



Ennepe-Ruhr-Kreis
Der Landrat

Vorlage der Verwaltung



Beratung im Ausschuss für Kreisentwicklung,
Wirtschaft und Verkehr
Beschluss im Kreisausschuss
Kreistag

Aktenz.: 80/1
Datum: 09.08.2005
Drucksache-Nr.: 51/05

öffentlich

nicht öffentlich

Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis

hier: Einleitung des Aufstellungsverfahrens für die 2. Fortschreibung

Begründung

Als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind die Kreise und kreisfreien Städte nach § 8 ÖPNVG NRW verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Er dient der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV und soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. In den Nahverkehrsplänen sind auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen.

Der Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis (NVP EN) wurde erstmalig durch Beschluss des Kreistags vom 15.12.1997 aufgestellt und durch Beschluss des Kreistages vom 15.07.2002 fortgeschrieben. Entsprechend § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW ist der Nahverkehrsplan spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Seit der letztmaligen Fortschreibung haben sich soziale, strukturelle, finanzielle und rechtliche Änderungen ergeben, die eine zweite Fortschreibung des NVP EN erforderlich machen. Dies betrifft sowohl übergeordnete Rahmenbedingungen als auch die konkreten Entwicklungen im Kreisgebiet:

Demografische Entwicklung

Obwohl einzelne Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises nach wie vor Wanderungsgewinne aus dem Umland aufweisen, ist die Bevölkerungsentwicklung im Kreisgebiet rückläufig. Nach einer aktuellen LDS-Prognose wird die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2015 von derzeit 347.000 Einwohner auf 335.000 Einwohner sinken. Zugleich ergeben sich gravierende Veränderungen in der Altersstruktur. Während der Anteil der über 65-jährigen weiter zunehmen wird, sinkt zugleich der Anteil der unter 25-jährigen. Dies bedeutet tendenziell ein rückläufiges Verkehrsaufkommen. Zugleich verliert die Gruppe der Schülerinnen und Schüler als wichtige Kundengruppe des ÖPNV an Bedeutung, während den Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen verstärkt Rechnung zu tragen ist.

Sozialer und wirtschaftlicher Wandel

Trotz stagnierender Realeinkommen hat die PKW-Verfügbarkeit in der Bevölkerung weiter zugenommen. Zugleich ist jedoch auch das Fahrtenaufkommen im ÖPNV gestiegen. Dies deutet da-

rauf hin, dass wahlfreie Bevölkerungsgruppen zunehmend das Verkehrsmittel wegeabhängig bestimmen. Zunehmende Bedeutung gewinnen Fahrtenketten, bei denen sowohl individuelle (PKW, Fahrrad) als auch öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. Steigende Kraftstoffpreise, die restriktive Ausweisung von Parkraum und ein erhöhtes Umweltbewusstsein tragen dazu bei, dass ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot in breiteren Bevölkerungsschichten mehr als bisher auf Akzeptanz stößt. Hinzu kommt die sich verschärfende Situation einkommensschwacher Haushalte, deren Möglichkeiten zur Teilhabe am öffentlichen Leben durch die Bereitstellung eines flächendeckenden Nahverkehrsangebotes erheblich verbessert werden.

Geändertes Mobilitätsverhalten

Im Vergleich zum Berufs- und Ausbildungsverkehr haben der Besorgungs- und Freizeitverkehr in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Eine Ursache hierfür liegt in der wachsenden Zahl „junger Alter“, auf deren Mobilitätsbedürfnis u.a. der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) mit der Einführung des „Bärentickets“ reagiert hat. Die Flexibilisierung von Arbeits- und Ladenöffnungszeiten führt dazu, dass ausgeprägte Verkehrsspitzen abgebaut werden und sich die Fahrgastnachfrage stärker tageszeitlich verteilt. Wegeketten zur Verbindung unterschiedlicher Mobilitätszwecke ersetzen zunehmend die klassische Hin- und Rückfahrt zur Wohnung.

Änderung der Siedlungsstruktur

Aufgrund der räumlichen Entmischung der Funktionsbereiche Wohnen, Arbeiten, Erholen und Einkaufen, einer zu erwartenden Konzentration öffentlicher Einrichtungen sowie erhöhter Mobilitätserwartungen an Berufstätige, Auszubildende und Arbeitssuchende steigen die Wegelängen tendenziell an. Auch wenn im Ennepe-Ruhr-Kreis die Neuausweisung neuer Wohn-, Gewerbe- und Einzelhandelsflächen generell in Zuordnung zu bestehenden Siedlungsschwerpunkten erfolgt, können sich hier neue Erschließungsbedarfe durch den ÖPNV ergeben. Beispiele hierfür bilden die Wohngebiete „Heider Kopf“ (Breckerfeld) und Holthausen (Hattingen) sowie die Revitalisierung großer Gewerbeflächen in Hattingen (Landschafts- und Gewerbepark Henrichshütte) und Wetter (REME-Gelände, Knorr-Bremse).

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

In den kommenden Jahren werden verkehrliche Großprojekte realisiert, mit denen zwangsläufig eine Anpassung der Linienführung im ÖPNV verbunden ist. Hierzu zählen insbesondere die neue Ruhrbrücke in Wetter, die Südumgehung Gevelsberg, der geplante ZOB am Bahnhof Witten, die Neugestaltung des ZOB Hattingen sowie die geplante Andienung des Bahnhofs Herdecke durch Linienbusse. Einsparungspotenziale im Busverkehr können realisiert werden, wenn die Straßenbahnlinie 310 zukünftig eine Direktverbindung zwischen Witten und Bochum-Langendreer herstellt. Ferner ist das Angebot im ÖPNV kontinuierlich an das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anzupassen und in seiner Zubringerfunktion optimal mit diesem zu verknüpfen. Dies gilt auch für die auf den Freizeitverkehr im mittleren Ruhrtal ausgerichtete Ruhrtalbahn, deren Infrastruktur mit EU- und Landesmitteln in den kommenden Jahren erheblich ausgebaut wird. Private Verkehrsangebote im Rahmen des „Pendlernetzes NRW“ und von Bürgerbusvereinen tragen dazu bei, dass sich der ÖPNV zukünftig in peripheren oder schwierig zu erschließenden Siedlungsräumen auf ein bedarfsorientiertes Grundangebot beschränken kann.

Haushaltssituation des Ennepe-Ruhr-Kreises

Die zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sind im Rahmen des Haushaltssicherungskonzeptes um 10 % reduziert worden. Daher konnte nur ein Teil der in der 1. NVP-Fortschreibung beschlossenen Leistungsausweitungen realisiert werden.

Stattdessen hat die Kreisverwaltung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein Leistungsminderungskonzept (LMK) erarbeitet, das zum Fahrplanwechsel 2005 / 2006 umgesetzt werden soll. Derzeit zeichnet sich ab, dass die sich verschärfende Haushaltssituation des Kreises möglicherweise noch weitere Rationalisierungsmaßnahmen erfordert.

Im Rahmen einer das gesamte Kreisgebiet umfassenden Liniennetzrevision sollen daher noch vorhandene Rationalisierungspotenziale im ÖPNV-Angebot bei weitest gehender Beibehaltung der erreichten Angebotsqualität ausgeschöpft werden. Wesentliche Ansatzpunkte liegen hierbei im Abbau von Überbedienungen und Parallelverkehren und dem verstärkten Einsatz bedarfsorientierter Bedienungsformen (AST, Anruf-Linien-Taxi) in Zeiten und Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage.

In diesem Zusammenhang sollen auch Anregungen einzelner kreisangehöriger Städte zur Neuordnung des Orts- und Nachbarortsverkehrs aufgegriffen werden, die diese im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum LMK geäußert haben. Dies betrifft u.a. die Neuordnung des Bedienungsangebotes im Raum Witten-Heven und die Umsetzung der Zielvorgaben des nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanes Herdecke.

Umsetzung EU-rechtlicher Vorgaben

Nach geltendem EU-Recht (EuGH-Urteil vom 24.07.2003) sind Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen ohne Notifizierung nur noch möglich,

- wenn das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut ist,
- die Parameter für den Kostenausgleich zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden,
- der Ausgleich nur die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung von Einnahmen und einem angemessenen Gewinn deckt (keine Überkompensation)
- die Höhe des Ausgleichs bei Nichtausschreibung der Verkehrsleistungen auf der Basis der Analyse der Kosten bestimmt wird, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung hätte.

Entsprechend einer durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) aufgegriffenen Empfehlung der EU-Kommission erfolgt die erforderliche Betrauung der Verkehrsunternehmen grundsätzlich über die Konzessionen der Genehmigungsbehörde in Verbindung mit den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger. Hierzu ist es notwendig, dass die Nahverkehrspläne künftig eine hinreichende Konkretisierung und den erforderlichen Grad der Detailliertheit in Bezug auf die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (d. h. der öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs entsprechend § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW) und deren Ausgleich sowie einen Verweis auf die Finanzierungsrichtlinie des VRR enthalten. Im Rahmen seines neuen, EU-konformen Finanzierungssystems für den ÖPNV werden die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch den VRR in folgenden Bausteinen typisiert:

- Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung
- Baustein 2: Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben
- Baustein 3: Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards
- Baustein 4: Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder andersleistungen im Betriebsbereich.

Für jeden dieser Bausteine muss der Nahverkehrsplan zukünftig detaillierte Vorgaben enthalten, damit auf dieser Grundlage eine Betrauung der Verkehrsunternehmen erfolgen kann. Der Betrauung muss nach derzeitiger Einschätzung der Rechtslage keine öffentliche Ausschreibung vorausgehen, sofern die o.a. Kriterien beachtet werden.

Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

Um Menschen mit Behinderungen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern, wurde bereits im Jahr 1994 im Art. 3 des Grundgesetzes festgeschrieben, dass niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf. Durch das am 01.05.2002 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) und das in der Folge am 01.01.2004 in Kraft getretene BGG NRW wurde diesem Grundrecht Nachdruck verliehen; die Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen sind künftig stärker als bisher zu berücksichtigen.

Für die Vorhabenplanung im ÖPNV ist die durch Art. 51 BGG vorgenommene Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) von besonderer Bedeutung. In § 8 Abs. 3 PBefG wurde eingefügt, dass der Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

Mit der Fortschreibung des NVP EN wird deshalb im Rahmen der Umsetzung des BGG eine Bestandsaufnahme erforderlich, inwieweit der ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis die Anforderungen an eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erfüllt. Die noch erforderlichen Maßnahmen und entsprechende zeitliche Vorgaben zur deren Durchführung müssen im neuen NVP EN dokumentiert werden.

Gutachterliche Begleitung

Aufgrund der geringen Planungskapazitäten der Kreisverwaltung soll das Erarbeitungsverfahren zum Nahverkehrsplan durch ein externes Planungsbüro unterstützt werden. Die notwendigen Haushaltsmittel sollen in den Haushaltsplan für das Jahr 2006 eingestellt werden.

Beschluss

Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, das förmliche Aufstellungsverfahren für die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Ennepe-Ruhr-Kreis einzuleiten.