

- Beschluss**  
 **Wahl**  
 **Kenntnisnahme**

**Vorlagen Nr. 20/004/2007**

**öffentlich**

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Stuhm, Jean-Marc	Datum: 29.01.2007 Az.:
---	---------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	12.03.2007	Kenntnisnahme

### Sachstandsbericht ÖPNV

- 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/Wahlvorschlag/Beschluss- und Wahlvorschlag:

Der Ausschuss für Angelegenheiten des ÖPNV nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Fachbereich: Kämmerei	Datum: 29.01.2007
Bearbeiter/in: Herr Stuhm, Jean-Marc	Az.:

## Sachstandsbericht ÖPNV

### Anlass der Vorlage:

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung berichtet die Verwaltung turnusmäßig über den Sachstand des ÖPNV im Kreis Mettmann

Es wird über folgende Sachstände berichtet:

- Fahrplanänderung 07.01.2007
- Novellierung ÖPNVG
- Beihilfebeschwerde Langenfeld - VRR Finanzierung und neue EU-Verordnung
- Tempo 30 auf der Sandheider Straße in Erkrath - Auswirkungen auf die Linien 741 und 780

### Sachverhaltsdarstellung:

#### 1. Fahrplanänderung 07.01.2007

Mit dem Fahrplanwechsel 07.01.2007 sind auf folgenden Linien Änderungen innerhalb des Kreises Mettmann vorgenommen worden:

##### Linie 749

Linienwegänderung der Linie 749 zur Verbesserung des Bereiches Balcke-Dürr-Allee in Ratingen. Mit der neuen Linienführung ergeben sich neue Haltestellen „Balcke-Dürr-Allee“ auf der Balcke-Dürr-Allee und „Festerstraße“ auf der Homberger Straße. Die Haltestellen „Meiersweg“ und „Freiligrathring“ werden von der Linie 749 nicht mehr bedient.

Das Fahrplanangebot bleibt erhalten.

##### Linie 782

Umbenennung der Haltestelle Solingen-Ohligs in Solingen Hbf.

Aufgrund des geringen Fahrgastaufkommens werden folgende Fahrplanänderungen vorgenommen:

Montags – Donnerstag endet die Fahrt um 0.06 Uhr ab Düsseldorf Jan-Wellem-Platz bis Solingen Hbf bereits um 0.38 Uhr in Hilden-Süd S.

Die Fahrt 0.23 Uhr an Solingen Hbf. bis Hilden, Grünwald endet an der Haltestelle Hilden, Gabelung um 0.39 Uhr.

Ab Hilden-Süd S wird eine Fahrt um 0.40 Uhr in Richtung Hilden, Grünwald (an 0.49 Uhr) eingerichtet. Die Fahrt um 0.53 Uhr Solingen Hbf. bis Hilden, Gabelung entfällt.

##### Linie 784

Aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage Wegfall der Fahrt um 1.00 Uhr nachts ab Hilden, Gabelung bis Düsseldorf-Benrath S

##### Linie 785

Aufgrund der Fahrgastnachfrage wird in den Nächten von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag die Fahrt um 0.35 Uhr ab Düsseldorf Jan-Wellem-Platz über

Richrath Kirche bis Langenfeld S verlängert. Die Fahrt Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 1.10 Uhr ab Langenfeld S wird nicht mehr bis zum Jan-Wellem-Platz geführt, sondern endet bereits an der Haltestelle D-Uni-Kliniken. An Sonn- und Feiertagen werden zur Verbesserung des Übergangs zur S 7 an der Haltestelle Talstraße /Hilden Süd in Richtung Düsseldorf die Abfahrtszeiten in der Zeit von 7.06 bis 20.36 Uhr um 3 Minuten auf die Abfahrtsminuten 03 und 33 ab Langenfeld S verschoben.

#### Linie O3

Aufgrund der geänderten Nachfrage endet an Sonn- und Feiertagen die Fahrt 23.00 Uhr ab Hilden, Stadtpark bereits an der Haltestelle Mozartstraße, an 23.09 Uhr.

Die Rückfahrt 23.10 Uhr ab Haltestelle Mozartstraße endet an der Haltestelle Hilden S, an 23.14 Uhr. Die Fahrt ab 23.15 Uhr ab Verwaltungsinstitut bis Stadtpark, an 23.30 Uhr, entfällt.

Die Maßnahmen wurden zwischen der Rheinbahn, den jeweiligen Städten und dem Kreis Mettmann abgestimmt.

## 2. **Novellierung des ÖPNVG NRW**

Am 26.09.2006 hat die Landesregierung NRW die Novellierung des ÖPNVG NRW beschlossen. Die Überarbeitung des ÖPNVG sieht dabei folgende Eckpunkte vor:

- Reduzierung der Kooperationsräume und der dort für den SPNV verantwortlichen Zweckverbände, wobei die nähere Ausgestaltung der neuen Zweckverbände den Kommunen vorbehalten bleiben soll;
- Erhalt der Aufgabenträgerschaft der Kreise und kreisfreien Städte im straßengebundenen ÖPNV sowie „Bestandsschutz“ für die derzeitigen Aufgabenträger unter den kreisangehörigen Kommunen;
- Streichung des gesetzlichen Auftrags zur Gründung einer gemeinsamen Managementgesellschaft und Rückzug des Landes aus der Agentur Nahverkehr GmbH;
- Pauschalierung der Fördermittel (Betriebskosten- und Investitionspauschale);
- Definition eines Netzes von SPNV-Verbindungen im landesweiten Interesse (SPNV-Landesnetz);
- Verantwortung des Landes für eine „gerechte“ Schlüsselung der Pauschalen und Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse;

Nachfolgend sind die wesentlichen Überlegungen des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) zur Novellierung des ÖPNVG NRW zusammengefasst gemäß eines Vermerks des Landkreistages NRW vom 19.12.2006:

### **I. SPNV**

#### Aufgabenträgerschaft:

- Gesetzliche Konzentration der Aufgabenträgerschaft auf drei Aufgabenträger, die innerhalb von drei Kooperationsräumen zu bilden sind.  
Folgende Kooperationsräume sollen gebildet werden:
  - VRR + Niederrhein
  - VRS + AVV
  - Münsterland + Ruhr-Lippe + Ostwestfalen-Lippe + Paderborn/Höxter + Westfalen Süd
- Erwartung an bestehende SPNV-Zweckverbände und ihre Mitglieder, dass sie sich innerhalb der neuen Kooperationsräume zu drei juristischen Personen – nach geltendem Recht kann es sich dabei nur um kommunale Zweckverbände handeln – zusammenschließen.

- Sowohl hinsichtlich der räumlichen Grenzen als auch hinsichtlich der organisatorischen Ausgestaltung jener Kooperationsräume sollen keine gesetzlichen Vorgaben erfolgen.
- Wichtigste Aufgaben der drei, innerhalb der Kooperationsräume noch zu bildenden „SPNV-Organisationseinheiten“: Bestellung von SPNV-Leistungen, Nahverkehrsplanung und Bewilligung im Bereich Infrastrukturförderung

#### Finanzierung:

- Für den SPNV-Betrieb ab 2008 unter Einrechnung der bisherigen Verbund- und Organisationspauschalen 800 Mio. Euro pro Jahr (entsprechend der Dynamisierung der Bundesregionalisierungsmittel mit einer Dynamisierung ab 2009 versehen).
- Grundlage der Mittelzuweisung: heutige Verteilung (bezogen auf drei Räume).
- Aufhebung des Jährlichkeitsprinzips, das heißt: überjährige Verwendung bis zu sechs Monaten möglich.
- Weiterhin: jährliche Investitionsmittel in Höhe von 150 Mio. Euro, allerdings nicht ausschließlich für SPNV-Zwecke

#### SPNV-Landesnetz:

- Aufstellung eines Netzes von landesweiter Bedeutung (einschl. möglicher Qualitätsvorgaben) durch MBV im Einvernehmen mit dem Landtag (Verkehrsausschuss) und nach Anhörung der drei neuen „SPNV-Organisationseinheiten“.
- Kriterien zur Bestimmung der landesweiten Bedeutung: Verbindung von Ober- und Mittelzentren, Nachfragedaten, landesgrenzenüberschreitende Bedeutung etc.
- Umfang (geschätzt): landesweit gesehen rund ein Drittel der gegenwärtigen SPNV-Leistungen, das heißt mehrheitlich – aber nicht ausschließlich – heutige RE-Linien.
- Finanzierung: aus SPNV-Pauschale (800 Mio. Euro).
- Bestellung: durch die drei neuen „SPNV-Organisationseinheiten“ als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung, insoweit also Begründung von Weisungsrechten des Landes.

## **II. Straßengebundener ÖPNV**

#### Aufgabenträgerschaft:

- Kreise und kreisfreie Städte.
- Bezüglich kreisangehöriger Gemeinden keine Änderung von § 3 ÖPNVG NRW (eigenes Verkehrsunternehmen), lediglich für die Zukunft Ersetzung des bisherigen Anspruchs in § 4 Abs. 1 S. 2 ÖPNVG NRW durch Einigungserfordernis mit jeweiligem Kreis.

#### Finanzierung:

- Zusammenführung der Mittel auf Ebene der Kreise/kreisfreien Städte im Rahmen einer Pauschale.
- Höhe: von 2008 bis 2010 unter Einbezug bisheriger Fahrzeugfördermittel und Aufgabenträgerpauschale 110 Mio. Euro pro Jahr; in 2011 (aus Mitteln für Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG) Erhöhung um 100 Mio. Euro und in 2012 Erhöhung um weitere 30 Mio. Euro auf jährlichen Gesamtbetrag von 240 Mio. Euro.
- Verteilung der Mittel: auf der Basis des aktuellen Mitteleinsatzes.
- Zweckbindung: 80 % der Mittel sollen den Verkehrsunternehmen zufließen (z.B. für Betriebsleistungen oder zur Fahrzeugförderung), 20 % der Mittel können für andere ÖPNV-Zwecke verwandt werden (z.B. zur Finanzierung von Organisationsstrukturen). Im Ergebnis führt das dazu, dass – soweit die Voraussetzungen

eines In-house-Geschäfts nicht vorliegen – die Ausschreibung zum Regelfall werden wird.

### **III. Investitionspauschale**

- Bildung einer Investitionspauschale durch Bereitstellung einer jährlichen Infrastrukturförderung in Höhe von 150 Mio. Euro.
- Zweckbindung: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (außer Großvorhaben).
- Empfänger: drei neue „SPNV-Organisationseinheiten“.
- Verteilung der Mittel auf Empfänger: unter Berücksichtigung der Förderung in den letzten fünf Jahren, bereinigt um Großvorhaben.

### **IV. Revision**

- Revision der Finanzierungsregeln in 2010, wobei dafür maßgebliche Parameter bereits im Gesetz festgelegt werden sollen.

In Abhängigkeit davon soll anschließend ein vom MBV erarbeiteter Gesetzentwurf zur Änderung des ÖPNVG NRW zwischen den Landesressorts abgestimmt werden. Nach Beschlussfassung im Landeskabinett soll der Gesetzentwurf voraussichtlich Mitte Februar mit vierwöchiger Stellungnahmefrist in die Verbändeanhörung gegeben werden, damit die Novellierung des ÖPNVG NRW möglichst noch vor der parlamentarischen Sommerpause beschlossen werden kann.

Eine abschließende Bewertung der vorstehend skizzierten Überlegungen ist noch zu verfrüht, zumal es in vielen Punkten und Detailfragen noch Klärungsbedarf gibt und die genaue Umsetzung in einen offiziellen Gesetzentwurf noch aussteht.

Jedoch können erste Einschätzungen für den Kreis Mettmann genannt werden. Für den SPNV wird die Bildung von drei Kooperationsräume als Dachgesellschaft der bestehenden SPNV-Zweckverbände organisatorisch und inhaltlich nicht viel ändern. Hier sollte darauf geachtet werden, dass die bewährte Zusammenarbeit vor Ort zwischen dem Kreis Mettmann und dem VRR beibehalten bleibt.

In das SPNV-Landesnetz werden alle RE-Linien aufgenommen, da hier ein hohes Landesinteresse zur Wahrung der Mobilität aller Landesteile in NRW besteht. In den 800 Mio. Euro werden auch die anderen SPNV-Leistungen gefördert, wobei hier der Zweckverband über die Verwendung der Mittel - abzüglich der Leistungen für das SPNV-Landesnetz - selbst entscheiden kann. Unter Umständen können damit auch Schienenersatzleistungen daraus finanziert werden.

Sinnvoll ist die Pauschalierung der SPNV-Mittel, die in einer Höhe von 800 Mio. Euro gesetzlich festgeschrieben werden sollen. Insofern würde Planungssicherheit geschaffen werden. Dabei ist noch offen, ob die Pauschalierung wirklich Bestand erhält, wenn für 2010 eine Revision der Regionalisierungsmittel durch den Bund anstehen.

Insgesamt ist positiv anzumerken, dass die Fördermittel für den straßengebundenen ÖPNV zusammengeführt werden sollen. In dieser Pauschale werden auch die Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG – zumindest ab 2011 bzw. 2012 – in die zu bildende Pauschale einbezogen. Für die Jahre 2008 bis 2010 werden die Ausgleichszahlungen auf der Basis von 2006 zugrundegelegt. Dies stellt eine echte Vereinfachung des Arbeitsablaufes für den Nachweis der Ausgleichszahlungen dar.

Des Weiteren ist zu begrüßen, dass die geplante Pauschalierung die Eigenständigkeit der Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV auf der einen und des SPNV auf der anderen Seite beachtet, indem eine Mittelaufteilung auf diese beiden Bereiche vorgenommen wird. Soweit die Mittel in ihrer Höhe gesetzlich festgeschrieben werden, wird den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträgern finanzielle Planungssicherheit gewährt.

Eine angedachte Übernahme der Zuständigkeit personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen durch die Kreise und kreisfreien Städte im neuen ÖPNVG sind wegen der Interessenkollisionen (Aufgabenträgerschaft versus verkehrsunternehmerische Leistungen) zunächst auf unbestimmte Zeit zurückgestellt worden.

### 3. Beihilfebeschwerde Langenfeld - VRR Finanzierung und neue EU-Verordnung

#### ***Vorgeschichte:***

Ausgangslage des Beihilfebeschwerdeverfahrens ist der von der Stadt Langenfeld im Jahre 1998 eingeleitete Rechtsbehelf einiger Buslinien (insbesondere Linie 790), weil die Stadt Langenfeld das System der Subventionierung der Linien als einen Verstoß gegen die europarechtlichen Beihilfevorschriften wertete. Über den Rechtsbehelf kam es zu einem Klageverfahren vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf. Entscheidungen in der Sache selbst konnte das Gericht allerdings nicht treffen, da die Zulässigkeitsvoraussetzungen nicht erfüllt waren.

Anfang 1999 legte die Stadt Langenfeld den Vorgang der Europäischen Kommission zur Prüfung vor, die allerdings ein möglicherweise präjudizierendes Ergebnis eines Verfahrens vor dem Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt (Altmark-Urteil) bis hin zum EuGH-Urteil vom 24.7.2003 (Europäischen Gerichtshof) abwartete.

Nach dem EuGH-Urteil müssen ÖPNV-Leistungen, soweit sie von Verkehrsbetrieben nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, im Wettbewerb vergeben werden. Die bereits seit 1969 gültige EU-Verordnung 1191/69, nach der bezuschusster ÖPNV als nicht "eigenwirtschaftlich" gilt, muss umgesetzt werden. Einzige Ausnahme: Verkehrsunternehmen können nach dem EuGH-Urteil im Interesse des Gemeinwohls auch ohne Ausschreibung mit ÖPNV-Leistungen beauftragt und bezuschusst werden. Das begünstigte Verkehrsunternehmen muss aber zuvor mit einer klar definierten Verkehrsleistung beauftragt worden sein, die Beihilfe muss im Voraus, objektiv und transparent ermittelt worden sein und Überkompensation ist nicht zulässig (**vier Kriterien**).

Erst ab dem Frühjahr 2004 konnte der Vorgang bei der EU-Kommission geprüft werden. Die Kommission hat mit Schriftsatz vom 20.12.2006 ein förmliches Prüfverfahren für staatliche Beihilfen gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen mutmaßlicher Beihilfen für die Verkehrsunternehmen Rheinische Bahngesellschaft (RBG), Düsseldorf, und Bahnen der Stadt Monheim (BSM), Monheim, eingeleitet (Az.: C 58/2006 (ex NN 98/2005)).

#### ***Zwischenstand:***

In dem Schriftstück vom 20.12.2006 wird genau dargestellt, welche Verkehrsunternehmen in Langenfeld ihre Verkehrsleistungen erbringen und wie die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes durchgeführt wird.

Im wesentlichen zweifelt die Kommission auf mehreren Ebenen die Rechtmäßigkeit der öffentlichen Zahlungen an RBG und BSM an, insbesondere durch das seit 2005 bestehende Finanzierungssystem des VRR, das gerade die Beachtung der vier Kriterien aus dem EuGH-Urteil als Maßstab für die Festlegung der VRR-Finanzierungsrichtlinien vorsah.

Prüfungsgrundlage für das Prüfverfahren sind u.a. die vier Kriterien aus dem EuGH-Urteil vom 24.07.2003.

Die Kommission hat Zweifel an der Vereinbarkeit der den Verkehrsunternehmen gewährten Beihilfen mit dem gemeinsamen Markt. Dabei setzt sich die Kommission im einzelnen mit den vier Bausteinen der Finanzierungsrichtlinien des VRR auseinander. Insbesondere bezweifelt die Kommission das Vorliegen von objektiv und transparent aufgestellten Parametern, anhand derer der Ausgleich berechnet wird und der Nachweis

eines „durchschnittlich gut geführten Unternehmen“. Auch werden Bedenken gegen den Ausgleich sämtlicher Infrastrukturkosten geltend gemacht.

So seien die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen z.T. nicht klar definiert, z.T. seien nach VRR-Satzung ausgleichsfähige Verpflichtungen nicht als „gemeinwirtschaftliche“ anzusehen. Auch mangelt es der Kommission an der Möglichkeit, die Berechnungsparameter und –methode nachzuvollziehen, da entsprechende Angaben derzeit fehlten. Eine mögliche Überkompensation lasse sich so nicht nachvollziehen.

Die Beihilfen von 1990 bis 2005, also bis zur Einführung der neuen VRR-Finanzierungsrichtlinien werden gemäß der EU-Kommission als bestehende Beihilfen angesehen und somit nicht beanstandet.

Bezüglich der Zweifel, offenen Fragen und Informationsdefizite hat die Kommission Deutschland aufgefordert, bis zum 21.01.2007 umfangreich Stellung zu nehmen.

Denkbare Folge des Prüfungsverfahrens ist, wenn die Stellungnahme aus Deutschland die Zweifel der Kommission nicht ausräumen kann, die Anordnung der Rückzahlung der Zuwendungen nach Art. 88 Abs. 2 EG-Vertrag. Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch das Prüfungsverfahren der Fokus der anhaltenden rechtlichen Diskussion im ÖPNV wieder vom Genehmigungsverfahren auf Finanzierungsfragen und das EG-Beihilferecht umschwenken kann. Es ist Aufgabe der Finanzmittelgeber, eine EG-rechtskonforme Zuwendungspraxis im ÖPNV zu gewährleisten. Sollte die abschließende Einschätzung der Kommission negativ ausfallen und kein Kompromiss gefunden werden, stellt sich nicht allein im VRR, sondern überall in Deutschland die Frage nach der „Beihilferechtssicherheit“ bisheriger Finanzierungssysteme im ÖPNV.

**Ausblick:**

Seit dem 22.11.2006 liegt ein geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über den ÖPNV auf Schiene und Straße vor.

Demnach können kommunale Eigenproduktion, also Inhouse-Geschäfte und Direktvergabe von ÖPNV-Dienstleistungen als gesicherte Alternative zum Ausschreibungswettbewerb durchgeführt werden.

Für den Kreis Mettmann kann somit die Gewährung der Beihilfe für die KVMG als „in-House-Geschäft“ verstanden werden. Dagegen ist noch zu klären, ob für die übrigen Verkehrsleistungen (im gesamten VRR-Gebiet) die bestehenden VRR-Finanzierungsrichtlinien auch den Kriterien der neuen Verordnung der EU standhalten.

**4. Tempo 30 auf der Sandheider Straße in Erkrath – Auswirkungen auf die Linien 741 und 780**

Von der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde ein Antrag für die Ausschusssitzung für Planung, Umwelt und Verkehr der Stadt Erkrath am 30.5.2006 eingereicht, dass der südliche Teil der Sandheider Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 erhalten soll. Dieser Antrag wurde schon einmal am 30.03.2004 in den dortigen Ausschuss eingebracht.

Auf der Sandheider Straße werden die Linien 741 und 780 geführt. Beide Linien stellen wichtige stadtübergreifenden Linien dar. Insbesondere die Linie 780 verbindet die Stadtteile Hochdahl und Unterfeldhaus direkt mit den innerstädtischen Zielen der Stadt Düsseldorf.

Die Auffassung der Stadtverwaltung Erkrath ist es, dass die Sandheider Straße zum Vorbehaltsnetzes (Beschluss der Stadt Erkrath vom 18.11.1997) gehört. Somit soll die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h beibehalten bleiben. Ergebnis der Ausschusssitzung ist es, dass die Verwaltung der Stadt Erkrath beauftragt worden ist, bei den Verkehrsbetrieben nachzufragen, ob sich bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h Anschluss-/Fahrplanprobleme auf andere Linienwegen bzw. an die

S-Bahn-Stationen ergeben. Mit Schreiben vom 15.01.2007 hat die Rheinbahn AG eine Stellungnahme hierzu abgegeben.

Die Rheinbahn AG hat in ihrer Stellungnahme aufgeführt, dass auf der Linie 780 durch die Fahrzeitverlängerung ein zusätzliches Fahrzeug notwendig wird. Dies wird von der Rheinbahn AG dadurch begründet, dass die arbeitsrechtlich einzuhaltenden Rahmenbedingungen der Wendezeiten nicht mehr eingehalten werden können. Damit würde sich die Produktivität der Linie deutlich verschlechtern. Aus der Sicht der Rheinbahn AG ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Die Rheinbahn AG hat daher eine Variante ausgearbeitet, die im wesentlichen eine Linienwegveränderung der 780 direkt zum Hochdahler Markt über die Beckhauser Straße und weiter bis zum Schulzentrum Hochdahl beinhaltet. Allerdings würde eine solche Linienwegveränderung folgende Nachteile aus der Sicht der Fahrgäste mit sich bringen:

- Der ganze Siedlungsbereich Schildsheider Straße mit den Haltestellen Eichendorffstraße, Schildsheider Straße und Hattnitter Straße ist dann nur noch durch die Linie O5 angebunden.  
Fahrtenangebot in der HVZ z.Zt.:  
O5 → 3 Fahrtenpaare pro Std.  
780 → 3 Fahrtenpaare pro Std.  
Fahrtenangebot in der HVZ nachher:  
O5 → 3 Fahrtenpaare pro Std.
- Mit der Linienverkürzung der 780 sind laut einer Zählung der Rheinbahn AG insgesamt 322 Einsteiger betroffen, die dann zum größten Teil am Hochdahler Markt umsteigen müssten. Hier ist zu befürchten, dass durch das Umsteigen auch eine Verkehrsmittelwahlverlagerung zu Ungunsten des ÖPNV eintreten wird. Gerade die Linie 780 ist auf eine direkte Anbindung der Wohnbereiche innerhalb der Stadt Erkrath mit den innerstädtischen Zielen in Düsseldorf angewiesen (typische Pendlerlinie). Zudem erfüllt die Linie 780 eine stadtteilverbindende Funktion (Unterfeldhaus und Sandheide).
- Schüler im Siedlungsbereich „Schildsheider Straße“ verfügen dann über keine direkte Verbindung zum Schulzentrum Hochdahl. Es ist zu erwarten, dass dieses Fahrgastaufkommen dann komplett für den ÖPNV verloren geht, da ein Umstieg am Hochdahler Markt von der Linie O5 in die Linien 780, 786 oder O6 einen deutlichen Umweg im Vergleich zum direkten Fußweg zur Schule darstellt.

Zudem ist gemäß der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vom 28.06.2004 beabsichtigt, die Linie 780 zu einer Schnellbuslinie aufzuwerten. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit würde sich kontraproduktiv auf die Beschleunigung dieser Linie auswirken.

Aus der Sicht der ÖPNV-Belange wird die Errichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Sandheider Straße im Abschnitt Brechtstraße und Kindergarten kritisch gesehen.

Der Kreis hat gegenüber der Stadt Erkrath am 12.02.2007 Stellungnahme bezogen und auf die o.g. Auswirkungen hingewiesen. Am 13.02.2007 sollte dieser Sachverhalt in einer Ausschusssitzung (PLUV) beraten werden. Jedoch wurde dieser Tagungspunkt auf den nächsten Ausschusssitzungstermin verschoben. Über die weitere Entwicklung zum Sachverhalt wird die Verwaltung weiterhin berichten.