

Tischvorlage

Sitzungsvorlage-Nr. 61/2932/XVI/2018

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss	10.10.2018	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Bericht zum Nahverkehrsplan: Aktueller Sachstand im offiziellen Beteiligungsverfahren

hier: Ergänzung für die Stadt Kaarst und die Stadt Neuss

Sachverhalt:

Die Stadt Kaarst hat zum 01.10.2018 Ihre Stellungnahme zu dem Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss eingereicht.

Die Anregungen wurden durch die Verwaltung ausgewertet. Die Auswertung ist, wie bisher, in synoptischer Form im Anhang dargestellt.

Aus der vorliegenden Stellungnahme der Stadt Kaarst ergibt sich lediglich eine kleine Änderungen des Nahverkehrsplanentwurfs.

Die Stadt Neuss hat zum 28.09.2018 eine vorläufige Stellungnahme vorbehaltlich der Beratung in den Gremien und der Entscheidung des Stadtrates vorgelegt. Die Entscheidung des Stadtrates ist für den 09.11.2018 vorgesehen.

Eine synoptische Darstellung ist ebenfalls als Anlage beigefügt. Weiterhin sieht die Stadt Neuss zum Thema barrierefreien Ausbau der Haltestellen konkretisierungsbedarf.

Anlagen:

Synopse Stadt Kaarst

Synopse Stadt Neuss

Anregungen im formalen Beteiligungsverfahren zu dem Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss

Anregung der kreisangehörigen Kommunen Stadt Kaarst

Leider haben die Inhalte der ersten Absätze unserer ersten Stellungnahme, u.a. zu den Themen:

- Gesamtzielformulierung
- Erhebung von Basisdaten
- Betrachtung der räumlichen und der bildungsstrukturellen Entwicklung des Rhein-Kreises Neuss
- Betrachtung der umweltrelevanten Themenfelder (wie z.B. alternative Antriebssysteme, Verringerung des Co2-Ausstoßes)

keine weitere Erwähnung in der Fortschreibung gefunden.

Alleine die Erwähnung der Grundziele des ÖPNVG NRW (Seite 3 - 4), der Landesentwicklungsplanung NRW (Seite 5 - 6) sowie Infrastrukturbedarfsplanung NRW (Seite 6ff) sind hier nicht ausreichend. Eine Umsetzung der unter Kapitel 2 formulierten Ziele kann aufgrund der fehlenden Basisdaten (Fahrgastnachfrage, Schwachstellenanalyse) nicht erbracht werden. Eine bedarfsgerechte Angebotsstruktur mit einer Beseitigung der Erschließungsdefizite kann nur ermittelt werden, wenn eine Netzanalyse mit einer Schwachstellenbewertung erfolgt ist.

Das Kapitel 4. „Maßnahmenprogramm“ unterscheidet nach Maßnahmen im SPNV und im ÖPNV. Für das Maßnahmenprogramm SPNV (Kapitel 4.1) wird weiterhin angeregt, dass durch den Engpass in der Morgenstunde auf der S 8 durch die Umstellung auf die neuen Fahrzeuge der S 8, zusätzliche Halts an dem S-Bahnhaltepunkt „Büttgen S“ einzurichten. (In Korschebroich hat der RE 4 von Mönchengladbach Richtung Neuss fahrend, zwei zusätzliche Halts um 06:54 Uhr und 07:34 Uhr an den SBahnhaltepunkten Korschebroich und Kleinenbroich einlegt.)

2. Im Kapitel 4.2.5 „Maßnahmenprogramm ÖPNV, Stadt Kaarst“, bestehen seitens der Stadt Kaarst weiterhin folgende Forderungen:
Das Thema Barrierefreiheit wurde bereits in der Veranstaltung am 30.08.2017 diskutiert und in der ersten Stellungnahme erwähnt. Die Stadt Kaarst sieht es weiterhin als erforderlich an, im

Stellungnahme des Rhein-Kreis Neuss

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Rhein-Kreis Neuss hat als Methode ein umfangreiches Beteiligungsverfahren (Kommunen, VU, Bürger) gewählt. Hierdurch konnte sichergestellt werden, dass Schwachstellen identifiziert und die Ziele bedarfsgerecht formuliert wurden. Ergänzend wurde eine kartografische Darstellung der Gebietserschließung (Erschließungsanalyse) erstellt.

Die SPNV-Planung erfolgt durch den VRR. Bei den aufgeführten Maßnahmen handelt es sich um nachrichtliche Übernahmen des VRR-NVP für den SPNV. Dort ist der gewünschte Halt in Büttgen nicht enthalten. Daher weiterhin keine Aufnahme der Maßnahme.

Dass die Stadt Kaarst ein Konzept zum Barrierefreien Ausbau der Straßen entwickelt hat findet Berücksichtigung unter Punkt 4.3.3.

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

Nahverkehrsplan einheitliche Standards für den barrierefreien Ausbau festzulegen (vgl. hierzu Seite 45-47). Die Stadt Kaarst hat bereits ein Ausbaukonzept zur „Herstellung der Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen in Kaarst“, erarbeitet, welches in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Berücksichtigung finden sollte. Ebenso sollen die Haltestellen der Kategorie 5, also die Haltestellen, die keinen Anlass zum Ausbau bieten, mit in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Diese sind im Folgenden:

Siemensstraße, Saphirweg, Porschestraße, Platanenstraße, Joseph-Kuchen-Straße, Im Riedbusch, Ikea Kaarst, Kaarst, Broicherseite, Am Storkesfeld, Am Ehrenmal, Hoferhof Schleife, Elchstraße Schleife, Niersstraße, Am Kirmesplatz

Unter Punkt 5 des Maßnahmenprogramms 4.2.5 steht geschrieben, dass die Stadt Kaarst anregt, eine Verlängerung der Linie 843 von Grefrath über Dirkes zum S-Bahnhaltepunkt Büttgen und eine Direktverbindung von Meerbusch-Osterath nach Kaarst zu prüfen. Hier ist klarzustellen, dass die Anregungen nicht von der Stadt Kaarst sondern aus der Bürgerschaft im Rahmen des Beteiligungsverfahrens 2017 kamen. Die Stadt Kaarst hat lediglich zu den Einzelanregungen Stellung genommen und eine überregionale Vernetzung nicht ausgeschlossen. Hierzu ist jedoch zunächst einmal eine Bedarfs- und Kostenanalyse zu erstellen.

Das Kapitel 6.2 behandelt die Liniensteckbriefe der einzelnen Linien. Auch hier wird weiterhin an der Stellungnahme festgehalten, dass zu jeder einzelnen Linie Aussagen zum Fahrgastaufkommen fehlen.

Stellungnahme des Rhein-Kreis Neuss
Aufbauend auf der Grundlage bereits entwickelter Konzepte soll ein kreisweit einheitliches Haltestellenprogramm entwickelt werden. Der Nahverkehrsplan kann gem. § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen definieren. Dies ist für eine zeitnahe Fortschreibung des NVP geplant. Der Anregung wird nicht gefolgt.

Der Hinweis auf die Stadt Kaarst in der Maßnahmenformulierung wird gestrichen. Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV sind als Handlungsoptionen zu verstehen, die i. d. R. einer weitergehenden Konkretisierung und Prüfung bedürfen.

Der Punkt 5 des Maßnahmenprogramms wird wie folgt umformuliert: „Vor dem Hintergrund einer besseren regionalen Vernetzung wurde seitens der Bürgerschaft, eine Verlängerung der Linie 843 von Grefrath über Dirkes zum Bf. Büttgen und eine Direktverbindung von Meerbusch-Osterath nach Kaarst angeregt. Die Stadt Kaarst schließt generell eine überregionale Vernetzung und Bedarfs- und Kostenanalyse nicht aus.“

Der Anregung wird nicht gefolgt.

Anregungen im formalen Beteiligungsverfahren zu dem Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss

Anregung der kreisangehörigen Kommunen Stadt Neuss

Anmerkungen zu Kapitel 1.1 Rechtliche Grundlagen

In den Abschnitten zum PBefG und ÖPNVG NRW sind die Zuständigkeiten hinsichtlich den Aufgabenträgern und den für den NVP Zuständigen Behörden nicht korrekt dargestellt. Laut § 3 (1) Satz 1 ÖPNVG NRW ist die Stadt Neuss als große kreisangehörige Stadt mit eigenem Verkehrsunternehmen Aufgabenträger. Aufgabenträger definieren die Anforderungen an ihren ÖPNV, sind aber nicht zwangsläufig gleichzusetzen mit den Behörden, die den Nahverkehrsplan aufstellen. Genau dies kommt im Rhein-Kreis Neuss zum Tragen. Nach § 8 (1) Satz 1 ÖPNVG wird weiter geregelt, dass Einvernehmen zu den das Aufgabengebiet kreisangehöriger Städte betreffenden Inhalten des NVP erforderlich ist. Die Stadt Neuss ist also Aufgabenträger für das Stadtgebiet Neuss. Der Rhein-Kreis Neuss stellt den NVP auf und braucht dazu das Einvernehmen der Stadt Neuss für die Inhalte, die die Stadt Neuss betreffen.

1. Änderungsvorschlag S. 2, 3. Textblock, ab Satz 2

Die Aufgabenträger (hier Rhein-Kreis Neuss, Stadt Neuss) definieren im Nahverkehrsplan die Anforderungen, die sie zur ... erachten. Dazu definieren die Aufgabenträger u.a. ...

2. Änderungsvorschlag S. 3, 3. Textblock, ab Satz 1

Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan auf. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden nach § 3 (1) Satz 1 ÖPNVG NRW ebenfalls Aufgabenträger sind (hier Stadt Neuss), ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Dieser Plan soll ...

Stellungnahme des Rhein-Kreis Neuss

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Anregung wird gefolgt und der Satz wie folgt angepasst (Ersatz des Begriffs Aufgabenträger durch Planungsträger) : „Die Planungsträger (hier Rhein-Kreis Neuss) ...

Im Nahverkehrsplan werden u.a. „die Anforderungen an Umfang und Qualität.. definiert.“

Der Anregung wird gefolgt und der Text wie folgt angepasst: „Nach den §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW stellen die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan auf. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

3. Änderungsvorschlag S. 10, Kap. 2.2.1, Satz 1

Das ÖPNVG NRW fordert von den Aufgabenträgern im Rhein-Kreis-Neuss, für...

Anmerkungen zu Kapitel 2.2 Leitziele der Nahverkehrsplanung

Die Stadt Neuss verfolgt Klima- und Umweltschutzziele, aus denen sich Anforderungen an den ÖPNV ableiten lassen. Darüber hinaus beinhaltet der Luftreinhalteplan aus 2013 Vorgaben für den ÖPNV. Nach derzeitigem Kenntnisstand muss davon ausgegangen werden, dass ein weiterer Luftreinhalteplan erforderlich wird, sodass das Thema der Luftreinhaltung auch in Hinblick auf die Vorgaben für Fahrzeugqualitätsstandards aufgeführt werden sollte.

4. Ergänzungsvorschlag: neues Unterkapitel 2.2.5

2.2.5 Sonstige Leitziele und Vorgaben

Klima- und Umweltschutzziele der Stadt Neuss

Ziel der Stadt Neuss ist es, die Umwelt zu schützen und für die kommenden Generationen zu erhalten. Beim Klimaschutz und der Klimaanpassung geht es im Wesentlichen darum, den Ausstoß von Treibhausgasen z.B. durch Energieeinsparung, Energieeffizienz und die Nutzung von erneuerbaren Energien, zu vermeiden und zu vermindern bzw. die bereits eingetretenen Folgen des Klimawandels abzumildern und sich daran anzupassen. Die Stadt Neuss hat dazu in den Jahren 2012/2013 ein integriertes Klimaschutzkonzept sowie ein Kommunales Handlungskonzept zur Klimaanpassung entwickelt und beschlossen. Darüber hinaus wurde am 24.03.2014 ein CO₂-Minderungsziel beschlossen. Demnach strebt die Stadt Neuss an, die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet zu w i s s e n 2 0 1 4 u n d 2 0 3 0 u m 2 5 % z u m i n d e r n .

Stellungnahme des Rhein-Kreis Neuss nach § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW
ebenfalls Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Auf dem Gebiet des Rhein-Kreis Neuss sind die Stadt Neuss sowie die Stadt Dormagen gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW selbst Aufgabenträger. Der Nahverkehrsplan soll..."

Der Anregung wird gefolgt.

Der Anregung wird inhaltlich gefolgt, aber an derer Stelle im Plan vorgesehen.

Ein neues Unterkapitel Punkt 1.2.7 wird mit dem Titel „**Luftreinhalteplanung, Klimaschutzkonzepte und Lärmaktionsplan**“ mit folgenden Inhalt erstellt:

„Bei der Ausgestaltung des ÖPNV sind bestehende Luftreinhaltepläne, kommunale Klimaschutzkonzepte (z.B. der Stadt Neuss) und Lärmaktionspläne zu berücksichtigen.“

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

Folgende für die Nahverkehrsplanung relevante Maßnahmen betreffen den Bereich Mobilität:

- Förderung bzw. Nutzung des ÖPNV als Alternative zum MIV
- Beschaffung von Fahrzeugen nach der neuesten verfügbaren Abgastechnik
- Schulung des Fahrpersonals in Hinblick auf eine wirtschaftliche und somit umweltfreundliche Fahrweise
- Anschaffung von Bussen mit alternativen (CO₂-einsparenden) Antrieben
- Förderung von Elektromobilität und eines entsprechenden Ladesäulenkonzeptes

Vorgaben des Luftreinhalteplans der Stadt Neuss

Trotz erheblicher Anstrengungen im Rahmen der Luftreinhalteplanung in den vergangenen Jahren wird die Luftqualität in Neuss noch immer durch Stickstoffdioxid (NO₂) belastet. Der aktuelle Luftreinhalteplan 2013 trat am 01.06.2013 in Kraft. Er beinhaltet

- eine Beschreibung der Belastungssituation
- eine Analyse der Ursachen
- eine Prognose der Belastungssituation
- einen Maßnahmenkatalog zur Luftreinhalteplanung
- eine Prognose der Belastungssituation unter Berücksichtigung der Maßnahmen

Der aktuelle Luftreinhalteplan enthält folgende für die Nahverkehrsplanung relevante Maßnahmen, die mit Stand 31.12.2016 begonnen oder auf Dauer fortzuführen sind:

- M 1/24 Einsatz schadstoffarmer Busse
Die Stadtwerke Neuss GmbH (SWN) setzen ihre schadstoffärmsten Busse auf den stärksten schadstoffbelasteten Straßen ein
- M 1/25 Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur zur Erhöhung der Attraktivität ÖPNV. Die Möglichkeit von Busbeschleunigungsmaßnahmen (Busspuren, Vorrangschaltung an LSA) wird laufend geprüft.
- M 1/26 Versorgung des Plangebietes mit ÖPNV

Stellungnahme des Rhein-Kreis Neuss
Von der Bezirksregierung Düsseldorf wurde für die Stadt Neuss ein Luftreinhalteplan gem. § 47 BImSchG aufgestellt.

Der aktuelle Luftreinhalteplan enthält u.a. Maßnahmen mit Nahverkehrsrelevanz:

- Einsatz schadstoffarmer Busse
- Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur zur Erhöhung der Attraktivität
- Neubeschaffung von Bussen mit abgasärmster Technik
- Schulung des Fahrpersonals
- Modernisierung der Busflotte
- Mindestanforderungen an die Umweltstandards der eingesetzten Linienbusse."

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

- M 1/27 Neubeschaffung von Bussen der SWN nur mit abgasärmster Technik
- M 1/28 Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur
Einschränkung des Verkehrsflusses wird durch reibungslosen Ein- und Aussteigen gering gehalten.
- M 1/29 Schulung des Fahrpersonals der SWN
Schwerpunkt der Schulung liegt auf wirtschaftlicher und somit umweltfreundlicher Fahrweise.
- M 2/40 Modernisierung der Busflotten
Die SWN und die Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) modernisieren kontinuierlich ihren Busfuhrpark.
- M 2/47 Mindestanforderung an die Umweltstandards der eingesetzten Linienbusse im ÖPNV, die nicht den SWN angehören
Bei der Vergabe von Linien an Busbetreiber fordern die hierfür zuständigen Stellen einen Abgasstandard, der mindestens dem der SWN entspricht.
- M 2/48 Überprüfung und Änderung der Nahverkehrspläne
Die zuständigen Stellen überprüfen ihre Nahverkehrspläne mit dem Ziel, weitere Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen (Attraktivitätssteigerung).
- M 5/57 SWN – Beschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge
Die SWN beschaffen sämtliche Neufahrzeuge nach der neuesten verfügbaren Technik (jew. Abgasnorm oder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben)
- M 5/60 SWN – Einsatz von schadstoffarmen Bussen in den Umweltzonen
- M 5/63 Anreize zur ÖPNV-Nutzung

Nach derzeitigem Kenntnisstand muss aufgrund andauernder Grenzwertüberschreitung davon ausgegangen werden, dass eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Neuss erforderlich werden wird. Die Bezirksregierung hat mit der Stadt Neuss Anfang Juli 2018 ein Arbeitsgespräch durchgeführt. Ziel war ein Informationsaustausch und die Erörterung von Maßnahmen, die bereits

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

vor einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans durchgeführt werden können. Dazu zählen im Bereich des ÖPNV:

- Spritsparprogramm der der SWN
- Beschaffung von Elektrobussen bei den SWN
- Verstärkter Einsatz von abgasarmen Euro-6-Bussen am Wochenende und an Feiertagen
- Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen des BVR in der Neusser Umweltzone

Weitere denkbare und mögliche Maßnahmen zur Luftreinhaltung:

- Ausschluss von Betriebs- und Leerfahrten auf den belasteten Straßen
- Elektrifizierung der Busflotte
- Aktive Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Realisierung von Mobilstationen und dem Aufbau einer innovativen Verkehrsinfrastruktur mit dem Ziel der Förderung eines nachhaltigen und intermodalen Mobilitätsverhaltens

Den Inhalten und Maßnahmen des künftigen Luftreinhalteplans kann nicht vorgegriffen werden, daher ist die Auflistung als Ideensammlung und nicht als abschließender Maßnahmenkatalog zu verstehen.

Vorgaben des Lärmaktionsplans der Stadt Neuss

Der Rat der Stadt Neuss hat am 16.11.2012 den Lärmaktionsplan der Stadt Neuss nach § 47 d BImSchG beschlossen. Ziel des Lärmaktionsplans ist es, die städtischen Bereiche mit einer hohen Lärmbelastung zu identifizieren und Maßnahmen zu nennen, mit denen schädliche Auswirkungen des Umgebungslärms vermieden, vorgebeugt oder vermindert werden können. In vielen Straßenabschnitten, in denen eine besonders hohe Lärmbelastung identifiziert wurde, finden auch Linienverkehre statt. Die Maßnahmen zur Lärmreduzierung, die die Nahverkehrsplanung betreffen, zielen auf die Vermeidung von Verkehr und die Förderung von lärmarmen Fahrzeugen ab. Konkret für den ÖPNV bedeutet dies zum einen die weitere Stärkung des ÖPNV im Nahverkehrsplan sowie die kontinuierliche Modernisierung der Busflotten durch die Verkehrsunternehmen.

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

Zahlreiche Maßnahmen des Luftreinhalteplans, die den ÖPNV betreffen, wirken sich synergetisch auch auf die Lärminderungsplanung aus. Weitere, besonders auf die Lärmreduzierung wirkende Maßnahmen ergeben sich nicht.

Anmerkungen zu Kapitel 2.3.1

Gerade vor dem Hintergrund, dass bis 2022 nicht alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein werden, kommt dem Fahrzeug mit seiner Fähigkeit, den Einstieg durch Neigetechnik zu erleichtern, noch eine besondere Bedeutung zu.

5. Ergänzungsvorschlag: Einfügen eines weiteren Ausstattungsmerkmals

- Anstreben des Einsatzes von moderner Niederflur- und Neigetechnik bei Bussen und/oder von Rampen bei Neu- und Ersatzbeschaffungen

Der Anregung wird gefolgt.

Anmerkungen zu Kapitel 2.4.2

Insbesondere in der Neusser Innenstadt können verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht immer vermieden werden, da viele Ansprüche gegeneinander abgewogen werden müssen.

6. Änderungsvorschlag S.16, letzter Absatz letzter Satz

Verkehrsberuhigende Maßnahmen ... erhöhen in der Regel die Beförderungszeit im ÖPNV und sind deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV insbesondere unter den vorgenannten Aspekten zu überprüfen.

Der Anregung wird gefolgt.

Bzgl. der Anforderungen an die Erreichbarkeit haben wir in der Leistungsbeschreibung zur Direktvergabe Ausnahmen dargestellt (Seite 17, Bild 2-3). Diese sollte sich auch im NVP wiederfinden.

Der Hauptbahnhof Neuss bzw. die S-Bahnhöfe Neuss-Allerheiligen, Neuss-Norf, Neuss-Süd, Neuss-Breslauer Straße, Düsseldorf- Handweiser, der Bahnhof Holzheim Neuss, die Neusser Innenstadt mit den Haltestellen Neuss Niedertor bzw. Neuss Zolltor sind von den jeweiligen Stadtteilen in max. 30 Minuten im Linienverkehr als definierter Mindeststandard ohne Umsteigen innerhalb des Neusser Stadtgebietes. Eine Ausnahme bildet die Erreichbarkeit der Stadtteile Rosellerheide/Rosellen mit einer max. Fahrtzeit von 40 Minuten.

Der Nahverkehrsplan sieht die Möglichkeit der Ausnahme im Einzelfall - wie hier vorliegend - bereits vor (Seite 15, 2. Absatz), daher kein Änderungsbedarf.

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

Anmerkungen zu Kapitel 2.4.3

Die Definition der Betriebszeiten erfolgt von morgens bis 24:00 Uhr. Was ist mit dem Zeitfenster von 00:00 Uhr bis 6:30 Uhr bzw. 7:00 Uhr bzw. 8:00 Uhr?

7. Änderungsvorschlag für Bild 2-4

Ergänzung um die Schwachverkehrszeit von 00:00 Uhr bzw. Betriebsbeginn bis zum jeweiligen Beginn des nächsten Betriebszeitfensters.

Anmerkungen zu Kapitel 2.4.6 Anforderungsprofil Fahrzeugausrüstung

Vor dem Hintergrund der dargestellten Luftbelastung (s. neues Kapitel 2.2.5) und der politischen Diskussion soll die Thematik der Luftreinhaltung in der Stadt Neuss auch konkret den ÖPNV einbeziehen. In den Leistungsbeschreibungen für die Vorabkennzeichnungen der Direktvergabe an die SWN sowie die BVR sind konkrete Vorgaben für die Emissionsstandards eingeflossen, welche auch aus dem NVP ableitbar sein und daher auch dort genannt werden sollten.

8. Ergänzungsvorschlag

Aufgrund der dargestellten Luftschadstoffbelastung, strebt die Stadt Neuss hohe Anforderungen an die Emissionsstandards der im Stadtgebiet fahrenden Busse an. Zusammen mit der SWN konnte sich auf eine Umstellung der Busflotte auf lokal emissionsfreie Antriebe geeinigt werden. Es wurde ein Konzept zur Elektrifizierung der Busflotte erarbeitet. Ab Ende 2019 beginnt die schrittweise Umstellung auf elektrische Antriebe bis zum Jahr 2029. Dies soll ebenfalls verbindlicher Bestandteil des künftigen öffentlichen Dienstleistungsauftrages sein. Die europäische Abgasnorm Euro V mit SCR-Technik bzw. Euro VI soll bis zum 04.12.2024 für alle Fahrzeuge und alle Fahrten der Mindeststandard der in Neuss verkehrenden Busse sein. Sofern von dieser Vorgabe mehrere Aufgabenträger betroffen sind, sind die Fragen zur Finanzierung nach den Regelungen der §§ 19a und 19b der Satzung des Zweckverbandes VRR in den lokalen Anhörungsgesprächen zu klären.

Der Anregung wird gefolgt.

Der Nahverkehrsplan definiert Mindeststandards, höhere Anforderungen und Detailregelungen können in der Leistungsbeschreibung verankert werden. Dies gilt insbesondere für die Stadt Neuss in eigener bzw. beteiligter Aufgabenträgerschaft. Der Anregung wird daher nicht gefolgt.

Anmerkungen zu Kapitel 4.2.8 Stadt Neuss

Die Stadt Neuss hat im Vorfeld bereits Maßnahmen gemeldet. Die Gesamtübersicht ist gleichfalls der Anlage zu entnehmen (Präsentation AK ÖPNV 19.09.2018). Die für die Stadt Neuss im Entwurf genannten Maßnahmen sollen um die folgenden Maßnahmen ergänzt werden.

9. Ergänzungsvorschlag

- Um die Anbindung des Wohngebietes Klever Str., des Memorycenters, der Flüchtlingsunterkunft und der Internationalen Schule zu verbessern, soll die alternative Linienführung der Linien 848 und 849 über den Konrad-Adenauer-Ring geprüft werden.
- Die Möglichkeit einer Anbindung des künftigen Haltepunktes Morgensternsdeide an das Busnetz soll geprüft werden.
- Um den Stadtteil Vogelsang an den Versorgungsbereich entlang der Kaarster Str. zu verbessern, soll die Verlängerung der Linie 854 bis Josefskirche bzw. Neusserfurth geprüft werden.
- Um die Anbindung des Entwicklungsbereiches am Hafenbecken I zu verbessern, soll die Verlängerung der Linie 857 über die Batteriestr. Bis zum Landestheater geprüft werden.
- Um die Anbindung der Schule in Gnadental (Gnadentaler Allee) zu verbessern, soll die Führung der Linie 852 über Grüner Weg und Berghäuschensweg geprüft werden. Die Möglichkeiten einer besseren Anbindung des Südparkes an den ÖPNV sollen geprüft werden

Anmerkungen zu Kapitel 4.4

Die Stadt Neuss beabsichtigt die Einführung einer Qualitätsvereinbarung als Bestandteil der Öffentlichen Dienstleistungsaufträge ab 4.12.2019. Gemäß Art. 6 (1) VO (EG) 1370/2007 unterliegt jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag den Bestimmungen des Anhangs, der u.a. ein Anreizsystem zur Aufrechterhaltung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichender Qualität fordert. Da die Qualitätsvereinbarungen regelmäßig Bestandteil der Leistungsbeschreibungen für die Vorabkennzeichnungen der Direktvergaben sind, soll diese Absicht der Stadt Neuss ebenfalls in den NVP Eingang finden.

Der Anregung wird gefolgt. Das Maßnahmenprogramm entsprechend ergänzt

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

10. Ergänzungsvorschlag

Zur Sicherstellung und Monitoring der quantitativen und qualitativen Ziele im ÖPNV beabsichtigt die Stadt Neuss die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems auf Basis der oben genannten Empfehlung des VRR. Dieses wird für die Betreiber verbindlich. Bei Abschluss einer entsprechenden Qualitätsvereinbarung zwischen Betreiber und dem Aufgabenträger werden die darin enthaltenen Vorgaben Teil der betrauten Leistungen und sind die darin enthaltenen Vorgaben vom Betreiber zu beachten. Das Qualitätsmanagementsystem unterliegt einem Entwicklungsprozess und ist kontinuierlich weiter zu entwickeln, um im Sinne der Umsetzung und Kontrolle der Ziele den Anforderungen an die Leistungserbringung zu entsprechen.

Anmerkungen zu Kapitel 4.5

Die Stadt Neuss beabsichtigt die Realisierung von Mobilstationen und hat diese Aufgaben den SWN übertragen. Da diese Aufgabe Bestandteil der Leistungsbeschreibungen für die Vorabbekanntmachungen der Direktvergabe an die SWN ist, soll diese Absicht der Stadt Neuss ebenfalls in den NVP Eingang finden.

11. Ergänzungsvorschlag: neues Unterkapitel 4.5

4.5 Maßnahmenprogramm nachhaltiges Verkehrsverhalten und Multimodalität
Um nachhaltige Verkehrsmittel wie Bahn, Fahrrad, Pedelec, E-Bike oder eCar- Roller und Bikesharingssysteme zu stärken und das intermodale Mobilitätsverhalten zu fördern, beabsichtigt die Stadt Neuss die Realisierung sogenannter Mobilstationen. Diese sollen die Multimodalität fördern und neue Mobilitätsformen als Alternative zum MIV unter Einbindung der E-Mobilität anbieten.

Mobilstationen dienen durch ihre Sichtbarkeit und ihre Gestaltungswirksamkeit im öffentlichen Raum als Marketinginstrument für multimodale Verkehrsangebote. Als Stadtbaustein hat die Mobilstation je nach Lage, Umfang der Angebote und Zahl sowie Ausgestaltung der Verknüpfungen mit anderen Verkehrsnetzen eine positive Wirkung auf multimodale sowie intermodale Wegeketten. Mobilstationen sind somit ein baulicher Ausdruck eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens. Statt starr an einem Verkehrsmittel verhaftet zu sein, entscheiden Nutzer

Stellungnahme des Rhein-Kreis Neuss

*Es wird unter Punkt 4.4 der Satz ergänzt:
„Die Stadt Neuss beabsichtigt die Einführung eines Qualitätsmanagementsystem für den Bereich Ihrer Aufgabenträgerschaft (ab 04.12.2019).“*

*Die Errichtung von Mobilitätsstationen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ist bereits allgemein in Kapitel 2.2.2 auf Seite 11 genannt. Der Anregung wird gefolgt und das Maßnahmenprogramm der Stadt Neuss wird um folgenden Punkt ergänzt:
Die Stadt Neuss beabsichtigt die Entwicklung eines Konzeptes für die Errichtung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet.*

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

immer häufiger nach rationalen Kriterien und persönlichen Präferenzen, welche Verkehrsmittel sie für einen Weg benutzen (Multimodalität). Der Individualverkehr wie auch der öffentliche Verkehr müssen auf diese Änderungen auf Nachfragerseite reagieren und ebenfalls eine Transformation ihrer Angebote einleiten, da Multimodalität und Multioptionalität zunehmend das Mobilitätsverhalten prägen. Mittel- bis langfristig soll mit einer entsprechenden IT-Anwendung (App) eine Mobilitätsplattform entstehen, die alle Mobilitätsbausteine miteinander vernetzt. Ziel der Stadt Neuss ist es, die Mobilität und Infrastruktur mit einem leistungsfähigen und zukunftsorientierten Partnerunternehmen vor Ort integriert zu entwickeln. Dabei liegt der Schwerpunkt zunächst auf der Vernetzung des ÖPNV mit nachhaltigen Verkehrsangeboten und der Herstellung technischer und digitaler Infrastruktur. Diese Aufgaben soll den Stadtwerken Neuss GmbH im Rahmen der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach VO (EG) 1370/2007 übertragen werden. Im Rahmen des Ausbaus der Elektrifizierung der Busflotte und des Ausbaus der Elektromobilität sollen mittelfristig sog. Mobilstationen von den SWN (Betreiber) errichtet und betrieben werden.

Die Stadt Neuss und der Betreiber entwickeln ein Konzept für die Errichtung und den Betrieb von Mobilstationen

- an wichtigen verkehrlichen Verknüpfungspunkten,
- in zentralen Stadtquartiersbereichen sowie
- an Endhaltestellen.

Dies trägt zur besseren Verknüpfung von Verkehrsmitteln, insbesondere dem Fahrrad, der Bahn sowie den verschiedenen Sharing-Produkten und damit zur Förderung einer umweltgerechten Mobilität bei.

Die verkehrliche Funktion einer Mobilstation liegt darin, mehrere Mobilitätsangebote an einem Standort räumlich zusammenzufassen und den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu vereinfachen. Fokus wird hierbei primär auf die Rolle als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten, flankiert von einem entsprechenden Marketingeffekt für multimodales Wahlverhalten, gelegt. Sekundär kommt einer Mobilstation eine städtebauliche Rolle in Form eines Eingangs und Ausgangs in ein Quartier sowie als dessen Treffpunkt zu.

- Informationsplattform für sämtliche Mobilitätsangebote (auch über den ÖPNV hinaus)

Anregung der kreisangehörigen Kommunen

- die Bereitstellung von Flächen für Fahrradabstellanlagen (offen und als Boxen)
- Stellplätze für Sharing-Angebote
- Lademöglichkeiten für Automobile und Fahrräder

Der Betreiber soll nach Vorgaben und in Abstimmung mit der Stadt Neuss solche Mobilstationen errichten, entsprechende digitale Kundenschnittstellen und Tarifangebote betreiben und den vollumfänglichen Betrieb sicherstellen.

Langfristig strebt die Stadt Neuss an, die Möglichkeiten und Einsatzbereiche von On-Demand-Verkehren zu überprüfen, insbesondere dort, wo klassischer Linienverkehr wirtschaftlich nicht tragbar ist. Dieses zusätzliche Angebot soll mit den linien- und fahrplanabhängigen ÖPNV-Angeboten verknüpft sein. Das Fundament des bestehenden ÖPNV soll nicht geschwächt, sondern dessen Bündelungsfunktion durch die Verknüpfung mit On-Demand-Verkehren weiter gestärkt werden. On-Demand-Verkehre sollen dabei mehr Zubringer-Charakter haben als Parallelverkehr darstellen. Ziel dabei ist es, möglichst viele Fahrtwünsche über ein Pooling zu bündeln und so das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Der Einsatz von autonom fahrenden Shuttle-Bussen ist dabei nicht ausgeschlossen.

Dieses Angebot ist dann ebenfalls in die Mobilitätsplattform zu integrieren.

6.2 Anlagen

Liniensteckbriefe Fahrplan 2016/2017

Die Liniensteckbriefe der Linien 841 und 850 entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand wegen der Anbindung des S-Bahnhofes Allerheiligen.

