

Landeshauptstadt Düsseldorf Amt für Verkehrsmanagement

Briefpostanschrift: Stadtverwaltung Amt 66, 40200 Düsseldorf

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR
Herr Marcel Vreden
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

**Landeshauptstadt
Düsseldorf**
Der Oberbürgermeister
Amt für
Verkehrsmanagement
Strategische
Mobilitätsplanung

Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf

Kontakt
Herr Gies
Zimmer
4.02
Telefon
0211.89-94418
Fax

E-Mail
Juergen.Gies@
duesseldorf.de

Datum
15.10.2024
AZ
66/7 -

Stellungnahme der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Entwurf des VRR-NVP 2025

Sehr geehrter Herr Vreden,

weil die politische Beratung bis zum Abgabetermin der Stellungnahme am 11.10.2024 noch nicht abgeschlossen werden konnte, hatte die Landeshauptstadt Düsseldorf (LHD) zunächst fristgerecht eine vorläufige Fassung abgegeben. Nach dem politischen Beschluss der Stellungnahme wird die finale Fassung hiermit nachgereicht.

Struktur des VRR-NVP 2025:

Der hohe Grad der Reflexion der verschiedenen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV und die inhaltliche Tiefe des VRR-NVP 2025 sind aus Sicht der Landeshauptstadt Düsseldorf grundsätzlich zu begrüßen. Um die Lesefreundlichkeit zu verbessern wären Zusammenfassungen wichtiger Gesichtspunkte und die Arbeit mit Aufzählungspunkten hilfreich. In der vorliegenden Entwurfsfassung „erschlägt“ der Text auch die geneigte Leserin und den geneigten Leser; es ist zu befürchten, dass wesentliche inhaltliche Punkte nicht bei Leserin und Leser ankommen.

SPNV-Angebot (Kap. 4):

Voraussetzung für die Umsetzung der Angebotsverbesserungen des Zielnetzes 2032/2040 sind Ausbauten der Schieneninfrastruktur. Daher ist kurz- bis mittelfristig keine Steigerung der Quantität und Qualität des Angebots zu erwarten. Angebotsverbesserungen wie z. B. Taktverdichtungen im Abendverkehr oder am Wochenende, die ohne einen Infrastrukturausbau möglich wären, stehen unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Regionalisierungsmitteln. Hier sind Bund und Land zu adressieren, die für den SPNV notwendigen Finanzmittel und deren Aufwuchs verlässlich und über einen langen Zeithorizont verbindlich einzuplanen und bereitzustellen.

Internet
www.duesseldorf.de

Bus, Bahn, U-Bahn
Auf'm Hennekamp
Feuerbachstraße
Uni-Kliniken

Bankkonto
Stadtsparkasse
Düsseldorf
IBAN DE61 3005 0110
0010 0004 95
BIC DUSSEDDXXX

Gläubiger-ID
DE15DUS00000011727

Landeshauptstadt Düsseldorf

Amt für Verkehrsmanagement

Die zunächst notwendigen Infrastrukturausbauten und der Finanzierungsvorbehalt führen dazu, dass im VRR-NVP ein schrittweises Umsetzungskonzept mit klar definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonten fehlt. Dieser Mangel wird besonders deutlich bei solchen Maßnahmen, die sich kurz- bis mittelfristig auch ohne Infrastrukturausbau realisieren ließen.

Maßnahmen, die aus Düsseldorfer Sicht im VRR-NVP 2025 im Rahmen eines kurz- bis mittelfristigen Umsetzungsprogramms gesondert aufgeführt werden sollten, sind insbesondere die Folgenden:

- Taktverdichtungen der S-Bahn-Linien am Samstag ab 9 Uhr auf Angebot analog Mo-Fr (i. d. R. 20- statt 30-Minuten-Takt)
- Taktverdichtung RE10 (Kleve – Düsseldorf) und RB39 (Bedburg/Grevenbroich – Düsseldorf) am Samstag ab 9 Uhr auf Angebot analog Mo-Fr (30- statt 60-Minuten-Takt)
- alle Fahrten RB39 von/nach Düsseldorf (auch am Wochenende)
- Erhöhung Zuverlässigkeit S68 (Verstärkerlinie Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel) und Erweiterung der Betriebszeiten
- Kapazitätsausweitung RE13 (Venlo – Hamm) und S8 (Mönchengladbach – Hagen) durch längere/andere Züge
- Ausweitung Abendangebot RE13 (vor allem Venlo – Düsseldorf)
- Verlängerung Nachtfahrten RE19 (Düsseldorf – Arnhem/Bocholt) von/nach Düsseldorf (statt Duisburg)
- Ausweitung Nachtverkehr RE2, RE4, RE10 am Wochenende

Kurzfristig umgesetzt werden sollten vorrangig Maßnahmen, die die schlechte Qualität und fehlende Kapazität bei einer Reihe von Düsseldorf berührenden Linien beheben; zu nennen sind hier insbesondere die Linien RE10, RE13, S8, S28 und S68. Auch bei den RE-Linien, die als Vorläufer des RRX verkehren, ist darauf hinzuwirken, dass diese konsequent mit der vorgesehenen Wagenzahl gefahren werden. Geprüft werden sollten darüber hinaus Möglichkeiten, Züge durch zusätzliche Fahrzeuge zu verstärken. Vor dem Hintergrund der auch in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden Ausbaumaßnahmen und der damit verbundenen Sperrungen, Umleitungen und Zugausfälle ist bei der Kapazitätsplanung mehr als bisher eine Reserve einzubauen, um Störungen besser auffangen zu können.

Hinsichtlich des langfristigen Angebotsausbaus ist durch das Zielkonzept 2040 des VRR grundsätzlich eine deutliche Verbesserung des SPNV-Angebots gegenüber heute vorgesehen. Dennoch sehen wir auch hier noch Verbesserungspotenzial:

- S-Bahn-Anbindung Flughafen-Terminal: Das S-Bahn-Angebot zum Flughafen-Terminal soll von Seiten des VRR vom heutigen 20- auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Die Landeshauptstadt Düsseldorf fordert hier die Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt.

Landeshauptstadt Düsseldorf

Amt für Verkehrsmanagement

- Für die heutige S6 Essen – Ratingen Ost – Düsseldorf ist zukünftig kein exakter 15-Minuten-Takt vorgesehen. Stattdessen ist aus den halbstündlich verkehrenden Linien S6 und S7X nur ein angenäherter 15-Minuten-Takt geplant. Zudem wird die S7X die Halte Düsseldorf-Zoo und Düsseldorf-Rath nicht bedienen. Die Landeshauptstadt Düsseldorf fordert für die heutige S6-Relation einen konsequenten 15-Minuten-Takt. Die Infrastruktur ist für dieses Betriebsprogramm herzurichten.
- SPNV-Anbindung der heute nicht per SPNV erreichbaren Städte im Düsseldorfer Umland Wülfrath, Heiligenhaus, ggf. Velbert und Monheim: Hierzu werden im VRR-NVP keine Perspektiven oder Untersuchungsbedarfe definiert und lediglich X-Busanbindungen in Aussicht gestellt. Eine Potenzialanalyse zur langfristigen Einbindung dieser Städte ins SPNV-Netz wäre sinnvoll.

Vor dem Hintergrund der geplanten Taktumstellung bei der S-Bahn ist für die Landeshauptstadt Düsseldorf zu entscheiden, wie das kommunale ÖPNV-Angebot angepasst werden soll, um zum einen ein integriertes Gesamtangebot sicherzustellen und zum anderen ausreichend Kapazitäten im innerstädtischen Bahn- und Busangebot zur Aufnahme der zusätzlichen Fahrgäste aus dem SPNV sowie aus der allgemeinen Entwicklung vorzusehen. Dies ist im Rahmen der anstehenden Neuaufstellung des Düsseldorfer Nahverkehrsplans vorgesehen. Der VRR ist zur intensiven Mitwirkung am Düsseldorfer Nahverkehrsplan eingeladen und zur Teilnahme am geplanten regionalen Arbeitskreis vorgesehen.

Mit Blick auf die unterschiedlichen Bahnsteighöhenkonzepte der S-Bahn Köln und der S-Bahn Rhein-Ruhr ist es wichtig, dass bereits beim Einstieg von einem 96 cm hohen Bahnsteig im Kölner S-Bahnnetz klar erkennbar ist, welche Türen sich beim Ausstieg in Düsseldorf im teilerhöhten Bereich der 76 cm hohen Bahnsteige befinden. Die Plätze für mobilitätseingeschränkte Menschen müssen sich an diesen Stellen befinden.

Grundsätzlich ist aus Sicht der Landeshauptstadt am Ziel einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 76 cm im Rhein-Ruhr und Kölner S-Bahnnetz festzuhalten. Im Bahnsteighöhenkonzept für NRW werden 76 cm als Zielstandardhöhe festgelegt. Im Konzept werden Bahnhöfe an S-Bahnstrecken benannt, an denen bei Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Modernisierung und Erneuerung abweichend von der definierten Zielhöhe mit einer Bahnsteighöhe von 96 cm gebaut werden darf, wenn gleichzeitig technische Vorkehrungen für eine spätere Anpassung auf 76 cm geschaffen werden. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) nennt die Bahnsteighöhe von 76 cm als Regelhöhe. Der 96 cm hohe Bahnsteig, den die EBO als Ausnahme für S-Bahnen aufführt, ist aufgrund der Fahrzeugentwicklung für einen höhengleichen Einstieg heute nicht mehr notwendig. Die Landeshauptstadt

Landeshauptstadt Düsseldorf

Amt für Verkehrsmanagement

wird im Überlappungsbereich der S-Bahnlinien der SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland und VRR mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen besonders von den damit verbundenen Nachteilen betroffen sein. Verkehrlich sind die durchgehenden S-Bahnlinien aufgrund der sich überschneidenden Einzugsbereiche von Köln, Leverkusen, Neuss, Dormagen und Düsseldorf sehr sinnvoll und daher auch Bestandteil des VRR-Zielnetzes 2032/2040. Aus Düsseldorfer Sicht ist die derzeitige Ausnahmeregelung mit 96 cm hohen S-Bahnsteigen, die der SPNV-Aufgabenträger go.Rheinland nutzt, allenfalls als Übergangslösung zu akzeptieren. Der VRR sollte sich beim Land und go.Rheinland für eine möglichst schnelle Entwicklung hin zur Zielbahnsteighöhe von 76 cm auch im S-Bahnnetz einsetzen.

Zusätzlich zu den unterschiedlichen Bahnsteighöhenkonzepten kann es für die Landeshauptstadt mit Blick auf ein klares und leicht verständliches S-Bahnliniennetz problematisch werden, dass im S-Bahn-System im Zuständigkeitsbereich von go.Rheinland am 10-/20-Minuten-Taktschema festhalten wird, und nicht, wie im VRR, zum 15-/30-Minuten-Taktschema gewechselt wird.

Die Aufnahme des zusätzlichen Haltepunkts Düsseldorf-Höxterweg als potenzielle neue SPNV-Station im SPNV-Zielnetz 2040 wird begrüßt. In diesem Zusammenhang entsteht für Düsseldorf die Notwendigkeit, Möglichkeiten zu dessen Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV-Netz zu prüfen. Hierbei geht es beispielsweise um eine Neuordnung des Bus-Liniennetzes im Gebiet um das Mercedeswerk. Dies soll ebenfalls im neu aufzustellenden städtischen Nahverkehrsplan erfolgen.

Schienenersatzverkehr (SEV) (Kap. 4.6):

Die Landeshauptstadt Düsseldorf begrüßt, dass sich der VRR in seinem NVP mit dem SEV befasst und seine Koordinierungsrolle ausbaut. Bisher hatte der SEV häufig Mängel wie fehlende Kapazitäten und Zuverlässigkeit. Für die Fahrgäste ist der SEV eine äußerst herausfordernde Situation, weil sich Fahrzeiten verlängern sowie Sitz- und Stehplätze gegenüber dem Zugangebot reduziert sind. Es besteht die Gefahr, dass statt des SEV der eigene Pkw genutzt wird, wodurch sich die Verkehrsbelastung in und um Düsseldorf erhöht. Die Baumaßnahmen in den kommenden Jahren erfordern einen SEV über einen langen Zeitraum, so war bisher die Korridorsanierung Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm für das 2. Halbjahr 2027 vorgesehen. Diese Korridorsanierung wurde jedoch zwischenzeitlich im Hinblick auf Synergien mit dem RRX-Vorhaben auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Hier ist es dann notwendig, einen SEV mit hoher Kapazität und guter Zuverlässigkeit bereitzustellen. Wichtig ist auch die frühzeitige Kommunikation mit der kommunalen Verwaltung, um Lösungen für die zu erwartende große Anzahl an SEV-Bussen zu finden (Haltestellen, Abstellplätze für Busse in Pausenzeiten des Fahrpersonals und Busse zur Disposi-

Landeshauptstadt Düsseldorf

Amt für Verkehrsmanagement

tion). Ein größeres Augenmerk als bisher ist dabei auch auf die Fahrgastinformation zu richten, insbesondere sind auch im SEV zuverlässige Echtzeitinformation über Pünktlichkeit und Ausfälle in den digitalen Auskunftssystemen zu implementieren. In die Konzepte des SEV sind auch wesentliche Umsteigeverbindungen zu integrieren, wenn aufgrund des Entfalls eines Zugangebots diese Anschlüsse verloren gehen.

XBus (Kap. 5.3):

Das XBus-Konzept des VRR im Sinne einer Kompensation bestehender Lücken im SPNV-Netz wird grundsätzlich positiv eingeschätzt. Es fehlt jedoch eine konkrete zeitliche Perspektive für die mittelfristig umzusetzenden XBus-Linien, von denen auch die Landeshauptstadt Düsseldorf profitieren würde. Düsseldorf liegt im Schnittpunkt der jeweils stark ausgelasteten Rhein-Ruhr-Achse und Rhein-Wupper-Achse. Besonders für letztere Achse würden einige der geplanten Linien eine entlastende Wirkung haben: Die Linie X54 (Düsseldorf Flughafen Terminal – Ratingen – Wülfrath – Wuppertal-Vohwinkel), die das Potenzial hat, Verkehr zum Flughafen am Knoten Düsseldorf vorbeizuführen, sowie die Linien X95 (Düsseldorf – Haan – Solingen-Mitte) und X96 (Düsseldorf – Haan) sind hier zu nennen. Perspektivisch ist aus Düsseldorfer Sicht auch eine XBus-Linie von Solingen-Ohligs über Hilden zum Bahnhof Benrath sinnvoll. Eine Weiterführung der Linie X49 über Meerbusch hinaus auf das Düsseldorfer Stadtgebiet könnte mit dem VRR erneut geprüft werden. VRR bzw. Land müssen die Mitfinanzierung der XBus-Linien durch Förderprogramme für Fahrzeuge und Betriebskosten sicherstellen, so dass ein konkreter Umsetzungsplan aufgestellt werden kann.

On-Demand-Verkehre (Kap. 6.1.4.3):

Das Engagement des VRR für On-Demand-Verkehre wird grundsätzlich begrüßt. Kritisch überprüft werden sollte das Tarifkonzept des VRR für solche Angebote. Wenn On-Demand-Verkehre in den ÖPNV integriert werden sollen, ist aus Sicht der Landeshauptstadt auch eine Überarbeitung des VRR-Tarifs für On-Demand-Verkehre dringend dahingehend erforderlich, dass eine Anwendung des regulären ÖPNV-Tarifs (ggf. mit lokal festzulegendem Komfortzuschlag) möglich ist. Bei in den ÖPNV integrierten On-Demand-Verkehren muss – wie im ÖPNV generell – die barrierefreie Ausführung der Fahrzeuge sowie der Buchungs- und Kommunikationstechnik eine wichtige Rolle spielen, so dass auch mobilitätseingeschränkte Menschen das Angebot nutzen können. Bei der im VRR-NVP 2025 beschriebenen Entwicklung einer On-Demand-Technologieplattform NRW ist auf die Barrierefreiheit besonders zu achten.

Flankierende Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV (Kap. 7):

Aus Sicht der Landeshauptstadt ist die Vereinfachung und Weiterentwicklung der Tariflandschaft sowie die integrierte Auskunft zu begrüßen. Mit der redy-App der Rheinbahn gibt es hierzu bereits einen Ansatz. Aus unserer Sicht ist es sinnvoll, wenn es im VRR einheitliche Standards für Apps gibt,

Landeshauptstadt Düsseldorf

Amt für Verkehrsmanagement

die den Zugang zum ÖPNV und weiteren Mobilitätsdiensten erleichtern. Wichtig ist dabei, Handlungsspielraum für Ergänzungen bei Mobilitätsangeboten und Erkennbarkeit zu geben: Die Hintergrundtechnik sollte einheitlich sein, die Nutzeroberfläche lokal gestaltet werden können. Bei der Digitalisierung des Vertriebs ist darauf zu achten, Menschen ohne Smartphone und ohne Möglichkeit, bargeldlos zu bezahlen, nicht von der Nutzung des ÖPNV auszuschließen. Der digitale Tarif eezy wird zukünftig für die nur gelegentliche ÖPNV-Nutzung gegenüber heute eine wichtigere Rolle spielen. Die Regeln dieses Tarifs müssen klar und deutlich kommuniziert werden, insbesondere auch weil ÖPNV-Seltennutzer der ausdrücklich genannte Adressatenkreis sind. Zu den erklärungsbedürftigen Regeln zählt beispielsweise die Funktionsweise der drei Preisdeckel (Preisdeckel pro Fahrt, Preisdeckel pro 24 Stunden, Preisdeckel pro Kalendermonat). Diese sind zudem in ihrer Effektivität zu überprüfen und ggf. weiterzuentwickeln.

Fachkräftemangel (Kap. 8.3):

Der für die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende notwendige massive Leistungsaufwuchs – für den SPNV ausgeführt im Zielnetz 2040 – steht und fällt mit der Verfügbarkeit von Fachkräften. Lösungen hierzu werden im VRR-NVP nur angerissen. Aus unserer Sicht sollte mit diesem Thema offensiv umgegangen werden. Neben Bemühungen, mehr Menschen für den Dienst im ÖPNV zu gewinnen, geht es auch um technische Lösungen wie die Automatisierung des Betriebs, aber auch um eine Priorisierung von Maßnahmen und Ersatzkonzepte, wenn Planungen nicht vollumfänglich umgesetzt werden können.

Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe (Kap. 6):

Aus Sicht der Landeshauptstadt ist bei den Umsteigeverbindungen zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV eine ausgewogene Betrachtung erforderlich, die gleichermaßen die Umsteigeziehungen zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV einbezieht, und beim Warten auf verspätete SPNV-Anschlüsse auch interne Anschlussbeziehungen des kommunalen ÖPNV berücksichtigt, besonders auch mit Blick auf den Abendverkehr.

Die Landeshauptstadt teilt die Auffassung von der Bedeutung dynamischer Fahrgastinformation und weist auf die Notwendigkeit eines flächendeckenden Ausbaus hin, sowohl an den Bahnhöfen als auch an wichtigen Haltestellen des kommunalen ÖPNV. An Bahnhöfen sind dabei großflächige Anzeiger an allen Bahnsteigen angemessen. Die heute zum Teil zum Einsatz kommenden kleinen einzeiligen Anzeiger mit Laufschrift entsprechen nicht heutigen Ansprüchen an umfassende und möglichst barrierefreie Fahrgastinformation.

Im Hinblick auf den Ausbau von Park & Ride weisen wir darauf hin, dass vermieden werden sollte, dass durch den Ausbau von P&R-Anlagen Zubringerverkehre mit dem ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr verlagert werden. Der konsequente Aus- und Neubau von P&R-Parkplätzen wird

Landeshauptstadt Düsseldorf

Amt für Verkehrsmanagement

begrüßt. Positiv bewertet werden dabei insbesondere der regionale Ansatz des VRR bei P&R-Konzepten und das Ziel, dass möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umgestiegen werden soll.

Grundsätzlich ist das Engagement des VRR für Bike & Ride-Anlagen zu begrüßen. Die Prüfung der Konditionen von „DeinRadschloss“ hat jedoch ergeben, dass Düsseldorf eine eigene Lösung realisiert. Mit „DeinRadschloss“ sind zu viele Zwänge beispielsweise bei der Preisgestaltung verbunden. In der Landeshauptstadt Düsseldorf wurde „DeinRadschloss“ daher bisher nur einmal umgesetzt und soll zukünftig nicht weiter ausgebaut werden. Sowohl die Rheinbahn als auch die Connected Mobility Düsseldorf (CMD) errichten als Stadttöchter in Kooperation / im Auftrag mit der Landeshauptstadt verschließbare Sammelabstellanlagen. Wichtig ist also auch hier, Handlungsspielraum für Ergänzungen bei Mobilitätsangeboten und Erkennbarkeit zu geben: Die Hintergrundtechnik sollte optimalerweise einheitlich sein, die Nutzeroberfläche lokal gestaltet und ggf. den lokalen Bedürfnissen angepasst werden können.

Das Engagement des VRR für ein Qualitätsmanagementsystem und die erarbeitete Handreichung werden begrüßt. Die Rheinbahn verwendet bereits die aktualisierte Version.

Die Landeshauptstadt teilt die Sichtweise des VRR, dass eine Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse eine sinnvolle Maßnahme für einen attraktiven ÖPNV ist.

Aus unserer Sicht entstehen Angebotsbrüche des ÖPNV-Angebots an Zuständigkeitsgrenzen von Aufgabenträgern neben unterschiedlichen Prioritäten beim Angebot und im Management – auch durch Unterschiede in der finanziellen Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger (Beispiel U79). Von essenzieller Bedeutung für die Weiterentwicklung interkommunaler ÖPNV-Angebote ist daher vor allem eine ausreichende finanzielle Ausstattung aller Aufgabenträger für ÖPNV-Zwecke.

Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger erarbeiten Lösungen für lokale Probleme. Wenn der räumliche Zuschnitt eines interkommunalen Nahverkehrsplans zu groß ist, kann dessen lokale Problemlösungskompetenz verloren gehen. Wichtig ist eine inhaltliche Synchronisierung der Planungen benachbarter kommunaler Aufgabenträger. Interkommunale Planungen sollten selbstverständlich auch in den kommunalen Nahverkehrsplänen verankert werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Katharina Metzker
Amtsleiterin