


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Entwurf VRR-Nahverkehrsplan 2025; Beteiligungsverfahren

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	30.10.2024	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Den geplanten Inhalten der Stellungnahme der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Nahverkehrsplan des VRR gemäß Sachdarstellung wird zugestimmt.

Sachdarstellung:

Die Vorlage OVA/114/2024 ist im OVA am 28.08.2024 erstmals beraten worden. Anregungen aus der Diskussion und weitere Präzisierungen sind in die vorliegende Vorlage eingearbeitet worden.

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat im September 2021 die Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans (VRR-NVP) beschlossen. Der VRR legt in seinem NVP dar, wie er die Mobilität vor dem Hintergrund mobilitätsrelevanter Entwicklungen (raumspezifische Bevölkerungsentwicklung, Pendlerverflechtungen, Mobilitätsbedürfnisse, Intermodalität etc.) und angesichts aktueller Herausforderungen (insbesondere Verkehrswende, Finanzierung, Fachkräftemangel, Infrastrukturdefizite etc.) gestalten wird.

Der als VRR-NVP 2025 vorliegende Entwurf wurde von den Gremien des VRR im Juni 2024 beschlossen. Der VRR-NVP muss nach § 9 ÖPNVG NRW im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt und fortgeschrieben werden (Formales Beteiligungsverfahren). Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange liegt der Entwurf des VRR-NVP 2025 der Landeshauptstadt Düsseldorf zur Stellungnahme vor. Die Stellungnahme muss bis zum 11. Oktober 2024 in schriftlicher Form an den VRR gesendet werden. Im Zeitraum vom 1. Dezember

2024 bis zum 31. Januar 2025 ist die Erörterung der schriftlichen Stellungnahme vorgesehen.

Im Folgenden wird ein Überblick zum VRR-NVP gegeben und es werden die wesentlichen Auswirkungen auf die Landeshauptstadt Düsseldorf dargestellt. Die Rückmeldung der Verwaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf, die dem VRR im Rahmen einer zusammenfassenden Stellungnahme vorgelegt wird, ist im Folgenden in *Kursivschrift* wiedergegeben.

Die vorläufige Stellungnahme wurde am 11.10.2024 fristgerecht an den VRR gesendet. Nach Beschluss durch den OVA soll die finale Fassung der Stellungnahme nachgereicht werden. In Anlage 2 beigefügt ist die geplante finale Fassung der Stellungnahme der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Entwurf des VRR-NVP 2025.

Aufgaben des VRR

Der gesetzliche Auftrag für den VRR zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans (NVP) ist in § 8 ÖPNVG NRW geregelt. Bei den Aufgaben des VRR ist zu unterscheiden zwischen der Aufgabenträgerschaft für den SPNV und seiner Hinwirkungsaufgabe auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV im Bereich der ÖPNV-Koordination.

Die Nahverkehrsplanungen des VRR, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung (also insbesondere in den Nahverkehrsplänen der kreisfreien Städte und Kreise, aber auch in anderen Plänen, die die Mobilität und den Verkehr betreffen) zu beachten.

Im Bereich seiner Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV muss der VRR in Abstimmung mit seinen Mitgliedern (d.h. den in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden kommunalen Gebietskörperschaften als ÖPNV-Aufgabenträger) auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinwirken, insbesondere

- auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs,
- auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs,
- auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme,
- auf ein übergreifendes Marketing und
- auf die Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs.

Der VRR betont, dass auch mit dem VRR-NVP 2025 weder in die Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger noch in die betrieblichen und finanziellen Belange der Verkehrsunternehmen eingegriffen wird.

Merkmale des VRR-NVP 2025

Der VRR-NVP 2025 ist eine Fortschreibung des VRR-NVP 2017. Er hat eine Laufzeit bis 2035. Im VRR-NVP 2017 wurden erstmalig die beiden Bereiche Aufgabenträgerschaft für den SPNV und die Hinwirkungsaufgabe auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV bearbeitet (ÖPNV-Koordination). Auch der vorliegende Entwurf des VRR-NVP 2025 umfasst diese beiden Bereiche. Der aktuelle NVP-Entwurf geht sowohl in der fachlichen Breite der behandelten Themen als auch in der

inhaltlichen Tiefe weit über den VRR-NVP 2017 hinaus. Erkennbar ist dies nicht zuletzt auch am Umfang des Planwerks: Den 284 Seiten des VRR-NVP 2017 stehen 422 Seiten des VRR-NVP 2025 im Entwurf gegenüber.

Charakterisiert ist der VRR-NVP 2025 durch seinen Fokus auf das Thema Verkehrswende (oder auch Mobilitätswende), die sich als roter Faden durch alle Fachthemen des VRR-NVP zieht. Umfassend ausgeführt werden die Anforderungen des Klimaschutzes und die sich daraus ableitenden Aufgaben für die Gestaltung der Mobilität. Im VRR-NVP wird dargelegt, dass die Verkehrswende ein wesentlicher Beitrag zu einer klimaneutralen Zukunft ist. Dabei ginge es nicht nur um eine Antriebswende (d.h. Alternativen zu fossilen Energieträgern), sondern auch um eine Mobilitätswende. Unter einer Mobilitätswende versteht der VRR eine erhebliche Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die energieeffizienteren und emissionsärmeren Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Der VRR hat das Leitbild formuliert: Klimaschutz durch Verkehrswende. In diesem Zusammenhang hat sich der VRR folgende Ziele gesetzt:

- Effizienzsteigerung im System
- Kundenbindung und Kundengewinnung als Gradmesser der Zufriedenheit
- Nahverkehr aus einem Guss
- Antriebswende im ÖPNV

Erstmals mit einem eigenen Kapitel in einen VRR-NVP aufgenommen wurde das Thema Digitalisierung, weil diese einen ständig wachsenden Einfluss auf unterschiedliche Bereiche des ÖPNV hat. Neben der Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebotes sind hier insbesondere auch der Vertrieb (Tickets), die Bezahlung und die Fahrgastinformation zu nennen. Mit Blick auf die Fahrgäste ist die mit der Digitalisierung verbundene Vision des VRR, den Menschen bzw. Reisenden mit seinen individuellen Mobilitätsbedürfnissen in den Mittelpunkt aller Aktivitäten zu stellen und dessen Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Es ist das Ziel, dass sich Reisende über eine App bei einem Kundenvertragspartner ihrer Wahl registrieren und ihre Reise nahtlos intermodal über alle verfügbaren Mobilitätsdienstleister planen, auf alle benötigten Informationen zugreifen sowie die benötigten Verkehrsmittel buchen bzw. Tickets dafür kaufen und bezahlen können und in allen Phasen der Reise informiert werden. Die Grundlage hierfür stellt das im Jahr 2021 vom Verkehrsministerium NRW initiierte Programm Mobility-as-a-Service NRW (MaaS NRW) dar, das den strategischen und regulatorischen Rahmen für dieses langfristige Ziel zur Förderung der digital vernetzten Mobilität bildet.

Aufbau und Gliederung des VRR-NVP 2025 spiegeln die neuen inhaltlichen Schwerpunkte wider:

- Grundlagen und Rahmenbedingungen (Kapitel 1)
- Umsetzung der Verkehrswende im VRR (Kapitel 2)
- Bestandsanalyse SPNV (Kapitel 3)
- Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebots mit dem Zeithorizont 2030 und 2045 (Kapitel 4)
- Bestandsanalyse und Weiterentwicklung des XBus-Netzes (Kapitel 5)
- Integrierte Verkehrsgestaltung im VRR (Kapitel 6)
- Digitalisierung von Vertrieb und Fahrgastinformation (Kapitel 7)
- Weitere gemeinsame Aufgaben von ÖPNV-Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und VRR zur Optimierung des ÖPNV und zur Umsetzung der Verkehrswende (Kapitel 8)
- Auswirkungen der im VRR-NVP 2025 beschriebenen Maßnahmen auf die Reduktion klimaschädigender Treibhausgasemissionen (insbesondere CO₂-Emissionen) und Kalkulation der entstehenden Kosten (Kapitel 9)

- Ausblick und Herausforderungen bei der Umsetzung der Verkehrswende (Kapitel 10)

Auswirkungen auf die Landeshauptstadt Düsseldorf und Stellungnahme der Verwaltung

Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte des VRR-Nahverkehrsplanentwurfs mit Auswirkungen für Düsseldorf im Überblick dargestellt und jeweils im Anschluss *in kursiver Schrift* die Inhalte der Stellungnahme der Landeshauptstadt formuliert.

Stellungnahme der Verwaltung zur 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 Verwaltung 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

Der VRR hat bereits seit einiger Zeit seine Planungen für den SPNV im Zielnetz 2032/2040 formuliert und dieses nun in seinen Nahverkehrsplan aufgenommen. Für die Umsetzung des SPNV-Zielnetzes 2032/2040 ist ein erheblicher Infrastrukturausbau erforderlich. Merkmale des Zielnetzes 2040 sind u.a.:

- räumliche Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes (oder dichter) bei der S-Bahn
- vier Leistungen pro Stunde (wenn sinnvoll aufgeteilt in zwei schnelle und zwei langsame Leistungen) auf möglichst allen Hauptzulaufstrecken aus dem Ballungsraum-Randbereich
- mindestens 30-Minuten-Takt auf allen anderen Strecken bis in die Peripherie
- Linienverlängerungen zur Schaffung neuer Direktverbindungen
- Ausdehnung der Betriebszeiten, insbesondere an Wochenenden
- Durchgehender Nachtverkehr auf allen Strecken – montags bis freitags mindestens alle zwei Stunden, am Wochenende mindestens stündlich

Im VRR-NVP 2025 wird angemerkt, dass, sofern die Finanzierung des SPNV durch Bund und Länder es zulässt, dieses System schrittweise im Zusammenspiel mit dem notwendigen Infrastrukturausbau entstehen soll. Für die Landeshauptstadt Düsseldorf zu nennen ist hier insbesondere der Ausbau auf sechs Gleise zwischen Düsseldorf-Benrath und Duisburg für den RRX.

Für den Personenverkehr reaktiviert werden soll bekanntlich die Ratinger Weststrecke (Duisburg – DU-Wedau – Ratingen – D-Rath (- Düsseldorf)). Weil die Ratinger Weststrecke eine wichtige und stark genutzte Strecke des Güterverkehrs ist, erfordert die Reaktivierung eine separierte eigene Infrastruktur für den Personenverkehr, die parallel zur Güterverkehrsstrecke errichtet werden soll. Geplant ist ein 15-Minuten-Takt aus den Linien S 47 und S 39X (je halbstündlich), auf den die Infrastruktur mit zweigleisigen Begegnungsabschnitten zugeschnitten wird.

Die Regiobahn (S 28) soll über ihren westlichen Endpunkt Kaarster See hinaus über Schiefbahn und Neersen nach Viersen verlängert werden, wodurch sich eine neue Direktverbindung mit Düsseldorf ergibt.

Für das S-Bahn-System im Raum Düsseldorf ist – wie im Ruhrgebiet bereits erfolgt – die Umstellung auf einen 15/30-Minuten-Takt vorgesehen. In Düsseldorf sollen sich dadurch durch Überlagerung mehrerer Linien zwei leistungsstarke Achsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung jeweils im 5-Minuten-Takt ergeben, die am Düsseldorfer Hauptbahnhof bahnsteiggleiche Korrespondenz zueinander bieten. Eine Umsetzung der Taktumstellung ist zum Ende der 2020er/Anfang der 2030er Jahre in Abhängigkeit vom RRX-Infrastrukturausbau vorgesehen.

Der VRR verfolgt für die Bahnhöfe in seinem Gebiet den Ansatz einer einheitlichen Einstiegshöhe von 76 cm und beschafft in Ausschreibungsverfahren die entsprechenden SPNV-Fahrzeuge. go.Rheinland (SPNV-Aufgabeträger für das südliche NRW mit Sitz in Köln) hingegen plant, aufgrund seines weitestgehend in sich geschlossenen S-Bahn-Netzes und des übergangsweisen Einsatzes von Bestandsfahrzeugen bei der S-Bahn Köln, auch längerfristig eine Bahnsteighöhe von 96 cm und die entsprechende Fahrzeugfußbodenhöhe beizubehalten. Für VRR-Stationen, die von Kölner S-Bahn-Linien angefahren werden, sollen daher Bahnsteige mit Teilerhöhung realisiert werden.

Ein neuer S-Bahnhaltepunkt Düsseldorf-Höxterweg wird als potenzielle neue SPNV-Station im SPNV-Zielnetz 2040 genannt.

Stellungnahme der Verwaltung zum SPNV-Angebot:

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.

*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 sieht die Verwaltung 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.
- 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 Verwaltung 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 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

Im VRR-NVP ist ein Unterkapitel dem Schienenersatzverkehr (SEV) gewidmet. Bei Baustellen mit größeren Auswirkungen übernimmt der VRR eine koordinierende Funktion. Die Ersatzkonzepte für solche Baustellen und mit mehreren beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) werden gemeinsam mit dem VRR entwickelt. Unter den EVU gilt in diesen Baustellensituationen das Federführerprinzip. Die Zuständigkeit wird im Vorlauf gemeinsam festgelegt. Für den Fahrgast bedeutet das, dass eine Zugfahrt nicht zwingend 1:1 durch Busse ersetzt wird, sondern dass ein regelmäßiger Takt mit allen betroffenen Linien implementiert wird, bei dem z.B. alle 10 Minuten ein Ersatzverkehr mit Bussen eingesetzt wird. Ziel dieser Vorgehensweise ist, fahrgastfreundliche und einheitliche Ersatzkonzepte zu entwickeln.

Stellungnahme der Verwaltung zum SEV:

Die Verwaltung 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 Disposition). 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

Der XBus als regionaler Schnellbus ergänzt den SPNV. Wesentlicher Unterschied zwischen den XBus-Linien und den teilweise bereits ähnlich konzipierten Schnellbus-Linien (SB) ist die planerische Integration in den Integralen Taktfahrplan NRW des SPNV. Teilweise ersetzt der XBus den SB. Als Akteure am XBus-Konzept beteiligt sind das Land NRW, der VRR, die ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Das Land NRW stellt dem VRR die Fördermittel für den XBus zur Verfügung, für welche der VRR als Bewilligungsbehörde (Zuwendungsgeber) fungiert. Gleichzeitig tritt der VRR als fachlicher Koordinator des XBus-Konzeptes auf und definiert die zugehörigen Produktstandards. Außerdem unterstützt er die übrigen Akteure insbesondere bei Marketingaufgaben. Die Aufgabenträgerschaft und damit die Verantwortung für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung sowie die anschließende Vergabe der XBus-Linien liegt bei den kreisfreien Städten und Kreisen. Die konzessionierten Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sind Betreiber der XBus-Linien im Auftrag der ÖPNV-Aufgabenträger.

Gegenwärtig berühren keine XBus-Linien das Düsseldorfer Stadtgebiet. Mit Anschluss an die U76 verkehrt die Linie X49 zwischen Kempen, Tönisvorst, Willich und Meerbusch. Zur mittelfristigen Umsetzung vorgesehen sind folgende Linien, die das Düsseldorfer Stadtgebiet berühren werden:

- X17: Hattingen – Velbert – Heiligenhaus – A44 – Düsseldorf Flughafen-Bf. (umsetzbar nach Fertigstellung Lückenschluss A44)
- X52: Rheydt – Giesenkirchen – Glehn – Düsseldorf Hbf
- X54: Düsseldorf Flughafen Terminal – Ratingen – Wülfrath – Wuppertal-Vohwinkel
- X75: Krefeld – Düsseldorf-Wittlaer – Düsseldorf Flughafen
- X95 Düsseldorf – Haan – Solingen-Mitte
- X96 Düsseldorf – Haan

Stellungnahme der Verwaltung zum XBus:

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

Für eine landesweite standardisierte Etablierung von On-Demand-Verkehren wird sich der VRR und das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium in NRW abstimmen, um die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die Umsetzung voranzutreiben. Es gibt einen Konzeptvorschlag für den Aufbau und die Bereitstellung einer On-Demand-Technologieplattform NRW. Im VRR-NVP 2025 wird zudem darauf hingewiesen, dass es beispielsweise auch der Entwicklung planerisch-konzeptioneller Rahmenvorgaben und der Unterstützung der zuständigen Akteure des ÖPNV für die Integration der On-Demand-Systeme in den ÖPNV bedarf.

Stellungnahme der Verwaltung zu On-Demand-Verkehren:

*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 Verwaltung 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

Anknüpfend an die Erfahrungen mit dem Deutschlandticket plant der VRR eine Vereinfachung seiner Tariflandschaft und eine stärkere Digitalisierung des Vertriebs. Der VRR schreibt hierzu in seinem NVP, dass es zeitnah weitere Tarifprodukte der Deutschlandticket-Familie geben soll. Schülerticket, Semesterticket, Sozialticket und ein Ticket mit Zusatznutzen sind bereits eingeführt worden oder stehen aktuell in der Diskussion. Daneben wird es einen Tarif für Seltennutzer geben, der auf eazy.nrw aufbaut. Der VRR hat sich zum Ziel gesetzt, verstärkt die ÖPNV-Zubringerverkehre zu beauskunften: Alle Angebote im gesamten VRR-Gebiet sollen in den Auskünften der VRR-Partner abgebildet werden, auch in intermodalen Wegekettten.

Stellungnahme der Verwaltung zu den flankierenden Maßnahmen:

Aus Sicht der Verwaltung 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 Sicht der Verwaltung ist es sinnvoll, wenn es im VRR einheitliche Standards für Apps gibt, 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

An mehreren Stellen thematisiert der VRR-NVP den Fachkräftemangel und unterlegt dies mit Daten. Für die geplante Laufzeit des VRR-NVP 2025 von zehn Jahren wurde ein Fahrpersonalbedarf von insgesamt ca. 1.690 neu zu besetzenden Vollzeitstellen für den Bereich SPNV und von insgesamt ca. 19.570 neu zu besetzenden Vollzeitstellen im Bereich des straßengebundenen ÖPNV ermittelt. Der aktuelle Bestand des Fahrpersonals bei den im Verbundgebiet des VRR tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt bei ca. 1.300 Vollzeitstellen und der bei den anderen Verkehrsunternehmen bei ca. 15.500 Vollzeitstellen (jeweils Stand 2023).

Stellungnahme der Verwaltung zum Fachkräftemangel:

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 Sicht der Verwaltung 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.

Auswirkungen aus der Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe

Einen breiten Raum im VRR-NVP 2025 nimmt die Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe ein, die der VRR für den ÖPNV hat. Hierzu zählen auch Umsteigeverbindungen zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV. Im VRR-NVP 2025 wird u.a. ausgeführt, dass der VRR darauf hinwirkt, dass für Anschlüsse zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV die letzte abbringende Fahrt mit dem kommunalen ÖPNV von einer SPNV-Station gesichert wird und für alle kommunalen Fahrten, die nur im Stundentakt oder seltener verkehren, der Anschluss vom SPNV auf den kommunalen ÖPNV gesichert wird.

Der VRR-NVP 2025 geht auf die Bedeutung dynamischer Fahrgastinformation ein. Geeignete Techniken seien vorhanden und erprobt. Neben der Finanzausstattung gelte es nun, ein breites Verständnis zu schaffen, entsprechende Auskunftsinfrastruktur in den Städten sowie in den privaten und öffentlichen Einrichtungen zu installieren.

Der VRR sieht im konsequenten Aus- und Neubau von Park & Ride-Anlagen im Verbundgebiet (deutliche Erhöhung der Anzahl und der Kapazitäten der Park & Ride-Anlagen), in konkreten Vorgaben zur Ausstattung und Qualität neuer Park & Ride-Anlagen (Definition von Ausstattungs- und Qualitätskriterien für neu zu bauende

Park & Ride-Anlagen) und in einer qualitativen Verbesserung des bestehenden Park & Ride-Angebots im Verbundgebiet ein wichtiges Potenzial zur erfolgreichen Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV. Darüber hinaus sollen die Informationen in Echtzeit über das Park & Ride-Angebot im Verbundgebiet optimiert werden.

In seiner Rolle als Koordinator für den ÖPNV wirkt der VRR darauf hin, dass das Fahrrad durch ein möglichst verbundweit flächendeckendes Netz von Bike & Ride-Anlagen an geeigneten SPNV-Bahnhöfen und Haltestellen des kommunalen ÖPNV optimal mit dem ÖPNV vernetzt und damit ein positiver Beitrag zur integrierten Verkehrsgestaltung im ÖPNV geleistet wird. Der VRR hat mit „DeinRadschloss“ ein eigenes Produkt für Bike & Ride mit einem elektronischen Schließsystem der Fahrradboxen entwickelt.

Der VRR unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger in seiner Funktion als ÖPNV-Koordinator bei der Formulierung von Qualitätsstandards und bei der Umsetzung von Qualitätsvereinbarungen bzw. eines Qualitätsmanagementsystems in Nahverkehrsplänen oder sonstigen Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen. Mit verbundweit abgestimmten Empfehlungen für ein Qualitätsmanagementsystem will der VRR den Akteuren im kommunalen ÖPNV einen verlässlichen Rahmen für ihre Bemühungen um die Qualität und Qualitätssicherung im ÖPNV geben. Im Frühjahr 2022 wurden die erarbeiteten Empfehlungen auf den neuesten Stand gebracht, durch Grafiken und Best-Practice-Beispiele anschaulicher gestaltet und mit konkreten Anwendungshinweisen ergänzt. In den Empfehlungen werden die Grundzüge des Qualitätssteuerungsprozesses beschrieben sowie im Hauptteil eine Reihe von Qualitätsstandards definiert und näher erläutert.

Der Bereich Koordinierung des ÖPNV umfasst auch die Koordination von Stadt- und Kreisgrenzen überschreitenden Linien des kommunalen ÖPNV – ohne dass der VRR in die Finanz- und Planungshoheit der ÖPNV-Aufgabenträger oder das operative Geschäft der kommunalen Verkehrsunternehmen eingreift. Im VRR-NVP 2025 wird die Bedeutung interkommunaler Nahverkehrspläne hervorgehoben.

Stellungnahme der Verwaltung zu den Auswirkungen aus der Koordinations- bzw. Hinwirkungsaufgabe:

Aus Sicht der Verwaltung 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 Verwaltung 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 weist die Verwaltung 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 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 Verwaltung teilt die Sichtweise des VRR, dass eine Freigabe der Standspuren auf den Autobahnen für Busse eine sinnvolle Maßnahme für einen attraktiven ÖPNV ist.

*Aus Sicht der Verwaltung 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 z.B durch eine eigenes Kapitel auch in den kommunalen Nahverkehrsplänen verankert werden.***

Weitere Bearbeitung des NVP durch den VRR

Nach dem Beschluss des Entwurfs des VRR-NVP 2025 durch die VRR-Gremien sind verschiedene Beteiligungsformate geplant: Bürgerbeteiligung, Formales Beteiligungsverfahren mit den Trägern öffentlicher Belange und Gespräche mit Interessenvertretungen. Die Hinweise sollen geprüft und gegebenenfalls eingearbeitet werden. Der dahingehend überarbeitete finale VRR-NVP 2025 soll den VRR-Gremien im Sitzungsblock im Juni 2025 zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt werden.

Anlagen:

Anlage 1 – VRR-Nahverkehrsplan 2025 (nur digital)

Anlage 2 – Stellungnahme der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Entwurf des VRR-NVP 2025