

16.05.2011

Sitzungsvorlage Nr. 083/11

Nahverkehrsplanergänzung 2011 und Nahverkehrsplanfortschreibung 2012-2013

Gremien	Ausschuss für Planung und Verkehr	Sitzungsdatum	30.05.2011
Organisationseinheit	Planung und Mobilität	Berichterstattung	Leißer, Sabine
Beratungsstatus	öffentlich		
Budget-Nr.	01 , Zentrale Verwaltung	Haushaltsjahr	2011
Produktgruppen-Nr.	01.11 , Planung und Mobilität	Finanzielle Auswirkungen	
Produkt-Nr.	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV		

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung zur Nahverkehrsplanergänzung 2011 und Nahverkehrsplanfortschreibung 2012-2013 wird zur Kenntnis genommen.

Begründung der Vorlage

Anlass

Wie im Rahmen der Sitzung des Kreistages am 29.3.2011 diskutiert und beschlossen soll der ÖPNV über das Instrument der Nahverkehrsplanfortschreibung zur Haushaltskonsolidierung beitragen. Eine konkrete Einsparsumme wird jedoch nicht vorgegeben.

Deshalb soll der Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Unna ab 2012 fortgeschrieben werden. Das Verfahren soll spätestens Ende 2013 abgeschlossen sein. Der NVP soll mit Unterstützung eines Gutachters fortgeschrieben werden. U. a. auch im Hinblick auf die Erarbeitung des hierfür erforderlichen Leistungsbildes stellt die Verwaltung hierfür erste Vorschläge zu Themenfeldern vor, wo ggfs. Einsparungen erzielbar sind. Darüber hinaus sollen die zeitlichen Abläufe des NVP-Fortschreibungsverfahrens aufgezeigt werden.

Da im Jahre 2011 bereits eine Nahverkehrsplanergänzung durchgeführt wird, gilt es in dieser Vorlage, die sachlich-fachlichen Unterschiede zwischen den beiden Verfahren aufzuzeigen und die chronologisch-zeitlichen Abläufe kurz zu erläutern.

Nahverkehrsplanergänzung im Jahre 2011

Im Gegensatz zu der ab 2012 geplanten Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird in 2011 eine Ergänzung des Nahverkehrsplans um zwei Kapitel vorgenommen, die bisher nicht bzw. nicht in dieser kompakten Form Gegenstand des formalen Nahverkehrsplans bzw. der sog. „Ausreichenden Verkehrsbedingung“ waren:

- Nacht-ÖPNV
- ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete

Entsprechende bestehende Finanzierungs-Übergangsregelungen sind für beide Bereiche auf das Jahr 2011 beschränkt. Die Aufnahme dieser ÖPNV-Angebote in den NVP bedeutet, dass sie keine freiwilligen und daher im Rahmen eines Nothaushaltes einzusparenden Leistungen sind.

Das Aufstellungsverfahren wird deutlich vereinfacht durchgeführt werden können, insbesondere was die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange angeht, da der Grad der Betroffenheit für die Nutzerguppen vergleichsweise gering einzuschätzen ist. Dennoch wird im Rahmen der Erarbeitung neuer Nacht-ÖPNV-Konzeptionen die Nutzergruppe der Jugendlichen für den Raum Unna/Holzwickede beteiligt, da hier bereits erste Erfahrungen über die Stiftung Zukunft bestehen. Die Stiftung Zukunft der Sparkasse Unna unterstützt den Kreis Unna bei diesem Vorgehen.

Die Städte und Gemeinden werden eng in den Erarbeitungsprozeß einbezogen. Die förmliche Beteiligung soll nach den Sommerferien erfolgen, damit aufgrund der auslaufenden Finanzierungs-Übergangsregelungen die Beschlussfassung seitens des Kreistages bis Ende 2011 erfolgen kann.

In einer Sitzung der Ständigen Kommission ÖPNV wurden im Frühjahr 2011 die Überlegungen zu Lösungsvorschlägen für die Problematik „Nacht-ÖPNV-Planung und -Finanzierung im Kreis Unna“ sowie „Anbindung der Gewerbegebiete“ unter Beteiligung von Kreistagsmitgliedern diskutiert. Das Gremium stimmte den Vorschlägen der Verwaltung zur NVP-Ergänzung zu.

NVP-Ergänzung: Nacht-ÖPNV

Ziel der im Frühjahr 2011 an das Dortmunder Büro Planersocietät vergebenen NVP-Studie ist eine gutachterliche Überprüfung und soweit möglich bedarfsgrechere Verteilung der Nacht-ÖPNV-Ressourcen (Ist-Zustand s. planerische Übersicht Anlage 1) auf das Kreisgebiet (optimiertes Netzangebot) bei gleichzeitiger Kostenminderung für den Kreis sowie die kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Auf der Grundlage entsprechender Kreistagsbeschlüsse Ende 2011 soll dann die Aufnahme des Nacht-ÖPNV in die sog. „Ausreichende Verkehrsbedienung“ erfolgen. Das Nacht-ÖPNV-Netz würde dann in die üblichen Verlustabdeckungsmodelle (sowie obligatorisch in den ÖDLA), übernommen (Kosten derzeit insgesamt ca. 90 T€). Verwerfungen bzgl. der Größenordnungen der Betriebskostenabdeckungen zwischen den einzelnen Kommunen werden dabei vermieden. Keine Kommune soll durch Nacht-ÖPNV-Verlustabdeckungen höher belastet werden, als vor der NVP-Ergänzung.

NVP-Ergänzung: ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete

Viele Gewerbegebiete sind bereits scheinbar durch ÖPNV-Linien erschlossen, werden aber durch die Beschäftigten nicht genutzt. In Zusammenarbeit mit der Initiative des Kreises Unna „mobil&Job“ untersucht die Planersocietät auf der Basis von Fragebogenaktionen der Initiative mit Betrieben der Gewerbegebiete die Arbeitszeiten/Schichtzeiten und gewinnt Rückschlüsse auf notwendige Fahrplananpassungen oder – Ergänzungen, Linienverlegungen, abschnittsweise Linienwegerweiterungen, neue Haltestellen, Haltestellenverlegungen, Verschiebung von Fahrplanzeiten, Zusätzliche Fahrtangebote (Bus, TaxiBus, KleinBus etc.). Daraus sollen Überlegungen zur optimierten Anbindung der Gewerbestandorte erarbeitet werden. Dabei dürfen die entstehenden Kosten für die ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete die heutigen Kosten nicht bzw. ggfs. nur geringfügig überschreiten. Für vorhandene Gewerbegebietsanbindungen sind Kosten-Nutzen-Nachweise zu erbringen. Die Möglichkeit der Refinanzierung durch die Einführung des JobTickets bei Unternehmen ist zu berücksichtigen.

Nahverkehrsplan-Fortschreibung 2012-2013

A) Themenkomplexe für mögliche Einsparmaßnahmen

Im Rahmen eines ersten Abstimmungsgespräches zwischen dem Kreis Unna (Planung und Mobilität) und der VKU-Betriebsleitung wurden folgende Themenkomplexe für mögliche Einsparmaßnahmen erarbeitet und gemeinsam formuliert:

1. Demografischer Wandel/Schulstandorte/Schulzeitstaffelung

Der Schülerverkehr stellt eine wichtige Grundlage für den ÖPNV dar. Aufgrund der demographischen Entwicklung (siehe Anlage 2) muss jedoch erwartet werden, dass es bis 2014 bzw. 2019 zu einer erheblichen Abnahme der Schülerzahlen kommen wird. Dies bedeutet, dass im Laufe der Zeit dann die Fahrzeuge

zunehmend weniger ausgelastet würden. Unter günstigen Umständen lassen sich in Einzelfällen „Verstärker-Busse“ (Einsatzwagen) einsparen. Dennoch bedeutet dieser Trend, dass die Kosten der Schülerbeförderung (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Betriebskosten etc.) annähernd unverändert bleiben. Gleichzeitig belasten die Mindereinnahmen aus Schülertickets die Verlustabdeckungsverpflichtungen des Kreises Unna und der anderen Gesellschafter zusätzlich.

Die Idee ist, das Herangehen an diese Problematik umzudrehen: Mit den Prognosen zur demografischen Schülerentwicklung in den jeweiligen Kommunen (u. a. z. B. aus Schulentwicklungsplänen) sollen aus Schülerbeförderungs-/ÖPNV-Sicht optimierte Schulstandorte vorgeschlagen werden.

Mit den von den Schulträgern bereitgestellten Daten und den Daten des Ist-Zustandes könnte ein NVP-Gutachter Empfehlungen zur Schulstandortentwicklung aussprechen und dazu das ÖPNV-Angebot optimieren.

Natürlich müssen hierbei auch Aspekte des „Jedermann-ÖPNV“ beachtet und die Möglichkeiten der (kreisweiten) Schulzeit-Staffelung genutzt werden. Wünschenswert und deshalb optimal wären in diesem Zusammenhang aus Sicht der VKU und des Kreises auch Empfehlungen zu etwaigen Schulanfangszeitenmodifizierungen. Das heißt, dass nicht nur die Schulzeitstaffelung kurz- bis mittelfristig eingeführt werden sollte, sondern auch noch einmal kreisweit mit allen Städten und Gemeinden geprüft wird, ob unter den neuen Rahmenbedingungen Schulanfangszeiten verschoben werden können und sollten. Die gesetzliche maximal mögliche Spanne zu Beginn des Unterrichts in den Morgenstunden liegt bei einer Stunde, und zwar zwischen 07.30 Uhr und 08.30 Uhr. Bisher ist überwiegend nur ein Zeitraum von 30 Minuten ausgenutzt worden. Schon dabei waren Einsparungen bei der VKU-Verlustabdeckung von weit über 300 T€ erzielt worden.

2. Einsparmöglichkeiten im Bereich Fahrzeugpark

Genau wie bereits vor einigen Jahren auf den Schnellbuslinien S10, S20 und S80 könnte per politischem Beschluss auch die Schnellbusqualität auf der Schnellbuslinie S30 (Bergkamen – Dortmund) zurückgesetzt werden. Die VKU kann auf Anfrage kurzfristig eine grobe Kostenkalkulation der Auswirkungen durchführen. Die konkrete Umsetzung derartiger Maßnahmen könnte z. B. bedeuten, dass ein Doppeldeckerbus, welcher die Amortisations-/Altersgrenze erreicht hat, durch ein Fahrzeug ohne Schnellbusausstattung bei vergleichbarer Kapazität ersetzt wird. Dies könnte im Endeffekt dazu führen, dass auch die Fahrzeuge der S30 umlauftechnisch optimiert im Gesamtnetz der VKU eingesetzt werden und damit letztendlich Kosten in noch zu benennender Höhe eingespart werden könnten.

Weiterhin könnte der Einsatz von Buszügen (Zugfahrzeuge mit Anhängern zur Personenbeförderung, inzwischen über Sondergenehmigung wieder möglich) zur Kosteneinsparung bzw. zur effektiveren Fahrzeugeinsatzplanung in Betracht gezogen werden. Die Höhe der Einsparungen im Betrieb hängt wesentlich von der Fahrzeugförderungsquote bzw. dem neuen Fahrzeugförderungsverfahren ab und ergibt sich ausschließlich aus dem Segment der Abschreibungskosten. Hier wird die VKU Einsparkalkulationen

vorlegen, nachdem das neue Verfahren der Fahrzeugförderung feststeht bzw. die damit verbundene Möglichkeit, die Anhänger von Buszügen gesondert und mit besonderer Förderhöhe auszustatten.

3. Einsparmöglichkeiten im Angebotsbereich

Im Nahverkehrsplan des Jahres 2007 wurden 6 Maßnahmen zur Einsparung der Politik vorgelegt, die damals von der Politik nicht beschlossen worden sind. Diese sollten überprüft und aktualisiert werden.

Es ist notwendig, dass der Gutachter die entsprechenden Konsequenzen aufzeigt und auch belegen muss, dass z. B. eingesparte Fahrplanleistung nicht weitgehend durch Einsatzwagen kompensiert werden muss (z. T. in Lünen 2007).

4. Einsparmaßnahmen über das Thema „Tarifangebote“/Marketingmaßnahmen

Im Bereich „Tarif und Marketing“ können Maßnahmen zur Verbesserung der Einnahmesituation genauso wirkungsvoll sein wie Einsparmaßnahmen in anderen Bereichen. Folgende mögliche Maßnahmen würde ein Nahverkehrsplangutachter zu untersuchen haben:

- Flashticket: Die Eigenanteile der Eltern beim Flashticket „Plus“ bzw. der Preis des Flashtickets könnten in erkennbarem Umfang höher liegen als bisher. Seit der Einführung des Flashtickets hat man sich bei den üblichen Tarifsteigerungen, aus politischen Gründen, sehr vorsichtig verhalten. Nachdem nun seit einigen Jahren das Flashticket eine feste Größe und bei den Jugendlichen äußerst beliebt ist, dürfte eine Preiserhöhung bis zu einer gewissen Grenze kein Problem sein bzw. nicht zu Kundenverlusten führen.
Anmerkung: FlashTicket: 8,60 € (Netz Ruhr-Lippe incl. Do) / SchokoTicket: 11,60 € für Anspruchsberechtigte, 28,70 € für nicht anspruchsberechtigte Selbstzahler (gesamter VRR-Raum)
- Weitere tarifliche Maßnahmen könnten durch den Nahverkehrsplangutachter erarbeitet und vorgeschlagen werden.
- Selbstverständlich sollte es zu den Aufgaben des Gutachters gehören, durch neue Ideen im Bereich ÖPNV-Marketing die Einnahmesituation des Verkehrsunternehmens zu verbessern bzw. die Fahrgastzahlen zu steigern.

5. Einsparungen durch konsequente Busbeschleunigung

Die VKU arbeitet seit einigen Jahren intensiv an verschiedenen Stellen im Kreis Unna an Maßnahmen zur Beschleunigung der Busse und damit an dem Ziel, durch eine optimierte Wageneinsatz- und Umlaufplanung Einsparungen zu erzielen. Dazu gehören die Lichtsignalanlagenbeeinflussung, die Einrichtung von Busspuren und die Optimierung der zugehörigen Fahrzeugtechnik.

Der Kreis Unna wird die VKU im Hinblick auf die NVP-Fortschreibung rechtzeitig um die Erarbeitung eines Sachstandsberichtes kreisweit zum Thema „Busbeschleunigung“ bitten. Die VKU soll dabei insbesondere die Maßnahmen entlang der B233 zwischen Unna und Kamen ansprechen, jedoch auch Einsparpotentiale und Hindernisse bzw. Gründe für Verzögerungen benennen.

Nicht außer Acht gelassen werden sollten allerdings auch Maßnahmen, insbesondere in den Innenstadtbereichen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, wo häufig der ÖPNV aus den zentralen

Bereichen wie Fußgängerzonen oder Einbahnstraßensystemen bzw. Marktplatzsituationen herausgehalten wird bzw. wurde und dadurch mit erheblichen zusätzlichen Fahrtzeiten leben musste.

Verfahren

Aus den dargestellten Inhalten ergeben sich die nachfolgend dargestellten Verfahrensschritte:

A) NVP-Ergänzung 2011

- Nacht-ÖPNV
- Anbindung Gewerbegebiete
- Vorlage des Entwurfs incl. Angaben zu Kosten und Finanzierung – Ausschuss für Planung und Verkehr 20.9.2011
- Beteiligung der Städte und Gemeinden - Oktober 2011
- Beschluss über die NVP-Ergänzung - Ausschuss für Planung und Verkehr am 30. November 2011

B) NVP-Fortschreibung 2012/2013

- bis Januar 2012 Erstellung eines Leistungsbildes auf der Grundlage der Einschätzung der potenziellen Umsetzbarkeit der dargestellten Maßnahmen;
- weiter s. Ablaufplan (Anlage 3).