

Aktenzeichen:	85 - NVP 2022-2026
federführendes Amt:	85 Amt für Öffentlichen Personennahverkehr
Antragsteller:	

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Verkehrsausschuss	08.09.2021	

Nahverkehrsplan 2022-2026: Beschluss zur Ausschreibung

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans für die Jahre 2022-2026 mit der in der Sachdarstellung aufgeführten Themenliste auszuschreiben.

Sachdarstellung:

Die Verwaltung hatte mit Beschlussvorlage 18/2021 dem Verkehrsausschuss zu seiner Sitzung am 03.03.2021 bereits die nachfolgenden 18 Punkte als Grundlage für eine Ausschreibung zur Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans (NVP) vorgestellt. Inzwischen hat der AK NVP diese Themenliste beraten und einige Themen zur Ergänzung vorgeschlagen (Punkte 19. und 20.). Punkt 21 wurde aufgrund einer Anregung gem. § 21 KrO aufgenommen (vgl. DS-Nr. 295/2. Ergänzung). Die Verwaltung hat die Themenliste ihrerseits erweitert, nachdem weitere vertiefende Recherchen durchgeführt werden konnten (ab Punkt 22. sowie Punkt 9a.,). Alle Ergänzungen gegenüber der DS-Nr. 18/2021 sind unterstrichen dargestellt:

1. Der NVP 2015-2020 soll zu einem aktualisierten und zukunftsweisenden NVP für die Jahre 2022-2026 weiterentwickelt werden. Dazu wird ein Planungsbüro beauftragt, Korrektur- und Aktualisierungsbedarfe am bestehenden Planwerk aufzuzeigen und zwar in planerischer, methodischer und rechtlicher Hinsicht. Gleichzeitig sollen die nachfolgenden Punkte bei der Weiterentwicklung berücksichtigt und vom Gutachter bearbeitet werden.
2. Das Produkt Schnellbus und weitere neue Produkte (wie z.B. OnDemand-Verkehre) sollen im NVP 2022-2026 ergänzt werden, ebenso wie Projekte, die in den vergangenen Jahren grundlegend neu angegangen wurden, aktualisiert und ausführlich vertieft (wie z.B. Stadtbahnen, Mobilstationen, DFI-Anlagen, Barrierefreiheit, Fahrradmietsystem, Betriebliches Mobilitätsmanagement etc.).

Der ÖPNV allein bietet keine umfassende Mobilität auf kommunaler Ebene oder in einer Region. Es werden weitere Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen benötigt, um dieser Entwicklung und den Ansprüchen der Bürger*innen Rechnung zu tragen. Es liegt demnach nahe, dass neben dem klassischen ÖPNV auch der gesamte Umweltverbund (Fußgänger-, Rad- und öffentlicher Verkehr) und ergänzende Angebote (z.B. Sharing-Systeme, On-Demand-Angebote) mit betrachtet werden. Somit bleibt der ÖPNV weiterhin ein an Massenmobilität orientiertes Angebot, welches jedoch durch weitere Mobilitätsangebote ergänzt werden kann und somit auch Lösungen für individuelle Mobilitätsbedürfnisse und den ländlich geprägten Raum mit sich bringt (vernetzte Mobilität).

3. Die Einführung und Umsetzung eines integrierten und flächenhaften Mobilitätsmanagements für das gesamte Kreisgebiet in Kooperation mit den Kommunen soll bei der Erarbeitung des NVP 2022-2026 geprüft werden. Mobilitätsmanagement nähert sich der Lösung von Problemen in den Bereichen Mobilität und Verkehr stets aus dem Blickwinkel der individuellen Faktoren, die das Mobilitätsverhalten (z. B. Verkehrsmittelwahl) bzw. die Ursachen von Verkehr (z. B. räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung) prägen.

Um die bisherigen Mobilitätsroutinen zu durchbrechen und neue Mobilitätsroutinen zu schaffen, wäre die Einführung eines zielgruppenspezifischen und standortbezogenen Mobilitätsmanagements notwen-

dig. Mit den kreisangehörigen Kommunen ist hierzu eine enge Abstimmung vorzunehmen. Dazu gehören das betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement, die Mobilitätsberatung in Wohngebieten und die Einführung eines Neubürgermarketings.

4. Mit dem Ausbau des ÖPNV sollen attraktive Alternativen zur Autonutzung geschaffen werden. Nur durch das Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen können die notwendigen Effekte erzielt werden. Es ist Aufgabe des NVP, hierzu entsprechende Empfehlungen auszusprechen. Gemäß dem Leitsatz „Mobilität erhalten, Verkehr reduzieren“ können Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und der verträglichen Abwicklung von Verkehren mit einem zukunftsfähigen Handlungsansatz des Mobilitätsmanagements verknüpft werden.
5. Bei der Weiterentwicklung des NVP soll auch ein Abgleich mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Rhein-Erft-Kreises mit der REVG (ÖDA) durchgeführt werden: Welche der im ÖDA genannten Aktivitäten müssen im NVP aktualisiert, präzisiert oder erstmalig aufgenommen werden?
6. Im Zuge der Weiterentwicklung des NVP soll auch die Aufgabenträgerschaft mit den Stadtbusstädten geklärt und ggf. mit entsprechenden Delegationsvereinbarungen geregelt werden. Hierbei wäre eine Entscheidung vorzubereiten, die den Umfang der bei den Stadtbusstädten bzw. beim Rhein-Erft-Kreis angesiedelten Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV klar beschreibt. Eine Aufgabenträgerschaft bezieht sich auf folgende Produkte des ÖPNV: Anrufsammeltaxi, Stadt- bzw. Ortsbus, Regionalbus, Stadtbahn.
7. Folgende themenbezogene Arbeitsfelder werden bei der Weiterentwicklung untersucht:
 - a. Die Einführung von Nachtbuslinien (vgl. DS 370/2019).
 - b. Die Vorschläge des „ÖPNV-Zukunftspapiers Rhein-Erft-Kreis“ (vgl. DS-Nr. 276/2019).
 - c. Für die Standorte der Berufskollegs des Rhein-Erft-Kreises soll eine ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt werden, um möglichst aus allen kreisangehörigen Kommunen eine möglichst geringe Anreisezeit mit Bahn und Bus zu allen Berufskollegs zu erreichen.
 - d. Für Freizeitverkehre sind Konzepte unter Berücksichtigung der „Point of Interests“ und Einbindung der Verantwortlichen für touristische Veranstaltungsorte (Abtei Brauweiler, Keramion Frechen, Phantasialand, Badeseen u.a.m.) zu entwickeln.
 - e. Um Schwachpunkte in der ÖPNV-Bedienung im Kreisgebiet zu identifizieren, sollen auch Fahrzeitvergleiche mit dem MIV angestellt werden. So kann ggf. gezielt an der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes gearbeitet werden.
 - f. Die im NVP 2015-2020 als REGIO-Linien bezeichneten Premiumlinien der REVG sollen in ihrem Fahrweg auf weitere Begradigungs- und Beschleunigungsmöglichkeiten hin untersucht werden.
 - g. Es sollen weitere Vorschläge zur Attraktivierung des Umweltverbundes ausgearbeitet werden (wie z.B. die LSA-Bevorrechtigung).
8. Die Weiterentwicklung des NVP soll mit Darstellung möglicher CO₂-Einsparungseffekte der Maßnahmen erfolgen.
9. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat der NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Kann diese Frist in bestimmten Fällen nicht erreicht werden, so muss der NVP die Ausnahme konkret benennen und begründen. Zunächst ist vom Gutachter hierzu eine Bestandsaufnahme anzufertigen, ggf. sind Verzögerungen in der Herstellung der Barrierefreiheit zu benennen und zu begründen.

Dabei ist auch Bezug zu nehmen auf DS-Nr. 215/2019 „Aktionsplan Inklusion - Umsetzungsstand im Themenfeld Mobilität und Barrierefreiheit“.

 - a. Es sind Lösungswege zur störungsfreien Nutzung des Systems ÖPNV durch Menschen mit Behinderung zu erarbeiten. Das Ziel der Barrierefreiheit gilt für die Infrastruktur (Personenaufzüge, Fahrzeuge, Haltestellen) ebenso wie für den Betrieb und die Fahrgastinformation.
10. Sobald die derzeit aufgrund der Corona-Pandemie nicht sinnhaft durchführbaren NVP-Bausteine „Haushaltsbefragung“ bzw. „Fahrgastzählung“ beauftragt bzw. wieder aufgenommen werden können, sollen ihre Ergebnisse in den bis dahin bereits weiterentwickelten NVP eingearbeitet werden.

Es soll geprüft werden, inwieweit Erkenntnisse aus vorhandenen Fahrgastzahlen der REVG direkt in den NVP einfließen können.

11. Es soll geprüft werden, ob die Zahlen der Verkehrserhebung 2018 des VRS nicht hilfsweise für Planungszwecke im Rahmen des NVP 2022-2026 verwendet werden können.
12. Neben den verkehrsplanerischen Aspekten ist eine Stärkung des ÖPNV eine Kommunikationsaufgabe. Die Entwicklung eines Zukunftsbildes und einer daraus abgeleiteten Kommunikationsstrategie könnten dieses Ziel unterstützen. Die Kommunikationsstrategie soll einerseits die Akzeptanz von Maßnahmen in Bevölkerung und Wirtschaft erhöhen und andererseits die Entscheider*innen und die Planungsbehörden unterstützen, die unterschiedlichen Maßnahmen umzusetzen.
13. Wie beim NVP 2015-2020 soll eine Online-Beteiligung der Bürger*innen des Rhein-Erft-Kreises vorgeschaltet werden. Die Auswertung der Beteiligung soll Bestandteil des Auftrags an ein externes Planungsbüro sein.
14. Die kreisangehörigen Städte werden frühzeitig eingebunden, um ihre Gremien beteiligen zu können. Sie werden aufgerufen, Änderungs-/Weiterentwicklungsbedarfe für den NVP 2022-2026 an den Kreis zu melden. Die Rückläufe sollen von dem zu beauftragenden Planungsbüro bewertet und zur Entscheidung vorbereitet werden. Dabei finden, wie bereits zum NVP 2015-2020, umfassende Rückkoppelungsprozesse des Kreises mit den Städten statt.
15. Die Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern (Köln, Rhein-Sieg-Kreis, Kreis Euskirchen, Kreis Düren, Rhein-Kreis-Neuss, Stadt Dormagen) sowie mit weiteren, zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange (Verbände etc.) erfolgt auf schriftlichem Wege und so frühzeitig, dass sie über den Beschluss der Weiterentwicklung informiert sind und sich später mit eigenen Anmerkungen zum Entwurf des NVP 2022-2026 zu Wort melden können.
16. Der Auftrag an ein externes Büro soll mit der Aufgabe verknüpft werden, den NVP 2022-2026 als modulares Planwerk zu erstellen, damit künftig ggf. auch nur einzelne Bereiche punktuell aktualisiert werden können. Ebenso wie der NVP 2015-2020 soll auch die Weiterentwicklung zum NVP 2022-2026 als kontinuierlich abzuarbeitender Stufenplan begriffen werden.
17. Zur Finanzierung einer zukunftsfähigen Mobilität sollen weitere Finanzierungsinstrumente - wie Möglichkeiten der Nutznießer-Finanzierung geprüft und Empfehlungen aufgeführt werden.
18. Zu prüfen ist auch, inwiefern die derzeit diskutierte Novellierung des PBefG sich auf einen neu zu beschließenden NVP auswirken könnte. Falls sich hier Einarbeitungsbedarfe in der Neufassung des Gesetzes abzeichnen, sollen diese bei den weiteren Ausarbeitungen berücksichtigt werden.
19. Die bestehenden Stadtbahnlinien sowie die drei bestehenden Stadtbusnetze sollen bei der Weiterentwicklung des NVP ebenso mit betrachtet werden, wie Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtbahnnetzes (Anregung AK NVP).
20. Auf der Verknüpfung des Schnellbus- und Regionalbusverkehrs mit dem SPNV und Stadtbahnverkehr liegt ein besonderes Augenmerk bei der Weiterentwicklung des NVP 2022-2026. Hierbei ist auch zu klären, wie die Kommunikation zwischen Bahn- und Busunternehmen im Falle verspäteten Eintreffens verbessert werden kann. Insbesondere in taktschwächeren Nebenverkehrszeiten ist die Einhaltung von Anschlüssen besonders wichtig (Anregung AK NVP).
21. Das Gutachterbüro hat auch die in den Städten erarbeiteten Planwerke (Mobilitätskonzepte, Klimaschutzpläne etc.) in die Erarbeitung des NVP 2022-2026 einfließen zu lassen (Anregung AK NVP).
22. Die Einführung einer Schnellbuslinie auf der Relation Niederaußem, Oberaßem, Glessen, Brauweiler, Weiden-West/Bocklemünd soll geprüft werden. Hierbei ist bezüglich des Stadtgebietes Köln eine Abstimmung mit der Stadt Köln herbeizuführen (vgl. DS-Nr. 295/2021 2. Ergänzung).
23. Der Gutachter soll die im NVP 2015-2020 begonnene Netzhierarchisierung konsequent weiterführen. Dabei sind die Stadtbahn-, Schnellbus-, REGIO-, Regionalbus, Ortsbus und AST-Linien/OnDemand-Verkehr einzubeziehen. So soll eine einfache und einheitliche Netz-Struktur

entstehen, die gezielt vermarktet werden kann. Die Abgrenzung der Produkte Schnell-, REGIO- und Regionalbus ist auch in der Benennung zu präzisieren (vgl. auch Punkt 7f.).

24. Zur Verbesserung der Einnahmesituation, insbesondere nach der Coronapandemie, sollen Vorschläge unterbreitet werden, wie man verlorene Fahrgäste zurückgewinnen und neue Fahrgäste (sog. Wahlfreie) hinzugewinnen kann. Dazu zählen beispielsweise individualisiertes Marketing, eine Jobticket-Offensive, Analyse und Werbung hinsichtlich starker ÖPNV-Verbindungen (bezüglich Fahrzeitgleichheit mit dem MIV) etc.
25. Neben dem in Erarbeitung befindlichen Konzept zur Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen soll der Gutachter an stauträchtigen Knoten und Einmündungsstellen Vorschläge für eine Beschleunigung des Busverkehrs an wenigstens zwanzig Punkten des REVG-Netzes vorlegen, so wie bereits im NVP 2015-2020, S. 168, angeregt (vgl. auch Punkt 7g.).
26. Die Möglichkeit der Entwicklung oder des Ausbaus von P&R-Plätzen für Mitreisende (Ride-Sharing) soll anhand zweier Standorte und in Abstimmung mit den Städten vertieft untersucht werden. Diese sollen an das Busnetz der REVG angeschlossen werden.

Der AK NVP wird hierzu gegebenenfalls noch Änderungsvorschläge unterbreiten.

Bergheim, 01. September 2021
Im Auftrag

Uwe Zaar
Verkehrsdezernent