

**Antwort der Verwaltung  
Vorlage Nr.: 20201268**

**Status:** öffentlich  
**Datum:** 20.05.2020  
**Verfasser/in:** Ralph Bittner  
**Fachbereich:** Amt für Stadtplanung und Wohnen

Bezeichnung der Vorlage:

Bund bietet mehr Mittel für den ÖPNV: Jetzt zugreifen!

Bezug:

Anfrage der SPD-Ratsfraktion zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 04.03.2020, TOP 5.3, Vorlage Nr. 20200627

**Beratungsfolge:**

Gremien:

Sitzungstermin:

Zuständigkeit:

Haupt- und Finanzausschuss	17.06.2020	Kenntnisnahme
Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität	18.08.2020	Kenntnisnahme

**Wortlaut:**

*„Die Bundesregierung aus SPD und CDU will den Öffentlichen Personennahverkehr attraktiver und moderner machen. Mit der Novelle des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes (GVFG) sorgen SPD und CDU im Bund dafür, dass künftig deutlich mehr Mittel für dringende Investitionen in den Neu- und Ausbau zu Verfügung stehen wird. Geld gibt es jetzt auch für Sanierungsprojekte, zum Beispiel für die Erneuerung von U-Bahn-Tunneln. Der Bund stellt im laufenden Jahr 665 Mio. Euro und ab 2021 jeweils eine Mrd. Euro zu Verfügung. Ab 2025 sollen es dann zwei Mrd. Euro sein mit einer jährlichen Steigerung von 1,8 Prozent ab 2026. Angesichts der langen Vorläufe schaffen SPD und CDU im Bund damit die Sicherheit, dass heute begonnene Planungen auch umgesetzt werden können.*

*Vor diesem Hintergrund fragt die SPD-Ratsfraktion an:*

- Das neue GVFG ermöglicht auch die Erneuerung von bestehenden Anlagen. Welche konkreten Projekte für Bestandssanierungen zum Beispiel an der CampusLinie sind absehbar und könnten gegebenenfalls vorgezogen werden?*
  
- Die Bogestra ist auf dem Weg, ihre Anlagen auf digitale (Steuerungs-) Techniken umzurüsten, um den Betrieb sicherer und effizienter zu machen. Welche Vorhaben sind in diesem Zusammenhang geplant, die für eine Finanzierung aus GVFG-Mitteln in Frage kämen? Welche Überlegungen bestehen insbesondere im Hinblick auf den Einsatz digitaler Techniken im künftig auszubauenden Kreuzungsbereich Unistraße / A448 (zum Beispiel Vorrang für die CampusLinie in den besonders stark nachgefragten Zeiten)?*

- *Wie ist der aktuelle Sachstand der ÖPNV-Bedarfsplanung (vgl. Vorlage 20191267), insbesondere sind die erforderlichen Kurzgutachten inzwischen erstellt oder beauftragt worden?*
- *Die Stadt setzt sich mit NRW.Urban mit Nachdruck für eine Entwicklung des Gebietes am Bahnhof Wattenscheid ein. Das macht es nach Auffassung der SPD-Ratsfraktion erforderlich, parallel die Überlegungen für eine Straßenbahn-Verbindung aus Richtung Höntrop voranzutreiben. Wann ist mit den nächsten Prüfungs- und Planungsschritten zu rechnen?*
- *Nach wie vor besteht großes Interesse an einer direkten Schienenverbindung zwischen Bochum und Recklinghausen. Die Verwaltung wird gebeten, hier kurz den Sachstand zu erläutern und gegebenenfalls auf Investitionsbedarfe hinzuweisen.*
- *Wie weit sind die Überlegungen für eine ÖPNV-Verbindung zwischen den Hochschulen in Querenburg und MARK 51°7? Spielt dabei der Einsatz autonomer Fahrzeuge noch eine Rolle (vgl. Green City Plan)?*
- *Welche Investitionsbedarfe ergeben sich aus dem Vergleich vor dem Oberverwaltungsgericht zwischen Land und DUH für die Stadt Bochum beziehungsweise die Bogestra und kann dieser Bedarf teilweise aus GVFG-Mitteln gedeckt werden?*
- *Die Stadt Bochum arbeitet derzeit an der Fortschreibung ihres Plans für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Wie ist hier Sachstand und könnten größere Vorhaben ebenfalls aus GVFG-Mitteln bezuschusst werden?“*

Die Verwaltung und die BOGESTRA nehmen wie folgt Stellung:

**Das neue GVFG ermöglicht auch die Erneuerung von bestehenden Anlagen. Welche konkreten Projekte für Bestandssanierungen zum Beispiel an der CampusLinie sind absehbar und könnten gegebenenfalls vorgezogen werden?**

Durch das novellierte GVFG können jetzt schon Projekte ab einer Größenordnung von 30 Mio. € statt 50 Mio. € gefördert werden und bei einigen Fällen wie z.B. Grundsanierungen, Bahnhöfen und Haltestellen ab einer Grenze von 10 Mio. €. In Bochum stehen jedoch zurzeit keine Projekte dieser Größenordnung an.

Die anstehenden Projekte für die Erneuerung von Stadtbahnanlagen wie z.B. Elektro-Haupt- und Unterverteilungen von Bahnhöfen usw. werden über das Programm der "Erneuerungsinvestitionen Stadtbahnen in NRW" des Landes gefördert.

**Die Bogestra ist auf dem Weg, ihre Anlagen auf digitale (Steuerungs-) Techniken umzurüsten, um den Betrieb sicherer und effizienter zu machen. Welche Vorhaben sind in diesem Zusammenhang geplant, die für eine Finanzierung aus GVFG-Mitteln in Frage kämen? Welche Überlegungen bestehen insbesondere im Hinblick auf den Einsatz digitaler Techniken im künftig auszubauenden Kreuzungsbereich Unistraße / A448 (zum Beispiel Vorrang für die CampusLinie in den besonders stark nachgefragten Zeiten)?**

Die BOGESTRA hat bereits in den letzten Jahren bei der Erneuerung der Infrastruktur die zunehmende Digitalisierung berücksichtigt.

So werden heute bereits bei der Erneuerung z.B. Stellwerke als elektronische Stellwerke ausgeführt und Aufzüge mit einem digitalen Störungsmanagement versehen.

Weiterhin entwickelt die BOGESTRA gemeinsam mit der Stadt Bochum ein abgestimmtes Vorgehen zur Erneuerung der Verkehrsleittechnik.

Bezugnehmend auf den konkret angesprochenen Punkt der Campus Linie existiert heute schon eine Lichtsignalanlagenbeeinflussung für die Vorrangschaltung der U35.

Weitere Infrastruktur- und Digitalisierungsvorhaben sind in Planung und könnten bei Bereitstellung von Fördermitteln (z.B. GVFG-Mittel) umgesetzt werden.

**Wie ist der aktuelle Sachstand der ÖPNV-Bedarfsplanung (vgl. Vorlage 20191267), insbesondere sind die erforderlichen Kurzgutachten inzwischen erstellt oder beauftragt worden? Die Stadt setzt sich mit NRW.Urban mit Nachdruck für eine Entwicklung des Gebietes am Bahnhof Wattenscheid ein. Das macht es nach Auffassung der SPD-Ratsfraktion erforderlich, parallel die Überlegungen für eine Straßenbahn-Verbindung aus Richtung Höntrop voranzutreiben. Wann ist mit den nächsten Prüfungs- und Planungsschritten zu rechnen?**

Die Stadt Bochum und die BOGESTRA haben die Projekte in Form von Steckbriefen weiter strukturiert und priorisiert. Parallel dazu läuft ein Prozess zur Neustrukturierung der Organisation und der Planungsaufgaben, bspw. in Form einer Projektgesellschaft. Für die Erstellung von Kurzgutachten wurden die aufgrund umfangreicher Siedlungsflächenerweiterungen prioritären Projekte in Gerthe (zweigleisiger Ausbau 308/316) und Westenfeld (Verlängerung 305/310) ausgewählt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur äußeren Erschließung von Gerthe West wird untersucht, welche Auswirkungen eine zweigleisige Straßenbahnführung auf dem Castroper Hellweg auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs haben würde.

Die Verwaltung bereitet im Laufe des ersten Halbjahres 2020 die Ausschreibung zur Beauftragung einer Potenzialanalyse für die Verlängerung der Linien 305/310 in Richtung Wattenscheid-Höntrop S sowie August-Bebel-Platz (Erschließung Neubaugebiet Wattenscheid-Süd) vor.

Zwischenzeitlich wurden die Projektansätze im Rahmen eines Informationstermins dem Verkehrsministerium NRW vorgestellt und im Nachgang dazu weitere Informationen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als koordinierende Instanz für die Priorisierung und Förderung von Projekten im Ruhrgebiet weitergeleitet. Aus verschiedensten Gründen ist derzeit jedoch keines der Projekte förderantragsreif.

**Nach wie vor besteht großes Interesse an einer direkten Schienenverbindung zwischen Bochum und Recklinghausen. Die Verwaltung wird gebeten, hier kurz den Sachstand zu erläutern und gegebenenfalls auf Investitionsbedarfe hinzuweisen.**

Ein Vertreter der Angebotsplanung des VRR hat den Stand des Projekts in der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 03.07.2019 vorgestellt. Damals war festzustellen, dass Investitionsbedarfe ausschließlich im SPNV-Streckennetz entstehen, für welches die Betreiber zuständig sind.

Die Stadt Bochum hat den VRR erneut um Stellungnahme bzgl. des aktuellen Sachstands gebeten.

**Wie weit sind die Überlegungen für eine ÖPNV-Verbindung zwischen den Hochschulen in Querenburg und MARK 51°7? Spielt dabei der Einsatz autonomer Fahrzeuge noch eine Rolle (vgl. Green City Plan)?**

Im Rahmen Verkehrsträgerabwägung innerhalb des „Mobilitätskonzepts Campus Bochum – Mark 51°7“, welches verkehrsträgerunabhängig die Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrsverbindung zwischen Mark 51°7 und dem Campus Bochum untersucht, wurde der Einsatz von autonomen Kleinbussen bzw. fahrerlosen/automatisierten spurgebundenen ÖPNV-Systemen geprüft und weiteren Bedienformen gegenübergestellt.

Die in der Antwort der Verwaltung (Vorlage Nr. 20201248 zur Sitzung des AIM am 03.06.2020) auf eine Anfrage der Fraktion Die Grünen im Rat der Stadt Bochum (Vorlage Nr. 20200516) dargestellten Beschränkungen beim Einsatz solcher Systeme gelten jedoch auch hier.

Autonome (Klein)Busse sind derzeit noch vergleichsweise teuer und hinsichtlich Beförderungsgeschwindigkeit und Beförderungskapazität wenig leistungsfähig. Die Störungen der Umfeldfassungssysteme (Sensorik und optische Systeme) durch andere Verkehrsteilnehmer führen zu häufigen Fahrtverzögerungen. Die Fahrzeuge benötigen des Weiteren eine umfangreiche, eigene Infrastruktur und Expertenwissen innerhalb des Verkehrsunternehmens. Autonom fahrende Busse kommen daher momentan über den Status eines Präsentationsobjekts zur Mobilität der Zukunft bzw. eines Ergänzungsverkehrs für besondere Anwendungsbereiche nicht hinaus. Essentielle straßenrechtliche und ethische Fragen sind nach wie vor zu klären, bevor ein leistungsfähiger Betrieb mit höheren Geschwindigkeiten umgesetzt werden kann.

Das Mobilitätskonzepts Campus Bochum – Mark 51°7 ist schon weit fortgeschritten, jedoch noch nicht abgeschlossen. Es wird nach Abschluss der Untersuchungen und Planungen der Politik vorgestellt.

**Welche Investitionsbedarfe ergeben sich aus dem Vergleich vor dem Oberverwaltungsgericht zwischen Land und DUH für die Stadt Bochum beziehungsweise die Bo-gestra und kann dieser Bedarf teilweise aus GVFG-Mitteln gedeckt werden?**

Es ergeben sich die folgenden Investitionskategorien:

- Erwerb von Elektrofahrzeugen und Umrüstung kommunaler Fahrzeuge bzw. von Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens;
- Maßnahmen Radverkehrsinfrastruktur sowie
- Verknüpfungspunkte / Mobilstationen.

Die Beschaffung oder technische Veränderung von Fahrzeugen ist nicht GVFG-relevant. Für die Umrüstung von Fahrzeugen stehen separate Förderzugänge zur Verfügung.

Der Bau oder die Veränderung von Verknüpfungspunkten werden voraussichtlich nicht in einer Größenordnung von 10 Mio. EUR Investitionssumme liegen; es stehen andere Förderzugänge bereit.

**Die Stadt Bochum arbeitet derzeit an der Fortschreibung ihres Plans für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Wie ist hier Sachstand und könnten größere Vorhaben ebenfalls aus GVFG-Mitteln bezuschusst werden?**

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen wurde und wird auch weiter aus den Mitteln des ÖPNVG NRW vom Land bezuschusst.

Das Personenbeförderungsgesetz verpflichtet die Stadt Bochum als Aufgabenträgerin zu einem vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV ab dem 01.01.2022, soweit im Nahverkehrsplan (NVP) keine Ausnahmen benannt und begründet werden. Die Teilfortschreibung des NVP zum Thema Barrierefreiheit erfolgt zurzeit. Nach der Abstimmung mit den Behindertenverbänden in der 2. Jahreshälfte 2020 werden alle zuständigen Gremien (Bezirke, Inklusionskonferenz, Frauenbeirat, Seniorenbeirat, Fachausschuss AIM) bis Sommer 2021 beteiligt.

Wegen der in der Beantwortung zu Frage 1 genannten Größenordnung können neben den bestehenden Förderungen nach den §§ 11 und 12 ÖPNVG NRW keine Vorhaben gefördert werden. Förderfähige Vorhaben, bspw. im Stadtbahnbau, gemäß § 13 ÖPNVG NRW oder dem Programm "Erneuerungsinvestitionen Stadtbahnen in NRW" müssen über einer Bagatellgrenze von 100.000 € liegen.

***Anlagen:***