



öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Alternativkonzept Bus für die Linie RB 37			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	S/IX/2018/0502	19.11.2018	17

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	22.11.2018	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	28.11.2018	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	06.12.2018	<input type="checkbox"/>
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	Entscheidung	06.12.2018	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

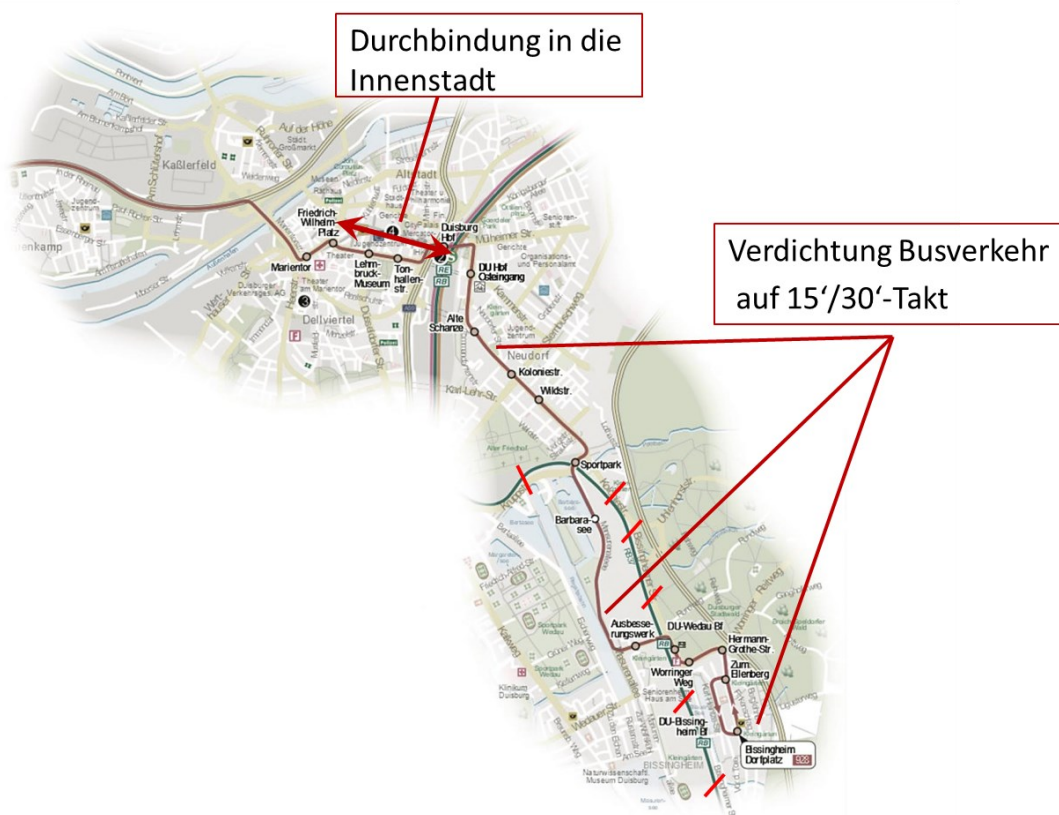
Der Ausschuss für Verkehr und Planung und der Ausschuss für Investitionen und Finanzen empfehlen dem Verwaltungsrat und der Verbandsversammlung folgenden Beschluss zu fassen:

Der Betrieb der SPNV-Linie RB37 wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eingestellt und durch ein alternatives Buskonzept ersetzt. Zum Zwecke der Betrauung und Finanzierung der künftig im ÖSPV zu betreibenden Verkehrsleistung der derzeitigen SPNV-Linie RB37 durch eine Erweiterung der Verkehrsleistung der Linie 928 werden der Vorstand des Zweckverbandes VRR (ZV VRR) und der Vorstand der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) ermächtigt, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag entsprechend den in dieser Beschlussvorlage beschriebenen Rahmenbedingungen mit der Stadt Duisburg abzuschließen. Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass der Rat der Stadt Duisburg einen inhaltsgleichen Beschluss fasst.

Zwischen Duisburg-Bissingheim und DU-Innenstadt (über DU Hbf) wird täglich ein 30'-Takt im Busverkehr angeboten. An Mo-Fr wird der 30'-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen 6:00 Uhr und 09:30 Uhr sowie zwischen 16:00 Uhr - 19:00 Uhr auf einen 15'-Takt verdichtet. Der heutige dort verkehrende 60'-Takt der Linie 928 ist in diesem Angebot integriert. Das Buskonzept bedient über den Hauptbahnhof hinaus die Duisburger Innenstadt mit den zentralen Bushaltestellen Tonhallenstr., Lehmbruck-Museum, Friedrich-Wilhelm-Platz und Kuhtor, die im Vergleich zur Nutzung der RB37 dann umsteigefrei erreicht werden können.

Abb. 2 Alternatives Buskonzept

Alternatives Buskonzept für die Linie RB37



Durch die Umstellung der Relation auf ein Buskonzept können zwischen dem Ortskern Bissingheim und DU Hauptbahnhof annähernd die Reisezeiten der RB37 erreicht werden, zwischen Bissingheim und der Innenstadt sogar geringere Reisezeiten.

<u>Reisezeit Bissingheim Dorfplatz - Lehbruck-Museum</u>			
		RB37	Buskonzept
	Weg Dorfplatz zum Bf Bissingheim	3 Min.	
	Fahrzeit bis DU Hbf	9 Min.	14 Min.
	Weg zum Lehbruck-Museum	10 Min.	5. Min
	Gesamtreisezeit Ortskern - Innenstadt	22 Min.	19 Min.

In der Summe bietet das alternative Buskonzept für die Bereiche DU-Wedau/Du-Bissingheim folgende Vorteile gegenüber dem Verkehrsangebot der RB37.

- 30'-Takt täglich
- 15'-Takt an Mo-Fr in der HVZ
- Direktverbindungen im 15'/30'-Takt in die Duisburger Innenstadt
- Reisezeitverringerung Dorfkern Bissingheim – Duisburg Innenstadt
- Angebotsverbesserung auch für DU-Neudorf

Der Halt DU-Entenfang wird aufgrund der sehr geringen Verkehrsnachfrage nicht mehr bedient werden. Im Einzugsbereich dieses Haltes befindet sich auch keine Wohnbebauung. Weiterhin war dieser Halt bei einer möglichen Reaktivierung der Ratinger Weststrecke nicht mehr vorgesehen.

2. Finanzierung Verkehrskonzept ÖSPV

Die Leistungen der derzeitigen SPNV-Linie RB37 sollen künftig durch die Erweiterung der ÖSPV-Linie 928 der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) erbracht werden.

Im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) soll die DVG im Zuge des angestrebten öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) nach dem VRR-Modell durch die handelnde Gruppe von Behörden gemäß Art. 2 lit. b) VO 1370 mit der Verkehrsleistung betraut werden. Die Stadt Duisburg ist Eigentümerin der DVG. Als solche übt sie eine Kontrolle über die DVG aus die der Kontrolle, wie über eine eigene Dienststelle entspricht. Dies wurde im Rahmen der geplanten Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370 bereits gutachterlich bestätigt.

Die für diese Betrauung notwendigen Schritte (Nutzung des örtlichen Änderungsmanagements zur Anpassung der Bedienung und Erlass eines Änderungsbescheids) sind für Anfang des Jahres 2019 geplant.

Zur Umsetzung des alternativen Buskonzepts ist der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zwischen dem ZV VRR und VRR AöR auf der einen Seite und der Stadt Duisburg auf der anderen Seite notwendig.

Gegenstand des Vertrags soll die Betrauung der DVG mit dem oben beschriebenen Verkehrsangebot sein.

Die in dem Vertrag vorgesehenen Tätigkeiten des ZV VRR entsprechen den Aufgaben, die ihm durch Übertragung nach § 5 Abs. 3a ÖPNVG NRW, § 4 Abs. 1 GkG NRW, § 6 Abs. 1 GkG NRW sowie § 5 Abs. 2 Zweckverbandssatzung zugewiesen wurden.

Im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Direktvergabe nimmt die Stadt Duisburg die ihr als Aufgabenträger und zuständige Behörde nach § 3 Abs. 1 und 2 ÖPNVG NRW zustehenden Aufgaben wahr, soweit diese nicht auf den ZV VRR übertragen wurden. In diesem Zusammenhang wird die Stadt Duisburg die Planung, Organisation und Betrauung der wegfallenden SPNV-Verkehrsleistung der derzeitigen RB37 durch eine ÖSPV-Verkehrsleistung der Linie 928 entsprechend Punkt 1. Verkehrskonzept vornehmen.

Den für die oben beschriebene Mehrleistung notwendigen Finanzierungsbetrag leistet der ZV VRR aus den Mitteln der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW (sog. SPNV-Pauschale) an die Stadt Duisburg. Derzeit wird zwischen den Beteiligten (ZV VRR, VRR AöR, Stadt Duisburg und DVG) die Finanzierungshöhe verhandelt. Diese soll einer Dynamisierung unterliegen.

Analog der Laufzeit des Art. 4 Abs. 3 Satz 1 VO 1370 soll der öffentlich-rechtliche Vertrag eine Laufzeit von zehn Jahren haben. Erstmals nach fünf Jahren soll der Vertrag kündbar sein. Sollten die Mittel der SPNV-Pauschale gekürzt oder nicht entsprechend den Regelungen des § 11 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG NRW dynamisiert werden, soll der Vertrag mit einer Übergangsfrist automatisch gegenstandslos werden.

Derzeit findet die Abstimmung des öffentlich-rechtlichen Vertrags zwischen den Beteiligten statt.

3. Konzeption Kommunikation

Basierend auf diesem Beschlussvorschlag eines *Alternativkonzeptes Bus für die Linie RB 37* ergibt sich ein Kommunikationsbedarf, der einerseits die verkehrlichen und wirtschaftlichen Vorteile des Buskonzeptes darstellt und andererseits eine klare Positionierung der VRR AöR zu der im Zusammenhang zu betrachtenden Reaktivierung der Ratinger Weststrecke abdeckt.

RB 37: Der Betrieb der SPNV-Linie RB 37 wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eingestellt und durch ein alternatives Buskonzept – im Kern die Erweiterung der Verkehrsleistungen der Linie 928 mit innerstädtischer Anbindung – ersetzt.

Ratinger Weststrecke: **Zielvorstellung ist die Wiederinbetriebnahme der Ratinger Weststrecke. Dazu haben die Städte Duisburg, Düsseldorf, Ratingen, der Kreis Mettmann und der VRR bereits in einem ersten Schritt eine Kooperationsvereinbarung geschlossen und unterzeichnet, der die Durchführung und Finanzierung einer Voruntersuchung zur betrieblich-technischen Machbarkeit einschließlich einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorsieht. Perspektivisch ist er der Wunsch aller Partner die Weststrecke wieder zu reaktivieren.** Mit dem gemeinsamen Vorhaben wollen alle dem zunehmenden Verkehrsdruck entgegen wirken und treiben daher aktuell das Vorhaben voran. Die Machbarkeitsstudie ist vergeben und die o. a. Beteiligten begleiten das Gutachten fachlich. Mit ersten Ergebnissen wird Ende des ersten Quartals 2019 gerechnet.

Kommunikationsstrategische Positionierung:

Die öffentliche Kommunikation im Jahr 2019 zum Buskonzept und zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke soll positiv, zusammenhängend und sachgerecht in der Öffentlichkeit geführt werden. In den Kommunikationsmaßnahmen werden die verkehrlichen und wirtschaftlichen Vorteile des Buskonzeptes und eine eindeutige proaktive Positionierung der VRR AöR zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke aufgezeigt. Insbesondere das klare Commitment der VRR AöR zur Beauftragung eines Gutachtens und die finanzielle Beteiligung durch die VRR AöR zeigen, dass eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke grundsätzlich befürwortet wird. Der VRR nimmt dabei alle Anregungen der Bürger und der Stadt Duisburg ernst und überprüft diese gewissenhaft. Sämtliche Kommunikationsbotschaften und Maßnahmen werden abgestimmt und erfolgen im gegenseitigen Einverständnis.

Kommunikationsbotschaften:

- ➔ Zusammen arbeiten alle Beteiligten an zukunftsweisenden Lösungen für den Nahverkehr in der Region.
- ➔ Die Verantwortlichen sind sich darüber einig, dass das alternative Buskonzept folgende Vorteile gegenüber dem SPNV-Verkehrsangebot der RB 37 bietet:

- 30-Minuten-Takt täglich und 15-Minuten-Takt montags bis freitags in der HVZ
 - Direktverbindungen im 15/30—Minuten-Takt in die Duisburger Innenstadt und zum dortigen innerstädtischen Nahverkehr
 - Reisezeitverringerung Dorfkern Bissingheim – Duisburg Innenstadt
 - Angebotsverbesserung auch für DU-Neudorf
- Die Verantwortlichen sind sich einig, dass aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage der SPNV-Betrieb nach Auslaufen des bestehenden Verkehrsvertrages weder wirtschaftlich noch verkehrlich zu vertreten ist. Ein Angebot aufrecht zu erhalten und leere Züge zu fahren, ist nicht sinnvoll.
- Die Beteiligten erachten jedoch eine Reaktivierung der Ratinger Weststrecke als sinnvoll, dies wird aktuell im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht. Eine spätere Reaktivierung/Ausbau der Ratinger Weststrecke wird begrüßt.

Kommunikationsmaßnahmen

- Erstellung und Bereitstellung eines Kommunikationsleitfadens auf Basis dieser ersten Konzeption bis März 2019
- gemeinsame Pressemitteilung zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie nach deren Erstellung, voraussichtlich Ende 1. Quartal 2019
- gemeinsame Informationsveranstaltung mit Medien und einer interessierten Öffentlichkeit; Inhalte: Vorstellung des Buskonzeptes und der damit verbundenen Vorteile, Sachstand zur Ratinger Weststrecke, Herbst 2019