TOP

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss	08.12.2021

öffentlich

Vorlage Nr.	635/2021-7
Stand	18.11.2021

Betreff Ergebnis der Prüfung des Antrags der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 zur Prüfung der Zusammenlegung der Bedienungsbereiche im Anrufsammeltaxi-Verkehr

Beschlussentwurf

Der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt

In seiner Sitzung am 08.06.2021 hat der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss in Vorlage 330/2021-7 über den Antrag der Antrag der FDP-Fraktion vom 29.01.2021 zur Prüfung der Zusammenlegung der Bedienungsbereiche im Anrufsammeltaxi-Verkehr beraten. Die Verwaltung hat den Sachverhalt als Prüfauftrag an den als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständigen Rhein-Sieg-Kreis (RSK) weitergegeben. Eine Antwort des RSK liegt nun vor.

Prüfergebnis RSK

Die AST-Systeme im Rhein-Sieg-Kreis sind überwiegend dergestalt aufgebaut, dass aus peripheren Räumen und/oder in Zeiträumen mit schwacher Nachfrage Fahrmöglichkeiten zu den nächstgelegenen Zentren und Verknüpfungspunkten hergestellt werden, sowie in der Gegenrichtung. Diese Systematik findet sich auch in Bornheim, wo alle AST-Bediengebiete mit den zentralen Ortslagen Bornheim und Roisdorf sowie außerdem mit den jeweils nächstgelegenen Bahnhöfen und Stadtbahnstationen verbunden sind.

AST-Systeme mit flächendeckenden Fahrmöglichkeiten gibt es im Rhein-Sieg-Kreis vereinzelt auch. Da die Betriebskosten im AST-Verkehr direkt proportional zu den gefahrenen Streckenlängen sind, kann dies zu erheblichem Mehraufwand führen. So haben sich z.B. die Fahrgastzahlen und Betriebskosten im AST-Verkehr Lohmar in einem Zeitraum von fünf Jahren nach der Ermöglichung von Querfahrten zwischen den Außenorten verdoppelt.
In Bornheim würden durch die Freigabe von Querfahrten zwischen den Bedienungsgebieten insbesondere zusätzliche Fahrmöglichkeiten zwischen den Rheinorten und den Ortslagen im Vorgebirge entstehen. Diese sind grundsätzlich auch im liniengebundenen ÖPNV möglich, jedoch nur auf Umwegen und mit Umsteigen (Linien 16 und 818).
Nach Einschätzung des Rhein-Sieg-Kreises ist das Fahrgastpotenzial auf diesen Relationen relativ begrenzt, so dass eine Kostenentwicklung wie im o.g. Beispiel Lohmar nicht zu erwarten ist.

Da die Nachfrage im AST-Verkehr Bornheim pandemiebedingt ohnehin stark rückläufig ist (2019: 4.058 Fahrgäste, 2020: 2.621 Fahrgäste), sind in den Kostenansätzen derzeit auch Reserven enthalten. Der Rhein-Sieg-Kreis steht insofern einer entsprechenden Ausdehnung

des AST-Verkehrs offen gegenüber.

Hingewiesen sei zudem auf ein am 18.08.2021 umgesetztes Modellprojekt in Neunkirchen-Seelscheid, im Rahmen dessen u.a. anstelle des bisherigen AST unter dem Namen „Rhesi“ ein neuer On-demand-Verkehr in der Gemeinde eingerichtet worden ist (weitere Infos s. https://www.rsvg.de/rhesi).

Der Rhein-Sieg-Kreis erhofft sich davon Erkenntnisse, die in Zukunft auch zur Weiterentwicklung der anderen AST-Verkehre im Kreisgebiet genutzt werden können.

Anmerkung Stadt Bornheim

Aus Sicht der Verwaltung der Stadt Bornheim kann die Nachfragesituation zu Zeiten der Coronapandemie nicht als Maßstab für etwaige Änderungen in der Bedienung des AST herangezogen werden.

Eine Ausweitung der Fahrtmöglichkeiten über die bisherige Situation hinaus würde grundsätzlich zu Parallelverkehren führen und demnach ein Konkurrenzangebot zu den Stadtbahn- und Buslinien mit sich bringen. Fahrten zwischen den Ortschaften können dabei auch über 20,- Euro pro Strecke kosten. Da der Fahrgast zurzeit lediglich einen Festbetrag von 4,10,- Euro (ermäßigt 3,10,- Euro) bezahlen muss, müssten die aus der höheren Zahl an zurückgelegten Kilometern resultierenden Mehrkosten durch den RSK und die Stadt Bornheim kompensiert werden. Das AST ist seit dem Jahr 2016 Teil des Nahverkehrsplans und demnach Teil des regulären ÖPNV. Über die Kreisumlage erfolgt dahingehend auch eine Kostenbeteiligung der Stadt Bornheim.

Mit der Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet würde auch die eigentliche Zielsetzung verlassen, in Zeiträumen mit schwacher Nachfrage Fahrmöglichkeiten zu den nächstgelegenen Zentren und Bahnhaltepunkten herzustellen. Hier würde stattdessen ein taxiähnlicher Fahrbetrieb entstehen, der über die Kreisumlage finanziert wird. Hinsichtlich einer Weiterentwicklung des AST-Verkehrs wird empfohlen, die Ergebnisse des in den Ausführungen des RSK dargestellten Modellprojektes abzuwarten.

Finanzielle Auswirkungen

Mehrkosten in unbekannter Höhe über die Kreisumlage.

Anlagen zum Sachverhalt

Antrag