

Vorlage Nr.: 2024/098

Beschlussvorlage**öffentlich**

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Herr Wüller	17.05.2024
Kreisausschuss	Herr Wüller	27.05.2024
Kreistag	Herr Wüller	03.06.2024

Öffentlicher Personennahverkehr-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen - Stellungnahme des Kreises Recklinghausen

Beschlussvorschlag: Für die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen meldet der Kreis Recklinghausen nachfolgende Maßnahmen/Projekte:

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV):

- U35: Verlängerung von „Herne Schloss Strünkede“ nach „Recklinghausen Hauptbahnhof“
- Straßenbahnlinie 308: Verlängerung ab „Bochum-Gerthe Schürbankstraße“ bis „Castrop-Rauxel-Münsterplatz“

Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

- Reaktivierung der sog. „Hamm-Osterfelder-Bahn“ von „Recklinghausen Hauptbahnhof“ nach „Lünen Hauptbahnhof“ für den Personenverkehr und Anbindung newPark
- Ringschluss der S-Bahn von „Recklinghausen Hauptbahnhof“, „Marl-Sinsen“ nach „Marl-Mitte“ und „Gelsenkirchen Buer-Nord“
- Bau eines Ausweichgleis in „Marl-Mitte“ an der DB-Strecke 2252
- Zweigleisiger Ausbau der DB-Strecke 2248 zwischen „Bottrop Hauptbahnhof“ und „Essen-Dellwig-Ost“
- Viergleisiger Ausbau der DB-Strecke 2250 zwischen „Gladbeck West“ und „Bottrop Hauptbahnhof“



Klimpel
Landrat



Schad
Kreisdirektor



Haumann
Fachbereichsleitung

- Durchgehendes drittes Gleis zwischen „Recklinghausen Süd“ und „Recklinghausen Hauptbahnhof“ an der DB-Strecke 2200
- Ausbau der Emschertalbahn, u.a. in Gladbeck und Castrop-Rauxel

Darstellung des Sachverhaltes:

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) hat die (Neu-) Aufstellung der Bedarfspläne für ÖPNV, für Landesstraßen und erstmalig für Radschnellverbindungen des Landes angekündigt.

Bestandteil der Stellungnahme des Kreises Recklinghausen ist nur die Maßnahmenmeldung zur Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans. Die Bedarfspläne für Landesstraßen und für Radschnellverbindungen werden erst zu einem späteren Zeitpunkt (neu-) aufgestellt.

In einem ersten Schritt sind die Bezirksregierungen vom MUNV aufgefordert worden, von den regionalen Planungsträgern, d.h. den Regionalräten und dem Ruhrparlament, Beschlüsse über die Vorschläge der Region zum ÖPNV-Bedarfsplan einzuholen. Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass die Bezirksregierung in ihrem Schreiben mitgeteilt hat, dass in der Maßnahmenanmeldung „... alle angedachten Projekte, unabhängig von politischen Mehrheiten, gemeldet werden (sollen), da eine nachträgliche Aufnahme in den Bedarfsplan ohne Durchführung einer strategischen Umweltprüfung [...] kaum möglich ist.“

Das geforderte Beteiligungsverfahren für die Meldung der ÖPNV-Maßnahmen ist dreiteilig (vgl. Abb. 1 – Schritt 1):

1. Stellungnahme der kommunalen Gebietskörperschaften und Zweckverbände
2. Sammeln und Aufarbeiten der Stellungnahmen durch die Bezirksregierung
3. Beschlussfassung der regionalen Planungsträger (Ruhrparlament)



Abb. 1: Aufstellungsprozess des ÖPNV-Bedarfsplans
(Quelle: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW)

Der weitere Verlauf der Bedarfsplanaufstellung ist in Abb. 1 dargestellt. Nach dem Beschluss der regionalen Planungsträger (Ruhrparlament) betrachtet ein vom MUNV bestellter Gutachter die Maßnahmen und erstellt Maßnahmensteckbriefe samt Nutzen-/Kostenbewertung. Die Maßnahmen mit einem positiven Nutzen-/Kostenverhältnis werden einer strategischen Umweltprüfung unterzogen und dann in einem Bedarfsplanentwurf wieder den regionalen Planungsträgern vorgelegt, damit ein abschließendes Votum samt Priorisierung vorgenommen werden kann. Abschließend erarbeitet das MUNV einen ÖPNV-Bedarfsplan-Entwurf und legt diesen dem Landtag und seinen Gremien zur Abstimmung vor.

Die Kreisverwaltung wurde seitens der Bezirksregierung am 10. April 2024 informiert und um Stellungnahme bis zum 27. Mai 2024 gebeten. Gleichzeitig wurden die Städte ebenfalls um Stellungnahme gebeten. Die regionalen Planungsträger sowie die Zweckverbände sind durch das MUNV direkt zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es findet also ein grundsätzliches „Sammeln“ von Maßnahmen statt.

Im Rahmen des kreisweiten Austausches Mobilität und Verkehr am 23. April 2024 hat die Kreisverwaltung die kreisangehörigen Städte über die Neuaufstellung informiert und gebeten, die Rückmeldungen der Städte ebenfalls an die Kreisverwaltung weiterzuleiten, um sie nach Abgleich mit dem Nahverkehrsplan sowie dem Entwurf zum Masterplan Mobilität in die Stellungnahme des Kreises Recklinghausen aufzunehmen und so Geschlossenheit zu zeigen.

Die Meldungen der kreisangehörigen Städte liegen zur Vorlagenerstellung noch nicht vor und können erst in der Ausschusssitzung präsentiert werden.

Gleiches Vorgehen wurde unter den Aufgabenträgern zusammen mit dem Regionalverband Ruhr und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr abgesprochen. Die Aufgabenträger des ÖPNV setzen den Regionalverband und den Verkehrsverbund über die Meldungen in Kenntnis. Der Verkehrsverbund hat betont, dass er unabhängig von den kommunalen Meldungen in seiner Stellungnahme die Maßnahmen für das Zielnetz 2040 berücksichtigt.

Maßnahmenmeldung:

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

- U35: Verlängerung von „Herne Schloss Strünkede“ nach „Recklinghausen Hauptbahnhof“:
Durch den Neubau der Verbindung wird eine durchgehende Verbindung von Recklinghausen Hauptbahnhof über Herne Bahnhof – Bochum Hauptbahnhof bis nach Bochum-Querenburg und somit eine Anbindung an die Ruhruniversität Bochum geschaffen. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird eine relevante Verlagerung des vorhandenen Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV erwartet.

- Straßenbahnlinie 308: Verlängerung ab „Bochum-Gerthe Schürbankstraße“ bis „Castrop-Rauxel Münsterplatz“:
Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 308 wird eine schnelle und umstiegsfreie Direktverbindung zwischen den Zentren Hattingen, Bochum und Castrop-Rauxel geschaffen. Durch eine Verknüpfung am Bahnhof Castrop-Rauxel Süd mit der Regionalbahn 43 (RB43) entsteht für die Stadt Castrop-Rauxel, aber auch für die westlichen Dortmunder Stadtteile, eine attraktive und im Vergleich zum Bus kürzere Verbindung nach Bochum.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

- Reaktivierung der sog. „Hamm-Osterfelder-Bahn“ von „Recklinghausen Hauptbahnhof“ nach „Lünen Hauptbahnhof“ für den Personenverkehr und Anbindung newPark:
Die Reaktivierung der angesprochenen Trasse würde die Städte Datteln und Waltrop wieder an den SPNV anschließen und gleichzeitig eine qualitativ hochwertige Anbindung des landesbedeutsamen Industrie- und Gewerbestandorts newPark ermöglichen und so einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Aufnahme der Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan wird umso wichtiger, als dass mit der seit 2023 erlangten Rechtskraft des Bebauungsplans „newPark“ in naher Zukunft die tatsächliche Entwicklung des Geländes bzw. Großansiedlungen mit tausenden Mitarbeitern zu erwarten ist. So ist es vor dem Hintergrund der klimagerechten Anbindung notwendig, eine langfristig dem Großvorhaben entsprechende, leistungsfähige SPNV-Erschießung sicherstellen zu können. Darüber hinaus soll der newPark auch an das Netz des Schienengüterverkehrs angeschlossen werden (vgl. hierzu Berichtsvorlage Nr. 2024/091). Der Entwurf des Masterplan Mobilität 2050 für den Kreis Recklinghausen sieht die Reaktivierung der „Hamm-Osterfelder-Bahn“ ebenfalls vor.
- Ringschluss der S-Bahn von „Recklinghausen Hauptbahnhof“, „Marl-Sinsen“ nach „Marl-Mitte“ und „Gelsenkirchen Buer-Nord“:
Die ehemalige Werksbahn der Zeche Auguste-Victoria, heute u.a. durch den Chemiepark Marl genutzt, bietet das Potential für einen Ringschluss der heutigen Linienäste der S9 Haltern am See und Recklinghausen über Marl-Sinsen. Eine neue Station Marl-Hüls im Bereich der Römerstraße wäre der nächstgelegene SPNV-Haltepunkt für die ca. 10.000 Beschäftigten des Chemieparks. Der Entwurf des Masterplans Mobilität 2050 für den Kreis Recklinghausen sieht für das Projekt einen Prüfauftrag vor.
- Bau eines Ausweichgleises an der DB-Strecke 2252 in „Marl-Mitte“:
Im Bereich des Haltepunktes Marl-Mitte wurde im Rahmen der Stadtkern-erweiterung der Stadt Marl ausreichend Fläche für ein Ausweichgleis gelassen, um die Kapazität der Strecke zu erhöhen.

- Zweigleisiger Ausbau der DB-Strecke 2248 zwischen „Bottrop Hauptbahnhof“ und „Essen-Dellwig-Ost“:
Zur Kapazitätserhöhung sollte das eingleisige Teilstück ausgebaut werden, um die geplanten Taktverdichtungen auf der Linie S9 bzw. im Zielnetz des Verkehrsverbundes die Linien S9 und S22 zu realisieren. Darüber hinaus sollten die Stationen Essen-Dellwig und Essen-Dellwig Ost zusammengelegt werden, sodass Umstiege vereinfacht und mehr Nachfragepotential entsteht. Siehe auch Zielkonzept des VRR.
- Viergleisiger Ausbau der DB-Strecke 2250 zwischen „Gladbeck West“ und „Bottrop Hauptbahnhof“:
Die Zugdichte zwischen „Gladbeck West“ und „Bottrop Hauptbahnhof“ wird zunehmen. Ein Ausbau der Strecke ist erforderlich, da der Schienengüterverkehr ebenfalls auf dieser Trasse verkehrt. Siehe auch Zielkonzept des VRR.
- Durchgehendes drittes Gleis zwischen „Recklinghausen Süd“ und „Recklinghausen Hauptbahnhof“ an der DB-Strecke 2200:
Aufgrund der angestrebten Mehrverkehre auf der Haard-Achse in Richtung Ruhrgebiet, ist ein durchgehendes drittes Gleis erforderlich. Siehe auch Zielkonzept des VRR.
- Ausbau der Emschertalbahn:
Verschiedene Maßnahmen zum Ausbau der Emschertalbahn ermöglichen Mehrverkehre, schaffen Verlässlichkeit und eine bessere Netzabdeckung. Als Maßnahmen für das Zielkonzept 2040 des VRR sind u.a. die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen „Gladbeck-Zweckel“ und „Gladbeck-Ost“ an der DB-Strecke 2236 sowie die Wiederherstellung des Streckenabschnitts „Herne Hot“ und „Castrop-Rauxel Süd“ vorgeschlagen.

Rechtsgrund

Handelt es sich um Leistungen, die durch Gesetz / Verordnung / o. Ä. bestimmt sind?	☐ Ja	☒ Nein
Handelt es sich um freiwillige Leistungen?	☒ Ja	☐ Nein

Haushaltsauswirkungen

Ergebnis- und/ oder zahlungsrelevante Auswirkungen?	☐ Ja	☒ Nein
Im Haushaltsplan vorgesehen?	☐ Ja	☐ Nein
Kreisumlagewirksam?	☐ Ja	☐ Nein

Stellenplanauswirkungen

Bestehen Auswirkungen auf den Stellenplan?	☐ Ja		☒ Nein
Im Stellenplan vorgesehen?	☐ Ja		☐ Nein
Sind die Stellen refinanziert?	☐ Ja	☐ Nein	☐ Teilweise

Klimaschutz

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen	☐ Negative Auswirkungen
Begründung: Der Modal Split wird positiv beeinflusst. Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr werden auf den ÖPNV verlagert.		