

**Stadt Meerbusch**  
Der Bürgermeister  
Straßen und Kanäle  
5/66.10-19 De

. November 2010

An die  
Damen und Herren  
des Ausschusses für Planung und Liegenschaften

## **Informationssvorlage**

**zu TOP I.1 der Sitzung des Ausschusses für Planung, Wirtschaft und Liegenschaften am 24.11.2010**

**Anfrage der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 31.05.2010  
- siehe Sitzung des Ausschusses für Planung und Liegenschaften am  
07.09.2010, TOP I.3.0 -**

Es wird auf die in der oben genannten Anfrage formulierten Fragen verwiesen, auf die im Folgenden im Einzelnen eingegangen wird.

- a. **Welche Steuerungsmöglichkeiten bestehen für die Meerbuscher Verwaltung und die Meerbuscher Politik, Probleme im Nahverkehr zu beseitigen?**

Die Stadt Meerbusch kann auf Ihrem Stadtgebiet auf Grundlage des über die Kreisverkehrsgesellschaft und den VRR bestellten Nahverkehrsangebotes diesen steuern und weitgehend über die Bedienung einzelner Haltestellen bzw. die Einrichtung oder die Abschaffung von Linien, die rein auf Meerbuscher Gebiet verkehren, selbst entscheiden.

Zwangspunkte bestehen zum einen in der Eigenschaft des Rhein-Kreises-Neuss als Aufgabenträger für den ÖPNV gemäß ÖPNVG-NRW, der die Betrauung der einzelnen Verkehrsunternehmen über die Kreisverkehrsgesellschaft zu festen Kilometerpreisen vornimmt, und zum anderen bei Linien, die gebietsübergreifend in Meerbusch verkehren (z.B. K-Bahn, Buslinie 071 des BVR). Die Rahmenbedingungen hierfür werden in der Nahverkehrsplanung der angrenzenden Kommunen und über die Nahverkehrsplanung des Rhein-Kreises Neuss entsprechend abgestimmt. Aufgrund der durch die Bezirksregierung über mehrere Jahre an die einzelnen Verkehrsunternehmen vergebenen Linienkonzessionen (vgl. Anlage 1, Liniennetzplan für das Stadtgebiet Meerbusch) -in Anlehnung an das Personenbeförderungsgesetz- könnte hier nur sukzessive nach Ablauf der entsprechenden Genehmigungen von Seiten der Stadt Meerbusch eingegriffen werden.

- b. **An welchen zentralen Haltepunkten in Meerbusch ist durch die Installation von Fahrgastanzeigen mit einer Verbesserung der Umsteige- oder Anschlussverbindungen zu rechnen?**

An den Bahnhöfen der U76 sind solche Anlagen mit ÖPNV-Förderung durch die Rheinbahn in der Vergangenheit installiert worden.

Aufgrund der relativ hohen Investitionskosten und des mit der Planung und Installation von Fahrgastanzeigen verbundenen Personalaufwandes wurde bislang -vor dem Hintergrund der hohen personellen Auslastung der Verwaltung durch die Betreuung des ÖPNV-Investitionsprogrammes- von der weiteren Planung solcher Anlagen abgesehen.

Die Rheinbahn hat der Stadt Meerbusch die Möglichkeit erläutert, solche Anlagen mit einer 85%igen Förderung durch den VRR unter Federführung der Stadt Meerbusch erstellen zu lassen und sich ggf. bereit erklärt, die Federführung für die Unterhaltung der Anlagen zu Lasten der Stadt zu übernehmen.

Aus Sicht der Verwaltung wäre eine solche Anlage an der Haltestelle „Hauptstraße“ in Lank-Latum (Verknüpfung Linie 830, 832, 831 und 839) wünschenswert, aber vor dem Hintergrund der damit verbundenen Kosten nicht unbedingt erforderlich. Längerfristig sollte eine Fahrgastanzeige auch am DB-Haltestpunkt Meerbusch-Osterath (Verknüpfung Schiene und Linie 832 sowie 071) aufgestellt werden. Dies ist jedoch erst nach Abschluss der Beseitigung der Bahnübergänge und dem Bau einer neuen Haltestelle am direkten Bahnhofszugang sinnvoll.

**c. Welche Kosten entstehen dadurch und welche Fördermittel könnten hierfür genutzt werden?**

Die Kosten für eine Bushaltestelle (beide Fahrrichtungen) mit zwei vierzeiligen Anzeigetafeln belaufen sich auf ca. 45.000 €. Die Maßnahmen können mit 85 % der zuwendungsfähigen Kosten durch die ÖPNV-Förderung des VRR gefördert werden. Aufgrund der hohen finanziellen Zuwendung für den barrierefreien Umbau der Haltestellen in Meerbusch, ist hier jedoch eher mit einer geringen Priorisierung der Stadt Meerbusch für diese Maßnahme zu rechnen. Der Eigenanteil für die Stadt Meerbusch beträgt hierbei 6750,- €. Hinzu kommen Planungskosten in Höhe von ca. 30 % der Gesamtkosten (ergibt 13.500 €), von denen wiederum 3% (405 €) gefördert werden, so dass sich die gesamten Investitionskosten, welche die Stadt zu erbringen hätte, auf ca. 20.000 € pro Anzeigetafel belaufen. Im Fall der vorgeschlagenen Haltestelle „Hauptstraße“ würden dann Gesamtkosten von brutto ca. 48.000 € entstehen.

Die Unterhaltungskosten belaufen sich auf brutto ca. 1.500 € pro Haltestelle mit zwei Anzeigetafeln und sind nach derzeitigem Angebot der Rheinbahn von der Stadt Meerbusch zu tragen.

**d. Bestehen Möglichkeiten, aus der Angebotsstruktur und der Abhängigkeit von der Rheinbahn aus-zusteigen und eine eigenständige Netzstruktur zu organisieren?**

Derzeit ist dies aufgrund der längerfristigen Verträge über die Kreisverkehrsgesellschaft und die oben angesprochenen Linienkonzessionen der Rheinbahn nicht möglich. Eine eigenständige Struktur kann mit der jetzigen Personalausstattung nicht geleistet werden und ist vermutlich aufgrund der gemeinsamen Interessenlage der Kommunen, die sich innerhalb der Kreisverkehrsgesellschaft organisiert haben, der Sache nicht unbedingt zuträglich. Des Weiteren ist die Stadt Meerbusch gemäß ÖPNV-Gesetz als kreisangehörige Stadt kein direkter Aufgabenträger für den ÖPNV gemäß ÖPNV-Gesetz und könnte die Aufgabenträgerschaft ggf. auf lange Sicht nur durch den Rhein-Kreis Neuss übertragen bekommen. Dies wäre jedoch erst nach 2018 möglich, da der Rhein-Kreis Neuss die Rheinbahn bis dahin mit der Durchführung der Verkehrsleistungen betraut hat und die Rheinbahn für die diversen Linien langjährige Konzessionen nach Personenbeförderungsgesetz besitzt.

**e. Von wann ist der letzte Verkehrsentwicklungsplan und für wann ist eine Fortschreibung vorgese-hen?**

Der letzte Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Meerbusch ist aus dem Jahr 1998/99.

Aufgrund der wenigen Änderungen im Bestandsnetz auf Meerbuscher Gebiet wurde bislang eine Fortschreibung für entbehrlich gehalten. Eine Fortschreibung kann wegen des damit verbundenen intensiven Aufwandes und der erforderlichen Spezialkenntnisse (Einsatz von Verkehrserzeugungs- und -umlegungsmodellen) mit eigenem Personal nicht erfolgen. Sinnvoll wäre ein Zeitpunkt nach der Inbetriebnahme der K9n. Hierbei wäre insbesondere der Neuordnung des ÖPNV-Liniennetzes Rechnung zu tragen.

**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?**

Die Kreisverkehrsgesellschaft hat die Organisationsform einer GmbH und die Aufgabe, die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zu übernehmen. Der Kreis, als Aufgabenträger für den ÖPNV, bestellt die Verkehrsleistungen des ÖPNV teilweise selbst, die des SPNV über den VRR. Die Rechnung des VRR über den Defizitausgleich für den ÖPNV und SPNV wird durch die Kreisverkehrsgesellschaft auf die kreisangehörigen Kommunen verteilt.

Die Gesellschafterversammlung tritt je nach Bedarf zweimal im Jahr -gekoppelt an den Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss des Rhein-Kreises Neuss- zusammen. Die inhaltlichen Themen sind im Wesentlichen die Abrechnung und die Aufschlüsselung der ÖPNV-Kosten. Des Weiteren versteht sich dieses Gremium als Diskussionsforum für die Belange und Anliegen der hierdurch organisierten Kommunen zum Thema ÖPNV. Neben den Vertretern der Verwaltung (BM, Dez. III) sind auch die gewählten Bürgerschaftsvertreter der einzelnen Parteien hier stimmberechtigt.

- 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)?

Es wird auf den Vortrag der Rheinbahn verwiesen, welcher der Niederschrift beigelegt wird.

- j. gibt es Ampelvorrangschaltungen für den Busverkehr und wenn ja, lässt sich dieser optimieren?

An diversen Stellen im Stadtgebiet gibt es bereits derartige Schaltungen (L137/Haltestelle Kanzlei, Fahrtrichtung Friedenstraße; Haus Meer, Abbiegespur in Richtung Strümp). Zentrales Problem hierbei ist, dass die Stadt Meerbusch für nur sehr wenige Lichtsignalanlagen Baulastträger ist. Der Großteil gehört dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bzw. dem Rhein-Kreis Neuss.

Werden seitens der Stadt Meerbusch hier Änderungen gewünscht, muss die Stadt Meerbusch eine entsprechende Planung liefern. Die Programmierung der Anlagen bzw. die Umrüstung erfolgt dann zu Lasten des Baulastträgers. Dieser Sachverhalt bezieht sich nicht nur auf die Einrichtung einzelner separater Busspuren, sondern auch auf die Koordinierung eines ganzen Straßenzuges mit bestimmten Programmen, sobald sich ein Bus entsprechend anmeldet.

Ein sinnvolles Beispiel hierfür wäre die L137 in der Ortsdurchfahrt Büderich, deren Verkehrsfluss als Nebeneffekt der ÖPNV-Beschleunigung hierdurch eventuell verbessert werden könnte. Eine grobe Kostenschätzung einschließlich zugehöriger Verkehrszählung von ca. 100.000 € hat bislang dazu geführt, verwaltungsseitig dieses Thema nicht weiter zu verfolgen.

Bei der Neuinstallation von Lichtsignalanlagen wird diese Thematik bereits standardmäßig berücksichtigt.

In Vertretung

Dr. Just Gérard  
Technischer Beigeordneter

Anlage

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

**- Liniennetzplan Stadtgebiet Meerbusch -**