



Anlage 1 zu TOP I.1.1 der Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 24.11.2010:

- Liniennetzplan Stadtgebiet Meerbusch -

**ANLAGE 2 zu TOP 1.1 vom 24.11.2010**

B90 / DIE GRÜNEN \* Meerbuscher Str. 41 \* 40670 Meerbusch

**Ratsfraktion Meerbusch**

Leo Jürgens  
Vorsitzender des Ausschusses für Planung  
und Liegenschaften

6

Fraktionsvorsitzender  
Jürgen Peters

Herrn Dr. Gérard  
Technischer Beigeordneter

Geschäftsführer  
Heinz Ruyter

über  
Ratsbüro Meerbusch

Meerbuscher Str. 41  
40670 Meerbusch  
☎ 02159 / 51 36 8  
☎ 02159 / 52 81 43

buero@gruene-meerbusch.de  
www.gruene-meerbusch.de

31.05.2010

Anfrage zur Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften am 16.6.2010  
ÖPNV

Sehr geehrter Herr Jürgens,

die Fraktion *Bündnis 90/DIE GRÜNEN* bitten zur obigen Sitzung des **Planungs- und Liegenschaftsausschusses am 16.6.2010 die Verwaltung um** Beantwortung nachfolgender Anfrage:

**Verbesserung des ÖPNV-Angebotes**

Die Verwaltung wird gebeten, bis zur obigen Ausschusssitzung folgende Anfrage zu beantworten und in der Sitzung vorzutragen:

- a. Welche Steuerungsmöglichkeiten bestehen für die Meerbuscher Verwaltung und die Meerbuscher Politik, Probleme im Nahverkehr zu beseitigen?
- b. An welchen zentralen Haltepunkten in Meerbusch ist durch die Installation von Fahrgastanzeigen mit einer Verbesserung der Umsteige- oder Anschlussverbindungen zu rechnen?
- c. Welche Kosten entstehen dadurch und welche Fördermittel könnten hierfür genutzt werden?
- d. Bestehen Möglichkeiten, aus der Angebotsstruktur und der Abhängigkeit von der Rheinbahn auszustiegen und eine eigenständige Netzstruktur zu organisieren?
- e. Von wann ist der letzte Verkehrsentwicklungsplan und für wann ist eine Fortschreibung vorgesehen?
- f. Welche Struktur hat die Kreisverkehrsgesellschaft, wie häufig sind die Treffen, welche Themen stehen regelmäßig auf der Tagesordnung, wie ist für die Zukunft beabsichtigt, die politischen Gremien hierüber zu informieren?

- g. Welche Möglichkeiten bestehen, einen Bürgerbus einzurichten?
- h. Auf welchen Strecken ist ein Bürgerbus sinnvoll?
- i. Wie sind die Finanzierungsstrukturen und mit welchen Kosten wäre für die Stadt Meerbusch zu rechnen (anhand eines Beispiels)?
- j. gibt es Ampelvorrangschaltungen für den Busverkehr und wenn ja, lässt sich dieser optimieren?

Der Ausschuss möge klären, ob der ÖPNV weiterhin dem Planungsausschuss zugeordnet bleiben soll oder dem Rat zu empfehlen ist, den Bau- und Umweltausschuss mit diesem Thema zu beauftragen.

Bündnis90/DIE GRÜNEN bitten gleichzeitig darum, das Thema ÖPNV regelmäßiger im Ausschuss zu behandeln.

#### Gründe:

In der Vergangenheit gab es einen regelmäßigen Austausch zum ÖPNV. Anteilig waren Vertreter der Rheinbahn AG beteiligt. Dieser Austausch, abgesehen von einzelnen Maßnahmen (z.B. Bushaltestellen), findet seit längerer Zeit in den politischen Gremien nicht mehr statt.

Die Situation in Meerbusch ist in vielen Bereichen unbefriedigend. Es gibt Klagen, dass es z.T. zu regelmäßigen Verspätungen auf einzelnen Linien kommt (831), Anschlussverbindungen verpasst werden und hierdurch z.T. erhebliche Wartezeiten für Fahrgäste entstehen. Die Umsteigesituation am Bahnhof Osterath zwischen dem 832er und der DB ist unkalkulierbar. Anteilig fährt der 832er sogar zu spät ab Lank Kirche los.

Vergleichbar problematisch ist die Umsteigesituation nachmittags in Lank zwischen dem 831er (aus Moers kommend) und dem 839er Richtung Nierst.

Der Anschluss am Bahnhof Uerdingen zwischen der DB und dem 831er ist z.T. mit erheblichen Wartezeiten verbunden.

Anteilig fahren Busse der Linie 830 zu früh ab Haus Meer Richtung Neuss und verpassen den Eingang des 831ers. Dies führt insbesondere an Wochenenden zu deutlichem Zeitverlust.

Es ist leider keine Selbstverständlichkeit, dass alle BusfahrerInnen bemüht sind, diese Übergänge sicherzustellen. Dies führt zu erheblichem Ärger bei den Fahrgästen und letztlich zur Suche nach Alternativen.

Es ist für Bündnis90/DIE GRÜNEN nachvollziehbar, dass die Struktur des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum zwangsläufig Schwächen hat. Z.T. ist eine ausreichende Mobilität tatsächlich nur mit dem Kfz zu erreichen. Es sollten aber zumindest vermeidbare Störungen ausgeschlossen werden. Wir sollten auch bemüht sein, Reibungsverlusten durch organisatorische Maßnahmen entgegenzuwirken. Je besser der ÖPNV funktioniert, desto höher wird die Akzeptanz sein. Im Hinblick auf das zu entwickelnde CO<sub>2</sub>-Minderungskonzept müssen wir sichere und zeitlich tragbare Angebote jenseits des motorisierten Individualverkehrs gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Peters / Christof Behlen