



Drucksachen-Nr. **X/920**

Bad Schwalbach, den 11.03.2019

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Herr Brunke

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | TOP | Öffentlich |
|--|----------------|-----|------------|
| Kreisausschuss | 08.04.2019 | | nein |
| Ausschuss für Energie, Umwelt und Kreisentwicklung | 11.06.2019 | | ja |
| Kreistag | 18.06.2019 | | ja |

Titel

**ÖPNV On Digital Demand, Berichts Antrag Nr. 06/19 der SPD-Fraktion;
hier: Stellungnahme der Verwaltung**

I. Sachverhalt:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 22.02.2019 beschlossen:

Der Kreisausschuss wird gebeten, die RTV zu Rufbussystemen on Digital Demand einen Bericht vorzulegen.

In ihm soll dargestellt werden,

- welche Systeme es im ländlichen Raum gibt
- wo sie im Wirkbetrieb gefahren werden
- wie sie organisiert sind
- welche Kosten sie verursachen
- ob sie für den RTK geeignet sind und wenn ja, welche Schritte zu ihrer Einführung gegangen werden müssen.

Die RTV nimmt hierzu wie folgt Stellung:

1 Situation

1.1 RTV beschäftigt sich seit einiger Zeit mit dieser Thematik. Neu ist, dass Rufbusse eingesetzt werden, die primär über Smartphone geordert werden und ein entsprechend programmierter Rechner die Abwicklung übernimmt und via Smartphone antwortet.

1.2 Im RTK gibt es Rufbussysteme vor allem im ländlichen Bereich, sie übernehmen hier Zubringerdienste zu den Linienbussen oder bedienen auch ihren lokalen Bereich. Der Nutzer ruft eine Rufbuszentrale an, die den Wunsch entgegennimmt und einen Bus schickt, in dem schon Mitfahrerinnen und Mitfahrer sitzen können. Der Bus fährt dann an das gewünschte Ziel.

Dieses Rufbussystem wurde in der Vergangenheit aus Kostengründen ausgedünnt und z.T. durch Linienverkehr ersetzt.

1.3 Normalerweise werden Kleinbusse mit 1/8 Sitzplätzen eingesetzt, die mit der Führerscheinklasse B und dem kleinen Personenbeförderungsschein gefahren werden können. Sie sind preisgünstiger in der Anschaffung und der Unterhaltung.

Das spart Kosten.

Es können mit diesen Bussen auch- je nach Ausstattung- Kinderwagen oder Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer mitgenommen werden. Es gibt dazu entsprechende Rampen usw. Auch Gepäck kann mitgenommen werden.

Die Verfügbarkeit als Elektrofahrzeug ist bei den Kleinbussen gegenwärtig größer als bei größeren Linienbussen.

Für Fahrzeuge mit mehr als 8 Sitzplätzen wird die Führerscheinklasse D1/D benötigt und sie sind teurer in Anschaffung und Unterhaltung, können dafür aber auch mehr Personen befördern. Die Rufbussysteme sind also unterstützend zu den Linienbussystemen.

2 ÖPNV ist Daseinsvorsorge

2.1 ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge nach Art. 28 GG.

Das bedeutet insbesondere für den ländlichen Raum, dass der Staat das Defizit abdecken muss, denn nur durch Finanzierung über den Fahrpreis wäre der ÖPNV unerschwinglich. Sicherlich ist der ÖPNV Teil der Mobilität.

Anzumerken ist, dass große Städte wie Wiesbaden nicht mehr Individualverkehr aufnehmen können, sondern andere Systeme der Mobilität wie die CityBahn benötigen.

2.2 Wenn also die Mobilität optimiert werden soll, dann muss die öffentliche Hand bereit sein, die Kostenunterdeckung auszugleichen.

3 Ziele für den ländlichen Raum

Für den ländlichen Raum muss gelten:

3.1 Abholung der Bürgerinnen und Bürger zu Hause und Beförderung zur nächsten Linienbushaltestelle oder innerhalb eines Quartiers, eines definierten Raumes und zurück, gemäß Personenbeförderungsgesetz.

3.2 Garantierte Abholung/Bringen in der Kernzeit von 0600h bis 2200h innerhalb von bis zu 30 Minuten nach Anforderung. Randzeiten werden nach Bedarf ausgebaut. Fahrten mit anderen Personen (Auslastung), die ebenfalls abgeholt/gebracht werden müssen.

3.3 Kleiner Komfortzuschlag für diese Leistung.

3.4 Weiteres Ziel muss es sein, dass im ländlichen Raum auf ein 2. Fahrzeug verzichtet werden kann. Das spart Emissionen und bringt einen unmittelbaren pekuniären Vorteil: Ein 2. Auto kostet mind. 300 € p. mts. bei Vollkostenrechnung.

Auch kann der Bau von teuren P+R-Anlagen entfallen, die Flächen können anderweitig bebaut (Wohnbebauung) /genutzt werden.

4 Das Prinzip On Digital Demand

Im ländlichen Raum gibt es unterschiedliche Ausprägungen des gleichen Prinzips:

4.1 Anforderungen per Smartphone oder Telefon oder Mail. Während die Anforderung per Smartphone über eine App direkt dem Rechner zugeleitet wird, bedarf es bei den anderen Medien der Übersetzung durch einen Menschen.

Der Rechner berechnet und bearbeitet in Sekundenschnelle die Anforderung und gibt ebenso schnell Auskunft. Ebenso wird unmittelbar der Fahrer eines Fahrzeuges informiert und angewiesen, was er zu tun hat. Seine Fahrtroute wird optimal berechnet und Vorgabe für ihn. Bei weiteren Anforderungen oder Änderungen wird der Fahrauftrag automatisch angepasst.

4.2 Die Abrechnung kann bargeldlos erfolgen, dies setzt eine Registrierung voraus, damit der Fahrpreis vom Konto abgebucht werden kann.

Die Abrechnung kann auch durch Fahrkartenverkauf erfolgen, was aufwändiger ist. In diesem Fall muss der Fahrer das Geld entgegennehmen, ggfs. wechseln, vereinnahmen und später abrechnen. Das ist alles zeitintensiv.

4.3 Es werden Komfortzuschläge erhoben für den besonderen Service.

Wichtig ist, dass für den Fahrgast die Tarifierung des RMV gilt. So kann er ohne Probleme auf alle anderen ÖPNV-Bedienungen umsteigen. Unter dem Gesichtspunkt, dass mittelfristig die entfernungsabhängige Tarifierung eingeführt wird, wird es dann noch einfacher sein.

Das Medium Smartphone findet ständig weitere Verbreitung.

5 Wirkbetriebe

Es ist eine kleine Auswahl dargestellt. Die Systeme finden auch in Großstädten Anwendung wie MOIA, (Tochter von VW), in Hamburg.

5.1 Im Wirkbetrieb existiert z.B. ein System im Odenwaldkreis unter Einbindung des Individualverkehrs, Taxen usw. und ein System im Bereich Göttingen (ECOBus; beteiligt sind 3 Landkreise; die Programmierung und Aktualisierung der Software erfolgt am Lehrstuhl Prof. Dr. Herminghaus, Max-Planck-Institut Göttingen).

Ein System wird demnächst auch bei den Kreisverkehrsbetrieben Offenbach eingeführt (Die Programmierung der Software und Betreuung erfolgt durch die Fa. Door to door, Berlin)

In der Regel wurden für diese Systeme als Piloten Zuschüsse der Länder gezahlt. Z.T. sind sie auch nur auf eine begrenzte Dauer angelegt, um Erfahrungen zu sammeln.

Bei einem System werden virtuelle Haltestellen wie Ärztehäuser, Supermärkte eingeführt, um nicht überall eine Bushaltestelle beschildern zu müssen.

5.2 Bei allen Systemen müssen die Kosten durch Zuschüsse der öffentlichen Hand ausgeglichen werden. Kein System finanziert sich über die Fahrgeldeinnahmen. Faktisch ist das auch Fortsetzung der bisherigen Situation, nur wird mehr Geld in die Mobilität im ländlichen Bereich investiert.

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit müssen auch Aspekte wie Minderung der Luftverschmutzung, Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit und soziale Aspekte einbezogen werden.

5.3. Im ländlichen Raum ist die Bürgerin oder der Bürger ohne Auto auf die Hilfe Dritter angewiesen. Das stärkt auf der einen Seite die nachbarschaftlichen Beziehungen und das dörfliche Leben. Andererseits macht es auch abhängig und lässt ein selbstbestimmtes Leben nicht uneingeschränkt zu. Das gilt auch für Eltern/Kind-Beziehungen.

6 Eignung für den RTK

Die Thematik der On-Digital-Demand-Systeme wird demnächst in der Gesellschafterversammlung erörtert und auf Eignung für den Rheingau-Taunus-Kreis geprüft. Über das Ergebnis wird berichtet.

(Döring)
Kreisbeigeordneter