

14.11.2011

Sitzungsvorlage Nr. 210/11

Projekt FahrradBus ab 2012

Gremien	Ausschuss für Planung und Verkehr	Sitzungsdatum	30.11.2011
Organisationseinheit	Planung und Mobilität	Berichterstattung	Leißer, Sabine
Beratungsstatus	öffentlich		
Budget-Nr.	01 , Zentrale Verwaltung	Haushaltsjahr	2012
Produktgruppen-Nr.	01.11 , Planung und Mobilität	Finanzielle Auswirkungen	41.000,00 €
Produkt-Nr.	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV		

Beschlussvorschlag

Der Landrat wird beauftragt,

- die VKU zu beauftragen, zwischen Unna, Kamen, Bergkamen, Werne, (Lünen), Cappenberg und Nordkirchen FahrradBusse nach dem o.a. Modell einzusetzen sowie
- die BRS zu beauftragen, an Sonn- und Feiertagen zwischen Unna, Opherdicke und Fröndenberg auf der (verlegten) Buslinie 180 FahrradBus-Verkehr im 2-Stunden-Takt, koordiniert mit dem FahrradBus der VKU, anzubieten.

Begründung der Vorlage

Projekt FahrradBus 2012

Auswertung des FahrradBus-Projektes 2011

Der FahrradBus rollte im Jahre 2011 – die kurze Pilotphase in 2009 mitgerechnet - zum dritten Mal durch den Kreis. Befördert wurden von Mai bis September 2011 insgesamt 2.300 Personen und 970 Räder. Damit wurde trotz des Unwettersommers das Niveau von 2010 erreicht bzw. leicht übertroffen.

Im einzelnen können folgende Teilergebnisse aufgeführt werden:

Der FahrradBus verkehrte im Jahre 2011 zwischen Anfang Mai und Ende September zwischen Fröndenberg, Holzwickede, Unna, Kamen, Bergkamen, Werne, Cappenberg und Nordkirchen. Lünen und Schwerte waren mit „Abstechern“ angebunden.

Datenmaterial (zum Vergleich in Klammern 2010):

- Betriebstage: 25 (26)
- Verkehrsunternehmen: VKU 2 Umläufe, BRS 1 Umlauf (dto.)
- Taktfolge: annähernd 2-Stunden-Takt auf der Hauptachse (dto.)
- Anbindung Schwerte: 1 Abfahrt morgens, 2 Ankünfte (Schwerte in 2010 nicht beteiligt)
- Anbindung Fröndenberg: Abfahrten ganztägig mit einer Lücke um 11.00 Uhr, gewünschte frühere Abfahrt um 9.00 Uhr realisiert (2010 war Fröndenberg voll eingebunden)
- Anbindung Lünen: morgens 2 Abfahrten, abends 1 Rückfahrt (2/2)
- Fahrgäste insgesamt: 2300 (2290) - Richtung Nordkirchen 1160, Richtung Fröndenberg 1140
- Anzahl beförderter Fahrräder: 968 = 42% (969 = 42%)
- Durchschnittliche tägliche Nutzung: 92 Fahrgäste, 38,8 Fahrräder (88 Fahrgäste, 37 Fahrräder)

Einzelauswertungen 2011:

(Gesamtsummen Fahrgäste über gesamte Projektlaufzeit // Menge der Abfahrten/Ankünfte pro Einsatztag)

Schwerte Bhf.: Richtung Nordkirchen: 49 Ein-/Aussteiger (EA), 40 Fahrräder (F) — bei 1 Abfahrt

Schwerte Bhf.: aus Richtung Opherdicke: 38 EA, 26 F — 1 Ankunft morgens, 1 Ankunft abends

Fröndenberg Bhf.: Richtung Nordkirchen: 190 EA, 143 F — 5 Abfahrten

Fröndenberg Bhf.: aus Richtung Norden: 124 EA, 49 F — 4 Ankünfte

Hs. Opherdicke: Richtung Fröndenberg/Schwerte: 162 EA, 149 F — 6 Fahrten

Hs. Opherdicke: Richtung Nordkirchen: 46 EA, 29 F — 6 Fahrten

Unna Bf.: Richtung Fröndenberg/Schwerte: 408 EA, 109 F — 6 Fahrten

Unna Bf.: Richtung Nordkirchen: 309 EA, 99 F — 6 Fahrten

Kamen Bf.: Richtung Nordkirchen: 362 EA, 125 F — 6 Fahrten

Kamen Bf.: Richtung Fröndenberg/Schwerte: 343 EA, 91 F — 6 Fahrten

Bergkamen ZOB: Richtung Nordkirchen: 227 EA, 27 F — 6 Fahrten

Bergkamen ZOB: Richtung Fröndenberg/Schwerte: 201 EA, 24 F — 6 Fahrten

Werne Stadthaus: Richtung Nordkirchen: 193 EA, 103 F — 6 Fahrten

Werne Stadthaus: Richtung Fröndenberg/Schwerte: 225 EA, 104 F — 6 Fahrten

Lünen Hbf+ZOB: aus Richtung Werne: 37 EA, 3 F — 1 Ankunft abends

Lünen Hbf+ZOB: Richtung Werne (dort Weiterfahrt oder ggfs. Umstieg): 45 EA, 10 F

— 2 Abfahrten Ri. Werne, davon 1 mit Ankunft aus Nordkirchen

Cappenberg, Schloß (incl. Oberförsterei): Richtung Nordkirchen: 72 EA, 59 F — 4 Fahrten

Cappenberg, Schloß (incl. Oberförsterei): Richtung Fröndenberg/Schwerte: 31 EA, 8 F — 4 Fahrten

Nordkirchen, Schloßpark (incl. Capeller Tor): aus Richtung Süden: 244 EA, 220 F — 4 Ankünfte

Nordkirchen, Schloßpark (incl. Capeller Tor): Richtung Fröndenberg/Schwerte: 112 EA, 85 F — 4 Abf.

Einschätzung der Verwaltung nach Auswertung der Ergebnisse:

Die Fahrgastzahlen haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert.

Kreisweit war anhand zahlreicher Kundenresonanzen zu hören, dass die Kunden ein solches Angebot schätzen und gern nutzen. Im Vergleich zu anderen FahrradBus-Projekten in NRW weist man mit einem **Radfahreranteil von 42 % nach wie vor die besten Ergebnisse** auf.

Die vom Kreis Unna und den Verkehrsunternehmen veranlassten Marketingmaßnahmen (Plakate, Flyer/z.T. haushaltweite Verteilung, Radiowerbung, Internet, EFA-Auskunft, intensive Pressebegleitung, insgesamt 6 durch ADFC professionell geführte Radtouren usw.) waren demnach geeignet, um ein Potential von 2300 Fahrgästen zu mobilisieren.

Eine signifikante Verbesserung der Nutzerzahlen wurden allerdings durch schlechte Witterungsverhältnisse verhindert.

Das Interesse am FahrradBus war in allen Städten/Gemeinden bzw. auf den verschiedenen Teilrelationen in etwa gleich gut. In Lünen (immerhin 2 Abfahrten) hat sich dieses Angebot offenbar noch nicht weit genug herumgesprochen. Allerdings ist Lünen aus vielen Richtungen auch sonntags auf der Schiene mit Fahrradmitnahme erreichbar.

Eher zurückhaltend wurde die Zustiegemöglichkeit in Schwerte (1 Abfahrt morgens, 2 Ankünfte) genutzt. Hier wurden 87 Ein-/Aussteiger für beide Fahrtrichtungen zusammengenommen gezählt. Viele Schwerter Radfahrer nutzen von und nach Unna aufgrund des erheblichen Zeitgewinns eher die Bahnverbindungen. Wiederum hat sich herausgestellt, dass Nordkirchen ein besonders interessantes Ziel für Radwanderer aus dem Kreis Unna darstellt. Haus Opherdicke stellt offenbar ein interessantes Ziel für Radwanderer aus dem nördlichen und mittleren Kreisgebiet dar. Neben einem Museumsbesuch wählt man diese Kreiseinrichtung offenbar gern als Ausgangspunkt zum Ruhrtalradweg.

Als Hauptbelastungssachse kann sicherlich eine Relation zwischen Unna, Kamen, Bergkamen, Werne und Nordkirchen bezeichnet werden.

Das Projekt war erfolgreich, was die Verbesserung und Erweiterung radtouristischer Erreichbarkeiten und Wirkungskreise im Kreis Unna angeht. Der offensichtlich vorhandene Bedarf konnte auch aus finanziellen Gründen nicht voll abgedeckt werden. Dennoch bleibt es bei verhältnismäßig hohen Betriebskosten, da man die FahrradBus-Anhänger an Sonn- und Feiertagen nicht an bestehende, ohnehin verkehrende Busse anhängen konnte sondern zusätzliche Fahrzeuge und Fahrer einsetzen musste, um die gewünschten Ziele anzufahren.

Fazit:

Nach der Überprüfung der statistischen Zahlen nach der Auswertung der Fahrgasterhebungen durch die Kreisverwaltung und die beteiligten Verkehrsunternehmen bleibt festzustellen, dass der FahrradBus trotz der schlechten Rahmenbedingungen kein Nachfrageproblem, sondern ein Kostenproblem hat, denn kostenintensiv war das Projekt insbesondere aufgrund der Tatsache, dass FahrradBusse und Anhänger zusätzlich zum sonn- und feiertäglichen Standardangebot aufgesattelt wurden.

Varianten für ein neues FahrradBus-Konzept

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wurden in den vergangenen Wochen insbesondere Möglichkeiten geprüft, durch alternative Konzepte wie die Nutzung von sonn- und feiertags ohnehin eingesetzten Fahrzeugen, sowie durch flexible Bedienungsformen wie TaxiBusse mit Fahrradanhänger die Nachfrage zu befriedigen und gleichzeitig die Kosten zu senken, ohne den Grundgedanken aus den Augen zu verlieren, den Kreis Unna (rad-)touristisch zu attraktivieren.

Deshalb wurden zunächst mehrere Varianten mit z.T. völlig unterschiedlicher Zielsetzung und durchaus außergewöhnlichem Zuschnitt in groben Zügen diskutiert:

1. Variante „Erweiterung des Bestandsangebotes Sonntags“:

Hier sollen die Kosten durch das Anhängen eines Fahrradbusanhängers an die Fahrzeuge auf vorhandenen Linien (jeweils sonn- und feiertags) gesenkt werden. Zusätzlich könnten sog. Fahrrad-Taxi-Busse bestimmte Relationen erschließen, wobei Taxen mit kleineren Fahrradanhängern verkehren könnten. Alternativ könnten Busverbindungen an Sonn- und Feiertagen verlegt, d.h. vorhandene Kapazitäten umorganisiert werden.

2. Touristische Variante „Fahrrad-Ruf-Bus“:

Den Fahrrad-Ruf-Bus müsste man 48 Stunden vor der gewünschten Fahrt bestellen. Die Startpunkte könnten an festgelegten Haupt-Bushaltestellen sein, die Ziele entsprechen den Wünschen der (großen) Fahrgastgruppe. Hier würde es sich um ein in besonderem Maße bedarfsgerechtes Angebot handeln, wobei eine Mindestgruppengröße von 5 Personen vorausgesetzt werden würde. Lt. VKU wären hier drei Busse nötig bei einem Kostenvolumen von schätzungsweise 60.000 € pro Jahr. Dabei würden üblicherweise 20% wegen schlechten Wetters nicht eingesetzt, so dass sich die Kosten auf ca. 45.000 € reduzieren könnten. Die Routen- und touristischen Ziele müssten noch festgelegt werden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis dürfte bei dieser Variante nicht wesentlich besser sein, als beim FahrradBus-Projekt 2011. Deshalb wird diese Variante zunächst nicht weiter verfolgt.

3. Variante „Entdeckerbus“:

Dieser Entdeckerbus würde im Sinne einer „8“ von Dortmund in den Kreis Unna und zurück verkehren. Da man im Kreis Unna für ein solches Angebot touristisch noch nicht ausreichend aufgestellt ist, müssten hier erst noch auf der touristischen Ebene im Kreis Unna und in Verabredungen mit Dortmund verschiedene Voraussetzungen geschaffen werden, so dass diese Variante zunächst nicht weiter verfolgt werden soll und auch nicht kostenmäßig kalkuliert wurde.

Neues Konzept 2012

Das neue Konzept baut zwar auf der o.g. Variante 1 auf, jedoch sind einige Bestandteile nach detaillierter Prüfung durch die Verkehrsunternehmen nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. So sollte eine Bedienung mit Fahrrad-TaxiBussen nicht weiter verfolgt werden, da erfahrungsgemäß häufig Anmeldungen größerer Gruppen vorliegen, die dann durch den TaxiBus/-Anhängler aus Kapazitätsgründen nicht leistbar wären bzw. – wenn dann doch größere Fahrzeuge und Anhänger eingesetzt werden würden – zu höheren Kosten führen würden. Auch dürfte die notwendige vorherige Anmeldung einer TaxiBus-Fahrt für den sonntäglichen, wetterabhängigen Fahrradausflug nicht praktikabel sein. Dazu kämen noch Investivkosten für einen geeigneten Anhänger.

Vorgeschlagen wird nun eine Konzeption mit folgenden Merkmalen (s.a. Anlage Fahrplanentwurf):

1. Zielsetzung für die Zukunft soll sein, ein Projekt mit einer mehr als einjährigen **Perspektive** aufzulegen.

Vorgeschlagen wird eine Perspektive von **fünf Jahren**.

Begründungen:

- Kostenreduzierung durch Einsparungen im Vermarktungskonzept (z.B. Faltblätter einmal am Anfang entwickeln und in den Folgejahren nur nachdrucken), besseres Vermarktungspotential
- bessere Eingewöhnung für die Kunden (nicht „jedes Jahr auf etwas neues einrichten müssen“)
- Anschaffung von Anhängern rentabler (Abschreibung über 5 Jahre)

2. Die sonn- und feiertags im Stundentakt verkehrende Buslinie R81 wird zwischen Mai und Oktober, also in der Zeit, in der der FahrradBus angeboten wird, zwischen ca. 9.00 Uhr und ca. 20.00 Uhr mit FahrradBus-Anhängern ausgestattet. Alle Fahrten bis auf 2 führen einen Anhänger mit sich. Für die Realisierung eines solchen wie oben geplanten Projektes wären bei der VKU zwei zusätzliche FahrradBus-Anhänger erforderlich. Diese Einmalinvestition wäre allerdings angesichts der längerfristigen Einsatzzeit über mindestens 5 Jahre kostenmäßig vertretbar.

Linienreines Fahren ist nur durch eine Umorganisation in der Wageneinsatzplanung an Sonn- und Feiertagen möglich, so dass erreicht werden kann, dass die Anhänger nicht umgekuppelt werden müssen, jedoch verringert sich durch diese Umstrukturierung der Umläufe die Wirtschaftlichkeit der Umläufe, was nicht unerhebliche Kosten verursacht.

Das Auslassen einzelner Kurse – was das Behängen mit FahrradBus-Anhängern angeht - ist nicht möglich, da ansonsten Anschlüsse von und zu BRS-Fahrten zwischen Fröndenberg und Unna verloren gehen.

3. Ergänzend zur R 81 wird ein Fahrtenpaar Unna - Nordkirchen auf der Linie F1 angeboten. Hiermit werden die Naherholungsziele Beversee und Marina Rünthe direkt angebunden.
4. Nach Auswertung der Fahrgastnachfrage in 2011 gilt die Anbindung von Nordkirchen über Cappenberg als unerlässlicher Baustein des Projekts. Die verlängerten R-81-Fahrten werden – hin und zurück - über Lünen geführt. Die andere nach Nordkirchen führende Fahrt (s.o., Nr. 3, Linie „F1“) beginnt in Unna und verläuft über Kamen, Bergkamen, Werne und Cappenberg.

5. Lünen ist somit nur noch mit einer Hin- und einer Rückfahrt in und aus Richtung Nordkirchen angebunden. Ergänzend/alternativ kann allerdings der neue Seseke-Radweg zwischen Bergkamen und Lünen als schnelle Verbindung für Radfahrer angeboten werden, so dass Lünener in Bergkamen zu- oder aussteigen können. Darüber hinaus besteht für Lünener Radfahrer die Möglichkeit, mit Hilfe der Bahnverbindung auf der RB 50 von und nach Werne Anschluss vom/zum FahrradBus zu bekommen.

6. Auf der Relation Unna - Holzwickede - Opherdicke - Fröndenberg kann ein durch den zuständigen Konzessionär BRS gestellter FahrradBus im Zuge einer verlegten Linie 180 im Zweistundentakt verkehren. Hierzu ist allerdings eine veränderte Linienführung der Linie 180 an Sonn- und Feiertagen auf Fröndenberger Stadtgebiet, erforderlich.

Die Linie 180 verkehrt dann ab Dellwig nicht mehr über Strickherdicke, Frömern und Kessebüren, sondern über Altendorf, Opherdicke, Holzwickede und Billmerich nach Unna. Strickherdicke wird durch die Linie 27 der MVG bedient, Kessebüren und Frömern durch die BRS-Linie 170, Frömern zusätzlich durch die Hönnetalbahn.

Diese Veränderungen sind vertretbar, da zum einen Ersatzangebote zur Verfügung stehen, zum anderen die Fahrgastbelastungen z.T. äußerst gering sind. Die Verlegung der Linie 180 erfolgt nicht nur in der FahrradBus-Einsatzzeit zwischen Mai und September, sondern müsste generell über das ganze Jahr hinweg umgesetzt werden, allerdings nur an Sonn- und Feiertagen.

Ein Anschluss in Unna von/zur Linie R 81 kann realisiert werden.

(Diese geringfügigen Linienverlegungen sind mit der Stadtverwaltung Fröndenberg vorbesprochen. Eine politische Beteiligung erfolgt am 29.11. in einer entsprechenden Fachausschusssitzung. Der geltende Vertrag zwischen dem Kreis Unna und der Stadt müsste später angepasst werden)

<u>Betriebskosten</u>	<u>Euro</u>
Betriebskosten VKU für F1 und R81	17.000
Verlegung Linie 180, 5 Fahrtenpaare Fröndenberg- Opherdicke – Unna	13.000
Gesamt	30.000

Investivkosten pro Jahr für zusätzliche FahrradBus-Anhänger: 8000 Euro/Jahr (Abschreibung)

Tarifliche Regelungen:

Die beim Fahrradbusprojekt in den letzten beiden Jahren übliche Sonderregelung, dass die Fahrradmitnahme kostenlos ist, soll entfallen. Schiene und Bus sollen gleichbehandelt werden (ohnehin müsste im Zug die Fahrradmitnahme bezahlt werden). Die Einnahmen bzw. Einnahmeverluste stellen sich ohnehin vernachlässigbar gering dar.

Einbindung aller Städte und Gemeinden:

Außer der Stadt Schwerte und der Gemeinde Bönen wären bei Umsetzung aller Projektbausteine (siehe oben) alle Städte und Gemeinden des Kreises Unna direkt in das Projekt eingebunden. Schwerte und Bönen, insbesondere aber Schwerte, sind über die Schiene gut erschlossen und über die Nutzung der Schiene mit Fahrradmitnahme zum FahrradBus, z. B. nach Unna, angebunden. Dies würde entsprechend in der Vermarktung explicit berücksichtigt.

Marketing:

Das Marketing soll sich insbesondere auf einen Auftritt im Fahrplanbuch, auf die Erstellung von Flyern, die Präsentation an Haltestellen, auf das Internet und die EFA-Auskunft beschränken.

Die Höhe des Budgets der Marketingkosten richtet sich üblicherweise nach den Betriebskosten und umfasst i.A. einen Anteil von ca. 10 % der Betriebskosten, d.s. im ersten Jahr ca. 3000 Euro.

Evaluierung:

Nach 2 Jahren findet eine Zwischenevaluierung statt, wo z. B. festgestellt werden muss, inwieweit die Schienenverbindungen für die Fahrradbeförderung angenommen worden sind.

Projektlaufzeit:

Es bleibt das Ziel, den Projektstart wiederum auf den 01.05. im Jahre 2012 zu legen. Die FahrradBus-Saison endet Ende September. Insgesamt läuft das Projekt 5 Jahre.

Finanzierung:

Der Kreishaushalt wird nicht belastet. Die Finanzierung erfolgt aus den Mitteln der ÖPNV-Landespauschale gem. § 11 Abs. 2.

Anlage 1: Fahrplanentwurf FahrradBus ab 2012