



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Kurzfristige Optimierung des ÖPNV-Angebots (Projekt "RheinTakt")

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	26.10.2022	-
Bezirksvertretung 9	04.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 3	08.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 6	09.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 4	16.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 1	18.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 2	22.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 7	22.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 10	22.11.2022	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	23.11.2022	Vorberatung
Bezirksvertretung 8	24.11.2022	Anhörung
Bezirksvertretung 5	29.11.2022	Anhörung
Haupt- und Finanzausschuss	05.12.2022	Vorberatung
Rat	15.12.2022	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

1. Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf stimmt dem Konzept zur kurzfristigen Optimierung des ÖPNV-Angebots (Projekt „RheinTakt“) zu und beauftragt Rheinbahn und Verwaltung mit der Abstimmung mit den

benachbarten Aufgabenträgern und Umsetzung zum nächstmöglichen Zeitpunkt in den vorgeschlagenen Umsetzungsstufen. Das veränderte ÖPNV-Angebot wird in den Nahverkehrsplan sowie in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die Rheinbahn aufgenommen. Es entstehen bei der Rheinbahn jährliche Mehrkosten ab 2023 für die Umsetzungsstufe 1 in Höhe von 3,53 Mio. EUR und ab voraussichtlich 2024 für die Umsetzungsstufe 2 in Höhe von 5,95 Mio. EUR für die Stufe 2 sowie in 2023 einmalige Umstellungskosten in Höhe von 0,8 Mio. EUR. Es entfällt die bisher beschlossene Taktverdichtung der U75 auf 7,5-Minuten-Takt (vermiedene Mehrkosten von ca. 3,1 Mio. EUR pro Jahr). (Details s. Sachdarstellung)

2. Hinsichtlich der Weiterentwicklung der Linien U71/U83 und 708 im Bereich Innenstadt – Rath/Gerresheim im Rahmen RheinTakt beauftragt der Rat die Verwaltung zunächst mit der Umsetzung der Variante A (Ist-Linien stärken und das heutige Linienangebot U71/U83/708 auf die Abendstunden und das Wochenende erweitern).

Um mittelfristig auch in diesem Bereich das Netz zu vereinfachen und eine Lösung im RheinTakt-Standard (Linien im 10-Minuten-Takt) zu realisieren, werden Rheinbahn und Verwaltung darüber hinaus beauftragt, im Rahmen des Prozesses zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans die beiden Netzvarianten **B** (U71 im 10-Minuten-Takt nach Rath S, Linien U83 und 708 entfallen) und **C** (Linie 708 im 10-Minuten-Takt zum Hülserhof, 701 bis Rath S, U83 im 10-Minuten-Takt nach Gerresheim Krankenhaus, 709 bis Staufenplatz, Linie U71 entfällt) betrieblich und infrastrukturell zu konkretisieren, der Öffentlichkeit vorzustellen und auf Basis der Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger eine Vorzugsvariante zur Beschlussfassung vorzulegen.

(Details und Umsetzungsvoraussetzungen s. Sachdarstellung und Anlage 4)

Sachdarstellung:

Der Neuaufstellungsprozess des Nahverkehrsplans wird einige Jahre in Anspruch nehmen und erste Umsetzungsschritte werden frühestens zum Fahrplanwechsel 2024 erfolgen können. Die Planungsarbeiten bei Rheinbahn und Verwaltung in den letzten Monaten haben jedoch bereits zahlreiche Erkenntnisse über Schwächen des bestehenden ÖPNV-Angebots und Ansätze für verhältnismäßig leicht umsetzbare Verbesserungsmöglichkeiten gebracht. Um diese Potenziale zeitnah abzuschöpfen und den Pfad der Mobilitätswende hin zu einem stärkeren ÖPNV frühzeitig beginnen zu können, haben Rheinbahn und Verwaltung die Entwicklung eines vorgezogenen Maßnahmenpakets aus Verbesserungen im ÖPNV-Angebot mit kurzfristigem Umsetzungshorizont vorgeschlagen (Projekt „RheinTakt“).

In der Sitzung des Rats am 10.03.2022 wurden die aktuellen Überlegungen zum Projekt „RheinTakt“ zustimmend zur Kenntnis genommen und Rheinbahn und Verwaltung beauftragt, die Planungen weiter zu konkretisieren und einen Umsetzungsvorschlag zur Beschlussfassung vorzulegen. Neben der vorgesehenen Anhörung der Bezirksvertretungen ist auch eine Abstimmung mit dem Runden Tisch Verkehr geplant.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf setzt sich zum Ziel, die Verkehrswende voranzutreiben und dafür den ÖPNV-Anteil am Modal Split von 21 Prozent auf 24 Prozent in 2030 und auf 28 Prozent in 2040 zu steigern (aktueller Arbeitsstand des Mobilitätsplan D). Zusammen mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum entspricht dies einer jährlichen Ausweitung des ÖPNV-Angebotes bis 2030 um ca. 1,9 Prozent, welches benötigt wird, um den erwarteten Fahrgastzuwachs bewältigen zu können.

Das vorliegende RheinTakt-Konzept soll ein Baustein für den Weg zur Verkehrswende sein. Es enthält neben vielen Optimierungen daher auch konkrete Maßnahmen zur Angebotsverbesserung im Umfang von 0,5 Prozent, welche im Jahr 2023 umgesetzt werden sollen. Weitere Ausbauschritte des Leistungsangebots im Gesamumfang von 2,1 Prozent werden zur Umsetzung für das Jahr 2024 vorgeschlagen (Details siehe Anlage 3).

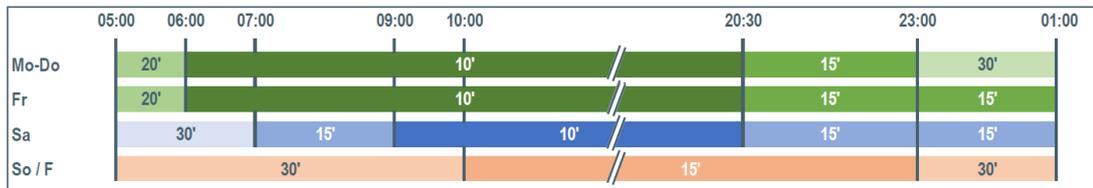
Das Verkehrsnetz der Rheinbahn wurde in den letzten Jahren sukzessive erweitert, um einerseits lokal veränderte Anforderungen (veränderte Erschließungsanforderungen, neue/geänderte Verkehrserzeuger, lokale Wünsche etc.) und andererseits übergeordnete Zielsetzungen (besserer Takt im Freizeitverkehr, beschleunigte Linien auf Tangenten etc.) abzubilden. Die Erfahrungen des aktuellen Betriebes zeigen gleichzeitig, dass immer wieder gewisse Problempunkte auftreten:

- Transparenz des Angebots für Gelegenheitskunden ist ausbaufähig (viele Linien, unterschiedliche Verbindungen nach Richtung und Tageszeit, „gute“ Angebote nicht direkt sichtbar, Verknüpfung Verbindungs-/Erschließungsfunktion etc.);
- Auslastung der Fahrzeuge/Linien in Richtung/Gegenrichtung ist teils unterschiedlich durch unterschiedliche Anschlussbeziehungen je nach Fahrtrichtung/Tageszeit;
- die unterschiedlichen Fahrzeuggrößen im Niederflurbahnnetz werden nicht überall optimal der Nachfrage entsprechend eingesetzt;
- unterschiedliche Taktfamilien zu bestimmten Zeiten führen zu Problemen bei der Vertaktung auf gemeinsam bedienten Streckenabschnitten und deutlich schwankenden Umsteigezeiten bzw. Anschlussverlusten;
- planmäßige Fahrwegkreuzung von Zügen an Netzknoten führt zu gegenseitigen Behinderungen der Fahrzeuge und Verspätungen;
- Verknüpfung der drei Bahnsysteme (Hochflurstadtbahn, Niederflurstadtbahn, Niederflurstraßenbahn) an diversen Netzpunkten führt zu gegenseitigen Abhängigkeiten, die nicht immer optimal abgebildet sind;
- Verschiebung der tageszeitlichen Nachfrage (insbesondere am Wochenende) wurde nicht durchgehend im Angebot abgebildet (Verdichtung in problematischen Zeiten, aber keine Reduzierung in geringer nachgefragten Zeiten);
- Nachfrage und Angebot zeitlich und räumlich nicht immer passend.

Vor diesem Hintergrund wurde das Verkehrsangebot vertieft analysiert und kurzfristiges Verbesserungspotenzial ermittelt. Der Schwerpunkt der linienmäßigen Optimierungen liegt dabei auf dem Stadtbahn- und Straßenbahnnetz. Die deutlich komplexere Optimierung des Busnetzes wird grundsätzlich im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans erfolgen. Taktanpassungen und die Schließung zeitlicher Angebotslücken im Busnetz sind zur Sicherstellung eines harmonisierten, attraktiven Gesamtangebots dennoch auch bereits im Projekt „RheinTakt“ vorgesehen.

Eckpunkte des vorgesehenen Konzepts:

- **Einheitliches Taktschema (RheinTakt-Standard):**
im Hauptliniennetz 10/20-Minuten-Takt Montag bis Freitag Betriebsbeginn bis ca. 20.30 Uhr und Samstag ca. 9 bis 20.30 Uhr, 15/30-Minuten-Takt zu den übrigen Zeiten; Harmonisierung aller Rheinbahnlinien untereinander und mit der S-Bahn sowie mit dem Umland; letzte Fahrten im Hauptliniennetz einheitlich um ca. 1 Uhr aus der Innenstadt und damit auf den meisten Linien später als heute; Nachtverkehr am Wochenende (NachtExpress, U72, U75, U76, U79) ab 1 Uhr



Grundtaktschema

„RheinTakt“

- **10-Minuten-Takt als Mindeststandard** im Bahnnetz in der Hauptverkehrszeit durch Linienoptimierung im Stadtbahn-/Straßenbahnnetz; dies erfordert zum Teil die Zusammenfassung von Linien wie z. B. U74 und U76 zu einer Linie von Krefeld bzw. D-Lörick nach Holthausen; gem. Angebotsvariante A zunächst weiterhin Kompromisse auf den Linien U71/U83 und 708 notwendig
- **Optimierter, nachfragegerechter Fahrzeugeinsatz** im Niederflurbahnnetz durch Verbindung nachfrageähnlicher Linienäste; dies erfordert teilweise Linienänderungen wie einen Tausch der südlichen Linienäste im Wehrhahnliniensystem (Tausch U72 und U71/U83) sowie im Straßenbahnnetz (Tausch 701 und 705)
- **Optimierte Takte bei Linienüberlagerungen** (z. B. 5-Minuten-Takte zum Freiligrathplatz oder zur Werstener Dorfstraße statt wie heute abwechselnd alle 3 und 7 Minuten eine Bahn u. ä.); dies erfordert teilweise Linienänderungen wie einen Tausch der südlichen Linienäste
- Einrichtung gezielter **Angebotsverbesserungen**, z. B. Ausweitung des 5-Minuten-Takts im Hochflur-Stadtbahnnetz durch Einrichtung einer zusätzlichen Linie vom Hbf nach Lierenfeld (Verlängerung der U77) und zahlreiche kleinere Taktverbesserungen und Erweiterung von Betriebszeiten im Busangebot
- **Verbesserte Anschlüsse** durch symmetrische Fahrpläne (Anschluss in der Hinrichtung gleich gut wie in der Rückrichtung; verbesserte Anschlussbedingungen zum Schienenverkehr durch einheitliche Symmetrieminute analog zum S-Bahn-System) und harmonisierte Taktfamilien
- **Bessere Pünktlichkeit** durch Abbau von Konflikten im Zuge der Linien- und Fahrplanoptimierung der Rheinbahn-Linien untereinander an dicht befahrenen Knotenpunkten

Zur Evaluation und Weiterentwicklung der Planungsziele und Eckpunkte wurde vom 14.03.2022 bis zum 11.04.2022 über die Website der Rheinbahn eine **Online-Öffentlichkeitsbeteiligung** durchgeführt. Die Umfrage beinhaltete Fragen zu grundsätzlichen Themen der Netzstruktur, der Anschlussplanung und der Angebotsgestaltung sowie die Möglichkeit, Lob, Kritik und Hinweise per Freitextfeld zu äußern. Die Umfrage erreichte etwa 1.400 Teilnehmer und Teilnehmerinnen. Es wurden etwa 2.400 Freitextkommentare abgegeben. Obwohl die Befragung nicht repräsentativ ist, zeugt die große Anzahl an Teilnahmen doch von einem großen Interesse der Bürger-Innen an der Verbesserung des Rheinbahnnetzes.

Die geäußerten Verbesserungswünsche sind im Detail der **Anlage 1** zu entnehmen und werden zu einem großen Teil durch das RheinTakt-Konzept aufgegriffen – etwa bzgl. besserer Vertaktung, gelingenden Umstiegen und erhöhter Pünktlichkeit. Weitere Verbesserungen sind unter Inkaufnahme von erhöhten Betriebsleistungen denkbar – etwa durch eine Ausweitung der Verkehrs- und Bedienzeiten sowie langfristig einen Ausbau des Fuhrparks für Taktverdichtungen. Insbesondere in den Freitextkommentaren wurde eine Vielzahl von Detailanregungen geäußert. Sofern diese im Rahmen des Projekts „RheinTakt“ noch nicht abschließend geprüft werden

konnten, fließen diese in den Prozess zur Neuaufstellung des NVP ein (Erarbeitungsprozess und Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans sh. Informationsvorlage OVA/067/2022).

Liniennetzänderungen RheinTakt:

Im Einzelnen ergeben sich aus den o. g. Zielen und Eckpunkten die folgenden Liniennetzänderungen:

Hochflurstadtbahn:

- Die Linien **U74** und **U76** werden zu einer Linie U76 Krefeld – Meerbusch – D-Lörick – Düsseldorf Hbf – Holthausen zusammengefasst. Auf dem Düsseldorfer Stadtgebiet fährt die Linie U76 den vollen RheinTakt-Standard, d. h. im Tagesverkehr Mo-Sa alle 10 Minuten. In den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten wird der 10-Minuten-Takt bis Meerbusch verlängert.

Eine ganztägige Ausweitung des 10-Minuten-Takts bis Meerbusch-Görgesheide ist im Rahmen der Umsetzungsstufe 1 der Machbarkeitsstudie zur Optimierung der K-Bahn geplant und mit dem RheinTakt-Konzept kompatibel.

- Die Linie **U77** soll zukünftig alle 10 Minuten vom Seestern kommend ab Düsseldorf Hbf nicht mehr nach Holthausen, sondern nach Lierenfeld geführt werden und damit die U75 zwischen Belsenplatz und Lierenfeld zum 5-Minuten-Takt verdichten. Mit der Taktverdichtung und Linienerweiterung der U77 wird eine zum Gesamtverkehrsangebot im Bahnnetz kompatible und angemessene Alternative für die bisher geplante Taktverdichtung der U75 auf 7,5-Minuten-Takt geschaffen.
- Die Linien **U75**, **U78** und **U79** bleiben in ihrer Linienführung unverändert. Ausblick: Mit Inbetriebnahme des 1. Bauabschnitts des Projekts U81 wird das Angebot der Linie U78 gesplittet in eine Linie **U78** Messe – Hbf im 20-Minuten-Takt und eine neue Linie **U80** Flughafen Terminal – Hbf ebenfalls im 20-Minuten-Takt. Beide Linien ergänzen sich dann im Abschnitt Freiligrathplatz - Hbf zum 10-Minuten-Takt. Bei Veranstaltungen in der Messe wird die Linie U78 mittels Verstärkungsfahrten auf dem heutigen Angebotsniveau betrieben.

Niederflurstadtbahn und Straßenbahn:

- Die südlichen Linienwege der Linien **U71/U83** und **U72** sollen getauscht werden, um eine bessere Vertaktung der Wehrhahnlinien in den Bereichen Südpark/Uni-Klinikum und Grafenberger Allee zu ermöglichen und Fahrzeugkapazitäten zielgerichteter einsetzen zu können. Die Linie U72 soll dann von Ratingen nach D-Benrath fahren, die Linien U71/U83 von Rath bzw. Gerresheim kommend ab Bilk S nach Volmerswerth. Alle drei Linien sollen zwar grundsätzlich wie bisher mit Doppelzügen betrieben werden. Aufgrund des knappen Fahrzeugbestands des auf den Wehrhahnlinien zum Einsatz kommenden Fahrzeugtyps kommt es jedoch immer wieder zu Engpässen, so dass einzelne Kurse mit Einzelwagen bestückt werden müssen. Diese können zukünftig recht problemlos auf der nachfrageschwächsten Linie U83 Gerresheim Krankenhaus – Volmerswerth eingesetzt werden, sodass bei Fahrzeugmangel deutlich weniger Fahrgäste als heute negativ betroffen sind.
- Um die Kapazitäten im Straßenbahnnetz optimal einzusetzen, sollen die Linienwege der Linien **701** und **705** südlich der Innenstadt getauscht werden.

Mit der Linie 701 werden dann die nachfragestarken Linienäste nach Rath und nach Eller miteinander verbunden, so dass auf dieser Linie sinnvoll die längeren 40m-Züge eingesetzt werden können. Auf der neuen Linie 705 von Unterrath zum Steinberg reicht das Platzangebot der kürzeren 30m-Züge hingegen problemlos aus. Auf der Linie 701 kommt es zwischen Innenstadt und Rath heute in den 30m-Zügen immer wieder zu unakzeptabel hohen Auslastungen.

- **Bedienkonzept Rath/Gerresheim:** Hier haben Rheinbahn und Verwaltung drei Varianten entwickelt, die alle ihre Vorzüge haben und aus Sicht von Rheinbahn und Verwaltung grundsätzlich alle in Frage kommen. Sie werden in der Anlage 4 ausführlich dargestellt und betreffen die Linien **U71/U83, 701, 708** und **709**. Während die **Variante A** von den Bestandslinienführungen ausgeht und diese auf die gesamte Betriebszeit, also auch das Wochenende erweitert, stellt die **Variante B** das ursprünglich für das Wehrhahnliniensystem vorgesehene Angebotskonzept mit der Linie U71 im 10-Minuten-Takt nach Rath und Entfall der Linie 708 dar. Die **Variante C** sieht eine Stärkung der Linien 708 und U83 auf 10-Minuten-Takt, Verlängerung der 708 bis Hülserhof und Verkürzung der Linien 701 bis Rath S und 709 bis Staufplatz sowie Entfall der U71 vor. In der Variante C bliebe das heutige engmaschige Schienennetz im Korridor Düsseltal – Hbf erhalten und alle Linien und Strecken würden konsequent mindestens im 10-Minuten-Takt bedient. Weitere Details sind der **Anlage 4** zu entnehmen.

Die Varianten B und C tragen dem Ziel Rechnung, zukünftig ein möglichst einfaches Liniennetz zu realisieren, in dem jede Linie im attraktiven 10-Minuten-Takt fährt. Variante A trägt dem Wunsch nach möglichst vielen Direktverbindungen Rechnung, hat aber auf vielen Linien eher unattraktive 20-Minuten-Takte zur Folge. Bei der Variante C ist darauf hinzuweisen, dass diese nur realisierbar wäre, wenn Zweirichtungsfahrzeuge für die Linie 701 beschafft werden oder die Wendeschleife in Rath wiederhergestellt würde. Bei der Variante B müsste die Detailplanung zeigen, ob ein Kehren der Linie U71 im 10-Minuten-Takt an der Endstelle Rath S stabil erreichbar ist. Alternativ müsste jede zweite Fahrt bereits an der Heinrichstraße enden oder auch ein Ausbau der Endstelle Rath S z. B. mit einem zweiten Kehrgleis erfolgen. Auch bei einer Entscheidung für die Variante B oder C wäre als Übergangslösung zunächst die Variante A umzusetzen, bis die Voraussetzungen im Bereich Rath S geschaffen werden konnten. Die Verwaltung schlägt daher zunächst die Umsetzung der Variante A vor und eine Entscheidung für Variante B oder C im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans.

- Die Linien **U73, 704, 706** und **707** bleiben in ihrer Linienführung unverändert, die Linien **708** und **709** ändern sich in der vorgeschlagenen Angebotsvariante A Rath/Gerresheim ebenfalls zunächst nicht.

Bus

- Aufgrund der Komplexität soll das Busliniennetz erst im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans umfassend überprüft und weiterentwickelt werden. Die Maßnahmen im Projekt RheinTakt beschränken sich auf die Anpassung von Takten und Betriebszeiten. Lediglich zwei Maßnahmen betreffen in geringem Umfang auch Linienwege:

Im Bereich Hubbelrath/Knittkuhl ist eine Verkürzung der Linie **733** auf den Linienabschnitt Derendorf – Knittkuhl zugunsten eines ganztägigen attraktiven 20-Minuten-Takt der Linie **738** von Hubbelrath in die Düsseldorfer Innenstadt geplant. Zwischen Rotthäuser Weg und Gerresheim ergibt sich dadurch

montags bis samstags ganztägig ein attraktiver 10-Minuten-Takt und somit eine erste deutliche Verbesserung der Bedienung des Bereichs Bergische Kaserne.

Zudem soll in der Stufe 2 des RheinTakts die Bedienung Benrath S – Josef-Kürten-Platz, die heute zeitweise von der Linie **730** und zeitweise von der Linie **784** hergestellt wird, zur Vereinfachung und Verbesserung der Angebotstransparenz einheitlich nur noch durch die Linie 730 erfolgen.

Anpassung von Takten und Betriebszeiten

Die Fahrpläne der Stadtbahn- und Straßenbahnlinien werden durchgehend entsprechend dem oben definierten RheinTakt-Standard (Betriebszeiten, Taktschema, Fahrplansymmetrie etc.) angepasst. Ausnahmen ergeben sich für die Linien U71, U83 und 708 (Angebotsvariante A Rath/Gerresheim).

Die Buslinien in Düsseldorf werden bedarfsweise entsprechend den Änderungen im Schienenverkehr angepasst. Die Anpassungen betreffen insbesondere die Hauptbuslinien, die analog zur Schiene, überwiegend im vollen RheinTakt-Standard bedient werden und die Buslinien mit starken Anschlussbeziehungen zur Schiene. Zusätzlich werden zeitlich gestaffelte Maßnahmen zur Anhebung der Bedienungsqualität linienbezogen vorgeschlagen. Die Einzelheiten sind im nachfolgenden Abschnitt („Umsetzungsstufen“) beschrieben.

Umsetzungsstufen

Um möglichst frühzeitige Wirkungen zu erzielen, wird die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen in zwei Umsetzungsstufen (2023 und 2024) empfohlen.

Umsetzungsstufe 1 (2023)

- Umsetzung neue Linienführung im Stadtbahn- und Straßenbahnnetz
- Umsetzung der Angebotsvariante A für das Bedienkonzept Rath/Gerresheim
- Anpassung der Bedienstandards im Stadt- und Straßenbahnnetz auf den vollen RheinTakt-Standard
- Einführung voller RheinTakt-Standard auf folgenden Buslinien:
 - 721/722 (gemeinsam bedienter Streckenabschnitt Am Hain/Birkhahnweg – Richardstraße)
 - 730 (Abschnitt Freiligrathplatz – Benrath S)
 - 732 (Abschnitt Kirchplatz – Vennhauser Allee)
 - 733/738 (gemeinsam bedienter Streckenabschnitt Rotthäuser Weg - Torfbruchstraße)
 - 738 (Abschnitt Dreherstraße – Hauptbahnhof)
 - 834
- Einführung „halber“ RheinTakt-Standard (jeweils doppelte Taktzeit im Vergleich zum Hauptnetz jedoch im Minimum 30'-Takt) auf folgenden Buslinien:
 - 724 (Mo-Fr Waldfriedhof – Holthausen)
 - 737
 - 778/779 (zur Hauptverkehrszeit voller RheinTakt-Standard)
 - 835
- Anpassung Betriebszeit der Metrobus-Linien auf Mo-Fr 6 bis 20.30 Uhr, am Samstag Einstellung aufgrund der geringen Nachfrage
- Anpassung Nachtexpressangebot

Umsetzungsstufe 2 (2024)

Es ist eine modulare Umsetzung entsprechend der weiter ansteigenden Fahrgastnachfrage vorgesehen.

- angepasstes E-Wagen-Konzept in den Hauptverkehrszeiten im Stadtbahnnetz zur Entlastung der Bereiche Meerbusch, Oberkassel, Kaiserswerth, Golzheim, Oberbilk und Universität
- Bedienung Kernnetz Stadtbahn (Hochflur) in der Schwachverkehrszeit am Abend Mo-So im durchgehenden 15'-Takt
- erweiterter Einsatz der Stadtbahnlinien in den Nebenverkehrszeiten
 - U77
 - U78 (Abschnitt Reeser Platz – Hauptbahnhof)
 - U79 (Abschnitt Hauptbahnhof – Universität)
- Angebotsverbesserungen auf Schnellbus-Linien im Einkaufsverkehr am Samstag
 - SB52
 - SB55
 - SB85
- Ausweitung RheinTakt-Standard Linie 732 bis Franziusstraße
- weitere Stärkung Achsen im Busnetz:
 - durchgehender RheinTakt-Standard auf dem Bündelungsabschnitt der Linien 835/836 zwischen Belsenplatz und Universität
 - gemeinsames Taktangebot Linien 729/776 im Bereich Lichtenbroich
 - verbesserter Takt im Abschnitt Vennhauser Allee – Universität (731/735)
- Verbesserung Bedienstandards weiterer Linien (Aufhebung 60'-Takte, Anpassungen an Einkaufsverkehr, Stärkung Tangenten):
 - 723, 724, 726, 727, 735, 760 und 785

Alle Änderungen und geplanter Umsetzungszeitpunkt (2023 oder 2024) sind im Detail den Liniensteckbriefen in der **Anlage 2** zu entnehmen.

Kosten- und Nachfrageprognose / finanzielle Auswirkungen

Mit der Umsetzungsstufe 1 sind jährliche betriebliche Mehrkosten (Rheinbahn) i.H.v. 3,53 Mio. EUR netto verbunden. Bei Annahme der heutigen Erlösergiebigkeit je Fahrgast wäre ein Anstieg der Fahrgastzahlen der Rheinbahn um etwa 1,3 Prozent erforderlich, um diese Mehrkosten zu kompensieren.¹

Darüber hinaus entstehen für die Umsetzung in 2023 einmalig Kosten in Höhe von ca. 800 Tsd. EUR netto (Anpassung der Beschilderung in den städtischen U-Bahnstationen 120 Tsd. EUR und Anpassung der LSA-Programme 400 Tsd. EUR, Anpassung der Fahrgastinformation an den Haltestellen der Rheinbahn 80 Tsd. EUR und Marketing/Fahrgastkommunikation Rheinbahn 200 Tsd. EUR). Die einmaligen Kosten werden anteilig in Höhe von 520.000 EUR aus den Budgets der Ämter 66 und 69 finanziert. Für die Anpassung der LSA-Programmierung von ca. 400.000 EUR stehen zweckgebundene Mittel aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW bereit. Die Mittel für die Beschilderung der Stadtbahnstationen von ca. 120.000 EUR stehen im Budget für die betriebstechnische Ausstattung des BgA's Bahnanlagen zur Verfügung. Den verbleibenden Finanzierungsbedarf von ca. 280.000 EUR für die oberirdischen Haltestellen und Marketing trägt die Rheinbahn.

¹ Bezugsbasis Fahrgastzahlen 2019: 205,8 Mio.

Mit der Umsetzungsstufe 2 sind weitere jährliche betriebliche Mehrkosten (Rheinbahn) i.H.v. 5,95 Mio. EUR netto verbunden, wobei hier eine modulare Umsetzung entsprechend der Nachfrageentwicklung möglich bleibt. Bei Annahme der heutigen Erlösergiebigkeit je Fahrgast wäre ein Anstieg der Fahrgastzahlen der Rheinbahn um weitere etwa 2,1 Prozent erforderlich, um diese Mehrkosten zu kompensieren.¹

Beide Umsetzungsstufen sind in der Mittelfristplanung der Rheinbahn angemeldet. Darüber hinaus wird die Umsetzungsstufe 1 für den Wirtschaftsplan 2023 der Rheinbahn angemeldet. Fördermöglichkeiten für die zusätzlichen Betriebskosten werden aktuell nicht gesehen.

Die RheinTakt-Planung im Hochflurstadtbahnnetz ersetzt die bisher beschlossene Taktverdichtung der Linie U75 auf 7,5-Minuten-Takt (sh. Vorlage OVA/041/2019), die zusätzliche Kosten von ca. 3,1 Mio. EUR netto pro Jahr verursachen würde.

Rheinbahn und Verwaltung gehen davon aus, dass unter bisherigen tariflichen Rahmenbedingungen die zusätzlichen Kosten durch RheinTakt in den nächsten Jahren durch Fahrgast- und Einnahmezuwächse kompensiert werden können.

Die aktuellen Entscheidungen und Diskussionen zu tariflichen Neuangeboten (Nachfolge „9-Euro-Ticket“) erschweren belastbare Einnahmeprognosen. Es stehen bislang weder Preis und genaue Konditionen fest noch ist die Kostenaufteilung zwischen Bund, Land und Kommunen geklärt. Darüber hinaus bestehen Wirtschaftlichkeitsrisiken für den ÖPNV durch die aktuelle allgemeine Kostenentwicklung.

Etwa zwei Jahre nach Umsetzung der jeweiligen RheinTakt-Umsetzungsstufen soll eine Evaluation der durchgeführten Veränderungen stattfinden. Die Ergebnisse werden den politischen Gremien vorgelegt.

Dynamik und Ausmaß, in dem in den nächsten Jahren Fahrgäste für den ÖPNV zurück- und zusätzlich gewonnen werden können, hängt maßgeblich auch von weiteren planerischen Maßnahmen zur Erreichung der verkehrlichen Ziele der Landeshauptstadt Düsseldorf ab. Die Verwaltung verweist hier auf die Beschlüsse und Ziele zum Mobilitätsplan D und die in diesem Rahmen in Erarbeitung befindlichen Maßnahmen auch außerhalb des ÖPNV-Leistungsangebots, die erhebliche Wirkungen zur Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund und hier insbesondere auf den ÖPNV erzielen werden. Hier sind insbesondere Maßnahmen des Parkraum- und Mobilitätsmanagements, Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV und gute intermodale Verknüpfungsangebote (B+R, Sharingangebote u. ä.) zu nennen, aber auch eine attraktivere Straßenraumgestaltung für den Fußverkehr wirkt sich positiv auf die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung aus.

Anlagen:

Anlage 1 – Kurzdarstellung RheinTakt und Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2 – Liniensteckbriefe RheinTakt

Anlage 3 – Leistungsentwicklung

Anlage 4 – Varianten Bedienkonzept Rath Gerresheim