

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0626/2015/1</b>
Auskunft erteilt:	Herr König
Ruf:	492 61 51
E-Mail:	KoenigD@stadt-muenster.de
Datum:	15.02.2016

Betrifft

3. Nahverkehrsplan Stadt Münster

Beratungsfolge

17.02.2016	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
17.02.2016	Rat	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat der Stadt Münster beschließt den 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster als Rahmenplan zur konzeptionellen Planung, Organisation, Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV in Münster **mit folgenden Änderungen:**
  - 1.1 **Um eine barrierefreie Bedienung von TaxiBus-Linien zu gewährleisten, wird die Verwaltung beauftragt zu prüfen, die Allgemeine Vorschrift zur Gewährung von Mitteln gem. §11 (2) ÖPNVG („Fahrzeugförderung“) dahingehend anzupassen, dass auch im Linienverkehr eingesetzte Taxen, die zur Beförderung von Menschen im Rollstuhl geeignet sind, gefördert werden können.**
  - 1.2 **Um die Umstiegsmöglichkeiten, insbesondere auch von und zur Ringlinie, zu verbessern, wird die Verwaltung beauftragt, für die Knoten Grevener Str./Ring, Steinfurter Str./Ring sowie für eine neue Haltestelle Neutor (stadtauswärts) Lösungen zu prüfen und den Gremien vorzustellen, die einen Umstieg mit kurzen Fußwegen möglich macht.**

Mit dem in Kapitel 3 beschriebenen und definierten Linienbündelungskonzept ist die Vorlage V/0869/2013 „2. Nahverkehrsplan Stadt Münster - Ergänzung um ein Linienbündelungskonzept“ erledigt.

2. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass mit dem 3. Nahverkehrsplan die von der Politik, von Bürgerinnen und Bürgern, benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Trägern öffentlicher Belange eingebrachten Anregungen und Bedenken (Anlagen 2 bis 5) geprüft, mit einer Stellungnahme und einem Beschlussvorschlag versehen sind und somit formal erledigt werden. Die Eingaber erhalten jeweils auf Basis der Aussagen des 3. Nahverkehrsplans Stadt Münster ein entsprechendes Antwortschreiben. Damit werden die Anregungen nach §24 GO NW auch formal erledigt (vgl. Anlage 4).

3. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster GmbH, die Vorbereitung und Umsetzung der Handlungskonzepte (Anlage 1, Kap. 10) aufzunehmen und umzusetzen.

**3.1 Die Ringlinie wird, wo bislang ein 20-Minuten-Takt vorgesehen ist, durch einen 15-Minuten-Takt ersetzt.**

4. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster GmbH, die notwendigen Planungen zur Umsetzung der im Nahverkehrsplan aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen aufzunehmen und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen. Als Umsetzungszeitpunkt wird der September 2016 mit einem außerplanmäßigen Fahrplanwechsel angestrebt.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster GmbH, im Rahmen einer Qualitätsprüfung zu klären, inwieweit insbesondere im Altstadtbereich ein unter den Gesichtspunkten Stadtverträglichkeit und Nachhaltigkeit alternatives Bedienungskonzept entwickelt werden könnte.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Nahverkehrsmanagement der Stadtwerke Münster GmbH ein gemeinsames Qualitätsmanagement für die Busbeschleunigung einzurichten sowie eine Potenzialuntersuchung zu den betrieblichen Einspareffekten, den Kundenvorteilen und den verkehrlichen Auswirkungen durchzuführen. **Die Verwaltung legt den zuständigen Gremien einen jährlichen Maßnahmenplan zur Umsetzung vor und stellt die dafür möglichen Fördermittel dar.**
7. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Beschluss des 3. Nahverkehrsplanes Stadt Münster eine bürgerfreundliche Broschüre zu erstellen, die die wesentlichen Änderungen, die mit der Umsetzung des 3. Nahverkehrsplanes verbunden sind, anschaulich zusammenfasst. **Als innovatives Angebot zur Verkürzung der Reisezeiten der Nutzer durch engere Takte und kürzere Wege wird die neue Ringlinie besonders beworben.**
8. 24 Monate nach Inkrafttreten der Änderungen legt die Verwaltung einen Erfahrungsbericht und die Stadtwerke nach 12 Monaten eine Auswertung aus dem Beschwerdemanagement vor.
9. **Die Verwaltung legt einen Bericht vor, wie das Ziel der Barrierefreiheit der Bushaltestellen in absehbarer Zeit realisiert werden kann und welche Fördermittel von Bund und Land genutzt werden können. Eine mögliche Finanzierung durch Mittel der Stellplatzabläse wird ebenfalls geprüft.**

II. Finanzielle Auswirkungen:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die bauliche Umsetzung der im 3. Nahverkehrsplan genannten Infrastrukturmaßnahmen geschätzte Kosten von ca. 1.200.000 € für den städtischen Haushalt entstehen.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	120 1	Bereitstellung von Verkehrsflächen und Anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und	2018	200.000	

		Dienstleistungen	2019	193.000	
	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2018 2019	120.000 116.000	
Saldo				<b>157.000</b>	

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	120 1	Bereitstellung von Verkehrsflächen und Anlagen			
Investitionsmaßnahme	419 8	Kaiser-Wilhelm-Ring und Niedersachsenring Haltestellen			
Investitionsmaßnahme	000 7	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen	08	Auszahlung für Baumaßnahmen	2016 2018	207.000 600.000	
Einzahlungen	01	Zuwendung für Investitionsmaßnahmen	2016 2018	145.000 420.000	
Summe aller Auszahlungen/Saldo				<b>242.000</b>	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2016 bei der / bei den o. g. Produktgruppe/n veranschlagt: Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2016 bzw. der mittelfristigen Ergebnis und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

2. Der vorgelegte 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster (Anlage 1) ist das Ergebnis intensiver Beratungen und Abstimmungen in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren (u.a. Bezirksvertretungen, Bürgerinformationen in den Stadtbezirken, interfraktionelle Gespräche) mit insgesamt ca. 140 Anregungen und Eingaben. Grundlegende Zielsetzung war, die vorhandenen betrieblichen Ressourcen so effektiv wie möglich einzusetzen. Die Betriebsleistung soll dort eingesetzt werden, wo ein höchst möglicher öffentlicher Nutzen zu erwarten ist. Um dieses Ziel im Abgleich mit den Qualitätsstandards zu erreichen, wurde eine Umverteilung des Leistungsangebotes erarbeitet. Die umverteilte Betriebsleistung erschließt zusätzliche Nachfragepotenziale, die heute unterversorgt erscheinen. Im Rahmen des breit angelegten Beteiligungsverfahrens konnte allerdings kein kostenneutrales Ergebnis zwischen betrieblichen Einsparungen und erforderlichen Mehrleistungen gefunden werden. Der erzielte Konsens für den Leistungsumfang weist ein betriebliches Defizit von ca. 250.000 € auf, da nicht alle als verkehrlich notwendig erachteten Angebotsverbesserungen (z.B. zusätzliche Stadtbuslinie Hauptbahnhof - Friedrich-Ebert-Straße-Hammer Straße – Berg Fidel) durch Kompensationen gegenfinanziert werden können.

Ein kostenneutrales Ergebnis kann erreicht werden, indem

- a) auf die neue Stadtbuslinie Hauptbahnhof – Friedrich-Ebert-Straße – Berg Fidel im 20-Minuten-Takt zur Herstellung des 10-Minuten-Taktes auf der Friedrich-Ebert-Straße verzichtet wird. Dies begründet sich aus der Tatsache, dass diese zusätzliche Stadtbuslinie keine betrieblichen Abhängigkeiten zu den übrigen Stadtbuslinien aufweist. Die kalkulierten Kosten für diese Linie belaufen sich auf ca. 360.000 € bei zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen in Höhe von ca. 110.000 € oder
- b) die Stadtwerke Münster GmbH im Rahmen der bestehenden Betrauungsvereinbarung zur Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und Leistungen des öffentlichen Perso-

nennungsverkehr im Stadtbusverkehr vom 19.06.2008 diese Mehrleistungen übernimmt. Gemäß der Dynamisierungsregelung zur Fortschreibung des ÖPNV-Leistungsangebotes kann die Stadt Leistungsausweitungen von bis zu + 3 % verlangen. Aktuell fahren die Stadtwerke jährlich ca. 8.7 Mio. Wagenkilometer (Stand: 2014). Die zur Diskussion stehenden nicht gedeckten Mehrleistungen belaufen sich auf ca. 135.000 Wagenkilometer. Dies entspricht einer Mehrleistung von ca. 2,1 % und liegt somit deutlich unter den möglichen + 3%.

Mittelfristig (voraussichtlich ab 2019) ist zu erwarten, dass die finanzielle Ergiebigkeit des Querverbundes nicht mehr ausreichen wird, den Verlust des ÖPNV vollumfänglich hierüber zu finanzieren. Hierzu wird die Verwaltung in Abstimmung mit der Stadtwerke Münster GmbH zu gegebener Zeit eine entsprechende Vorlage erarbeiten.

## **Begründung:**

### **Zu 1.:**

Wie Vorlage V/0626/2015 ergänzt um:

Nach der Richtlinie der Stadt Münster zur Verwendung der Mittel gem. §11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale) ist derzeit eine Förderung von Taxen, auch wenn sie als TaxiBusse eingesetzt werden, nicht möglich. Mit der Überarbeitung der Fahrzeugförderrichtlinien soll, wenn rechtlich möglich, ein Anreiz für Taxiunternehmer geschaffen werden, Fahrzeuge für den Einsatz als TaxiBus bereit zu halten, die für Menschen nutzbar sind, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind.

### **Zu 3.:**

Wie Vorlage V/0626/2015 ergänzt um:

Um auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, in denen auf der Ringlinie ein 20'-Takt angeboten werden soll, kurze Umstiegszeiten aus den Korridoren auf die Ringlinie optimiert sicherstellen zu können, wird die Ringlinie in diesen Zeitintervallen im 15'-Takt betrieben.

### **Zu 9.:**

Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ist eine Anzahl von max. 25 barrierefrei umzubauenden Bushaltestellen in der Stadt Münster realistisch. Vorrangiges Ziel sollte es daher auch für die nahe Zukunft bleiben, die mit der KIB priorisierten Maßnahmen des langjährigen Haltestellenprogramms der Kategorien eins und zwei umzusetzen. Das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit würde aus heutiger Sicht (Umbau von 25 Haltestellen p. a.; 2022 = 669 umgebaut) erst im Jahr 2041 erreicht werden können (1.150 gesamt - 669 umgebaut in 2022 = 481 noch um zu bauen: 25 p.a. = 19 Jahre).

**Punkt A des Änderungsantrages der SPD zur Vorlage V/0626/2015. Der ASSVW hat mit den Stimmen der SPD bei Enthaltung der übrigen Fraktionen einstimmig beschlossen:**

### **Ein neuer Beschlusspunkt wird eingefügt:**

**Die Verwaltung wird beauftragt, im Nahverkehr festzulegen, dass für die Beschäftigten einheitliche soziale und tarifliche Standards gelten müssen und dies auch für die Subunternehmen gilt. Dem Rat ist dafür ein entsprechender Beschlussvorschlag zu unterbreiten.**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat die Stadtwerke Münster GmbH beauftragt, die finanziellen Konsequenzen, die sich aus diesem Beschluss ergeben würden, aufzuzeigen. Seitens der Stadtwerke wird darauf hingewiesen, dass der Punkt A im Änderungsantrag der SPD zur Vorlage V/0626/2016 mit erheblichen Kostensteigerungen für die Stadtwerke Münster - und damit auch für den Haushalt der Stadt Münster - verbunden sein würde. Dabei wird davon ausgegangen, dass das Ziel des Antrags die Angleichung der Vergütungen und der damit zusammenhängenden Sozialleistungen für die Busfahrer in Münster auf dem Niveau des Tarifvertrags TV-N ist.

Unter Berücksichtigung dieser Prämisse ist mit Kostensteigerungen von ca. 3,3 Mio. Euro p.a. vor Steuern zu rechnen, die vollständig durch die Stadtwerke Münster zu tragen wären. Diese verteilen sich auf folgende Positionen:

- Angleichung der Busfahrer der VSM (Tochtergesellschaft der Stadtwerke Münster) auf das Niveau des TV-N: ca. 1,7 Mio. Euro p.a.
- Angleichung der von Subunternehmern beschäftigten Busfahrer auf das Niveau des TV-N: ca. 1,4 Mio. Euro p.a. und entsprechender Ausgleich dieser Mehrkosten durch die SWMS
- Angleichung der bei der VSM beschäftigten Kontrolleure und sonstigen Mitarbeiter auf das Niveau des TV-N: 0,2 Mio. Euro p.a.

Als Konsequenz dieser Mehrkosten wäre ab dem Jahr 2020 das Verkehrsdefizit nicht mehr durch die Ergebnisse der Energiesparte der Stadtwerke Münster zu decken. Mithin wäre ab diesem Jahr ein haushaltswirksamer Defizitausgleich der Stadt an die Stadtwerke Münster in Höhe von mindestens dieser Mehrkosten zu leisten.

Auch in der Zeit bis 2020 wäre die im Management Kontrakt vorgesehene Ausschüttung um diese politisch bedingten Mehrkosten haushaltswirksam zu kürzen.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die durch den Änderungsantrag bewirkten zusätzlichen Kosten als politisch motivierte Maßnahme voraussichtlich steuerlich nicht als Aufwand anerkannt würden und demnach als verdeckte Gewinnausschüttung zu versteuern wären. Somit ist davon auszugehen, dass zu den o.g. 3,1 Mio. Euro ein zusätzliches Steuerrisiko in Höhe von ca. 1-2 Mio. Euro hinzukommt.

Zusätzliche Kosten für die Stadt Münster würden durch den Ausgleich von anderen einnahmeverantwortlichen Unternehmen inkl. der Subunternehmer dieser Unternehmen entstehen.

Neben diesen wirtschaftlichen Argumenten sind des Weiteren rechtliche Risiken zu beachten.

Aufgrund des dargestellten Sachverhaltes empfiehlt die Verwaltung den Punkt A des Änderungsantrages der SPD zur Vorlage V/0626/2015 nicht aufzugreifen.

In Vertretung

Gez.  
Schultheiß  
Stadtdirektor