

03.12.2020
Drucksache 214/20

Realisierung Schnellbusverkehre

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation	22.02.2021	Sitzungsabsage	öffentlich
Kreisausschuss	22.03.2021	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	23.03.2021	Entscheidung	öffentlich

Organisationseinheit	Planung und Mobilität		
Berichterstattung	Sabine Leißer		

Budget	01	Zentrale Verwaltung	
Produktgruppe	01.11	Planung und Mobilität	
Produkt	01.11.04	Mobilitätsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV	

Haushaltsjahr	2021 ff.	Ertrag/Einzahlung [€]	
		Aufwand/Auszahlung [€]	0,00

Beschlussvorschlag

1. Der Umsetzung der Schnellbus-Linien S40 und S60 ab dem 25.10.2021 wird zugestimmt.
2. Der Landrat wird beauftragt, für die neue Schnellbuslinie S40 die entsprechenden Fördermittel beim ZRL zu beantragen.

Sachbericht

Fördermöglichkeiten und Übergangsfristen Schnellbusverkehre

Im November 2019 hat die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen eine Änderung der ÖPNV-Pauschalverordnung beschlossen, deren Bestandteil die Erhöhung der Mittel gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG um 100 Mio. € ist. Diese zusätzlichen Mittel dienen in erster Linie dem Ausbau regionaler Schnellbusverkehre. Regionale Schnellbusverkehre im Sinne des ÖPNVG NRW sind den SPNV verdichtende oder ergänzende ÖPNV-Linienvverkehre gem. § 42 PBefG, die eine schnelle Verbindungsfunktion zwischen in der Regel nicht unmittelbar benachbarten Städten gewährleisten, bei Halteabständen, Taktfolge und Bedienungsqualität eine dem SPNV ähnliche Funktion erfüllen und mindestens eine Verknüpfung zum SPNV aufweisen.

Zur Verwendung der Fördermittel wurden durch die drei SPNV-Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Rheinland (NVR) und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) landesweite, abgestimmte Förderkriterien aufgestellt, die als Mindestkriterien zu verstehen sind. Diese bestehen beispielsweise aus einer durchschnittlich zu fahrenden Mindestgeschwindigkeit, definierten Fahrzeugstandards und Vorgaben an eine Fahrgastzählung. Ebenso müssen die angefahrenen Haltestellen den Mindestkriterien Fahrgastinformation, Wetterschutz und Barrierefreiheit genügen.

Neben der Fördermöglichkeit der Schnellbuslinien durch den NWL (Angebotsförderung, max. ca. 300.000 €/a für den Kreis Unna sowie Übertragung und Kumulierung der Mittel bis zu 4 Jahren) besteht für die ÖPNV-Aufgabenträger (Kreise und kreisfreie Städte) parallel die Möglichkeit, entsprechende Angebotsfördermittel beim Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) zu beantragen (max. ca. 210.000 €/a für den Kreis Unna; auch für die Förderung von entsprechenden Bussen verwendbar). Diese Mittel erfordern nicht so hohe Fördervoraussetzungen wie bei den landesweit abgestimmten Schnellbusförderrichtlinien des NWL, VRR und NVR.

Das bedeutet, z.B., dass bei einer Förderung durch den NWL im Gegensatz zum ZRL ein automatisiertes Fahrgastzählssystem (AFZS) in den Schnellbussen verpflichtend ist.

Damit diese notwendigen und komplexen Fahrgastzählssysteme bei den potentiellen Verkehrsunternehmen (u.a. VKU) kurzfristig und förderkonform umgesetzt werden können, hat der ZRL

- zum einen eine diesbezügliche unterstützende Koordinierung zugesagt und
- zum anderen Projektfördermöglichkeiten (einmalige und dauerhafte Investitionsförderung) bzgl. der Realisierung solcher automatisierten Fahrgastzählssysteme sowie spezieller Schnellbusse in seinen Haushalt eingestellt bzw. eingeplant.

In diesem Zusammenhang hat der ZRL ein Konzept zur Realisierung von automatisierten Fahrgastzählssystemen ausgeschrieben. In dem diesbezüglichen Zeitrahmen ist der Beginn des AFZS-Regelbetriebes für Anfang 2022 vorgesehen.

Zusätzlich hat der NWL kurzfristig Übergangsfristen von max. 2 Jahren für den Einsatz von Neufahrzeugen auf Schnellbuslinien erlassen, so dass insbesondere in der Startphase auch nicht förderkonforme Schnellbusse eingesetzt werden können.

Vor diesem Hintergrund ist eine kostendeckende Förderung auch bei der Annahme einer pessimistischen coronabedingten Einnahmesituation gegeben.

SchnellBus-Rahmenkonzept für den Kreis Unna

Der am 04.12.2019 eingereichte und am 17.02.2020, im Rahmen des Ausschusses für Kreisentwicklung und Mobilität, einstimmig empfohlene Prüfauftrag „Schnelle Schnellbusse im Kreis Unna“ (s. DS. 001/20) regte die Beauftragung eines Gutachtens an, welches ein mögliches Schnellbussystem im Kreis Unna, unter Berücksichtigung von Pendlerströmen, skizziert.

Diesem Prüfantrag wurde seitens der Verwaltung Folge geleistet. Entsprechend wurde in Zusammenarbeit mit dem Stadt- und Verkehrsplanungsbüro „Planersocietät Dortmund“ ein Rahmenkonzept erstellt (s. DS 055/20).

Basis der Erstellung des Rahmenkonzeptes waren die Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises sowie mit den Nachbargebietskörperschaften, die bestehenden Verkehrsanbindungen und das gegebene Schnellbus-Angebot. Aus einer Verbindungsanalyse für SchnellBus-Verkehre wurden Korridore abgeleitet, auf denen SchnellBus-Verkehre eine Ergänzung zum Nahverkehr auf der Schiene bilden können. Auf Grundlage von Kennwerten aus dem NVP des Kreises Unna sowie Erkenntnissen aus der Mobilitätsbefragung aus dem Jahre 2013 wurde ein Richtwert von rund 900 Wegen pro Tag (verkehrsmittelübergreifend) für mögliche SchnellBus-Linien ermittelt.

Potentielle Teillösungen aus dem SchnellBus-Rahmenkonzept (Schnellbuslinien S40 und S60)

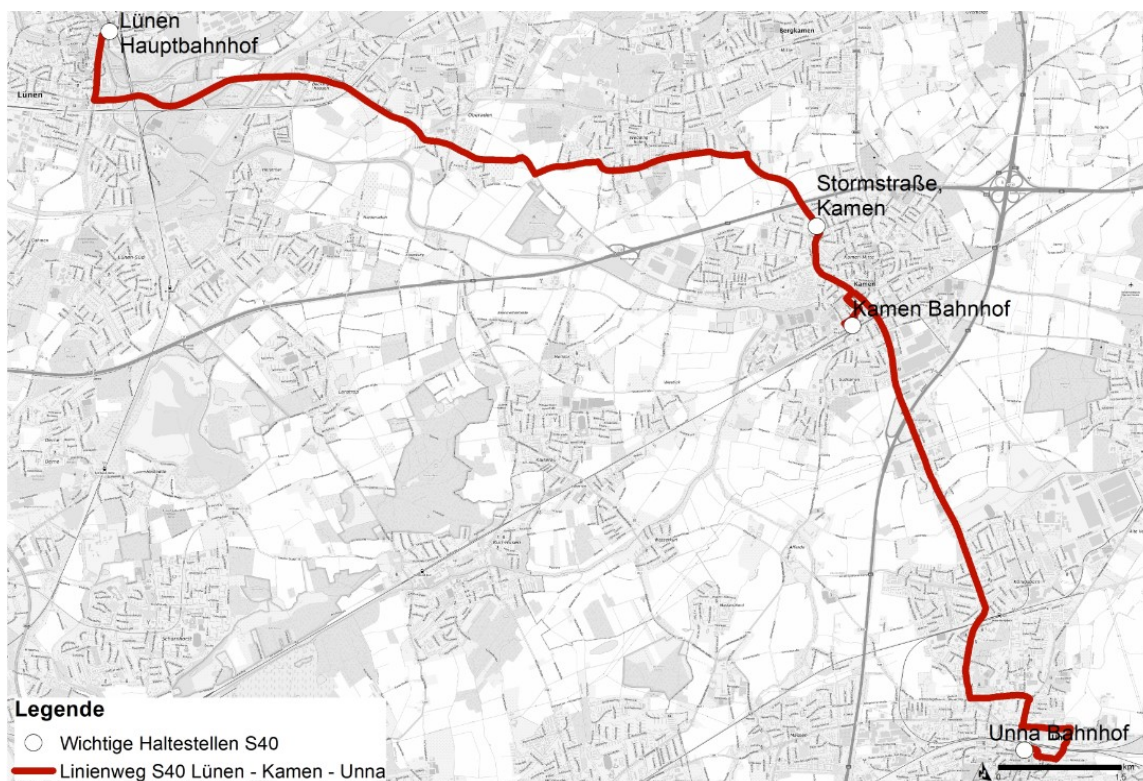
Auf Grundlage des Rahmenkonzeptes hat die VKU detailliert geprüft, welche Schnellbuslinien für eine Schnellbus-Förderung durch den ZRL und/oder durch den NWL geeignet sind und in das vorhandene Schnellbus- bzw. ÖPNV-Netz integriert werden können und dementsprechend auch kompatibel mit der NVP-Neuaufstellung sind.

Das Ergebnis dieser Untersuchung hat ergeben, dass die Schnellbuslinien S40 (Lünen – Kamen - Unna) und S60 (Abschnitt Bergkamen – Herringen – Hamm) hierfür optimal geeignet sind (S60 ist aktueller Arbeitstitel; die Linie soll spätestens zur Einführung S20 heißen, aufgrund des Wiedererkennungswertes der alten S20).

Folgende Kriterien führten u.a. zu diesem Ergebnis:

- Inhaltliche und fördertechnische Zustimmung des ZRL
- Hohe Pendlerpotentiale
- Geringes Konfliktpotential bzgl. zu beteiligender Institutionen

Schnellbuslinie S40 (Lünen – Kamen – Unna)



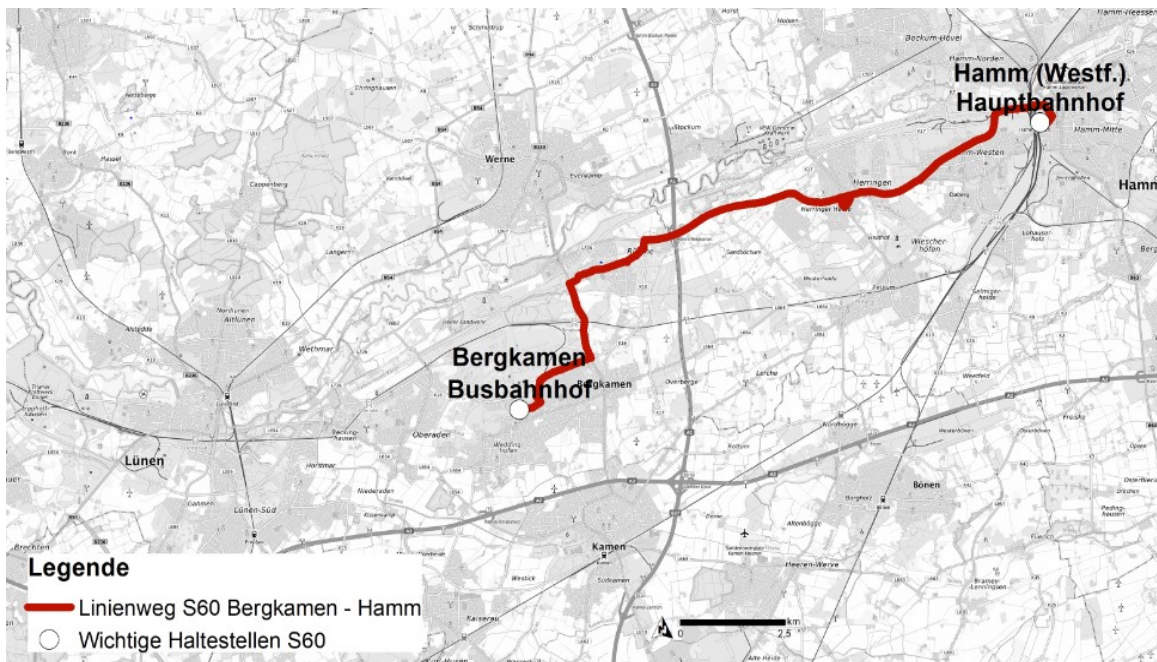
Ausgangslage:

- 1.369 Berufspendler verkehrsmittelübergreifend zwischen Lünen und Unna
- Heute keine Direktverbindung zwischen Lünen und Kamen bzw. Lünen und Unna
- Von Lünen nach Unna sind heute Umstiege in Bergkamen, Kamen oder Dortmund notwendig

Konzept:

- 60 Min.-Takt zwischen Lünen, Kamen und Unna
- Bedienung weniger ausgewählter Haltestellen
- Die Linie wird zusätzlich zu den bestehenden Verkehren angeboten
- An der „Stormstraße“ (Kamen-Nord) können Umsteiger von und zur D80/S81 wechseln. Somit profitieren auch Fahrgäste aus bzw. nach Bergkamen
- Fahrtdauer:
 - S40 Lünen, ZOB-Hbf – Unna, Bf.: 46 Minuten
 - Pkw: 33 Minuten (über Autobahn 28 Min.)
 - 2 zusätzliche Umläufe notwendig
- Geplanter Starttermin ist der 25.10.2021 (direkt nach den Herbstferien)

Grenzüberschreitende Schnellbuslinie S60 (Abschnitt Bergkamen – Herringen – Hamm)



Ausgangslage:

- 2.224 Berufspendler verkehrsmittelübergreifend zwischen Bergkamen und Hamm
- die heutige S20 (Lünen – Bergkamen – Hamm) endet in Hamm-Herringen (direkt hinter der Kreisgrenze)
- eine günstige Anschlussverbindung nach Hamm Hbf. gibt es nicht mehr

Konzept:

- die heute in Hamm-Herringen endenden Fahrten der S20 werden bis zum Hbf. Hamm verlängert ausgenommen eine Fahrt am Samstag und der komplette Sonntagsverkehr (Wunsch der Stadt Hamm)
- auch auf Wunsch der Stadt Hamm keine Verdichtung des Angebotes, d.h. es bleibt bei dem Fahrtenangebot der heutigen S20
- von ZOB Bergkamen – Hamm Hbf. dann als S60
- die grenzüberschreitende S60 schafft eine komfortable und umsteigefreie Direktverbindung

- Fahrtdauer:
 - ZOB Bergkamen – Hamm Hbf.: 45 Minuten
 - Pkw: 29 Minuten
- Auf Hammer Stadtgebiet ein zusätzlicher Umlauf notwendig / Mehraufwendungen der VKU auf Hammer Stadtgebiet liegen in der Finanzverantwortung der Stadt Hamm
- Geplanter Starttermin ist der 25.10.2021 (direkt nach den Herbstferien)

Abstimmungsprozesse

Nach Aussagen des ZRL sind beide oben beschriebenen Schnellbuslinien förderfähig, wobei die grenzüberschreitende Schnellbuslinie S60 zwischen Bergkamen und Hamm der Förderintention des Landes optimal entspricht und hier großes Umsetzungspotential vorhanden ist.

Auch die Gespräche mit der Stadt Hamm (zuständiger Aufgabenträger) haben ergeben, dass die Stadt Hamm ein großes Interesse an einer umsteigefreien ÖPNV-Verbindung zwischen den Stadtzentren Bergkamen und Hamm hat, welche durch die Verlängerung der alten S20 entstehen würde.

Vor diesem Hintergrund wird die Stadt Hamm die entsprechenden Förderanträge beim ZRL stellen und die diesbezüglichen Mittel förder- und beihilfekonform über ihr kommunales Verkehrsunternehmen an die VKU weiterleiten.

Abstimmungsgespräche mit den betroffenen kreisangehörigen Kommunen haben ergeben, dass die vorgeschlagenen Schnellbuslinien befürwortet werden.

Darüber hinaus wurden beim ÖPNV-Planertreffen (mit allen kreisangehörigen Kommunen) am 20.10.2020 das SchnellBus-Rahmenkonzept sowie beide o.g. Varianten vorgestellt und diskutiert und die grundsätzliche Konzeption zustimmend zur Kenntnis genommen.

Weiteres Vorgehen:

Der ZRL erarbeitet z. Z. seine Förderrichtlinie zur allgemeinen Projektförderung (Beschluss in der ZRL-VV am 17.02.2021).

In enger Zusammenarbeit mit dem ZRL werden die weiteren Verfahrensschritte bzgl. der Schnellbusförderung erarbeitet bzw. abgestimmt, so dass der Kreis Unna fristgerecht die entsprechenden Förderanträge für die Schnellbuslinie S40 beim ZRL (Abwicklung aller Förderungen durch den ZRL) stellen kann.

Grundsätzlich wird der Betrieb der S40 soweit wie möglich kontinuierlich evaluiert werden. Coronabedingt ist es sachgerecht, dass er im Jahr 2027 eine umfangreichere Zwischenbilanz für eine politische Diskussion erfolgen wird. Diese Vorgehensweise sollte zeitlich und konzeptionell mit den Belangen des NVP abgestimmt werden.

Die VKU führt aktuell Fahrtzeitmessungen auf den potentiellen Schnellbuslinien durch. Auf dieser Basis wird die Anzahl der möglichen Haltestellen in Abhängigkeit der notwendigen Geschwindigkeit (32 km/h, förderrelevant) festgelegt. Die Standorte der Haltestellen werden mit den Kommunen abgestimmt.

Über den Fortlauf des Projektes wird im Ausschuss „MBG“ kontinuierlich berichtet.