

3. Nahverkehrsplan

Stadt Duisburg

Kurzfassung



Stand: März 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung	1
2	Analyse und Defizite des heutigen ÖPNV-Angebots in Duisburg	1
3	Aufgabe und grundsätzliche Ziele des 3. Nahverkehrsplans	2
	3.1 Aufgabe.....	2
	3.2 Grundsätzliche Ziele	3
4	Maßnahmen zur Zielerreichung	4
5	Maßnahmenkonzept 3. NVP	5
	5.1 Produktpalette	5
	5.2 Linienverläufe Gesamtnetz 3. NVP	6
	5.3 Linienverläufe Nacht- und Taxibusnetz 3. NVP	7
	5.4 Netzplanung allgemein	7
	5.4.1 Netzplanung gesamtstädtisch.....	7
	5.4.2 Netzplanung Nord	8
	5.4.3 Netzplanung Mitte – Süd.....	9
	5.4.4 Netzplanung West.....	10
6	Nachfragesteigerung und finanzielle Auswirkungen	11
7	Weiteres Vorgehen nach dem NVP - Beschlussfassung	12
8	Fazit	12

Anmerkung:

Auf Grundlage der vorliegenden Stellungnahme des Frauenbüros wurden die Genderbelange in die Inhalte des 3. Nahverkehrsplans eingearbeitet.

1 Veranlassung

Nach § 8 des ÖPNVG NRW ist die Stadt Duisburg als Aufgabenträger für den ÖPNV verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Aufstellungsbeschluss für den 3. Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Duisburg erfolgte bereits am 28.04.2008 (DS 08-0778) durch den Rat und wurde zuletzt durch den Ratsbeschluss am 28.03.2011 (DS 10-1866) sowie durch die Mitteilungsvorlage am 09.04.2017 (DS 15-0446) aktualisiert. Der Nahverkehrsplan bildet die planerische Grundlage, welche Verkehrsleistung die DVG für den Zeitraum ab 01.01.2020 gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als interner Betreiber erbringen soll (vgl. Ratsbeschluss vom 22.09.2009, DS 09-0799). Die Inhalte sind somit an die Vorgaben der angestrebten Direktvergabe auszurichten, um so eine rechtssichere Grundlage zu schaffen. Da, wie in der DS 15-0155 (Rat am 02.03.2015) beschrieben, die Absicht zur Direktvergabe bis spätestens zum Herbst 2017 im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden muss, muss der NVP bis spätestens 03.07.2017 beschlossen werden.

2 Analyse und Defizite des heutigen ÖPNV-Angebots in Duisburg

Von Seiten des für den NVP beauftragten Gutachters, Büro StadtVerkehr aus Hilden, wurde eine umfassende Analyse des Duisburger ÖPNV-Leistungsangebots, basierend auf dem Fahrplanstand (VRR-Verbundfahrplan) Dezember 2015, vorgenommen. Die Informationen über die ÖPNV-Nachfrage stützen sich bei der Analyse auf vorliegende Daten von Fahrgasterhebungen sowie die Mobilitätsbefragung der Stadt Duisburg von 2015. Zudem erfolgte die Analyse der ÖPNV-Infrastruktur, der Fahrzeugausrüstung und der Tarif- und Vertriebsstruktur im VRR.

Anhand der Analyse ergeben sich die nachfolgend beschriebenen wesentlichen Defizite:

▪ **ÖPNV Betriebsleistung pro Einwohner**

Die Stadt Duisburg erbringt eine Betriebsleistung pro Einwohner von ca. 26 km im Jahr und liegt damit im Vergleich der Nachbarkommunen mit einem ähnlichen Anteil in der Verteilung von Straßen- und Schienenleistungen hinter Krefeld mit rund 27 km an letzter Stelle. In Essen sind es ca. 35 km, in Gelsenkirchen 32 km, in Bochum ca. 36 km und in Dortmund ca. 35 km Betriebsleistung pro Einwohner.

▪ **Uneinheitliche Betriebszeiten**

Die verschiedenen Linien der DVG weisen sehr unterschiedliche Betriebszeiten auf. Es existiert für den Fahrgast kein erkennbares Bild von wann bis wann er den ÖPNV in Duisburg nutzen kann. Dies ist auf die verschiedenen Einsparungen im Laufe der Jahre zurückzuführen, da gerade das Angebot in den „Randseiten“ eingekürzt wurde.

▪ **Keine klaren Produktzuordnungen**

Das Busnetz ist nicht klar strukturiert, die einzelnen Linien sind nicht nach Funktionen geordnet und eine damit verbundene Taktzuordnung ist nicht zu erkennen. Viele Linien übernehmen dabei mehrere Funktionen. Bedeutende Verkehrsbeziehungen sind anhand der Fahrtenhäufigkeit und des Taktangebots erkennbar. Die Linienvläufe schlängeln sich oft stark durch das Stadtgebiet.

- **Nachfrageschwache Linienabschnitte**

Einige Linienabschnitte sind in der Nachfrage sehr schwach. Dort wird Leistung erbracht, die an anderen Stellen im Netz fehlt und somit zu deutlichen Qualitätseinbußen für den Fahrgast führt.

- **Nachtnetz**

Während die NE-Linien der DVG nur samstags, sonn- und feiertags fahren, sind zwei Linien auswärtiger Verkehrsunternehmen auch werktags in den Abendstunden unterwegs. Die DVG betreibt vier NE-Linien, wovon der NE 3 als Nord-Süd-Achse zwischen Sportpark Wedau und Walsum verkehrt. Die anderen drei Linien verkehren im Ringverkehr in einer Richtung und bedienen dabei, ausgehend vom Duisburger Hauptbahnhof, die nördlichen Stadtbezirke (NE 1), die südlichen (NE 4) sowie die linksrheinischen Stadtbezirke (NE 2). Ein durchgehendes Angebot von montags bis sonntags ist nicht vorhanden.

Die Auflistung beschreibt nur ansatzweise die gesamten Inhalte der Analyse. Damit wird lediglich verdeutlicht, dass deutlicher Handlungsbedarf bezüglich des ÖPNV-Angebots besteht. Der 3. NVP soll an den beschriebenen Defiziten ansetzen und dafür Lösungen für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Angebot liefern.

3 Aufgabe und grundsätzliche Ziele des 3. Nahverkehrsplans

3.1 Aufgabe

Der 3. NVP beschreibt das zukünftige Verkehrsangebot der Stadt Duisburg und bildet somit die Basis über das Jahr 2020 hinaus. Es werden die Weichen für das zukünftige Verkehrsangebot gestellt und es wird definiert, welche Leistung dafür von Seiten des Verkehrsunternehmens zu erbringen ist.

Der 3. NVP übernimmt dabei drei Aufgaben:

- Die planerischen Zielvorgaben für die kommenden 5 Jahre
- Die Definition des durch die DVG zu erbringenden ÖPNV-Angebots zum Stichtag 01.01.2020 (im Zusammenhang mit der Vorabbekanntmachung)
- Die Basis für das zukünftige ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2020 für die nächsten 22,5 Jahre (beschrieben im öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen Stadt Duisburg und DVG)

Hierdurch werden an den 3. NVP besondere Herausforderungen gestellt, die ihn von den bisherigen Nahverkehrsplänen unterscheidet.

3.2 Grundsätzliche Ziele

Dafür sind nachfolgende Ziele bei der Aufstellung des 3. NVP zu berücksichtigen:

- **Sicherstellung einer Mindestbedienung der Bevölkerung in Duisburg**

Mindestens 95 % der Bevölkerung müssen gemäß der nach Siedlungsstruktur und Verkehrsmittel festgelegten Erschließungsradien je Haltestelle den ÖPNV erreichen. In nachfrageschwachen Zeiten und Räumen sind flexible Bedienungsformen einzusetzen.

- **Erhalt des Status quo – Netzoptimierung**

Das heutige ÖPNV-Angebot in Duisburg ist nach immer wieder vorgenommenen Kürzungen des Angebots innerhalb der letzten 10 Jahren beizubehalten. Die durch eine weitere Kürzung möglichen Einsparungen hätten keinen positiven Effekt, die Nutzerzahl würde auf Grund des schlechten Angebots so stark zurückgehen, dass mit einer massiven Verschlechterung der Einnahmen zu rechnen ist. Der Einspareffekt wäre nur kurzfristig zu erzielen, langfristig wäre mit negativen Auswirkungen zu rechnen.

- **Nutzer halten – Neue Nutzergruppen gewinnen**

Das Angebot ist nachfrageorientiert auf die heutigen und zukünftigen Nutzergruppen auszurichten. Dazu gehört, dass Leistungen in Bereichen mit starker Nachfrage verschoben werden, um die Angebotsqualität zu verbessern. Um neue Nutzergruppen, die nicht auf den ÖPNV angewiesen sind, zu erreichen, muss sich der ÖPNV als ein verlässlicher Partner darstellen, der grundsätzlich zu bestimmten Zeiten sicher zur Verfügung steht. Dies wird u.a. erreicht, indem ein für alle Linien geltender Betriebsbeginn und ein für alle Linien geltendes Betriebsende definiert werden.

- **Defizite im Netz abbauen**

Die Angebotsstruktur ist bedarfsgerecht durch eine sinnvolle Aufgabenteilung und Differenzierung aller Verkehrsmittel (Produkte = Bus und Schiene) entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe durch innovative Mobilitätsketten (differenzierte Bedienung) zu erhalten und auszubauen. Die Angebotsqualität ist durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch konsequente Vertaktung mit möglichst dichter Bedienung und durch Verbesserung der Anschlusssituation an zentralen Verknüpfungspunkten zu verbessern. Die Beförderungsqualität ist durch eine nutzergerechte Fahrzeugausstattung, nutzergerechte Ausstattung und Ausgestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte ebenfalls zu erhalten und auszubauen. Die definierten Qualitätsstandards sind für alle Bereiche zu erfüllen. Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen (Hör- und Sehgeschädigte) gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sind dabei zu beachten.

- **Kompensation der fehlenden NVP Fortschreibung seit 2000**

Der 3. NVP beinhaltet Veränderungen, die sonst in mehreren Schritten hätten erfolgen können. In der Regel wird ein NVP alle 5 Jahre fortgeschrieben, die letzte Fortschreibung in Duisburg stammt allerdings aus dem Jahr 2000.

- **Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt tragfähig halten**

Trotz der Vorgaben den Status Quo zu erhalten, das Angebot zu verbessern etc. ist, nicht außeracht zu lassen, dass die Stadt Duisburg auf Grund der Haushaltsituation im Grunde keinen Spielraum für zusätzliche Ausgaben im ÖPNV hat.

4 Maßnahmen zur Zielerreichung

Die vorab beschriebenen grundsätzlichen Ziele des 3. NVP waren nur zu erreichen, indem die heutige Grundstruktur des Netzes komplett überarbeitet wurde. Damit steckt hinter dem 3. NVP eine grundlegend andere Philosophie als die des derzeitigen ÖPNV-Netzes. Der NVP 2017 bedient mit seinem Angebot nach wie vor fast alle Haltestellen, die heute bereits angefahren werden, jedoch ist er sehr stark nachfrageorientiert und auf das Rückgrat des ÖPNV in Duisburg, die Stadt- und Straßenbahnlinien, ausgerichtet. Im Einzelnen bedeutet dies, dass folgende Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeitet wurden:

- **Stärkere Ausrichtung auf die Stadt- und Straßenbahnen**

Das Busnetz wurde in den Bezirken mit Stadt- und Straßenbahnnetz auf die Schienenanbindung ausgerichtet. Zentrale ÖPNV-Knotenpunkte der Stadtentwicklungsstrategie Duisburg2027 wurden deutlich gestärkt.

- **Übersichtlichere Gestaltung des Netzes**

Die Buslinien wurden klare Funktionen zugeordnet. Es erfolgte eine eindeutige Orientierung der verschiedenen Buslinien in Nord-Süd- oder West-Ost-Richtung bzw. Linien wurden als Ringlinien konzipiert. Die Takt- und Betriebszeiten wurden harmonisiert.

- **Verbesserung der SPNV-Anbindung**

Im Rahmen der neuen Linienstruktur wurden die Anbindungen an den SPNV verbessert bzw. neu geschaffen.

- **Verringerung der Umsteigehäufigkeiten**

Durch die Konzeption, insbesondere von Ringlinien, wurde die Umsteigehäufigkeit in den Stadtbezirken verringert.

- **Leistungsverschiebung aus nachfrageschwachen Abschnitten**

Die Leistungen im Busnetz wurden so verschoben, dass ein bedarfsgerechterer Einsatz erfolgen kann. Somit konnte die Angebotsqualität ohne eine zusätzliche finanzielle Belastung verbessert werden.

- **Öffnung für alternative Bedienformen**

Zur Sicherstellung eines Mindestangebots in Randlagen und Randzeiten bzw. zur Kompensation von Leistungsverschiebungen aus nachfrageschwachen Bereichen, wurde der NVP durch ein Taxibusangebot ergänzt.

- **Schaffung eines angemessenen Nachtnetzes**

Das Duisburger ÖPNV-Angebot wurde um ein Nachtnetz von Montag bis Sonntag ergänzt.

5 Maßnahmenkonzept 3. NVP

Die Basis für das Maßnahmenkonzept bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierte Produktpalette. Die Komponenten der Produktpalette fügen sich zu einem Gesamtsystem des schienen- und straßengebundenen ÖPNV zusammen. Dessen Hauptmerkmale sind die funktionale Gliederung (Regionalverkehr/ Ortsverkehr) und ein anspruchskonformes Bedienungskonzept (Schnellverkehr/allgemeiner Linienverkehr/Bedarfsverkehr) mit einem aufgabenteiligen Verkehrsmiteinsatz (Schiene / Straße). Diese sind aufeinander abzustimmen und miteinander zu verknüpfen.

5.1 Produktpalette

Der 3. NVP definiert dafür die nachfolgenden Produkte mit ihrer jeweiligen Funktion:

- **Stadt- und Straßenbahn**

Die vier Stadt- und Straßenbahnen bilden das Rückgrat des ÖPNV in Duisburg. Sie besitzen sowohl erschließende als auch stadtteil- und stadtverbindende Funktion und dienen dem regionalen SPNV als Zubringer.

- **Regional- und Schnellbus**

Regional- und Schnellbusse übernehmen eine Verbindungsfunktion von außerstädtischen, regionalen Zielen in das Duisburger Stadtgebiet. Auf stark nachgefragten Relationen verbinden sie auf möglichst direktem Linienweg das Umland mit den Haupt- oder Nebenzentren Duisburgs. Die Erschließungsfunktion hingegen, ist den Stadt- und Quartiersbussen vorbehalten.

- **Direkt- und Stadtbus**

Direktbusse stellen analog zu Regionalbussen ein straßengebundenes ÖPNV-Angebot mit reiner Verbindungsfunktion, allerdings beschränkt auf das Stadtgebiet, dar. Stadtbusse erschließen die Stadtquartiere und stellen im Stadtgebiet Verbindung zu Haupt- und Nebenzentren sowie zu Stadt-, Straßenbahn und SPNV her.

- **Quartiersbus**

Quartiersbuslinien dienen der kleinräumigen Erschließung in einzelnen Wohnquartieren, in Duisburg, insbesondere im Süden. Sie binden die Wohnquartiere an die Stadtteilzentren und publikumswirksame Einrichtungen an, nicht allerdings an die Innenstadt.

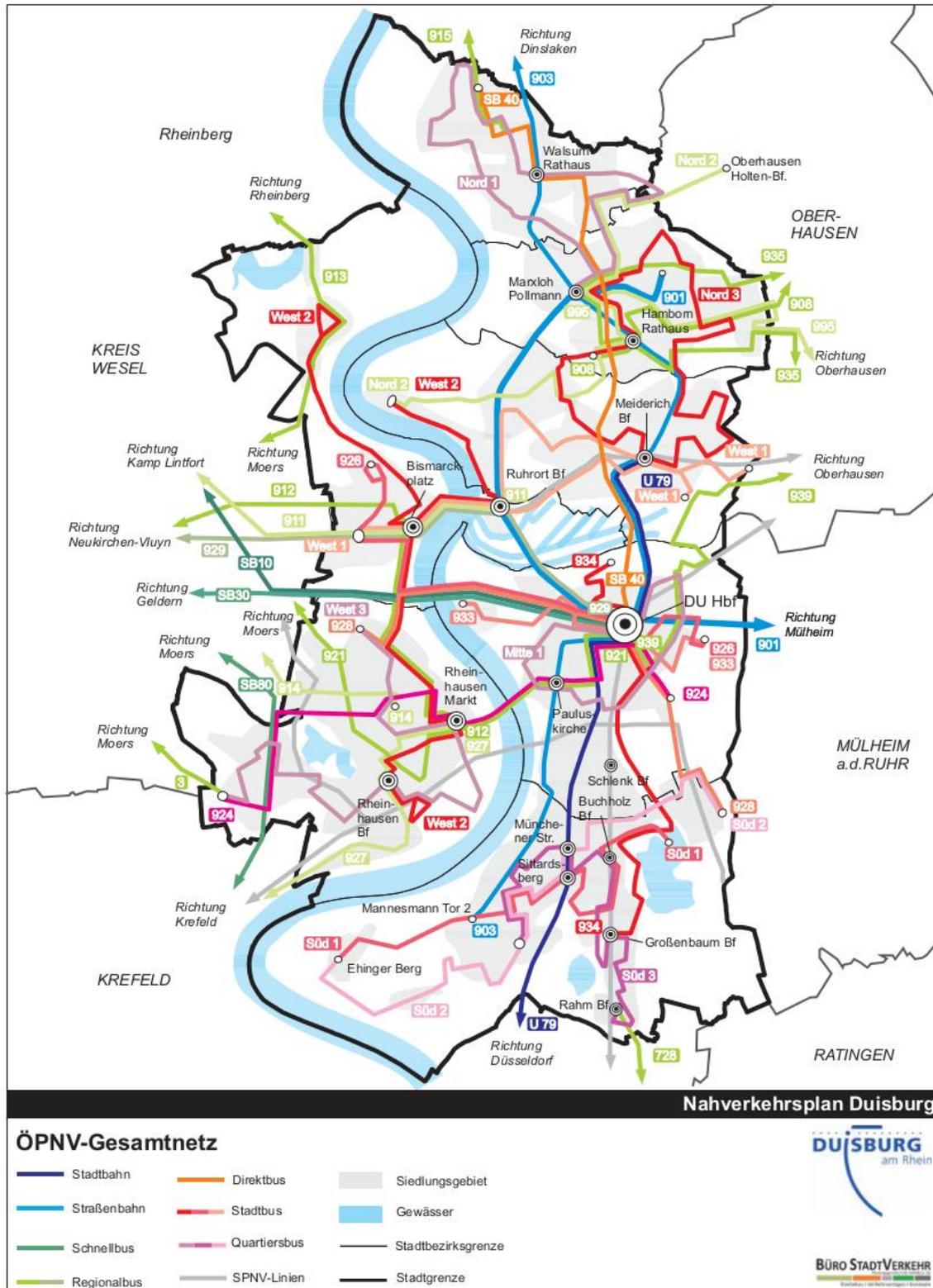
- **Nachtbus**

Das Nachtverkehrskonzept sieht eine Abkehr der Ringlinien im Einrichtungsverkehr vor und setzt auf Radiallinien zwischen der Innenstadt und den nachfragestarken Stadtteilen. Durch die Kombination mit einem bedarfsorientierten Verkehr kann eine flächendeckende Erschließung hergestellt werden.

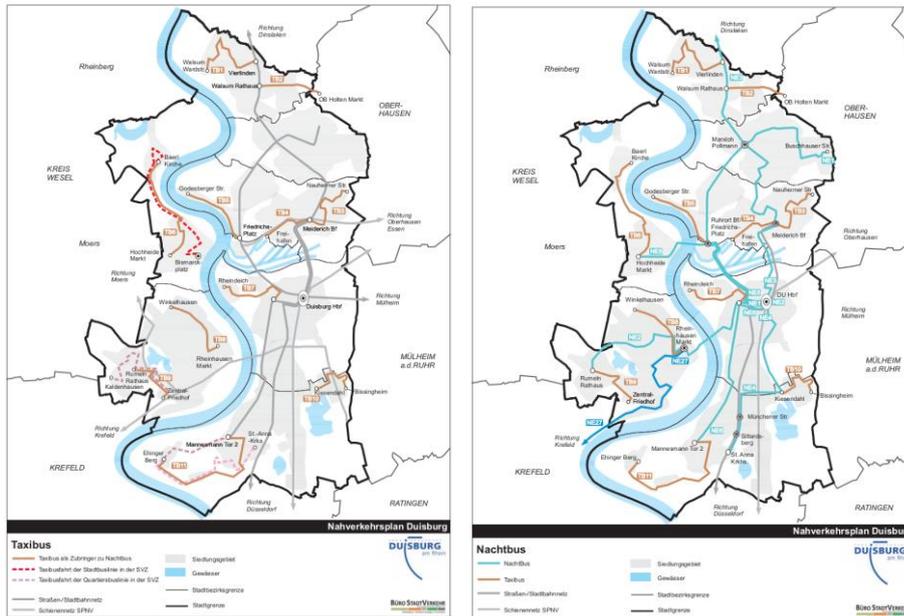
- **Taxibus**

Taxibusse sind liniengebundene, in den jeweiligen Verkehrsverbund integrierte Bedarfsverkehre und werden mindestens im 60-Minuten-Takt angeboten. Sie müssen, um in Anspruch genommen werden zu können, von den Fahrgästen telefonisch vor der gewünschten Fahrt bestellt werden.

5.2 Linienverläufe Gesamtnetz 3. NVP



5.3 Linienverläufe Nacht- und Taxibusnetz 3. NVP



5.4 Netzplanung allgemein

Aus den verschiedenen Maßnahmen des 3. NVP ergeben sich Angebotsverbesserungen und –rücknahmen. Diese werden nachfolgend für die Netzplanung gesamtstädtisch und in den drei Teilräumen Nord, Mitte-Süd und West beschrieben.

5.4.1 Netzplanung gesamtstädtisch

Durch die Harmonisierung der Betriebszeiten und das zukünftige Nachtnetz erfolgt eine deutliche Verbesserung des Angebots in der Gesamtstadt. Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Überblick der neuen einheitlichen Betriebszeiten nach Hauptverkehrszeit (HVZ) bzw. Schwachverkehrszeit (SVZ) und die Zeiten des Nachtnetzes.

Tagnetz				Nachtnetz	
HVZ	Mo-Fr	6:00-20:00 Uhr		So/Mo-Do/Fr	23:30-1:30 Uhr
	Sa	7:00-20:00 Uhr		Fr/Sa	23:30-6:30 Uhr
	So			Sa/So	23:30-7:30 Uhr
SVZ	Mo-Fr	4:00-6:00 Uhr	20:00-23:00 Uhr		
	Sa		20:00-23:00 Uhr		
	So	8:00-23:00 Uhr			

5.4.2 Netzplanung Nord

Die neue Netzstruktur beinhaltet folgende wesentliche Veränderungen:

- Es erfolgt die Einrichtung von zwei Ringbuslinien Nord 1 und Nord 3, die in der Hauptverkehrszeit im 30 bzw. 15-Minuten-Takt verkehren. Damit werden alle Ortsteile direkt an die städtische Schiene angebunden zudem sind keine Umstiege innerhalb der Bezirke mehr notwendig.
- Mit der Linie Nord 2 wird der Duisburger Norden direkt an den SPNV in Oberhausen-Holten angebunden. Von dort bestehen Direktverbindungen mit Regionalzuglinien in Richtung Wesel, Düsseldorf, Krefeld und ab 2019 nach Essen. Der Klinikstandort Fahrn befindet sich ebenfalls an dieser Linie und erhält somit ebenfalls eine direkte Anbindung an den SPNV.
- Durch abschnittsweise Überlagerung der beiden Linien Nord 1 und Nord 2 entsteht eine Taktverdichtung im Bereich Marxloh Pollmann bis Oberhausen Holten. Durch diese Maßnahme ist u.a. der Klinikstandort in Fahrn im 15-Minuten-Takt erreichbar.
- Mit der Linie West 1 von Homberg nach Meiderich wird eine Direktverbindung zwischen dem Duisburger Westen und Norden geschaffen, die sich an der bestehenden Nachfrage orientiert. Bisher war hier ein Umstieg erforderlich.

Auf Grund der neuen Netzstruktur entfallen folgende Linienabschnitte:

- Die Haltestelle Walsum Krankenhaus wird nicht mehr angefahren. Das Krankenhaus Walsum hat in 300 m Entfernung zwei Haltestellen, die im Hinblick auf die geringe Nachfrage den Standort gut an das ÖPNV-Netz anbinden.
- Der ehemalige Linienweg der 919 zwischen Manfredstr., Josefstr., Vierlinden und Stauffenbergstr. wird auf Grund der sehr geringen Nachfrage nicht mehr bedient. Durch die Ergänzung des Haltepunkts Josefstr. vor einigen Jahren konnte die Nachfrage nicht gesteigert werden. Mit dem Haltepunkt Vierlinden der Linie 903 und den zukünftig durch die Linie Nord 1 bedienten Haltepunkten Manfredstr. und Oswaldstr. ist nach wie vor ein gutes Angebot vorhanden.
- Der Linienweg der 909 über die A42 von Beeckerwerth nach Baerl entfällt. Baerl ist zukünftig nur noch über Homberg zu erreichen und nicht mehr direkt von Ruhrort aus, wobei die Anbindung von Baerl nach Homberg auf einen 30-Minuten-Takt verstärkt wird. Das Angebot von Beeckerwerth in Richtung Ruhrort bleibt ebenfalls erhalten.
- Der Linienabschnitt vom St. Johannes-Hospital in Hamborn nach Bruckhausen zur Matenastr. der Linie 908 entfällt und wird nur noch im Schülerverkehr durch Einsatzfahrten bedient.
- Der Linienweg der 925 über den Abschnitt Bürgermeister-Pütz-Str. entfällt und die Erschließung dieses Bereichs erfolgt ausschließlich über die Straße Unter den Ulmen. Es kommt auf der Bürgermeister-Pütz-Str. immer wieder zu Verzögerungen und Behinderungen durch den starken Lkw-Verkehr und es trägt zur Lärmentlastung bei.

5.4.3 Netzplanung Mitte – Süd

Die neue Netzstruktur beinhaltet folgende wesentliche Veränderungen:

- Durch die neue Ringlinie Mitte 1 werden Duissern, Neudorf, Hochfeld und die südliche Altstadt ohne Umstieg miteinander verbunden. Zudem konnten durch diese Maßnahme ermittelte Überkapazitäten im Bereich Duissern entfallen.
- Die Linienführungen der Linien 933 (Stadttheater) und 934 (Kardinal-Galen-Str.) werden verändert.
- Die Linie 939 aus Oberhausen wird zukünftig über den Sternbuschweg fahren und somit Oberhausen direkt an die Universitätsstandorte in Neudorf anbinden. Stündlich bedient die Linie zukünftig den Bereich Werthacker und endet am Duisburger Hauptbahnhof.
- Im Duisburger Süden werden aus den bisherigen vier Linien zukünftig drei. Das Leistungsangebot wird allerdings deutlich verbessert. Die Linie Süd 1 fährt zukünftig im 15-Minuten-Takt und in der Regel werden Gelenkbusse auf Grund der hohen Nachfrage eingesetzt. Die Linie ist bereits so konzipiert, dass durch eine Veränderung der Endhaltestelle das geplante Wohngebiet Wedau-Bissingheim durch die Linie erschlossen werden kann und damit den Bereich ohne Umstieg an die weiterführenden Schulen im Süden anbindet.
- Die Linien Süd 2 und Süd 3 fahren im 30-Minuten-Takt und stellen die Erschließung des Stadtbezirks sicher. Alle Süd Linien haben einen Teil ihres Linienweges entlang des Schulzentrums Biegerhof, damit soll eine bessere Abwicklung der Schülerverkehre erzielt werden.

Auf Grund der neuen Netzstruktur entfallen folgende Linienabschnitte:

- Auf Grund des neuen Endhaltepunkts der Linie 939 ist der Abschnitt Kruppstr. mit den Haltepunkten Bertaallee und Regattabahn kein Bestandteil einer dauerhaften Bedienung. Die Bedienung erfolgt nur im Bedarfsfall z.B. Sportveranstaltungen. Die Jugendherberge ist 300 m von der Haltestelle MSV-Arena entfernt und somit gut zu erreichen. Hinzu kommt, dass nach wie vor die Rateringer Weststrecke mit einem SPNV-Haltepunkt Jugendherberge/Sportpark das von Seiten der Stadt verfolgte Ziel ist.
- Auf Grund geringer Nachfrage ist die West-Ost-Verbindung vom Kalkweg zur Düsseldorfer Str. entlang des SPNV-Haltepunkts DU-Schlenk entfallen (Linie 944). Der betroffene Bereich Wanheimerort ist durch die Buslinie 934, den SPNV-Anschluss DU-Schlenk und die U79 weiterhin sehr gut erschlossen.
- Eine Busanbindung von Rahm-West ist in der neuen Netzplanung nicht integriert, da schon der Abschnitt von Großenbaum Bahnhof bis Rahm Bahnhof nur eine sehr geringe Nachfrage aufweist und dieser Linienweg nicht noch zusätzlich verlängert werden sollte.
- Die Haltepunkte Plastik und Ehingen Denkmal werden zukünftig nicht mehr bedient. Dieser Abschnitt ist einer der nachfrageschwächsten im gesamten Duisburger Liniennetz.
- Eine direkte Busanbindung nach Krefeld Uerdingen entsprechend der heutigen Linie 941, wird nur noch im Rahmen der Schülerverkehre bedient. Auf diesem Abschnitt ist die Nachfrage ebenfalls sehr gering.

5.4.4 Netzplanung West

Die neue Netzstruktur beinhaltet folgende wesentliche Veränderungen:

- Aus dem Westen werden die beiden West/Ost Relationen über die Friedrich-Ebert-Brücke und die Brücke der Solidarität deutlich gestärkt.
- Mit der Überlagerung der beiden von Rheinhausen zur Stadtmitte fahrenden Linien 921 und 924 im 15-Minuten-Takt wird ein für den Fahrgast vorhandener 7,5-Minuten-Takt erreicht. Diese enge Taktfolge dient als Schienenvorlaufbetrieb
- Mit der Linie West 2 wird eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung von Baerl nach Friemersheim Bahnhof geschaffen. Sie verbindet Homberg mit Rheinhausen und stärkt die Anbindung an den SPNV zusammen mit der Linie West 3. Damit sind alle westlichen Ortsteile zukünftig direkt an den SPNV angebunden.
- Mit der Linie West 3 wird Baerl zukünftig der Nachfrage entsprechend bedient und die ineffiziente Leistung der Linien 909 und 925 nach Baerl kann besser genutzt werden, wobei die Grundleistung erhalten bleibt.

Auf Grund der neuen Netzstruktur entfallen folgende Linienabschnitte:

- Die Linie SB 42 wird zukünftig auf Grund der geringen Nachfrage eingestellt und die Leistung wird auf die Linie 924 verschoben.
- Der Haltepunkt Zentralfriedhof wird zukünftig nicht mehr angefahren. Vom Haltepunkt Mühlenberg soll die Bedienung des Zentralfriedhofs mit alternativen Bedienformen erfolgen.
- Der heutige Linienweg der 937 mit den Haltepunkten Werthausener Str. und Gudrunstr. entfällt. Der Bereich der Magarethensiedlung ist nach wie vor durch den ÖPNV gut erschlossen. Alternativ könnte der Linienweg der West 3 durch die Siedlung verlegt werden, dabei wäre auf eine Erschließung des Logport Geländes zu verzichten.

6 Nachfragesteigerung und finanzielle Auswirkungen

Das Maßnahmenpaket sieht einen Leistungsmehraufwand im Stadt- und Straßenbahnbahnbetrieb, Bus- und Taxibusbetrieb vor, der sich sowohl auf Kostenseite als auch auf Erlösseite niederschlägt. Durch Harmonisierung des Fahrplans für den gesamten ÖPNV-Verkehr und räumlich differenzierten Angebotskürzungen und -ausweitungen ergeben sich Nachfragezuwächse, die in folgender tabellarischer Darstellung abgeschätzt werden.

	Prognostizierter Nachfragezuwachs gesamtstädtisch: Fahrplanharmonisierung	Prognostizierter Nachfragezuwachs stadtbezirksspezifisch: Maßnahmenkonzept	Prognostizierter Nachfragezuwachs: gesamt
Walsum	2,0%	4,0%	6,0%
Hamborn	2,0%	4,0%	6,0%
Meiderich/Beeck	2,0%	1,0%	3,0%
Homburg/Ruhrort/Baerl	2,0%	2,0%	4,0%
Duisburg-Mitte	2,0%	1,0%	3,0%
Rheinhausen	2,0%	2,0%	4,0%
Duisburg-Süd	2,0%	2,0%	4,0%

Auf Grundlage der prognostizierten Nachfragezuwächse je Stadtbezirk und einem gemittelten spezifischen Erlössatz von 0,75 €¹ je ÖV-Weg bzw. Beförderungsfall stellen sich voraussichtlich zusätzliche Gesamterlöse von jährlich rund 1,81 Mio. € ein.

Verbunden mit dem Maßnahmenkonzept ist eine betriebliche Mehrleistung, die ausschließlich im Busnetz erbracht wird. Damit die Zielvorgaben erreicht werden konnten, musste neben der nachfrageorientierten Verschiebung von Leistungen eine Ausweitung der Leistung in Teilbereichen vorgenommen werden. Dabei entfällt ein großer Anteil auf das zukünftige Nachtnetz, welches im Zuge der Harmonisierung der Betriebszeiten eine wichtige Rolle spielt. Ohne die Ergänzung in Teilbereichen wäre eine zukunftsfähige Optimierung mit verstärkter Ausrichtung auf die städtische Schiene nicht möglich gewesen.

Insgesamt führt die Umsetzung aller Maßnahmen des 3. NVP unter Berücksichtigung der prognostizierten Erlöszuwächse nach gutachterlicher Berechnung zu einer zukünftigen Mehrbelastung von ca. 800.000 Euro pro Jahr für den städtischen Haushalt.

¹ Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen gibt einen durchschnittlichen Erlössatz von 0,82 € je ÖV-Weg bzw. Beförderungsfall im gesamten ÖPNV an. Dieser Wert wurde hier angesichts des leicht unterdurchschnittlichen Angebots in Duisburg auf 0,75 € herabgesetzt.

7 Weiteres Vorgehen nach dem NVP - Beschlussfassung

Mit Blick auf die Direktvergabe zum 01.01. 2020 wird durch die DVG ein Betriebskonzept, welches u.a. die neuen Fahrpläne enthält, erstellt. Die einzelnen Maßnahmen sind dann sukzessive von 2018 bis 2019 umzusetzen. Durch die verschiedenen Änderungen wird die Umsetzung durch eine breite öffentliche Kommunikation begleitet. Diese wird von Seiten der Stadt Duisburg und der DVG durchgeführt.

Die Verwaltung (61-13) wird unter Mitwirkung des Beirats für Menschen mit Behinderungen und weiterer Verbände von sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ein Konzept im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 erarbeiten. Das Konzept muss beschlossen werden, um als Teilfortschreibung den 3. NVP zu ergänzen. Damit soll die gesetzliche Vorgabe erfüllt werden, im Nahverkehrsplan zu begründen, warum eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 nicht hergestellt werden kann und wie das weitere Vorgehen der Stadt Duisburg aussieht.

8 Fazit

Mit dem vorliegenden 3. NVP und der damit verbundenen neu geplanten Netzstruktur liegt für Duisburg ein Konzept vor, welches die Zukunftsfähigkeit des ÖPNVs auf eine gute Basis stellt. Somit sind die Rahmenbedingungen geschaffen, damit die DVG mit den ÖPNV-Leistungen für die nächsten 22,5 Jahre beauftragt werden kann. Im Zuge dieses Vertrags, der mit erheblichen Investitionen verbunden ist, benötigen beide Partner Planungssicherheit. Der vorliegende 3. NVP liefert genau diese Planungssicherheit indem er das ÖPNV-Angebot an den vorgegebenen Zielen ausrichtet. Für den ÖPNV Nutzenden in Duisburg wird durch die Harmonisierung der Takte und Betriebszeiten das Angebot deutlich transparenter. Der Status Quo wird nicht nur erhalten, sondern durch die nachfrageorientierte Ausrichtung erfolgt eine deutliche Verbesserung im Vergleich zu heute. Das Nachtnetzangebot schließt eine große Lücke im Angebot und entspricht somit dem, was eine Stadt der Größenordnung von Duisburg vorhalten sollte. Die Verstärkung der Rheinquerungen hin zu einem Takt, der in etwa der einer Schienenanbindung der westlichen Stadtteile entspricht und der Hinzunahme von alternativen Bedienformen, wird der richtige Schritt für einen zukunftsfähigen ÖPNV unternommen. Die ermittelten Nachfragesteigerungen durch all diese Maßnahmen zeigen, dass der 3. NVP einen zukunftsfähigen Weg vorgibt.