


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordnete Cornelia Zuschke

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	11.06.2021	Entscheidung
Bezirksvertretung 8	17.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 2	22.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 7	22.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 10	22.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 1	25.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 9	25.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 3	29.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 5	29.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 4	30.06.2021	Anhörung
Bezirksvertretung 6	30.06.2021	Anhörung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Zwischenergebnisse (Bewertungsstufe 1) zum Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Maßnahmen der Bewertungsstufe 2 mithilfe des Verkehrsmodells vertiefend auf Nachfragepotenziale zu überprüfen.

Die Ergebnisse sind mit den in der Informationsvorlage OVA/064/2019 bereits vorgestellten Stadtbahnmaßnahmen („Zielkonzept – Teil 1 Stadtbahn“) zu verknüpfen und nach Anhörung der Bezirksvertretungen in einer Gesamtvorlage „Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn“ dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss im 1. Quartal 2022 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Sachdarstellung:

Mit der Informationsvorlage OVA/064/2019 wurde von der Stadtverwaltung das „Zielkonzept ÖPNV Düsseldorf: Teil 1 – Stadtbahn“ vorgestellt, welches eine von drei Handlungsebenen im ÖPNV darstellt: Stadtbahn, Straßenbahn und innovative Verkehrsmittel. Die jeweiligen Zielkonzepte sind wichtige Handlungsfelder, welche in Ihrer Gesamtheit langfristig betrachtet werden müssen und in der Stadtgesellschaft vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende sowie Klimaschutz und Luftreinhaltung zu diskutieren sind.

Dem bereits vorgestellten Zielkonzept „ÖPNV Düsseldorf: Teil 1 – Stadtbahn“ sollte als nächstes die Ausarbeitung und Vorstellung des „Zielkonzeptes ÖPNV Düsseldorf: Teil 2 – Straßenbahn“ folgen. Aufgrund diverser Abhängigkeiten und Wechselwirkungen (wie z.B. Verknüpfungspunkte zwischen Stadt- und Straßenbahnlinien und gemeinsam bediente Streckenabschnitte) sollte aus Sicht der Rheinbahn und der Verwaltung die Entwicklung beider Systeme jedoch nicht voneinander isoliert, sondern in einem Gesamtkonzept betrachtet werden. Aus diesem Grund beabsichtigt die Verwaltung, das „Zielkonzept ÖPNV Düsseldorf: Teil 1 – Stadtbahn“ und das „Zielkonzept ÖPNV Düsseldorf: Teil 2 – Straßenbahn“ miteinander zu verknüpfen und ein

Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn

zur Beschlussfassung zu erarbeiten.

Inhalt dieser Vorlage ist ein vorbereitender Zwischenbericht zum Stand der derzeitigen Erarbeitung des Zielkonzepts Stadtbahn/Straßenbahn sowie die Vorstellung der vorgeschlagenen weiteren Vorgehensweise und Maßnahmen. Dieser dient der vorbereitenden Diskussion und Beteiligung für eine dann abgestimmte Beschlussfassung im 1. Quartal 2022. Für die Fraktionen besteht bis zum 25.08.2021 die Möglichkeit hierüber zu beraten. Die Verwaltung und die Rheinbahn stehen dafür bei Bedarf gerne zur Verfügung.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung, des sich stetig ändernden Mobilitätsverhaltens sowie der vielfältigen „neuen“ Verkehrsmittel (z.B. Seilbahn, Wassertaxi, Lufttaxi) werden u.a. im Rahmen des Mobilitätsplan D auch zukunfts-fähige, innovative Maßnahmen einer Weiterentwicklung des ÖPNV in Düsseldorf betrachtet. Diese Maßnahmen werden im noch folgenden Zielkonzept „Innovative Verkehrsmittel“ dargestellt.

Anlass

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist der wichtigste Bestandteil einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Verkehrsentwicklung und untrennbarer Bestandteil einer mitwachsenden Infrastruktur für die expandierende Metropole Landeshauptstadt Düsseldorf. Er bildet darüber hinaus das Rückgrat der Verkehrswende.

Es ist nach wie vor ein gesellschaftliches, ökologisches und politisches Ziel, dass ein größerer und zunehmender Teil der Verkehrsmenge über die Verkehrsträger des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) getragen wird. Das Netz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weist sehr begrenzte und unzureichende Kapazitäten aus und ist trotz umfassender Optimierungen an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gelangt. Es ist zu erwarten, dass das Verkehrsbedürfnis in und um Düsseldorf trotz des durch die Corona-Pandemie verursachten Rückgangs in den kommenden Jahren und Jahrzehnten perspektivisch deutlich zunehmen wird.

Düsseldorf ist und bleibt eine hochattraktive, oberzentrale Stadt mit sehr engen Verflechtungen in die Region und in die Nachbargemeinden. Einwohner*Innen und Pendlerzahlen nehmen stetig zu und Siedlungsflächen in der Stadt aber auch im Umland werden zunehmend aktiviert. Als Arbeitsplatz- und Studienstandort bleibt Düsseldorf attraktiv; Messe, Veranstaltungen und Tourismus kehren nach der Corona-Pandemie auf ein hohes Niveau zurück oder wandeln sich zukunftsfähig. Die gesetzlich vorgegebenen Klimaschutzziele und vorrangig Luftreinhaltevorgaben müssen eingehalten werden. Auch der Verkehrssektor wird hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten müssen. Dem ÖPNV kommt dabei aufgrund seiner hohen und effizienten Verkehrsleistung eine besondere Bedeutung zu.

Unter Berücksichtigung verschiedener Parameter und einer gut ausgebauten Infrastruktur rechnen Stadt und Rheinbahn mit einer Fahrgastzunahme in und um Düsseldorf von mindestens einem Drittel oder mehr bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus.

Das heutige ÖPNV-System in Düsseldorf stößt zu den Spitzenzeiten jedoch bereits deutlich an seine Auslastungsgrenzen. Um die zu erwartende und angestrebte Zunahme an Fahrgästen zu ermöglichen und auch zu fördern, muss das ÖPNV-Angebot und -Netz zwingend erweitert werden. Nur so kann der ÖPNV die nötige Akzeptanz als Alternative zum MIV für die breite Bevölkerung finden.

In Anbetracht der Verkehrswende kommt dem Ausbau des städtischen Schienennetzes eine große Bedeutung zu, denn mit Stadt- und Straßenbahnfahrzeugen kann eine große Anzahl von Fahrgästen sicher, schnell und komfortabel und nachhaltig transportiert werden.

Die Umsetzung von Schienenverkehrsprojekten ist jedoch mit einem großen zeitlichen Vorlauf verbunden. Vor dem Hintergrund aufwändiger Beteiligungs- und Plangenehmigungsverfahren und auch der finanziellen Herausforderungen ist es erforderlich mit der Diskussion über Gesamtprojekte und deren Teil-Umsetzungsmöglichkeiten bereits frühzeitig zu beginnen und Prioritäten zu setzen.

Der städtische Nahverkehrsplan gibt den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes vor und bildet die Grundlage für das von den Verkehrsunternehmen im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu erbringende Leistungsangebot. Das Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn soll nach Beschlussfassung als langfristige Zielvorstellung in die kommende Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufgenommen werden. Der Nahverkehrsplan soll ab 2022 aktualisiert und fortgeschrieben werden.

Beschreibung des Bewertungsverfahrens

Das Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn und die darin beschriebenen Maßnahmen zum Ausbau des kommunalen Schienennetzes soll in enger Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und der Rheinbahn in einem 3-stufigem Bewertungsverfahren entwickelt werden:

In der Bewertungsstufe 1 werden Ideen, Hinweise und Lösungsansätze zu Streckenergänzungen aus Politik, Stadtgesellschaft und Verwaltung sowie dem Nahverkehrsplan 2017 in eine Materialsammlung aufgenommen. Dabei handelt es sich sowohl um kleinere betriebliche Maßnahmen als auch um langfristig gedachte Projekte („Visionen“). Die Maßnahmen werden mittels SWOT-Analyse qualitativ bewertet und bei entsprechend ausreichendem Potenzial in die Bewertungsstufe 2 aufgenommen.

Der Begriff SWOT steht für die Abkürzung der Englischen Begriffe **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) und **T**hreats (Risiken). Die SWOT-Analyse ist ein Werkzeug der strategischen Planung und ermöglicht in diesem Fall, die einzelnen Streckenerweiterungsmaßnahmen mittels 4 Kriterien einer qualitativen Bewertung zu unterziehen. Nach einer übersichtlichen Gesamtdarstellung aller Kriterien wird so ein Gesamtbild jeder Einzelmaßnahme erzeugt, mithilfe dessen abgeleitet werden kann, ob eine Maßnahme ausreichend Potenzial für eine weitere, tiefergehende Analyse aufweist.

Maßnahmen, bei denen aufgrund erheblicher Schwächen und Risiken keine Realisierungsmöglichkeiten oder Fahrgastpotenziale gesehen werden, werden in der weiteren Bearbeitung des Zielkonzepts Stadtbahn/Straßenbahn nicht weiter betrachtet. Dies gilt es im Vorfeld einer Konzepterstellung jedoch umfassend zu diskutieren.

In der Bewertungsstufe 2 werden die Maßnahmen hinsichtlich ihres Fahrgastpotenzials mithilfe des Verkehrsmodells, bezogen auf den Prognosefall 2030, untersucht. Der Prognosefall berücksichtigt dabei bereits alle bekannten Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklungen in Düsseldorf und der Umgebung. Für die Fahrgastpotenzialberechnung werden grobe Annahmen für die neu zu bedienenden Haltestellen getroffen und die notwendigen Fahrzeiten ermittelt. Die Maßnahmen, welche nach Auswertung der Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell ein ausreichend großes Fahrgastpotenzial aufweisen, fließen schlussendlich zur weiteren Bearbeitung und Konkretisierung in das Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn ein (Bewertungsstufe 3).

Im Rahmen dieses Konzepts werden ausschließlich Netzergänzungen bewertet, die das Düsseldorfer Stadtgebiet betreffen. Infrastrukturmaßnahmen im Umland wie z. B. die Prüfaufträge aus der „Untersuchung zu den Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen entlang der K-Bahn Düsseldorf – Meerbusch - Krefeld auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes“ (Verlängerung der U76 von KR-Rheinstraße bis KR-Verberg und der U74 von MB-Haus Meer bis Lank-Latum) werden im regionalen Kontext weiter untersucht.

Im Rahmen dieser Vorlage werden die Durchführung und die Ergebnisse der Bewertungsstufe 1 dargestellt und erläutert, welche Maßnahmen mithilfe des Verkehrsmodells vertiefend betrachtet werden sollen.

Bewertungsstufe 1

Für die Bewertungsstufe 1 wurden die in der Anlage 1 dargestellten 35 Streckenerweiterungen und Streckenausbaumaßnahmen in die Materialsammlung aufgenommen und mittels SWOT-Analyse bewertet.

Darüber hinaus wurden 5 weitere Maßnahmen (Nr. 36 bis Nr. 40) unmittelbar in die Stufe 2 aufgenommen, die bereits im „Zielkonzept ÖPNV Düsseldorf: Teil 1 – Stadtbahn/Straßenbahn“ behandelt oder im NVP 2017 als indisponibel eingestuft wurden.

Um einen perspektivischen Einsatz größerer Fahrzeuge zu ermöglichen, soll auch die Ertüchtigung des Gleisnetzes weiter vorangetrieben werden. Dies betrifft in Bezug auf die Fahrzeugbreiten (max. zulässig 2,65m) und Gleisabstände im größeren Zusammenhang die nachfolgenden Streckenabschnitte. Die betroffenen Stellen sind in den Übersichtskarten als Ausbaumaßnahme deklariert und werden nicht in die Prüfung mittels Verkehrsmodell aufgenommen:

- Ausbau Ulmenstraße
- Ausbau in Pempelfort
- Ausbau Bilker Allee

Einige der in Anlage 1 aufgelisteten Maßnahmen haben nach Durchführung der SWOT-Analyse zurzeit kein Realisierungspotenzial im o.g. Sinn, sollten jedoch aus Sicht der Rheinbahn und der Verwaltung aufgrund künftiger städtebaulicher Entwicklungen als Zukunftsoption aufrechterhalten werden. Diese Maßnahmen werden zwar nicht weiter in der Bewertungsstufe 2 vertieft, jedoch nachrichtlich in die Übersichtskarte der Bewertungsstufe 2 aufgenommen und nach Abstimmung mit den politisch Verantwortlichen in ihrer planerischen Vorstufe vorzubereiten sein:

- Maßnahme Hamm
- Maßnahme Itter bzw. Himmelgeist

Bewertungsstufe 2

Auf Grundlage der qualitativen Analyse wurden insgesamt 17 Maßnahmen identifiziert, die in der Stufe 2 in den nächsten Monaten mithilfe des Verkehrsmodells hinsichtlich ihres Fahrgastpotenzials im Prognosefall 2030 näher untersucht werden sollen. Eine Übersicht dieser Maßnahmen (inkl. der automatisch und nachrichtlich übernommenen Maßnahmen) ist in der Anlage 3 dargestellt sowie der Übersichtskarte in Anlage 4 zu entnehmen.

Die Maßnahmen, welche nach qualitativer SWOT-Analyse und quantitativer Fahrgastpotenzialberechnung gezeigt haben, dass sie grundsätzlich für eine Streckenerweiterung geeignet sind, werden schlussendlich in die Bewertungsstufe 3 des Zielkonzepts Stadtbahn/Straßenbahn aufgenommen. Das gilt nach der vorgreiflichen Diskussion in den Gremien für alle dann identifizierten Maßnahmen.

Die Streckenerweiterungen

- Südtangente
- Hammfelddamm
- U81 (3. und 4. Bauabschnitt)
- Weitere Verlängerung Nordtangente in den Kreis Mettmann

haben direkte Auswirkungen auf die benachbarten Städte Neuss, Ratingen sowie Mettmann und bedürfen entsprechender Abstimmungen mit den Städten sowie zuständigen Aufgabenträgern. Aus diesem Grund sind im Rahmen der Erarbeitung des Zielkonzepts Stadtbahn/Straßenbahn Gespräche mit den beteiligten Kommunen und Aufgabenträgern aufzunehmen.

Analog zur Informationsvorlage OVA/064/2019 werden die Anlaufkosten und Personalbedarfe für sämtliche Maßnahmen der Bewertungsstufe 3 grob dargestellt. Das finale Zielkonzept wird abschließend den betroffenen Bezirksvertretungen vorgestellt und in einer Gesamtvorlage „Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss voraussichtlich im 1. Quartal 2022 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Ausblick

Das Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn wird sämtliche Streckenerweiterungsmaßnahmen beinhalten, die nach qualitativer Bewertung und anschließender

quantitativer Fahrgastpotenzialbetrachtung aus Sicht der Verwaltung und der Rheinbahn geeignet sind, in angemessenem Umfang Fahrgastpotenziale abzuschöpfen, zusätzliche, nachfragegerechte Kapazitäten im ÖPNV zu schaffen und auf diese Weise die Verkehrswende nachhaltig zu ermöglichen und beinhaltet ebenso die durch die politische Diskussionen darüber hinaus verifizierten Potenziale.

Unabhängig von der oben beschriebenen und durchgeführten Bewertungssystematik steht eine detaillierte Überprüfung der technischen Machbarkeit sowie des volkswirtschaftlichen Nutzens für jede Einzelmaßnahme noch aus. Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Rheinbahn (z.B. Fahrzeuge, Abstell- Werkstattkapazitäten, Personal) sind darüber hinaus zu eruieren. Um im Falle einer Realisierung Zugang zu Fördergeldern zu erlangen, wird es noch notwendig sein, die Förderwürdigkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen. Entsprechende finanzielle Mittel für Machbarkeitsuntersuchungen und Nutzen-Kosten-Berechnungen sind hierfür vorzuhalten.

Das Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn wird nach Beschlussfassung durch den OVA nachrichtlich in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Der Aufstellungsbeschluss für eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans ist zum Ende des Jahres 2021 vorgesehen.

Anlagen:

- Anlage 1 - Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn - Bewertungsstufe 1
- Anlage 2 - Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn - Bewertungsstufe 1 (Übersichtskarte)
- Anlage 3 - Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn - Bewertungsstufe 2
- Anlage 4 - Zielkonzept Stadtbahn/Straßenbahn - Bewertungsstufe 2 (Übersichtskarte)