



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE**  
**18/4414**

A11

Oliver Krischer

28. Oktober 2025

Seite 1 von 1

Aktenzeichen 7A3 58.11.01.01  
bei Antwort bitte angeben

Dr. Raoul Rothfeld  
Telefon 0211 4566-235  
Telefax 0211 4566-388  
raoul.rothfeld@munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## **Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.10.2025 Bericht der Landesregierung**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen eine Entscheidungsvorlage mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses, welche die Aufnahme von sechs ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen in die Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans sowie in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen vorschlägt.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@MUNV  
NRW.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße





**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses  
des Landtags Nordrhein-Westfalen  
am 31.10.2025

Entscheidungsvorlage

**Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans** sowie  
des **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans**  
durch die Maßnahmen

„Stadtbahnlinie 3: Kapazitätserweiterung  
Jöllenbecker Straße in Bielefeld“,

„Neubau Westbahn in Bonn“,

„Kapazitätserweiterungen auf den  
Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 in Köln“,

„StadtBahn Süd in Köln“

„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-  
Achse in Köln“ sowie

„Urbane Seilbahn zwischen dem Hbf. Wanne-  
Eickel und der Techno Ruhr International (TRI)  
in Herne“

**Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans** des  
Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7  
Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des  
**ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans** des  
Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7  
Absatz 2 ÖPNVG NRW

## **Hintergrund**

Der ÖPNV-Bedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, unter anderem für diejenigen Maßnahmen, die nach § 13 Absatz 1 ÖPNVG NRW gefördert werden können. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Absatz 1 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) gefördert werden sollen.

Im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) wurde ein multimodales Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 (LVM 2035) erstellt. Mit dem LVM 2035 wurde die Entscheidungsgrundlage für die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplan gebildet, welche Ende 2024 begonnen wurde. Bis zum Beginn der Maßnahmenbewertung (im Rahmen der Neuaufstellung) existiert eine sogenannte Übergangsregelung, um dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen nicht zu verzögern (vgl. Vorlage 17/258).

Nach erbrachtem und abgestimmtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit innerhalb der Leistungsphase 2 „Vorplanung“ nach HOAI (als Standardisierte Bewertung) sowie Anmeldung durch den jeweiligen Aufgabenträger gemäß § 9 Absatz 1 Landesplanungsgesetz NRW über die regionalen Planungsträger für den ÖPNV-Bedarfsplan, prüft das für Verkehr zuständige Ministerium die Einhaltung der Kriterien für die Inanspruchnahme der Übergangsregelung. Wenn diese erfüllt sind legt das Ministerium dem Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen die Maßnahmen mit der Bitte um Herstellung des Einvernehmens zur Aufnahme in Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans und den Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen vor. Zur nachfolgenden etwaigen Förderung muss die, nach einer Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan fortzuschreibende,

Standardisierte Bewertung auch weiterhin ein auskömmliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (größer eins) aufweisen.

Da die Maßnahmenbewertung (zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans) Mitte 2025 begonnen hat, wurde zur Berücksichtigung von eingereichten Nachweisen der Wirtschaftlichkeit eine Frist von einschließlich dem 31. Juli 2025 gesetzt (vgl. **Anlage 1**).

Dieser Beschlussvorschlag umfasst die vorliegenden entscheidungsreifen bzw. alle Voraussetzungen erfüllenden Anmeldungen.

### **Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen**

Im Jahr 2021 wurden mit der Einführung der Planungskostenförderung (Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates - FöRi-Planungsvorrat) erstmals finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt, um Kommunen und Verkehrsunternehmen explizit bei Planungsleistungen zu unterstützen. Die Förderrichtlinie soll den raschen Aufbau eines Planungsvorrats ermöglichen, um insbesondere weitere Bundesmittel für den dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur nach Nordrhein-Westfalen zu holen. Denn abgeschlossene Planungen sind Voraussetzung für eine Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen.

Durch die gesetzliche Aufstockung der Bundesfinanzhilfen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf 1 Mrd. Euro p.a. seit 2021 bzw. 2 Mrd. Euro p.a. ab 2025 sowie einer jährlichen Dynamisierung in Höhe von 1,8 Prozent ab 2026 werden in den kommenden Jahren erhebliche Finanzmittel zum Ausbau des ÖPNV zur Verfügung stehen. Damit diese seitens des Landes Nordrhein-Westfalen auch abgerufen werden können, ist es zwingend notwendig, ausreichend geplante Maßnahmen vorhalten zu können. Für die Programmjahre 2021 und 2022 wurden in Summe rund 80 Millionen Euro an Kassenmittel bzw. Verpflichtungsermächtigungen durch das Land Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellt. Durch die im Haushaltsjahr 2024 neu eingerichtete Titelgruppe 64 (Planungsleistungen aus Regionalisierungsmitteln) konnten fünf neue Vorhaben aus dem ÖSPV angestoßen werden.

Im Rahmen der Förderrichtlinie Planungsvorrat wurden bzw. werden drei der zur Aufnahme in die Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans sowie den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen vorgesehenen ÖSPV-Vorhaben landesseitig gefördert:

In Bonn werden die ersten beiden Leistungsphasen sowie die Standardisierte Bewertung für das Vorhaben „Neubau Westbahn in Bonn“ mit Zuwendungen in Höhe von 917.400 Euro gefördert.

In Köln betrug die Zuwendung für die erste Leistungsphase der Kapazitätserweiterungen auf der Ost-West-Achse in Köln und Bergisch Gladbach nach geprüftem Schlussverwendungsnachweis insgesamt 5.300.000 Euro.

Die dritte Leistungsphase sowie die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung für das Vorhaben „StadtBahn Süd für Rondorf und Meschenich“ der Stadt Köln wird mit Zuwendungen in Höhe von 2.025.200 Euro landesseitig unterstützt.

### **Maßnahmenbeschreibungen**

Es handelt sich um insgesamt sechs Maßnahmen des kommunalen spurgebundenen ÖPNV: fünf Stadtbahnprojekte und eine Seilbahn.

Die Maßnahmen sind in der **Anlage 2** näher beschrieben. Dort wird neben der Beschreibung der jeweiligen Maßnahme auch eine Einordnung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit gegeben. Dabei werden die voraussichtlichen Kosten einschließlich Planungskostenpauschale sowie Sensitivitätszuschlag entsprechend des Planungsstandes den errechneten Nutzen gegenübergestellt. Des Weiteren werden Aussagen zum regionalen Votum getroffen.

### **Beschlussvorschlag**

Der Verkehrsausschuss stellt auf Grundlage dieser Vorlage das Einvernehmen zur Aufnahme der genannten kommunalen Infrastrukturmaßnahmen

- „Stadtbahnlinie 3: Kapazitätserweiterung Jöllenbecker Straße in Bielefeld“,
- „Neubau Westbahn in Bonn“,
- „Kapazitätserweiterungen auf den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 in Köln“,
- „StadtBahn Süd in Köln“,
- „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln“ im Interimszustand sowie
- „Urbane Seilbahn zwischen dem Hbf. Wanne-Eickel und der Techno Ruhr International (TRI) in Herne“

in die Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans sowie den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen her.

### **Anlagen**

1. Schreiben des MUNV NRWs an die Bezirksregierungen und SPNV-Zweckverbände vom 07.02.2025 bzgl. „Beendigung der Übergangsregelung zur Aufnahme von Maßnahmen in den derzeit gültigen ÖPNV-Bedarfsplan“ mitsamt Anlagen
2. Maßnahmenbeschreibungen



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Bezirksregierung Arnsberg  
59821 Arnsberg

Bezirksregierung Detmold  
32756 Detmold

Bezirksregierung Düsseldorf  
40474 Düsseldorf

Bezirksregierung Köln  
50667 Köln

Bezirksregierung Münster  
48128 Münster

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR  
45879 Gelsenkirchen

Zweckverband go.Rheinland  
50679 Köln

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe  
59423 Unna

**– per elektronischer Post –**

## **Beendigung der Übergangsregelung zur Aufnahme von Maßnahmen in den derzeit gültigen ÖPNV-Bedarfsplan**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die sogenannte Übergangsregelung für die Aufnahme von dringenden, wirtschaftlich sinnvollen und erforderlichen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen in den derzeit gültigen ÖPNV-Bedarfsplan (vgl. Landtagsvorlage 17/258, siehe Anlage 1) steht bis zum Beginn der Maßnahmenbewertung für den neu aufzustellenden ÖPNV-Bedarfsplan zur Verfügung. In meinem Bericht mit dem Titel „Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen“ (Landtagsvorlage 18/2181, siehe Anlage 2) wurde das baldige Ende dieser Übergangsregelung angekündigt und das darauffolgende Verfahren näher erläutert. Da die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans nun begonnen hat, möchte ich das Ende der Übergangsregelung nun zeitlich präzisieren:

Seite 1 von 2

07.02.2025

Seite 1 von 2

Aktenzeichen 7A3 58.11.01  
bei Antwort bitte angeben

Dr. Raoul Rothfeld  
Telefon: 0211 4566-235  
raoul.rothfeld@munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705



Dringende Maßnahmen, für welche die Standardisierte Bewertung (HOAI Leistungsphase 2) **in Abstimmung mit dem Land** und einem auskömmlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis ( $> 1$ ) abgeschlossen und **bis einschließlich dem 31. Juli 2025** beim Ministerium zur Prüfung eingereicht ist, können noch Gebrauch von der Übergangsregelung machen. Daraufhin soll die Zustimmung der jeweiligen regionalen Planungsträgern unverzüglich eingeholt werden (wenn nötig, unter Vorbehalt eines zustimmenden Prüfergebnisses). Dem folgend legt das Ministerium die Maßnahme dem Verkehrsausschuss des Landtags zur Einvernehmensherstellung vor.

Kontaktieren Sie bei Bedarf bitte Herrn Dr. Raoul Rothfeld (raoul.rothfeld@munv.nrw.de, 0211 4566-235) – gerne stehen wir für Rückfragen und Anregungen zur Verfügung.

Der Regionalverband Ruhr und jene ÖSPV-Aufgabenträger, deren laufenden Planungen in Bezug auf die Übergangsregelung im Ministerium bekannt sind, erhalten eine digitale Durchschrift dieses Schreibens. Leiten Sie dieses Schreiben bei Bedarf gerne an ggf. weitere betroffene Stellen weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Thomas Plück

Anlage:

1. Landtagsvorlage 17/258
2. Landtagsvorlage 18/2181



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf



17. November 2017

Seite 1 von 2

Aktenzeichen  
(bei Antwort bitte angeben)

Telefon 0211 3843-2238

## Multimodale Landesverkehrsuntersuchung 2030 inkl. ÖPNV- Bedarfsplan

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

mit Schreiben vom 14.09.17 habe ich über den Sachstand der Kündigung des Vertrags zur Erarbeitung einer multimodalen Landesverkehrsuntersuchung 2030 inkl. Erstellung eines ÖPNV-Bedarfsplans berichtet und dass an einer neuen Ausschreibung gearbeitet wird. Wie dort bereits erwähnt, ist bei optimalem Verlauf des neuen Verfahrens nicht vor dem Jahr 2020 mit der Fertigstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans zu rechnen.

Gleichzeitig sollen dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen hierdurch keine Verzögerung erfahren.

Aus diesem Grund hat das Ministerium für Verkehr mit den Zweckverbänden eine Übergangslösung gefunden, die ich in groben Zügen zusammenfasse:

Die Aufgabenträger planen die Maßnahmen weiter, die sie für dringlich erachten. Nach Vorliegen einer plausiblen Kostenschätzung und eines abgestimmten Nachweises der Wirtschaftlichkeit meldet der

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Stadttor 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-9110  
poststelle@vm.nrw.de  
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel  
vom Hauptbahnhof zur  
Haltestelle Stadttor:  
Straßenbahnlinie 709  
Buslinie 732

Aufgabenträger die Maßnahme gemäß Landesplanungsgesetz über die Regionalräte für den ÖPNV-Bedarfsplan an.

Das Verkehrsministerium legt sodann dem Ausschuss für Verkehr die Maßnahme mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. den Infrastrukturfinanzierungsplan vor.

Es ist geplant, bis zum Beginn der Maßnahmenbewertung für den neuen ÖPNV-Bedarfsplans entsprechend zu verfahren.

Die Zweckverbände haben dieses Vorgehen begrüßt.

Ich möchte Sie bitten, dieses Schreiben zur Information an die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen



Hendrik Wüst



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE**  
**18/2181**

A11

Oliver Krischer

19.01.2024  
Seite 1 von 7

Aktenzeichen 7A3 58.11.02.02  
bei Antwort bitte angeben

Dr. Raoul Rothfeld  
Telefon 0211 4566-235  
Telefax 0211 4566-388  
raoul.rothfeld@munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## **Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.01.2024**

### **Bericht der Landesregierung**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen schriftlichen Bericht zur Kenntnisnahme, welche die (Neu-)Aufstellung der Bedarfspläne für ÖPNV, für Landesstraßen und erstmalig für Radschnellverbindungen des Landes ankündigt, die diesbezüglichen Planungen erläutert, mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses zur Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@munv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße





**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses  
des Landtags Nordrhein-Westfalen  
am 31.01.2024

Schriftlicher Bericht

**Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen  
Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen**

# Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen

## Hintergrund

Derzeit wird im Auftrag des Landes ein multimodales Landesverkehrsmodell 2035 (LVM 2035), mit dem Prognosehorizont des Jahres 2035, erstellt. Auf der Grundlage des LVM 2035 werden dann die verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen für ÖPNV, Landesstraßen sowie erstmalig für Radschnellverbindungen des Landes erstellt:

- Der gültige **ÖPNV-Bedarfsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen stammt aus dem Jahr 2006. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sieht gemäß § 7 Absatz 1 vor, dass der ÖPNV-Bedarfsplan bei Bedarf fortzuschreiben ist. Derzeit angewendet wird eine Übergangsregelung um, dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen nicht zu verzögern (vgl. Landtagsvorlage 17/258).
- Der bestehende **Landesstraßenbedarfsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen stammt aus dem Jahr 2007. Im Landesstraßenausbaugesetz (LStrAusbauG) ist in § 1 Absatz 4 die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans per Gesetz gefordert.
- Der **Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes** soll gemäß § 19 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW) erstmalig aufgestellt werden.

Die Bedarfspläne sind Grundlage für die langfristigen Entscheidungen über Infrastrukturmaßnahmen auf Grundlage von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen. Für die drei genannten Bedarfspläne des Landes wird die jeweilige (Neu-)Aufstellung derzeit aktiv vorbereitet und soll jeweils im Jahr 2024, voraussichtlich jedoch zu unterschiedlichen Zeitpunkten, beginnen. So wird die Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans auf Grund der Anforderung aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz aktuell priorisiert. Im Folgenden möchten wir über die Planungen zur (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne informieren, welche u. a. die Einbindung der kommunalen Gebietskörperschaften, der Zweckverbände, der Bezirksregierungen und der regionalen Planungsträger (d. h. den Regionalräten und dem Ruhrparlament) vorsehen. In diesem Zusammenhang möchten wir ebenso über den Stand der für den ÖPNV geltenden Übergangsregelung und der Einführung eines Vorbereitungsverfahrens für die Planung von Radschnellverbindungen informieren.

## **Planungen zur (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne**

Aktuell befindet sich die (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne in Vorbereitung. Die Vergaben für den ÖPNV-Bedarfsplan und Landesstraßenbedarfsplan sollen möglichst zeitnah beginnen. Zur Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans läuft aktuell bereits ein Vergabeverfahren. Nach derzeitiger, vorläufiger Zeitplanung soll mit den Dienstleistenden je ein Bedarfsplanentwurf für ÖPNV und Landesstraßen idealerweise noch im nächsten Jahr fertig gestellt werden. Die Aufstellung eines Bedarfsplanentwurfs für Radschnellverbindungen des Landes wird priorisiert und soll idealerweise zeitlich vor den Entwürfen der Bedarfspläne für Landesstraßen und ÖPNV vorliegen. Die jeweiligen „Strategischen Umweltprüfungen“, die Beschlüsse der regionalen Planungsträger, die Beschlüsse des Landtags bzw. dessen Verkehrsausschusses und, abschließend, die Veröffentlichung der finalen Bedarfspläne folgen anschließend den jeweiligen Bedarfsplanentwürfen.

Diesem Bericht zeitnah folgend, sollen die initialen Maßnahmenlisten je verkehrlichem Bedarfsplan (d. h. konkret für SPNV, ÖSPV und Seilbahnen, Landesstraßen sowie Radschnellverbindungen) seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr an die Bezirksregierungen übergeben werden. Die kommunalen Gebietskörperschaften und Zweckverbände sollen diese initialen Maßnahmenlisten daraufhin aufarbeiten, indem sie zu den Maßnahmenlisten Stellung nehmen. Die gesammelten Stellungnahmen sollen anschließend durch die Bezirksregierungen dem jeweiligen regionalen Planungsträger, d. h. dem entsprechenden Regionalrat oder dem Ruhrparlament, gemäß § 9 Absatz 4 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen zur Beschlussfassung über die Vorschläge der Region vorgelegt werden. Die Erstellungsmethode und der Verfahrensablauf der initialen Maßnahmenlisten unterscheiden sich hierbei geringfügig je verkehrlichem Bedarfsplan.

Für den **ÖPNV-Bedarfsplan** wurden vorhandene Maßnahmenanmeldungen, welche einer Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung aus den Jahren 2015/2016 entstammen, durch das für Verkehr zuständige Ministerium auf Relevanz geprüft. Im Folgenden werden diese Maßnahmenanmeldungen den Zweckverbänden (für SPNV-Maßnahmen) und den kommunalen Gebietskörperschaften über die Bezirksregierungen (für alle anderen ÖPNV-Maßnahmen) zur Stellungnahme vorgelegt.

Bezüglich des **Landesstraßenbedarfsplans** werden den kommunalen Gebietskörperschaften über die Bezirksregierungen die Vorhaben des derzeit gültigen Bedarfsplans zur Stellungnahme vorgelegt. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) wird im Prozess der Bedarfsplanaufstellung kontinuierlich durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr eingebunden.

Beim **Radschnellverbindungsbedarfsplan** werden Routenvorschläge aus der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr den kommunalen Gebietskörperschaften über die

Bezirksregierungen zur Stellungnahme vorgelegt. Auch beim Radschnellverbindungsbedarfsplan erfolgt eine kontinuierliche Einbindung von Straßen.NRW durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr.

Die Fristen zur Rückmeldung je verkehrlichem Bedarfsplan werden gemeinsam mit den initialen Maßnahmenlisten und der Bitte zur Stellungnahme über die Bezirksregierungen an die kommunalen Gebietskörperschaften und direkt an die Zweckverbände kommuniziert. Hierbei können die Rückmeldungen separiert nach verkehrlichem Bedarfsplan oder auch gebündelt erfolgen. Vorläufige Planungen sehen momentan eine Rückmeldungsfrist bis Mitte des Jahres vor.

### **Aktualisierung der für den ÖPNV geltenden Übergangsregelung**

Seit dem Jahr 2017 gilt die eingangs erwähnte Übergangsregelung zur Aufnahme von Maßnahmen in den bestehenden ÖPNV-Bedarfsplan. Nach erbrachtem und abgestimmtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit (als „Standardisierte Bewertung“), sowie Anmeldung durch den jeweiligen Aufgabenträger gemäß Landesplanungsgesetz über die regionalen Planungsträger für den ÖPNV-Bedarfsplan, legt das zuständige Ministerium dem Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen die Maßnahmen mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes vor. Gemäß der Landtagsvorlage 17/258 ist geplant, bis zum Beginn der Maßnahmenbewertung für den neu aufzustellenden ÖPNV-Bedarfsplan entsprechend zu verfahren.

Das Vergabeverfahren für die zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans notwendigen Dienstleistungen soll zeitnah veröffentlicht werden. Nach erfolgter Vergabe, d. h. zu Beginn der Erarbeitung, wird ein Zeitplan erstellt, welcher spezifiziert wann, mit der Maßnahmenbewertung voraussichtlich begonnen wird – dieser Zeitpunkt ist für die Beendigung der Übergangsregelung maßgebend.

Nach vorläufiger Planung ist davon auszugehen, dass die Gültigkeit der Übergangsregelung somit im Laufe des Jahres 2025 enden könnte. Ist die standardisierte Bewertung einer dringenden Maßnahme, in Abstimmung mit dem Land und mit einem auskömmlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis (größer 1), vor dem Ende der Übergangsregelung abgeschlossen, so kann diese Maßnahme noch den jeweiligen regionalen Planungsträgern zum Beschluss – und im Nachgang dem Verkehrsausschuss des Landtags zur Einvernehmensherstellung – vorgelegt werden.

Zur Bewahrung der Handlungsfähigkeit soll, in der Zeit nach Ende der Übergangsregelung und vor Inkrafttreten des neuen ÖPNV-Bedarfsplans, eine **Ausnahmeregelung bei besonderer Dringlichkeit** gelten. Im Einzelfall sollen Maßnahmen bei besonderer Dringlichkeit auf Antrag der Zweckverbände zur Aufnahme in den bestehenden ÖPNV-

Bedarfsplan vorgeschlagen werden können. Das für Verkehr zuständige Ministerium entscheidet, ob die vorgeschlagene Maßnahme zur Anwendung der Ausnahmeregelung bei besonderer Dringlichkeit zugelassen wird. Diese Ausnahmeregelung orientiert sich funktional und verfahrenstechnisch an der Übergangsregelung, zusätzlich müssen hierbei jedoch folgende Kriterien erfüllt sein:

- Der Beschluss der regionalen Planungsträger zur Aufnahme einer Maßnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan per Übergangsregelung, muss mindestens eine Sitzung und zugleich mindestens ein halbes Jahr vor dem Beschluss der regionalen Planungsträger bzgl. des neu aufgestellten ÖPNV-Bedarfsplans, gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen, erfolgt sein.
- Die Zweckverbände haben eine Erläuterung der besonderen Dringlichkeit vorzulegen. Aus dieser Erläuterung muss hervorgehen, aus welchen Gründen die Aufnahme der Maßnahme vor der Fertigstellung des neu aufgestellten ÖPNV-Bedarfsplan erfolgen soll.
- Bei Maßnahmen, welche zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans angemeldet wurden, muss die im Rahmen der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans durchgeführte Bewertung ebenso ein auskömmliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (größer 1) aufweisen.
- Bei Maßnahmen, welche nicht zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans angemeldet wurden, müssen die Zweckverbände eine Erläuterung des unvorhersehbaren Bedarfs vorlegen. Aus dieser Erläuterung muss hervorgehen, aus welchen Gründen die Maßnahme nicht zur Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans angemeldet werden konnte.

### **Vorbereitungsverfahren für die Planung von Radschnellverbindungen**

Bis zur Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans wird die kommunale Planung von zusätzlichen Radschnellverbindungen seitens des Landes durch ein sogenanntes Vorbereitungsverfahren unterstützt werden. Hierbei können kommunale Planungen wie bisher mit einem Prozentsatz von bis zu 95% gefördert werden. Zusätzlich kann nunmehr eine **Beratung der kommunalen Planungsträger durch Straßen.NRW** erfolgen. Hierfür können sich die kommunalen Planungsträger an die für sie jeweils zuständige Regionalniederlassung von Straßen.NRW wenden. Dabei kann die Art der Beratung von grundlegenden Hinweisen beispielsweise zum Projektzuschnitt oder dem Ablauf des Planungsprozesses bis hin zu konkreter Beratung beispielsweise zur Fertigstellung von Ausschreibungsunterlagen reichen.

Mit dem Vorbereitungsverfahren soll sichergestellt werden, dass diese kommunalen Planungen eine möglichst solide Grundlage bilden für ggf. auf die Bedarfsplanaufstellung

folgende Planungsphasen. Selbst im Falle, dass ein Projekt keine spätere Berücksichtigung im Radschnellverbindungsbedarfsplan finden sollte, könnten die Planungen ohne zeitlichen Verzug als kommunale Radschnellverbindungen fortgeführt und in die Umsetzung gebracht werden.

Ein praktisches Beispiel hierfür ist eine Kommune, die mit einer kommunalen Planung für eine Radschnellverbindung (z. B. Machbarkeitsstudie) an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen herantritt und dabei den Wunsch formuliert, dass der Landesbetrieb die weitere Planung übernehmen möge. Hierfür besteht jedoch kein Planungsauftrag. Insofern kann der Landesbetrieb die weitere Planung nicht übernehmen. Mit Vorliegen des Bedarfsplans wird jedoch eine Grundlage bestehen, auf derer der Landesbetrieb einen Planungsauftrag für diese Verbindung erhalten könnte. Aus diesem Grund besteht ein Landesinteresse, dass die kommunale Planung nach den entsprechenden rechtlichen und technischen Vorgaben für Radschnellverbindungen des Landes fortgesetzt werden. Um dies sicherzustellen, begleitet der Landesbetrieb den kommunalen Planungsprozess. Die Art der Begleitung hängt hierbei vom jeweiligen Einzelfall und insbesondere dem Stand sowie der Qualität der vorgelegten, kommunalen Planung ab. Für den Fall, dass die Radschnellverbindung in den Bedarfsplan aufgenommen wird, erhält der Landesbetrieb einen Planungsauftrag und plant die Relation als Radschnellverbindung des Landes weiter. Für den Fall, dass die Radschnellverbindung nicht in den Bedarfsplan aufgenommen wird, hat die Kommune nichtsdestotrotz die Möglichkeit, die Relation als kommunale Radschnellverbindung weiterzuverfolgen.

### **Bekanntgabe der Planungen zur (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne**

Über diese Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen werden die Bezirksregierungen, der Regionalverband Ruhr und die Zweckverbände ebenso informiert. Vor dem Hintergrund der erläuterten Einbindung der regionalen Planungsträger, hat das für Verkehrs zuständige Ministerium entsprechende Tagesordnungspunkte für kommende Sitzungen der jeweiligen Verkehrsausschüsse bzw. -kommissionen der regionalen Planungsträger angemeldet.

## Anlage 2: Maßnahmenbeschreibungen

### „Stadtbahnlinie 3: Kapazitätserweiterung Jöllenbecker Straße in Bielefeld“

Die Stadt Bielefeld plant die Strecke der Stadtbahnlinie 3 auf der Jöllenbecker Straße zwischen Drögestraße und Splittenbreite auszubauen im Bielefelder Norden, Bereich Gellershagen/ Sudbrackgebiet (vgl. Abbildung 1). Die vorliegende Maßnahme dient der Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 3 in Bielefeld. Hintergrund ist die – bereits heute – hohe Auslastung dieser Linie.

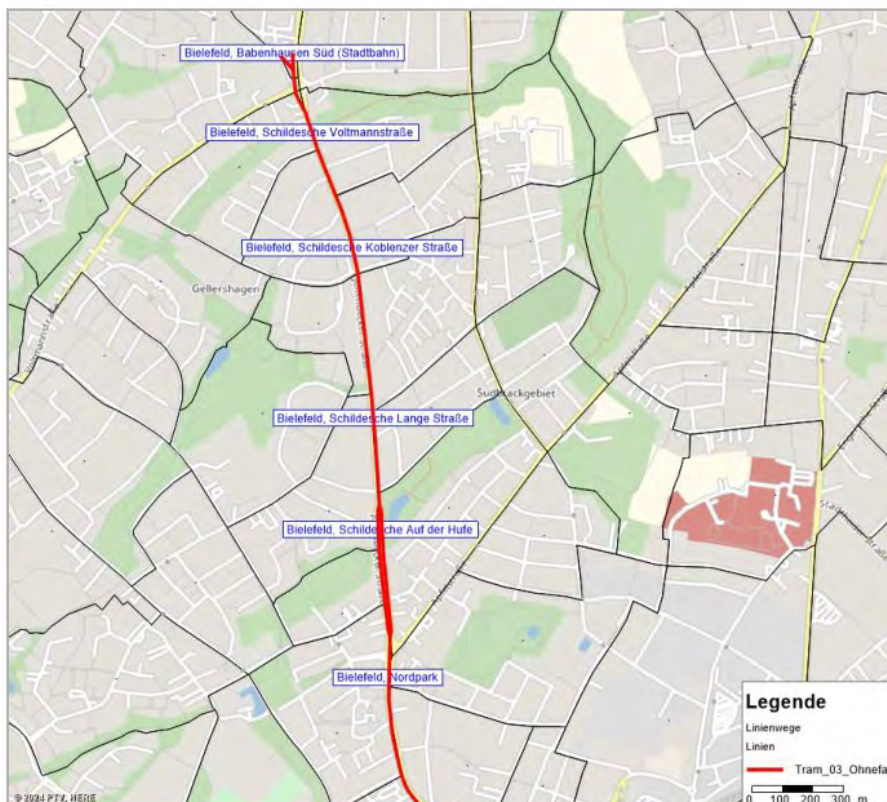


Abbildung 1: Streckenverlauf entlang der Jöllenbecker Straße (Anlage 1 (S. 9) der [Sitzungsvorlage RR-9/2025 des Regionalrats Detmold](#))

Am 22. September 2025 wurde der Vorschlag zur Aufnahme der Maßnahme vom Regionalrat Detmold einstimmig beschlossen (vgl. [Sitzungsvorlage RR-09/2025 des Regionalrats Detmold](#)). Die Standardisierte Bewertung wurde in Abstimmung mit dem Zweckverband NWL und dem MUNV NRW abgeschlossen und kommt zum derzeitigen Planungsstand auf ein auskömmliches **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,20**. Die erwarteten Investitionskosten betragen 46 Mio. Euro (Preisstand 2023, inkl. Sicherheitszuschlag und Planungskostenpauschale) (vgl. Anlage 1 der [Sitzungsvorlage RR-09/2025 des Regionalrats Detmold](#)). Im Rahmen der Sitzungsvorlage wird die Maßnahme wie folgt beschrieben:

„Der Ausbau der „Jöllenbecker Straße Bielefeld, Stadtbahn Linie 3“ erfolgt auf 1,75 km Länge und beinhaltet die Errichtung von insgesamt vier Hochbahnsteigen zur barrierefreien Erschließung. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke erfolgt zudem eine Anpassung des Straßenquerschnittes der Jöllenbecker Straße.

Hintergrund des Ausbaus ist der Einsatz größerer Fahrzeuge zur Bewältigung des höheren Fahrgastaufkommens. Eine Taktverdichtung zur Erhöhung der Kapazitäten ist aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, insbesondere im zentralen Tunnelabschnitt, nicht möglich, so dass zur dringend erforderlichen Erhöhung der Fahrgastkapazitäten seit dem Jahr 2011 sukzessive die Umstellung der Fahrzeugflotte auf das Modell „VAMOS“ erfolgt. Die Abmessungen des Fahrzeugs bedingen eine Anpassung der Gleisabstände und bewirken infolge der Verbreiterung auch eine Änderung des Straßenquerschnitts.

Mit der erforderlichen Anpassung des Straßenquerschnitts können die teilweise unzureichenden Verkehrsverhältnisse, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger, verbessert und bestehende funktionale und bauliche Mängel beseitigt bzw. verringert werden.

Aktuell wird das erforderliche Planfeststellungsverfahren durch die Bezirksregierung Detmold durchgeführt. Nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt das Ausschreibungsverfahren mit anschließender Vergabe der Bautätigkeiten.

Die Maßnahme „**Stadtbahnlinie 3: Kapazitätserweiterung Jöllenbecker Straße in Bielefeld**“ mit dem Ausbau auf 1,75 km Länge zum Einsatz größerer Fahrzeuge zur Bewältigung des höheren Fahrgastaufkommens und Errichtung von insgesamt vier Hochbahnsteigen zur barrierefreien Erschließung sowie eine Anpassung des Straßenquerschnittes der Jöllenbecker Straße wird in die **Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans** sowie den **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan** des Landes Nord-rhein-Westfalen **aufgenommen**.

## „Neubau Westbahn in Bonn“

Die Stadt Bonn plant das Stadtbahnvorhaben „Neubau Westbahn in Bonn“ bzw. „Neubau der Westbahn als neue Straßenbahnstrecke in den Bonner Westen“. Die neue Straßenbahnstrecke soll ausgehend von der bestehenden Straßenbahnhaltestelle Thomas-Mann-Straße bis zum Stadtteil Brüser Berg führen. Als vorläufige Endhaltestelle ist die Haltestelle Réaumurstraße vorgesehen (vgl. Abbildung 2).

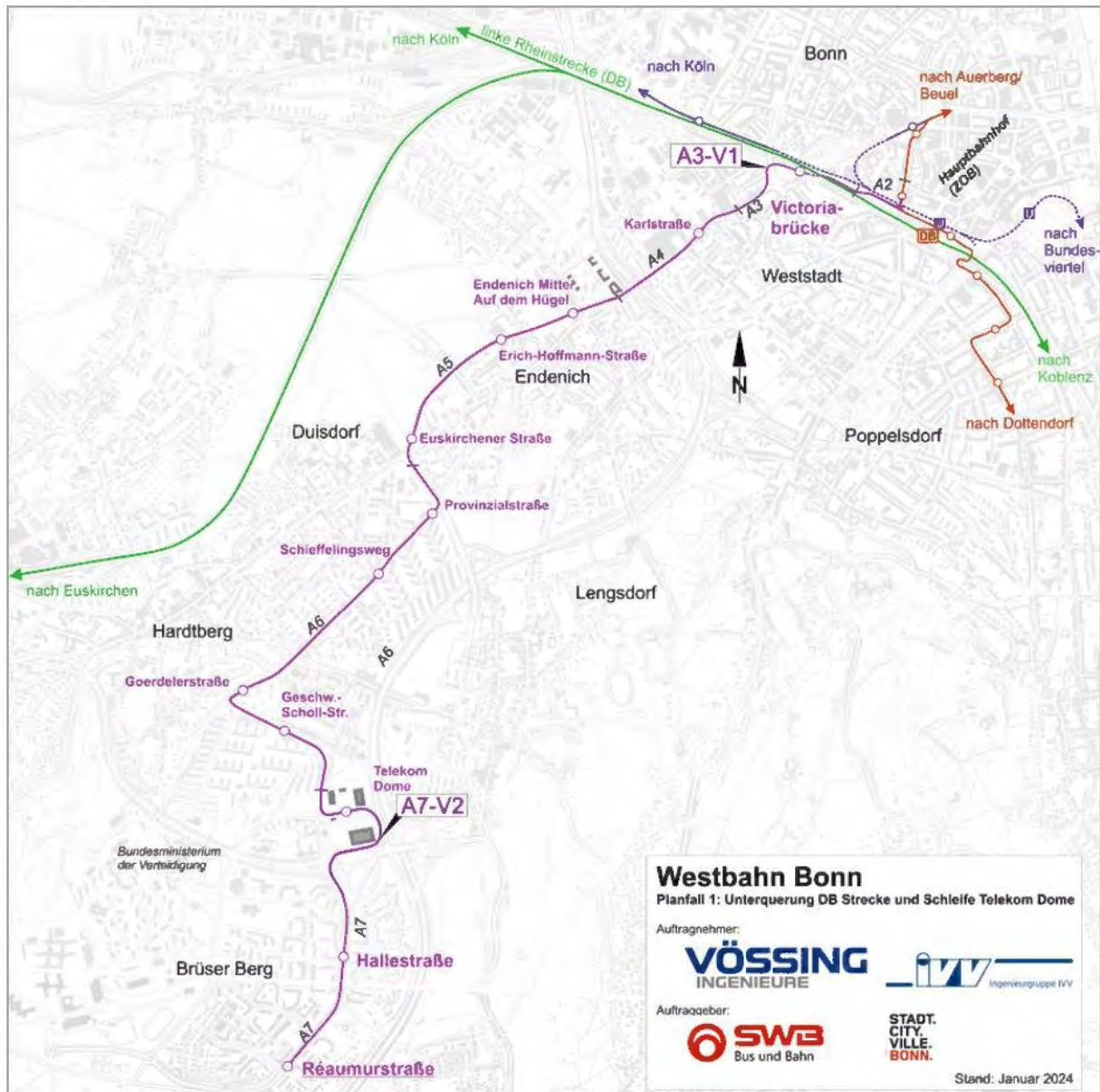


Abbildung 2: Untersuchte Trassenführung und Haltestellenlage (Anlage 2 (S. 18) der [Sitzungsvorlage 14/2025 des Regionalrats Köln](#))

Am 16. Mai 2025 wurde der Vorschlag zur Aufnahme der Maßnahme vom Regionalrat Köln einstimmig beschlossen (vgl. [Sitzungsvorlage 14/2025 des Regionalrats Köln](#)). Die Standardisierte Bewertung wurde in Abstimmung mit go.Rheinland und dem

MUNV NRW abgeschlossen und kommt zum derzeitigen Planungsstand auf ein auskömmliches **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,14**. Die erwarteten Investitionskosten betragen 310 Mio. Euro (Preisstand 2024, inkl. Sicherheitszuschlag und Planungskostenpauschale) (vgl. Anlagen der [Sitzungsvorlage 14/2025 des Regionalrats Köln](#)). Im Rahmen der Regionalratsvorlage wird die Maßnahme wie folgt beschrieben:

„Durch die neue Straßenbahnstrecke sollen die westlichen Stadtteile Bonns bzw. der Stadtbezirk Hardtberg an das Straßenbahn-/Stadtbahnnetz der Stadt Bonn angebunden werden. Laut der Erläuterung zur Standardisierten Bewertung [...], soll die geplante neue Straßenbahnlinie weitgehend auf eigenem Bahnkörper und somit unabhängig vom Individualverkehr geführt werden. Dadurch ergibt sich insbesondere durch die umsteigefreie Verbindung zwischen dem Bonner Osten, Innenstadt und Bonner Westen eine nicht unerhebliche Attraktivitätssteigerung für Fahrgäste mit Ziel und Quelle entlang der Ost-West-Achse. Arbeitsplatzschwerpunkte wie die Uni Bonn (Campus Endenich, Campus Poppelsdorf) und Ministeriums- und Behördenstandorte sowie vielen Bürostandorten werden sehr gut mit den Siedlungsbereichen verknüpft.

Die neue Straßenbahnstrecke soll zu einer Entlastung des Straßenverkehrs und zu einer Reduzierung der Luftverschmutzung führen. Die ‚Westbahn‘ soll auch dazu beitragen, die Mobilitätswende in Bonn voranzutreiben und den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen. Eine Machbarkeitsstudie ergab eine Linienführung über die Endenicher Straße als Vorzugslösung; diese wurde 2019 vom Stadtrat unter der aktuellen Bezeichnung ‚Westbahn‘ beschlossen.“

Die Maßnahme „**Neubau Westbahn in Bonn**“ zur Erschließung der Stadtteile Endenich, Hardtberg und Brüser Berg mit einer Stadtbahn wird in die **Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans** sowie den **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen **aufgenommen**.

## „Kapazitätserweiterungen auf den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 in Köln“

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und die Stadt Köln planen bei den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 die jeweilige Erweiterung der Kapazität. Vorgesehen sind der Einsatz längerer Stadtbahnfahrzeuge und die dafür erforderliche Anpassung der Stadtbahninfrastruktur auf diesen Linien (u.a. Verlängerung bestehender oberirdischer Bahnsteige, brandschutztechnische Nachrüstungen an bestehenden Tunnelhaltestellen, Erweiterung der Abstellanlage Merheim, vgl. Abbildung 3).

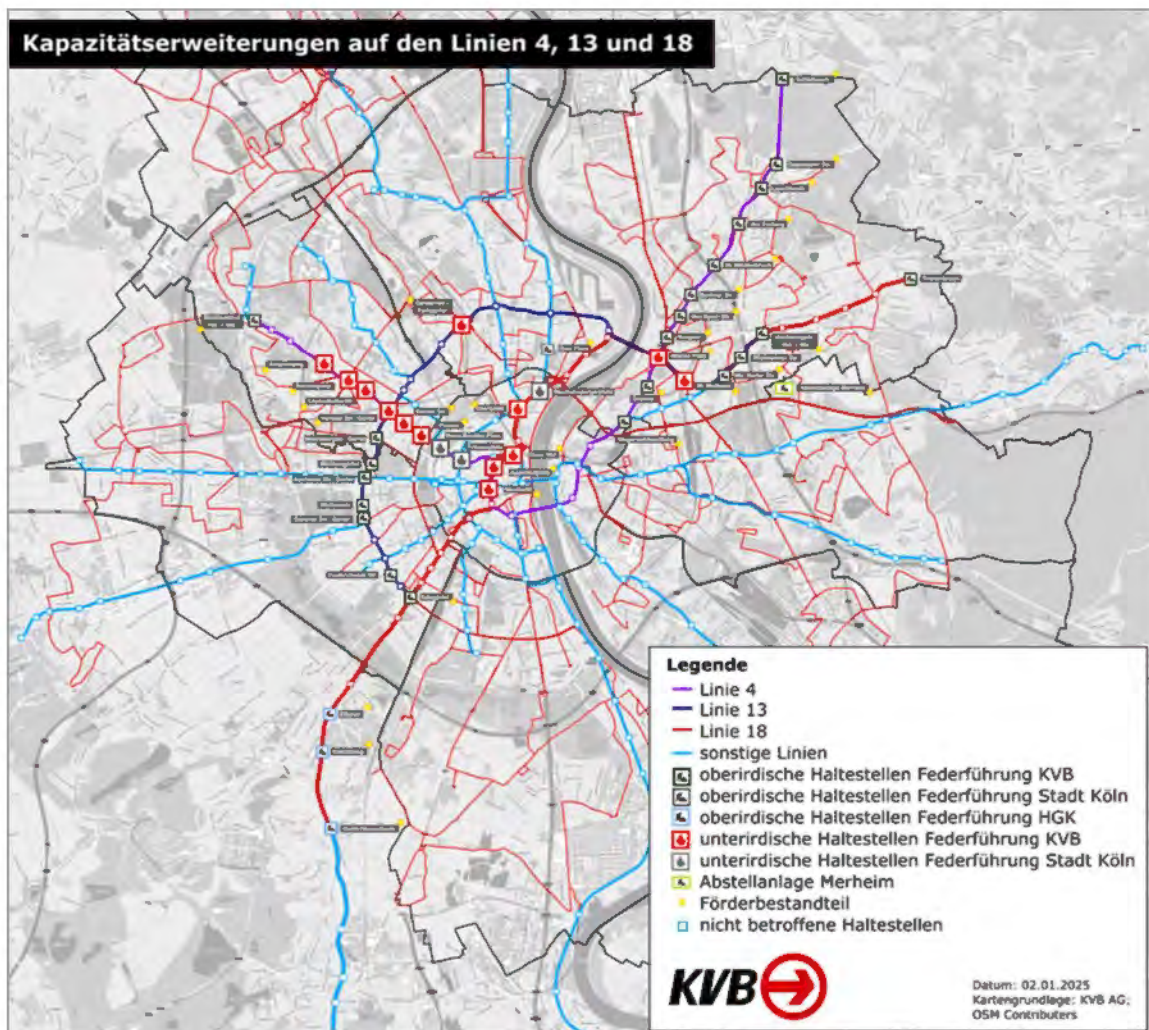


Abbildung 3: Maßnahmenübersicht (Anlage 1 (S. 5) der [Sitzungsvorlage 2/2025 des Regionalrats Köln](#))

Am 16. Mai 2025 wurde der Vorschlag zur Aufnahme der Maßnahme vom Regionalrat Köln einstimmig beschlossen (vgl. [Sitzungsvorlage 2/2025 des Regionalrats Köln](#)). Die Standardisierte Bewertung wurde in Abstimmung mit go.Rheinland und dem MUNV NRW abgeschlossen und kommt zum derzeitigen Planungsstand auf ein auskömmliches **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2**. Die erwarteten Investitionskosten betragen

321 Mio. Euro (Preisstand 2022, inkl. Sicherheitszuschlag und Planungskostenpauschale) bei erwarteten Investitionen in Höhe von 321 Mio. Euro. Im Rahmen der standardisierten Bewertung wird die Maßnahme wie folgt beschrieben:

„Die stetige Erhöhung der Fahrgastnachfrage in den letzten Jahren und die zu erwartende weitere Zunahme der Bevölkerung in Verbindung mit den verkehrspolitischen Zielstellungen der Stadt Köln zur weiteren Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfordern die Erhöhung der Transportkapazitäten im Kölner Stadtbahnnetz. In diesem Zusammenhang ist u.a. die Umstellung des Betriebs der gegenwärtig in Doppeltraktion (Zuglänge ca. 60 m) verkehrenden Linien 4, 13 und 18 auf einen Betrieb mit neuen längeren Zügen (Fahrzeuglänge ca. 70 m) vorgesehen. Die längeren Stadtbahnfahrzeuge sowie das damit verbundene höhere Fahrgastaufkommen erfordern an einzelnen Stationen eine Verlängerung der vorhandenen Bahnsteige, eine entsprechende Anpassung bzw. einen entsprechenden Ausbau der brandschutztechnischen Anlagen an Tunnelhaltestellen, die Erweiterung der Abstellanlage Merheim und Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Bahnstromversorgungsanlagen.“ (Anlage 1 (S. 4) der [Sitzungsvorlage 2/2025 des Regionalrats Köln](#))

Die Maßnahme „**Kapazitätserweiterungen auf den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 in Köln**“ mit der Verlängerung bestehender oberirdischer Bahnsteige, brandschutztechnische Nachrüstungen an bestehenden Tunnelhaltestellen, Erweiterung der Abstellanlage Merheim sowie der Umstellung von bisheriger Doppeltraktion (Zuglänge ca. 60 m) auf neue längere Züge (Fahrzeuglänge ca. 70 m) wird in die **Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans** sowie den **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen **aufgenommen**.

## „StadtBahn Süd für Rondorf und Meschenich in Köln“

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und die Stadt Köln planen den Neubau einer Stadtbahnstrecke von der Arnoldshöhe über Köln-Rondorf bis nach Köln-Meschenich Nord, mit der die derzeit in Bau befindliche neue oberirdische Stadtbahnstrecke von der Marktstraße bis zur Arnoldshöhe (3. Stufe der Nord-Süd-Stadtbahn) verlängert werden soll (vgl. Abbildung 4).



Abbildung 4: Linienführung StadtBahn Süd (gemäß [Anlage 3 zum Ratsbeschluss vom 23.03.2023](#))

Am 16. Mai 2025 wurde der Vorschlag zur Aufnahme der Maßnahme vom Regionalrat Köln einstimmig beschlossen (vgl. [Sitzungsvorlage 16/2025 des Regionalrats Köln](#)). Die Standardisierte Bewertung wurde in Abstimmung mit go.Rheinland und dem MUNV NRW abgeschlossen und kommt zum derzeitigen Planungsstand auf ein auskömmliches **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,53**. Die erwarteten Investitionskosten

betragen 202 Mio. Euro (Preisstand 2025, inkl. Sicherheitszuschlag und Planungskostenpauschale) bei erwarteten Investitionen in Höhe von 202 Mio. Euro. Im Rahmen der Standardisierten Bewertung wird die Maßnahme wie folgt beschrieben:

„Die StadtBahn Süd soll gemäß den Planungen der Stadt Köln eine schnelle und komfortable Anbindung des westlichen Teils des Stadtbezirkes Rodenkirchen an die Innenstadt schaffen. In den durch die geplante Stadtbahnverlängerung erschlossenen Stadtteilen Rondorf und Meschenich werden zukünftig bis zum Prognosehorizont 2035 rd. 19 Tsd. Einwohner leben, die an das bestehende Stadtbahnnetz angebunden werden. Die Prüfung infrastruktureller Anforderungen an die Aufteilung des Straßenraumes ergab, dass die StadtBahn Süd nach aktueller Planung an der Stadtbahnendhaltestelle ‚Am Kölnberg‘ zunächst enden wird.

Es ist vorgesehen, im Bereich der Endhaltestelle eine P+R-Anlage zu realisieren. Bislang ist diese aber noch nicht dimensioniert und konkret beplant worden, so dass sie in diesem Stand der Standardisierten Bewertung noch nicht berücksichtigt werden kann. Es wird angestrebt, die P+R-Anlage im Weiteren parallel zur StadtBahn Süd in der Entwurfsplanung voranzutreiben, so dass sie im finalen Stand der Standardisierten Bewertung kosten- wie nutzenseitig Berücksichtigung finden kann.“

Die Maßnahme „**StadtBahn Süd für Rondorf und Meschenich in Köln**“ als oberirdische Verlängerung der Kölner Nord-Süd-Stadtbahn von der Haltestelle Arnolds Höhe in die südlich gelegenen Stadtteile Rondorf und Meschenich (‚Kölnberg‘) wird in die **Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans** sowie den **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen **aufgenommen**.

## „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln“

Die Stadt Köln plant die Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1 auf der Ost-West-Achse (OWA), einer der verkehrlichen Hauptachsen der Stadt von Bensberg (Bergisch Gladbach) über den Rhein hinweg bis zum S-Bahnhof Weiden West. Dabei durchquert sie die linksrheinische Innenstadt und führt über die Aachener Straße bis zum westlichen Stadtrand von Köln. Dabei ist in der derzeitigen Planung auch der Neubau eines Stadtbahntunnels im Bereich von Heumarkt bis Moltkestraße vorgesehen.

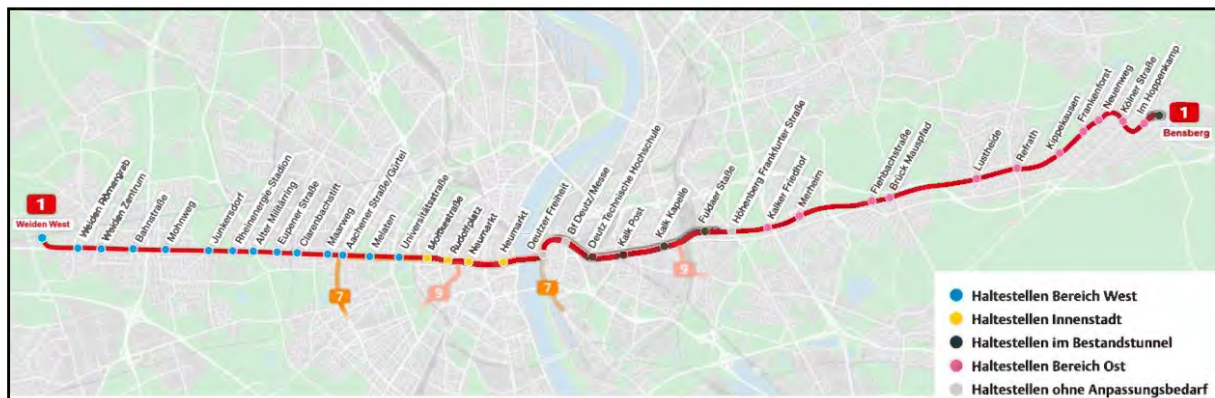


Abbildung 5: Infrastruktur Abschnitte (Anlage 1 (S. 25) der [Sitzungsvorlage 2/2025 des Regionalrats Köln](#))

Am 16. Mai 2025 wurde der Vorschlag zur Aufnahme der Maßnahme vom Regionalrat Köln mehrheitlich beschlossen (vgl. [Sitzungsvorlage 17/2025 des Regionalrats Köln](#)). Die Standardisierte Bewertung wurde in Abstimmung mit go.Rheinland und dem MUNV NRW abgeschlossen und kommt zum derzeitigen Planungsstand auf ein auskömmliches **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,42**. Die erwarteten Investitionskosten betragen 1,55 Mrd. Euro (Preisstand 2022, inkl. Sicherheitszuschlag und Planungskostenpauschale) (vgl. Anlage 1 der [Sitzungsvorlage 2/2025 des Regionalrats Köln](#)). In der Standardisierten Bewertung wird die Maßnahme wie folgt beschrieben:

„Der zentrale Abschnitt ist nachfrageseitig hoch ausgelastet und zugleich durch den gemeinsamen Betrieb mit den Linien 7 und 9 sowie die starke räumliche Überlagerung mit anderen Verkehrsarten insbesondere im Bereich des Neumarkts sehr störanfällig, so dass nach Ansätzen gesucht wird, zusätzliche Kapazitäten anzubieten und eine bessere Betriebsqualität zu realisieren. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und der angestrebten Mobilitätswende zur Stärkung des Umweltverbundes ist eine deutliche Nachfragesteigerung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erwarten.

Nach zuletzt umfassenden Planungen wird eine verkehrlich wie städtebaulich motivierte Umorganisation des gesamten Straßenraums zwischen Heumarkt und Universitätsstraße vorangetrieben, die als Planungsalternative auch einen Stadtbahntunnel im Bereich von Heumarkt bis Moltkestraße vorsieht.

Damit können die Störanfälligkeit angegangen und kürzere Fahrzeiten erreicht werden. Eine weitere Verdichtung der Linientakte ist aus betrieblichen Gründen nicht zielführend, da der Streckentakt im Überlagerungsbereich der drei Stadtbahnlinien in Spitzenzeiten bereits heute grenzwertig ist. Daher wird hier das Ziel verfolgt, die Kapazität der Stadtbahnzüge der am stärksten genutzten Linie 1 durch den Einsatz von Langzügen (ca. 90 m statt bisher 60 m; d. h. die Erhöhung des Platzangebots um 50 %) anstelle der bisherigen Zugverbände erheblich zu erweitern. Hierzu sind neben der Koppelung der Stadtbahnfahrzeuge zu einem langen Zugverband umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen im gesamten Verlauf der Linie 1 vorzusehen.“ (Seite 1, Anlage 1 der [Sitzungsvorlage 2/2025 des Regionalrats Köln](#))

Des Weiteren wird die geplante Umsetzung der Maßnahme im Rahmen der Standardisierten Bewertung in zwei Schritte unterteilt:

„Es wird eine zweistufige Inbetriebnahme der OWA geplant. Der Betrieb mit Langzügen soll Ende 2030 mit einem Endausbau in den Abschnitten West, Bestandstunnel und Ost sowie einer provisorischen Lösung im Abschnitt Innenstadt starten. Die Fertigstellung und Nutzung des Tunnels in der Innenstadt sind für Ende 2040 vorgesehen.“ (Seite 31, Anlage 1 der [Sitzungsvorlage 2/2025 des Regionalrats Köln](#))

Ausstehend ist ein Prüfauftrag des Kölner Stadtrates an die Stadtverwaltung (vgl. [Anlage 36 „3. Beschluss \(Änderungsantrag der Fraktionen von CDU, SPD und FDP, AN/0332/2025\)“, Nummer 2](#) der [Sitzungsvorlage 1037/2024 des Stadtrats Köln](#)) in Bezug auf die Ausgestaltung des derzeit geplanten Innentadtunnels. Wegen dieser ausstehenden Untersuchungen, in Kombination mit der zweistufig und langfristig geplanten Inbetriebnahme, soll die Stadtbahnkapazitätserweiterung von Bensberg bis Weiden West zunächst mit provisorischer Durchfahrung der Innenstadt im **Interimszustand** (d.h. dem Endausbau in den Abschnitten West, Bestandstunnel und Ost sowie

einem Bauzwischenzustand bzw. einer provisorischen Lösung mit oberirdischer Führung im Innenstadt-Abschnitt) aufgenommen werden. So wird die dringende Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse Köln nicht verzögert und erlaubt dennoch eine nachfolgende Befassung auf Basis der Prüfergebnisse der Kommune.

Die Maßnahme „**Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln**“ von Köln-Weiden bis Bensberg (Bergisch Gladbach) mit der baulichen Umsetzung für den Einsatz von Langzügen (ca. 90 m statt bisher 60 m) wird **im Interimszustand** in die **Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans** sowie den **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen **aufgenommen**.

## „Urbane Seilbahn zwischen dem Hbf Wanne-Eickel und der Techno Ruhr International (TRI)“ (bzw. „Urbane Seilbahn in Herne“)

Die Stadt Herne plant den Bau einer urbanen Seilbahn zur Erschließung des Geländes des ehemaligen Bergwerks „General Blumenthal XI“ im Stadtbezirk Eickel. Dort beabsichtigt die Stadt Herne ein modernes, integriertes High- und Green-Tech-Quartier zu errichten – die „Techno Ruhr International“ (TRI). Trotz der gesamtstädtisch zentralen Lage bietet das Areal nur wenige Möglichkeiten der Anbindung – insbesondere die umliegenden Gleisanlagen wirken als Barrieren. Aus diesem Grund soll das TRI-Areal mit einer urbanen Seilbahn mit dem Hauptbahnhof Herne Wanne-Eickel verbunden werden (vgl. Abbildung 6).

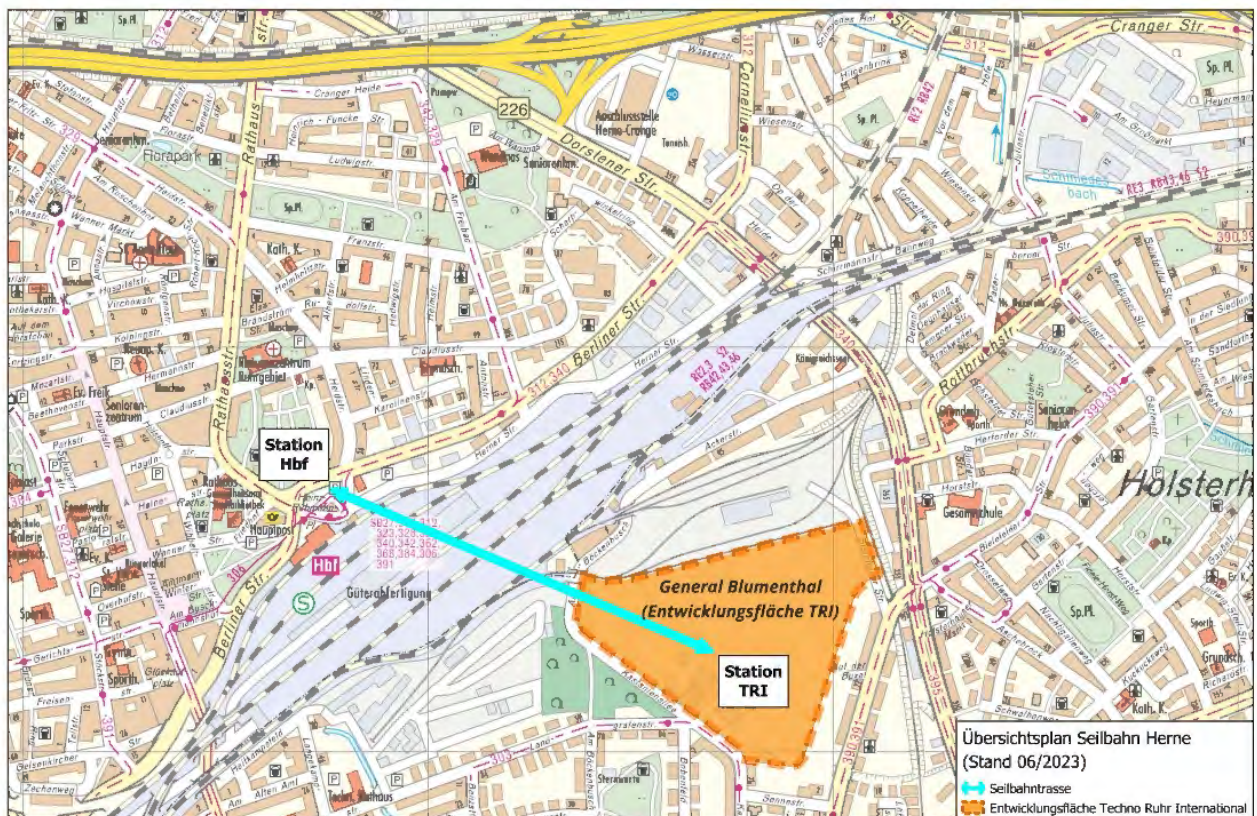


Abbildung 6: Lage der Seilbahn-Trasse ((Anlage 1 der [Beschlussvorlage 14/1754 des Ruhrparlaments](#))

Am 13. Dezember 2024 wurde der Vorschlag zur Aufnahme der Maßnahme vom Ruhrparlament einstimmig bei einer Enthaltung beschlossen (vgl. [Beschlussvorlage 14/1754 des Ruhrparlaments](#)). Die Standardisierte Bewertung wurde in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem MUNV NRW abgeschlossen und kommt zum derzeitigen Planungsstand auf ein auskömmliches **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,81**. Die erwarteten Investitionskosten betragen 30 Mio. Euro (Preisstand

2024, inkl. Sicherheitszuschlag und Planungskosten). Im Rahmen der Beschlussvorlage wird die Maßnahme wie folgt beschrieben:

„Die nahezu einen Kilometer breite Gleisanlage um den Hauptbahnhof Wanne-Eickel stellt eine erhebliche Barriere für die Anbindung des ehemaligen Bergwerksgeländes General Blumenthal XI an den Hauptbahnhof und das Wanner Zentrum dar. Auf dem ehemaligen Bergwerksgelände soll die „Techno Ruhr International“ (TRI) mit rd. 4.000 Arbeitsplätzen entwickelt werden. Die Erreichbarkeit der TRI per ÖPNV, zu Fuß oder per Rad erfordert auf Grund der räumlichen Gegebenheiten große Umwege. Dadurch kann das Wanner Zentrum derzeit nicht von einer Entwicklung der Industriebranche profitieren. Da ein Südausgang des Hbf nicht umsetzbar ist und sowohl Übergänge als auch Unterführungen über bzw. unter den Gleisanlagen keine schnelle, sichere und barrierefreie Anbindung für Fußgänger\*innen bieten, wird die Anbindung des Geländes mittels einer Seilbahn angestrebt.“ (Beschlussvorlage 14/1754 des Ruhrparlaments)

Die Maßnahme **„Urbane Seilbahn zwischen dem Hbf. Wanne-Eickel und der Techno Ruhr International (TRI) in Herne“** wird in die **Stufe 1 des ÖPNV-Bedarfsplans** sowie den **ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan** des Landes Nordrhein-Westfalen **aufgenommen**.