeption erstellt, um einen aus Fahrgastsicht „idealen“ zukünftigen Fahrplan zu entwickeln. Für die gute Zusammenarbeit ist sowohl den SPNV-Aufgabenträgern als auch der Deutschen Bahn als hauptsächlicher Infrastruktureigentümer zu danken. Nach dem Vorbild des bundesweiten Deutschlandtaktes wurde das Konzept „angebotsseitig“ aufgesetzt und entwickelt. Der Deutschlandtakt fungiert dabei nicht nur als

Vorbild, sondern wurde vom Ministerium für Verkehr in Nordrhein-Westfalen als Ausgangsbasis zur Erstellung der Zielnetzkonzeption herangezogen, um nicht nur eine landesweite, sondern darüber hinaus eine grenzüberschreitende betriebliche Planung „aus einem Guss“ zu ermöglichen. Diese soll mit den ambitionierten und zukunftsorientierten Zielen der Bundesregierung zur Etablierung eines Deutschlandtaktes „Hand-in-Hand“ gehen.

Das Konzept wurde aufgrund der teilweise langen Planungs- und Bauzeiten in mehrere Zwischenstufen aufgeteilt. Betrachtet werden dabei die Angebote im Jahr 2032 sowie im Jahr 2040. Hier dann unter Einbeziehung des landesweiten Großprojekts Rhein-Ruhr-Express (RRX).

Das Konzept enthält eine Vielzahl von Verbesserungen im ganzen Bundesland. Beispiele sind:

- Der Aufbau neuer S-Bahn-Netze im Münsterland (S-Bahn-Münsterland) und in Ostwestfalen-Lippe (S-Bahn-OWL) mit neuen Haltestellen, neuen Direktverbindungen, beschleunigten Fahrzeiten und einer Verdichtung des Taktangebots.
- Die Schaffung neuer Schienenverkehrsangebote durch die Reaktivierung von ehemaligen Bahnstrecken wie beispielsweise der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) (Harsewinkel – Gütersloh –Verl) und Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) (Münster – Sendenhorst) im Bereich des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Walsumbahn (Duisburg – Wesel) und Ratinger Weststrecke (Duisburg – Ratingen – Düsseldorf) im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder den Euregio Verkehrsschienennetz(EVS)-Strecken Stolberg – Eupen und Alsdorf – Baesweiler im Bereich des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR). Insgesamt zwölf Kommunen sollen bis 2032 neu an den SPNV in Nordrhein-Westfalen angeschlossen werden.
- Die Elektrifizierung von Strecken für einen klimafreundlichen und dichteren Betrieb, unter anderem auf der Eifelstrecke und der Voreifelbahn. Aber auch die Schaffung von Voraussetzungen für einen batterieelektrischen Betrieb, beispielsweise im Niederrhein-Münsterland-Netz oder dem Netz nördliches Westfalen.
- Die Verdichtung des Taktangebots und damit einhergehenden Kapazitätsausweitungen u.a. auf den Strecken:

  - Neuss – Düsseldorf – Wuppertal mit zwei S-Bahn-Linien jeweils im 15-Minuten-Takt
  - 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
- Die Beschleunigung von Bahnlinien und damit einhergehenden Reisezeitverkürzungen u.a. auf den Strecken:
  - Köln – Siegen: sieben Minuten schneller mit dem RE 9
  - Dortmund – Dülmen: elf Minuten schneller mit dem RE 51
  - Bochum – Haltern: zehn Minuten schneller mit dem RE 45
  - Düsseldorf – Remscheid: sieben Minuten schneller mit der RB 37
- Errichtung neuer Haltestellen in ländlichen genauso wie in urbanen Gebieten. Allein entlang der Reaktivierungsstrecken sollen 67 neue Stationen errichtet werden. 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.

Aus diesem „idealen“ Fahrplan wurden in einem nächsten Schritt die dafür notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen abgeleitet. Durch dieses Vorgehen ist sichergestellt, dass keine „Insellösungen“ gebaut werden, sondern die untereinander abhängigen Projekte ideal aufeinander abgestimmt sind. Dies umfasst ein breites Spektrum von Kleinmaßnahmen bis hin zu Großprojekten. Die Einzelmaßnahmen werden zu sinnvollen Maßnahmenbündeln zusammengefasst. Zudem sollen die Neu- und Ausbauvorhaben durch die frühzeitige Abstimmung mit der Deutschen Bahn bereits heute in die komplexe Bau- und Betriebsplanung (hinsichtlich der erforderlichen Bauabläufe und Sperrpausen) integriert und berücksichtigt werden. Dadurch soll eine optimierte bauliche Umsetzung ermöglicht und die erforderlichen Sperrpausen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Insgesamt wurden für den Zielhorizont 2040 landesweit 336 Einzelmaßnahmen aus der Zielnetzkonzeption abgeleitet. Davon wurden bislang 81 Einzelmaßnahmen in 34 Maßnahmenbündeln beim Bund für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet. Der Bund hat diejenigen Maßnahmenbündel, bei denen die bauliche Umsetzung bis 2025 beginnt, bereits in die C-Zeile des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen. Dies betrifft neun Maßnahmenbündel auf Nichtbundeseigenen Bahnstrecken (NE-Bahnen) und 25 Maßnahmenbündel im Bereich der Deutschen Bahn. Hier sind beispielsweise der Ausbau der Westspange im Knoten Köln, der Ausbau und die Elektrifizierung der Regiobahn Kaarst – Düsseldorf – Wuppertal oder die Reaktivierungsstrecken der TWE und WLE zu nennen. Im Jahr 2020 wurden hier die Fördersätze und die jährlichen Mittel deutlich erhöht. Durch das gesamtkonzeptionelle Vorgehen, die Priorisierung und der angestrebten Förderung von Planungsleistungen über die Förderrichtlinie Planungsvorrat insbesondere zu diesen Maßnahmen soll ein beschleunigter und deutlich erhöhter Abruf von Bundesmitteln nach Nordrhein-Westfalen erfolgen. Weitere 84 Maßnahmen in 64 Maßnahmenbündeln werden über weitere Finanzierungsprogramme (u.a. BVWP, Deutschlandtakt, Robustes Netz I und II, Maßnahmen nach dem Strukturstärkungsgesetz) umgesetzt. Für die diesjährige Anmeldung zum GVFG befinden sich weitere Maßnahmen in der Priorisierung.

Durch dieses erstmalig gesamthafte Konzept für ganz Nordrhein-Westfalen kann landesweit der Schienenverkehr enorm gestärkt werden, die Angebote signifikant verbessert und besser aufeinander abgestimmt werden. Der dafür erforderliche Ausbau der Infrastruktur ist auf Basis der einzelnen Angebotskonzepte abgeleitet und zeigt entsprechende Abhängigkeiten auf. Damit ist auch für weitere landesweite Fragestellungen wie die Digitalisierung der Infrastruktur, die langfristige Entwicklung der Bahnsteigkapazitäten oder die Finanzierung des Betriebs eine wesentliche Planungsbasis geschaffen.

Mit diesen detaillierten Mittel- und Langfristplanungen ist Nordrhein-Westfalen deutschlandweit Vorreiter. Die Zukunftsvision im Bahnverkehr ist damit für die nächsten Jahre vorgezeichnet und kann von allen Beteiligten konsequent und transparent verfolgt und gemeinsam mit allen Projektpartnern umgesetzt werden.

Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. Januar 2022

Anhang zu TOP 5 „SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040“

Insgesamt wurden bis zum Jahr 2040 landesweit 336 Einzelmaßnahmen aus der Zielnetzkonzeption abgeleitet. Im Folgenden sind 34 Maßnahmenbündel für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzt (GVFG) sowie 64 Maßnahmenbündel für weitere Finanzierungsprogramme (u.a. BVWP, Deutschlandtakt, Robustes Netz I und II, Maßnahmen nach dem Strukturstärkungsgesetz) aufgeführt. Die 34 Maßnahmenbündel zum GVFG entsprechen 81 Einzelmaßnahmen, die 64 Maßnahmenbündel für weitere Finanzierungsprogramme entsprechen 84 Einzelmaßnahmen der insgesamt 336 abgeleiteten Einzelmaßnahmen bis 2040. Eine Bündelung der verbleibenden Einzelmaßnahmen wird nach Abstimmungen mit den Infrastrukturbetreibern und möglichen vertiefenden Untersuchungen noch erfolgen.

1. Elektrifizierung Euregiobahn
2. Reaktivierung Baal - Ratheim
3. Reaktivierung Linnich - Hückelhoven-Baal
4. Reaktivierung Kaarster See - Viersen
5. Reaktivierung Euregiobahn Stolberg - Eupen
6. Dieselnachfolgekonzept Eifelstrecke
7. Bahnsteigverlängerung S-Bahn-Köln
8. S-Bahn-Takt 15' 30' Düsseldorf - Vorstufe
9. Knoten Oberhausen
10. Knoten Köln - RRX-Systemhalt Köln-Mülheim
11. Ausbau Dortmund - Enschede (Vorstufe S-Bahn Münsterland)
12. Ausbau Münster - Bielefeld (Vorstufe S-Bahn Münsterland / Ost-Westfalen-Lippe)
13. Ausbau und Elektrifizierung der Oberbergischen Bahn
14. Zweigleisiger Ausbau Bottrop Hbf - Essen-Dellwig Ost
15. Initialpaket Knoten Münster (Basis S-Bahn Münsterland)
16. Reaktivierung Walsumbahn
17. Reaktivierung Ratinger Weststrecke
18. Ausbau und Elektrifizierung der Voreifelbahn
19. Dieselnachfolgekonzept Teilnetz Niederrhein – Niederrhein-Münsterland-Netz
20. Dieselnachfolgekonzept Netz nördliches Westfalen - Elektrifizierungen - Paket 1
21. Dieselnachfolgekonzept Netz nördliches Westfalen - Elektrifizierungen - Paket 2
22. Dieselnachfolgekonzept Netz nördliches Westfalen - Alternative Antriebe
23. S-Bahn-Stammstrecke Essen
24. Ausbau S-Bahn Emscher-Korridor
25. Knoten Krefeld
26. Westspange
27. Neubau 2. Verbindungskurve Bochum-Langendreer
28. Kapazitätsoffensive Bahnhöfe (DB Stationsoffensive NRW - Tranche 1+2)
29. Vollausbau der Bördebahn
30. Reaktivierung Teutoburger Wald-Eisenbahn Harsewinkel - Gütersloh - Verl
31. Reaktivierung Münster - Sendenhorst
32. Verlängerung Regiobahn (S28)
33. Elektrifizierung Regiobahn (S28) inkl. Umbau der Gleistopologie in Düsseldorf-Gerresheim

34. S11-Kernpaket (Köln – Bergisch Gladbach)
35. Ausbaustrecke 46/2 (Oberhausen - Emmerich)
36. Ausbau Dülken - Kaldenkirchen (Ausbaustrecke Viersen - Venlo)
37. Schienengüterverkehrsmaßnahmen gemäß Deutschlandtakt
38. Ausbaustrecke Münster - Lünen
39. RRX-Stammstrecke (Köln - Dortmund)
40. Ausbau südlich Gummersbacher Straße (Köln)
41. Ausbau Westkopf Köln Hbf
42. Überwerfungsbauwerk Troisdorf (Schienenpersonennahverkehr)
43. 2. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren (Schienengüterverkehr)
44. Korridor Mittelrhein Zielnetz 1
45. Überwerfungsbauwerke Gremberg Nord (Köln)
46. Verlegung Systemwechselstelle Aachen - Belgien
47. Ausbaustrecke / Neubaustrecke Dortmund - Seelze
48. Ausbau Knoten Hamm
49. Bahnsteigkapazitäten Knoten Dortmund Gleis 21
50. Bahnsteigkapazitäten Knoten Dortmund Gleis 26
51. Kapazitätserhöhung Knoten Bielefeld 2032/2040
52. Anbindung Siegstrecke an die Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main
53. Engpassauflösung Knoten Aachen
54. Geschwindigkeitserhöhung Löhne -Rheine
55. Ausbaustrecke ABS4 Aachen - Düren
56. Verlängerung der S6 nach Mönchengladbach
57. 1. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren (Schienenpersonennahverkehr)
58. S11-Ergänzungspaket - Erft-S-Bahn
59. S-Bahn Rheinisches Revier Abschnitt Ost (Bedburg - Neuss - Düsseldorf)
60. Ausbau Ostkopf Köln Hbf
61. Wendegleis Bonn-Mehlem
62. LST-Optimierung Bonn UN Campus (Leit- und Sicherungstechnik)
63. Neubau Bahnsteig Gleis 14 Minden (Deutschlandtakt)
64. Reaktivierung Überholgleis Ahlen Gleis. 4 mit Anbindung Personen- und Güter-Bahn
65. Reaktivierung Überholgleis Oelde
66. Ausbau der S13 bis Bonn-Oberkassel
67. LST-Optimierung Bahnhof Sythen (Leit- und Sicherungstechnik)
68. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Rheinhausen - Moers
69. Ausbau Überleitverbindung Ratingen West - Düsseldorf-Rath
70. Ausbau Überleitverbindung Bahnhof Opladen
71. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Langenfeld
72. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim
73. Betriebsoptimierung Köln Messe/Deutz - Siegstrecke
74. Betriebsoptimierung Knoten Hamm (Westkopf/Abzweig Selmig)
75. Neubau Bahnsteige Güter-Bahn in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde
76. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Düsseldorf Hbf - Düsseldorf-Gerresheim (Wuppertal-Vohwinkel)
77. Ausbau Überleitverbindungen Düsseldorf-Benrath
78. Ausbau Überleitverbindungen Düsseldorf-Flughafen Fernbahnhof
79. Ausbau Überleitverbindung Abzweig Düsseldorf-Sturm / Düsseldorf-Eller Mitte
80. Ausbau Streckenverbindung Duisburg Hbf - Duisburg-Hochfeld Süd
81. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Dortmund-Signal-Iduna Park - Dortmunderfeld

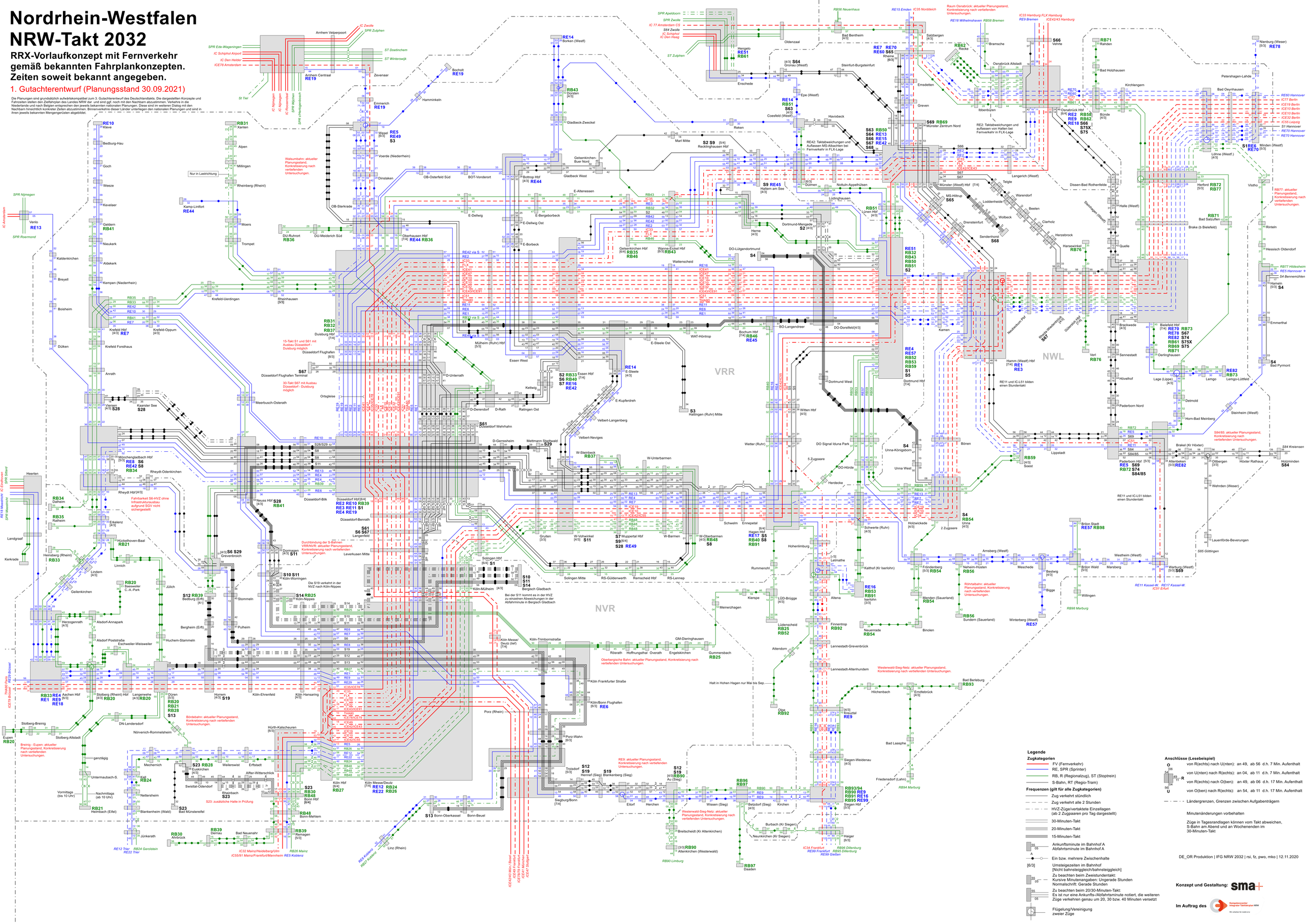
82. Ausbau Überleitverbindungen Westkopf Bochum Hbf
83. Ausbau Halteplätze Wuppertal Hbf
84. Neubau Wendegleis Köln/Bonn Flughafen
85. Ausbau Bahnsteigkapazitäten Oberhausen Hbf
86. Ausbau Haltepunkt Ennepetal zum Bahnhof
87. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Dortmund-Derne - Lünen-Preußen
88. Ausbau Überleitverbindungen Oberhausen Hbf / Abzweig. Kolkmannshof
89. Ausbau Überleitverbindung Köln-Mülheim S-Bahn / Güter-Bahn
90. Optimierung Einfahrt Köln Messe/Deutz
91. LST-Optimierung Bahnhof Brühl (Leit- und Sicherungstechnik)
92. Einrichtung Gleiswechselbetrieb Essen - Gelsenkirchen
93. Einrichtung Gleiswechselbetrieb im Knoten Hagen
94. Elektrifizierung Wesel - Bocholt
95. Reaktivierung Moers - Kamp-Lintfort
96. Beschleunigung Hellertalbahn
97. Ausbau Münster - Enschede / Zwolle (Vorstufe S-Bahn Münsterland)
98. Reaktivierung Hertener Bahn

Nordrhein-Westfalen
NRW-Takt 2032

RRX-Vorlaufkonzept mit Fernverkehr gemäß bekannten Fahrplankonzepten. Zeiten soweit bekannt angegeben.

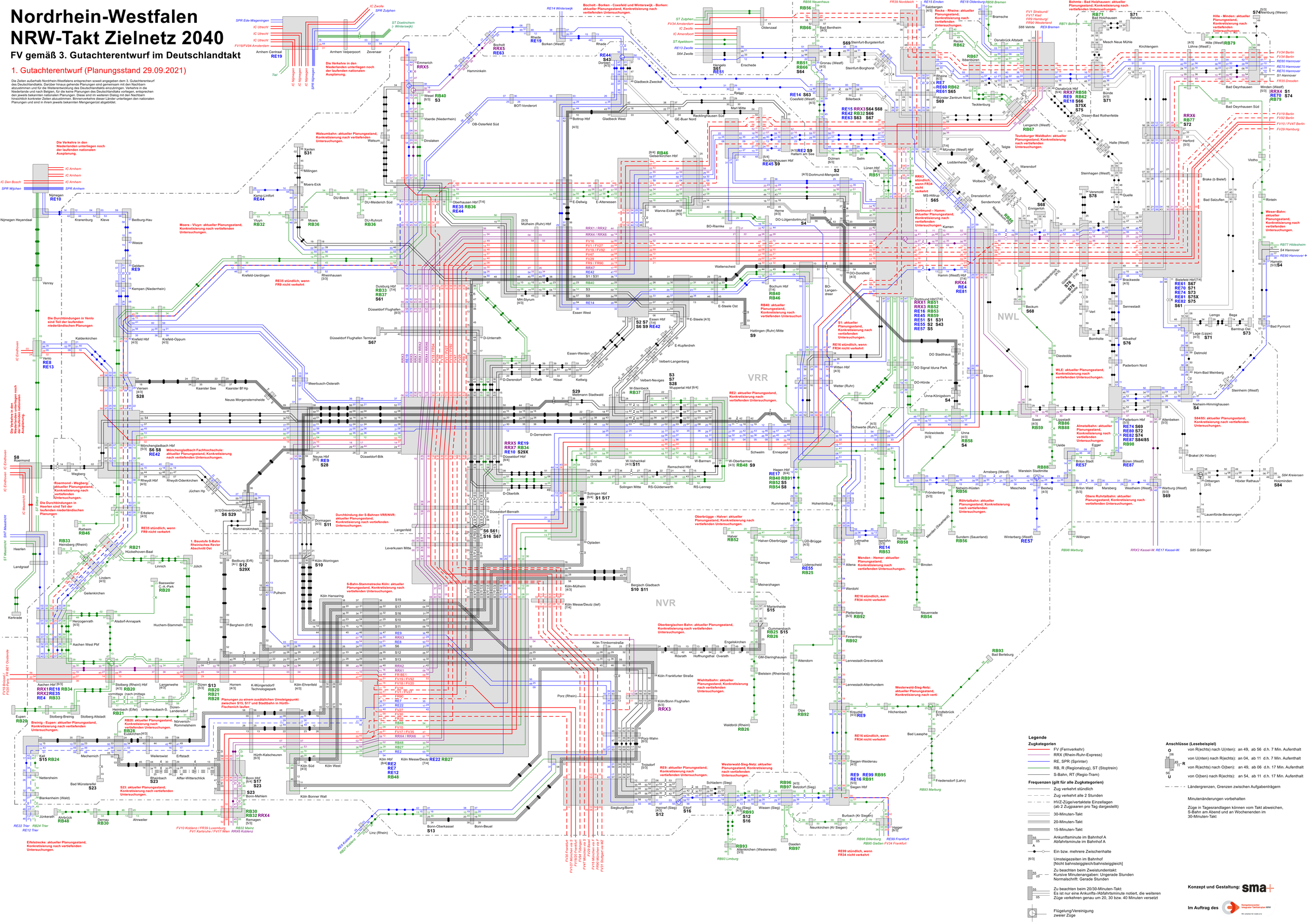
1. Gutachterentwurf (Planungsstand 30.09.2021)

Die Planungen sind grundsätzlich aufwärtskompatibel zum 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts. Die dargestellten Konzepte und Fahrzeiten stellen den Zielfahrplan des Landes NRW dar und sind ggf. noch mit den Nachbarn abzustimmen. Verkehre in die Niederlande und nach Belgien entsprechen den jeweils bekannten nationalen Planungen. Diese sind im weiteren Dialog mit den Nachbarn hinsichtlich konkreter Zeiten abzustimmen. Binnenverkehre dieser Länder unterliegen den nationalen Planungen und sind in ihren jeweils bekannten Mengengerüsten abgebildet.



Nordrhein-Westfalen
NRW-Takt Zielnetz 2040

FV gemäß 3. Gutachterentwurf im Deutschlandtakt

1. Gutachterentwurf (Planungsstand 29.09.2021)

Die Zeiten außerhalb Nordrhein-Westfalens entsprechen soweit angegeben dem 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts. Darüber hinaus gehende Planungen sind gemeinsam mit den Nachbarn abzustimmen und für die Weiterentwicklung des Deutschlandtakts einzubringen. Verkehre in die Niederlande und nach Belgien, für die keine Planungen des Deutschlandtakts vorliegen, entsprechen den jeweils bekannten nationalen Planungen. Diese sind im weiteren Dialog mit den Nachbarn hinsichtlich konkreter Zeiten abzustimmen. Binnenverkehre dieser Länder unterliegen den nationalen Planungen und sind in ihrem jeweils bekannten Mengengerüst abgebildet.