



Bereich Stadtentwicklung
Az:
Datum: 09.11.2006

2006/270
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 3 (Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr)	30.11.2006	
Haupt- und Finanzausschuss	05.12.2006	
Rat der Stadt	07.12.2006	

Betreff

Entwurf des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen
hier: Stellungnahme der Stadt Castrop-Rauxel

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Castrop-Rauxel beschließt, die im Sachverhalt aufgeführten Anregungen, Änderungsvorschläge, Ergänzungen und redaktionellen Hinweise als Stellungnahme der Stadt Castrop-Rauxel zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen abzugeben.

J. Beisenherz
Bürgermeister

Dobrindt
Techn. Beigeordneter

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Der Kreistag des Kreises Recklinghausen hat in seiner Sitzung am 12. Juni 2006 für den Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) einen Aufstellungsbeschluss (gemäß § 9 ÖPNVG NRW) gefasst und damit das Anhörungsverfahren eröffnet.

Mit der Zusendung des Nahverkehrsplanentwurfs an die Stadt Castrop-Rauxel ist diese um Stellungnahme bis zum **30. November 2006** gebeten worden.

Die Verwaltung hat den Nahverkehrsplanentwurf den Ratsmitgliedern, den Sachkundigen BürgerInnen und dem Behindertenbeirat zur Verfügung gestellt.

Am 16. 08.2006 hat der Gutachter den Nahverkehrsplanentwurf im Rahmen einer Informationsveranstaltung den Ratmitgliedern und Sachkundigen BürgerInnen sowie der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Außerdem hat der Aufgabenträger die zusammen mit der Stadt und den Verkehrsbetrieben HCR und Vestische erarbeiteten Lösungsvarianten für den betrieblich nicht realisierbaren Gutachternvorschlag einer Linienverlängerung der L 237 über Endhalt Ev. Krankenhaus auf dem Linienweg 361 zum ZOB als Bestandteil des NVP Entwurfs (siehe hierzu auch Verwaltungsvorlage Drs. 2006/179 vom 10.08.2006) erläutert.

In der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 29.08.2006 wurden die Inhalte des Nahverkehrsplanentwurfs im Rahmen einer Kurzpräsentation erläutert.

Fragestellungen, Hinweise und Anmerkungen zum Nahverkehrsplanentwurf aus den o. g. Terminen hat der Gutachter zwischenzeitlich teilweise schriftlich beantwortet.

Die Frage nach einer möglichen Übernahme des Angebotes und Linienweges zwischen Becklem und Henrichenburg Mitte durch die neue Linie 233 hat die Vestische zwischenzeitlich mit nachfolgender Begründung negativ beantwortet:

- Die zusätzliche Fahrzeit beträgt ca. 3 Min. ab Abzweig Wartburgstraße bis Becklemer Straße plus ca. 4 Min. zurück. Die Umlaufzeit RE Hbf – Henrichenburg Mitte erhöht sich dadurch von 60 Min. auf deutlich über 60 Min.
- Die 233 benötigt für die Route RE Hbf – Henrichenburg Mitte ohne Becklem 2 Kurse in der HVZ und müsste bei Übernahme des Abschnittes der 481 mit 3 Kursen fahren
- Die 233 ist fahrplantechnisch gesehen nur auf die SB 22 Richtung Datteln abgestimmt, weil wir Verknüpfungszwänge des SB 22 in Datteln berücksichtigen müssen. Der SB 22 fährt in einer ähnlichen Zeitlage wie heute die Linie 233.
- In Richtung Castrop ist kein direkter Anschluss möglich.
- Mit den auf der Linie 233 voraussichtlich auch über 2008 hinaus erforderlichen Gelenkwagen kann fahrdynamisch betrachtet nur der heutige Linienweg gefahren werden. Sowohl die Becklemer Brücke (6 to Höchstlast) als auch die Route über Hebewerkstraße / Suderwicher Straße (Kurven in Becklem) sind nicht befahrbar.

2. Stellungnahme zur Angebotskonzeption Castrop-Rauxel im Kap. 4 des Anhangs

1.1 Castrop-Rauxel zur Fortschreibung des NVP Kreis Recklinghausen

Im Kap. 4.2.1 hat der Gutachter auf der Basis der städtischen Einsparzielvorgabe von jährlich ca. 200.000 Euro ein Maßnahmenpaket aus den vorgestellten Einsparungsvarianten C und D vorgeschlagen, zu dem verwaltungsseitig im einzelnen wie folgt Stellung genommen wird:

1) Taktreduzierung Linie 361 zwischen dem Münsterplatz und dem Ev. Krankenhaus wegen zu geringer Fahrgastnachfrage und zukünftige Bedienung durch Verlängerung der Linie 237

Die Linie 361, die aktuell im 30 Min.-Takt zwischen dem ZOB Münsterplatz und dem EvK verkehrt – Mo-Fr von 5 bis 22 Uhr mit 33 Fahrtenpaaren, Samstags von 6 bis 22 Uhr mit 31 Fahrtenpaaren und an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 22 Uhr mit 23 Fahrtenpaaren, hat eine jährliche Betriebsleistung von 75.000 km. Die Kosten liegen insgesamt bei 72.000 €. Über die ÖPNV-Umlagefinanzierung beträgt der Kostenanteil der Stadt Castrop-Rauxel 44.640 €.

Entsprechend dem Nahverkehrsplanentwurf soll ein 60 Min.-Takt mit einer Jahresgesamtleistung von nur noch 35.000 km realisiert werden. Nach dem heutigen Kostensatz würde der Eigenanteil der Stadt dann nur noch 20.832 € betragen. Gegenüber den heutigen Kosten wäre das eine Einsparung von jährlich 23.808 €.

Die Entwicklungsplanung für den Ausbau des Krankenhauses und des unmittelbaren Umfeldes zu einem Zentrum für Komplementär-, Präventiv- und Regenerationsmedizin mit den nachfolgenden Nutzungsschwerpunkten sieht vor:

- neurologische Rehabilitation und Schwerpunktbildung am EvK
- Schlaganfallversorgung und Neurologie als Entwicklungsschwerpunkt in Castrop-Rauxel
- Integriertes Seniorenwohnen sowie
- ein ambulantes Gesundheitszentrum

Aufgrund der dargestellten und geplanten Nutzungen, die auf eine gesicherte und ausreichende ÖPNV-Anbindung angewiesen sind, sollte das derzeitige Betriebsleistungsangebot der Linie 361 zunächst in unveränderter Form weiter geführt und beobachtet werden, wie sich die geplanten Investitionsvorhaben auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen auswirken werden. Sollte das Fahrgastaufkommen bis Ende 2009 nicht den Schwellenwert für einen 30 Min.-Takt erreichen, sollte die Stadt ab 2010 dem NVP-Vorschlag für einen 60 Minuten –Taktbetrieb zustimmen.

Da ab 2007 die neue ÖPNV-Umlagensystematik mit den Kreisstandards zur Anwendung gelangt, muss die Stadt dann die 40.000 Mehrkilometer außerhalb der Kreisumlage selbst finanzieren. Die Kosten dafür belaufen sich auf 38.000 €. Hinzu kommt der über die Kreisumlage finanzierte Kostensatz für die 35.000 Jahreskilometer(60 Min.-Takt und keine Bedienung nach 20:00 Uhr), die sich auf 20.832 € belaufen. **Insgesamt verteuert sich das Leistungsangebot für die Stadt um etwa 14.200 Euro pro Jahr.**

2) Realisierung der Lösungsvariante 1.3 für die Linie 237

Für die Vestische Linie 237, die das Krankenhaus bereits heute mit 11 Fahrtenpaaren (Mo-Fr) bedient – 4 Fahrtenpaare gehen über den Westring zur Altstadt- liegt die Jahreskilometerleistung heute bei 92.400 km. Der vom Kreis, der Stadt und den Verkehrsbetrieben erarbeitete Variantenvorschlag 1.3, der eine regelmäßige Anbindung des Krankenhauses und des Waldfriedhofes vorsieht, hat eine Jahresbetriebsleistung von 106.900 km. Von Mo-Fr würde das Krankenhaus dann mit 15 Fahrtenpaaren zwischen 6 und 20 Uhr bedient. An Samstagen sind 13 und an Sonn- und Feiertagen 10 Fahrtenpaare vorgesehen. Für die heutige Betriebsleistung zahlt die Stadt im Rahmen der ÖPNV-Umlage ca. 77.900 €.

Wenn alle Fahrten zum Waldfriedhof und EvK gehen, erhöht sich der städtische Finanzierungsbeitrag um rd. 12.200 € pro Jahr.

Da die Kosten für die Linien der Vestischen nach der Linienerefolgsrechnung abgerechnet werden, könnte sich durch die veränderte Linienführung der Aufwanddeckungsgrad (mehr Fahrgäste und Einnahmen) möglicherweise verbessern und sich kostenneutral auf die Mehrleistungen auswirken.

Bei Umsetzung des NVP mit der Lösungsvariante 1.3, die eine Anbindung des Waldfriedhofes durch die Linie 237 vorsieht, verlängert sich die Fahrtzeit um ca. 5 Minuten. D.h. der Bus kommt dann zur Minute 44 (5 Min später als heute) am EvK an.

Um auch die Anbindung des Waldfriedhofes auf der Rückfahrt sicher zu stellen, muss die Abfahrt am EvK zur Minute 57 (5 Min früher als heute) erfolgen.

Der Vorschlag zur Einrichtung einer Taxibuslinie zwischen Hbf und Waldfriedhof ist mit Umsetzung der v.g. Variante entbehrlich.

3) Reduzierung des Taktangebotes auf der Linie 341

Dem Vorschlag auf Reduzierung des Taktangebotes wird zugestimmt.

Das Leistungsangebot verringert sich von 43.000 km auf 22.000 km; die Stadt spart dadurch rd. **12.500 € pro Jahr**.

4) Einstellung des Linienabschnittes des SB 22 zwischen Münsterplatz und Erin

Die Maßnahme wurde bereits umgesetzt. Es gibt nur noch ein Bedienungsangebot gegen 8:00 Uhr.

5) Taxibuslinie zwischen Becklem – Henrichenburg-Mitte – Wienkensfeld i.V. mit Einstellung und Ersatz der Linie 481 durch Taktverdichtung SB 22

Zu den vom Gutachter vorgeschlagenen linienbezogenen Handlungsempfehlungen ist aus Sicht der Verwaltung der Hinweis auf die Abbildungen 3-16 und 3-17 von besonderer Bedeutung. Während Abb. 3-16 den vom Kreistag beschlossenen neuen Kreisstandard für die Ermittlung der ÖPNV-Umlagefinanzierung darstellt (Gemäß Beschluss des Kreistages vom 20.03.2006 werden zukünftig nur noch ÖPNV-Leistungen vom Kreis mitfinanziert denen eine entsprechende Nachfrage gegenübersteht), zeigt Abb. 3-17 das linienabschnittsbezogene Nachfragevolumen und Taktangebot (Mo-Fr) für alle Linien in Castrop-Rauxel auf und enthält die Empfehlungen des Gutachters.

Nach dem o.g. Kreisstandard sind bei einem Fahrgastaufkommen von 1000 Fahrgästen pro Richtung mindestens ein 20 Min.-Takt notwendig; ggfls. sogar ein 15 Min.-Takt sinnvoll.

Zwischen Henrichenburg-Mitte und Münsterplatz haben die Linien SB 22 (555 Fahrgäste) und 481 (439 Fahrgäste) zusammen ein Fahrgastaufkommen von 994 Personen.

Die lt. NVP angestrebte Taktverdichtung der SB 22 auf 30 Minuten bei gleichzeitiger Einstellung der Linie 481 wird der aktuellen und auch zukünftigen Fahrgastnachfrage nicht gerecht.

Für die Linie 481 gehen die Empfehlungen des Gutachters richtigerweise auch nicht von einer Linieneinstellung sondern von einer Angebotsüberprüfung in Richtung 60 Min.-Takt aus (siehe hierzu auch das Fazit zur Taktausdünnung definierter Linien nach der Einsparungsvariante C, S. 39).

Für den Linienabschnitt der 481 zwischen Henrichenburg-Mitte und Becklem wird wegen der Maximalbesetzung mit 85 Fahrgästen pro Tag und Richtung eine Umstellung auf TaxiBus vorgeschlagen, da der neue Kreisstandard für Nachfragevolumina unter 100 Fahrgäste nur bedarfsgesteuerte Angebote vorsieht.

Da nach Aussage der DSW21 im v.g. Linienabschnitt zwischen 9 und 12 Uhr praktisch keine Kundennachfrage besteht, schlägt die Verwaltung, abweichend vom Vorschlag des NVP Entwurfs, die **Realisierung eines reduzierten Alternativangebotes der Linie 481 von Becklem über Henrichenburg-Mitte –B235 bis Hauptbahnhof mit Wende Waldfriedhof (von Mo-Fr) in Verbindung mit einem Taxibusangebot an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen (lt. Gutachternvorschlag)** vor und zeigt die Kostenveränderungen dieses Bedienungsangebotes gegenüber dem status quo auf. Bei Beibehaltung der Anbindung Becklems durch die Linie 481 wird davon ausgegangen, dass für den Abschnitt Henrichenburg-Mitte bis Wienkensfeld kein Taxibusangebot erforderlich wird.

Reduziertes Alternativangebot 481 von Becklem bis Hbf mit Wende Waldfriedhof

Variante 481 Becklem-Hen-Mitte-B 235-Hbf mit Wende Waldfriedhof bei definierten Bedienungsangeboten je Tag zwischen 6 bis 9 und 12 bis 21 Uhr von Mo-Fr., keine Bedienung an Sa sowie So/Fei

Streckenlänge (hin und zurück):	14.792 km		
Jahresleistung Mo-Fr (13 F-Paare)	48.266 km	Kosten gesamt:	57.437 €
Kosten Stadt unter der Voraussetzung der Mitfinanzierung durch den Kreis im Rahmen der ÖPNV-Umlage:			35.611 €
Einsparung Stadt gegenüber dem status quo			100.144 €

status quo:

Jahresleistung 481 ohne E-Wagen in 2006:	184.000 km
Kosten 2006:	218.960 €
Kosten Stadt im Rahmen der ÖPNV-Umlage:	135.755 €

Kosten Taxibusbetrieb:

Variante Kosten Taxibus nur zwischen Hen-Mitte und Becklem (über Kanalbrücke) nach Angaben Gutachter

Jetzige Linienführung 481 ü. Suderwicher-Hen-Mitte Mo-Fr	Angebot lt. Gutachter TaxiBus Mo-Fr	Angebot lt. Gutachter TaxiBus an Samstagen	Angebot lt. Gutachter TaxiBus an So / Fei	Σ Kosten
Je 16 Fahrten Hin und Zurück insgesamt 5,24 km a. 251 Tg. a. 1,19 €/Km 1 x je Stunde Jkm ges.: 21.044 Istkosten € 25.042	Kosten je Hin-und Rückfahrt 4 Pers Taxi 3,4 €/km je Fahrt tägl. 14 Fahrten an 251 Tagen Hin- / Rückfahrt: 3,450 Km Jkm ges.: 12.123 Plankosten € 41.219	Kosten je Hin-u. Rückfahrt 4 Pers Taxi 3,4 €/km je Fahrt tägl. 12 Fahrten an 52 Tagen Hin- / Rückfahrt: 3,450 Km Jkm ges.: 2.153 Plankosten € 7.320	Kosten je Hin-u. Rückfahrt 4 Pers Taxi 3,4 €/km je Fahrt tägl. 11 Fahrten an 63 Tagen Hin- / Rückfahrt: 3,450 Km Jkm ges.: 2.391 Plankosten € 8.129	
Kosten bei 30 % Nachfrage	Istkosten30% 12.366	Istkosten30% 2.196	Istkosten30% 2.439	
Kosten bei 50 % Nachfrage	Istkosten50% 20.610	Istkosten50% 3.660	Istkosten50% 4.064	
Plankosten =100% Nachfrage				
Kosten Stadt unter der Voraussetzung der Mitfinanzierung durch den Kreis im Rahmen der ÖPNV-Umlage:				Plankosten 35.134 €
				Istkosten30% 10.540 €
				Istkosten50% 17.567 €

Anmerkung: Bei Taxibus Sa/So/Fei und Nachfrage 30 %, Kosten für Stadt lt. ÖPNV-Umlage **2.874 €**

Bei Realisierung des o.g. Betriebsangebotes auf der Linie 481 können in Abstimmung mit der DSW21 die nachmittags (13:09 und 13:41 Uhr) von Becklem abgehenden E-

Wagen Fahrten als Leerfahrten (keine Personenbeförderung) eingestuft und damit eingespart werden.

Unter der Annahme einer Mitfinanzierung des Alternativangebotes durch den Kreis belaufen sich die Kosten für die Stadt(auf der Basis der aktuellen Kostensätze der Verkehrsbetriebe für Bus km Leistungen) auf insgesamt ca. 38.500 Euro. Gegenüber dem status quo ist das ein **jährliches Einsparvolumen von rd. 97.200 Euro**.

6) Taktverdichtung auf der Linie SB 22 und Anpassung der Linie 233

Der Taktverdichtung auf der Linie SB 22 auf 30 Minuten wird ebenso wie der Linienanpassung der 233 bis Henrichenburg-Mitte zugestimmt.

Durch die Taktausweitung bei der SB 22 steigen hier die Busleistungen lt. NVP Entwurf von derzeit 125.800 km auf zukünftig 199.300 km. Das sind 73.500 km pro Jahr mehr.

Nach der Linienerefolgsrechnung der Vestischen liegt der Ausgleichsbetrag wegen des geringen Aufwanddeckungsgrades aktuell bei 1,85 € je Buskm. Diese Linie ist somit nicht nur für den Kreis sondern auch für die Stadt Castrop-Rauxel besonders teuer.

Nach Einschätzung des Kreises wird die Linie bei einem 30 Minuten Taktbetrieb jedoch erheblich billiger.

Bezogen auf das aktuelle Leistungsangebot der SB 22 liegt der Kostenaufwand entsprechend der ÖPNV-Kreisumlage für die Stadt bei etwa 144.000 EUR.

Unterstellt, die SB 22 wird so kostengünstig wie die Linie 233, würde sich der zukünftige Kostenbeitrag der Stadt auf etwa 142.000 EUR belaufen. **Das Zusatzangebot auf der SB 22 wäre dann kostenneutral.**

7) Verbindung AST Ickern – Waltrop

Der Beibehaltung des jetzigen Angebotes wird zugestimmt.

8) Anbindung von Frohlinde Denkmal an die Linie 353 in Richtung Bochum durch Einrichtung eines AST-Angebotes

Abweichend vom Vorschlag des Gutachters wird verwaltungsseitig die **probeweise** Einführung eines Taxibusbetriebes mit dem nachfolgend beschriebenen Bedienungsangebot vorgeschlagen:

Bedarfsgesteuertes Angebot : ab Kirchlinde-/Merklinder Str.-Bockenfelder Str.-Bf Merklinde

Linienlänge 2,262

F-Paare Mo-Fr 5-8h /4F-P 17-20h /4 F-P

JKm 9084

PlanKosten 30.886 €

IstKosten30% 9.266 €

Mitfinanzierung durch Kreis RE noch offen!

Bei Mitfinanzierung durch den Kreis und einer Nachfrage von 30% entstehen Jahreskosten für die Stadt von etwa **5.750 €**

9) Optimierung des Taktangebotes auf der Linie 353 in der Schwachverkehrszeit

Dem Angebotsvorschlag für eine alternierende Linienführung zwischen BO-Gerthe und ZOB Münsterplatz über Bochumer Str. (Obercastrop) und Wittener Str. (Merklinde) im Stundentakt für die Schwachverkehrszeit wird zugestimmt, da Merklinde nach 18 Uhr derzeit nicht mehr bedient wird. Die mit der Umsetzung verbundenen zusätzlichen 8.400 Bus-km/Jahr bedeuten nach den heutigen BGS Kostensätzen Mehrkosten für die Stadt von **ca. 5.600 Euro**.

10) Nachtbus NE 11

In der Bestandsaufnahme und Analyse des ÖPNV Angebotes sind unter Pkt. 3.13, S. 20 die Bedienungshäufigkeiten und Betriebszeiten des NE 11 nicht nach dem seit 10 / 2005 gültigen Fahrplan dargestellt. Gleiches gilt für die in der Angebotskonzeption unter Pkt. 4.3, S. 46 aufgeführte Jahreskilometerleistung. Die aktuelle Busleistung beträgt 26.289 Bus-km. Die Angaben sind entsprechend zu korrigieren.

11) Anhang 3 Liniensteckbriefe

Die im Rahmen der Stellungnahme unter den Nr. 1) bis 10) vorgeschlagenen linienbezogenen Anregungen, Änderungen oder Ergänzungen sind in die Liniensteckbriefe aufzunehmen.

Für die Linie 311 weist der Liniensteckbrief an Sonn-/ Feiertagen für die SVZ vor 11 Uhr 5 Fahrtenpaare im 60 Minuten-Takt aus. Nach dem aktuellen Fahrplan werden jedoch 6 Fahrten zum Münsterplatz und 8 Fahrten ab Münsterplatz durchgeführt. Ab 10 Uhr gibt es bereits den 30 Minuten-Takt. Die Angaben sind entsprechend zu korrigieren.

3. ÖPNV-Kosteneinsparungen

Auf der Basis der zustimmungsfähigen Einsparvorschläge des NVP Entwurf und der unterbreiteten Angebotsalternativen der Verwaltung, belaufen sich die Kosteneinsparungen für die Stadt – auf der Basis der aktuellen Kostensätze der Verkehrsbetriebe je Bus km sowie unterstellter positiver Annahmen für neue Busleistungen der Vestischen und unter der Annahme einer Mitfinanzierung aller Maßnahmenvorschläge durch den Kreis Recklinghausen - auf folgende Größenordnung:

- Einsparvolumen reduziertes Linienangebot 481 in Verbindung mit einem Taxibusangebot an Samstagen sowie Sonn-/Feiertagen für Becklem: rd. 97.200 €
- Einsparvolumen Taktreduzierung der Linie 341 zwischen Münsterplatz und Westring: rd. 12.500 €
- Einsparvolumen bei der DSW21:
Bei allen Linien der DSW21 erfolgte bereits im Oktober 2005 eine Leistungseinschränkung im Abend- und Nachtverkehr. rd. 25.900 €
- Einsparvolumen durch Verkürzung der Linie 233 rd. 34.200 €

Einsparungen gesamt 169.800 €

- Mehrkosten 237 über Waldfriedhof zu Ev. Krankenhaus: rd. 12.200 €
- Mehrkosten 361 durch Beibehaltung 30 Minutentakt zum EvK : rd. 14.200 €
- Mehrkosten Taktverdichtung SB 22: unterstellt kostenneutral
- Mehrkosten SVZ Bedienung Merklinde durch Linie 353: rd. 5.600 €
- Mehrkosten Taxibusangebot Frohlinde – Bf. Merklinde: rd. 5.750 €

Mehrkosten 37.750 €

Gesamteinsparungen 132.050 €

Die dargestellten Einsparungen wirken sich bei der Kreisumlage bzw. ÖPNV-Umlage aus.

Der Haupt- und Finanzausschuss hat in 2001 die Verwaltung beauftragt, eine Einsparung ab 2003 von 200.000 €/jährlich im ÖPNV zu erzielen. Die Verwaltung hält unter Berücksichtigung eines nachfragegerechten ÖPNV-Leistungsangebotes weitere Einsparungen über die im Rahmen dieser Stellungnahme vorgeschlagenen Leistungsreduzierungen für nicht vertretbar, ohne erhebliche Veränderungen im Modal-Split zu bewirken.