

Sitzungsniederschrift

Gremium:	Ausschuss für ÖPNV, Wirtschaftsförderung und Fremdenverkehr
Sitzung am:	Montag, 17.05.2021
Sitzungsort:	Video- bzw. Telefonkonferenz
Sitzungsdauer:	14:30 Uhr - 16:20 Uhr 14:30 Uhr – 15:30 Uhr öffentlicher Teil 15:30 Uhr – 16:20 Uhr nichtöffentlicher Teil
Art der Sitzung:	öffentlich / nicht öffentlich

Das Ergebnis der Sitzung ergibt sich aus den beigefügten Anlagen.

Niederschriftführerin

Vorsitzender

gez.
Elke Thomas

gez.
Hans-Ulrich Ihlenfeld
Landrat

Mitglieder CDU-Fraktion

Rüttger, Frank
Schneider, Klaus
Lubenau, Peter
Meyer, Tobias
Kobel, Stefan

Mitglieder SPD-Fraktion

Geis, Ruth
Schenk, Stephan
Drewitz, Maria (fehlte entschuldigt)
Breier, René

Mitglieder Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Bäumli, Horst (fehlte entschuldigt)
Wolff, Winfried (fehlte entschuldigt)

Mitglieder FWG-Fraktion

Rung-Braun, Heike
Knauber, Ursula

Mitglieder AfD-Fraktion

Wilms, Hans-Joachim
Jünger, Frank

Mitglieder FDP-Fraktion

Rinck, Jochen

Verwaltung:

Herr Rinder, Abteilung 1
Frau Schott, Abteilung 1
Frau Müller, Pressereferentin

Frau Thomas, Abteilung 1, als Niederschriftführerin

Gäste:

Frau Wind VRN

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. On-Demand-Verkehr
Vorlage: 118/2021
2. Mitteilungen und Anregungen

Nicht öffentlicher Teil:

Personal- und Finanzangelegenheiten

Der Vorsitzende begrüßte die Anwesenden, eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Einladung und die Beschlussfähigkeit fest.

Auf Befragen wurden keine weiteren Wünsche zur Tagesordnung gestellt.

Hinweis:

Unter den derzeitigen Bedingungen stellt die Corona-Pandemie weiterhin eine krisenbedingte Ausnahmesituation i.S.d. § 35 Abs. 3 GemO dar.

Aufgrund dieser aktuellen Situation wurde ein Vorverfahren gemäß § 35 Abs. 3 Satz 1 GemO durchgeführt.

Eine zwei Drittel Mehrheit der Ausschussmitglieder stimmte der Durchführung der Sitzung als Video- bzw. Telefonkonferenz zu.

Öffentlicher Teil:

Niederschrift zu Tagesordnungspunkt Nr. 1 Drucksache 118/2021	
Gremium:	Ausschuss für ÖPNV, Wirtschaftsförderung und Fremdenverkehr
Sitzung am:	Montag, 17.05.2021

Sitzung / Abstimmung :		
<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich	<input type="checkbox"/> entscheidend <input type="checkbox"/> beratend	<input type="checkbox"/> offen <input type="checkbox"/> geheim <input type="checkbox"/> namentlich
<input type="checkbox"/> laut Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss	<input type="checkbox"/> Empfehlung an den Kreistag
<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/> über Umlaufverfahren.
<input type="checkbox"/> JA -Stimmen	<input type="checkbox"/> Nein -Stimmen	<input type="checkbox"/> Enthaltungen

Tagesordnung: On-Demand-Verkehr

Die Informationen werden zur Kenntnis genommen.

Ausschließungsgründe:

Sonstige Vermerke gem. § 26 Abs. 1 Nr. 9 GO des KT:

Die nachstehenden Erläuterungen werden von Frau Schott vorgestellt:

Begriffe und Konzept

Für On-Demand-Verkehr gibt es derzeit viele unterschiedliche Begriffe: mobility-on-demand, Pooling-Verkehr, Bedarfsverkehr oder Ridepooling, um nur einige zu nennen.

Sie alle haben ein ähnliches Konzept mit bestimmten Merkmalen:

- es handelt sich um Personenverkehr, Güter und Waren werden nicht transportiert
- das Konzept ist bedarfsorientiert, d. h. es wird nur auf Nachfrage eine Fahrt angeboten, und zwar für die gewünschte Strecke
- oft ist die gesamte Abwicklung digital, was bedeutet, dass
 - die Fahrt per App auf dem Smartphone bestellt wird,
 - eine Software die Strecke ermittelt und das Fahrzeug auf den Weg schickt,
 - die Haltestelle virtuell ist, also ohne ein Schild am Straßenrand (der Fahrgast sieht auf dem Smartphone, wohin er sich begeben muss, um abgeholt zu werden),
 - die Bezahlung am Ende der Fahrt mit dem Smartphone erfolgt, z. B. durch eine in der App hinterlegte Zahlungsmethode.
- als attraktives und bequemes Verkehrsangebot soll es helfen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren
- durch den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben soll zur Reduzierung der CO²-Emissionen beigetragen werden
- durch sog. Ridepooling soll das Konzept wirtschaftlich sein

Ridepooling bedeutet, dass mehrere Fahrgäste mit einem ähnlichen Ziel effizient gebündelt werden. Es gibt dadurch keinen festen Linienweg. Der Fahrgast bucht also nur einen Sitzplatz, bei einem regulären Taxi bucht er das ganze Fahrzeug für sich.

Rechtliche Einordnung - Status Quo

Personenbeförderungen sind genehmigungspflichtig nach dem Personenbeförderungsgesetz. Derzeit sieht das Gesetz folgende Verkehrstypen mit verschiedenen Merkmalen vor:

- Linienverkehr hat eine feste Linienführung, Haltestellennetz und ÖPNV-Tarif
- Taxi kann bestellt oder herangewunken werden, unterliegt einer Beförderungspflicht, Tarif ist vorgegeben
- Mietwagen mit Fahrer wird vorbestellt, im Ganzen angemietet, es gibt keinerlei Preisvorgaben

Der Linienverkehr gehört zum ÖPNV, Taxi und Mietwagen gehören zum sog. Gelegenheitsverkehr.

On-Demand-Verkehre erfüllen mit ihren Konzepten nie vollständig die Merkmale der bestehenden Verkehrstypen. Daher werden sie momentan in der Regel durch „Auffangklauseln“ mit ganz unterschiedlichen Auflagen im PBefG genehmigt (als typenmischer Verkehr, „linienverkehrsähnlich“ oder „mietwagenähnlich“.)

Rechtliche Einordnung - PBefG-Novelle

Der Bedarfsverkehr wird im neuen Personenbeförderungsgesetz zweifach als Genehmigungstatbestand eingeführt:

1. In § 44 als sog. „Linienbedarfsverkehr“
Hierbei handelt es sich um eine Form von On-Demand-Verkehr, die den Regeln des ÖPNV unterworfen wird. Insbesondere
 - Betriebspflicht

- Beförderungspflicht
- Tarifpflicht
- 2. In § 50 PBefG als zusätzlicher Verkehrstyp „Gebündelter Bedarfsverkehr“
Im Unterschied zum „Linienbedarfsverkehr“ unterliegt dieser nicht den Regeln des ÖPNV, sondern wird durch Auflagen der Genehmigungsbehörden reglementiert. Z. B. können Mindestbeförderungsentgelte festgelegt werden, um zu verhindern, dass der Unternehmer die Preise des ÖPNV unterbietet.

Entwicklung im VRN-Gebiet

Bereits seit längerem wird beim VRN ein steigendes Interesse seitens der Aufgabenträger an On-Demand-Verkehren festgestellt. Die Geschäftsmodelle der Anbieter wirken innovativ, diese Verkehrsform könnte ein wichtiger Schritt hin zur Klimaneutralität sein und die Mobilitätswende vorantreiben. Innerhalb des Verbundes ist daher geplant, diese neue Mobilitätsform sinnvoll in die bereits bestehenden Angebote zu integrieren. Dies ist möglich durch die Aufnahme von On-Demand-Verkehren in neue Ausschreibungen, zum Beispiel als Ergänzung und Aufwertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes in bestimmten Gebieten oder zu bestimmten Zeiten.

Wann ist On-Demand-Verkehr attraktiv?

Diese Frage ist nur zu beantworten, wenn das Verkehrsangebot aus den Blickwinkeln aller Beteiligten betrachtet wird:

Die Fahrgäste möchten eine gute Verfügbarkeit und eine kurze Wartezeit von Bestellung bis Abholung. Die Erfahrungen von Anbietern zeigen, dass Kunden bereit sind, maximal 15 Minuten auf ihre Abholung zu warten - dann ist das Angebot noch attraktiv für sie.

Der Betreiber, also das Verkehrsunternehmen möchte eine große Planbarkeit, das heißt Personal- und Fahrzeugeinsatz müssen bestmöglich kalkulierbar sein. Gewünscht wird natürlich eine hohe Verkehrsleistung, damit kein Fahrer seine Arbeitszeit wartend im Fahrzeug verbringen muss. Sind diese Punkte gegeben, ist der Verkehr für den Betreiber ein attraktives Geschäft.

Letztendlich möchte der Aufgabenträger, also in unserem Fall der Landkreis, natürlich eine hohe Kundenzufriedenheit. Außerdem ist für alle Aufgabenträger eine möglichst hohe Wirtschaftlichkeit wichtig. Denn wie auch bei den Linienverkehren mit Bussen ist der Landkreis Zuschussgeber, da sich der ÖPNV nicht selbst trägt.

Ausblick

Bereits Anfang 2020 wurde die Verbundtarifsetzung ergänzt, der Verbundtarif ist auch von On-Demand-Anbietern anzuwenden. Es können allerdings Qualitätszuschläge erhoben werden.

Außerdem hat der Verwaltungsrat im März 2021 die Anschaffung einer verbundweiten On-Demand-Software beschlossen.

Ziel ist hierbei, auch kleineren Verkehrsunternehmen den Zugang zum Wettbewerb zu erleichtern und den Kunden eine einheitliche Qualität zu bieten.

Die Aufgabenträger im Verkehrsverbund Rhein-Neckar treffen einheitliche Vorbereitungen für die Integration von On-Demand-Verkehren in das Verkehrsangebot.

Landrat Ihlenfeld erläutert die bisherigen Bemühungen der Firma MOD Holding das Geschäftsmodell im Landkreis tätig zu werden. Die Kommunen Deidesheim und

Wachenheim unterstützen die Bemühungen der Firma, Bundesfördermittel für das Vorhaben zu erhalten. Bürgermeister Lubenau bestätigt, dass dies nur zum Tragen kommt, sofern die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann.

Niederschrift

zu Tagesordnungspunkt Nr. 2

Gremium:	Ausschuss für ÖPNV, Wirtschaftsförderung und Fremdenverkehr
-----------------	--

Sitzung am:	Montag, 17.05.2021
--------------------	---------------------------

Tagesordnung:

Mitteilungen und Anregungen

Ausschließungsgründe:

Sonstige Vermerke gem. § 26 Abs. 1 Nr. 9 GO des KT:

Zu diesem Punkt trägt Herr Landrat Ihlenfeld Fragen der Fraktion Bündnis 90/die Grünen und die entsprechenden Antworten der Verwaltung vor. Die Fraktion hat anhand von Beispielen die Sorge, dass die Attraktivität des ÖPNV nachlassen könnte und bittet um Information über verschiedene Aspekte des ÖPNV. Die Fragen sind im Einzelnen:

Frage 1:

Welche Strategie verfolgt der Vertreter des Landkreises Bad Dürkheim im Aufsichtsrat um zu verhindern, dass es zu einem schleichenden Qualitätsverlust des Angebots kommt und sich die Kunden*innen abwenden?

Antwort:

Weder von Seiten des Landkreises noch von Seiten der rnv GmbH, die Betreiberin der Rhein-Haardtbahn ist, kann ein schleichender Qualitätsverlust im Angebot festgestellt werden. Tatsächlich wird stets daran gearbeitet, das Angebot kontinuierlich zu verbessern und auf einem den Kundenwünschen entsprechenden Niveau zu halten. Ein wichtiger Baustein hierfür sind Kritik und Hinweise der Fahrgäste, die von der rnv GmbH schnellstmöglich bearbeitet werden.

Frage 2:

Werden alle Ausfälle und Verspätungen von und nach Bad Dürkheim systematisch erfasst und statistisch ausgewertet?

Antwort:

Sämtliche Fahrtausfälle und Verspätungen werden systematisch erfasst und am folgenden Arbeitstag den zuständigen Landkreisen mitgeteilt. Sie werden den Landkreisen auch nochmals kumuliert innerhalb eines quartalsweisen Reportings dargestellt, wie es vertraglich vorgegeben ist. Beispielsweise zeigte das Reporting zum 31.12.2020, dass in 2020 die Abfahrten an der Haltestelle Bad Dürkheim Ost zu 84 % pünktlich waren, die an der Haltestelle Bad Dürkheim Bahnhof zu 98 %, somit eine leichte Verbesserung zu 2019 (78 % bzw. 97 %). Ausgefallene Betriebskilometer durch Zugausfälle und Verspätungen über 3 Minuten werden pönalisiert und vermindern den Zuschuss des Landkreises.

Frage 3:

Werden Beschwerden, die bei der rnv eingehen, ausgewertet und dem Landkreis zur Verfügung gestellt?

Antwort:

Alle Fahrgastkritiken und -hinweise werden nach Eingang zunächst geprüft und entsprechend beantwortet. Das vertraglich vereinbarte Beschwerde-Reporting erfolgt quartalsweise gegenüber den Landkreisen. In 2020 ist im Vergleich zu 2019 ein Rückgang der Fahrgastmeldungen zu verzeichnen, dies kann jedoch aufgrund der Corona-Pandemie nicht als repräsentativ gewertet werden.

Frage 4:

Wann fahren die ersten Züge der neuen Rhein-Neckar-Tram 2020 auf den Linien nach Bad Dürkheim?

Antwort:

Ein genauer Termin für den Einsatz der neuen Rhein-Neckar-Tram (RNT) 2020 auf den Linien nach Bad Dürkheim steht derzeit noch nicht fest. Aktueller Stand ist, dass die Auslieferung der ersten Bahnen ab Mitte 2022 erfolgen wird. Die Bahnen werden dann sukzessive, voraussichtlich ab dem Jahr 2023, im Streckennetz der rnv in Betrieb genommen.

Zu der letzten Frage teilt der Vorsitzende mit, dass die Möglichkeit geprüft wird, ob die neuen Bahn-Modelle vor Ort besichtigt werden könnten. Die Verwaltung wird entsprechend nachfragen und den Ausschuss in der nächsten Sitzung informieren. Die Frage eines Ausschussmitgliedes nach Verbesserung der Verspätungsanzeigen am Haßlocher Bahnhof betrifft die S-Bahn. Die Verwaltung wird der DB die Anregung weiterleiten.

Nicht öffentlicher Teil:

Personal- und Finanzangelegenheiten