



Protokoll

Amt	Name, Telefon	Datum	Anzahl der Blätter
61.4	Sch/ LH, 90-6136	23.09.2019	4

Teilnehmer
 siehe Seite 4

Betreff/Thema
Arbeitskreis ÖPNV

Bezug
 Sitzung am 18.09.2019

Tagesordnung

1. ÖPNV – „digital und auf Bestellung“? – Vortrag der Firma ioki
2. Beauftragung der SWN, Rheinbahn, BVR, NEW mit Verkehrsdienstleitungen ab 2019 / Vergabe NEW-Linie 870
3. Sachstandsbericht Regiobahn Haltepunkt Morgensternsheide – Johanna-Etienne-Krankenhaus
4. Impulse aus der Politik
 - a. Anfragen zum ÖPNV in Grefrath
 - b. Sachstand P+R
5. Sonstiges

Die Folien der Präsentationen liegen als Anlage bei.

TOP 1: ÖPNV – „digital und auf Bestellung“? – Vortrag der Firma ioki

Die Firma ioki stellt grundlegende Informationen über das Unternehmen und ihrer ersten Analysen zur Einrichtung eines Bedarfsverkehrs in Neuss vor. Zunächst als 100%tige Tochter der Deutschen Bahn ist die ioki GmbH heute als eigenständige Gesellschaft mit rund 100 Beschäftigten und Sitz in Frankfurt tätig. Es wird herausgestellt, dass ioki nicht als Verkehrsunternehmen agiert, sondern sich auf die Softwareentwicklung und Implementierung von Bedarfs-Verkehren (On-Demand) spezialisiert hat. Ioki ist kein Konzessionsinhaber, die Fahrleistung wird weiterhin von den jeweiligen Verkehrsunternehmen durchgeführt.

On-Demand-Verkehre sind Ergänzungen zum klassischen ÖPNV, die vor allem bei geringer Nachfrage oder zur Verdichtung des Angebotes bei bestehender Nachfrage einen zusätzlichen Nutzen schaffen. Der Fahrgast kann per Smartphone-App oder Telefon eine Fahrt registrieren bzw. buchen (Ort und Zeit). Anders als beispielsweise bei der Beförderung per Taxi, werden virtuelle Haltestellen eingerichtet, die von den jeweiligen Fahrzeugen angefahren werden. Die Lage bzw. Dichte dieser Haltestellen kann von dem jeweiligen Besteller festgelegt werden. Zudem können auf der Fahrtstrecke kleinere Umwegfahrten durchgeführt werden, um beispielsweise einen weiteren Kundenwunsch anzunehmen. Dies erfolgt automatisiert nach Algorithmen und wird dem Fahrer durch die bereitgestellte Software angezeigt. Die Abrechnung der durchgeführten Fahrt kann je nach Präferenz des jeweiligen Verkehrsunternehmens gestaltet werden (z.B. über Monatskarten/ Direktabrechnung/ „Rubbelkarten“).

Die Firma ioki stellt als Beispiel die Umsetzung ihres Produktes für den Hamburger Verkehrsverbund vor. Dort kann die Abrechnung der Fahrt über die bestehende ÖPNV-Monatskarte zuzüglich einer Servicegebühr von 1€ erfolgen. Die Servicegebühr wurde zunächst nicht erhoben, jedoch auf Grund einer hohen Stornierungsquote vor Fahrtbeginn eingeführt. Diese Servicegebühr hat jedoch laut ioki keinen Einfluss auf die tatsächlich durchgeführten Fahrten vor bzw. nach der Einführung. Die Altersstruktur der Nutzer wird mit einer hohen Bandbreite angegeben. Die Bedarfsverkehre werden nicht nur von der „Smartphone-affinen“ Generation genutzt.

Als weiteres Beispiel wird die Stadt Krefeld genannt. Dort wurde diese Art der Bedarfsverkehre für den

Zeitraum zwischen 20 und 4 Uhr mit ca. 19.000 virtuellen Haltestellen im Stadtgebiet eingeführt. Die Stadt Neuss kann gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag die Stadtwerke mit der Einrichtung von On-Demand-Verkehren beauftragen. Die Stadtwerke schreiben dann die geforderten Leistungen aus, wie z.B. Einbettung der Softwarelösung in die bestehende Mobilitäts-App. Seitens der Politik wird diese Ergänzung des klassischen ÖPNV grundsätzlich begrüßt. Da die virtuellen Haltestellen flexibel einzurichten sind, kann in einem Pilotprojekt die Auswahl eines kleineren Testgebietes mit dem Einsatz eines ersten Fahrzeuges erfolgen, um Erkenntnisse über die tatsächliche Nachfrage dieses Angebotes zu gewinnen. Die Einführung und Integration eines bedarfsgesteuerten On-Demand-Verkehrs könnte in Neuss nach ersten Erkenntnissen – vorbehaltlich einer Entscheidung zur Förderung in 2020 – in ein bis zwei Jahren umgesetzt sein.

TOP 2: Beauftragung der SWN, Rheinbahn, BVR, NEW mit Verkehrsdienstleistungen ab 2019 / Vergabe NEW-Linie 870

Im Verfahren zur Beauftragung der Verkehrsdienstleistungen ab 2019 sind keine Klagen oder Verfahrensrügen gestellt. Daher kann die Fahrleistung der Bestandslinien für die nächsten 10 Jahre vergeben werden.

Die Verhandlungen über die ab Dezember 2019 zu erbringenden Leistungen im Rahmen der Beauftragung richten sich im Umfang der heute durchgeführten Leistungen (status-quo) sowie über die Anpassungsregelungen.

Um die Einhaltung der ausgeschriebenen Dienstleistungsqualität zu überprüfen, soll jährlich die angebotene Qualität der ÖPNV-Leistung überprüft werden, z.B. durch Befragungen oder dem sogenannten „Mystery Shopping“ (Testkäufe). Über das Ergebnis soll fortlaufend im AK ÖPNV berichtet werden.

Für den APS ist – federführend ist hier der Kreis – eine Sonderlösung für die Linie 870 erforderlich, da diese nicht über das Vergabeverfahren der Stadt Mönchengladbach ausgeschrieben wurde (historische Linie die zwar vom Unternehmen aus Mönchengladbach betrieben wird, das Stadtgebiet aber nicht tangiert) und auch über die Vergabe als sogenannten Kleinauftrag erheblicher rechtlicher Prüf- und Abstimmungsaufwand bestand.

Die NEW-Linie 870 verkehrt von Jüchen über Bedburdyck, Hemmerden, Kapellen sowie auf Neusser Stadtgebiet über Röckrath, Grefrath und die Jülicher Landstraße zur Stadthalle Neuss. Auch hier ist die Durchführung des Fahrbetriebs über eine Notvergabe für 2 Jahre und einer anschließenden Kleinvergabe für die nächsten 10 Jahre bis Dezember 2029 gesichert wurden.

TOP 3: Sachstandsbericht Regiobahn Haltepunkt Morgensternsheide – Johanna-Etienne-Krankenhaus

Der Regiobahn GmbH und der Stadt Neuss liegt derzeit der Entwurf einer Kostenübernahmevereinbarung für die Planung eines dauerhaften Haltepunktes Neuss „Morgensternsheide/Johanna-Etienne-Krankenhaus“ vor. Mit der vorliegenden Vereinbarung werden die Planungskosten zur Herstellung der Genehmigung der Haltestelle Morgensternsheide durch die Stadt Neuss verbindlich übernommen.

Darüber hinaus befindet sich das zur Planung des endgültigen Haltpunktes beauftragte Planungsbüro noch in der Angebotsphase. Durch das vorliegende Angebot sind die Planungskosten bis zur Genehmigung des endgültigen Haltepunktes von 90.000 € (Jahr 2017) auf 110.000 € durch einen veränderten Preisstand (z.B. Baukonjunktur) in der Kostenübernahmevereinbarung – vorbehaltlich der erforderlichen Beschlüsse – gestiegen.

Das vorliegende Angebot beinhaltet die flankierenden Maßnahmen der verkehrlichen Erschließung der Haltestelle, alle ökologischen Belange sowie die Ausstattung dieses neuen Bahnsteiges entsprechend andersorts errichteten Bahnsteige der Regiobahn GmbH nach HOAI (Leistungsphasen 1–4). Die flankierenden Maßnahmen umfassen u.a. die Untersuchung einer Mobilstation, Prüfung der Möglichkeit einer Buswendeschleife, Möglichkeit einer Geh- und Radwegeverbindung zum Johanna-Etienne-Krankenhaus und Überprüfung des Umgestaltungsbedarf der Geulenstraße.

Der VRR hat im Januar 2019 schriftlich seine Bereitschaft erklärt, den Halt am neu zu errichtenden Haltepunkt Morgensternsheide unter Vorgabe von Rahmenbedingungen zu bestellen. Im Hinblick auf die Betriebskosten des Haltepunktes stellt der VRR die Bedingung, dass der VRR finanziell nicht belastet wird. Die Kosten wäre nach dem Verursacherprinzip durch die Stadt Neuss zu tragen. Bei den weiteren Kostenvereinbarungen bzgl. der Baukosten und der Stationskosten ist der VRR weiterhin einzubinden, da der VRR als SPNV–Aufgabenträger den Haltepunkt bestellt. Derzeit liegt keine Stellungnahme seitens VRR vor, ob die Kostenübernahme durch die Stadt Neuss für den Bau und Betrieb des Haltepunktes über den VRR im Umlageverfahren oder ob der Zahlungsausgleich direkt zwischen der Stadt Neuss und der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH erfolgt.

Im Fokus der Regiobahn ist derzeit die Beantragung der Plangenehmigung für Brückenausbau über den Nordkanal. Hierzu hat die Stadt Neuss zugestimmt.

Zudem wird im Rahmen der Elektrifizierung der S28 laut Regiobahn bei der Herrichtung einer Baustraße kein Eingriff in den angrenzenden Kruchensbusch stattfinden. Alle Baustellenverkehre können über die Schiene abgewickelt werden.

TOP 4: Impulse aus der Politik

Anfragen zum ÖPNV in Grefrath

Im Bezirksausschuss Holzheim wurde der Wunsch nach einer Busverbindung zwischen Grefrath und Büttgen thematisiert. Seitens der Stadtwerke belaufen sich die Kosten einer Linienverlängerung der 843 über Grefrath nach Büttgen nach ersten Einschätzung auf jährlich rund 300.000€. Eine genaue Kostendarstellung soll im nächsten BZA Holzheim am 04.12.2019 gegeben werden. Dabei sollen auch andere Formen der Bedienung dargestellt werden, z.B. eine Verlängerungen lediglich zu den Spitzenzeiten morgens und nachmittags oder die Verlängerung jeder zweiten Fahrt.

Sachstand P+R

Im Neusser Stadtgebiet wird das Potential von zusätzlichen Park-and-Ride-Plätzen (P+R) als gering angesehen. Da sich das Neusser Stadtgebiet bereits als Ziel der Pendlerströme darstellt, sind P+R-Plätze vornehmlich in der Peripherie eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV. Dort sind bereits an den S-Bahnhaltepunkten P+R-Plätze bzw. an den Autobahnauffahrten Mitfahrerparkplätze für Fahrgemeinschaften mit ausreichenden Kapazitäten vorhanden. Die Umsetzung bzw. Ausweisung von weiteren Flächen als Pendlerparkplätzen in innerstädtischen Bereich wird als nicht sinnvoll beurteilt, da diese Verkehre bereits außerhalb des Stadtgebietes auf den ÖPNV umsteigen sollen.

Derzeit werden durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) Untersuchungen zur Auslastung und dem Nutzerverhalten an P+R-Plätze durchgeführt. Erste Ergebnisse zeigen für Neuss eine hohe Auslastung für die nördlich gelegenen Parkplätze. Große Kapazitäten sind vor allem am S-Bahnhaltepunkt Allerheiligen vorhanden. Dort werden Potentiale zur Erhöhung der Auslastung nach Fertigstellung der Anschlussstelle Delrath bzw. der Schnellbuslinie nach Düsseldorf gesehen. Zudem werden Gespräche mit dem VRR über die weitere Attraktivitätssteigerung des Parkplatzes in Allerheiligen, z.B. durch die Erhöhung der sozialen Kontrolle, gesucht.

Zusätzlich soll als Vorschlag aus dem Arbeitskreis die Anbindung von bisher nicht vom ÖPNV bedienten Pendlerparkplätzen geprüft werden, z.B. die Anbindung des Pendlerparkplatzes an der Bonner Straße an die geplante SB-Linie im Neusser Süden.

Für den nächsten AK ÖPNV soll ein Vertreter des VRR eingeladen werden, um die Ergebnisse der Untersuchungen und Erhebungen vorzustellen.

TOP 4: Sonstiges

365-Euro-Ticket

Der Grundsatzgedanke des 1€ pro Tag - Tickets im Sinne eines einfachen und kostengünstigen Systems zur Steigerung des ÖPNV-Nutzung ist hochattraktiv. Die Stadt Neuss als ÖPNV-Aufgabenträger

und Mitglied im Zweckverband VRR sowie die Stadtwerke Neuss als Verbundverkehrsunternehmen sind jedoch an die (Tarif-)Regularien des VRR gebunden, welcher zuständig für die Tarifgestaltung und die Beförderungsbedingungen ist. Tarifwünschen einzelner Gebietskörperschaften oder Verkehrsunternehmen kann der VRR auf Antrag nachkommen, wenn dadurch die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs im Verbundraum sowie seine Struktur und Höhe nicht in Frage gestellt werden.

Die Stadtwerke Bonn bieten seit dem Jahresbeginn 2019 eine „Klimaticket“ genannte Jahreskarte für 365 Euro als Modellaktion mit dem VRR an, allerdings nur für Neukunden. Generell lässt sich die Nachfrage nach diesem „Klimaticket“ als gering einstufen. Nach rund 9 Monaten waren 6000 der insgesamt 17000 vorrätigen Tickets verkauft (Einwohner Bonn: Ca. 330.000 Ew.). Der örtlichen und überörtlichen Presse ist zu entnehmen, dass dies neben der Beschränkung auf Neukunden an der räumlichen Beschränkung des Tickets liegt. Der Ansatz, nur Neukunden mit dem günstigen Ticket zum Umstieg zu bewegen, während "treue" Dauer-ÖPNV-Nutzer weiterhin teurere Abos bezahlen müssen, erscheint vom Grundsatz der Mobilfunkbranche entlehnt zu sein. Hiermit ist zu befürchten, dass letztlich nur Verteilungseffekte erzielt werden.

Der Arbeitskreis diskutiert umfassend über die Notwendigkeit im Tarif Verbesserungen herbeizuführen. Ein einfacher und kostengünstiger Zugang ist notwendig. Allerdings ist die Lage von Neuss in der Verknüpfung mit dem Rhein Kreis Neuss und der Stadt Düsseldorf zu berücksichtigen. Es ist daher zwingend erforderlich ein Angebot zu entwickeln, dass für die Region funktioniert.

Die Verwaltung wird aufgefordert, Vorschläge zur Umsetzung zu erarbeiten. Das Thema Kosten ist ein Aspekt zur Förderung des ÖPNV, der aber mit der Qualität in Hinblick auf das Bedienangebot und den Komfort unmittelbar verknüpft ist.

Teilnehmer

Herr Babel	Die Linke
Herr Baum	CDU
Herr Dahmen	SPD
Frau Frania	CDU
Herr Karbowiak	SPD
Herr Kahlbau	FDP
Herr Kehl	B 90 / Die Grünen
Herr Ott	SPD
Herr Öz	UWG / Davarci
Herr Rupprecht	AfD
Herr Schümann	CDU
Herr Hölters	6
Herr Unbehaun	61
Frau Huang	61.4
Herr Schellenberg	61.4
Herr Derichs	1B
Herr Koppelman	SWN, Leiter Nahverkehr
Frau Grodt	Fa. Ioki für TOP1
Herr Keus	Fa. Ioki für TOP1

Verteiler	Wiedervorlage	Aktenzeichen	Unterschrift
Teilnehmer Fraktionen 25, Herr Medeweller UM			