



Vorlage Nr.: 18/102

08.08.2012

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehrsfragen und - entwicklung	Landrat	07.09.2012	4

Weiterentwicklung des ÖPNV-Leistungsangebots Sachstand und Ausblick zum Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen

Darstellung des Sachverhaltes:

Umsetzungsprozess Nahverkehrsplan

Am 21.05.2007 hat der Kreistag (Beschlussvorlage Nr. 18/037) die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den Kreis Recklinghausen beschlossen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgte in vier Stufen.

- ⇒ Bereits in der Erarbeitungsphase des Nahverkehrsplans wurden einige kleinere Maßnahmen in Castrop-Rauxel, Dorsten, Herten und Oer-Erkenschwick sowie die Umstellung auf den zukünftigen Kreisstandard (von 20-Minuten- auf 30-Minuten-Takt) in der Stadt Gladbeck umgesetzt.
- ⇒ Im Januar 2008 folgte die erste Umsetzungsstufe nach dem NVP-Beschluss in den Städten Castrop-Rauxel, Datteln, Haltern am See, Herten, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen und Waltrop.
- ⇒ Die Umsetzung in den Städten Dorsten und Marl folgte zum Januar 2009. Die Umsetzung in der Stadt Dorsten wich von den Einzelmaßnahmen des Nahverkehrsplans ab. Das geplante Einsparvolumen des Nahverkehrsplans wurde aber eingehalten. Diesem geänderten Konzept hat der Kreistag (Beschlussvorlage Nr. 18/049) am 26.05.2008 zugestimmt.
- ⇒ Die letzte Umsetzungsmaßnahme des aktuellen Nahverkehrsplans war die Verknüpfung der Linien SB 26 und 208 vom Dorstener ZOB über Wulfen-Barkenbergr nach Marl-Mitte zum Januar 2010. In diesem Zuge wurden Parallelverkehre zwischen Wulfen und Barkenberg zurückgefahren.

Süberkrüb
Landrat

gez. Butz
Kreisdirektor

Bedarfsverkehr: Pilotprojekt Datteln

Darüber hinaus hat der Ausschuss für Verkehrsfragen und –entwicklung am 15.08.2008 das Thema Bedarfsverkehre aufgegriffen und eine Bestandsaufnahme aller Linien im Kreisgebiet angestoßen. Im Zuge dieser Bestandsaufnahme wurde am 25.02.2009 mit der Stadt Datteln ein erstes „Stadtgespräch“ geführt und dabei die Idee für ein Pilotprojekt Datteln entwickelt. Das Pilotprojekt sah eine Umwandlung der bestehenden AnrufSammelTaxis (AST) in TaxiBus (TB) - Angebote vor. Die Projektlaufzeit wurde auf 24 Monate begrenzt.

Mit Kreistagsbeschluss (Beschlussvorlage Nr. 18/066) vom 22.06.2009 wurde das Pilotprojekt Datteln zum Januar 2010 gestartet und mit einem erneuten Kreistagsbeschluss (Beschlussvorlage Nr. 18/088) am 17.10.2011 abgeschlossen. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das Pilotprojekt Datteln insgesamt erfolgreich war und sich die Fahrten im Vergleichszeitraum um 63 % sowie die Anzahl der Fahrgäste sogar um 77 % gesteigert haben. Das Pilotprojekt Datteln wurde daher zum 01.01.2012 in den Dauerbetrieb übernommen.

Buskonzept Gladbeck

In der Stadt Gladbeck entwickelte sich parallel mit den letzten Umsetzungsmaßnahmen des Nahverkehrsplans ein Nachbesserungsbedarf, da sich im Jahre 2009 erstmals die Ist-Zahlen in der Linienerefolgsrechnung für die Stadt Gladbeck auswirkten. Hierbei ergab sich für die Stadt Gladbeck eine Mehrbelastung von rd. 350 T€, die sich u.a. aufgrund von erhöhten Fahrgastverlusten bei gleichzeitigem Anstieg des Aufwandes ergaben.

Nach einem etwa zweijährigen Planungs- und Abstimmungsprozess beschloss der Kreistag (Beschlussvorlage Nr. 18/091) am 12.12.2011 das Buskonzept Gladbeck. Dieses Buskonzept Gladbeck weicht in Teilen von den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Kreises Recklinghausen von 2007 ab. Die Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes werden aber eingehalten. Als Vorteile werden optimierte Fahrbeziehungen, Umsteigemöglichkeiten und Takte vorgesehen, die einerseits zu mehr Fahrgästen und andererseits zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit führen sollen. Die Umsetzung erfolgte zum Sommerfahrplanwechsel am 10.06.2012.

Was ist noch zu tun?

Aus dem Umsetzungskonzept Dorsten ist noch ein Überprüfungsauftrag des Kreistagsbeschlusses vom 26.05.2008 abzuarbeiten. Der Überprüfungsumfang ist bereits mit der Vestischen abgestimmt. Die Ergebnisse werden für den Herbst 2012 erwartet, so dass sie für eine Berücksichtigung in einem neuen Nahverkehrsplan zur Verfügung stünden.

Regionaler HSK-Masterplan

Im Rahmen des Beschlusses der Haushaltssatzung 2012 am 18.06.2012 wurde über Vorschläge der kreisangehörigen Städte zur Haushaltskonsolidierung des Kreises beraten. Sämtliche Vorschläge zur Haushaltskonsolidierung (insgesamt 96 Vorschläge) wurden im Regionalen HSK-Masterplan 2012 - 2022 zusammengefasst und mit der Haushaltssatzung verabschiedet.

Für den Bereich des ÖPNV wurde von den kreisangehörigen Städten die Frage gestellt, ob der ÖPNV in allen Kreisstädten in der bestehenden Form aufrecht erhalten werden muss (Regionaler HSK-Masterplan 2012-2022, Vorschlag Nr. 3).

Die Buslinien im Kreis Recklinghausen sind im Regelfall miteinander verknüpft, so dass ein eingesetzter Bus häufig mehrere Linienwege hintereinander befährt und es nur wenige Linien gibt, auf denen nur hin und zurück gefahren wird. Gerade in gering verdichteten Bereichen sorgt diese Verknüpfung für eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des Betriebes. Eine Reduzierung des Angebotes kann daher nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss die Wechselwirkungen im Linienangebot und die Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes NRW berücksichtigen.

Der Kreis Recklinghausen hat als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV (§ 3 ÖPNVG NRW) im Kreisgebiet zu sorgen und im Rahmen der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung ein ausreichendes Verkehrsangebot vorzusehen. Dieser Grunddaseinsvorsorge kommt mit Blick auf die Mobilität der Bevölkerung und der Vermeidung von Lärm, CO₂ - Ausstoß, Staus usw. eine erhöhte Bedeutung zu. Die Regelungsgrundlage hierfür ist der Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen.

Der aktuelle Nahverkehrsplan vom Mai 2007 legte erstmals einen so genannten „Kreisstandard“ für die Taktfolge der Busse fest. Hierbei gilt das "Nachfrageprinzip", d.h. je mehr Fahrgäste eine Linie benutzen, umso dichter wird der gefahrene Takt der Busse. Der Kreis Recklinghausen hat mit seinem nachfrageorientierten Nahverkehrsplan Neuland innerhalb des VRR-Verbundgebietes betreten. Planmäßig hat dies zu einer Angebotsreduzierung von rd. 1,1 Mio. Bus-Km seit 2007 geführt. Trotz dieser Angebotseinschränkung ist die ÖPNV-Umlage von 2007 bis 2011 im Durchschnitt um 11,3 % gestiegen.

Die Erfahrungen aus der Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans und des Buskonzepts Gladbeck zeigen, dass eine Veränderung der Taktdichte in Richtung der Nachfrage allein nicht automatisch zu einer besseren Kostendeckung führt. Kurzfristig (1-2 Jahre) lassen sich mit einer Ausdünnung des Angebots im Bereich des ÖPNV finanzielle Entlastungen erzielen. Mittelfristig (3-5 Jahre) kann eine solche Ausdünnung aber durch den Rückgang der Fahrgastzahlen zu sinkenden Kostendeckungsgraden und verschlechterten Wirtschaftsergebnissen führen und die angestrebte finanzielle Entlastung ins Gegenteil umkehren.

Leistungsreduzierungen müssen deshalb behutsam und im Rahmen einer Gesamtbetrachtung unter Beachtung der sich verändernden Rahmenbedingungen (demographische Entwicklung, zurückgehende Schülerzahlen, verändertes Nutzerverhalten usw.) betrachtet werden, um eine nachhaltige finanzielle Entlastung zu erreichen.

Die Verwaltung schlägt vor, die Erstellung eines neuen Nahverkehrsplans anzustoßen. Neben dem bisherigen „Kreisstandard“ müssen künftig aber weitere Standards entwickelt werden, die die Kostenentwicklung beherrschbarer machen.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird im nächsten Sitzungsblock (November / Dezember 2012) eine Beschlussvorlage vorlegen, mit der der Aufstellungsbeschluss für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen gefasst werden soll.

Die finanziellen Mittel der Fortschreibung können aus der Aufgabenträgerpauschale genommen werden. Hierbei ist aber zu beachten, dass die Aufgabenträgerpauschale spätestens ab 2013 gesetzlich neugefasst wird, so dass ggfls. flankierende Beschlüsse zur Verwendung der Pauschale getroffen werden müssen.