

Marl, 01.03.2017

Planungs- und Umweltamt -
Verkehrsplanung

(zuständiges Fachamt)

Sitzungsvorlage Nr. 2017/0116
Bezugsvorlage Nr.

Öffentliche Sitzung

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:	
Betriebsausschuss ZBH, Grünflächen und Verkehr	09.03.2017
Stadtplanungsausschuss (Bau, Arbeit, Umwelt, Wirtschaft)	23.03.2017
Haupt- und Finanzausschuss	04.04.2017
Rat	06.04.2017

Betreff: Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den Kreis Recklinghausen
Stellungnahme zum Abstimmungs- und Mitwirkungsverfahrens gemäß § 9 Abs.
1 bis 3 ÖPNVG NRW

Anlagen

UL702V002 NVP Anlage zur Beschlussvorlage

Finanzielle Auswirkungen: <i>Mitzeichnung durch Amt für kommunale Finanzen erforderlich</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, Erläuterungen siehe im Sachverhalt <input type="checkbox"/> freiwillige Aufgabe <input type="checkbox"/> pflichtige Aufgabe <input type="checkbox"/> gesetzliche Grundlage <input type="checkbox"/> vertragliche Grundlage
Personelle und organisatorische Auswirkungen: <i>Mitzeichnung durch Haupt- und Personalamt erforderlich</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, Erläuterungen siehe im Sachverhalt

Beschlussvorschlag

1. Der Ausschuss/der Rat begrüßt die Maßnahmenvorschläge der NVP-Fortschreibung für die Stadt Marl und stimmt deren Umsetzung zu.
2. Der Ausschuss/der Rat beschließt ferner die beigefügte Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen

Sachverhalt

In NRW obliegt die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖSPV) den Kreisen und kreisfreien Städten. Das ÖPNV-Gesetz NRW legt in § 8 Abs. 1 fest, dass die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufstellen. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 ÖPNVG NRW im Landesinteresse zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans zu berücksichtigen.

Darüber hinaus hat der Nahverkehrsplan nach § 8 Abs. 3 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Am 10.12.2012 hat der Kreistag Recklinghausen die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) beschlossen, um die Frage der kreisangehörigen Städte beantworten zu können, „ob der ÖPNV in allen Kreisstädten in der bestehenden Form aufrecht erhalten werden muss“.

Da die Buslinien im Kreis Recklinghausen im Regelfall miteinander verknüpft sind, also ein eingesetzter Bus häufig mehrere Linienwege hintereinander befährt, um dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu verbessern, ist eine Gesamtbetrachtung des straßengebundenen Personennahverkehrs erforderlich.

Als Zielsetzung für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Linienangebotes durch Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale, die Verbesserung der Produktivität, die Schaffung eines flexibleren Standards für die Steuerung der Linienleistungen sowie der Erhalt eines funktionierenden, qualitativ hochwertigen ÖPNV festgelegt. Dadurch sollen die Einnahmen erhöht und die Aufwendungen stabilisiert werden, um den Defizitausgleich nachhaltig zu senken.

Das Vergabeverfahren wurde vor dem Hintergrund der Rechtssicherheit zweistufig durchgeführt. Zunächst wurde ein Arbeitsprogramm / eine Leistungsbeschreibung mit Prüfaufträgen zur verkehrlichen Entwicklung aus den kreisangehörigen Städten, den Verkehrsunternehmen, den Verbänden sowie gesetzlichen Anforderungen (u.a. zur vollständigen Barrierefreiheit) erstellt. Anschließend erfolgte die Vergabe an den Gutachter für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Im September 2014 hat die Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult aus Kassel in Kooperation mit der KCW GmbH aus Hamburg die gutachterliche Arbeit aufgenommen.

Parallel dazu wurde als erste Umsetzungsmaßnahme des neuen Nahverkehrsplans das Spätnetzkonzept der Vestische Straßenbahnen GmbH im Juni 2014 realisiert. Hierbei wurde von 42 Linien und 57 Fahrzeugen im Spät- und Nachtnetz nach 22 Uhr auf 33 Linien und 41 Fahrzeuge reduziert. Dadurch sollte bei der Vestischen eine Kosteneinsparung von rd. 290 T€ pro Jahr erzielt werden.

Bei der ersten Bilanz des Spätverkehrskonzeptes im November 2015 konnte eine Kosteneinsparung von rd. 285 T€ pro Jahr bei einer fast gleichbleibenden Fahrgastentwicklung nachgewiesen werden, so dass die Ziele der ersten NVP-Maßnahme erreicht wurde.

Die Gutachter haben seit Beginn ihrer Arbeitsaufnahme in vier Sitzungen des begleitenden Arbeitskreises (bestehend aus den kreisangehörigen Städte, den Verkehrsunternehmen sowie Vertretern der Behinderten-, Senioren- und Fahrgastverbände) bereits die allgemeinen Themen: „Vollständige Barrierefreiheit“, „Ausreichende Verkehrsbedienung und Bewertungskriterien“ (neuer Kreisstandard) und „Qualitätsstandards und -ziele“ abgehandelt.

Im April 2016 wurden fünf Regional-Konferenzen durchgeführt, bei denen die ersten gutachterlichen Maßnahmenvorschläge (nach Betrachtung der lokalen Prüfaufträge) mit den örtlichen Fachleuten zur Diskussion standen. Die Ergebnisse der Regional-Konferenzen bilden als Maßnahmenvorschläge die Basis für den Entwurf des Nahverkehrsplans.

Zeitgleich zu den Regionalkonferenzen wurde die Grundlage für das Haltestellenkataster des Kreises Recklinghausen geschaffen. Die Feldaufnahme der ersten rd. 700 der Haltestellenmasten für die Haltestellendatenbank des Kreises hat begonnen und soll bis Anfang Juni 2016 abgeschlossen sein.

Bei der Ersterfassung werden die fahrgaststärksten Haltestellen sowie Haltestellen an sensiblen Einrichtungen, wie Behindertenwerkstätten, Wohnanlagen für betreutes Wohnen usw. aufgenommen. Mit den rd. 300 Haltestellen werden ca. 70 - 80 % aller Fahrgäste erfasst, so dass die Gutachter daraus, eine Vorlage für die Resterfassung der Haltestellen sowie den Priorisierungsvorschlag für den Haltestellenausbau entwickeln können.

Die Maßnahmenvorschläge wurden zwischenzeitlich von den Verkehrsunternehmen, u.a. hinsichtlich ihrer betrieblichen Umsetzbarkeit, geprüft und am 06.10.2016 im abschließenden begleitenden NVP-Arbeitskreis mit den Beteiligten zurückgekoppelt.

Aus den daraus resultierenden Maßnahmenvorschlägen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans zusammengestellt, um ab Mitte Januar 2017 in das förmliche Beteiligungsverfahren zu gehen.

Das Beteiligungsverfahren wird einerseits aus einer 1-monatigen Beteiligung der Öffentlichkeit (Offenlage: 20. Jan. - 20. Feb. 2017) und andererseits aus einer 2-monatigen Beteiligung der kreisangehörigen Städte, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertretungen, der Seniorenbeiräte, Fahrgastverbände und der Nachbaraufgabenträger (20. Jan. - 17. März 2017) bestehen.

Der Abschluss des Fortschreibungsverfahrens wird weiterhin im Sitzungsblock Mai 2017 erreicht (einschl. Auswertung der Stellungnahmen und Erstellung des Abwägungsmaterials sowie Beschluss des Kreistages über den Nahverkehrsplan).

Durch die Verschiebung bleibt die Vor-Veröffentlichung der Direktvergabe an die Vestische im EU-Amtsblatt nicht betroffen.

Folgende Maßnahmen werden für die Stadt Marl im NVP vorgeschlagen:

ÖPNV-Anbindung ehem. Fläche Westerweiterung des Chemieparks (Metro Logistics):

1. Stufe (Vorzugsvariante): Anschluss an die Buslinie SB 26 „ZOB Dorsten – Wulfen Barkenberg – Marl Mitte und zurück“; keine zusätzlichen BusKm.
2. Stufe: Verlängerung der Linie 202 „Recklinghausen Hbf – Chemiapark Marl“ über die Paul-Baumann-Straße und Brassertstraße als Anschluss an die Bahnlinien RE2 und RB 42 „Münster – Essen“; Leistungs- und Kostenaufwand ist noch nicht abzuschätzen, da noch nähere Angaben von Metro Logistics benötigt werden (jedoch Einsatz eines neuen Busses erforderlich).

Ergänzend Verlängerung der Linie 270 „Recklinghausen Hbf – Marl Drewer – Marl Mitte – Chemiapark Marl“ über Sickingmühler Straße und Zechenstraße; Leistungs- und Kostenaufwand ist noch nicht abzuschätzen, da noch nähere Angaben von Metro Logistics benötigt werden.

Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Zechenstraße:

Ausweitung des TaxiBus-Angebotes TB 229 „Marl Mitte – Rathaus – Prosperstraße – Blumensiedlung – Gewerbegebiet Zechenstraße und zurück“; ca. 1.000 bis 2.000 BusKm pro Jahr Mehraufwand.

Anpassen des Angebotes am Samstag auf der Linie SB 26:

Einige Linien im Kreis Recklinghausen, so auch der SB 26, entsprechen hinsichtlich ihrer zeitlichen Ausprägung insbesondere am Samstag nicht mehr den heutigen Lebensgewohnheiten der Menschen im Kreisgebiet (frühe Ausdünnung zwischen 16:00 und 17:00 Uhr). D.h. Verlängerung der Bedienungszeit am Samstag bis 21:45 Uhr.

Brechen der Linie TB 277 „Haltern am See Hbf – Marl Westfälische Klinik – Sinsen Bf und zurück“ an der Westfälischen Klinik:

Zur Vermeidung einer Doppelbedienung zwischen Schiene und Bus wird die ehemals durchlaufende Buslinie TB 277 aufgespalten in die Linien:

- TB 277 A „Haltern am See Hbf – Marl Westfälische Klinik und zurück“

sowie
- TB 277 B „Marl Westfälische Klinik – Marl Sinsen Bf und zurück“

Finanzielle und/oder personelle Auswirkungen:

Die finanziellen Mittel der Fortschreibung werden aus der Aufgabenträgerpauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW genommen und belastet somit nicht den Kreishaushalt oder die kommunalen Haushalte.

Eine Abschätzung der möglichen Verbesserungen im ÖPNV-Haushalt kann frühestens nach dem abschließenden Beschluss des Kreistages zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen. Außerdem muss bei den Maßnahmen abgewartet werden, bis die ersten Fahrgastzahlen die Verbesserung für den ÖPNV-Haushalt dokumentieren.