

Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20162952

Status: öffentlich

Datum: 09.11.2016

Verfasser/in: Annette Liska

Fachbereich: Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

Entwurf Nahverkehrsplan;
Beginn des formalen Beteiligungsverfahrens

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

Sitzungstermin:

29.11.2016

Zuständigkeit:

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität nimmt den Entwurf der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes – Stand November 2016 – sowie den geplanten Verfahrensablauf zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, das formale Beteiligungsverfahren durchzuführen.

Begründung:

Der Rat forderte die Verwaltung in seiner Sitzung vom 13. November 2014 auf, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben und im Vorfeld das Bus- und Straßenbahnliniennetz durch einen externen Fachgutachter prüfen zu lassen (Vorlage 20141323).

Liniennetzgutachten

Das Liniennetzgutachten als zentrale Voruntersuchung zur Nahverkehrsplanfortschreibung erstellte die Firma PTV Transport Consult GmbH. Übergeordnetes Ziel war, das ÖPNV-Netz zu verbessern und wirtschaftlicher zu gestalten. In enger Zusammenarbeit mit Verwaltung und BOGESTRA ist als Ergebnis ein grundlegend überarbeitetes Liniennetz entstanden, welches den ÖPNV in Bochum an den zukünftigen Entwicklungen ausrichtet und deutlich attraktiver macht. Die Projektverantwortlichen von PTV werden die Ergebnisse in der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität vorstellen und das Liniennetz 2020 graphisch und anhand von Kennzahlen präsentieren.

An den Planungen konnten sich auch die Bürgerinnen und Bürger beteiligen. Zur Bürgerbeteiligung im direkten Dialog führten PTV und Verwaltung zwei Termine durch. Im Oktober 2015 fand ein Workshop zu allen ÖPNV-Themen statt. Zudem konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über das Internet beteiligen. Im September 2016 folgte eine Informationsveranstaltung zu den Ergebnissen des Gutachtens. Gleichzeitig erfolgte eine

Veröffentlichung auf der Internetseite der Stadt. Auf der Seite www.bochum.de/oeprnv sind zudem häufig genannte Anregungen der Bürgerinnen und Bürger und deren Berücksichtigung zusammengefasst. Sie werden dieser Vorlage als Anlagen beigelegt. Hinweise, welche nicht oder nicht vollständig im neuen Liniennetz berücksichtigt werden konnten, wurden im Planungsprozess ausführlich diskutiert und beachtet.

Den Bezirksvertretungen und dem Beirat für Mobilität wurde das Liniennetz 2020 bereits vorgestellt. In den sich anschließenden Diskussionen wies die Verwaltung darauf hin, dass Gespräche mit den benachbarten Aufgabenträgern über die stadtübergreifenden Verkehre stattfinden werden.

Verkehre BO-HER

Zwischenzeitlich fand ein erster Austausch mit der Stadt Herne statt. Differenzen gibt es u.a. bei der Linie 354. Die vorgesehene Linienführung über Herner Stadtgebiet ist nach erster Einschätzung der Herner Verwaltung nicht möglich (enger Straßenquerschnitt, Wegfall von Stellplätzen, politische Willensbekundung). Es könnten auch keine alternativen Strecken im Herner Süden befahren werden.

Bei der Linie 366/367 kann der geplante neue Ast – westlich, über das Zillertal mit Anbindung an die U35 – voraussichtlich nicht realisiert werden. Auch hier stehe, aus den oben angesprochenen Gründen, im Herner Süden keine Alternative zur Verfügung.

Diese Rückmeldung ist bedauerlich. Sowohl die politischen Gremien als auch die Bochumer Bürgerinnen und Bürger sprachen sich wiederholt für eine optimierte Verbindung zwischen dem Bochumer Norden und dem Herner Süden aus. Zudem verfolgte die Linienplanung das Ziel, die Flottmannstraße und das neue Wohngebiet im Zillertal direkt anzubinden. Sollte Herne die vorgeschlagene Linienführung im formalen Beteiligungsverfahren endgültig ablehnen, müssen die Linien 354 und 366/367 in Bochum überplant werden.

Zur Linie 306 bat Herne zunächst um Fahrgastzahlen und Nachfragedaten aus der Liniennetzuntersuchung. Diese wurden übermittelt.

Verkehre BO-EN-Kreis

Der EN-Kreis legte seinen NVP-Entwurf im Sommer 2016 vor. Die Stellungnahme der Bochumer Verwaltung wurde den politischen Gremien zur Kenntnis vorgelegt (20162283). In den sich anschließenden Gesprächen nähern sich die Aufgabenträger zu den strittigen Linien an. Die Vorschläge in Kürze:

CE31: Verkehrt in Haupt- und Nebenverkehrszeit durchgehend im 15-Minuten-Takt.

159: Die Linie bleibt zunächst bestehen. Der EN-Kreis formuliert jedoch einen Prüfauftrag.

310: Angebot auch in Schwachverkehrszeit zwischen Höntrop und Witten (30-Minuten-Takt).

Bei diesen Linien decken sich die Gesprächsergebnisse mit dem hiesigen Liniennetzentwurf. Eine abweichende Vereinbarung wird für den SB37 vorgeschlagen. Eine für den EN-Kreis wichtige Maßnahme bildet die Stärkung der Achse Sprockhövel - Hattingen - Bochum durch die Verdichtung der Linie SB37 in der Haupt- und Normalverkehrszeit vom jetzigen 60- auf einen 30-Minuten-Takt. Hier sieht der Kreis insbesondere Handlungsbedarf aufgrund der hohen verkehrlichen Verflechtung und der fehlenden Schienenanbindung der Stadt Sprockhövel. Aus Bochumer Sicht ist zwar kein Bedarf für eine Taktverdichtung bei unveränderter Linienführung erkennbar, gleichwohl besteht Bereitschaft, eine Lösung für das dem EN-Kreis dringliche Anliegen zu finden. Als Kompromiss schlagen beide Aufgabenträger den politischen Gremien nun einen Linienbetrieb im 30-Minuten-Takt nur in der Hauptverkehrszeit und zeitlich befristet zunächst als Testbetrieb vor. Zu den Linien 320/375 wurde der Konsens erzielt, die Verbindung Ruhr-Uni – Witten mit Verstärkerfahrten für Studierende beizubehalten. Diese Vorschläge sind im vorgelegten Entwurf der NVP-Fortschreibung jedoch noch nicht dargestellt.

Gespräche mit den weiteren Aufgabenträgern folgen und sind teilweise bereits terminiert.

Betriebs- und Taktzeiten

Die PTV Transport Consult GmbH schlägt in den Liniensteckbriefen Betriebszeiten für die Linien (MO-FR) vor. Die Verwaltung fügt dem Entwurf eine Liste der Takt- und Betriebszeiten für alle Tage bei. Die Vorschläge weichen teilweise voneinander ab und bieten damit eine gute Grundlage für einen Austausch im Beteiligungsverfahren. Beim Gremienlauf zur endgültigen Beschlussfassung der Fortschreibung wird diese die definitiven Betriebs- und Taktzeiten enthalten.

Wirtschaftlichkeit

Der Gutachter bezieht sich in den Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit auf den sogenannten Prognosenullfall. Dieser Fall berücksichtigt Entwicklungen die in der Zukunft liegen aber sowieso – also auch ohne eine neue Planung – eingetreten wären. Der Prognosenullfall beinhaltet daher u.a. bereits die Änderungen in Langendreer (neue Straßenbahntrasse). Die dadurch entstehenden betrieblichen Mehrleistungen können durch Nachfragesteigerungen ausgeglichen und innerhalb des Verbundetats kompensiert werden.

Dem Prognosenullfall stellt PTV den Planfall, also das Liniennetz 2020, gegenüber. Der finanzielle Mehrbedarf - u. a. für die Anpassung an den geänderten S-Bahn-Takt - fällt durch die grundlegende Überplanung des Netzes moderat aus. Für die zusätzliche Betriebsleistung im Netz 2020 ergeben sich bei Anwendung der realen, aktuellen Kostensätze Kosten in Höhe von etwa 651.000 € jährlich. PTV errechnete - bei Zugrundelegung von Kostensätzen aus Erfahrungswerten und Annahmen aus dem Verfahren der Standardisierten Bewertung - einen Mehrbedarf von etwa 524.000 € pro Jahr. Dieser Wert enthält jedoch nicht die Kosten für die Nutzung von Infrastruktureinrichtungen, die lauffleistungsabhängig abgerechnet werden. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Fahrpläne können die finanziellen Auswirkungen noch weiter optimiert werden. Wichtigen Einfluss werden dabei die genaue Ausarbeitung der Umläufe, des Fahrzeug- und Personaleinsatzes und weiterer Details haben.

Der finanzielle Mehrbedarf wird durch Nachfragesteigerungen abgefangen. PTV geht in einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Betriebsleistungen und Fahrgastentwicklung davon aus, dass zusätzliche Erlöse erzielt werden. Diese können aber erst langfristig und sukzessive gewonnen werden.

Die Umstellungsphase wird finanziell durch den VRR unterstützt. Mit Blick auf Mehraufwände für die Anpassung auf den neuen S-Bahn-Takt stellt der VRR einigen betroffenen Verkehrsunternehmen ab 2020 über einen Zeitraum von fünf Jahren uneingeschränkt zusätzliche Mittel zur Verfügung. Auf Bochum entfällt ein Betrag von etwa 480.000 € jeweils für die Jahre 2020 bis 2024.

Der Verwaltungsvorstand sprach sich, ebenfalls für den Zeitraum 2020 bis 2024, dafür aus, zusätzliche Mittel für den ÖPNV bereit zu stellen, sollte eine vollständige Kompensation von Mehrleistungen nicht möglich sein. Der jährliche Betrag ist auf maximal 250.000 € jährlich gedeckelt. Mit der befristeten Aufstockung der Mittel verfolgt Bochum das Ziel, den öffentlichen Verkehr zu stärken und damit Umwelt und Straßen zu entlasten.

Langfristig soll die zu erwartende Nachfragesteigerung den Haushalt entlasten. Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes werden die Fahrgastzahlen auf den Linien kontinuierlich ausgewertet um Anpassungen im Netz durchführen zu können. Das Verkehrsunternehmen muss eine Evaluation vornehmen und der Stadt Bochum im Jahr 2023 einen Bericht vorlegen. Die Verwaltung wird die Daten auswerten und den Bedarf ab 2025 ermitteln.

Veröffentlichung des Gutachtens

Die Schriftfassung des Gutachtens befand sich zum Zeitpunkt des Vorlagenschlusses noch in der Endredaktion zwischen Verwaltung und PTV. Sie wird nach Fertigstellung auf der Seite www.bochum.de/oePNV veröffentlicht.

Inhalte der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Die Ergebnisse des Gutachtens flossen in die Fortschreibung ein, die von einer interdisziplinären Arbeitsgruppe – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus verschiedenen Fachämtern unter Beteiligung des Verkehrsunternehmens – erstellt wurde.

Die Inhalte des Nahverkehrsplans im groben Überblick:

Kapitel 2 bis 4

Räumliche und rechtliche Rahmenbedingungen

Kapitel 5 bis 7

Bestandsaufnahme Angebot, Betrieb, Infrastruktur; Bewertung und Prognose

Kapitel 8 bis 12

Zukünftige Ausrichtung des ÖPNV, Liniennetz 2020, Qualitätsstandards, Barrierefreiheit und Finanzierung

Der Analyse der räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen folgt also eine Bilanz über die Entwicklung von Infrastruktur und Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs der letzten Jahre. Vor dem Hintergrund der Ziele, Qualitätsstandards und absehbarer Entwicklungen sind die ab dem Kapitel 8 formulierten Vorgaben zentraler Bestandteil der NVP-Fortschreibung.

Weiterer Verfahrensablauf

Nach der Beratung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität wird das offizielle Beteiligungsverfahren zur Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Interessenvertretern und -verbänden, der AG Behinderte etc. umgehend eingeleitet.

Zeitgleich wird der Entwurf – zur Vorbereitung der politischen Diskussionen – auch an die Fraktionen und Gruppierungen der Bezirksvertretungen und des Rates sowie den Frauen- und Seniorenbeirat mit folgendem Zeitplan gegeben:

- Frist zur Stellungnahme im Beteiligungsverfahren bis zum 30. Januar 2017
- Prüfung aller Anregungen und Einarbeitung berechtigter Hinweise in den Entwurf sowie Vorbereitung der Beschlussvorlage für die politischen Gremien (Februar/März 2017)
- Vorberatung in den Bezirksvertretungen und Beiräten
- Vorberatung im Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität sowie im Haupt- und Finanzausschuss und Beschlussfassung im Rat (bis / im September 2017)

Der Termin der Beschlussfassung ist in Hinblick auf die im Herbst 2017 geplante Vorabbekanntmachung der Direktvergabe von besonderer Bedeutung. Wie im Aufstellungsbeschluss (20141323) geschildert, kann in der Vorabbekanntmachung auf Inhalte des Nahverkehrsplanes verwiesen werden.

Der Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 steht unter

www.bochum.de/oePNV

zur Verfügung.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Anlagen:

NVP Themen allgemein

PTV Themen Netz