

- Beschluss**
 Wahl
 Kenntnisnahme

Vorlagen Nr. 20/010/2009

öffentlich

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 15.04.2009 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	11.05.2009	Beschluss

Nahverkehrsplan 2009 des VRR

- Finanzielle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
 Personelle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
 Organisatorische Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs beschließt die Anmerkungen und Änderungswünsche des Kreises Mettmann zum Entwurf des Nahverkehrsplans des VRR.

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 15.04.2009 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Nahverkehrsplan 2009 des VRR

Anlass der Vorlage:

Im Rahmen des offiziellen Beteiligungsverfahrens bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW wurde der Kreis Mettmann um Stellungnahme gebeten.

Sachverhaltsdarstellung:

Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr stellt eine grundlegende Neuauflage der bisherigen Nahverkehrspläne des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes Niederrhein dar und ist nicht mit den jährlichen Sachstandsberichten der Vergangenheit zu vergleichen. Der erste Nahverkehrsplan des VRR wurde im Jahre 1997 aufgestellt und in den folgenden Jahren laufend ergänzt und aktualisiert. Der aktuelle Entwurf erfüllt dabei nicht nur die gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG NRW, sondern trifft vor allem Aussagen zur Weiterentwicklung des Leistungsangebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unter Berücksichtigung der demografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen.

Aufgrund des enormen Umfangs des Planentwurfs wurde in dieser Vorlage davon abgesehen, den kompletten NVP als Anlage beizufügen. Dieser kann aber bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden. Die für den Kreis Mettmann relevanten Aussagen des Entwurfs sind der Vorlage als Anlage beigefügt.

Rahmenbedingungen

Die Finanzierung der SPNV Leistungen im VRR beruht im Wesentlichen auf den Zuwendungen des Landes NRW nach §11(1) ÖPNVG, auf Fahrgelderträgen und auf der SPNV-Umlage, die bei den Gebietskörperschaften auf Basis von Haltestellenabfahrten erhoben wird. Die Summe dieser Finanzierungsbestandteile ist nach Ansicht des VRR jedoch nicht ausreichend, alle vertraglichen Verpflichtungen aus bestehenden Verkehrsverträgen zu erfüllen. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel hat die angespannte Finanzierungssituation bei der Finanzierung von SPNV Leistungen im VRR noch deutlich verschärft. Der VRR hatte sich im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung an den Mitteln und der Fortschreibung orientiert, wie sie vor der Kürzung vorgesehen waren. Selbst mit erheblichen Leistungskürzungen sieht sich der VRR außerstande, die Mittelreduzierungen zu kompensieren. Durch die angespannte finan-

zielle Situation besteht aus Sicht des Verkehrsverbundes grundsätzlich keine Möglichkeit, das heutige Leistungsangebot auszuweiten. Vielmehr verfolgt er das Ziel, das Regelleistungsangebot aufrecht zu erhalten und im Rahmen der Möglichkeiten punktuell zu optimieren.

Im Rahmen einer Überprüfung der nicht im Wettbewerb vergebenen SPNV- Verkehrsverträge stellte der VRR im Jahr 2007 fest, dass die Verträge z. T. erheblich überkompensiert sind. Seiner Ansicht nach sind unter beihilferechtlichen Gesichtspunkten solche Zahlungen unzulässig. Legt man für die Verträge marktgerechte Preise zu Grunde und kürzt die vertraglich vereinbarten Preise auf das beihilferechtlich zulässige Niveau, sind lt. VRR die zur Verfügung stehenden Finanzmittel ausreichend. Aktuell ist ein Verfahren vor Gericht anhängig, um die beihilferechtliche Fragestellung zu klären. Zwischen EVU und VRR bestehen hierzu unterschiedliche Auffassungen. Die Verwaltung hat den Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehr bereits mehrmals umfassend über den Sachstand der Verhandlungen des VRR mit DB Regio informiert.

Aufgrund der fehlenden finanziellen Spielräume bei der Umsetzung sinnvoller und wünschenswerter Projekte benennt der VRR in seinem Planentwurf nur wenige ausgewählte Maßnahmen, deren Umsetzung zum einen kurzfristig möglich ist und zum anderen die größten Engpässe im bestehenden Angebot beheben. Auch diese wenigen Maßnahmen stehen beim VRR unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind im NVP-Entwurf nur langfristig umsetzbar und perspektivisch ausgerichtet. Für den Kreis Mettmann sind dies insbesondere die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke, die Verlängerung der REGIOBAHN von Mettmann nach Wuppertal sowie die „Circle-Line“.

Verkehrsrelevante Entwicklungen im VRR

Die Entwicklung der Mobilität und hierbei insbesondere die Anzahl der Fahrten, die mit individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, ist von einer Vielzahl von Faktoren und deren zukünftigen Entwicklungen abhängig. Alle Faktoren detailliert zu berücksichtigen und daraus linienscharfe Prognosen für die weitere Entwicklung abzuleiten, ist im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans im VRR nicht darstellbar, zumal viele Faktoren auch nicht eindeutig prognostizierbar sind. Die Berücksichtigung von verkehrsrelevanten Entwicklungen erkennt der VRR als Bestandteil seines kontinuierlichen Aufgabengebietes und finden demzufolge auch fortlaufend Berücksichtigung bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrs. Neben einer Betrachtung demographischer Faktoren und Entwicklungsprozessen (Bevölkerungsentwicklung, Bevölkerungsverteilung/räumliche Mobilität sowie Entwicklung der Altersklassen) werden außerdem Faktoren wie die Kostenentwicklung für Mobilität, PKW-Verfügbarkeit, Nachfrageverteilung und –entwicklung sowie umweltpolitische Faktoren hinreichend beachtet. Die Untersuchung der o. g. Faktoren ermöglicht es dem VRR in seiner Funktion als Aufgabenträger im SPNV, nachzuvollziehen, welche Auswirkungen auf die zukünftige Nachfrage entstehen können und welche Maßnahmen für die Weiterentwicklung im SPNV abzuleiten sind.

Grundsätzlich geht der VRR von der Annahme aus, dass das Gesamtverkehrsaufkommen im SPNV in den nächsten 10 – 15 Jahren leicht ansteigen wird. Hierfür sprechen die Prognosen zahlreicher Faktoren, die zumindest einen Erhalt der Nachfragewerte im ÖPNV erwarten lassen. Folgenden Veränderungen in der Nachfrage sind nach Auffassung des VRR derzeit absehbar:

- Konstante bzw. leicht steigende Gesamtnachfrage im VRR-Gebiet;
- deutliche Zunahme der Nachfrage auf längeren Relationen (RE-Verkehre);
- weitere Zunahme der Nachfrage von Pendlerverflechtungen aus peripheren Räumen und den Ballungsrandzonen in die Verdichtungscentren im VRR;
- weitere Zunahme von Freizeitverkehren sowie eine
- weiterhin deutliche Nachfragespitze in der morgendlichen HVZ

Weiterentwicklung des SPNV Angebots im Verbundraum

Trotzdem ist es aus Sicht des VRR wichtig, gerade im Hinblick auf die Anforderungen in Wettbewerbsverfahren, Handlungsschwerpunkte für die nächsten Jahre zu entwickeln. Größere Anpassungen und Weiterentwicklungen des Systems Schiene sind lt. VRR aufgrund seiner Systemeigenschaften in der Regel nur durch hohe Investitionen in die Infrastruktur und das Rollmaterial möglich. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten und der langen Lebensdauer von Schienenfahrzeugen von bis zu 30 Jahren und mehr sind Planungen zur Sicherstellung eines ausreichenden SPNV sehr langfristig zu gestalten. Hierbei bilden zu erwartende Nachfrageveränderungen eine wichtige Grundlage für eine langfristige Sicherstellung eines wirtschaftlichen Betriebes des Massenverkehrsmittels Schiene. Der VRR hat nicht nur auf die Entwicklung der zuvor genannten, verkehrsrelevanten Faktoren zu reagieren, sondern er soll auch durch eine gezielte Weiterentwicklung des Leistungsangebotes entscheidend an einer Steigerung der Beförderungsleistung und –qualität mitwirken. Dies betrifft neben der Verbesserung der weichen Faktoren wie Fahrgastinformation und Tarifbildung vor allem die Fortsetzung der bisherigen Angebotspolitik der letzten Jahre im SPNV. Schwerpunkte des VRR für die nächsten Jahre sind daher:

- Weiterentwicklung schneller, lang laufender und nachfragestarker RE-Relationen;
- Erhalt des Grundangebotes im SPNV (RB und S-Bahn) auf heutigem Niveau;
- Vorhaltung ausreichender Kapazitäten vor allem in den Hauptverkehrszeiten;
- Anpassung des Angebotes auf die zunehmenden Freizeitverkehre;
- deutliche qualitative Verbesserungen des SPNV-Angebots sowie eine
- verbesserte Vernetzung mit öffentlichen und individuellen Verkehren

Die im NVP-Entwurf beschriebenen Maßnahmen leiten sich alle aus diesen Zielen ab. Allerdings gilt es zu beachten, dass zur Zeit keine der enthaltenen Maßnahmen finanziert ist.

Aus Sicht des Kreises Mettmann als Zweckverbandsmitglied ist es originäre Aufgabe des VRR, sich mit Nachdruck für die langfristige Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel einzusetzen, um eine Steigerung der Fahrgastzahlen und somit eine Entlastung der Straße zu ermöglichen. Neben dem Erhalt bzw. bedarfsorientierten Ausbau des flächendeckenden Grundangebotes (S-Bahn und RB-Verkehre) im Kreisgebiet ist insbesondere die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit zur Abdeckung der Nachfrage und Aktivierung zusätzlicher Fahrgastpotentiale zu berücksichtigen.

Nachfolgend stellt die Verwaltung Änderungswünsche und Anmerkungen vor, die zuvor mit den ka. Städten abgestimmt wurden und aus Sicht des Kreises Mettmann ergänzend zu den bestehenden Aussagen des NVP-Entwurfs aufgenommen werden sollten:

Zu 2.2: Allgemeine Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes

Obwohl die S-Bahn Linien im Kreisgebiet eine hohe verkehrliche Bedeutung und entsprechende Auslastung besitzen, entspricht das Angebot in seiner heutigen Form aus Sicht des Kreises nicht immer den Anforderungen an einen pünktlichen, zuverlässigen und attraktiven SPNV. Die Qualitätsberichte des VRR der letzten Jahre belegen dies anschaulich. Der VRR hat in seiner Funktion als Aufgabenträger im SPNV die Zweckverbandsmitglieder im Rahmen einer Regionalkonferenz am 27.02.2007 über die zu erwartenden Auswirkungen eines gemeinsam mit DB Regio erarbeiteten, neuen S-Bahn Konzeptes informiert, zu dessen Umsetzung es bisher allerdings nicht gekommen ist. Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehr wurde seinerzeit in der Sitzung am 24.05.2007 ebenfalls über dessen Inhalte in Kenntnis gesetzt.

Grundsätzlich ist eine Optimierung des S-Bahn Netzes, die letztendlich zu einem pünktlichen, zuverlässigen Betrieb mit modernen Fahrzeugen führt, zu begrüßen. Zum Erreichen dieses Ziels sieht das S-Bahn Konzept, welches auch im VRR-NVP Entwurf aufgegriffen wird (siehe Anlage, S. 80-85) u. a. eine Entspannung der Zugfolge am Knoten Düsseldorf und auf den Stammstrecken sowie eine Stabilisierung des bestehenden Fahrplangefüges vor. Angebotsanpassungen innerhalb des bestehenden 20' Taktes erachtet der Kreis denn auch als insofern tragfähig, wenn sichergestellt wird, dass die Fahrzeugkapazitäten und Taktfolgen ausreichend dimensioniert sind, um insbesondere die hohe Auslastung der Züge und die Sitzplatznachfrage in der Hauptverkehrszeit abzudecken.

Für die S6 ist der geplante Wegfall der Verstärkerfahrten der S6 im Abschnitt zwischen Ratingen-Ost und Düsseldorf Hbf kritisch zu hinterfragen. Hier ist es Aufgabe des VRR, intensiv zu prüfen, ob die erwarteten Verbesserungen im Betriebsablauf (Verzicht auf die Wende der Verstärkerzüge im Bahnhof Ratingen-Ost) eine verschlechterte Bedienungsqualität durch Halbierung der Taktfrequenz rechtfertigen. Des weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die derzeit unzureichende Umsteigebeziehung zwischen der S 6 und S 8 im Zusammenhang mit der Neuordnung der S-Bahnen am Düsseldorfer Hauptbahnhof optimiert werden sollte.

Der vollumfängliche Einsatz neuen Wagenmaterials auf allen S-Bahn Linien im Kreisgebiet stellt eine besondere Notwendigkeit bei der Verbesserung der Angebotsqualität dar: So war u. a. in den bisherigen Planungen zur S6 vorgesehen, dass infolge des Wegfalls der Verstärkerfahrten zwischen Ratingen-Ost und Düsseldorf Hbf die bestehenden Nachfragekapazitäten durch den Einsatz neuer Triebwagen vom Typ 422 in Doppeltraktion annähernd erhalten bleiben. Diese Aussage ist aber im vorliegenden NVP-Entwurf nicht enthalten. Nach Auffassung des Kreises ist diese Bedingung jedoch unerlässlich, um die hohe Fahrgastnachfrage auf der S6 auch künftig befriedigen zu können und ist zur Klarstellung aufzunehmen. Ohne diese sich bedingenden Voraussetzungen kann deshalb Planungen zur Einrichtung eines 20´-Taktes auf der S6 ohne den zeitgleichen Einsatz neuer ET 422 in Doppeltraktion aus Sicht des Kreises nicht zugestimmt werden.

Ferner hat der VRR infolge der Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Jahr 2006 Möglichkeiten einer Taktumstellung im S-Bahn-System vom heutigen, durchgehenden 20´-Takt auf einen 15´/ 30´-Takt untersucht. Soweit der Entwurf des Nahverkehrsplans einen Rückgriff auf dieses Modell nicht gänzlich ausschließt, sieht der Kreis Mettmann diese Überlegungen weiterhin als sehr problematisch an. Solche Anpassungen hätten deutliche Auswirkungen auf das gesamte Busnetz im Kreisgebiet, da dies insgesamt so ausgelegt ist, dass an vielen Stellen innerhalb und außerhalb des Kreises zeitnahe Anschlussbeziehungen zu den S-Bahn Linien bestehen. Angesichts einer solchen Umstellung müsste das gesamte Busnetz angepasst werden, die gewachsenen Strukturen im ÖPNV innerhalb des Kreisgebietes würden somit grundlegend in Frage gestellt.

Zu 2.3: Detaillierte Weiterentwicklung im SPNV-Angebot (RRX)

Infolge von Überlegungen zum dringend erforderlichen Ausbau der Infrastruktur auf der zentralen Verkehrsachse zwischen Dortmund und Köln wurde im Jahr 2006 eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) in NRW abgeschlossen, mit dem Ziel, ein Premiumprodukt für den Regionalverkehr zu schaffen. Diese Überlegungen werden vom Kreis Mettmann unter der Prämisse positiv bewertet, dass sich das RRX-Konzept nicht negativ auf das bestehende S-Bahn Angebot im Kreisgebiet auswirkt. Die Planungen (siehe Anlage, S. 89-91) sehen vor, den RRX zwischen Köln-Deutz und Dortmund im 15´-Takt verkehren zu lassen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass es zu einer Verringerung der für den Kreis Mettmann relevanten RE-Halte kommt. So sollte Düsseldorf-Benrath (Anschluss an den Regionalverkehr für Fahrgäste aus Monheim a. Rhein) sowie Langenfeld/Rhld. stündlich von mindestens einer RE- bzw. RRX-Linie bedient werden.

Zu 2.4: Kurzfristige Maßnahmen (Szenario 2015)

Im Entwurf des NVP (siehe Anlage, S. 92) wird verdeutlicht, dass aus Sicht des VRR die aufgeführten Maßnahmen nur unter dem Vorbehalt ihrer Finanzierbarkeit darstellbar sind. Während in einem ersten Ausblick (Szenario 2015) auf kurzfristige Maßnahmen zur Optimierung des bestehenden Angebotes eingegangen wird, werden in einem zweiten Abschnitt (Szenario 2030) Überlegungen aufgezeigt, wie sich das SPNV-Angebot im Verbundraum u. a. durch die Reaktivierung alter Strecken verbessern ließe.

Die folgenden Infrastrukturmaßnahmen sind im Infrastrukturbedarfsplan des Landes NRW, Stufe 1 (bis 2015), Teil Schiene (IGVP) enthalten (siehe Anlage, S. 145-147). Ihnen ist daher eine sehr hohe verkehrliche Bedeutung beizumessen, so dass diese ebenso in das kurzfristige Maßnahmenpaket (Szenario 2015) des Nahverkehrsplans des VRR aufzunehmen sind.

Ratinger Weststrecke

Die Reaktivierung der Ratinger Weststrecke, die schon 1999 im Sachstandsbericht zum Nahverkehrsplan des VRR enthalten war, ist trotz der bekannten, hohen Fahrgastpotenziale und entsprechend günstiger Kostendeckungsgrade bislang nicht umgesetzt worden. Aufgrund der Tatsache, dass diese Annahmen aus dem Jahr 2002 / 2003 stammen, ist eine erneute Prüfung der Umsetzbarkeit des Vorhabens dringend angebracht. Die vertretene Begründung (siehe Anlage, S. 150 f.), die Planungen seien ab 2003 mangels politischer Beschlüsse und Finanzmittel nicht weitergeführt worden, sind so nicht nachvollziehbar, da die Ratinger Weststrecke Bestandteil des 2. Nahverkehrsplanes des Kreises Mettmann ist.

Als wesentliches Argument gegen einen Personenverkehr auf der Ratinger Weststrecke werden oftmals die zusätzlich anfallenden Betriebsleistungen angeführt. Seitens des Kreises Mettmann und der Stadt Ratingen wird davon ausgegangen, dass die durch den geplanten Wegfall von Verstärkerfahrten im Abschnitt zwischen Düsseldorf Hbf und Ratingen-Ost entfallenden Leistungen (s. o.) zur Kompensation neuer Leistungen auf der Ratinger Weststrecke angerechnet werden. Dabei wird der Zusammenhang zwischen der geplanten Reduzierung von Verstärkerfahrten auf der S6 und einem zukünftigen Angebot auf der Weststrecke durch derzeitige Überlegungen des VRR, in verschiedenen Varianten auch Fahrten von der Strecke der S6 auf die Weststrecke zu führen, noch verstärkt.

Aus diesem Grunde sollte die im Entwurf angekündigte Aktualisierung der Planunterlagen und die erforderlichen weiteren Schritte zur Reaktivierung unter Berücksichtigung des S-Bahn Konzeptes zeitnah und in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen angegangen werden.

REGIOBAHN-Verlängerung (S28) nach Wuppertal

Ähnlich verhält es sich mit der REGIOBAHN-Verlängerung (S28) nach Wuppertal. Der Kreis Mettmann vertritt mit Nachdruck die Auffassung, dass die im vorliegenden Entwurf formulierten Aussagen zu dieser Maßnahme auf den aktuellen Sachstand gebracht werden müssen.

So ist durch die Bezirksregierung Düsseldorf am 12.12.2008 in den Räumen der Kreisverwaltung Mettmann der Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG zur Verhandlung der abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen durchgeführt worden. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird nachzeitigem Kenntnisstand im zweiten Quartal 2009 gerechnet, der Förderantrag nach § 13 ÖPNVG NRW wurde bereits gestellt. Ferner hat es in der Vergangenheit mit den Beteiligten mehrfach Gespräche über die mögliche Ausgestaltung eines Betriebskonzeptes gegeben. Dies ist im vorliegenden Entwurf (siehe Anlage, S. 153) ebenfalls nicht erwähnt worden. Der VRR wird daher in seiner

Funktion als Aufgabenträger im SPNV eindringlich darum gebeten, sich zur REGIOBAHN-Verlängerung entsprechend zu positionieren.

Zu 2.7: Stationsinfrastruktur

Im Entwurf zum NVP des VRR (siehe Anlage, S. 136-141) wird u. a. eine barrierefreie Ausstattung sämtlicher SPNV-Angebote angestrebt, die vom Kreis Mettmann voll unterstützt wird. Während eine Vielzahl von Stationen im Kreisgebiet bereits über barrierefreie Bahnsteigzüge verfügt, fehlen jedoch teilweise ergänzende Ausbaumaßnahmen, um eine gänzliche Barrierefreiheit und optimale Zugänglichkeit der Bahnhöfe zu erzielen.

Darüber hinaus enthält der Entwurf Aussagen über die Bedeutung einer ansprechenden und aktuellen Fahrgastinformation für die Kunden des ÖPNV. Der Kreis Mettmann unterstützt das im Entwurf formulierte Ziel eines flächendeckenden Einsatzes solcher Systeme. Diese bieten sich u. a. auf Bahnsteigen an Stationen an, die bereits über entsprechende Installationen in den Zugangsbereichen der Bahnanlagen sowie an den Bushaltestellen zur Verbesserung des Übergangs zwischen ÖPNV und SPNV verfügen.

Zu 2.8: Netzinfrastruktur

Durch die Herstellung des Einvernehmens zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung und zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene) durch den Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen am 11.5.2006 wurde der Bedarfsplan Schiene 2006 für das Land NRW verabschiedet: Dieser benennt in der Kategorie „Vorhaben der Stufe 1 (bis 2015)“ u. a. die dem Projekt „Circle-Line“ zugehörigen Streckenabschnitte von Mettmann-Stadtwald nach Wülfrath Mitte sowie von Wülfrath Mitte nach Düsseldorf-Flughafenbahnhof (siehe Anlage, S. 146). Der Kreis Mettmann weist den VRR darauf hin, dass diese Maßnahmen im Zuge der langfristigen Netzinfrastrukturplanung auch künftig zu berücksichtigen sind.

Zu 3.3: Verknüpfung öffentlicher Verkehrssysteme miteinander und untereinander

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass der VRR im Interesse eines attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehrsangebots dafür Sorge zu tragen hat, rechtzeitig über anstehende Veränderungen der Fahrplanlage im SPNV zu informieren (siehe Anlage, S. 161-163). Nur so kann vermieden werden, dass es im Öffentlichen Verkehr, insbesondere an den sensiblen Schnittstellen zwischen SPNV und ÖPNV, zu erheblichen Verwerfungen kommt, die sich letztendlich negativ auf beide Verkehrsträger auswirken.

Anlage