

Beschluss

Wahl

Kenntnisnahme

Vorlagen Nr. 61/020/2024/1

öffentlich

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel Odendahl, Dominik	Datum: 03.06.2024 Az.: 61 - StM
--	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Kreisausschuss	13.06.2024	Vorberatung
Kreistag	20.06.2024	Beschluss

Ergänzung des Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann: Umsetzung von Linienweg- und Angebotsänderungen in Monheim am Rhein und Langenfeld

Finanzielle Auswirkung	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkung	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkung	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Auswirkung auf Kennzahlen	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Klimarelevanz	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen

Beschlussvorschlag:

- Den in der Sachverhaltsdarstellung unter Kapitel A aufgeführten Linienweg- und Angebotsänderungen wird zugestimmt.
- Die Linie SB78 (Monheim, Styles Hotel – Langenfeld-Berghausen S – An der Landstraße) wird nach dem vereinbarten Probebetrieb mangels Nachfrage eingestellt.
- Die Maßnahmen werden mit Beschlussfassung durch den Kreistag Bestandteil des Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann.
- Die Bahnen der Stadt Monheim, die Rheinbahn AG und die wupsi werden mit der betrieblichen Umsetzung betraut.

Fachbereich: Planungsamt
 Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel
 Odendahl, Dominik

Datum: 03.06.2024
 Az.: 61 - StM

Ergänzung des Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann: Umsetzung von Linienweg- und Angebotsänderungen in Monheim am Rhein und Langenfeld

Ergänzungsvorlage:

Im Rahmen der Vorbereitungen zur Umsetzung des Monheimer Linienkonzeptes haben die Stadt Monheim am Rhein sowie die Bahnen der Stadt Monheim detaillierte Prüfungen zur Befahrbarkeit des zukünftigen Liniennetzes mit Bussen vorgenommen.

Dabei sind von der Stadt Monheim Bedenken gegen die Befahrbarkeit im Bereich der Kirchstraße durch die Linie 777 im Bereich der Monheimer Innenstadt geäußert worden. Diese Bedenken beziehen sich sowohl auf die Tragfähigkeit des Straßenoberbaus als auch auf die Schleppkurven beim geplanten Einsatz von Gelenkbussen. Im Ergebnis hat die Stadt Monheim als zuständige Straßenbaulastträgerin kurzfristig entschieden, dass eine Befahrung der Kirchstraße durch Busse aus den o.g. Gründen nicht möglich ist.

Entgegen der ursprünglichen Planung soll die Linie 777 nicht über „Grabenstraße“, „Kirchstraße“, „Lindenstraße“ und „Knipprather Straße“, sondern nunmehr über die „Niederstraße“ geführt werden (siehe Übersichtskarte).



Quelle: Bahnen der Stadt Monheim

Da das zur Beschlussfassung anstehende Monheimer Liniennetz die Führung der Linie 777 über die Kirchstraße vorsah, ist eine Ergänzungsvorlage notwendig.

Ein Vorteil bei der neuen Linienführung ist zudem, dass die bestehenden Haltestellen auf dem Linienweg genutzt werden können und kein Neubau oder keine Erweiterung von Haltestellen in dem Bereich geplant werden muss. Während der Schulzeiten der Peter-Ustinov-Gesamtschule werden gesonderte Schulfahrten auf der Linie 777 eingerichtet. Die Durchbindung der Linien 777 und 791 erfolgt aus betrieblichen Gründen nur während des 30'-Takts, also abends und sonn- und feiertags.

Die angepasste Streckenführung der Linie 777 betrifft ausschließlich das Gebiet der Stadt Monheim am Rhein. Aus Sicht der Verwaltung bestehen gegen die beabsichtigte Änderung keine Bedenken.

Die zuvor beschriebene geänderte Linienführung der 777 wird Teil des unter Punkt 1 genannten Beschlussvorschlages.

Anlass der Vorlage:

Zwischen der Kreisverwaltung und der Stadt Monheim am Rhein sowie den Verkehrsunternehmen Bahnen der Stadt Monheim, Rheinbahn AG und wupsi fanden in den vergangenen Monaten intensive Gespräche zur Verbesserung des Monheimer ÖPNV-Angebotes statt. Diese Überlegungen tangieren auch das Gebiet der Stadt Langenfeld und weitere angrenzende Bedienungsgebiete.

Der Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Mettmann trägt den nachstehenden Planungen durch eine flexible Handhabe Rechnung. Da diese Planungen im aktuellen NVP jedoch noch nicht enthalten sind, muss für eine Umsetzung der NVP durch entsprechenden Beschluss des Kreistags ergänzt werden.

Sachverhaltsdarstellung:

A. Linien- und Bedienkonzept Monheim

Das heutige Busliniennetz der Stadt Monheim am Rhein und das zugehörige Bedienkonzept wurde in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann über die Jahre immer wieder punktuell erweitert und an geänderte Bedarfe sowie neue städtebauliche Entwicklungen angepasst. Ein Fokus liegt auf der Bedienung der Binnennachfrage innerhalb Monheims, der Erreichbarkeit der nächstgelegenen SPNV-Bahnhöfe sowie die den Verkehrsbeziehungen zu den Nachbargemeinden Düsseldorf, Langenfeld, Solingen und Leverkusen.

Die jüngste Anpassung des Netzes – die ausgeweitete Bedienung der Linie SB33 – wurde durch die mehrmonatige Vollsperrung der S6 zwischen Langenfeld S und CHEMPARK S notwendig. Das Ende der Baumaßnahmen im September 2023 wurde von den Bahnen der Stadt Monheim (BSM) frühzeitig zum Anlass genommen, das vorhandene Linien- und Bedienkonzept gesamthaft auf den Prüfstand zu stellen, um so Verbesserungsmöglichkeiten zu eruieren. Als Grundlage wurden die vorhandenen Fahrgastzähltdaten, Zähltdaten der Verbünde sowie anonymisierte Mobilfunkdaten ausgewertet, welche das Mobilitätsverhalten in Monheim am Rhein sowie in den Nachbargemeinden abbilden.

Die Analyse ergab:

- Innerhalb Monheims finden ca. 76 Tsd. Wege pro Werktag statt, wobei der ÖPNV-Anteil je nach Relation schwankt. Es gibt starke Bewegungen innerhalb der Ortsteile Baumberg, Monheim-Zentrum und Monheim-Süd sowie zwischen diesen.
- Die Pendelverkehre nach Düsseldorf und Langenfeld betragen jeweils ca. 14 Tsd. Wege pro Werktag, nach Leverkusen ca. 9 Tsd. und nach Köln ca. 5 Tsd. Wege.
- Die Größenverhältnisse der Werte bleiben über alle Wochentage stabil. An Samstagen beträgt das Verkehrsaufkommen etwa 95% eines Werktags, an Sonntagen etwa 75%.

Das neue Monheimer Linien- und Bedienkonzept verfolgt die folgenden Ziele:

- **Nachvollziehbarkeit:** Einheitliches Bedienkonzept für alle Linien, abgestimmt auf den SPNV. Einheitliche Linienführung an allen Tagen und zu allen Zeiten (keine variierenden Linienwege; keine ausschließlichen Nacht- und Freizeitlinien). Unterscheidung in Basislinien, Ergänzungslinien und Berufs-/Schullinien.
- **Anbindung an SPNV:** Im Tagesverkehr gibt es Anschlüsse zu allen S-Bahnen Richtung Düsseldorf und Köln sowie zum RRX.
- **Verbindungsqualität:** Innerhalb Monheims sind alle Ziele mit maximal einem Umstieg erreichbar; ferner ist von überall ohne Umstieg ein SPNV-Halt erreichbar.
- **Attraktivität:** Die Takte und Einsatzzeiten der Linien sind an das Taktschema des SPNV angepasst, sodass an den SPNV-Haltestellen immer Anschlüsse bestehen. Auf den wichtigsten Achsen ergeben sich durch Überlagerung von Linien von Montag bis Samstag tagsüber attraktive 10'-Takte.
- **Erschließung:** Für beinahe alle Monheimer Bürgerinnen und Bürger kann eine Erschließung durch eine Bushaltestelle innerhalb eines Radius von 300 Metern sichergestellt werden (nachts: 600 Meter). Bisherige Lücken werden geschlossen.
- **Stadtentwicklung:** Neue Wohngebiete, gestärkte Altstadt- und Arbeitsplatzstandorte werden berücksichtigt (unter anderem: Im Pflingsterfeld, Wohngebiete an der Europaallee, Kulturraffinerie/Rheinpark, Monheim Mitte, Altstadt, Creative Campus, Landwirtschaftszentrum).

Neues Linien- und Bedienkonzept

Im Rahmen des neuen Monheimer Linien- und Bedienkonzeptes sollen einige Linienwege, Linientakte und Bedienzeiträume angepasst und optimiert werden. Im Überblick (siehe Anlage, Karte 1) stellt sich das neue Netz wie folgt dar:

- Die **Basislinien 777, 789, 791 und SB23** (Karte 2) bilden das Rückgrat des Monheimer Netzes und bedienen die wichtigsten SPNV-Halte. Dadurch gibt es für das gesamte Stadtgebiet eine Direktverbindung zu einem SPNV-Halt. Die Linien 777 und 791 werden in Monheim Mitte durchgebunden und fahren direkt ohne Umstieg weiter. Alle eingangs genannten Linien verkehren im selben Takt wie der SPNV: Montag bis Freitag zwischen 05-21 Uhr im 20'-Takt, zwischen 21-01 Uhr im 30'-Takt, Samstag zwischen 05-09 und 21-01 Uhr im 30'-Takt, zwischen 09-21 und 21-01 Uhr im 20'-Takt, 21-01 Uhr im 30'-Takt und Sonn-

tag zwischen 07-01 Uhr im 30'-Takt. Die Linien 777, 789 und 791 bilden darüber hinaus Samstag zwischen 01-05 Uhr und Sonntag von 01-07 Uhr das Nachtverkehrsnetz mit einem 60'-Takt.

- Die **Ergänzungslinien 788, 790, SB33 und A01** ermöglichen eine feinere Erschließung des Stadtgebiets und weitere Direktverbindungen. Sie verdichten die Takte auf den gemeinsam mit den Basislinien bedienten Strecken und bieten zusätzliche SPNV-Anschlüsse (Karte 3). Diese Linien verkehren Montag bis Freitag zwischen 05-21 Uhr sowie Samstag zwischen 09-21 Uhr im 20'-Takt und Sonntag zwischen 09-21 Uhr im 30'-Takt. Die Linie 790 verkehrt darüber hinaus an allen Tagen bis 01 Uhr nachts im 30'-Takt.
- Die **Berufsverkehrslinie SB59** führt künftig durch das Monheimer Zentrum und bindet den Creative Campus und das Landwirtschaftszentrum direkt an Benrath S und Langenfeld S an. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag von 05-21 Uhr durchgehend im 20'-Takt. Die **Schulverkehrslinie 793** wird nur noch an Schultagen morgens benötigt und verkehrt künftig als E-Wagen.
- Die bisherigen Linien SB78, SB79, NE12, NE13 und NE14 gehen größtenteils in den neuen Linien auf und werden daher nicht mehr benötigt.

Auf Grund der längerfristigen Sperrung der Rheinpromenade in Monheim am Rhein (ab dem 02.05.2024 für voraussichtlich 18 Monate) wird bei den Linien 789, SB33 und SB59 zunächst ein anderer Linienweg gefahren. Die neuen Wohngebiete im Baumberger Osten können erst durch die Linie 777 erschlossen werden, wenn die baulichen Voraussetzungen erfüllt sind (Durchstich der Europaallee zur Grazer Straße inkl. Busschleuse).

Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot in Langenfeld

Das in dieser Vorlage vorgestellte Linien- und Bedienkonzept der Bahnen der Stadt Monheim zielt in erster Linie auf Veränderungen für das Stadtgebiet Monheim am Rhein ab. Die Leistung, die Linienwege und die SPNV-Anschlüsse bleiben für das Stadtgebiet Langenfeld bestehen. Die Linien SB79 und NE13, die auch auf Langenfelder Gebiet unterwegs sind, sollen in andere Linien überführt werden: Die Linie SB79 geht zukünftig in der Linie SB59 auf, die Linie NE13 in den Linien 777 und 791.

Einzig die Linie SB78 soll nach dem vereinbarten Probetrieb mangels Nachfrage eingestellt werden. Hierzu werden die Gründe nachfolgend ausführlich dargelegt:

Im Rahmen der damaligen Entwicklung des Langenfelder Gebietes „An der Landstraße“ hatten der Kreis Mettmann, die Stadt Langenfeld und die Bahnen der Stadt Monheim im Jahr 2017 vorgeschlagen, die bislang aus Monheim bis Langenfeld-Berghausen S verkehrende Linie SB78 bis zum Kreisverkehr am Rande des Gewerbegebietes zu verlängern. Da dieser Bereich durch den ÖPNV auf Grundlage der im NVP definierten Bedienungsstandards bereits angemessen erschlossen wurde, existierte dort kein ÖPNV-Erschließungsdefizit. Gleichwohl sollte mit der Linie SB78 im Sinne eines angebotsorientierten Ansatzes der Versuch unternommen werden, für den Bereich „An der Landstraße“ ein zusätzliches ÖPNV-Angebot einzuführen und zu etablieren. Der Kreistag des Kreises Mettmann hatte daraufhin in seiner Sitzung am 10.07.2017 einen Probetrieb für zunächst 18 Monate beschlossen.

Die Linie wurde durch die Bahnen der Stadt Monheim vor Ablauf des Probetriebes evaluiert und dann zunächst weiter betrieben, um die weitere Entwicklung der Fahrgastzahlen zu be-

obachten und mögliche weitere Nachfragesteigerungen abzuwarten. Der Linienbetrieb wurde auch während der Corona-Pandemie, trotz allgemein rückläufiger Fahrgastzahlen weiterhin aufrechterhalten. Erneute Erhebungen des Fahrgastaufkommens durch die Bahnen der Stadt Monheim nach Corona ergaben jedoch, dass an der Haltestelle „An der Landstraße“ durchschnittlich nur 5 Fahrgäste pro Tag eingestiegen sind. Das bedeutet, dass nur ca. jede siebte Fahrt genutzt wurde, bzw. dass alle 2,5 Stunden ein Fahrgast eingestiegen ist.

Im Ergebnis rechtfertigt die geringe Fahrgastnachfrage keinen weiteren Betrieb der Linie SB78. Für die sehr geringe Anzahl betroffener Fahrgäste gibt es die Möglichkeit, alternativ die ca. 100 m entfernte Haltestelle „Auguste-Piccard-Weg“ zu benutzen, von der die Linien 790 und SB57 verkehren. Mit der Linie 790 erreicht man z.B. die S6 in Richtung Köln an der Haltestelle „Langenfeld S“ und mit der Linie SB57 die S6 in Richtung Düsseldorf an der Haltestelle „Hellerhof S“.

Die Kreisverwaltung führt mit den Beteiligten auch weiterhin Gespräche über eine sinnvolle Nutzung der freiwerdenden Bus- und Personalkapazitäten, um diese in Langenfeld perspektivisch einer sinnvollen Nachnutzung mit höherem Fahrgastpotenzial zuzuführen.

Bewertung und weiteres Vorgehen

Die durch die Bahnen der Stadt Monheim vorgenommene Analyse des Monheimer ÖPNV-Angebotes und die daraus abgeleiteten Vorschläge für Angebotsverbesserungen werden verwaltungsseitig befürwortet.

Der NVP des Kreises Mettmann trägt den in der Vorlage beschriebenen Planungen durch eine ausreichend flexible Handhabung Rechnung. Zur Generierung neuer Nachfragepotenziale bzw. auf besonderen Wunsch einer Stadt können weitergehende – über die im NVP festgelegten Basisstandards hinausgehende – Nahverkehrsleistungen angeboten werden. Im Ergebnis stehen die auf dem Gebiet der Stadt Monheim beabsichtigten Angebotsausweitungen den Festlegungen des NVP nicht entgegen.

Die Bahnen der Stadt Monheim haben das Monheimer Linienkonzept mit den kooperierenden Verkehrsunternehmen Rheinbahn und wupsi sowohl der Kreisverwaltung als auch den benachbarten Aufgabenträgern Düsseldorf und Leverkusen vorgestellt. Einige der zuvor genannten Linien werden von den Verkehrsunternehmen im Rahmen von Gemeinschaftskonzessionen erbracht. Die Stadt Langenfeld wurde ebenfalls in die fachliche Diskussion zu den ihr Stadtgebiet betreffenden Änderungen eingebunden.

Im Rat der Stadt Monheim am Rhein wurde das Linienkonzept am 20.09.2023 einstimmig beschlossen. Anschließend fanden zwischen den Beteiligten weitere Gespräche zur konzeptuellen und betrieblichen Umsetzung statt. Die Stadt Düsseldorf plant ebenfalls, die ihr Stadtgebiet betreffenden Maßnahmen in den kommenden Wochen in die politische Beratung einzubringen.

Mit Beschluss der Maßnahmen durch den Kreistag erfolgt die Aufnahme der dargestellten Planungen in den Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann.

Das neue Linien- und Bedienkonzept könnte dann zum Fahrplanwechsel am **21.08.2024** umgesetzt werden.

B. Stand der Planungen zur Attraktivierung des Langenfelder ÖPNV:

Im Kontext des 2021 im Rat der Stadt Langenfeld beschlossenen Mobilitätskonzeptes sind auch Wünsche zur Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebotes der Stadt Langenfeld vorgetragen worden. Die seitdem in den städtischen Gremien gefassten politischen Beschlüsse, Anträge und Anregungen wurden zwischen der Stadtverwaltung Langenfeld, dem Kreis Mettmann sowie den beteiligten Verkehrsunternehmen Bahnen der Stadt Monheim (BSM), Rheinbahn und wupsi diskutiert. Dabei wurde festgestellt, dass durch die Vielzahl der Anträge die isolierte Betrachtung einzelner Anträge nicht mehr zielführend erscheint, sondern eine ganzheitliche Herangehensweise notwendig ist.

Die Verkehrsunternehmen nutzten daher die bereits vorhandenen Nachfragedaten (Fahrgastdaten, Mobilfunkdaten, eigene Mängelanalyse) um unter Berücksichtigung der vorliegenden politischen Anträge gemeinsam Vorschläge für ein fachlich fundiertes Gesamtkonzept für den Langenfelder ÖPNV zu entwickeln. Diese beinhalten auch die grundsätzliche betriebliche Umsetzbarkeit und wurden der Kreisverwaltung Mettmann im Sommer 2023 vorgestellt.

Nach einer ersten Prüfung sah die Verwaltung den vorliegenden Konzeptentwurf und die zugrundeliegende Analyse als fachlich fundiert an. Er wurde daher eine klare Perspektive gesehen, den Konzeptentwurf als ganzheitliche Grundlage zu verwenden, um den Langenfelder ÖPNV leistungsfähig und attraktiv zu gestalten. Darauf folgend wurde der Konzeptentwurf im August 2023 auch der Langenfelder Verwaltung präsentiert und von dieser vorgeprüft und mit den beteiligten Akteuren diskutiert. Inzwischen wurden die Vorschläge den politischen Gremien der Stadt Langenfeld vorgestellt.

Sicherlich könnten diese Konzeptideen im Zuge der beabsichtigten Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Mettmann weiterentwickelt und auch großräumiger abgestimmt werden.

C. Planungsstand zur Neuordnung des Linienkorridors Langenfeld-Leichlingen:

Die Verwaltung hatte den Mobilitätsausschuss am 21.11.2022 über die Entwicklung des ÖPNV auf dem Korridor Leichlingen-Langenfeld informiert. In der Sitzung wurde das Vorgehen der Verwaltung, sich konstruktiv in die Gespräche über die Möglichkeiten einer weiterführenden, grundsätzlichen Neuordnung des Linienverkehrs zwischen Langenfeld und Leichlingen einzubringen, befürwortet.

Im Jahr 2023 folgten dann zwischen den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen weitere Abstimmungsgespräche. Diese mündeten im Sommer 2023 in ersten, von den Verkehrsunternehmen erarbeiteten Konzeptideen, welche parallel zu den in Kapitel B beschriebenen Planungen entstanden.

Im Kern wurde vorgeschlagen, die Verbindung zwischen den Städten Langenfeld und Leichlingen über zwei unterschiedliche Linienwege auszugestalten, welche jeweils im Stundentakt bedient werden sollen. Eine der beiden Linien soll dabei auch die Anbindung der LVR-Kliniken in Langenfeld sicherstellen. Dies kommt insbesondere den Wünschen der Mitarbeitenden und Besucher_innen der Kliniken entgegen.

Auch dieser Vorschlag wurde der Stadtverwaltung Langenfeld im August 2023 vorgestellt und gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem Nachbaraufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis konstruktiv diskutiert.–Die Langenfelder Politik wurde inzwischen über den Vorschlag informiert.

Da der NVP des Kreises Mettmann für diesen Bereich keine Aussagen über Angebotsveränderungen enthält, wären nach erfolgter Abstimmung eines geeigneten Angebotskonzeptes für den Korridor Langenfeld-Leichlingen entsprechende politische Beschlüsse in den Gremien der Stadt Langenfeld und des Kreises Mettmann einzuholen. Die Kreisverwaltung steuert und unterstützt die genannten Abstimmungsprozesse weiterhin fachlich.

Finanzielle Auswirkungen:

Die mit den geplanten Änderungen im Busliniennetz der Stadt Monheim am Rhein (Kapitel A) einhergehenden Mehrleistungen belaufen sich auf ca. 150.000 Buskilometer/Jahr. Die Finanzierung gegenüber dem VRR erfolgt unmittelbar durch die Bahnen der Stadt Monheim/ Stadt Monheim am Rhein.

Für den Kreis Mettmann entsteht daher kein finanzieller Mehraufwand.

Klimarelevanz:

Aus den in der Vorlage dargestellten Linien- und Angebotsänderungen im ÖPNV ergibt sich eine Klimarelevanz. Diese ist positiv, da durch die beabsichtigte Attraktivierung des ÖPNV eine Steigerung seines Anteils am Modal-Split (also am Gesamtverkehrsaufkommen) zu erwarten ist.

Anlagen

- Übersichtspläne Linienkonzept Monheim