



Beschlussvorlage - öffentlich -		
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	lfd. Nr. BPL
AÖR	N/VII/2009/0305	6

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	03.06.2009	Empfehlung
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	04.06.2009	Empfehlung
Unternehmensbeirat der VRR AöR	08.06.2009	Empfehlung
Verwaltungsrat der VRR AöR	18.06.2009	Entscheidung

Datum: 12.05.2009

Betreff

Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Beschlussvorschlag

Die **Ausschüsse für Verkehr und Planung** und für **Tarif und Marketing** sowie der **Unternehmensbeirat** nehmen den NVP zur Kenntnis und empfehlen dem Verwaltungsrat, den NVP zu verabschieden und den Vorstand mit der Umsetzung zu beauftragen.

Der **Verwaltungsrat** beschließt den vorliegenden NVP gemäß Anlage zur Drucksache Nr. N/VII/2009/0305.

Der Vorstand wird beauftragt, die im NVP genannten Maßnahmen ohne eine zusätzliche Belastung der Kommunen umzusetzen.

Da nicht alle Städte und Kreise eine fristgerechte Stellungnahme abgeben konnten, steht dieser Beschluss unter dem Vorbehalt einer Verabschiedung des NVP in den dafür zuständigen Gremien. Die Städte Bochum, Bottrop, Duisburg, Essen, Mönchengladbach, Wuppertal und der Kreis Mettmann haben ihre Stellungnahme unter Vorbehalt übersandt.

Sachstandsbericht

Die Realisierung der Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung und der Wirtschaft im VRR ist eine wichtige Voraussetzung für die Lebensqualität und die wirtschaftliche Entwicklung im Verbandsgebiet. Die Anforderungen an die verkehrliche Erschließung im VRR können alleine durch den Individualverkehr wegen seines Flächenverbrauchs, seiner zunehmenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt und seiner durch Staus entstehenden wirtschaftlichen Verluste für die Unternehmen und Belastungen für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer nicht erfüllt werden.

Damit kommt der Stärkung und weiteren Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt für das gesamte Verbandsgebiet des VRR - für die eher ländlich geprägten Raumstrukturen am linken Niederrhein und im nördlichen Ruhrgebiet und insbesondere aber für die Ballungsgebiete entlang von Rhein, Ruhr und Wupper.

Die komplette Rhein-Ruhr-Wupper-Region ist insbesondere in den zentralen Bereichen geprägt von einer hohen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte und dem zur Folge von einem hohen Verkehrsaufkommen.

Jeden Tag pendeln etwa drei Millionen Menschen von ihren Wohnorten zu ihren Arbeitsplätzen und müssen vielfach weite Distanzen zurücklegen. Hier müssen die Voraussetzungen für eine weitere Verbesserung der Verkehrsangebote und -abläufe auf den zentralen Achsen, im Zulauf auf die großen Zentren und innerhalb der Städte geschaffen werden. Dies gilt auch für eine noch weiter gehende Verbesserung der Verknüpfung der öffentlichen Verkehrssysteme untereinander und mit dem Individualverkehr.

Die Zentren und Ballungsgebiete im VRR stellen auch zukünftig bedeutende Arbeitsplatzstandorte sowie attraktive Ziele für Freizeit- und Erholungsverkehre dar. Hier gilt es, die Städte und Gemeinden in eher ländlich strukturierten Räume am linken Niederrhein sowie nördlich und südlich Rhein-Ruhr-Wupper-Region mit den Verdichtungs- und Ballungsgebiete-

ten zu verbinden, dass für Berufspendler und im stark wachsenden Freizeit- und Tourismusverkehr der öffentliche Nahverkehr eine verlässliche Alternative zum PKW darstellt.

Der VRR schafft die Voraussetzungen dafür, dass der öffentliche Verkehr diese Anforderungen in seinem gesamten Verbandsgebiet erfüllen kann.

Einmal in der Erfüllung der ihm gesetzlich zugewiesenen Aufgabe als Aufgabenträger für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs. Des Weiteren dadurch, dass er im Rahmen seiner ihm satzungsgemäß übertragenen Aufgaben im Verbundgebiet mit 19 Städten und 7 Kreisen, das durch 26 kommunale und 6 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichen Verkehren bedient wird, auf eine integrierte Verkehrsgestaltung hinwirkt.

Für diese beiden Aufgaben stellt der vorliegende NVP das entsprechende Steuerungsinstrument dar.

Die **Anlage 1** gibt einen Überblick zu den wesentlichen Inhalten des Nahverkehrsplans.

Eine zentrale Voraussetzung für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgabenträgerschaft für den SPNV ist die ausreichende und stetige Ausstattung mit finanziellen Mitteln.

Diese Mittel sind insbesondere nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund zurzeit nicht mehr in dem Maße vorhanden, um im SPNV - ohne nicht mehr vertretbare, zusätzliche Belastung der Kommunen - durch die Umsetzung von nachhaltigen und flexiblen Konzepten auf geänderte und weiter anwachsende Nachfragestrukturen reagieren zu können. Mit diesem NVP geht deshalb auch der Appell an alle politisch Verantwortlichen bei Bund und Land, diese Finanzierung dauerhaft sicher zu stellen. Eine ausreichende Ausstattung mit Finanzmitteln ist auch notwendig, um eine mit den anderen Verdichtungs- und Ballungsgebieten in Deutschland und Europa vergleichbare Güte des Verkehrsangebotes nicht nur in den Haupt-, sondern auch in den Nebenverkehrszeiten anbieten zu können. Damit könnte die Standortgunst und Attraktivität des Verdichtungsgebietes Rhein-Ruhr-Wupper im Vergleich zu anderen Ballungsräumen erheblich gestärkt werden.

Die satzungsgemäß dem VRR übertragenen Aufgaben zur integrierten Verkehrsgestaltung können - wie bisher auch - nur gemeinsam mit den beteiligten Partnern bei den kommunalen Aufgabenträgern und in den kommunalen Verkehrsunternehmen erfüllt werden. Neben den Aufgabenfeldern Planung des Leistungsangebotes, Tarif, Vertrieb, Kommunikation, Sicherheit und Service gilt dies auch insbesondere für die in diesem NVP zum ersten Mal dargestellten Ansätze und Vorgaben zu noch weiter gehenden Verbesserungen in der modalen Wegekette und den Verknüpfungen zwischen den Verkehrssystemen.

Formale Erarbeitung des NVP

Im Rahmen eines ersten Beteiligungsverfahrens sind die Kommunen und die VU im VRR mit Schreiben vom 7.4.2008 aufgefordert worden, dem VRR ihre Planungen und Vorstellungen zur Weiterentwicklung des Leistungsangebotes und des Infrastrukturausbaus im SPNV mitzuteilen.

In einer Vielzahl von bilateralen Gesprächen im Juli 2008 sind die Vorstellungen, Hinweise und Anregungen zwischen der jeweiligen Stadt und dem VRR erörtert worden. Im Rahmen des formal vorgesehenen Beteiligungsverfahrens ist am 16.2.2009 der Entwurf des NVP den TÖB zur Stellungnahme mit Fristsetzung bis zum 9.4.2009 zugesandt worden.

Die Anregungen und Bedenken der Kommunen können grob in 3 Gruppen eingeteilt werden:

- Wesentliche inhaltliche und redaktionelle Anregungen sind in den Entwurf des NVP eingearbeitet worden
- Der VRR ist in vielen Fällen aufgefordert worden, die Kommunen bei der späteren konkreten Umsetzung der Maßnahmen rechtzeitig zu informieren und mit einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für den Fall einer – heute noch nicht absehbaren – Umstellung des S-Bahn-Taktes. Der VRR wird solche umfangreichen Umstellungen, insbesondere wenn damit auch Änderungen im Taktgefüge der kommunalen Verkehrsunternehmen verbunden sind, mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf und in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vornehmen.
- Befürchtungen der Kommunen wegen einer zusätzlichen Belastung der Kommunen bei Umsetzen von Leistungsausweitungen im SPNV sind insoweit gegenstandslos, weil alle Maßnahmen unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen

Anlagen