

Informationsvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB5/0074/2015 vom 7. August 2015
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Planung und Liegenschaften	01.09.2015

ÖPNV auf dem Gebiet der Stadt Meerbusch

1. Allgemeines

Auf dem Gebiet der Stadt Meerbusch ist der ÖPNV über die Kreisverkehrsgesellschaft organisiert, die für die Kommunen des Kreises Neuss in der Funktion des Aufgabenträgers die Abwicklung des ÖPNV organisiert, die Verkehrsleistungen bestellt und mit dem VRR abrechnet.

Die Stadt Meerbusch ist für den Bau und den Betrieb der ÖPNV-Wartehallen sowie der Warteflächen der Bushaltestellen zuständig, während im Bereich der Stadtbahnen U74 / U76 die Rheinbahn diese Aufgaben übernimmt.

Die Rheinbahn erbringt weitgehend die Fahrleistungen im Stadtgebiet. Ausnahmen hiervon sind die Linie 071 Willich-Haus Meer sowie die Krefelder Linien, die in Bösinghoven enden. Teilweise setzt die Rheinbahn Subunternehmer zur Abdeckung der Spitzenleistungen ein.

Unabhängig von den konzessionierten ÖPNV-Linien verkehren die sogenannten „E-Wagen“ für den Schülerbusverkehr, darüber hinaus der Schulbusverkehr der über den sogenannten Schülerspezialverkehr abgewickelt wird.

2. Liniennetz

Auf Meerbuscher Stadtgebiet verkehren die folgenden Linien:

schienengebundener Personennahverkehr (DB/NordWestbahn)	Regionalexpress
RE 7	Krefeld – Meerbusch/Osterath- Neuss-Köln-Rheine
RE 10	Kleve-Krefeld-Meerbusch/Osterath-Düsseldorf
Stadtbahn (Rheinbahn)	
Linie U70	Düsseldorf, Hauptbahnhof-Meerbusch/Haus Meer-Krefeld/Rheinstraße
Linie U74	Düsseldorf Benrath/Betriebshof-Meerbusch/Haus Meer
Buslinien	Rheinbahn und SWK
Linie SB 51	Düsseldorf/Flughafen Terminal-Meerbusch/Büderich-Kaarst

Linie 057	Krefeld/Inrath-Meerbusch/Bösinghoven
Linie 071	Meerbusch/Haus Meer-Viersen/Busbahnhof
Linie 828	Düsseldorf/Oberkassel-Meerbusch/Büderich-Neuss/Stadthalle
Linie 829	Meerbusch/Haus Meer-Johann-Wienands-Platz-Düsseldorf/Handweiser-Neuss/Am Kaiser
Linie 830	Meerbusch/Lank-Kirche-Meerbusch/Haus Meer-Düsseldorf/Handweiser-Neuss/Stadthalle
Linie 831	Krefeld/Uerdingen-Meerbusch/Lank-Meerbusch/Haus Meer
Linie 832	Lank-Latum/Kirche-Osterath Bhf-Kaarster Str.
Linie 839	Haus Meer-Bösinghoven

Eine Übersicht des städtischen Linien- und Haltestellennetzes befindet sich in Anlage 1.

3. Kosten

3.1 ÖPNV

Die Verrechnung des ÖPNV-Defizites erfolgt jährlich über die Kreisverkehrsgesellschaft. Die derzeitigen Fahrleistungen im Stadtgebiet können der Ergebnisrechnung 2013 aus Anlage 2 entnommen werden. Hinzu kommen Beträge für die Verbandsumlage VRR und die Umlagekosten der Kreisverkehrsgesellschaft sowie die SPNV-Umlage.

Die derzeitigen km-Preise betragen 3,20 €/km für die Stadtbahn und 0,80 € (Rheinbahn) bzw. 0,87 € (SWK) für den Bus. Die Abrechnung erfolgt auf Schätzungen der Vorjahresleistung und wird im Nachhinein nach erbrachter Leistung schlussgerechnet. Im Jahre 2013 sind Kosten in Höhe von 2,313 Mio €, einschl. des Schülerspezialverkehrs von 3,316 Mio € angefallen.

3.2 Schülerbeförderung

Im Jahre 2013 sind für die Schülerbeförderung Kosten in Höhe von 1,003 Mio € angefallen.

4. Infrastruktur und Haltestellen

Die Stadt Meerbusch hat in den vergangenen Jahren mit erheblichen Anstrengungen den barrierefreien Ausbau der Haltestellen vorangetrieben. Im Jahr 2003-2004 wurden 22 Haltestellen mit Förderung des VRR umgebaut und mit Wartehallen ausgestattet. In der Zwischenzeit wurden aus Eigenmitteln weitere Haltestellen modernisiert. In 2011 bis 2013 wurden weitere 55 Haltestellen mit Hilfe der ÖPNV-Förderung ertüchtigt. Im Jahr 2016 wird die Stadt erneut 13 Haltestellen mit Förderung des VRR (90%-Förderquote) barrierefrei ausstatten. Ab diesem Zeitpunkt genügen 116 (73,89 %) von insgesamt 157 Haltestellen den gesetzlich ab 2022 nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgesehenen Anspruch, einen vollständigen barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen (vergleiche Anlage 4).

Eine Übersicht aller Haltestellen ist in Anlage 3 beigefügt. Partiiell werden einige Haltestellen noch im Rahmen von Projekten Dritter oder der Realisierung der Erschließung von eigenen Bebauungsplangebietern erneuert. Eine Zusammenstellung des Bauprogrammes für 2016 / 2017 einschließlich des Projektes „Bahnunterführung Osterath“ ist in Anlage 5 zusammengefasst. Die verbleibenden 30 Haltestellen bedürfen zum Teil erheblicher Planungsanstrengungen oder bedingen teilweise Grunderwerb von den anliegenden Privateigentümern, der nur schwerlich zu erreichen ist. Ggf. sind alternative Standorte zu suchen.

In diesem Zusammenhang ist noch zu erwähnen, dass die DB AG plant, den Bahnhof Osterath, Hausbahnsteigseite, nach Abschluss des Projektes zur Beseitigung der Bahnübergänge zu modernisieren. Dies wird nach derzeitigem Sachstand nach 2023 sein.

5. Fortschreibung Nahverkehrsplanung

In direktem Zusammenhang mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK 2030) wird auch das Nahverkehrskonzept fortzuschreiben sein. Bislang werden die verwaltungsseitigen Überlegungen durch das Stocken des Vorhabens K9n gehemmt, da hier eine zentrale Verbindung zur Optimierung der Linienführung und der Anbindung des DB-Haltepunktes Meerbusch-Osterath an den ÖPNV geschaffen werden könnte. In Kombination mit einer Änderung der Situation an der Kreuzung Xantener Str. / Schloßstraße und der Schaffung von zwei neuen Haltestellen mit dem vollständigen Umbau des Knotenpunktes und der Lichtsignalanlage könnte hier ähnlich, wie an der Haltestelle Bergfeld, ein Umsteigepunkt für die Linie 832, die dann als Rundlinie über Haus Meer, Bergfeld, die vorgenannte Haltestelle, Strümp-Osterather Straße und Hoterheide zum Bhf. Osterath geführt werden könnte, entstehen. Lank-Latum würde dann indirekt über die zum Haus Meer verkehrenden Linien an der neuen Haltestelle Strümp-Schloßstraße an den Bahnhof Osterath angeschlossen. Gleiches gilt für die Rheingemeinden, wo die Haltestelle Bergfeld diese Funktion übernehmen könnte.

Im Zusammenhang mit der Schaffung des neuen Umsteigepunktes im Strümper Norden ergäbe sich u.U. eine bessere Machbarkeit für die Verknüpfung und sinnvolle Einbindung einer Schnellbuslinie über die A44 zum Flughafen Düsseldorf.

Im Rahmen der Anpassung der Schullandschaft sind unter Umständen noch Änderungen an der Schulbusverkehrskonzeption erforderlich, die auch Auswirkungen auf die ÖPNV-Linienführung haben könnten.

Eine weitere intensive Bearbeitung des Themas ist nach Verabschiedung des ISEK 2030 und Vorlage konkreter Termine für die Fertigstellung der K9n und der Bahnunterführung Osterath sinnvoll. Konkret müssen dann Zählzeiten der Haltestellennutzung erhoben werden, um dann eine Neubewertung und ggf. Neuführung einzelner Linien durchzuführen. Hierzu ist zu gegebener Zeit ein Ingenieurauftrag an ein mit dem Thema Nahverkehrsplanung vertrautes Büro zu vergeben.

In der Sitzung wird ein Vertreter der Rheinbahn anwesend sein, der zu einzelnen Fragen detailliert Auskünfte erteilen kann.

In Vertretung

gez.

Angelika Mielke-Westerlage