

Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20171329

Status: öffentlich

Datum: 13.09.2017

Verfasser/in: Annette Liska

Fachbereich: Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

Zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:

Bezirksvertretung Bochum-Süd

Sitzungstermin:

10.10.2017

Zuständigkeit:

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Mitte

12.10.2017

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Nord

17.10.2017

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Wattenscheid

17.10.2017

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Südwest

18.10.2017

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Ost

19.10.2017

Anhörung

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

28.11.2017

Vorberatung

Haupt- und Finanzausschuss

06.12.2017

Vorberatung

Rat

14.12.2017

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt beschließt den auf der Basis des Beteiligungs- und Anhörungsverfahrens überarbeiteten Entwurf der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass der bestehende Wertpapierleihvertrag zwischen der Holding für Versorgung und Verkehr GmbH, Bochum und der Stadt Gelsenkirchen verlängert wird.

2. Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, die in der Fortschreibung aufgeführten Prüf- und Planungsaufträge abzuarbeiten und die erforderlichen Schritte für die Umsetzung der kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs 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).

I 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 stellten dem Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität die Ergebnisse im November 2016 vor.

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/oePNV sind zudem häufig genannte Anregungen der Bürgerinnen und Bürger und deren Berücksichtigung zusammengefasst. Hinweise, welche nicht oder nicht vollständig im neuen Liniennetz berücksichtigt werden konnten, wurden im Planungsprozess ausführlich diskutiert und beachtet.

Die Ergebnisse des Gutachtens bildeten die Grundlage für die Gespräche mit den benachbarten Aufgabenträgern und die politische Diskussion. Den Bezirksvertretungen und den Beiräten (Frauen, Mobilität, Senioren) wurde das Linienkonzept bereits in 2016 vorgestellt.

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 stellte 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. Das von der PTV Transport und Consult GmbH ausgearbeitete Netz wurde nach dem Beteiligungsverfahren im Detail weiterentwickelt. Die genaue Berechnung der Km-Veränderungen erfolgt im Rahmen der Ausarbeitung der konkreten Fahrpläne im Umsetzungskonzept. Durch die Ausarbeitung der Umläufe, des Fahrzeug- und Personaleinsatzes und weiterer Details können die finanziellen Auswirkungen weiter optimiert werden.

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.

II 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

III Beteiligungsverfahren

Der Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität nahm den Entwurf der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes – Stand November 2016 – zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung, das formale Beteiligungsverfahren durchzuführen.

Im Rahmen der nach § 9 ÖPNVG NRW vorgeschriebenen Beteiligung wurde der Entwurf den benachbarten Aufgabenträgern, den betroffenen Verkehrsunternehmen, den Interessenvertretern und -verbänden und weiteren fachinteressierten Dritten zur Stellungnahme zugeleitet.

Zeitgleich informierte die Verwaltung – zur Vorbereitung der politischen Diskussionen – die Fraktionen/ Gruppierungen des Rates und die Bezirksvertretungen sowie die Beiräte über die Veröffentlichung des Entwurfes und bat um erste Stellungnahmen, um die Rückmeldungen aus den politischen Gremien frühzeitig in die weitere Bearbeitung einfließen lassen zu können.

Die Anregungen und Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren sind in der Synopse (Anlage 1) zusammengefasst. Die Eingaben die nach der fachlichen Prüfung in die Fortschreibung aufgenommen werden sollten, sind bereits in die nun vorgelegte Entwurfsfassung eingearbeitet. Der Volltext der Stellungnahmen ist den Anlagen 2 bis 4 zu entnehmen.

IV Vorgeschlagene Anpassungen der Entwurfsfassung aus November 2016

Im Beteiligungsverfahren wurden mehrfach doppelte Liniennummern bei streckenweise unterschiedlichen Fahrwegen kritisiert. Im Gutachten wurden diese Linien durch die Zusätze A/B bzw. Ost/West differenziert. In der überarbeiteten Entwurfsfassung des NVP werden neue, eindeutige Liniennummern vorgeschlagen:

Stand 11/2016	Stand 10/2017
CE31	350
333	323 (seit 08/2017: neuer Linienweg in Herne)
345 A	355
345 B	345
346 A	344
346 B	346
360 West	352
360 Ost	358
374	339
Neu 4 (NVP EN-Kreis)	374

Aufgrund der im Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen schlägt die Verwaltung vor, den Entwurf der zweiten Fortschreibung Stand November 2016 zum Netz 2020 bei den folgenden Linien anzupassen:

Linie	Stand 11/2016	Stand 10/2017
SB37	60-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit
316	Nördliche Endhaltestelle: Hordeler Straße	Weiterführung bis Wanne-Eickel Hbf in nachfragestarken Zeiten
320	Keine Veränderung zum Bestandsnetz	Nimmt den Weg der Linien 375 und 376 über das Lottental auf.
339 (374)	Nördliche Endhaltestelle: Alte Werner Straße	Durchbindung bis zum Ruhrpark, somit direkte Anbindung von Grumme und Harpen
353	Im Norden: Gleichmäßige Bedienung der Äste über Langeloh bzw. über Merklinde mit Gelenkbus	Splittung des nördlichen Linienendes, Linie endet alternierend an den Haltestellen Kirchharpener Straße und

Linie	Stand 11/2016	Stand 10/2017
		<p>Castrop Münsterplatz (über Langeloh)</p> <p>Der Linienast über Merklinde wird von der Linie 364 bedient. Hintergrund ist die Anregung aus dem RE-Kreis, den dortigen Linienweg mit einem Standardbus zu befahren.</p>
354	<p>Im Norden: Linienweg über Herner Stadtgebiet</p>	<p>Streckenführung über das südliche Herner Stadtgebiet ist nicht möglich.</p> <p>Splittung des nördlichen Linienendes: Linie endet alternierend an den Haltestellen Zillertal und Keplerweg Wendeschleife</p>
359	<p>Endhaltestelle Bochum Schwimmbrücke</p>	<p>Endhaltestelle BO-Dahlhausen S</p>
364	<p>Nördliche Endhaltestelle Kirchharpener Straße</p>	<p>Nördliche Endhaltestelle: Castrop Münsterplatz über Merklinde (vgl. Linie 353)</p>
366/ 367	<p>Im Norden Splittung der Linie mit Endhaltestellen Herne Bf und Riemke Markt (über Herner Süden)</p>	<p>Linienast zum Riemker Markt kann nicht über Herner Stadtgebiet geführt werden.</p> <p>Neu: 366 Nördliches Linienende in Hiltrop gesplittet: Alternierend werden die Haltestellen Herne Bf und Riemke Bf (über BO-Stadtgebiet) angefahren.</p> <p>367 Bleibt unverändert</p>
368	<p>Westlicher Linienast sollte im 15- Minuten-Takt bedient werden</p>	<p>Bedienung des westlichen Linienastes im 15- Minuten-Takt auf Bochumer Stadtgebiet bis zur Haltestelle Berthastraße; jede zweite Fahrt bis zur Haltestelle Wanne-Eickel Hbf.</p>

Linie	Stand 11/2016	Stand 10/2017
372	Ohne Haltestellen Rüsselsheimer Weg, Ümminger See und Ümminger Straße	Zusätzliche Haltestellen bereits ab 07.10.2017
375 und 376	Keine Veränderung zum Bestandsnetz	Nur noch Verstärkerfahrten im Uni-Verkehr in der Hauptverkehrszeit. Reguläre Bedienung der Strecke über das Lottental durch die Linie 320. Linie 375 Fährt in den Sommermonaten an Sonn- und Feiertagen zwischen Witten Hbf und Uni über das Lottental zur besseren Anbindung des Kemnader Sees.
379	30-Minuten-Takt alle Zeiten	60-Minuten-Takt in der Schwachverkehrszeit
385	Jede Fahrt bis Keplerweg Wendeschleife	Splittung des östlichen Linienendes: Linie endet alternierend an den Haltestellen Zillertal und Keplerweg Wendeschleife
389	30-Minuten-Takt	ggf. Taktverdichtung in nachfragestarken Zeiten; Abstimmung mit der Stadt Gelsenkirchen erfolgt im Rahmen der dortigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Teil 2.
390	30-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt in nachfragestarken Zeiten auf BO-Stadtgebiet; weitere Abstimmung mit der Stadt Herne

Der vorgelegte Entwurf des Nahverkehrsplans enthält diese Änderungen bereits und darüber hinaus Aktualisierungen, die in grüner Schrift kenntlich gemacht sind.

Entfallene Kapitel

Das Kapitel 8.1.1. „Erste Anpassungen in Langendreer ab Ende 2017“ entfällt, da die beschriebenen Maßnahmen bereits zum 07. Oktober 2017 umgesetzt werden (Beschlussvorlage 20171376). Die Änderungen sind nun als Bestand in Kapitel 5 beschrieben.

In Kapitel 8.5 „Langfristige Planung der Schieneninfrastruktur“ wurde das Unterkapitel 8.5.2. „ÖV-Konzept Bochum Südost“ entfernt. Nach Bekanntwerden der fehlerhaften Kosten-Nutzen-Rechnung wird die Frage einer Ertüchtigung der U35 im Rahmen der Studie zur Anbindung des Campus Bochum an Mark 51°7 mit untersucht. Vordringliche Aufgabe ist zunächst, den Verkehrsbedarf in Form von Szenarien für die Verbindung zwischen dem Campus der RUB und Mark 51°7 zu ermitteln und daraufhin darzustellen, welche technische Infrastruktur diesen Bedarf decken kann. Da unter 8.5 somit der zweite Gliederungspunkt entfällt, heißt das Kapitel neu „ÖPNV-Bedarfsplan 2017“.

V Weiterer Verfahrensablauf

Vorbehalt

Der Aktienanteil der Stadt Bochum an der BOGESTRA wird über die Holding für Versorgung und Verkehr GmbH (HVV) gehalten. Im Rahmen eines steuerlichen Querverbundes werden die Verluste der BOGESTRA mit den Gewinnen aus dem Stadtwerkebereich verrechnet. Voraussetzung dafür ist insbesondere eine Mehrheitsbeteiligung an der BOGESTRA. Diese wird über eine Wertpapierleihe der Stadt Gelsenkirchen an die HVV hergestellt. Der dieser Wertpapierleihe zugrunde liegende Vertrag läuft zum 31.12.2017 aus und soll entsprechend der geplanten Direktvergabe bis zum 31.12.2041 verlängert werden.

Die Verlängerung des Wertpapierleihvertrages ist damit eine wesentliche Voraussetzung für eine gemeinsame Direktvergabe von Verkehrsleistungen durch die Städte Bochum und Gelsenkirchen an die BOGESTRA.

Die Beschlussfassung über die Verlängerung des Wertpapierleihvertrages erfolgt auf einer zwischen den Städten Bochum und Gelsenkirchen abgestimmten Vorlage (20172159). In den Rat der Stadt Gelsenkirchen wird diese am 19. Oktober 2017 eingebracht. Vor der Beschlussfassung des Rates der Stadt Bochum über die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist daher bekannt, ob die Voraussetzung für die gemeinsame Direktvergabe – wie in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beschrieben – erfüllt ist.

Vorgehen nach dem Beschluss der zweiten Fortschreibung

Nach der Beschlussfassung erfolgt vor der Veröffentlichung der NVP-Fortschreibung eine abschließende grafische und redaktionelle Überarbeitung. Nach Einarbeitung der beschlossenen Änderungen/Ergänzungen ist der NVP – Fortschreibung 2017 ortsüblich bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Allen am Entscheidungsprozess Beteiligten wird ein endgültiges Exemplar zur Verfügung gestellt.

Der Termin der Beschlussfassung ist in Hinblick auf die Anfang 2018 geplante Vorabbekanntmachung der Direktvergabe von besonderer Bedeutung. Wie im Aufstellungsbeschluss (20141323) geschildert, kann in der Vorabbekanntmachung auf Inhalte des Nahverkehrsplanes verwiesen werden.

Der „Nahverkehrsplan Bochum 2017, zweite Fortschreibung“ steht zur Verfügung unter

www.bochum.de/oepnv

Hauptteil
Anhang
Liniennetz 2020

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Anlagen:

1. Synopse NVP-Fortschreibung 2017
2. Stellungnahme Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
3. Sonstige Stellungnahmen Teil A
4. Sonstige Stellungnahmen Teil B