

- Beschluss**
 Wahl
 Kenntnisnahme

Vorlagen Nr. 20/004/2012

öffentlich

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 24.01.2012 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	13.02.2012	Beschluss

Attraktivierung des ÖPNV zwischen Ratingen und Düsseldorf

- 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 stimmt der Umsetzung der Stufe 1 des Linienkonzeptes zum Fahrplanwechsel im Sommer 2012 zu.
- Einer Ausweitung des 10´-Taktes auf der Linie 759 bis 09:30 Uhr wird - vorbehaltlich eines Beschlusses der Stadt Ratingen sowie einer abschließenden Prüfung der betrieblichen Machbarkeit durch die Rheinbahn AG - zugestimmt.
- Die Umsetzung der Stufe 2 des Linienkonzeptes erfolgt spätestens bis zur Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 zur Theodorstraße.

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 24.01.2012 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Attraktivierung des ÖPNV zwischen Ratingen und Düsseldorf

Anlass der Vorlage:

Aufgrund der stetig wachsenden Verkehrsnachfrage im ÖPNV zwischen Ratingen und Düsseldorf wird eine umfassende Neuordnung und Attraktivierung des bestehenden Nahverkehrsangebotes in einem zweistufigen Maßnahmenkonzept angestrebt. Hiervon betroffen sind die Linien 757, 759, 760 und 775.

Sachverhaltsdarstellung:

Die Anzahl der am Düsseldorfer Flughafenbahnhof haltenden Züge des Nah- und Fernverkehrs hat sich seit Dezember 2010 durch das vom VRR umgesetzte RE-Konzept kontinuierlich erhöht. Eine weitere Zunahme der Zughalte könnte mit Inbetriebnahme des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) erfolgen.

Die stetig wachsende Bedeutung des Düsseldorfer Flughafens als nationale und internationale Verkehrsdrehscheibe und die damit zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrsverflechtungen in das angrenzende Umland haben bereits dazu geführt, dass auch der Öffentliche Personennahverkehr zwischen Ratingen und Düsseldorf erfreuliche Zugewinne aufweist: So konnten beispielsweise zwischen 2005 und 2009 auf der Linie 759 Fahrgaststeigerungen in Höhe von 11 % nachgewiesen werden.

Da trotz vorhersehbarer Nachfragepotenziale eine kurz- bzw. mittelfristige Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV angesichts der in der Sitzung am 22.09.2011 (Vorlage 20/025/2011) dargelegten Restriktionen nicht realisierbar erscheint, haben die Beteiligten zunächst Vorüberlegungen zur Schaffung attraktiver Direktverbindungen zwischen den zu erschließenden Ratinger Ortsteilen und dem Düsseldorfer Flughafenbahnhof angestellt.

Zudem konnten Verbesserungspotenziale bei der Gestaltung der Linienverläufe identifiziert werden: Der Linienübersicht in Anlage 1 ist zu entnehmen, dass die Linien 759 und 760 in Ratingen auf dem selben Linienweg, aber nach getrennten Fahrplänen verkehren. Dies hat zur Folge, dass das auf dem Linienverlauf derzeit vorgehaltene, dichte Fahrtenangebot für Fahrgäste wenig transparent erscheint.

Im Rahmen der NVP-Fortschreibung und der im Herbst 2011 erfolgten Abstimmung mit der Stadt Ratingen unter Beteiligung der Rheinbahn AG und der Stadt Düsseldorf ist nunmehr die nachfolgende, stufenweise Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes zwischen Ratingen und Düsseldorf angedacht:

Stufe 1 des Linienkonzeptes

In der ersten Stufe steht die Taktverdichtung der Linie 759 und die damit einhergehende verbesserte Anbindung an den Flughafenbahnhof im Vordergrund.

Dafür ist an Werktagen die Schaffung eines 10´-Taktes in der Zeit zwischen 6:30 Uhr und 9:00 Uhr sowie zwischen 15:30 Uhr und 20:00 Uhr vorgesehen. Auf diese Weise wird in den stark frequentierten Hauptverkehrszeiten das bisherige Fahrtenangebot verdoppelt und deutlich aufgewertet.

Um Parallelverkehre auf Ratinger Gebiet zu vermeiden, sollen die aus Düsseldorf kommenden Fahrten der Linie 760 während dessen bereits an der Haltestelle „Dieselstraße“ in Ratingen-West enden. Die Weiterfahrt in Richtung Ratingen-Mitte ist durch Umstieg in die verdichtete Linie 759 möglich. Hierfür ist dann an der Haltestelle „Dieselstraße“ eine Buswarteposition für einen zweiten Bus zu schaffen. Diese kann jedoch nach Umsetzung der nachfolgend erläuterten zweiten Stufe des Linienkonzeptes wieder entfallen.

Zwischen 9:00 Uhr und 15:30 Uhr verkehrt die Linie 759 zum Flughafenbahnhof im 20´-Takt. Dieser wird im Abschnitt zwischen Ratingen-West (Haltestelle „Erfurter Straße“) und Ratingen-Ost (S) zu einem 10´-Takt verdichtet. Dies geschieht durch die Bündelung folgender Fahrten:

3 Fahrten der Linie 759	zwischen Flughafenbahnhof und Ratingen-Ost
1 Fahrt der Linie 759	zwischen Erfurter Straße und Ratingen-Ost (ehem. Fahrt d. Linie 760)
1 Fahrt der Linie 760	ab/ bis Erfurter Straße weiter als Linie 759
1 Fahrt der Linie 775	über Erfurter Straße bis Ratingen-Ost
Summe: 6 Fahrten	10´-Takt zwischen Erfurter Straße und Ratingen-Ost

Mit diesen sechs Fahrten pro Stunde wird ein 10´-Takt gebildet, so dass z. B. in Ratingen-Ost alle 10 Minuten ein Bus in Richtung Ratingen-West abfährt. Den Fahrgästen wird damit auch in der Zeit zwischen 9:00 Uhr und 15:30 Uhr ein klar strukturiertes und attraktives Angebot bereitgestellt. Die beiden Abbildungen in Anlage 2 verdeutlichen die Zusammensetzung des Fahrtenangebotes zwischen Ratingen-Ost und Düsseldorf hinsichtlich der Fahrtenanzahl je Linie.

Die Linie 757, welche die Ratinger Stadtteile West, Tiefenbroich, Mitte und Ost erschließt bleibt in dieser Stufe zunächst noch unverändert und wurde daher nicht abgebildet. Dennoch profitieren aber auch Fahrgäste der Linie 757 von der besseren Vertaktung der Linie 759, da sich nun häufigere Umsteigemöglichkeiten ergeben. Mit Umsetzung der Stufe 1 wird überdies die Grundlage für die Stufe 2 des Linienkonzeptes geschaffen, die nachfolgend näher erläutert wird.

Stufe 2 des Linienkonzeptes

In der zweiten Stufe soll die Linie 759 werktags zwischen 6:30 Uhr und 20:00 Uhr durchgehend im 10´-Takt verkehren. Die in der ersten Stufe an der Dieselstraße endenden Fahrten der Linie 760 können durch eine Umstrukturierung der Linie 775 zukünftig besser in das Ratinger Liniennetz integriert werden. Hierfür sind folgende Maßnahmen vorgesehen (siehe Anlage 3):

1. Um Parallelverkehr zur Linie 759 zu vermeiden, sollen die Fahrten der Linie 760 über den Weg der Linie 775 von Ratingen-West nach Ratingen-Ost geleitet werden.
2. Der Linienast der 775 zwischen Ratingen-West und Düsseldorf-Rath soll durch die Linie 757 bedient werden, die über die bisherige Endhaltestelle „Erfurter Straße“ bis zur Haltestelle „D-Am Hülserhof“ verlängert wird. Von dort wird ein Anschluss zur Straßenbahnlinie 701 geschaffen, deren Verlängerung über Düsseldorf Rath (S) nach derzeitigem Kenntnisstand für 2013 vorgesehen ist.
3. Die Linie 775 wird eingestellt, da durch die Linien 757 und 760 ein geeigneter Ersatz angeboten wird (s.o.).
4. Zugleich werden die zeitweise vorhandenen Lücken im Takt der Linie 757 auf einen durchgängigen 20´-Takt werktags geschlossen.

Die Abbildung in Anlage 4 stellt die beschriebene Lösung schematisch dar.

Durch die Umsetzung der ersten Stufe des Linienkonzeptes fällt für die Stadt Ratingen eine buskilometrische Mehrleistung in Höhe von 36.000 km/Jahr an, dies entspricht Mehrkosten in Höhe von 28.800 Euro/Jahr. Da durch die auf der Linie 759 zu erfolgende Angebotsverdichtung auch die Stadt Düsseldorf als benachbarter Aufgabenträger betroffen ist, müssen die, auf Düsseldorfer Gebiet auftretenden Mehrleistungen von der Stadt Düsseldorf übernommen werden.

Diese hat zu der beabsichtigten Fahrplanmaßnahme bereits ihre Zustimmung erteilt. Seitens der Rheinbahn AG wurde die betriebliche Realisierbarkeit der ersten Stufe des Linienkonzeptes zum kommenden Fahrplanwechsel im Sommer 2012 geprüft und belegt. Bei Umsetzung der zweiten Stufe des Linienkonzeptes ist nach vorsichtiger Schätzung mit weiteren Kosten in ähnlicher Größenordnung zu rechnen.

Fazit

Mit der Umsetzung dieses zweistufigen Linienkonzeptes ist eine Reihe von Vorteilen verbunden:

- Schaffung eines klar strukturierten, dichten ÖPNV-Angebotes auf der Linie 759 und dadurch Stärkung der wichtigen West-/Ost-Achse zwischen Düsseldorf-Flughafenbahnhof und den Ratinger Stadtteilen West, -Mitte und -Ost.
- Attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 759 und 712 am Europaring.

- Schaffung einer neuen Nord-Süd-Verbindung (Tiefenbroich – West – Düsseldorf-Rath) mit der besser vertakteten Linie 757 und Anschluss an die Straßenbahnlinie 701 an der Haltestelle „D-Am Hülserhof“
- Regelmäßiger Anschluss der Stadtteile West, Tiefenbroich und Mitte von der Linie 757 an die S 6 in Ratingen-Ost (S) durch den durchgängigen 20´-Takt werktags.
- Verknüpfung der Linie 760 mit dem nördlichen Teil der Linie 775 (Alt) zur Einrichtung einer weiteren West-Ost-Verbindung.
- Gezielte Vermeidung von Parallelverkehren.

Die Attraktivierung des Buslinienetzes zwischen Ratingen und Düsseldorf steht auch einer späteren Reaktivierung der Ratinger Weststrecke nicht entgegen: Vielmehr könnte die nach wie vor hohe verkehrliche Bedeutung dieser Schienentrasse für den SPNV durch sinnvolle Angebotsverbesserungen zwischen Ratingen und Düsseldorf nachhaltig gestärkt werden.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die vorgestellten Maßnahmen auf der nachfragestarken Verkehrsachse zwischen Ratingen und Düsseldorf eine signifikante Attraktivierung und vereinfachte Handhabung des ÖPNV-Angebotes für den Fahrgast ermöglicht. Auch wird die Erreichbarkeit und die Standortattraktivität der Stadt Ratingen und des Kreises Mettmann durch die optimierte ÖPNV-Anbindung an den Flughafenbahnhof deutlich verbessert.

Beteiligungsverfahren und weitere Vorgehensweise

Eine Umsetzung der Stufe 1 des Linienkonzeptes ist zum Fahrplanwechsel im Sommer 2012 beabsichtigt. Die Realisierung der Stufe 2 könnte spätestens bei Inbetriebnahme der verlängerten Straßenbahnlinie 701 bis zur Theodorstraße realisiert werden.

In den bereits erfolgten Beratungen der Bezirksausschüsse Ratingen-West und –Mitte wurde die geplante Neuordnung des Linienverkehrs zwischen Ratingen und Düsseldorf positiv bewertet. Ferner hat der Bezirksausschuss Ratingen-West um Prüfung gebeten, inwieweit eine vorzeitige Realisierung der Stufe 2 (Schaffung eines durchgängigen 10´-Takt auf der Linie 759, Aufgabe der Linie 775, entsprechende Übernahme der betroffenen Linienabschnitte durch die Linien 757 und 760) ohne Stufe 1 möglich sei. Bis zur Betriebsaufnahme der verlängerten Straßenbahnlinie 701 zur Theodorstraße müsste die Linie 757 zunächst bis zum heutigen Endhaltepunkt der 701 in Düsseldorf-Rath (S) verlängert werden. Mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der 701 ist jedoch nicht vor 2013 zu rechnen.

Des Weiteren hat der Bezirksausschuss Ratingen-West um Prüfung gebeten, ob der in Stufe 1 des Linienkonzept vorgesehene 10´-Takt statt wie ursprünglich vorgesehen bis 09:00 Uhr, sondern bis 09:30 Uhr angeboten werden kann. Für den Fall, dass die vorgezogene Realisierung der Stufe 2 des Linienkonzeptes realisierbar ist, würde sich dieser Prüfauftrag jedoch erübrigen.

Im Hinblick auf die zeitnah anstehenden Beratungen in den politischen Gremien der Stadt Ratingen und des Kreises Mettmann wurden die Stadt Düsseldorf und die Rheinbahn AG kurzfristig um Stellungnahme bzw. um Bewertung der betrieblichen Machbarkeit gebeten. Wie bereits zuvor erwähnt hat die Stadt Düsseldorf gegenüber dem Kreis Mettmann zur Stufe 1 des Linienkonzeptes bereits ihr Einverständnis erklärt. Am 25.01.2012 teilte die Stadt Düsseldorf mit, dass die in Stufe 2 des Linienkonzeptes enthaltene Verlängerung der Linie 757 bis zur Theodorstraße bzw. D-Rath (S) mit Verknüpfung zur Straßenbahnlinie 701 und Wegfall der Linie 775 im Düsseldorfer Nahverkehrsplan 2010-2015 enthalten ist und von der Stadt nach wie vor weiterverfolgt wird.

Die Stufe 2 des Linienkonzeptes ist jedoch auch im Zusammenhang mit Verhandlungen über eine Anbindung der neuen Justizvollzugsanstalt (JVA) Düsseldorf durch den ÖPNV zu betrachten, bei der auch das Vorziehen der Verlängerung der Linie 757 erwogen wurde (s.o.):

Die hierfür erforderliche, kurzfristige Verlängerung der 757 bis D-Rath (S) (als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Verlängerung der Linie 701 bis zum ISS Dome) war aufgrund der notwendigen Vorlaufzeiten für die Betriebsplanung, Klärung der Finanzierung und Abstimmung mit den politischen Gremien bis zur Inbetriebnahme der JVA am 03.02.12 jedoch nicht möglich. Statt dessen wurde vereinbart, die Anbindung der JVA über einen Shuttlebus-Verkehr (JVA - Rath S) aus der Linie 775 heraus vorzunehmen. Dieser Shuttlebus-Verkehr ist als befristete Übergangslösung bis zur Betriebsaufnahme der verlängerten Straßenbahnlinie 701 vorgesehen, bei der auch eine Bewertung der tatsächlichen Fahrgastnachfrage beabsichtigt wird.

Die Umsetzung der Stufe 2 des Linienkonzeptes sieht u.a. die Einstellung der Linie 775 vor. Da die JVA auf Wunsch der Städte Düsseldorf und Ratingen ab Februar 2012 mit einem Shuttlebus der Linie 775 durch den ÖPNV erschlossen werden soll, kann auf die 775 allerdings zunächst nicht verzichtet werden.

Ergebnis halber ist festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte ein Vorziehen der Stufe 2 des Linienkonzeptes zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist.

Hinsichtlich der Fragestellung, inwieweit der in Stufe 1 vorgesehene 10'-Takt (06:30 Uhr – 09:00 Uhr) um 30 Minuten auf 09:30 Uhr verlängert werden kann, liegt seitens der Rheinbahn AG noch keine Rückmeldung hinsichtlich der betrieblichen Umsetzbarkeit vor. Verwaltungsseitig ist die Ausweitung des 10'-Taktes von 09:00 Uhr auf 09:30 Uhr indes aufgrund folgender Aspekte zielführend:

Die Linie 759 wird in Stufe 1 des Linienkonzeptes Abends für die Dauer von 4 ½ Stunden (15:30 Uhr bis 20:00 Uhr) im 10'-Takt verkehren, Morgens zwischen 06:30 Uhr und 09:00 Uhr (2 ½ Stunden). Eine Ausweitung um 30 Minuten auf 09:30 Uhr (3 Stunden) erscheint insofern verhältnismäßig.

Angesichts der bereits erkennbaren Auswirkungen des demographischen Wandels und eines sich sukzessive verändernden Mobilitätsverhaltens der Menschen (Flexibilisierung der Arbeitszeiten, wachsende Bedeutung des Freizeitverkehrs etc.) wäre hierdurch auf der Verkehrsachse zwischen Ratingen-Ost und Ratingen-West bzw. D-Flughafenbahnhof auch eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgastnachfrage in den Morgenstunden zu erwarten. Im Übrigen können dadurch Nachfragespitzen abgedeutert werden.

Die Umsetzung der Stufe 1 ist somit Grundlage für die angestrebte zweite Stufe des Linienkonzeptes, die spätestens mit Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnlinie 701 bis zur Theodorstraße erfolgen soll. Im Fall geänderter Rahmenbedingungen, die ein Vorziehen der Stufe 2 des Linienkonzeptes ermöglichen, könnte der Maßnahme umgehend zugestimmt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Haushaltsmittel für diese Maßnahme sind für 2012 nicht eingeplant, werden aber im Rahmen der VRR- Sonderumlage von der Stadt Ratingen finanziert. Daher ergeben sich keine zusätzliche Belastungen für den Kreis Mettmann.

Anlage