

23.01.2014
Drucksache 012/14

FahrradBus;
Konzept für 2014 und 2015 ff.

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Planung und Verkehr	10.02.2014	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreisausschuss	24.02.2014	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	25.02.2014	Entscheidung	öffentlich

Organisationseinheit Planung und Mobilität

Berichterstattung Sabine Leiß

Budget	01	Zentrale Verwaltung
Produktgruppe	01.11	Stabsstelle Planung und Mobilität
Produkt	01.11.04	Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV

Haushaltsjahr	2014	Ertrag/Einzahlung [€]	
		Aufwand/Auszahlung [€]	35.000,00

Beschlussvorschlag

Der Landrat wird beauftragt,

1. die VKU mit dem Einsatz des FahrradBusses im Jahre 2014 nach den Kriterien des Szenarios 3 zu beauftragen,
2. im Jahre 2014 das Projekt von einem touristischen Gutachterbüro begleiten zu lassen, um Mängel und Schwachstellen aufzudecken und den Einsatz ab 2015 fundiert vorzubereiten und
3. in der letzten Ausschusssitzung 2014 ein Konzept für 2015 vorzulegen.

Sachbericht

Der Kreistag hat zuletzt über das Projekt FahrradBus in seiner Sitzung am 20.12.2012 beraten und beschlossen. Beschlussgegenstand war dabei u.a. gewesen, dass man diesem Projekt

- im Interesse einer gewissen Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen und
- angesichts einer erfahrungsgemäßen Notwendigkeit, Nutzern derartiger Projekte eine mehrjährige Gewöhnungszeit zugestehen zu müssen

zunächst eine 5-jährige Perspektive auferlegen wollte. Allerdings sollte einer Zwischenevaluierung nach 2 Jahren erfolgen. Diese Frist ist nunmehr erreicht.

Linienführung, Angebotsdichte, Nachfrageentwicklung und Kosten

Die Konzeption des FahrradBusses des fahrradfreundlichen Kreises Unna musste in den Jahren seit dem Projektstart mehrfach der Nachfrage- und der Kostenentwicklung entsprechend angepasst werden. Folgende Tabelle gibt einen Überblick:

Jahr	Linienführung/einbezogene Kommunen	Angebotsdichte	Nachfrageentwicklung		Kosten (ÖPNV-Pauschale) (€) incl. Marketing
			Fahrgäste	Räder	
2009 (Pilotprojekt, nur 5 Einsatzsonnt.)	F1 Nordk., Cappbg., Werne, bergk., Kamen, Unna, tlws. Anbindg. Lünen F2 Einrichtungsringlinie Schwerte, Frö., Holzw.	F1 8 Fahrten hin, 7 zurück F2 6 Fahrten	440	200	14.000
2010	Frö., Opherd., Holzw., Unna, Kamen, Bergk., Werne, Cappenbg., Nordkirchen; Schwerte nicht integriert, Fröndenb. voll	Hauptachse ~2-Std.-Takt in beiden Richtungen	2290	969	80.000
2011	Frö., Opherd., Holzw., Unna, Kamen, Bergk., Werne, Cappenbg., Nordkirchen; Abstecher Schwerte u. Lünen, Frö. nur 1 Abfahrt morgens	Hauptachse ~2-Std.-Takt in beiden Richtungen	2300	968	65.000
2012	Frö., Opherd., Unna, Kamen, Bergk., Werne, Cappenbg., Nordkirchen	Beschränkung auf „morgens losfahren und abends zurückkehren“, 3 Fahrten N→S, 3 Fahrten S→N	1224	626	35.000
2013	Frö., Opherd., Unna, Kamen, Bergk., Werne, Cappenbg., Nordkirchen	Beschränkung auf „morgens losfahren und	835	422	35.000

		abends zurückkehren“, 3 Fahrten N→S, 3 Fahrten S→N			
--	--	---	--	--	--

Hauptlastrichtung: in Richtung Norden (445:390 Personen) (Stand 2013)

Haupteinstiegspunkte: 1 Nordkirchen, 2 Kamen Bhf, 3 Unna Bhf. (Stand 2013)

Begründung und Bewertung der Nachfrageentwicklung

Grundsätzlich muss man sich darüber im klaren sein, dass eine Gebietskörperschaft wie der Kreis Unna, wie jeder andere Aufgabenträger, ÖPNV-Leistungen subventionieren muss, da ÖPNV aufgrund insbesondere der Treibstoff-, Sach- und vor allem Personalkosten nicht kostendeckend oder gar mit Gewinn betrieben werden kann, zumal die Fahrpreise und die sonstigen staatlichen Unterstützungsleistungen nicht annähernd die Kosten in der Lage sind auszugleichen. Dies gilt insbesondere, wenn man Schwachlastzeiten wie Sonn- und Feiertage für sich betrachtet. Dazu kommt, dass die touristischen Gegebenheiten im Kreis Unna zwar vorhanden und auch durchaus vielfältig und interessant, jedoch nicht geeignet sind – angesichts massiver Konkurrenz in der nahen Umgebung (Ruhrgebiet/Industriekultur usw., Münsterland, Sauerland, Soester Börde/Möhnesee usw.) Tagestouristen aus den genannten Regionen in großen Mengen anzulocken. So ist auch bekannt, dass der FahrradBus zu ca. 85 % von Bürgern aus dem Kreis Unna genutzt wird. Es gilt das Motto z.B. für Unneraner „mal in Werne eine Fahrradtour zu machen“, für Fröndenberger „mal den Sesekeradweg abzufahren“, für Bergkamener „mal zum Ruhrtalradweg zu gelangen ohne das Auto zu benutzen“ und für Kamener mal bequem das Schloss Nordkirchen zu besuchen und vielleicht dort noch eine Runde zu drehen.

Versuche, mehr auswärtige Besucher für den FahrradBus zu gewinnen, blieben wenig erfolgreich. Hauptsächlich machte sich hier die Umsteigeproblematik (mit Rädern!) sowie die tarifliche Umständlichkeit bemerkbar. Auch fällt es schwer, die RTG oder die Tourismuszentralen in Dortmund, Hamm, Menden usw. für ein Projekt zu gewinnen, bei dem das Mobilitätsangebot erst innerhalb des Kreises Unna beginnt.

Deshalb muss man sich – wenn man FahrradBus im Kreis Unna will – darüber einig sein, dass es sich um eine angebotsorientierte (aber zuschussrelevante) Projektform handelt, ähnlich wie der ÖPNV generell, Museen, Schwimmbäder u. ä. – eine Aktivität, die der Kreis Unna seinen Bürgern offeriert, weil er sich als fahrradfreundlicher Kreis und im Rahmen seines (rad-)touristischen Engagements um seine Bürger bemüht bzw. sich für Neubürger oder ansiedlungswillige Unternehmen und deren Mitarbeiter im Rahmen seiner Möglichkeiten als eine attraktive Region präsentieren will.

Dennoch fühlt sich der Landrat selbstverständlich verpflichtet, trotz der o.a. Argumentation Kosten und Nutzen in bestmöglichem Verhältnis zu halten. Insofern hält er es für notwendig, Alternativen und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Dazu ist es jedoch zunächst erforderlich, die Gründe für die Nachfrageentwicklung der letzten beiden Jahre zu analysieren.

Gründe für die Nachfrageentwicklung von 2012 nach 2013

a) *Außergewöhnliche schlechte Witterung*

Nicht nur der FahrradBus sondern auch neue/andere radtouristische Projekte wie z.B. die Römer-Lippe-Route wurden schlecht angenommen. Alle Radprojekte – auch die Radstationen – litten nachweislich unter der insbesondere in der Hauptfahrradperiode (Frühjahr, Frühsommer = wichtigste Phase für den Radverkehr) schlechten Witterung mit Regen, Wind und niedrigen Temperaturen. Im Sommer wurde das Wetter besser, jedoch geht insbesondere während der Schulferien die Fahrradnutzung zurück.

b) *Fehlende geführte Touren*

Noch im Jahr 2012 und in den Vorjahren hatte insbesondere das Angebot von ca. i. D. 5 geführten Touren durch versierte Mitglieder des ADFC an den entsprechenden Tagen zu besonders guter FahrradBus-Nachfrage geführt. Der aus Krankheitsgründen in 2013 ausgefallene, außerordentlich engagierte ADFC-Tourenführer konnte in 2013 nicht mehr adäquat ersetzt werden.

c) *Facebook, Twitter & Co. nicht nutzbar*

Mögliche Mängel der bisherigen FahrradBus-Konzeption

Auch wenn die o.g. Argumente dafür sprechen, dass die suboptimale Nachfrageentwicklung bei optimaleren Rahmenbedingungen in dieser Form nicht aufgetreten wären, so besteht dennoch der Verdacht, dass die Projektkonstruktion in einer bestimmten Hinsicht verbesserungsfähig sein könnte: und zwar hinsichtlich einer optimaleren Einbindung der touristischen Potenziale der Region.

Folgende Fragen stellen sich:

- a) Müsste das Produkt, welches bisher primär ein ÖPNV-Angebot ist, eine stärker touristische Orientierung bekommen?
- b) Wäre es sinnvoll, touristische Destinationen bzw. deren Leistungsträger enger bzw. überhaupt erst in das Projekt einzubeziehen?
- c) Werden die richtigen Sehenswürdigkeiten angefahren und die richtigen Zielgruppen erreicht?
- d) Wie wichtig wäre die stärkere Integration des SGV/der Wanderfreunde, der Tagestouristen ohne Rad?
- e) Welche Zielgruppen wurden bisher erreicht? Welche müssten künftig erreicht werden?
- f) Sollte man Betriebe des Beherbergungs- und Restaurationsgewerbes, Freizeitbäder, Museen, Kunst- und Kulturstätten, Golfplätze, Paddeln auf der Ruhr usw. usw. in den Linienverlauf einbeziehen?
- g) Ist das Marketing und die Kommunikation so wie bisher richtig oder müsste es – z. B. o. g. Belangen nachkommend – überdacht werden? Welche Bedeutung haben soziale Netzwerke?
- h) Wie verhält es sich mit der Kenntnis über das Produkt bei Gelegenheitsradlern und Tagestouristen im Verhältnis zu bewussten Alltags- und Freizeitradlern?
- i) Sind die Abfahrt- und Ankunftszeiten richtig?
- j) Ist es richtig, sich nur auf das Gebiet des Kreises Unna (plus Nordkirchen) zu beschränken oder macht es ggfs. Sinn, Dortmund (trotz guter Bahnanschlüsse), Lüdinghausen (Burg Vischering) u.a. Destinationen einzubeziehen?
- k) Ist die Tarifierung – Integration in den Ruhr-Lippe-Tarif – richtig oder sollte man über einen Sondertarif diskutieren? Sollte man den Null-Tarif für dieses Projekt einführen (zumal die Fahrgeldeinnahmen nachgewiesenermaßen eine völlig untergeordnete Rolle spielen)? Eine solche Maßnahme könnte jedoch bezüglich der Nachfrage den erhofften Aufschwung forcieren.

Unter Berücksichtigung der aufgezeigten, vermeintlichen Ursachen für den Rückgang der Nachfrageentwicklung von 2012 auf 2013 und der Absicht des Landrates, bei den Mängeln gegenzusteuern, ergeben sich folgende Szenarien zum weiteren Vorgehen, wobei – wenn man sich für zeitintensive Rechercharbeiten entscheidet - für 2014 ggfs. Übergangslösungen gesucht werden müssen.

Kern der weiteren Arbeit in 2014 sollte dabei die Beauftragung eines Gutachters sein, der die o.g. Fragenkomplexe auf der Grundlage der Ergebnisse seiner Recherchen im Rahmen seiner Projektbegleitung beantworten soll. Eine solche gutachterlich begleitete Projektdurchführung bietet dem Kreis Unna außerdem den Vorteil, für Entscheidungen im Hinblick auf die Projektfortführung, -modifizierung oder -einstellung in

2015 in der Argumentation optimal gerüstet zu sein gegenüber den Städten und Gemeinden, der AGFS, dem ADFC, der Presse, den Nutzern und anderen Institutionen.

Szenarien zur kurz- und mittelfristigen Weiterentwicklung des Projektes

- 1.) In 2014 Fortsetzung des Projektes unter den Rahmenbedingungen der Jahre 2012 und 2013, gleichzeitig gutachterliche Begleitung durch einen in touristischen Belangen versierten Experten bzw. ein entsprechendes Gutachterbüro.
Ergebnis der gutachterlichen Begleitung muss im Hinblick auf 2015 sein:
 - a) Projekt unverändert fortsetzen oder
 - b) Projekt ersatzlos einstellen oder
 - c) Projekt in touristischer Hinsicht qualifizieren und fortsetzen

Beurteilung der Verwaltung:

- (+) eine Lösung, bei der die Kosten (ÖPNV-Pauschale) für das FahrradBus-Projekt gering gegenüber dem Vorjahr reduziert werden könnten, jedoch
- (-) andererseits zusätzliche Kosten für die gutachterliche Begleitung und Auswertung aufgebracht werden müssten.
- (+) Gutachter analysiert Schwachstellen am real ablaufenden Projekt, kann prüfen ob die Konzeption des FahrradBusses geändert werden muss, liefert fundierte Grundlagen zur Weiterentwicklung.

- 2.) Anhängen der FahrradBus-Anhänger (VKU = 3, BRS = 1) an vorhandene, geeignete Buslinien (Grund-Fahrplanleistungen) an Sonn- und Feiertagen in den Sommermonaten 2014, gleichzeitig gutachterliche Begleitung durch einen in touristischen Belangen versierten Experten bzw. ein entsprechendes Gutachterbüro (s. Nr. 1)

Beurteilung der Verwaltung:

- (-) VKU setzt auf ihren Linien zahlreiche verschiedene Fahrzeuge ein. Der Anhänger müsste mehrfach am Tag umgekuppelt werden, was nicht leistbar/organisierbar ist.
- (-) Gutachter recherchiert aus der Theorie bzw. auf der Grundlage von Informationen aus den vergangenen Jahren, kann nicht wirklich BEGLEITEN

- 3.) VKU bietet in 2014 1 Umlauf (d.h. 1 Fahrzeug) zusätzlich zum Basis-Fahrplanangebot an, ein Pendelverkehr auf der Nord-Süd-Achse z.B. zwischen Unna, Kamen, Bergkamen, Werne und Nordkirchen.

Fahrplan:

FahrradBus 2014 – Szenario 3			
Werne, Stadthaus		09:00	
Unna, Bahnhof		09:49	
<i>Anschluss zur RB54 nach</i>			Ankunft am Ruhrtalradweg:
<i>Fröndenberg</i>		<i>10:02</i>	<i>10:19</i>
Unna, Bahnhof		10:10	
Nordkirchen, Schlosspark		11:23	
Aufenthalt für Besichtigungen, Radtouren, Restaurantbesuche: knapp 5 1/2 Stunden.			

Nordkirchen, Schlosspark	16:45	
Unna, Bahnhof	18:04	
		Aufenthalt Ruhrtalradweg: gut 7 Std.
<i>Anschluss von RB54 aus</i>		
<i>Fröndenberg</i>	<i>17:56</i>	Abfahrt in Fröndenberg: 17:38
Unna, Bahnhof	18:10	
Werne, Stadthaus	18:56	

Beurteilung der Verwaltung:

(+) Kosten für das Übergangsangebot der VKU geschätzt 11.000 Euro. Verbunden mit dem Touristischen Gutachten und der Vermarktung des Übergangskonzeptes lägen die Gesamtkosten in 2014 bei rund 35.000 Euro (= kostengünstige Zwischenlösung für 2014)

(-) deutlich geringere Angebotsquantität

(-) Keine Anbindung morgens von Fröndenberg in Richtung Norden, so auch nicht abends zurück nach Fröndenberg

(-) Umstieg erforderlich: morgens in Richtung Süden in Unna auf die Hönnetalbahn, um zum Ruhrtalradweg zu gelangen, abends umgekehrt

(-) Fahrradmitnahme im Zug ist nicht kostenlos

(-) Haus Opherdicke nicht mehr angebunden

- 4.) Ersatzloses Einstellen/Unterbrechen des Projektes in 2014 und Beauftragung eines touristischen Gutachters in 2014, neues Konzept ab 2015 (s. Nr. 1)

Beurteilung der Verwaltung:

(-) Verlust von (Stamm-)Kundenpotenzialen, Bruch in der Projektkontinuität, Unverständnis in der Öffentlichkeit, Imageschäden

(-) Gutachter kann Infos nur aus der Vergangenheit schöpfen.

- 5.) Ersatzloses Einstellen des FahrradBus-Projektes ohne Fortsetzung ab 2015.

Beurteilung der Verwaltung:

(-) Imageschaden für Kreis Unna als fahrradfreundlicher Kreis.

(-) Imageschaden für die Verkehrsunternehmen.

(-) Rückschlag im Zusammenhang mit den Anstrengungen für die (rad-) touristische Attraktivierung des Kreises Unna. Aktivitäten im radtouristischen Bereich wie RadKult(o)ur, kreisflächendeckende HBR-Beschilderung, neue Radwanderkarte Östliches Ruhrgebiet, Radverkehrskonzept, Engagement beim Sesekeradweg und der neuen Römer-Lippe-Route, der eigenen Radtour „RadKreisUnna“, dem RuhrtalRadweg (letztere sollten durch den FahrradBus vernetzt werden) wird in seiner Wirkung geschwächt. Die vom Kreis Unna initiierte Emscher-Ruhr-Tour würde durch den FahrradBus nicht mehr erreicht werden können. Insgesamt: ein existenzieller Baustein der (rad-)touristischen Gesamtüberlegungen des Kreises Unna würde aus dem Gesamtkonstrukt herausgerissen.

Anlagen

keine

