

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4740-01	Termin 08.07.2019	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
06.06.2019	Umweltausschuss	V			
25.06.2019	Bezirksvertretung Osterfeld	A			
26.06.2019	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	A			
27.06.2019	Bezirksvertretung Sterkrade	A			
27.06.2019	Finanz- und Personalausschuss	V			
02.07.2019	Planungsausschuss	V			
08.07.2019	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Masterplan Saubere Luft: Digitalisierung der ÖPNV-Beschleunigung

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen beschließt die Umsetzung der Maßnahme „Digitalisierung der ÖPNV-Beschleunigung“ unter dem Vorbehalt einer Förderung sowie unter dem weiteren Vorbehalt der jeweiligen Gesamtkreditvorgabe der Bezirksregierung für die Investitionshaushalte 2020ff.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Verkehrs- planung und Tiefbau	Dezernat 5/Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwicklung und -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Janclas 16.05.2019	Lauxen 20.05.2019	Tsalastras 22.05.2019	Schranz 24.05.2019
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4740-01	Termin 08.07.2019	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

Bezug

- B/16/4197-01 Masterplan Saubere Luft
- B/16/2313-01 Nahverkehrsplan
- B/16/3828-01 Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒

b) Sonstige

Begründung

Aktuell wirbt die Stadt Oberhausen um eine Förderung beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), mit dessen Mitteln das Projekt „Digitalisierung der ÖPNV-Beschleunigung“ umgesetzt werden soll. Ebenso wie die Digitalisierung der Verkehrseinrichtungen für den Individualverkehr, hat die Digitalisierung im ÖPNV einen gleich hohen Stellenwert und auch dieses Projekt ist ein wichtiger Baustein im Gesamtkonzept des Masterplans „Saubere Luft“.

Beschreibung des Vorhabens

Die Stadt Oberhausen beschleunigt den ÖPNV auf vielfältige Weise. Ein wesentliches Element der Bevorzugung des ÖPNV ist die zentrale Straßenbahn- und Bustrasse als gesonderter Baukörper. Um auch außerhalb der ÖPNV-Trasse im Straßenraum eine Beschleunigung zu erreichen, wird der ÖPNV an den Lichtsignalanlagen (LSA) so signalisiert, dass er mit möglichst wenigen Verlustzeiten geführt werden kann. Die bereits seit den 1990er Jahren an fast 200 LSA vorhandene Beschleunigung soll modernisiert und verbessert werden.

Beabsichtigte Wirkungsweise

Durch die neue Technik wird es möglich, dass die ÖPNV-Beschleunigung nicht nur an jeder LSA individuell funktioniert, sondern über den Verkehrsrechner abgeglichen wird. Dadurch kann die ÖPNV-Beschleunigung über den Umlauf eines Fahrzeuges hinweg abgestimmt durchgeführt werden. Im Falle von baustellenbedingten Umleitungen kann der Verkehrsrechner z. B. dafür sorgen, dass die Schaltungen auf dem Fahrweg optimiert werden und die durch die Umleitung entstehenden Verspätungen im Nachgang abgebaut werden. Damit wird der ÖPNV insgesamt zuverlässiger.

Im Stadtgebiet Oberhausen gibt es mehrere langlaufende Linien oder Umläufe, die eine lange Fahrt-dauer aufweisen, aber aus Fahrgastsicht nicht gebrochen werden können. Der Umlauf SB98/SB92 benötigt z. B. je nach Richtung 102 oder 104 Minuten. Die Linie 957 ist je nach Richtung bis zu 83 bzw. 89 Minuten unterwegs. Bei diesen langlaufenden Linien wirken sich Verspätungen über eine lange Strecke und auf viele Fahrgäste aus, sodass gezielte Maßnahmen während des Fahrzeugumlaufs wirkungsvoll sind.

Die ÖPNV-Beschleunigung führt insgesamt zu einer verbesserten betrieblichen Zuverlässigkeit, optimiert die Fahrzeugumläufe und trägt damit zu einem besseren wirtschaftlichen Ergebnis auf Seiten der Verkehrsunternehmen bei. Ein zuverlässiger Betrieb steigert die Attraktivität und damit auch die Fahrgastnachfrage. Die zentrale Steuerung über den Verkehrsrechner lässt außerdem eine bessere Kon-

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4740-01	Termin 08.07.2019	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

trolle und Evaluierung der ÖPNV-Beschleunigung zu.

Einbettung in kommunale Planungen

Vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden Grenzwertüberschreitungen im Stadtgebiet hat die Stadt Oberhausen einen Masterplan zur Senkung der Stickstoffdioxidbelastung und Einhaltung der Grenzwerte erstellt (B/16/4197-01). Der vorliegende Masterplan zeigt mit den aufgezeigten Maßnahmen für Oberhausen eine Strategie auf, wie die verkehrsbedingte NO₂ Belastung gesenkt werden kann.

Hierzu gehören mehrere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und zur Digitalisierung des Verkehrs. Die Maßnahme „ÖPNV-Beschleunigung (Digitalisierung im ÖPNV)“ im Steckbrief 1.3 wird wie folgt beschrieben:

Die Stadt Oberhausen beschleunigt den ÖPNV durch die ÖPNV-Trasse, eigene Fahrstreifen und die ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen (LSA). Diese Maßnahmen sollen fortgeführt und weiter ausgebaut werden. Die Stadt Oberhausen modernisiert zurzeit die Technik der Verkehrsrechner. In diesem Zusammenhang soll auch eine Software zur Evaluation der LSA-Beschleunigung angeschafft werden. Um eine umfassende und effiziente Auswertung der LSA-Beschleunigung vornehmen zu können, wird ein digitales ÖPNV-Modul benötigt. Dieses Modul ist noch nicht in allen Steuergeräten der LSA verbaut. Die Stadt Oberhausen plant den flächendeckenden Einsatz digitaler ÖPNV-Module an allen LSA mit ÖPNV in Oberhausen.

Zur Maßnahmenwirkung wird im oben genannten Masterplan folgende Aussage gemacht:

Qualitative Bewertung (siehe Masterplan „Saubere Luft für Oberhausen Kapitel 7): „Die Maßnahme führt zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses im ÖPNV, sodass die verkehrliche Belastung verringert werden kann. Außerdem führt die Maßnahme zu einer geringen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und somit ggf. auch einer geringen Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV. Insgesamt ist somit eine geringe NO₂-Minderung zu erwarten.“

Weiterhin ist davon auszugehen, dass besonders mit dem Vorhaben „Verkehrsdatenerfassung“, welches die Erfassung im MIV regelt, gemeinsam positive Effekte auf den gesamten Verkehr (inkl. ÖPNV) erzielt werden können (B/16/3828-01). Wenn alle Module innerhalb des Systems auf dem technisch neusten Stand sind, kann davon ausgegangen werden, dass in naher Zukunft viele Möglichkeiten eröffnet werden können, welche heute so noch nicht vorhanden sind.

Im Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen wird die Bedeutung der ÖPNV-Beschleunigung für eine Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebsablaufes ebenfalls angesprochen (S. 22) (B/16/2313-01). Daher sind fahrzeugseitig die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen. Auch im Leistungsverzeichnis zur Direktvergabe an die STOAG ist die ÖPNV-Beschleunigung an verschiedenen Stellen eingefordert worden.

Bauvorbereitung

Alle Steuergeräte sowie der Verkehrsrechner sind vorhanden und fertiggestellt. Es müssen ausschließlich bestimmte technische Module oder Schnittstellen ausgetauscht werden. Im Rahmen des Förderantrages „Verkehrsdatenerfassung“ beim BMVI (Digitalisierung des Verkehrs) wurden schon einige neue Schnittstellen zur Übertragung der Daten an den Verkehrsrechner gefördert, sodass diese Synergieeffekte hier übernommen werden konnten.

Zeitplan

Die Ausschreibung soll im Jahr 2020 durchgeführt werden. Der Bau ist für 2020 / 2021 vorgesehen, sodass eine Fertigstellung für Ende 2021 vorgesehen ist. Der Förderbescheid wird im Herbst 2019 erwartet. Voraussetzung für den Baubeginn ist die Bewilligung der Fördermittel.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/4740-01	Termin 08.07.2019	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

108 **Kosten**

109 Nach dem Finanzierungsantrag vom 30.04.2019 belaufen sich die Gesamtkosten auf 2.209.865,00 €.
110 Zuwendungen werden in Höhe von 883.946,00 € erwartet (Förderquote 40 %).

111
112 Im Jahr 2020 werden Auszahlungen in Höhe von 1.000.000,00 € benötigt, wovon 400.000,00 € Förde-
113 rung beantragt wurde. Im Jahr 2021 werden Auszahlungen in Höhe von 1.209.865,00 € fällig, wovon
114 483.946,00 € Förderung beantragt wurden.

115
116 Die durch den gefertigten Förderantrag berechneten Gesamtkosten bzw. zu erwartenden Zuwendun-
117 gen werden mit der Haushaltsanmeldung 2020ff (unter Beachtung der Kreditvorgabe der Bezirksregie-
118 rung) bei der Finanzstelle 560012010600010 – ÖPNV-Beschleunigung – angemeldet. Durch die zu
119 erwartenden Zuwendungen erfolgt eine 40%ige Gegenfinanzierung. Durch Bildung von entsprechen-
120 den Sonderposten erfolgt eine Teilkompensation der Abschreibungsbeträge im konsumtiven Teilhaus-
121 halt.

122

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH Postfach 10 15 40 46015 Oberhausen

Stadt Oberhausen
Herrn P. Sumpelmann
Fachbereich 5-6-10
Verkehrsplanung, Signalwesen
Technisches Rathaus Sterkrade
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

Max-Eyth-Straße 62
46149 Oberhausen

Telefon 0208 835-55
E-Mail info@stoag.de
Internet www.stoag.de

Sie erreichen uns mit der
Buslinie 976 - Haltestelle
„Stadtwerke“.

Datum
24.04.2019

Ihre Nachricht vom

Stellungnahme ÖPNV-Module zur LSA-Bevorrechtigung

Ihre Ansprechpartnerin
Sander

Guten Tag Herr Sumpelmann,

Telefon 0208 835-8200

Telefax 0208 835-8209

E-Mail
j.sander@stoag.de

die STOAG begrüßt ausdrücklich die Beschaffung der ÖPNV-Module zur LSA-Bevorrechtigung des ÖPNV und stimmt dem Erläuterungsbericht entsprechend zu.

Unser Zeichen
M10

Im Wettbewerb mit dem Individualverkehr sind kurze Fahrzeiten und eine hohe Fahrplanzuverlässigkeit von entscheidender Bedeutung zur Attraktivierung des Nahverkehrs. Hier sind genauere und zielgerichtete Steuerungsmöglichkeiten von großem Vorteil. Zum Beispiel könnte eine verspätungsanfällige Linie, die aus einem verkehrlich hoch belasteten Bereich kommt – oder bereits einen langen Linienweg hinter sich hat – an einer LSA gegenüber einer unkritischen zweiten Linie grundsätzlich bevorzugt beschleunigt werden.

Oder der Grad der LSA-Beschleunigung könnte in Abhängigkeit von der aktuellen Verspätungslage des einzelnen Busses erfolgen, d.h. der Bus derselben Linie, die morgens in der Verkehrsspitze 7:30 Uhr mit Verspätung stark beschleunigt wird, erfährt bei pünktlicher Fahrt zum Beispiel um 10 Uhr nur noch eine geringe Bevorrechtigung. Bei einer etwaigen Verfrühung könnte ein Bus dann sogar komplett aus der LSA-Bevorrechtigung genommen werden.

Aber auch die Datenerfassung ist hier hervorzuheben. Durch die detaillierten Auswertungen kann eine Evaluation der Beschleunigung erfolgen und es können Schwachpunkte bzw. Handlungsfelder entsprechend identifiziert werden.

Bankverbindungen
Stadtsparkasse Oberhausen
IBAN
DE1336550000000117002
BIC WELADED1OBH

Postbank Essen
IBAN
DE50360100430002466431
BIC PBNKDEFF

Vorsitzender
des Aufsichtsrates
Hans-Otto Runkler

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Werner Overkamp

Sitz der Gesellschaft
Oberhausen (Rhld.)

Handelsregister Duisburg
HRB 25506

Als letzter Punkt ist die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und der Effizienz des Nahverkehrs zu nennen. Jede zusätzliche Minute im Fahrtverlauf ist nicht nur für unsere Fahrgäste unattraktiv, sie verschlechtert zudem die Gesamtwirtschaftlichkeit und führt zu höheren Kosten zur Erbringung der gewünschten Verkehrsleistung für die Allgemeinheit.

Mit freundlichen Grüßen



Jochen Sander

Abteilungsleiter Verkehrsmanagement

Titel: Digitalisierung ÖPNV-Beschleunigung

Produkt	120101
Kontengruppe	3511
Finanzstelle	560012010600010
Finanzpositiom	785310

A) Einmalige Kosten/Finanzierung**Kosten brutto****1. (Originäre) Kosten der Maßnahme****1.1 Planungskosten**

1.1.1 intern

1.1.2 extern

1.2 Anschaffungskosten (günstigstes Angebot)**2.209.865,00 €****1.3 Errichtungskosten****1.4 sonstige Kosten (z.B. Honorarverträge etc.)****2.209.865,00 €****2. Finanzierung****2.1 Zuweisungen**

2.1.1 des Bundes

2.1.2 des Landes

2.1.3 Sonstige (z.B. Spenden)

2.2 Zuschüsse Dritter**883.946,00 €****2.3 sonstige Einnahmen - KAG**

(z.B. Kostenbeiträge, u.a.)

2.4 Kreditfinanzierung**2.5 Eigenanteil****1.325.919,00 €****2.6 Entnahme aus Sonderrücklage****2.209.865,00 €****B) Jährliche Einnahmen/Ausgaben****1. Folgekosten****1.1 Personalkosten (teilweise in 1.1.1 / 1.1.2 enthalten)****0,00 €****1.2 Nutzungskosten**

1.2.1 Betriebskosten

0,00 €(z.B. Energiekosten, Verbrauchsmaterialien etc./
sonst. variable Kosten: *Stromkosten*)

1.2.2 Unterhaltungskosten

0,00 €

(Kosten für Instandhaltung)

1.3 sonstige Kosten

(z.B. Mieten, Versicherungen, Steuern etc.)

1.4 Abschreibung v. Anschaffungswert**3.845,17 €****1.5 Finanzierungskosten (nur echte Zinsen)****Summe Folgekosten****3.845,17 €**

2. Folgeeinnahmen

- 2.1 Benutzergebühren u.a. Entgelte
- 2.2 Kostenbeiträge Dritter
- 2.3 Miet- und Pachterträge
- 2.4 sonstige Einnahmen

3. Investitionsbedingt entfallende Ausgaben

- 3.1 im eigenen Bereich
 - 3.1.1 Sachkosten
 - 3.1.2 Personalkosten
- 3.2 in anderen Bereichen
 - 3.2.1 Sachkosten
 - 3.2.2 Personalkosten

4. Investitionsbedingt entfallende Einnahmen

- 4.1 im eigenen Bereich
- 4.2 in anderen Bereichen

Zusammenfassung: Berechnung der Folgekosten

Folgekosten (Summe Punkt 1)	3.845,17 €
./. Folgeeinnahmen (Summe Punkt 2)	0,00 €
./. investitionsbedingt entfallende Ausgaben (Summe Punkt 3)	0,00 €
+ investitionsbedingt entfallende Einnahmen (Summe Punkt 4)	0,00 €
= Folgekosten (pro Jahr) insgesamt	3.845,17 €

Nachrichtlich:

1. Entstehen in anderen Bereichen / Dezernaten maßnahmebegründete Folgekosten?

ja [☐]nein [☒]

2. Dauer der unter B) ermittelten Folgekosten: [☐] ständig

3. Nur bei Abweichung der Folgekosten in Folgejahren darzustellen:

Folgekosten 2. Jahr:

Folgekosten 3. Jahr:

Folgekosten 4. Jahr: