

18.12.2020
Drucksache 204/20/1

ÖPNV- Anbindung Lippewerk Lünen ;
 Entscheidung über das weitere Vorgehen in 2021

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation	14.01.2021	Beratung	öffentlich
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Kreis- und Regionalentwicklung	27.01.2021	Beratung	öffentlich

Organisationseinheit	Planung und Mobilität
Berichterstattung	Sabine Leiße

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

Haushaltsjahr	Ertrag/Einzahlung [€]
	Aufwand/Auszahlung [€]

Sachbericht

ÖPNV-Anbindung Lippewerk Lünen - Entscheidung über das weitere Vorgehen in 2021

Rahmenbedingungen

In der Kreistagssitzung vom 16.10.2019 (s. DS 177/19) war der Landrat beauftragt worden, einen Vertrag über die Finanzierung für die ÖPNV-Anbindung des Lippewerkes in Lünen mit der Stadt Lünen und der VKU abzuschließen. Im Rahmen des Nahverkehrsplanbeschlusses im Kreistag am 26.03.2019 war die Entscheidung über die Umsetzung dieser ÖPNV-Anbindung mit Gesamtkosten von ca. 280.000 €/Jahr in Verabredung mit der Stadt Lünen erfolgt. Der Kreistagsbeschluss sah eine Beteiligung des Kreises Unna i.H.v. 90.000 €/Jahr bei einem 2 Jahre dauernden Vorlaufbetrieb ab Januar 2020 vor, wobei vereinbart war, dass bei Gesamtkosten bis 180.000 € zwischen der Stadt und dem Kreis hälftig geteilt werden sollte und nur wenn die Gesamtkosten 180.000 € überschreiten der Kreis Unna 90.000 € (finanziert über Wirtschaftsplan VKU durch Kreis Unna) und die Stadt Lünen den Rest tragen sollten.

Konkrete Umsetzung des Kreistagsbeschlusses und erste Erfahrungen

Der Verkehr mit der neuen Liniennr. D1 wurde zum 07. Januar 2020 im 30- Min.-Takt (werktags; vor- und nachmittags jeweils ca. vier Stunden) zwischen Brambauer-Verkehrshof, Lippewerk und ZOB Lünen zusätzlich zur C1 aufgenommen, wobei normale Standard-Linienbusse eingesetzt werden. Der Fahrplan wurde mit den Unternehmen im Lippewerk abgestimmt - Kreis, Stadt und VKU gingen davon aus, dass die Unternehmen die erforderlichen Schichtanfangs- und Endzeiten angegeben hatten, aufgrund derer dann das Angebot gestaltet wurde.

Die Corona-Krise führte zur Einstellung der Linie ab dem 06.04.2020. Das Angebot war in den ersten 3 Monaten nur von wenigen Mitarbeitern genutzt worden (max. 12 Personen/24 Fahrgäste pro Tag). 25 Jobtickets waren ausgegeben worden.

Die Unternehmen baten darum, den ÖPNV zum 13.08.2020 wieder aufzunehmen.

Zielsetzungen hinsichtlich der Fahrgastzahlen / Überlegungen für die Wiederaufnahme des ÖPNV zum 13.08.2020

Der Kreistagsbeschluss über den Nahverkehrsplan in 2019 definierte u.a. auch die Ziele, die man hinsichtlich der Fahrgastauslastung der Linie D 1 anstreben wollte, um die hohen Kosten zu rechtfertigen. Dabei hieß es, dass wenn die Linie nach 1 Jahr von mindestens durchschnittlich 50 Personen pro Tag an der Haltestelle Lippewerk (d.s. 100 Fahrgäste, aufgrund der Zählweise = 1 Person wird morgens hin und nachmittags zurück gezählt, d.h. 1 Person = 2 Fahrgäste) genutzt werden muss. Nach 2 Jahren sollte eine Nutzung durch mindestens 100 Personen (= 200 Fahrgäste) gegeben sein.

Eine Verkleinerung der Fahrzeugkapazität – etwa ein Angebot mit einem 8-Sitzer – wäre vor dem Hintergrund der Corona-Abstandsregeln kontraproduktiv. Es sollte ein Standardlinienbus verkehren, in dem die Fahrgäste ausreichend Abstand halten können.

Im Hinblick auf den 13.08.2020 wurde geprüft, ob die Taktfolge ausgedehnt werden kann oder ob und wenn ja welche etwaig ungenutzten Fahrten zurückgenommen werden könnten. Das bedeutete, dass die Bedienungszeitintervalle von morgens 04:33 Uhr halbstündig bis 08:33 Uhr ab Lünen ZOB und nachmittags 13:59 Uhr halbstündig bis 17:29 Uhr sowie analog ab Brambauer Verkehrshof zurück hinterfragt wurden, um

ggfs. Betriebskosten einzusparen. Der Kreis Unna schloss sich der Auffassung der VKU an, dass derartige Maßnahmen nicht zu einer Attraktivierung der Linie und nicht zu wesentlichen Kosteneinsparungen führen.

Eine Einstellung des Verkehrs Mitte 2020 wäre das falsche Signal für die Unternehmensleitungen und die Mitarbeiter gewesen. Die Fortführung des Angebotes ab 13.08.2020 war vom Unternehmen Remondis mit Schreiben vom 02.07.2020 an die VKU gefordert worden. Voraussetzung für eine bessere Inanspruchnahme des ÖPNV-Angebotes durch die Mitarbeiter war nach Einschätzung der Verwaltung, dass die Unternehmensleitungen im Lippewerk durch engagierte Ansprache, Marketing und Kommunikation gegenüber den Mitarbeitern erkennbar unterstützend wirken sowie ggfs. auch den Einsatz der Initiative mobil&Job zulassen. Auch sollte das Bemühen bestehen, mehr Jobtickets auszugeben.

Der Kreistag beschloss am 01.09.2020 (DS 114/20), dass die Fortführung des D 1-Angebotes abhängig von der Fahrgastauslastung an der Haltestelle Lippewerk (Erhebungsstandort) nach dem folgenden Schema erfolgen sollte:

Termin	Fahrgäste/Personen	Betrieb
13.8.2020	Ferienende / Neustart D 1 nach der Corona-Unterbrechung	
15.1.2021	> 50 / 25 < 50 / 25	Fortsetzung Probebetrieb bis zum Start der Osterferien (29.3.21)
4.7.2021	> 100 / 50 < 100 / 50	Fortsetzung Probebetrieb 2. Jahr bis zum Beginn der Herbstferien 2021 (11.10.21)
26.6.2022	> 200 / 100 < 200 / 100	ÖPNV-Angebot (Dauerbetrieb, VKU-Verlustabdeckung) bis zum Beginn der Herbstferien 2022

Zum Vergleich: Durchschnitt VKU 400 Fahrgäste/Umlauf = 1 Fahrzeug

Die ÖPNV-Anbindung (D1) des Lippewerkes wurde dementsprechend ab 13.08.2020 im bisherigen Angebotsumfang fortgesetzt.

Derzeitige Nachfrage

Die Fahrgastzählungen haben zum Ergebnis, dass der durchschnittliche Tageswert 18 Fahrgäste bei einer Maximalbesetzung von 5 Fahrgästen beträgt.

Neue Erkenntnisse zum Angebotsumfang und zu den Potentialen

Die Unternehmen stellten Anfang September 2020 die Wohnort-Daten von 1780 Mitarbeitern sowie das aktuellen Schichtmodell zur Durchführung einer Potenzialanalyse zur Verfügung.

Als ÖPNV-Potenzial wurden alle Mitarbeiter erfasst, deren Reisezeit Wohnort – Arbeitsort mit dem ÖPNV maximal doppelt so lange dauert wie mit dem Pkw.

In einem 1. Rechengang wurde ein Potenzial von Null Mitarbeitern ermittelt, da das Schichtmodell der Mitarbeiter nicht zum ÖPNV-Fahrplan passte. Die von den Unternehmen zum Jahresanfang angegebenen Schichtanfangs – und –endzeiten hatten nicht der Realität entsprochen hatten.

Die Initiative mobil&Job führte darauf hin einen 2. Rechengang durch, bei dem alle Schichtzeiten fiktiv bedient werden konnten. Hierfür müsste das ÖPNV-Fahrplan-Angebot deutlich ausgeweitet werden, so dass

sich die Kosten von rd. 250.000 €/a auf 365.000 €/a erhöhen würden.

Von den 1780 Mitarbeitern sind bei 379 Mitarbeitern die Wohnorte so gelegen, dass der ÖPNV genutzt werden könnte (bei bis zu max. doppelter Fahrzeit gegenüber dem Pkw).

Die ModalSplit-Untersuchung für den Kreis Unna (Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten) hatte 2013 ergeben, dass im Kreis Unna rd. 5 % der Befragten den ÖPNV nutzen. Das entspricht 38 Fahrgästen/Tag. (2 Fahrgäste = 1 Person bzw. Mitarbeiter, d.h. 379 Mitarbeiter = 100%)

Als Durchschnitt gibt die VKU ca. 400 Fahrgäste/Tag in einem Fahrzeug an. Die Politik hatte beschlossen den Probetrieb als dauerhaftes ÖPNV-Angebot anzubieten, wenn über 200 Fahrgäste/Tag erreicht werden.

Auch bei einem ÖPNV-Anteil von 20 % (derzeit vollkommen unrealistisch) können max. 152 Fahrgäste/Tag erreicht werden. Damit können 200 Fahrgäste/Tag aufgrund der Lage der Wohnorte der Mitarbeiter nicht erreicht werden.

Ein ÖPNV-Angebot ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht das richtige Angebot.

Erforderliche Entscheidung des Kreistages

Am 19.11.2020 fand eine Besprechung mit Unternehmensvertretern, der VKU, der Stadt Lünen und des Kreises Unna statt. Dabei wurden die aktuellen Nachfrageentwicklungen und die Ergebnisse der Potenzialanalyse diskutiert und Berichte aus den Unternehmen vorgetragen.

Der Unternehmensvertreter machte deutlich, dass aufgrund der Corona-Krise keine weiteren Mobilitätsmaßnahmen seitens der Unternehmen umgesetzt wurden. Es erfolgte keine Werbung für den ÖPNV, da im ÖPNV nicht immer der Abstand eingehalten werden kann.

Im Rahmen der Diskussion wurde seitens der Stadt Lünen auf die Entwicklung des Bereichs STEAG hingewiesen. Des weiteren besteht in Lünen und insbesondere in diesem Bereich bereits ein sehr hohes Pkw-Aufkommen. Zielsetzung der Stadt ist es, dass durch verschiedene Maßnahmen keine weitere Erhöhung, nach Möglichkeit eine Reduzierung des Pkw-Aufkommens erreicht wird.

Dies wird seitens der Kreises Unna und der VKU ausdrücklich unterstützt. Seitens der Stadt Lünen und des Kreises Unna besteht die Erwartung, dass mit der Entwicklung des STEAG-Standortes ein tragfähiges ÖPNV-Angebot entwickelt werden kann. Es gilt daher jetzt eine Zwischenlösung zu finden und nicht den ÖPNV alternativlos mit Beginn der Osterferien einzustellen. Die VKU hat in dem Unternehmensgespräch mehrere Varianten eines Werksverkehrs vorgestellt.

Des weiteren weist das Schnellbus-Rahmenkonzept des Kreises Unna sowie das Konzept des VRR eine Schnellbuslinie Lünen Hbf – Steag – Lippewerk – Waltrop (-Recklinghausen) auf. Nach Vorliegen der VRR-Simulationsrechnung soll daher die Umsetzbarkeit dieser Schnellbuslinie weiter erörtert werden.

Da dem Unternehmen, welches die D 1 im Auftrag der VKU durchführt, spätestens Ende Januar gekündigt werden muss, muss der Kreistag am 15.12.2020 diesbezüglich über das weitere Vorgehen entscheiden. Der Rat der Stadt Lünen wird die Thematik in einer Informationsvorlage am 17.12.2020 würdigen.

Aktuelle Verabredungen zum weiteren Vorgehen

Die VKU hatte in der Sitzung am 19.11.2020 vier Varianten für einen Werksverkehr vorgestellt. Werksverkehr ist kein ÖPNV. Hierdurch bestehen geringere Anforderungen an den Overhead, ein normaler Führerschein ist ausreichend etc. Dadurch sind die Kosten grundsätzlich geringer.

Am 2.12.2020 wurden die beiden folgenden Varianten vertiefter erörtert:

1. Kurzer Pendel von der Steag-Haltestelle (Nähe Kreisverkehr) zum / auf das Werksgelände (= 1 Fahrzeug)
2. Anbindung von/nach Lünen Hbf sowie von/nach Brambauer Verkehrshof (= 2 Fahrzeuge)

Der Unternehmensvertreter prüft kurzfristig, ob das Fahrzeug über das Werksgelände fahren darf, um die Mitarbeiter bis zu ihrem Arbeitsplatz zu bringen. Der VKU werden kurzfristig die Bedienzeiten genannt. Auf dieser Basis kalkuliert die VKU die Kosten/Jahr für die beiden Varianten und kommuniziert diese allen Gesprächsteilnehmern.

Stadt und Kreis streben eine Beschlussfassung über die Einrichtung eines Werksverkehrs im 1. Quartal an (Kreis: 14.01. Ausschuss; 09.02. Kreistag)

Wer den Werksverkehr erbringen soll, muss noch entschieden werden. Dies muss nicht die VKU sein. Die Einbeziehung von Werks-Mitarbeitern als Fahrer führt nach Einschätzung des Unternehmensvertreters zu keinen günstigeren Lösungen.

Der Unternehmensvertreter machte deutlich, dass Werksräder auf dem Werksgelände fahren können, aber keine „externen“ Räder. Damit ist eine Lösung „ÖPNV bis zur Steag-Haltestelle“ und dann Nutzung eines (Leih-)Rades nicht umsetzbar.

Der Unternehmensvertreter geht davon aus, dass das JobRad tarifrechtlich kommen wird und zu einer Zunahme der Nutzung des Fahrrades durch Lippewerk-Mitarbeiter führen wird.

In der nächsten Sitzung (Ausschuss Mobilität, Bauen und Geoinformation am 14.01.2021 sowie im Kreistag am 09.02.) können die Varianten vorgestellt und über die Übergangslösungen entschieden werden, soweit die Unternehmen die erforderlichen Datengrundlagen der VKU fristgerecht mitgeteilt haben.

Begründung der Ergänzungsdrucksache

Der Kreistag hat am 15.12.2020 vorsorglich die Einstellung der Busverbindung zum 29.03.2021 beschlossen, damit zum 31.01.2021 die fristgerechte Kündigung der Verträge mit der VKU erfolgen kann.

Es wurde gleichzeitig vereinbart, dass eine Beratung der Thematik mit aktuellem Sachstand im Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation am 14.01.2021 und im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Kreis- und Regionalentwicklung am 27.01.2021 erfolgen soll, um den Beschluss noch einmal zu überprüfen.

Anlagen

keine