

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

Vorlagen Nr. 20/002/2016

öffentlich

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel Kohl, Stefan	Datum: 17.05.2016 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	09.06.2016	Kenntnisnahme

Sachstandsbericht zu aktuellen Angelegenheiten im ÖPNV

- Finanzielle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
- Personelle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
- Organisatorische Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen

Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs nimmt den Bericht der Verwaltung über aktuelle Angelegenheiten des ÖPNV im Kreis Mettmann zur Kenntnis.

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Beckmann, Marcel Kohl, Stefan	Datum: 17.05.2016 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Sachstandsbericht zu aktuellen Angelegenheiten im ÖPNV

Anlass der Vorlage:

Die Verwaltung berichtet im Rahmen der Nahverkehrsplanung turnusgemäß über aktuelle Angelegenheiten des ÖPNV im Kreis Mettmann.

Sachverhaltsdarstellung:

Es wird über folgende Sachstände berichtet:

- 1 **Verfahrensstand ÖPNV-Bedarfsplan (Ratinger Weststrecke)**
- 2 **VRR-Nahverkehrsplan 2016**
- 3 **Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3)**
- 4 **Buslinien am Jubiläumsplatz in Mettmann**
- 5 **Reform der Kurzstreckenregelung im VRR**
- 6 **Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Kreis Mettmann unter Nutzung der VRR-Infrastrukturdatenbank**

1 **Verfahrensstand ÖPNV-Bedarfsplan (Ratinger Weststrecke)**

Der Kreis Mettmann, die Stadt Ratingen und der VRR haben die Bezirksregierung Düsseldorf im vergangenen Jahr gebeten, die Ratinger Weststrecke dem Regionalrat zur Anmeldung gegenüber dem Landesverkehrsministerium für den künftigen ÖPNV-Bedarfsplan 2017 zu empfehlen.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 17.12.2015 (vgl. Vorlage Nr. 20/43/2015/1) die Anmeldung bedeutender Schienenprojekte im Kreis Mettmann (u.a. die Ratinger Weststrecke) zur Aufnahme in den aktuellen sowie in den künftigen ÖPNV-Bedarfsplan 2017 gegenüber der Bezirksregierung Düsseldorf einstimmig beschlossen. Dieser Empfehlung ist der Regionalrat einstimmig gefolgt.

Damit sind die von einem breiten regionalen Konsens getragenen Bemühungen einen wichtigen Schritt voran gekommen. Aktuell arbeitet das Land an der multimodalen Landesverkehrsuntersuchung 2030. Die darin enthaltene Verkehrsprognose wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2016 fertiggestellt; erst Mitte 2017 kann mit den Ergebnissen der Maßnahmenbewertung gerechnet werden.

Im Nachgang zur Anmeldung für den ÖPNV-Bedarfsplan sind neue Stadtentwicklungsprojekte – insbesondere im Duisburger Süden (im Bereich des ehem. Ausbesserungswerks Wedau sollen ca. 3.000 Wohneinheiten mit geschätzten 8.000 Einwohnern und der entsprechenden Versorgungsinfrastruktur errichtet werden) – bekannt geworden, die weitere Fahrgastpotenziale für die Ratinger Weststrecke nahelegen. Ziel ist es, auch die neue Entwicklung in das Bewertungsverfahren des Landes einfließen zu lassen.

In mehreren Gesprächen der Dezernenten und Fachvertreter des Kreises Mettmann und der Städte Düsseldorf, Duisburg und Ratingen wurde zudem vereinbart, im September/Oktober 2016 eine öffentlichkeitswirksame Infoveranstaltung zu organisieren, um die städtebauliche Entwicklung entlang der Ratinger Weststrecke und die daraus entstehende Notwendigkeit zu ihrer Reaktivierung für den SPNV einer breiten Öffentlichkeit zu verdeutlichen. Diese Infoveranstaltung sollte den Bogen zwischen dem Duisburger Stadtentwicklungsprojekt und der Ratinger Weststrecke spannen und in einer gemeinsamen politischen Erklärung münden, um alle Voraussetzungen für eine Reaktivierung zu schaffen.

Die Verwaltung wird den ÖPNV-Ausschuss über den Fortgang der Entwicklungen anlassbezogen informieren.

2 VRR-Nahverkehrsplan 2016

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist gem. § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) verantwortlich. Zudem kommt ihm eine Hinwirkungs- und Koordinierungsfunktion für verbundweit relevante Themenfelder (Tarif, Marketing etc.) im Bereich des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖSPV) – allerdings ohne direkte Aufgabenträgerschaft wie für den SPNV – zu.

Grundsätzlich stehen alle am Öffentlichen Nahverkehr beteiligten Akteure vor der Herausforderung, gesellschaftliche, wirtschaftliche, politische und technische Trends im Hinblick auf das gewandelte Mobilitätsbedürfnis der Bürger zu beobachten und auf ihre Relevanz für eine langfristig zukunftssichere und marktgerechte Gestaltung und die Finanzierung des Mobilitätsangebotes im Verbundraum zu überprüfen. Neben einer kontinuierlichen Optimierung des bekannten Nahverkehrsangebotes möchte der VRR zukünftig verstärkt neue, hierauf zugeschnittene Mobilitätsformen entwickeln. So sollen dem Kunden stets attraktive und bezahlbare Verkehrsmittel angeboten werden, die möglichst optimal miteinander vernetzt sind. Ziel ist die Stärkung des Verbundgedankens („Ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan“), zumal der Fahrgast in der Regel nicht nach Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel unterscheidet.

Vor diesem Hintergrund hat der VRR beschlossen, seinen Nahverkehrsplan (NVP) neu aufzustellen. Er beabsichtigt, wie schon im Jahr 2012 ein umfangreiches Beteiligungsverfahren durchzuführen, welches sich in einen informellen und formellen Abstimmungsprozess gliedert:

Im informellen Verfahren bestand für ausgewählte Fachvertreter der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bereits Anfang 2016 Gelegenheit, im Rahmen von Vorgesprächen Anregungen einzubringen und den VRR-NVP inhaltlich mit zu gestalten. Die Kapitel zu den Linien- und Korridormaßnahmen und zum „Zielnetz 2020-2030+“ sowie die Anlagen (Linienstammbblätter, Fahrzeugcheckliste) lagen zu diesem Zeitpunkt jedoch noch nicht vor.

Im formellen Beteiligungsverfahren können nun bis Mitte Juli 2016 Anregungen und ggf. Änderungswünsche zum NVP-Gesamtentwurf abgegeben werden.

Der VRR-NVP 2016 ist in drei Kapitel unterteilt: Kapitel 1 beschreibt zunächst die wesentlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen. Kapitel 2 widmet sich dem SPNV, Kapitel 3 geht auf das Thema „Koordination ÖPNV“ ein. Inhaltlich basiert der vorliegende Entwurf des VRR-NVP 2016 auf dem NVP 2009 (Kapitel 2 - SPNV) und dem NVP 2012 (Kapitel 3 - Koordination ÖPNV).

Derzeit sichtet die Verwaltung die durch den VRR zur Verfügung gestellten Unterlagen. Im Sinne eines transparenten Beteiligungsverfahrens wurde der Entwurf des VRR-NVP an die kreisangehörigen Städte weitergeleitet. Ihnen wird damit die Möglichkeit gegeben, ihre eventuellen Anregungen mitzuteilen, so dass diese auch den Interessensvertretern des Kreises im VRR zugänglich gemacht werden können.

Weitere Vorgehensweise

Im Herbst 2016 wird das formelle Beteiligungsverfahren fortgesetzt: Den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen wird die Möglichkeit eingeräumt, ihre Belange in Abstimmungsgesprächen vertiefend zu diskutieren und ggf. Unklarheiten zu beseitigen. Der VRR plant, den Gesamtentwurf seines Nahverkehrsplans Anfang 2017 an die Verbundgremien zu versenden und im ersten Sitzungsblock (vgl. März 2017) beschließen zu lassen.

Sobald die Verwaltung zum VRR-Nahverkehrsplan eine Bewertung vorgenommen hat, wird diese dem ÖPNV-Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

3 Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3)

Am 17.02.2016 haben das Land NRW, die Deutsche Bahn AG sowie die SPNV-Aufgabenträger eine Vereinbarung zur Modernisierung von 106 Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen unterzeichnet.

Die vom Land NRW, Bund und Bahn im Jahr 2004 initiierte Modernisierungsoffensive (MOF) geht damit in die dritte Runde. Insgesamt wurden 35 Bahnhöfe ermittelt, die bis 2023 im Rahmen der MOF 3 modernisiert werden sollen. Für die Projekte zum Ausbau der Barrierefreiheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Informationen für die Reisenden werden insgesamt rund 162 Millionen Euro bereitgestellt. Davon tragen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) insgesamt 86,6 Millionen Euro. Die Deutsche Bahn übernimmt Kosten in Höhe von 75,2 Millionen Euro. Hinzu kommen Maßnahmen auf 71 Stationen an den RRX-Außenästen für rund 155 Millionen Euro.

Im Gebiet des Kreises Mettmann wurden die Haltepunkte Erkrath S, Haan-Gruiten S und Haan Bahnhof in das Ausbauprogramm der MOF 3 aufgenommen. Damit sind die langjährigen und intensiven Bemühungen des Kreises zur Verbesserung der baulichen Situation an diesen, bislang nicht barrierefrei ausgebauten Haltepunkten einen wichtigen Schritt vorangekommen.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

Erkrath S

- Bahnsteigabsenkung auf 76 cm
- Modernisierung Personenunterführung und Bahnsteigausstattung

Haan Gruiten (S- und RegionalBahn)

- Aufzugnachrüstung
- Absenkung S-Bahnsteig auf 76 cm
- Modernisierung Bahnsteigausstattung

Haan Bahnhof

- Aufzugnachrüstung
- Bahnsteiganhebung auf 76 cm
- Modernisierung Bahnsteigausstattung

Detailplanungen sowie ein konkreter zeitlicher Realisierungshorizont sind zwischen VRR und DB Station & Service aber noch nicht vereinbart worden. Derzeit gibt es lediglich ein Zeitfenster der MOF 3, das sich auf den Zeitraum zwischen den Jahren 2016 und 2023 erstreckt. Dieses Zeitfenster steht nach Angaben des VRR unter dem Vorbehalt, dass das Bahnsteignutzlängen- und -Höhenkonzept des Landes NRW als Grundlage für die Umsetzung der MOF 3 vom Landesverkehrsministerium gemeinsam mit den Zweckverbänden unter Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zeitnah aufgestellt wird.

Die Verwaltung wird den ÖPNV-Ausschuss bei Bekanntwerden neuer Entwicklungen zeitnah informieren.

4 Buslinien am Jubiläumsplatz in Mettmann

Die Stadt Mettmann hatte Anfang 2016 im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes eine „Ideenwerkstatt Jubiläumsplatz“ für die Innenstadt durchgeführt. Dabei wurden in einem 2-tägigen Workshop von Bürgerinnen und Bürgern Ideen und Anregungen für die zukünftige Gestaltung des Jubiläumsplatzes zu verschiedenen Themenbereichen erarbeitet. Die „Arbeitsgruppe Verkehr“ hatte sich dabei schwerpunktmäßig mit der Idee eines „busfreien“ Jubiläumsplatzes beschäftigt. Konkret wurde seitens einiger Bürger angeregt, die gesamte Schwarzbachstraße für den Buslinienverkehr zu sperren, um den Jubiläumsplatz gänzlich vom Fahrverkehr zu befreien und dadurch einen größeren Gestaltungsspielraum zu haben bzw. die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Eine Prüfung der Anregungen ist durch die Stadt sowie den Kreis Mettmann und die Rheinbahn bereits erfolgt: Konkret würde die Bürgeranregung tiefgreifende Konsequenzen auf die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des gesamten ÖPNV im Mettmanner Stadtzentrum mit sich bringen. Die Ergebnisse sind in einer Bürgerversammlung am 28.04.2016 von der Stadt Mettmann vorgestellt worden, an welcher auch der Kreis Mettmann und die Rheinbahn teilnahmen.

Zwischenzeitlich ist der Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt der Stadt Mettmann mit großer Mehrheit dem Vorschlag der Verwaltung gefolgt, die Buslinien auch weiterhin über die Schwarzbachstraße zum Jubiläumsplatz zu führen.

5 Reform der Kurzstreckenregelung im VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat eine Reform der Kurzstreckenregelung auf den Weg gebracht:

In den VRR-Tarifbestimmungen war die Kurzstrecke bislang auf eine Entfernung von 1,5 km Entfernung +/- 20 % definiert. Diese Definition stammt noch aus den Zeiten, als jedes Verkehrsunternehmen die erreichbaren Haltestellen für das eigene Bediengebiet selbständig festgelegt hat. Diese Definition genügt jedoch nicht mehr den Anforderungen an eine moderne Fahrplan- und Tarifauskunft.

Im Sinne einer möglichst kundenfreundlichen Handhabe und im Hinblick auf die zunehmende Nutzung der Elektronischen Fahrplanauskunft soll die Kurzstrecke neben dem Haltestellenaushang zukünftig auch in den elektronischen Auskunftssystemen korrekt beauskunftet und über alle Vertriebskanäle, auch den Internetshop verkauft werden. Dies erfordert Anpassungen in den VRR-Tarifbestimmungen, damit die Kurzstrecke korrekt beauskunftet werden kann.

Die für die Beauskunftung notwendigen Änderungen sollen sich weitestgehend an dem gewohnten Kundenverhalten orientieren, sodass auch der Kundenkreis, der die Kurzstrecke beim Fahrer erwirbt, dies in seinem gewohnten Verhalten weiterhin tun kann.

Der Kurzstreckentarif hat verbundweit zukünftig folgende Eigenschaften:

- Die Kurzstrecke ist stets linienbezogen und gilt für Direktfahrten in Bussen, Straßen- und U-Bahnen.
- Die zeitliche Gültigkeit eines Kurzstreckentickets wird auf 20 Minuten festgelegt.
- SPNV-Verbindungen sind grundsätzlich ausgenommen.
- Vereinheitlichung der Kurzstrecke auf drei Haltestellen (bis max. 1,5 km) ab der Einstiegshaltestelle.
- Ausnahmen können durch die Verkehrsunternehmen einzelfallbezogen definiert werden (z.B. für die Schnellbuslinien mit weiter auseinander liegenden Haltestellen).

Die Reform der Kurzstrecke wird zum 01.06.2016 umgesetzt.

Mit diesen Änderungen können über das elektronische Auskunftssystem des VRR alle Kurzstreckenrelationen ermittelt werden, die innerhalb der tariflichen Vorgaben definiert sind. Damit wird die Transparenz und Handhabe des Tarifsystems im Kurzstreckenverkehr für den Fahrgast auch im Kreis Mettmann deutlich verbessert.

6 Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Kreis Mettmann unter Nutzung der VRR-Infrastrukturdatenbank

Ausgangslage:

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2013 haben die kommunalen Aufgabenträger die Aufgabe, in ihren Nahverkehrsplänen die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen verstärkt zu berücksichtigen. Ziel des Gesetzgebers ist es, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Der 3. Nahverkehrsplan für den Kreis Mettmann enthält in Kapitel 7 entsprechende Aussagen. Grundlage bilden hierzu die in Kap. 2.2.2 „Grundsätze der Ableitung von Qualitätsstandards“ entsprechend der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im VRR“ unter Punkt 3 aufgeführten Qualitätsstandards für Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrgastinformation und Berichtswesen.

Der Kreis Mettmann übernimmt so mit seinem NVP die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV und unterstützt damit die zuständigen Baulastträger bei der aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen gebotenen Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau.

Maßnahmen:

Zunächst ist aber eine Gesamtschau bzw. Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktur erforderlich. Mit dem, in Kap. 2.2.2 unter Punkt 3.5 (vgl. S. 61 ff.) des NVP dargestellten Haltestellen-Baukasten-System sowie den in Kap. 7.2 (vgl. S. 202 ff.) dargelegten Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkten unterstützt der Kreis Mettmann seine kreisangehörigen Städte bzw. die für den Haltestellenausbau zuständigen Baulastträger bei der Schaffung eines barrierefreien ÖPNV unter Berücksichtigung des bestehenden Ausbaustandards im Status Quo. Zugleich erfüllt der NVP damit seine Aufgabe zur Definition von Ausnahmen von der Vorgabe zur Herstellung einer „vollständigen“ Barrierefreiheit gem. PBefG.

Bei der Erarbeitung von Ausbauprogrammen durch die zuständigen Baulastträger soll daher eine Prioritätenbildung mit einer zeitlichen und finanziellen Umsetzungsplanung angestrebt werden: Der Schwerpunkt sollte auf jene Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie auf (Verknüpfungs-) Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung gelegt werden. Um ein geeignetes Instrument zu nutzen, mit dem die Haltestellen effektiv verwaltet und deren Um- oder Ausbau koordiniert werden kann wurde mit dem VRR die Möglichkeit erörtert die bereits vorhandene „VRR-Infrastrukturdatenbank“ zu nutzen. Diese Datenbank bietet sich als umfassendes Auskunftssystem für vielfältige haltestellenbezogene Fragestellungen an. Bei den Straßenbahn-, Stadtbahn- und Bushaltestellen, die den Zugang der Fahrgäste zum ÖPNV in der Fläche ermöglichen, sind bislang allerdings keine Daten zur Ausstattung hinterlegt.

Durch die Mitwirkung der zuständigen Baulastträger und Verkehrsunternehmen könnte perspektivisch jede Haltestelle mit überschaubarem Aufwand in ihrem jeweiligen Planungs-, Ausbau- und Ausstattungszustand Verbund- und damit auch kreisweit einheitlich erfasst und künf-

tige Veränderungen dokumentiert werden. Aktuell laufen zwischen den kommunalen Aufgabenträgern, Vertretern der Verkehrsunternehmen und dem VRR Sondierungsgespräche über die noch abzustimmenden Rahmenbedingungen, die Verantwortlichkeiten sowie die konkrete Form der Zusammenarbeit.

Die kreisangehörigen Städte wurden über die beabsichtigte Bereitstellung einer Datenbank informiert und um Stellungnahme gebeten, ob und ggf. welche Konzepte und Maßnahmen für einen barrierefreien Haltestellenumbau bereits umgesetzt wurden bzw. welche Planungsabsichten in Ihrem jeweiligen Stadtgebiet vorhanden sind. Gleichermäßen wurde das Liegenschaftsamt des Kreises Mettmann in seiner eigenständigen Rolle als Baulastträger einbezogen.

Ziel:

Sobald die, durch die Sondierungsgespräche zwischen dem VRR, den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abzustimmenden Rahmenbedingungen, Verantwortlichkeiten sowie die konkrete Form der Zusammenarbeit abgestimmt wurden ist beabsichtigt das Thema „VRR-Infrastrukturdatenbank“ im Rahmen einer Infoveranstaltung vorzustellen und die weiteren Verfahrensschritte mit den kreisangehörigen Städten zu besprechen. Mit Hilfe einer einheitlichen Datengrundlage kann möglichst zielgerichtet, unter Nutzung der vorhandenen technischen Möglichkeiten, der barrierefreie Haltestellenausbau im Kreis Mettmann vorangetrieben werden.

Bei der Herstellung der Barrierefreiheit handelt es sich um einen langfristigen Prozess. Die wesentlichen Ergebnisse werden zukünftig wiederkehrend im ÖPNV-Ausschuss durch die Verwaltung vorgetragen.