

Sitzungsvorlage Nr. 184/06



<i>Fachbereich</i> Koordinierungsstelle für Planungsaufgaben	<i>Datum</i> 08.11.2006
<i>Berichtersteller/in:</i> Dr. Schiebold, Detlef	

<i>Gremien</i>	<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Beratungsstatus</i>
Ausschuss für Planung und Verkehr	21.11.2006	öffentlich

<i>Betreff</i> Nahverkehrsplanfortschreibung – Zwischenbericht über Optimierungsszenario

<i>Budget-Nr.:</i> 01 , Zentrale Verwaltung		<i>Produktgruppen-Nr.:</i> 01.11 , Planungskoordination	<i>Produkt-Nr.:</i>
<i>Haushaltsjahr</i> 2006	<i>Sachkonto</i> 7920.6553	<i>Finanzielle Auswirkungen in Euro</i>	

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Planung und Verkehr nimmt den Zwischenbericht zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die in der Vorlage beschriebene Vorgehensweise mit Blick auf ein optimiertes ÖPNV-Angebotsszenario weiterzuentwickeln und im Rahmen der Frühjahrssitzung 2007 den NVP-Entwurf für die Einbringung in das Beteiligungsverfahren vorzulegen.

Datum /Unterschrift

Landrat	Dezernent / in	Fachbereichsleiter / in	Sachgebietsleiter / in – Sachbearbeiter / in

Begründung der Vorlage**Nahverkehrsplanfortschreibung – Zwischenbericht über Optimierungsszenario**

Der Ausschuss für Planung und Verkehr war zuletzt in seiner Sitzung vom 21.8.2006 im Rahmen eines mündlichen Berichtes des Gutachters RVR über den Sachstand im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes unterrichtet worden (s. dazu Niederschrift zu TOP 4 mit Anlagen).

Die Verwaltung hatte es aufgrund der zunehmend angespannten Haushaltslage des Kreises und der Städte und Gemeinden für notwendig gehalten – und fand auch in der Politik entsprechende Zustimmung –, neben der Angebotsvariante "ÖPNV-Weiterentwicklung" ein weiteres Szenario zu erarbeiten. Dieser Umstand hat u. a. zu Verzögerungen des Verfahrens zur Aufstellung des NVP geführt. Der Gutachter RVR hat das in der Sitzung vom 21.8.2006 skizzierte Konzept in den letzten Wochen in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und dem Kreis Unna verfeinert und in Teilen modifiziert, so dass nun ein sog. "**ÖPNV-Optimierungsszenario**" vorliegt, welches im Zeitraum 21.-23.10.2006 zunächst auf der Verwaltungsebene gemeinsam mit dem Gutachter und den regional zuständigen und betroffenen Verkehrsunternehmen vorgestellt und diskutiert wurde. Am 10.11.2006 wurden die Grundprinzipien dieses Szenarios in einer Sitzung der Ständigen Kommission ÖPNV vorgestellt.

Wodurch ist das Optimierungsszenario charakterisiert?

Dieses "Optimierungsszenario" greift das kürzlich bereits im Rat der Stadt Lünen vorgestellte Fachkonzept "Kostenreduzierung im ÖPNV-Angebot in Lünen" auf und erstreckt sich in diesem Sinne auf das gesamte Kreisgebiet. D. h., dass angesichts auch in den nächsten Jahren knapper werdender Finanzmittel in gewissem Rahmen über Qualitätseinbußen, Komfortverluste und Angebotsrücknahmen sowohl im Schülerverkehr als auch im Jedermannverkehr zu entscheiden sein wird, punktuell sind aber auch kostenneutrale Verbesserungen möglich.

Was sind die Gründe für die Konzipierung eines solchen Szenarios?

Neben der zunehmend schlechter werdenden Haushaltslage und der in der größten kreisangehörigen Stadt, der Stadt Lünen, gewählten Vorgehensweise sind weitere Gründe zu nennen: es steht zu befürchten, dass absehbar die Mittel des Landes für den Schülerverkehr (45a-Mittel) und sonstige Zuschüsse weiter zurückgehen; die Auswirkungen der 45a-Kürzungen werden insbesondere im Jahr 2007 besonders stark spürbar werden. Außerdem sind die Auswirkungen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes für den Schienenverkehr auf den Busverkehr im Kreis Unna mit Blick auf das Jahr 2008 und folgende noch gar nicht abzusehen. Darüber hinaus müssen etwaige **doch zu beschließende notwendige Angebotsausweitungen** - wie z. B. die Anbindung des Gewerbegebietes Am Mersch in Bönen mit der bisher nur im Probetrieb laufenden Kleinbuslinie C 95 - bezüglich der Finanzierungsmodalitäten geklärt werden. Auch die zukünftige Finanzierung von Betriebskostendefiziten der Schnellbuslinie S 30 Bergkamen – Dortmund ist noch ungeklärt. Hierzu laufen bilateral Gespräche mit den beteiligten Akteuren.

Kann die ÖPNV-Grundversorgung gesichert werden?

Die Grundversorgung mit Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der Daseinsvorsorge kann und sollte im Kreis Unna gewahrt bleiben. Sie kann auch bei Umsetzung gewisser Einsparungsmaßnahmen – wie im Optimierungsszenario vorgeschlagen - gesichert werden. Der Gutachter hat dazu speziell für den Kreis Unna ein standardisiertes Verfahren (s. a. Anlage zur NS TOP 4 vom 21.8.2006 – “Ausreichende Verkehrsbedienung“) entwickelt, bei dessen Anwendung nachgewiesen werden kann, in welcher Taktfolge und mit welchen Angebotsqualitäten auf verschieden stark ausgeprägten Relationen im Kreis Unna gefahren werden muß, um die Grundversorgung zu gewährleisten. Vermieden werden sollte das Abschneiden größerer Siedlungsbereiche oder Ortsteile von jeglicher ÖPNV-Anbindung. Wenn die Grundversorgung gewährleistet werden soll, sind kreisweit Einsparungen an den Defizitabdeckungen der Verkehrsunternehmen von 10% oder mehr allerdings nicht machbar. Somit sind bei vollständiger Umsetzung des Optimierungsszenarios sowie der Maßnahmen im Schülerverkehr (s. u.) allenfalls um 6-7% verringerte Kosten erzielbar.

Wie gestaltet sich der Vorschlag des Kreises Unna zu einem Optimierungsszenario konkret in den Stadt- und Gemeindegebieten?

Hierzu sei auf die zu dieser Vorlage gehörige Anlage 1 verwiesen.

Wie ist das ÖPNV-Optimierungsszenario von den Stadt-/Gemeindeverwaltungen aufgenommen worden?Bergkamen:

- S 30 sollte unbedingt im Angebot erhalten bleiben
- Einsparvorschläge werden grundsätzlich begrüsst

Bönen:

- stellt die Frage nach der zukünftigen Finanzierung der Linie C 95 (Am Mersch)
- Angebotsrücknahme auf der Linie R 92 nicht hinnehmbar.

Fröndenberg:

- Die Stadt Fröndenberg kann die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen nicht nachvollziehen, da im VKU-Betriebsgebiet erheblich höhere Mittel zur Finanzierung des ÖPNV aufgewendet würden
- Es wird zu bedenken gegeben, dass der Mühlenberg in den letzten Jahren hinsichtlich der Infrastruktur zunehmend unterversorgt ist und dass somit die Bürger die Buslinie auch in der momentanen Taktfolge brauchen.
- Buslinienführung zum Bahnhof Frömern wird für unrealistisch gehalten, da der dortige Umstieg nicht angenommen werden wird.

Holzwickede:

- Der Vorschlag, die Linie R51 durch das Holzwickeder Gemeindezentrum zu führen, wird von der Gemeinde kritisch gesehen, da sie an einer weiteren Anbindung der Haltestelle Holzwickede Bf P&R interessiert ist, zumal ein zweiter Fußgängertunnel zur Stehfenstr. geplant.
- Möglichkeiten zur Kooperation VKU/BRS und effektiveren Durchführung des Busverkehrs in der Gemeindemitte müssen noch in einem bilateralen Gespräch ausgelotet werden

Kamen:

- Rücknahme des Angebotes der Linie C 21 wird nicht befürwortet.

Lünen:

- hier ist ein detailliertes Fachkonzept mit einem Einsparvolumen von insgesamt ca. 160000 Euro dem Rat vorgestellt jedoch nicht beschlossen worden. Der Beschluß wurde mit Verweis auf den Nahverkehrsplan des Kreises vertagt.
- Akquise von weiteren Sponsoren für ÖPNV-Angebote wird angeregt

Schwerte:

- stellt Frage nach den Gründen für die Einsparungen in Schwerte, welche Ziele den Einsparungen zu-grunde gelegt sind und wer die Ziele für Sparpotentiale vorgibt.
- verlangt dezidierten Nachweis zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Einsparmaßnahmen hinsichtlich Fahrgastentwicklung und Kostensituation
- Innenstadterschließung mit den entsprechenden Haltestellen sollte bei allen Buslinien im Status Quo bestehen bleiben
- Die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen werden bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie die Erschließung der nordöstlichen Siedlungsbereiche als problematisch angesehen.

Selm:

- schlägt vor, bei der Schulzeitstaffelung auch den Südkreis Coesfeld zu integrieren, was zu erhöhtem Abstimmungsbedarf führt
- die für Selm vorgeschlagenen Maßnahmen wurden zur Kenntnis genommen, sollen in einem städtischen Arbeitskreis diskutiert werden, anschließend erfolgt Stellungnahme
- der Begriff "Optimierungsszenario" wird für unpassend gehalten

Unna:

- Einsparungen von 6-7% gehen der Stadt nicht weit genug, man hatte eher 10% erwartet
- die Anschlusssituation am Bf Königsborn wird bei einer angepassten Busanbindung im 30-Minuten-Takt als problematisch angesehen, wenn die S4 weiterhin im 20-Minuten-Takt verkehrt

Werne:

- R 82 muß in die Solidarfinanzierung der VKU-Verlustabdeckung hineingenommen werden

Welchen Beitrag können Maßnahmen im Schülerverkehr zu den Einsparungen leisten?

Die Kreisverwaltung ist gemeinsam mit der VKU zur Zeit damit beschäftigt, die vor einigen Jahren in einer ersten Phase erfolgreich umgesetzte Schulzeitstaffelung fortzusetzen. Dazu läuft momentan eine – vom Kreis Unna finanzierte - gutachterliche Vorstudie an, bei der zunächst das erzielbare Einsparvolumen ermittelt werden soll. Erste Ergebnisse dazu sollen im Februar 2007 vorliegen.

Auch ist man bestrebt, durch die Umwandlung freigestellter Schülerverkehre in konzessionierte Verkehre Vorteile zu erzielen. Auch diesbezüglich hat es bereits erste Gespräche unter Beteiligung von Vertretern der Schulträger gegeben. Im Rahmen einer Umwandlung können sowohl Kosten- als auch Arbeitersparnisse bei den Schulträgern entstehen.

Die Kostenersparnisse resultieren aus:

- Zusätzlichen Landeszuschüssen, die nur bei konzessionierten Schülerverkehren gewährt werden (Fördermittel nach § 45a Personenbeförderungsgesetz).
- Ersparnissen bei der Mehrwertsteuer, wenn ÖPNV-Leistungen über das eigene Verkehrsunternehmen bestellt bzw. von diesem erbracht werden.
- Niedrigeren Kosten durch zentrale Disposition durch die VKU (Synergieeffekte durch Kombination mit vorhandenen Verkehren sowie geringere Preise im Einkauf von ÖPNV-Leistungen bei Subunternehmen aufgrund der größeren Ausschreibungsmengen).

Arbeitsersparnisse bei den Schulträgern können durch einen geringeren Aufwand bei den Ausschreibungen sowie durch vereinfachte Abrechnungsmodalitäten und -verfahren erzielt werden.

Die umgewandelten ÖPNV-Leistungen werden nicht in die allgemeine Verlustabdeckung integriert und führen somit auch nicht zu höheren Defiziten aufgrund eines höheren Betriebsleistungsschlüssels der jeweiligen Kommune. Die umgewandelten Verkehre werden separat abgerechnet, so dass der jeweilige finanzielle Vorteil sofort erkennbar wird.

Die Vorteile einer Umstellung von Schülerspezialverkehr bzw., freigestellten Schülerverkehr auf konzessionierten Linienverkehr wird seitens der Verwaltung auf jeden Fall weiterverfolgt, wobei individuelle Interessenslagen der Kommunen und insbesondere der Erhalt der lokalen Subunternehmerstruktur berücksichtigt werden müssten. Die Schulträger hatten zwischenzeitlich zugesagt, ihre diesbezüglichen Daten an die VKU übermitteln, so dass die VKU anhand dieser Informationen unverbindliche Angebote erstellen kann. Darauf hin können dann die Schulträger entscheiden, ob eine Umstellung ihrer Verkehre zweckmäßig ist.

Kann man die Einnahmen der Verkehrsunternehmen durch tarifliche Maßnahmen verbessern?

Im Rahmen der Diskussion um die Kosten im ÖPNV darf mittel- bis langfristig auch das Instrument der Einnahmenerhöhung und damit verbundenen Fahrpreiserhöhungen nicht unberücksichtigt bleiben. Alle Tarifmaßnahmen müssen jedoch immer im Tarifausschuß bei der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe einstimmig beschlossen werden. Dieser Prozess ist stets schwierig und zeitaufwendig. Außerdem gilt es jeweils sorgfältig zu prüfen, ob eine Tarifmaßnahme womöglich zu Fahrgastrückgängen und damit dem umgekehrten Effekt führt. Auch sollte bei Fahrpreisanhebungen für bestimmte Ticketangebote darauf geachtet werden, dass das Preisniveau den VRR-Tarif nicht überschreitet und Fahrgäste abwandern.

Darüber hinaus gilt es zu bedenken, dass die etwaige Einführung eines neuen Ticketangebotes im Sinne einer Neuansprache von Zielgruppen nur allein im Kreis Unna nicht sachgerecht ist; das FlashTicket muß diesbezüglich als absolute Ausnahme angesehen werden.

In diesem Zusammenhang wäre die Einführung eines Senientickets beispielsweise nur für den Kreis Unna nicht sinnvoll, da das Barenticket des VRR schon in weiten Teilen des Kreises Unna gültig ist. Eine VRL-weite Einführung eines solchen Ticketangebotes würde wie oben beschrieben ein schwieriger und zeitaufwendiger Prozess. Eher könnte man über eine Modifizierung der 9-Uhr-Karte nachdenken und die Gültigkeit für die frühen Morgenstunden freigeben.

Verfahrenstechnisch vergleichsweise einfach wäre die kreisweite Harmonisierung der Tarifzonen 1 und 2 in den Städten durch eine in Schwerte durchzuführende Anpassung. Die Einnahmesituation der in Schwerte be-

dienenden Verkehrsunternehmen würde sich durch diese Maßnahme verbessern.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, den Einstieg in entsprechende Maßnahmen zu Tarifierhebungen zu finden, in dem man in entsprechenden Gremien wie der Tarifkommission beim ZRL das Interesse des Kreises Unna konkret vorträgt. Entsprechende Vorschläge sollten geeignet sein, zunächst einmal grundsätzlich die Tarifergiebigkeit zu verbessern. In vertraglichen Fällen sind auch Fahrpreiserhöhungen nicht auszuschließen.

Wie sieht das weitere Verfahren "NVP-Fortschreibung" aus?

Der komplette Entwurf des NVP wird im Zeitraum Januar/Februar 2007 in einer Sitzung der Ständigen Kommission ÖPNV und anschließend wiederum im Ausschuss für Planung und Verkehr diskutiert und dann in das formelle Beteiligungsverfahren eingebracht werden. Es ist geplant, den neuen Nahverkehrsplan im Spätherbst 2007 dem Kreistag zur Beschlussfassung vorzulegen.

Resümee/Kerngedanke der Vorlage

Ganz bewusst soll im Rahmen dieser Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr noch nicht konkret über das ÖPNV-Optimierungsszenario und seine Inhalte beschlossen werden. Vielmehr soll auch weiterhin noch im Sinne eines offenen Verfahrens die Möglichkeit insbesondere für die Städte und Gemeinden des Kreises, aber auch für die Verkehrsunternehmen und Nachbareaufgabenträger bestehen, sie betreffende Vorschläge zur Angebotsplanung in internen städtischen Arbeitskreisen, in politischen Gremien und mit dem Aufgabenträger Kreis Unna zu diskutieren. Mit dieser Vorlage sollen also keineswegs zu diesem Zeitpunkt etwaige Angebotsveränderungen bereits endgültig festgelegt werden. Allerdings muß klar sein, dass der Kreis Unna und seine Städte und Gemeinden in Anbetracht der Finanznöte und der damit verbundenen Vorgabe, die Kosten im ÖPNV zu senken, nur noch in der Lage sein wird, die (gutachterseitig standardisierte) ÖPNV-Grundversorgung auf der Grundlage der üblichen Prinzipien (Solidarfinanzierung VKU, Verträge mit anderen Verkehrsunternehmen) mitzufinanzieren. Darüber hinaus gehende Ansprüche, die sich an Forderungen nach Erhalt oder gar Ausweitung bestimmter Taktfolgen, Bedienungszeiten und Qualitäten festmachen (sog. "Örtliche Ergänzungsverkehre"), müssen finanziell allein von den kreisangehörigen Kommunen getragen werden. Die politischen Entscheidungen darüber in den einzelnen Kommunen sollten im Hinblick auf die jeweilige Erarbeitung einer Stellungnahme zum NVP-Entwurf im Rahmen des formalen Beteiligungsverfahrens in der ersten Jahreshälfte 2007 in den Städten und Gemeinden getroffen werden.

Anlage

((ABES))

