

- Beschluss**
- Wahl**
- Kenntnisnahme**

Vorlagen Nr. 61/072/2021

öffentlich

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel Odendahl, Dominik	Datum: 02.11.2021 Az.: 61-StM
--	----------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Mobilitätsausschuss	22.11.2021	Kenntnisnahme

Sachstandsbericht Mobilität

- | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--|--|
| Finanzielle Auswirkung | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Personelle Auswirkung | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Organisatorische Auswirkung | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Auswirkung auf Kennzahlen | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |
| Klimarelevanz | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen |

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zu aktuellen Mobilitätsthemen zur Kenntnis.

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel Odendahl, Dominik	Datum: 02.11.2021 Az.: 61-StM
--	----------------------------------

Sachstandsbericht Mobilität

Anlass der Vorlage:

Die Verwaltung berichtet regelmäßig über aktuelle Mobilitätsthemen im Kreis Mettmann.

Sachverhaltsdarstellung:

Es wird über folgende Sachstände berichtet:

1. **Ergebnis des bundesweiten Rankings der Allianz pro Schiene zur Erreichbarkeit von Bus und Bahn**
2. **BMVI-Förderaufruf „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“**
3. **(Spät-)Folgen der Unwetterschäden Mitte Juli für den SPNV**
4. **Aktuelles aus dem RegioNetzWerk**
5. **Verbesserung der Fördermöglichkeiten für ÖPNV-Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW**

1. **Ergebnis des bundesweiten Rankings der Allianz pro Schiene zur Erreichbarkeit von Bus und Bahn**

Die Allianz pro Schiene, der deutsche Interessensverband der Eisenbahnbranche hat im September 2021 die Ergebnisse ihres bundesweiten Rankings zur Erreichbarkeit von Bus und Bahn veröffentlicht. Bei diesem Ranking wird der Anteil der Bevölkerung, der von der Wohnung aus in maximal 600 Metern Luftlinie eine Bushaltestelle oder 1.200 Metern einen Bahnhof mit mindestens 20 Abfahrten am Tag erreicht, ermittelt.

Das Erreichbarkeits-Ranking basiert auf offiziellen Daten des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), das dem Bundesinnenministerium unterstellt ist. Eigene Erhebungen führt die Allianz pro Schiene für diese Rankings nicht durch. Sie bringt die Ergebnisse aber aufbereitet für ganz Deutschland, für Bundesländer, Landkreise und Städte in eine Reihenfolge und erstellt so Rankings.

Die eingangs genannten 600 Meter entsprechen einem Fußweg von etwa acht bis zehn Minuten, was das BBSR als noch zumutbar bewertet. Bei Bahnhöfen stuft es sogar noch größere Distanzen als hinnehmbar ein.

In dieser komfortablen Lage befindet sich 98,74% der Bevölkerung im Kreis Mettmann, und das beschert dem Kreis im bundesweiten Vergleich einen hervorragenden 10. Platz. In Nordrhein-Westfalen liegt der Kreis sogar an zweiter Stelle. Zur Einordnung: Der Bundesdurchschnitt bei der Erreichbarkeit von Bus und Bahn liegt bei 91,4%, der von NRW bei 95,8%.



Die für den Kreis Mettmann festgestellten, sehr guten Ergebnisse sind nicht zuletzt das Resultat der stetigen Anstrengungen, in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen die bestmögliche Erreichbarkeit für die Bürgerinnen und Bürger durch den ÖPNV zu gewährleisten. Es besteht auch weiterhin der Anspruch, das ÖPNV-Angebot weiter zu attraktivieren, flexibler und digitaler zu gestalten und damit zukunftsfähig auszurichten.

2. BMVI-Förderaufruf „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung am 21.01.2021 die Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ veröffentlicht.

Die Verwaltung hatte in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 09.06.2021 (siehe Vorlagen Nr. 61/040/2021) über ihre Mitarbeit an einer Projektskizze informiert, die Ende März 2021 durch die Stadt Düsseldorf beim BMVI eingereicht wurde. Schwerpunkte der Projektskizze waren ein Konzept zur Ausweitung von On-Demand-Angeboten in die Region, tarifliche Maßnahmen, Vernetzung der Auskunft- und Vertriebssysteme sowie die Nutzung bestehender Parkflächen für Park+Ride.

Mitte September gab das BMVI die Modellprojekte bekannt, die im Rahmen des Aufrufes zur Einreichung einer Projektskizze ausgewählt wurden. Von über 160 eingereichten Vorschlägen haben 12 Projekte den Zuschlag für eine Förderung erhalten. Leider wurde die von der Stadt

Düsseldorf unter Beteiligung des Kreises Mettmann erarbeitete gemeinsame Projektskizze nicht für eine Förderung durch das BMVI ausgewählt.

Obwohl die eingereichte Projektidee eine Absage erhalten hat, arbeitet die Verwaltung nun an der im letzten Sitzungsblock beschlossenen Ausarbeitung einer Grundkonzeption für On-Demand-Verkehre im Kreis Mettmann.

3. (Spät-) Folgen der Unwetterschäden Mitte Juli für den SPNV

Sperrung der S6 zwischen Düsseldorf und Essen

Mitte September musste der S-Bahnbetrieb auf der von Berufspendlern stark frequentierten S-Bahnlinie S6 zwischen Essen und Düsseldorf eingestellt und die Strecke kurzfristig gesperrt werden. Bei einer planmäßigen Begehung wurden Schäden im Gewölbe des Hösel Tunnels (eingleisiger Streckenabschnitt) festgestellt. Ursache war nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) der Starkregen Mitte Juli.

Die S6-Halte Düsseldorf-Rath, Ratingen-Ost, Ratingen Hösel und Kettwig-Stausee mussten entfallen. Als Notfallmaßnahme kamen zunächst zwischen Düsseldorf-Unterrath und Essen-Kettwig Busse – ohne festen Fahrplan – zum Einsatz, die an allen S-Bahnstationen hielten, sowie einmal pro Stunde ein Pendelzugverkehr zwischen Essen-Kettwig und Essen Hbf. Ende September wurde dann auf der Strecke ein Ersatzfahrplan eingerichtet:

Auf dem südlichen Streckenabschnitt (von Düsseldorf Hbf kommend) endeten die Züge der S6 in Düsseldorf-Rath Mitte, auf dem nördlichen Abschnitt (aus Richtung Essen Hbf. kommend) endeten die Züge in Kettwig, der 20´-Takt wurde auf beiden Teilabschnitten beibehalten.

Auf dem gesperrten Streckenabschnitt zwischen Düsseldorf-Unterrath (mit Anschluss von/zur S1/S11) über Düsseldorf-Rath Mitte und Essen-Kettwig/Werden bestand Schienenersatzverkehr, der zu den Abfahrtszeiten der S-Bahnen an beiden Endpunkten fuhr und alle, von der Streckensperrung betroffenen Unterwegshalte der S6 bediente.

Der VRR hatte bei der DB angefragt, ob in Ratingen-Ost die Stellwerkstechnik vor Ort mit Personal besetzt werden kann, damit die S6 aus Richtung Düsseldorf dort wenden könnte. Damit hätten die Auswirkungen der Streckensperrung auf Ratinger Fahrgäste reduziert werden können. In der Regel ist das Stellwerk dort nicht durch Personal besetzt und in Funktion und wird nur benötigt und personell besetzt, wenn dort Züge wenden. Allerdings war eine Verlängerung der S6 bis Ratingen-Ost nicht möglich, da die nötigen Mitarbeiter für die Stellwerkstechnik in Ratingen-Ost nicht zur Verfügung standen. Die Reparaturarbeiten dauerten insgesamt mehrere Wochen. Der Regelbetrieb auf der S6 wurde am 16.10.2021 wiederaufgenommen.

Sperrung der Bahnstrecke der Linien S9 und RE49 zwischen Wuppertal und Essen

Wie bereits in der Ausschusssitzung vom 09.09.2021 berichtet, wurde die Bahnstrecke Essen – Wuppertal durch das Unwetter stark beschädigt. Derzeit ist auf dieser Strecke noch immer kein Bahnbetrieb möglich und die Strecke wird im Schienenersatzverkehr bedient. Auch eine

Bedienung von weiteren Teilabschnitten ist zurzeit nicht möglich. Die DB Netz AG geht davon aus, die Unwetterschäden zum Jahreswechsel beseitigen zu können.

4. Aktuelles aus dem RegioNetzWerk

Die gemeinsame Arbeit des RegioNetzWerks wird fortgeführt. Regelmäßig trifft sich das Team RegioNetzWerk, in dem alle sechs Partner (der Kreis Mettmann und die Städte Düsseldorf, Ratingen, Duisburg, Krefeld, Meerbusch) vertreten sind und in dem die Steuerung und die Zusammenführung der Projekte erfolgt. Der Kreis Mettmann bringt sich seit Gründung des RegioNetzWerks zu verschiedenen Mobilitätsthemen – z.B. beim Projekt Ratinger Weststrecke und bei der Verlängerung der U81 – aktiv in die Kooperation ein.

- Regionale Netzwerkerin und neuer Mobilitätsmanager

Das Team des RegioNetzWerks wird seit dem vergangenen Jahr durch die regionale Netzwerkerin Monika Hiß verstärkt. Sie übernimmt im RegioNetzWerk die Aufgabe der Koordination und Kommunikation der einzelnen Leitprojekte und der allgemeinen Arbeit im Netzwerk nach innen und außen. Die Stelle ist bis Ende 2024 befristet und wird gemeinsam von den RegioNetzWerk-Partnern finanziert. Frau Hiß hat einen Arbeitsplatz im Stadtplanungsamt Düsseldorf und ist dort auch postalisch zu erreichen. Durch ihre mobile technische Ausstattung kann sie jedoch im ganzen Netzwerkgebiet jeweils vor Ort tätig sein.

Außerdem ist seit Mai 2021 Matthew Norman als regionaler Mobilitätsmanager für das RegioNetzWerk tätig. Er unterstützt und begleitet das Netzwerk bei allen Mobilitätsprojekten, wie zum Beispiel dem Arbeitskreis Radverkehr, der Ratinger Weststrecke sowie den Mobilitätsaspekten bei einzelnen Wohnbau- und Stadtentwicklungsmaßnahmen. Für Herrn Norman wurde ein fester Arbeitsplatz im Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg eingerichtet. Genau wie Frau Hiß ist auch Herr Norman für das gesamte RegioNetzWerk flexibel in der Region unterwegs. Die für drei Jahre befristete halbe Stelle wird aus dem Programm „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ des Landes NRW mitfinanziert.

- Treffen der Regionalpolitischen Sprecherinnen und Sprecher

Nach den Kommunalwahlen im September 2020 haben sich die Fraktionen in den Kommunen neu zusammengefunden und auch wieder Regionalpolitische Sprecherinnen und Sprecher für das RegioNetzWerk benannt. Am 31.03.2021 fand das Treffen mit 21 Teilnehmern coronabedingt digital statt. Es war ein erfolgreicher Wiedereinstieg in den regionalen politischen Austausch. Neben der Vorstellung des Netzwerks wurde inhaltlich über das Thema Mobilitätswende diskutiert. Frau Professor Stephanie Bremer vom Geographischen Institut der Universität Kassel hielt einen Vortrag zur Integrierten, regionalen Verkehrsentwicklung und den Auswirkungen von Corona auf die Mobilität. Sie zeigte auf, dass in der Mobilitätsentwicklung die Zeit für eine „zweite Moderne“ gekommen ist. Um sowohl dem Mobilitätsbedarf als auch den ökologischen Herausforderungen gerecht zu werden, muss eine langfristige Strategie entwickelt werden, um die Verkehrsprobleme zu beseitigen, gleichzeitig muss der ÖPNV weiter stark ausgebaut werden. In diesem Sinne setzt sich das RegioNetzWerk die Aufgabe, die Mobilitätswende in der Region mit verschiedenen Projekten aktiv mitzugestalten. Gemeinsam ist man sich einig, dass diese Herausforderung alle Kommunen in der Region gleichermaßen

betrifft und nur zu schaffen ist, wenn alle Akteure an einem Strang ziehen und ein „Kirchturmdenken“ überwinden.

- Beigeordnetenkonferenzen

Im Jahr 2021 haben sich die Beigeordneten der Städte und des Kreises Mettmann zweimal zu digitalen Beigeordnetenkonferenzen getroffen. Neu in der Runde der Beigeordneten und Nachfolger von Herrn Kreisdirektor Richter ist seit April 2021 Dr. Stephan Kopp als technischer Dezernent für den Kreis Mettmann. Die Beigeordneten haben in ihren Gesprächen noch einmal betont, wie wichtig die enge Zusammenarbeit der Kommunen für die Entwicklung der Region ist. Dabei sehen sie vor allem auch einen Schwerpunkt im Bereich der Mobilität. Neben den ÖPNV-Projekten wie der Ratinger Weststrecke, dem Ausbau der K-Bahn-Linie (Düsseldorf – Meerbusch – Krefeld) und der Stadtbahnlinie U81 soll auch die Entwicklung des regionalen Radverkehrs forciert werden.

- Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung

Der große Vorteil des RegioNetzWerk-Kooperationsraums ist die Nähe der einzelnen Städte zueinander, wodurch der Bevölkerung eine große Vielfalt an Möglichkeiten geboten wird, ihr Leben sowohl beruflich als auch in der Freizeit zu gestalten. Wohnen, Arbeiten und Freizeit müssen nicht zwangsläufig in nur einer Stadt stattfinden. Um diese Möglichkeiten wahrnehmen zu können, ist es wichtig, unkompliziert mobil sein zu können, ohne dabei mit dem Auto im Stau festzustecken. Neben dem täglichen Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte muss es ebenso einfach möglich sein, spontan verschiedenste Freizeitaktivitäten wahrnehmen zu können, Freunde in der benachbarten Stadt zu besuchen oder mal eben einen Shopping-Bummel zu machen, ohne dafür das Auto nutzen zu müssen.

Daher ist die integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung der wesentliche Leitgedanke im RegioNetzWerk: Raum- und Verkehrsplaner arbeiten gemeinsamen an der Projektumsetzung; die Aspekte Wohnen und Mobilität verschmelzen miteinander.

5. Verbesserung der Fördermöglichkeiten für ÖPNV-Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW

Eine leistungsstarke Infrastruktur sowie moderne Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge sind für einen attraktiven, sicheren und modernen ÖPNV enorm wichtig. Um eine bestmögliche Qualität und Zuverlässigkeit zu erreichen und die Verkehrsverhältnisse im Verbundraum zu verbessern, unterstützt der VRR die Kreise, Städte und Gemeinden sowie die Verkehrsunternehmen als Zuwendungsgeber für ÖPNV-Investitionsvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW.

- Drei-Jahres-Programm Bushaltestellen

Der VRR setzt einen weiteren Impuls für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen und erleichtert auch finanzschwachen Kommunen den Zugang zu Fördergeldern. Mit dem „Drei-Jahres-Programm Bushaltestellen“ wird der Fördersatz für den barrierefreien Aus- bzw. Umbau von Bushaltestellen auf 100% der zuwendungsfähigen Kosten aufgestockt. Das Sonderprogramm soll für alle eingeplanten und noch nicht bewilligten sowie zukünftigen Vorhaben

der Jahre 2022, 2023 und 2024 gelten, sofern diese nicht bereits durch andere Zuwendungen gefördert werden.

- Sonderprogramm Mobilstationsstelen

Der VRR legte im August 2020 ein verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen vor, welches unter enger Beteiligung der Kreise und Kommunen erarbeitet wurde. Im Kreis Mettmann wurden 38 Haltestellen identifiziert, die eine hohe Eignung als Mobilstation aufweisen. Einige dieser Standorte weisen bereits die notwendige Mindestausstattung einer Mobilstation auf. Es fehlen im Wesentlichen nur noch Mobilstationsstelen, die die Mobilstationen im Stadtraum als solche kenntlich macht. Durch Ausstattung dieser Standorte mit Mobilstationsstelen kann mit geringem Aufwand kurzfristig ein nennenswertes Mobilstationsnetz als Initialnetz aufgebaut werden.

Über die „Weiterleitungsrichtlinie VRR“ nach § 12 ÖPNVG NRW ist eine auf das Mobilstationskonzept abgestimmte Investitionsförderung der ÖPNV-Ausstattungen dieser Mobilstationen möglich. Neben der Förderung der jeweiligen ÖPNV-Ausstattung wird eine Mobilstationspauschale gewährt, mit der auch Stelen finanziert werden können.

Ist die ÖPNV-Ausstattung schon vorhanden, war bislang eine alleinige Förderung einer Mobilstationsstelen über die Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR jedoch nicht möglich. Um die Ausstattung der, in der Regel in städtischer Baulastträgerschaft liegenden Mobilstationen mit Stelen zu unterstützen, hat der VRR im September 2021 ein bis zum 31.12.2024 befristetes Sonderprogramm zur alleinigen Förderung von Mobilstationsstelen aufgelegt und einen Sondertopf in Höhe von 1.200.000 € eingerichtet. Der Fördersatz beträgt 90%. Die zuwendungsfähigen Kosten werden auf maximal 15.000 € je Mobilstation begrenzt. Zu Sicherstellung eines einheitlichen Erscheinungsbildes der Mobilstationen enthält das Sonderprogramm konkrete Designvorgaben für die Mobilstationsstelen.

Der Kreis Mettmann hat die kreisangehörigen Städte bereits über die o.g. Fördermöglichkeiten informiert.