

Anfrage der CDU-Kreistagsfraktion vom 09.03.2017: Priorisierungen im ÖPNV-Ausbau

Stellungnahme der Verwaltung

zu 1)

Der Rhein-Sieg-Kreis erhält gemäß novelliertem ÖPNVG ab 2017 ca. 480.000 € p.a. zusätzliche Landesmittel aus der sog. „ÖPNV-Pauschale“. Sollen diese für ÖPNV-Angebotsverbesserungen zur Verfügung gestellt werden?

Der Rhein-Sieg-Kreis erhält ab 2017 im Rahmen der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW gegenüber 2016 rd. 475 T€ zusätzlich. § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW wurde aber auch hinsichtlich der Verwendung der Mittel neu formuliert. Demnach sind nunmehr mindestens 30% der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW anwenden. Das Amt 22 prüft daher derzeit unter Einbindung externer rechtlicher Beratung, unter welchen Voraussetzungen im geltenden, komplexen ÖPNV-Rechtsrahmen die Mittel weitergeleitet werden können. Die Prüfung wird frühestens Ende Juni abgeschlossen sein.

zu 2)

Wie könnte der ÖPNV in Zukunft maßvoll, aber gleichzeitig wirksam weiterentwickelt werden?

Der aktuelle Nahverkehrsplan orientiert sich am Szenario „Optimierung“, d. h. Angebotsverbesserungen sollen möglichst durch Einsparungen an anderer Stelle kompensiert werden. Auf dieser Grundlage wurden seit 2009 rund 20 Linienabschnitte komplett eingestellt, auf weiteren rund 20 Abschnitten erfolgten Taktausdünnungen. Zusätzlich wurden diverse Linien in den Schwachverkehrszeiten von Bus- auf TaxiBus-Betrieb umgestellt. Nur durch diese Maßnahmen waren in den vergangenen Jahren auch erhebliche Verbesserungen im Liniennetz möglich, die insgesamt zu deutlichen Fahrgaststeigerungen geführt haben (vgl. TOP 2 der Sitzung vom 07.09.2016). Wesentliche Ausnahme von dieser Optimierungspraxis war der Angebotsausbau des linksrheinischen RVK-Netzes im Dezember 2015, hervorgerufen insbesondere durch die weitgehende Einstellung der grenzüberschreitenden Linien der Ahrweiler Verkehrsbetriebe (AWV) aus dem Landkreis Ahrweiler.

Da inzwischen fast das gesamte Busnetz optimiert worden ist, sind Spielräume für weitere Einsparungen nahezu ausgereizt. Dies bedeutet, dass bei weiteren Angebotsverbesserungen – neben den ohnehin erfolgenden Kostensteigerungen im ÖPNV – zwingend zusätzlicher finanzieller Aufwand entsteht.

Gleichzeitig sind im Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplans viele potenzielle Zukunftsmaßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes festgehalten. Diese betreffen zu größeren Teilen das Primärnetz auf den potenziell nachfragestärksten Achsen, womit viele Fahrgäste erreicht werden können. Zudem erfordert die Bevölkerungsentwicklung im Umland der Oberzentren Köln und Bonn eine angemessene Berücksichtigung. Bestehende ÖPNV-Verbindungen sind stellenweise bereits heute überlastet (vgl. Punkt 3). Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden vordringliche Maßnahmen im ÖPNV-Netz benannt (vgl. TOP 4.5 der Sitzung vom 21.04.2016).

Eine Stärkung des ÖPNV als attraktive Verkehrsalternative erfordert damit Angebotsverbesserungen. Grundsätzlich sind diese entweder als einmaliges Großprojekt oder aber sukzessive realisierbar. Aus Sicht der Verwaltung ist ein sukzessives Vorgehen zu bevorzugen, um Abläufe zu verstetigen. Der finanzielle und betriebliche Aufwand (Fahrzeug- und Personalbedarf) ließe sich dann schrittweise fortschreiben, so dass sich die Verkehrsunternehmen darauf einstellen können. Im Hinblick auf die Finanzierung ist es hierbei erforderlich, veränderte Abläufe im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für die Folgejahre zu berücksichtigen, um den damit verbundenen zusätzlichen finanziellen Aufwand über die ÖPNV-Mehrbelastung abbilden zu können. Werden Änderungen im laufenden (Doppel-)Haushalt umgesetzt, ohne vorher eingeplant worden zu sein, geht dies bis zur Aufstellung des nächsten Haushalts allein zu Lasten des Kreises und entspricht nicht der beim Rhein-Sieg-Kreis durch die ÖPNV-Umlage vereinbarten Finanzierungssystematik.

Bei einer Erhöhung der Fahrleistung in einer Größenordnung von etwa 3% p. a. ließen sich die im Entwicklungskonzept des Nahverkehrsplans festgehaltenen Maßnahmen in einem Zeitraum von etwa 10-15 Jahren sukzessive umsetzen. Mit Blick auf die bewährte teilraumbezogene Fortschreibung des Nahverkehrsplans wäre damit pro Jahr die Bearbeitung eines Teilnetzes mit einer Mehrleistung von ca. 300.000 km/a (Größenordnung etwa entsprechend der Projekte Troisdorf oder Godesberg/Wachtberg) zuzüglich anfallender kleinerer Maßnahmen im Gesamtnetz mit zusammen ca. 150.000 km/a möglich (Anpassungen für Bedarfe des Schülerverkehrs, Abbau Kapazitätsengpässe, Berücksichtigung Siedlungsentwicklung etc.).

Nach den Ansätzen für Verkehrsverluste im Haushaltsplan 2017/2018 wendet der Rhein-Sieg-Kreis für den Busverkehr der RSVG und RVK im Jahr 2017 durchschnittlich 1,26 €/km (2018: 1,35 €/km) auf. In diesem Wert sind bereits die durchschnittlichen Fahrgeldeinnahmen enthalten. Betrachtet man die reinen variablen Betriebskosten, d.h. ohne Berücksichtigung der Fahrgeldeinnahmen und ohne Fixkosten, können diese nach Einschätzung der Verwaltung auch mindestens doppelt so hoch liegen. Insofern müssen alle Maßnahmen unter ihren spezifischen Rahmenbedingungen immer gesondert bewertet werden. Grundsätzlich verfolgt die Verwaltung das Ziel, bei Angebotsverbesserungen die Produktivität des Busverkehrs insgesamt unter Beachtung der begrenzten finanziellen Möglichkeiten zu erhöhen.

Bei Angebotsverbesserungen ist des Weiteren zu beachten, dass Fahrgeldeinnahmen erst mittelfristig wirksam werden. Zum einen benötigen neue Angebote im Allgemeinen mindestens zwei Jahre, bis sie ihr Fahrgastpotenzial voll ausschöpfen können. Zum anderen werden Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste erst mit der darauffolgenden VRS-Verbunderhebung zur Einnahmeaufteilung den Verkehrsunternehmen zugewiesen. Derartige Erhebungen finden allerdings nur in mehrjährigen Zyklen statt.

Bei einer sukzessiven Erhöhung der Fahrleistung ohne gleichzeitige Generierung von Einnahmen würde ein finanzieller Mehraufwand - jedenfalls zunächst - in Höhe der vollen Betriebskosten entstehen.

Bei Berücksichtigung der Einnahmen würde eine Ausweitung in einer Größenordnung von etwa 3% p.a. nach einer vorsichtigen ersten Schätzung der Verwaltung zu mittelfristigen Mehrkosten im oberen sechsstelligen Bereich pro Jahr führen.

zu 3)

Wo gibt es derzeit im ÖPNV-Netz nachweisbare Kapazitätsüberlastungen, die behoben werden sollten?

Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit der RSVG in den vergangenen Jahren Fahrgasterhebungen auf den meisten RSVG-Linien durchgeführt. Hohe Auslastungen mit Handlungsbedarf sind im rechtsrheinischen Kreisgebiet auf folgenden Korridoren bekannt:

- Linie 520 Niederdollendorf – Oberpleis
- Linie 556/557 Lohmar – Siegburg
- Linie 577/SB 56 Siegburg – Seelscheid/Neunkirchen – Much
- Linie 578 Hennef – Neunkirchen

Derzeit noch laufend ist die Evaluation des Busnetzes Troisdorf. Die Verwaltung wird hierüber voraussichtlich im Ausschuss für Planung und Verkehr am 27.06.2017 berichten. Vorläufige Auswertungen zeigen starke Zuwächse in Größenordnungen von über 3.500 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag. Es zeichnet sich ab, dass es auf einigen Streckenabschnitten Kapazitätsengpässe gibt, insbesondere auf nachfolgenden:

- Linie 503 Siegburg – Sieglar
- Linie 506 Troisdorf – Sieglar
- Linie 508 Spich – Troisdorf – Sankt Augustin
- Linie 551 Troisdorf – Bonn

Die linksrheinischen RVK-Linien wurden zu großen Teilen im Dezember 2015 optimiert. Flächendeckende Erhebungsdaten liegen noch nicht vor. Noch ausstehend ist die Netzoptimierung Wachtberg/Bad Godesberg. Hier existieren insbesondere auf folgendem Abschnitt Kapazitätsengpässe:

- Linie 857 Berkum – Bad Godesberg

Zu den o. g. Buslinien gibt es aus Erhebungen und Eingaben Kenntnis darüber, dass die Fahrzeugbesetzung bei einzelnen Fahrten teilweise derart hoch ist, dass Fahrgäste nicht mehr mitgenommen werden können. Dazu kommen punktuelle Engpässe auf einzelnen Fahrten vieler Buslinien in der Schülerspitze.

Das Stadtbahnnetz wird derzeit zusammen mit der Stadt Bonn, der SWBV und der KVB in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“ untersucht. Überlastungen gibt es abschnittsweise auf allen Linien. Besonders betroffen sind der Abschnitt Bonn – Siegburg der Linie 66 sowie die Linie 16 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Die rechnerische Auslastung einzelner Fahrten beträgt hier über 100% (Summe der Sitz- und Stehplätze).

zu 4)

Können diese priorisiert werden, um aufzuzeigen, wie gleichzeitig Engpässe abgebaut und möglichst viele Fahrgäste erreicht werden?

Um möglichst viele neue Fahrgäste erreichen zu können, sollten bei Angebotsverbesserungen Linien vorrangig berücksichtigt werden, für die mehrere der folgenden Merkmale zutreffen:

- hohes Erschließungs- und Fahrgastpotenzial (i.A. Primärnetz gemäß Nahverkehrsplan)
- bestehende Kapazitätsengpässe
- hohe Fahrgastnachfrage im Bestand trotz nur eingeschränkter Angebotsqualität in Bezug auf die angestrebten Angebotsstandards (d.h. es gibt im Status Quo schon viele Fahrgäste, obwohl das Angebot für Wahlfreie nicht attraktiv ist)
- Kurzstrecken- und Schienenzubringerverkehre im ÖPNV-affinen städtischen Raum (da hier mit häufig verkehrenden Angeboten Fahrgäste wesentlich einfacher gewonnen werden können als in MIV-orientierten Strukturen)

Grundsätzlich trifft dies für die unter Punkt 3) genannten Verbindungen zu. Auch das Handlungskonzept des Nahverkehrsplans orientiert sich an diesen Prämissen. Folgende Maßnahmen sollten nach Einschätzung der Verwaltung für eine kurzfristige Umsetzung 12/2017 priorisiert werden:

- Buskonzept Lohmar, 1. Ausbaustufe: Angebotsausbau Lohmar – Siegburg, ggf. mit flankierenden kleineren Maßnahmen
- Ad-hoc-Maßnahmen auf den Linien 577 und SB 56 zur Beseitigung der größten Kapazitätsengpässe
- Buskonzept Troisdorf, Teile der 2. Ausbaustufe (Konkretisierung nach Fertigstellung der Evaluation, ohne Maßnahmen auf der Linie 551, da diese ein mit der Stadt Bonn abgestimmtes Gesamtkonzept voraussetzen)

Im Auftrag

(Dr. Tengler)