

des Original

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister

Stadt Neuss
Der Bürgermeister

An den Vorstand der
Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

Abschaffung der Tarifwabe 521 (Neuss-Rheinparkcenter)
Wiedereinführung der Preisstufe A zwischen Neuss und Düsseldorf

Sehr geehrte Herren,

vor dem 01.10.2001 galt für eine Beförderung zwischen den benachbarten Tarifwaben 430 (Düsseldorf-Mitte) und 520 (Neuss-Mitte) die Preisstufe A. Aufgrund der zwischen diesen beiden Tarifwaben neu eingefügten Tarifwabe 521 (Neuss-Rheinparkcenter) gilt seitdem für eine Fahrt zwischen den Tarifwaben 430 und 520 über die Tarifwabe 521 zwangsläufig die Preisstufe B.

Der vom VRR aufzustellende Verbundtarif ist gemäß § 8 Abs. 2 des Verbundgrund- und Kooperationsvertrages jährlich zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Stadt Neuss bitten die VRR AöR, im Rahmen dieser Überprüfung den geänderten Wabenzuschnitt neu zu bewerten und durch Abschaffung der Tarifwabe 521 (Neuss-Rheinparkcenter) zum nächstmöglichen Zeitpunkt wieder durchgängig Fahrten mit der Preisstufe A zwischen Düsseldorf-Mitte und Neuss-Mitte zu ermöglichen.

Begründung:

Der zum Nachteil der ÖPNV-Kunden veränderte Wabenzuschnitt stößt auch nach fast 19 Jahren nach dessen Einführung unvermindert auf großes Unverständnis der Düsseldorfer und Neusser Bürgerinnen und Bürger, insbesondere der Pendler zwischen beiden Städten. Die Akzeptanz des ÖPNV hat erheblichen Schaden genommen.

Aus verkehrsplanerischer und auch verkehrspolitischer Sicht sollte die Tarifwabe 521 wieder in die Wabe 520 eingegliedert werden mit dem Ziel, die preisliche Attraktivität der betroffenen ÖPNV-Linien wieder zu erhöhen, zusätzliche Fahrgäste zu generieren und die Kapazität der Fahrzeuge bestmöglich auszunutzen. Vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Debatte über die Verkehrswende und aufgrund der engen räumlichen Bindung zwischen Neuss und Düsseldorf wäre dies ein sinnvoller Schritt hin zu einer Verkehrsverlagerung zu Gunsten des ÖPNV.

Die enge räumliche Verknüpfung der beiden Städte wird durch eine Betrachtung des Mobilitätsverhaltens der Bürger deutlich. So sind ca. 42 % (ca. 15.500 Personen) der aus Neuss stammenden versicherungspflichtigen Pendler 2018 nach Düsseldorf zur Arbeit

- 2 -

gefahren. Parallel dazu sind ca. 8% (ca. 7.500 Personen) aller der aus Düsseldorf stammenden versicherungspflichtigen Pendler 2018 nach Neuss gefahren.

Der Berufsverkehr nimmt außerdem gegenüber dem Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr eine dominierende Stellung ein. 44 % aller ein- und auspendelnden Fahrten nach/aus Neuss sind dem Berufsverkehr zuzuschreiben.

Hierbei werden jedoch ca. 74 % aller Fahrten zum/vom Arbeitsplatz mit dem MIV vollzogen. Der ÖPNV wird hingegen nur von ca. 20 % aller Berufspendler genutzt. Durch Senkung der Preisstufe könnten somit für ein relativ großes Kundenpotential Anreize zur Nutzung des ÖPNV geschaffen und ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsverlagerung geleistet werden.

Es ist zu beachten, dass durch eine höhere Kundenanzahl die Auslastung aller weiteren Angebote, die direkt oder indirekt mit dem ÖPNV in Verbindung stehen, verbessert werden kann. Hierzu zählen bspw. Radabstellanlagen, Mobilstationen oder P+R-Anlagen, die die zuvor beschriebenen hohen Pendlerströme zwischen Neuss und Düsseldorf zur Nutzung des ÖPNV bewegen können.

Insbesondere die Anlagen am Rheinpark-Center und in Allerheiligen stellen eine attraktive und dank 106 bzw. 678 Stellplätzen zudem großzügig dimensionierte Verknüpfungsmöglichkeit zwischen dem MIV und dem ÖPNV dar. Durch flankierende Maßnahmen, wie bspw. dem zukünftig denkbaren Einsatz von Echtzeitinformationen über die Auslastung der Stellplätze inkl. Anzeige in der VRR-App, könnte der positive Effekt der geringeren Preisstufe weiter verstärkt werden.

Es muss jedoch betont werden, dass Pkw-Besitzer den ÖPNV bzw. das Angebot der P+R-Anlagen nur nutzen, wenn diese einen deutlichen Kosten- und/oder Komfortvorteil gegenüber der reinen Pkw-Nutzung aufweisen. Dies wäre unstrittig gegeben, wenn die Preisstufe A zwischen Neuss und Düsseldorf wieder eingeführt wird und die Fahrkartenpreise dadurch um ca. 33 % bei den Abonnements und bis zu 53 % bei den Einzelfahrkarten sinken. In diesem Fall wären die kostenlosen und ausreichend dimensionierten P+R-Anlagen deutlich komfortabler als die aufwendige Parkplatzsuche und teure Nutzung des Parkplatzes in Düsseldorf.

Durch eine bessere Auslastung der P+R-Anlagen könnte sowohl Neuss als auch Düsseldorf bereits kurzfristig bezogen auf Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen entlastet werden.

Durch derzeit ausreichende Kapazitätsreserven der Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnlinien, die zwischen Neuss und Düsseldorf verkehren, kann das angestrebte zusätzliche Fahrgastaufkommen bereits heute bewältigt werden. Ähnliches gilt für den S-Bahn- und Regionalbahnverkehr, der über die Haltepunkte „Am Kaiser“, „Hauptbahnhof“, „Holzheim Bahnhof“, „Neuss-Süd“, „Norf Bahnhof“ und „Rheinpark-Center“ angebunden wird.

Langfristige Ausbaumaßnahmen werden zudem weitere Kapazitäten schaffen und mehr Fahrgäste zwischen den beiden Nachbarstädten befördern können.

So sind bspw. im SPNV-System Ausbauprojekte in der Konzeption, Planung oder bereits Umsetzung, um die Kapazität in der Fahrgastbeförderung zwischen Neuss und Düsseldorf zu erhöhen. Zu nennen ist hierbei unter anderem das Projekt „S-Bahn-Netz Rheinisches Revier“ bei dem die derzeitige Regionalbahnlinie RB 39 durch die S-Bahn-Linien S18 und S22 abgelöst werden soll. Hierdurch würde die Taktfolge und somit auch die Kapazität für die Fahrgastbeförderung zwischen Neuss und Düsseldorf deutlich steigen.

- 3 -

Weitere Projekte, die aufgrund eines derzeit mangelnden Fahrgastaufkommens nicht wirtschaftlich erscheinen, könnten durch eine gesenkte Preisstufe und somit mehr Fahrgäste sich in Zukunft als sinnvoll erweisen.

Schließlich empfiehlt es sich, bereits im Zuge der Entwicklung der neuen VRR-Ticketgeneration unverhältnismäßig starke Diskrepanzen gegenüber dem herkömmlichen Tarif zu überprüfen und ggf. abzumildern. Mit dem nextTicket, das sich noch in der Testphase befindet, dürfte die Beförderung zwischen Neuss und Düsseldorf in Zukunft aufgrund der entfernungs- bzw. luftkilometerabhängigen Preisberechnung im Vergleich zum derzeitigen Tarif deutlich günstiger werden. Bis zur regulären Einführung des nextTickets können für die Verbindungen in der Wabenrelation 430/520 jedoch weiterhin nur Tickets auf Basis der Preisstufe B erworben werden. Auch aus diesem Grunde würde die sofortige Abschaffung der Tarifwabe 521 bzw. Wiedereinführung der Preisstufe A eine sinnvolle flankierende Maßnahme zur Schaffung eines stärker kundenorientierten Tarifsystems im VRR darstellen.

Mit freundlichen Grüßen

Düsseldorf, den

Thomas Geisel
Oberbürgermeister

Neuss, den 26.05.2020



Reiner Breuer
Bürgermeister