


Der Regionaldirektor	
Drucksache Nr.: 14/1782	

	25.10.2024
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	zur Kenntnis	19.11.2024	

Betreff: Stellungnahme des RVR als Träger öffentlicher Belange zum VRR-Nahverkehrsplan 2025

Der Ausschuss für Mobilität nimmt die vom Regionalverband Ruhr in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange abgegebene Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zur Kenntnis.

Begründung:

Allgemeine Anmerkungen des RVR

Die Stellungnahme des RVR als Träger öffentlicher Belange bezieht sich auf Themen mit regionaler Relevanz im Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) des VRR (Reihenfolge gemäß Gliederung NVP):

- Mobilität in Deutschland,
- Beschlossene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes,
- Beschlossene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV-Leistungsangebotes: Zielnetz 2032 / 2040,
- Potenzielle neue Stationen,
- Infrastruktur: Entwicklung der Infrastruktur im SPNV - Schienennetz (Ausbau, Elektrifizierung) und
- Interkommunale Lücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR.

Der VRR-NVP-Entwurf zeigt umfangreiche Perspektiven und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit Zeithorizont 2032/2040 auf. Die im Rahmen des NVP vorgeschlagenen Streckenreaktivierungen im Bahnnetz tragen dazu bei, dass weitere Städte und Stadt-/Ortsteile an den SPNV angebunden werden und der Zugang zum SPNV in diesen Räumen erleichtert wird. Dies geschieht durch Einführung neuer SPNV-Linien (2032/2040), die erheblich zur Verbesserung des SPNV-Angebotes innerhalb des VRR und auch Verbundraumgrenzen überschreitend beitragen und auch neue Direktverbindungen innerhalb der Metropole Ruhr sowie zwischen der Metropole Ruhr und dem Bergischen Land sowie dem Rheinland herstellen.

Weitere positive Auswirkungen auf das Angebot entstehen durch Umstellung des S-Bahntaktes der Region Düsseldorf/Bergisches Land/Mittlerer Niederrhein auf ein 15-/30-Minutentaktschema analog zum S-Bahnnetz Ruhr, die zu neuen Verbindungsqualitäten mit verkürzten Reisezeiten führt.

Die Weiterentwicklung des X-Busnetzes als Ergänzung zum SPNV ist zu begrüßen. Leider zählt eine Vielzahl von Maßnahmen im Ballungskern der Metropole Ruhr zur Kategorie „Langfristige Entwicklung“. Eine Hochstufung in die Kategorie „Mittelfristige Umsetzung“ ist aufgrund ihrer regionalverkehrlichen Bedeutung wünschenswert.

Hinweise des RVR zu Kapitel 1.3.2.3 Modal-Split

Zitat VRR-NVP, Seite 97: „Zusätzlich können für den finalen VRR-Nahverkehrsplan 2025 hier Ergebnisse aus der MiD 2017 o.ä. eingefügt werden (es gibt keine spezifischen Gutachten/Studien/Dokumente zu diesem Thema für das Verbundgebiet des VRR) – Die ersten Ergebnisse der MiD 2023 werden voraussichtlich im vierten Quartal 2024 vorliegen.“

Es wird angeregt zur Darstellung des aktuellen Modal-Split auch die Ergebnisse der MiD 2023 darzustellen, die neue Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten bietet.

Hinweise des RVR zu Kapitel 4.1.2 Reaktivierungen

Zitat aus VRR-NVP, Seite 213, 214:

„Der VRR hat das Potenzial ehemaliger Personenverkehrs- bzw. Güterverkehrsstrecken für den SPNV erkannt und unterstützt seit Jahren aktiv die Reaktivierung von Schienenstrecken. Die bislang durch den VRR in Auftrag gegebenen und abgeschlossenen Machbarkeitsstudien zeigen fast durchgängig ein positives Ergebnis für den gewünschten verkehrlichen Effekt und die Wirtschaftlichkeit, ehemalige Strecken zu reaktivieren.“

Seitens des RVR wird die Reaktivierung von SPNV-Strecken ebenfalls als wichtiger Faktor zur Stärkung des ÖPNV und zur Anbindung von Kommunen oder Orten ohne SPNV-Angebot gesehen, die auch schon im Modellprojekt „Städte an die Schiene“ des „Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr“ angeregt wird. Wir begrüßen deshalb die vom VRR vorgeschlagenen Maßnahmen.

Hierzu zählen die Niederrheinbahn I und die Niederrheinbahn II, wobei erstere Kamp-Lintfort mit der Hochschule Rhein-Waal und letztere Neukirchen-Vluyn an das SPNV-Netz anschließt und beide Kommunen mit der Nachbarstadt Moers und dem Oberzentrum Duisburg verbindet. Ergänzend kommt hinzu, dass Duisburg-Wedau und Duisburg-Bissingheim wieder an das SPNV-Netz angeschlossen werden.

Mit der Reaktivierung der Ratinger Weststrecke von Duisburg Hbf über Duisburg-Wedau, Ratingen-Lintorf und Ratingen West nach Düsseldorf Hbf erhält das westliche Ruhrgebiet eine weitere Direktverbindung in die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Stadt Ratingen wieder eine schnelle Direktverbindung nach Duisburg.

Die Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Walsumbahn Oberhausen Hbf - Duisburg-Walsum - Voerde-Spellen mit Verlängerung nach Wesel und Ausbau der Bestandstrecke aus dem Duisburger Norden und dem südlichen Stadtgebiet Dinslaken/Voerde bietet durch Verlängerung der S3 schnelle Direktverbindungen in den Ballungskern der Metropole Ruhr.

Der Ausbau der Ruhrtalbahn Hattingen - Witten-Herbede / Witten - Wetter-Wengern Ost - Hagen für den S-Bahnbetrieb schließt eine Lücke im regionalen Schienenverkehrsnetz des südlichen Ruhrgebiets. Sie bindet die am linken Ruhrufer gelegenen Stadtteile von Hattingen, Witten und Wetter durch Verlängerung der S9 an die Oberzentren Essen und Hagen sowie das nördliche Ruhrgebiet an. Darüber hinaus werden die neuen südlich der Ruhr gelegenen Haltepunkte in Wetter durch eine veränderte Linienführung der RegionalBahn-Linie 40 zusätzlich auch an die Zentren von Witten und Bochum angebunden.

Die neuen Verbindungen tragen zu einer erheblichen Attraktivierung des ÖPNV im südlichen und mittleren Ruhrgebiet bei.

Die Wiedereinführung des SPNV auf der Achse Oberhausen – Duisburg-Meiderich Süd – Moers – Krefeld verdichtet das Angebot der RegionalBahn-Linie 36 zwischen Oberhausen und Duisburg-Meiderich Süd, ist für die Anbindung von Moers an die die Nachbarstadt Krefeld, zu der starke Verkehrsverflechtungen bestehen, und den Duisburger Norden sowie Oberhausen von erheblicher Bedeutung, da hier keine schnellen, direkten ÖPNV-Verbindungen bestehen.

Auch die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der westlichen Emschertalbahn von Wanne-Eickel Hbf kommend ab Gelsenkirchen Zoo über Essen-Karnap – Oberhausen-Osterfeld Süd nach Oberhausen-Sterkrade an der KBS 420 an der KBS 420 trägt zu Netzschlüssen in der Metropole Ruhr bei. Die tangentielle Ost-West-Verbindung ermöglicht an den Endpunkten Verknüpfungen zum Kreis Wesel einerseits sowie ins östliche Ruhrgebiet.

Hinweise des RVR zu Kapitel 4.1.5 VRR-Zielnetz

Der VRR hat in Zusammenarbeit mit den benachbarten Zweckverbänden Nahverkehr Westfalen-Lippe und go.Rheinland, dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW und dem Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan die SPNV-Zielnetze 2032/2040 entwickelt, um den SPNV attraktiver zu gestalten.

Die Reaktivierung von SPNV-Strecken wird vom RVR als wichtiger Faktor zur Stärkung des ÖPNV und zur Anbindung von Kommunen oder Orten ohne SPNV-Angebot gesehen, die sowohl im Modellprojekt Städte an die Schiene als auch im Modellprojekt Schiene 2040 des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr angeregt werden.

Ergänzend sollten weitere Reaktivierungen bzw. der Neubau von Eisenbahnstrecken in das Zielnetz 2040 des VRR-Nahverkehrsplans Eingang finden, die nachfolgend aufgeführt werden. Diese wurden von der Verbandsversammlung des RVR zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet.

Die Wiedereinführung des SPNV auf der in Hagen-Haspe von der KBS 455 abzweigenden Ennepetalbahn Hagen-Haspe – Gevelsberg Nirgena - Ennepetal-Altenuerde verbindet die zentralen, dicht besiedelten Siedlungsschwerpunkte entlang der Talachse mit dem Hagener Hauptbahnhof. Sie ist für einen stadtbahnähnlichen RegionalBahn-Verkehr prädestiniert und gehörte Ende der sechziger Jahre zu den ersten Strecken mit Taktverkehr in NRW. Die Verbindung könnte erheblich zur Entlastung der parallelen Bundesstraße 7 beitragen.

Die Strecke Witten – Schwelm stellte die kürzeste Verbindung zwischen Witten, Wetter-Albringhausen und der Kreisstadt Schwelm dar.

Sie wurde 1983 stillgelegt. Zwischen Witten Höhe und Schwelm West wurde die Eisenbahninfrastruktur zurückgebaut. Eine neue Schieneninfrastruktur auf dieser Relation für den SPNV erzielt erhebliche Zeitgewinne in der Relation Dortmund / Bochum – Witten – Schwelm – Wuppertal, auf der das heutige SPNV-Angebot aufgrund der umwegigen Linienführung über Hagen – Ennepetal verbunden mit den teilweise nötigen Umstiegen im Vergleich zum PKW über die A43 nicht wettbewerbsfähig ist. Eine neue Direktverbindung trägt dazu bei, die Verkehrsnachfrage zwischen zentralen Bereichen des Ruhrgebietes und dem Bergischen Land zugunsten des SPNV zu verändern.

Die Strecke Hattingen – Sprockhövel – Sprockhövel-Schee – Wuppertal-Wichlinghausen (- Wuppertal-Oberbarmen) verband die Mittelzentren Hattingen und Sprockhövel mit dem Oberzentrum Wuppertal. Es gab sogar Überlegungen, diese Strecke in das S-Bahnnetz Rhein-Ruhr zu integrieren, die jedoch aufgrund der dazu nicht geeigneten Tunnelquerschnitte und der damit verbundenen erheblichen Investitionskosten für Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau nicht realisiert wurden. Der Gesamtverkehr wurde 1984 eingestellt, allerdings fanden bis 1988 noch gelegentliche Sonderfahrten zwischen Schee und Wuppertal-Wichlinghausen / Wuppertal-Oberbarmen statt. Der Neubau einer Eisenbahninfrastruktur auf dieser Achse stärkt

den gesamten ÖPNV und trägt aufgrund des verstärkten Verkehrsaufkommens zu einer Reduzierung des MIV bei.

Hinweise des RVR zu Kapitel 4.2.1.4 Kapazitätsoffensive

Die im Rahmen der Kapazitätserweiterung durch den VRR vorgesehenen Stationsmaßnahmen tragen zur Attraktivierung des SPNV bei und sind zu begrüßen.

Die neue Station Witten Pferdebachstraße (S5) am evangelischen Krankenhaus trägt zur regionalen Anbindung der Universität Witten-Herdecke (per Rad bzw. Umstieg in Buslinie 371) bei und erschließt somit zusätzliche Nachfragepotenziale.

Die Verlegung der Station Dortmund-Barop (S5) in nördliche Richtung zur Stockumer Straße ermöglicht eine direkte Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie U42 und den Buslinien 440, 446, 448 und trägt zur besseren Verknüpfung innerhalb des ÖPNV-Netzes und zur Anbindung der Dortmunder Universität bei.

Die neue Station Dortmund Kronprinzenstraße (S4) im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Dortmund Süd zwischen Dortmund Stadthaus und Dortmund-Körne West bindet das in Entstehung befindliche Stadtquartier Kronprinzenviertel sowie das Kaiserviertel, den Siedlungsbereich Düsseldorfer Straße und den Gewerbebereich Defdahl an den SPNV an und trägt zur Entlastung des MIV in diesem dicht besiedelten Bereich Innenstadt Ost bei.

Die aufgeführten Stationen wurden auch von der Verbandsversammlung des RVR zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet.

Hinweise des RVR zu Kapitel 4.2.1.5 Potenzielle neue Stationen

Die Überlegungen zu potenziellen neuen SPNV-Stationen

- Mülheim-Kirchberg (Kurbuchstrecke 450.1, 450.3), Duisburg-Duisern (KBS 450.1)
- Essen Ernestine (KBS 450.2)
- Herne-Röhlinghausen (KBS 416/425/450.2)
- Dortmund Borsigstraße (KBS 411/412)
- Dortmund-Mengede Süd (KBS 450.2)
- Dortmund Universität West (KBS 450.1)
- Hagen-Bathey (KBS 435/440/455)
- Hagen-Haldern, Hagen-Kabel (KBS 440)
- Witten Crengeldanz, Bochum Stockumer Straße (KBS 427)
- Ennepetal-Oelkinghausen
- Hagen Eilper Straße, Hagen Hasselstraße (KBS 434)

sind als Beitrag der Verbesserung des Zugangs zum SPNV und zur Verknüpfung mit dem ÖSPV zu begrüßen.

Seitens des RVR wird zusätzlich die Neueinrichtung bzw. Verlegung weiterer SPNV-Stationen angeregt, die durch die Verbandsversammlung des RVR in ihrer Sitzung vom 27.9.2024 zur Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW beschlossen wurden.

Eine neue Station Herne-Unser Fritz an der KBS 426 im gleichnamigen Herner Stadtteil bindet neben dem Siedlungsschwerpunkt auch das Projekt Herner Wasserlagen an das SPNV-Netz an.

Die Einrichtung einer neuen Station Herne Rottstraße neu an der KBS 425 bindet die nördlichen Herner Siedlung- und Gewerbebeschwerpunkte ebenfalls das Projekt Herner Wasserlagen an das SPNV-Netz an.

Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofs Herdecke ermöglicht ein zusätzlicher neuer Haltepunkt im Bereich Herdecke Wetterstraße/Harkortstraße an der KBS 434 eine bessere Anbindung der Herdecker Innenstadt und des Freizeitschwerpunktes Ruhr.

Die Neuerrichtung eines Turmbahnhofes Dortmund West im Kreuzungsbereich der oberen DB-Strecke 2126 (KBS 450.4) mit den unteren DB-Strecken 2801 (KBS 450.5) und 2103 (KBS 431, 433, 434) als Ersatz für den bestehenden Haltepunkt der S4 an der DB-Strecke 2126 generiert zusätzliche Nachfrage durch Verknüpfung der Linie S4 mit den Linien S5, RB52, RB53, RB59.

Der Neubau eines Turmbahnhofes Essen-Dellwig im Kreuzungsbereich der DB-Strecke 2650 (unten) mit der DB-Strecke 2280/2248 (neu zweigleisig oben) als Ersatz für die bisherigen Stationen Essen-Dellwig und Essen-Dellwig Ost generiert zusätzliche Nachfrage durch Verknüpfung der Linie S9 mit den Linien RB32 und RB35. Darüber hinaus ermöglicht diese Maßnahme einen barrierefreien Zugang zur Station.

Eine Verlegung der Station Dortmund-Kruckel (S5) in Richtung Menglinghauser Straße würde zu einer verbesserten Erreichbarkeit der Station aus Dortmund-Kruckel und Witten-Rüdinghausen beitragen.

Hinweise des RVR zu Kapitel 4.2.2 Infrastruktur II: Entwicklung der Infrastruktur im SPNV - Schienennetz

Seitens des RVR werden weitere Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur angeregt, die auch durch die Verbandsversammlung des RVR in ihrer Sitzung vom 27.9.2024 zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet wurden:

Ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau der KBS 434 zwischen Dortmund Signal-Iduna-Park und Hagen sowie zwischen Hagen-Oberhagen und -Lüdenscheid-Brügge zwecks Kapazitätserhöhung ermöglicht einen 30-Minuten-Takt aus RegionalBahn 52 Dortmund - Lüdenscheid und RegionalBahn 55 Dortmund - Gummersbach und ermöglicht Taktverdichtungen zwischen Hagen und Lüdenscheid.

Die Elektrifizierung der KBS 431 Dortmund-Hörde - Dortmund-Aplerbeck Süd - Schwerte - Iserlohn zwischen Dortmund-Hörde und Abzweig Heide sowie Schwerte und Iserlohn stellt einen Lückenschluss im Netz der elektrifizierten Bahnstrecken des östlichen Ruhrgebietes und Märkischen Sauerlandes dar. Sie ermöglicht den Einsatz von Elektrotriebwagen mit höherem Beschleunigungspotenzial und vermeidet Dieselmotoren unter Oberleitungsstrecken zwischen Dortmund Hbf und Dortmund-Hörde sowie im Raum Schwerte.

Die RB31 Duisburg - Moers - Xanten verkehrt auf 71 % des Linienweges unter Fahrdrabt. Im Rahmen der Neuvergabe des Niederrheinnetzes wird die RB31 mit BEMU (Batterie Electric Multiple Units) betrieben. Langfristig sollte die Elektrifizierung des Abschnittes Rheinberg-Millingen - Xanten angestrebt werden, um auf dieser Strecke durchgehend Elektrotriebwagen einsetzen zu können.

Hinweise des RVR zu Kapitel 6.1.3 Interkommunale Angebotslücken im ÖPNV und Harmonisierung der Nahverkehrsplanung im VRR

Zitat aus VRR-NVP, Seite 312:

„Grundsätzlich wünschen sich Fahrgäste eine möglichst durchgehende, umsteigefreie Fahrt zum Ziel, zumindest aber ein Taktsystem, das den reibungslosen Wechsel von einer Stadt bzw. einem Kreis in die benachbarte Stadt bzw. den benachbarten Kreis, von einem Verkehrsmittel auf das nächste oder die Weiterfahrt in ein benachbartes Bedienungssystem erlaubt – kurzum sie wünschen sich ein optimal koordiniertes und integriertes Verkehrsangebot im ÖPNV bzw. eine optimal koordinierte (intermodale) Wegeketten.“

Zitat aus VRR-NVP, Seite 312:

„Für die Hinwirkung auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV ist bei den regionalen

ÖPNV-Verkehren innerhalb des VRR-Verbundgebiets die zentrale Fragestellung, ob zwischen einzelnen Gebietskörperschaften (Stadt/Stadt, Stadt/Kreis, Kreis/Stadt) eine Fahrgastnachfrage bzw. ein Verkehrsbedarf festgestellt wird, die bzw. der zurzeit nicht durch ein ausreichendes Nahverkehrsangebot – hinsichtlich Richtung (Korridor) oder hinsichtlich Leistungsangebot (Vertaktung, Betriebszeiten und/oder Sitzplatzkapazität) – befriedigt wird. Werden solche Defizite erkannt, wird im Folgenden insbesondere von „interkommunalen Angebotslücken“, aber auch von „interkommunalen Lücken im regionalen Nahverkehrsangebot“ oder von „Brüchen im regionalen Nahverkehrsangebot an Zuständigkeitsgrenzen“ etc. gesprochen. Diese Problematik besteht punktuell allerdings nicht nur im regionalen ÖSPV, sondern auch im SPNV.“

Es wird angeregt das Kapitel 6.1.3 um das Themenfeld Mobilitätsimpuls.RUHR 2023, das unter Moderation von RVR und VRR erarbeitet worden ist, zu ergänzen.

Unter dem Projekttitel Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 haben drei Kreise und elf kreisfreie Städte unter Moderation des Regionalverbandes Ruhr und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ein Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr und angrenzender Aufgabenträger entwickelt.

Ziel des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 ist, auch abseits der Schiene ein attraktives ÖPNV-Angebot über Stadtgrenzen hinweg zu schaffen. Dabei geht der Blick auch über die Grenzen der Metropole Ruhr in angrenzende Räume wie Rheinland, Münsterland und Ruhr-Lippe. Zusammen mit den lokalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV (Kreisfreie Städte, Kreise und Zweckverbände des SPNV) wurden im Rahmen des Arbeitskreises Nahverkehrsplanung.RUHR Lösungsansätze erarbeitet, die möglichst kurzfristig umgesetzt werden können.

Der Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurde als Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr gemeinsam und gleichzeitig in die Beratungen der politischen Gremien der 14 beteiligten Aufgabenträger eingebracht und zwischen Oktober 2023 und März 2024 von diesen beschlossen.

Im Rahmen des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurden 28 Projekte zur Optimierung des interkommunalen ÖPNV identifiziert. Von diesen Lückenschlüssen befinden sich 25 Projekte im VRR-Raum.

Zu den Maßnahmen gehören sowohl Taktverdichtungen bei Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien als auch Ausweitungen der Betriebszeiten einzelner Buslinien sowie neue umsteigefreie Verbindungen durch Liniendurchbindungen sowie die Einrichtung neuer regionaler Buslinien.

Die 25 Projekte des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 im VRR-Raum sollten im Rahmen der tabellarischen Darstellung des Kapitels 6.1.3 als Maßnahmenvorschläge zur Schließung interkommunaler Angebotslücken in den Nahverkehrsplan des VRR aufgenommen werden.

Zitat aus VRR-NVP, Seite 318:

„Neben der ausführlich beschriebenen inhaltlichen Harmonisierung der Nahverkehrsplanung kann die zeitliche Synchronisierung der Nahverkehrspläne im Verbundgebiet des VRR – sowohl der Nahverkehrspläne der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger untereinander als auch der Nahverkehrspläne der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger mit dem VRR-Nahverkehrsplan – in Einzelfällen bedeutsam sein, um das langfristige Ziel eines verbundweit koordinierten und integrierten Verkehrsangebots im ÖPNV im VRR zu erreichen.“

Zitat aus VRR-NVP, Seite 319:

„Aus fachlicher Sicht erscheint eine (verbundweite) Synchronisierung der Nahverkehrspläne der ÖPNV-Aufgabenträger weniger sinnvoll“

Es wird angeregt, das Kapitel 6.1.3 um den Mobilitätsimpuls.RUHR.2027 zu ergänzen.

Die Oberbürgermeister:innen und Landräte des Ruhrgebiets haben zusammen mit den Nahverkehrsunternehmen und dem Regionalverband Ruhr einen 11-Punkte-Plan zur Stärkung des ÖPNV in der Metropole Ruhr erarbeitet und im Mai 2020 gemeinsam unterzeichnet.

Dieser sieht unter Punkt 2 „Neue Nahverkehrspläne zum gleichen Zeitpunkt“ die Synchronisation der Nahverkehrspläne unter Moderation von RVR und VRR vor. Dieses Ziel hat sich die Verbandsversammlung des RVR in ihrer Sitzung vom 25. Juni 2021 zu eigen gemacht und der Verwaltung den Auftrag gegeben, die Synchronisation der Nahverkehrspläne im Verbandsgebiet in Zusammenarbeit mit der VRR AÖR zu koordinieren und voranzutreiben.

Diese Synchronisation erfolgt in Stufen: Sie startete mit dem durch die Aufgabenträger im Herbst/Winter 2023/2024 beschlossenen *Mobilitätsimpuls.RUHR 2023* und wird aktuell mit dem *Mobilitätsimpuls.RUHR 2027* zur inhaltlichen Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrsplanung fortgesetzt. Für die Teilnahme an dem Projekt liegen Rats- bzw. Kreistagsbeschlüsse aus den VRR-Mitgliedskörperschaften Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Ennepe-Ruhr-Kreis und Kreis Recklinghausen vor. Außerhalb des VRR-Gebietes nehmen gemäß Gremienbeschlüssen die Aufgabenträger Stadt Hamm und Kreis Unna teil.

Der *Mobilitätsimpuls.RUHR 2027* (Harmonisierung der Nahverkehrsplanung in der Metropole Ruhr) zeigt beispielhaft Perspektiven zur Entwicklung des ÖSPV in polyzentrischen Räumen auf.

Grundlage für eine erfolgreiche Harmonisierung der Nahverkehrsplanung ist die enge Abstimmung mit allen kommunalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV (Arbeitskreis Nahverkehrsplanung.RUHR) zur Erarbeitung einer regional koordinierten Nahverkehrs- sowie Raumanalyse, auf deren Basis raumdifferenzierte Qualitätskriterien und Standards für den ÖPNV in der Region fachlich abgestimmt werden.

Die Arbeiten der Aufgabenträger VRR und NWL im Hinblick auf Empfehlungen zu Qualitätsmanagementprozessen und die Inhalte der in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrspläne der regionalen Aufgabenträger finden dabei Berücksichtigung. Den Abschluss dieses Arbeitsschrittes bildet eine synchrone Beratung und Befassung zu regionalen, raumdifferenzierten Qualitätsstandards bei den Aufgabenträgern.

Auf diesen Erkenntnissen und Beschlüssen aufbauend werden die Überarbeitungsinhalte für die inhaltliche Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne im Rahmen des *Mobilitätsimpuls.RUHR 2027* entwickelt.

Dieser Arbeitsschritt endet mit dem synchronen Beschluss der harmonisierten Nahverkehrspläne bei den jeweiligen Aufgabenträgern, welche dann ab dem 1. Januar 2028 in die Umsetzung gehen.

Der *Mobilitätsimpuls.RUHR* mit dem Aktionsprogramm zur Optimierung des interkommunalen ÖPNV und der Harmonisierung der Nahverkehrsplanungen in der Metropole Ruhr zeigt weitere Lösungsansätze zu einer kooperativen und synchronen ÖPNV-Entwicklung im Ruhrgebiet auf, die dazu beitragen, Grenzen im ÖPNV innerhalb der Metropole Ruhr und zu anderen angrenzenden Teilräumen des VRR zu überwinden oder zu mindern. Diese sind auch auf die übrigen Teilregionen des VRR-Raumes übertragbar und ergänzen vorhandene Entwicklungskonzepte des ÖPNV.

Hinweise des RVR zur kartographischen Darstellung

Bei der kartographischen Darstellung des X-Busnetzes (Thematische Karte 9.2) sollte der Begriff ‚klassisches Ruhrgebiet‘ durch ‚Ruhrgebiet‘ ersetzt werden und der Kartenausschnitt auf den gesamten Kreis Wesel ausgedehnt werden.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

5. Klima-Check

(Leitfaden und Formular befinden sich im Intranet)

- Der Klima-Check wurde bei der Beschlussvorlage durchgeführt.
- Es ergeben sich keine klimarelevanten Auswirkungen.
- Es ergeben sich positive oder negative klimarelevante Auswirkungen.
Die Erläuterungen dazu werden im Klima-Check-Formular in der Anlage dargestellt.
- Durch einen Alternativvorschlag bei negativen Auswirkungen entsteht
 - kein Mehraufwand
 - Mehraufwand, und zwar: _____ €.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektor Garrelt Duin
Joneit, Frank	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Kuczera, Stefan	