

Auszug aus der Niederschrift
25. Sitzung des Stadtplanungs- und Mobilitätsausschusses vom
25.01.2024

- 8 **Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planungen und der notwendigen Verfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen**
 B/17/4407-01

Herr Dr. Palotz berichtet kurz über die Frage zur standardisierten Bewertung.

Herr Sander berichtet über die Straßenbahnlinie 105 anhand einer Präsentation. Die Präsentation ist der Niederschrift beigelegt.

Herr Real bittet darum, bis zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses darzustellen, wie man sich das Projektmanagement vorstellen kann und wer nun Verantwortlicher für das Projekt sein wird.

Herr Dr. Palotz gibt an, dass ein Projektfahrplan in Aussicht ist.

Herr Müller-Böhm spricht Lob aus.

zu **Herr Dobnik** merkt an, dass die Fraktion Die Grünen nur für die Vorlage stimmt, wenn erwarten ist, dass sich die Situation zur Verkehrslage verbessert.

Frau Grothe bekräftigt, dass BOB im Rat grundsätzlich für die Straßenbahnlinie 105 ist. Sie stellt Fragen zur Finanzierung und zum zeitlichen Rahmen der Planung der Straßenbahnlinie 105.

Herr Bandel gibt an, dass man der Vorlage einen Zeitplan entnehmen könne.

Herr Dr. Palotz beantwortet die Fragen von **Frau Grothe**.

Frau Küsters meldet Beratungsbedarf an.

Herr Real kündigt an, dass ein Änderungsantrag seitens der SPD-Fraktion eingestellt wird.

Er macht auf die Zeilen 450-479 aufmerksam und merkt an, dass der Textteil, der in der Begründung stehe, nicht Beschluss sei. Aus diesem Grund soll folgender Satz eingefügt werden und die noch in der Begründung stehenden Punkte ebenfalls in den Beschlussvorschlag aufgenommen werden:

eils „Darüber hinaus beauftragt der Rat die Stadtverwaltung folgende Beschlüsse zum jeweiligen notwendigen Zeitpunkt durch den Rat fassen zu lassen.“

Herr Dr. Palotz ergänzt, dass die angekündigte Vorlage zur Projektstruktur und der daraus ggf. resultierenden Notwendigkeit von Personalzuwachs gemeinsam mit dem Punkt 2, Kommunikationskonzept zur Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam beschlossen werden könne.

Er sagt zu, dass die Verwaltung den Textteil - für den weiteren Gremienlauf - ergänzen

wird.

Der Ausschuss berät die Drucksache B/17/4407-01 ohne Votum vor.

Anlage 1 STOAG_105_Erläuterung_Standi_01_2024

Strecke VI / Linie 105

Standardisierte Bewertung

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH



Standardisierte Bewertung

„Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“

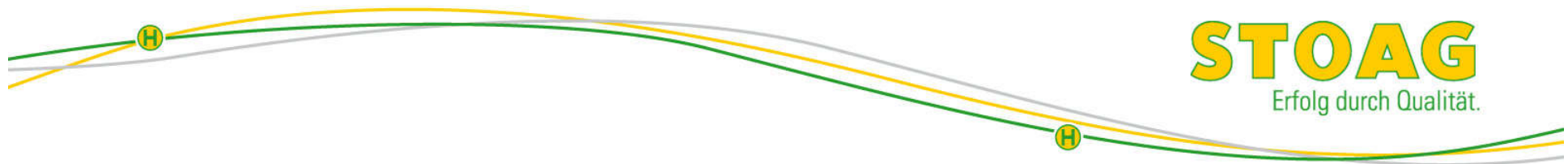
- Ist verpflichtend / Voraussetzung für eine Förderung mit GVFG-Mitteln bei allen SPNV-Projekten (Straßenbahn, U-Bahn) über 10 Mio. € zuwendungsfähigen Kosten.
- Die Standardisierte Bewertung dient primär der Ermittlung eines gesamtwirtschaftlichen Nutzen/Kosten-Koeffizienten.
- Eine Förderung kann grundsätzlich nur erfolgen, wenn der Quotient über 1 liegt.
- Die Ergebnisse dienen in der Praxis auch dazu, öffentliche Fördermittel nach Förderwürdigkeit zu priorisieren.

Standardisierte Bewertung

- Kann erst im Zuge der Planung erfolgen (HOAI 1-4)
- Streng definiertes Verfahren (267 Seiten Verfahrensanleitung).
- Durchgeführt durch ein Ingenieurbüro, nicht durch den Antragsteller.
- Controlling durch den Fördergeber.

Standardisierte Bewertung

- Es erfolgt eine **Nutzen/Kosten-Analyse**.
- Der **Nutzen** umfasst dabei neben dem primären verkehrlichen Nutzen auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen.
- Auf der **Kostenseite** fließen Betriebskosten, Abschreibung und Verzinsung der Investition ein.
- Nutzen und Kosten werden dann gegenübergestellt. Das Verfahren erzeugt eine vergleichbare Bewertung verschiedener Projekte nach landesweit einheitlichen, fest definierten Maßstäben und lässt konkrete Aussagen zur Förderfähigkeit zu.



Standardisierte Bewertung

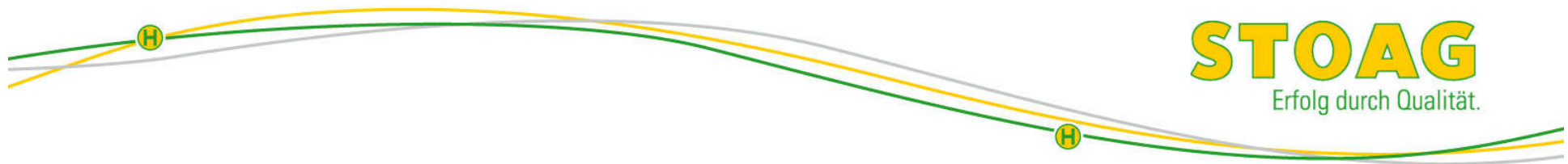
- Die alte standardisierte Bewertung hatte ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von über 2 , ein ausgesprochen guter Wert.
 - der Regelfall von geförderten und umgesetzten Projekten sind Nutzen/Kosten-Koeffizienten von 1,2 bis 1,3.
 - 1,5 ist schon selten.
- Es ist ganz klar wieder ein sehr positiven Wert zu erwarten aufgrund verschiedener Punkte:
 - Geänderte Randbedingungen wirken positiv wie die neuen Wohngebiete auf dem NEWAG-Gelände und dem östlichen Brammenring oder der Verzicht auf die aufgeständerte Trassierung.

Standardisierte Bewertung

Die Mitte 2022 geänderte/aktualisierte „standardisierte Bewertung 2016+“ berücksichtigt nun verschiedene zusätzliche Aspekte wie:

- Umweltauswirkungen wie CO₂-Reduktion, Lebenszyklus-Emissionen (Vorteil gegenüber U-Bahn-Projekten)
- Primärenergieverbrauch
- Aspekte der Daseinsvorsorge und Raumplanung
- Barrierefreiheit („Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen“)
- Resilienz von Schienennetzen
- Nutzen anderer Netznutzer
- Funktionsfähigkeit der Verkehrssystemen / Flächenverbrauch
- Berücksichtigung von Wachstums-Reserven

Jeder einzelne dieser o. g. Punkt wirkt positiv bezüglich des Lückenschlusses der L. 105.



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!