



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Lürwer	23.03.2014
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Martin Krieg	2 47 50	
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Lütgendortmund	08.04.2014	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	06.05.2014	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	06.05.2014	Empfehlung
Bezirksvertretung Huckarde	07.05.2014	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien	07.05.2014	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	08.05.2014	Beschluss
Bezirksvertretung Aplerbeck	13.05.2014	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Scharnhorst	13.05.2014	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-West	14.05.2014	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt

Einführung eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL)

Hier: Baubeschluss Linien 420 und 462

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften beschließt die Maßnahme Einführung eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (Linien 420 und 462) mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 1.274.000,00 Euro.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Investitionsfinanzstelle 66_01202054132 – Busbeschleunigung RBBL – mit folgenden Auszahlungen:

Haushaltsjahr 2014:	150.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2015:	380.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2016:	380.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2017:	364.000,00 Euro

Die Investition bedingt eine jährliche Belastung der städtischen Ergebnisrechnung ab dem Jahr 2016 in Höhe von 15.973,34 Euro die bis zum Jahr 2018 auf 39.918,67 Euro ansteigt.

Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung der Maßnahme Einführung eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems soll in den Haushaltsjahren 2014 ff. aus der Investitionsfinanzstelle 66_01202054132 erfolgen. Die ab 2014 benötigten Mittel sind ebenso wie die Verpflichtungsermächtigungen im Zuge der Haushaltsplanung 2014 ff. eingeplant worden. Die Maßnahme wird mit Zuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG, ehemals

GVFG) gefördert. Die Gesamtförderung liegt gemäß dem Zuschussantrag bei circa 65 % der zuwendungsfähigen Kosten. Ein entsprechender Bewilligungsbescheid liegt vor.

Die Auswirkungen der Investition auf Ergebnis- und Finanzrechnung und die Finanzierung der Investition sowie die aus der Investition folgende jährliche Belastung der Ergebnisrechnung sind in den Anlagen 1 und 2 dargestellt. Es erfolgt keine Ausweitung des Budgets des StA 66.

Die jährlich entstehenden Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung der Lichtsignalanlagen erhöhen sich durch die Maßnahme nicht. Zwar resultieren aus der barrierefreien Ausstattung und den komplexen Steuerungen erhöhte Anstrengungen für Betreuung und Entstörung, diese werden aber durch niedrigere Entgelte (infolge der Ausschreibung) und reduzierte Energiekosten (infolge der Umstellung auf LED-Technik) ausgeglichen. Die Abschreibungen in Höhe von 95.125,33 Euro und die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von 55.206,67 Euro werden unter dem Produkt 66_0120202 abgebildet.

Im Zuge der Maßnahme Einführung eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (Linien 420 und 462) werden die Lichtsignalanlagen 2347 (Flughafenstraße (Stadtbahnbrücke)) und LSA 2212 (Flughafenstraße/Am Stuckenrodt) entfernt. Hierbei ist ein einmaliger Abgangsverlust in Höhe von 10.574,52 Euro (2.666,67 bei LSA 2212 und 7.907,85 Euro bei LSA 2347) zu berücksichtigen. Da es sich um einen nicht ergebniswirksamen Aufwand im Sinne des § 43 (3) GemHVO handelt, wird dieser unmittelbar gegen die allgemeine Rücklage gebucht. Dieser hat somit keine Auswirkung auf die städtische Ergebnisrechnung, sondern führt zu einer Eigenkapitalminderung.

Die Maßnahme wird erst bei einem Wegfall der haushaltsrechtlichen Beschränkungen begonnen.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Martin Lürwer
Stadtrat

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Begründung

Am 14.05.1998 hat der Rat den Grundsatzbeschluss zur Einführung eines rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) für den Busbereich der DSW21 gefasst. Die DSW21 hat seither in ihrem eigenen Wirkungsbereich und in Kooperation mit den Nachbarbetrieben Bogestra und HCR die technische Ausrüstung von Bussen und Haltestellen (Fahrgastinformation) sowie den Ausbau der Betriebsleitzentrale fertig gestellt.

Mit dem RBBL wird die Attraktivität des Busverkehrs in Dortmund nachhaltig gesteigert. Dies wird vor allem durch Verbesserungen in den Qualitätsmerkmalen erreicht, die von den Fahrgästen als besonders wichtig beurteilt werden: Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und Fahrgastinformation.

Das RBBL erfasst dabei kontinuierlich die jeweils aktuellen Fahrzeugstandorte. Darauf aufbauend wird die tatsächliche Fahrplanlage mit den Soll-Zeiten verglichen, so dass Abweichungen vom Fahrplan sofort erkannt werden. Zur Sicherstellung einer hohen Pünktlichkeit können dann umgehend Maßnahmen ergriffen werden, um bereits entstandene Zeitverluste abzubauen und weitere zu vermeiden.

Dazu wird automatisch ermittelt, ob ein Bus an einer Lichtsignalanlage durch eine verlängerte, vorgezogene oder zusätzliche Grünphase Vorrang erhalten soll. Vordringlich sollen solche Busse bevorrechtigt werden, die bereits verspätet sind, so dass die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen auf die wirklich notwendigen Fälle beschränkt werden kann. Kommt es aufgrund schwieriger Verkehrsverhältnisse dennoch zu größeren Verspätungen, kann die Leitstelle heute leichter und vor allem schneller durch gezielte Steuerungsmaßnahmen zu einem pünktlichen Linienverkehr zurückkehren.

Für die Anschlussbeziehungen zwischen Buslinien ergeben sich besonders große Vorteile. Hierfür sorgt die sogenannte Anschlusssicherung, welche gewährleistet, dass bei Verspätungen Busse aufeinander warten, um Fahrgästen das gerade in den Abendstunden unangenehme und oftmals lange Warten zu ersparen.

Zu den Fördervoraussetzungen des RBBL gehört ganz wesentlich die Beschleunigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen. Das bedeutet, dass die Förderfähigkeit des Betriebleitsystems bei DSW21 in Frage gestellt ist, falls auf die Beschleunigung an Lichtsignalanlagen verzichtet würde. Die dafür erforderlichen Funkempfänger sind bereits an DSW21 geliefert worden. Damit die Funktelegramme, die von den Bussen abgestrahlt werden und an den Lichtsignalanlagen empfangen werden sollen, auch tatsächlich in Grünanforderungen umgesetzt werden können, müssen dort entsprechende Signalprogramme versorgt werden. Ältere Steuergeräte können diese gestiegenen Anforderungen nicht bewältigen und müssen erneuert werden. Im Rahmen dieser Arbeiten erfolgt auch die Umstellung auf energieeffiziente und wartungsarme LED-Signalgeber und die Ausrüstung mit Blindensignalen. Die Ertüchtigung umfasst – soweit noch nicht erfolgt – auch die Ausstattung der Lichtsignalanlagen mit verkehrsabhängigen Steuerungen und Verkehrsrechneranschlüssen.

Alle Arbeiten an Lichtsignalanlagen und die mitunter erforderlichen baulichen Veränderungen an Kreuzungen sind von der Stadt Dortmund zu planen und umzusetzen. Die Eigenanteile und die nicht zuwendungsfähigen Kosten sind von der Stadt Dortmund zu tragen. Die DSW21 stellen gemäß dem Grundsatzbeschluss die erforderlichen Förderanträge für sämtliche geplanten Einzelmaßnahmen und leiten die empfangenen Zuwendungen – soweit sie städtische Anlagen betreffen – an die Stadt weiter.

Die Linien 420 und 462 sind stark belastete Buslinien der DSW21. Als stadtteilverbindende Tangentiallinien weisen sie auch Verknüpfungspunkte mit anderen Buslinien sowie mit der Stadtbahn und dem regionalen Schienenverkehr auf. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linien 420 und 462 sind daher insbesondere für die Umsteiger ein entscheidendes Qualitätsmerkmal. Im Linienverlauf gibt es darüber hinaus Abschnitte mit Linienbündelungen, so dass auch weitere Buslinien von den Beschleunigungseffekten profitieren. Neben den Linien 420, 440 (Baulos 1) und 462 sollen auch noch weitere Linien beschleunigt werden. Hierzu läuft der Abstimmungsprozess zwischen der Verwaltung und DSW21. Die Ergebnisse werden dann Gegenstand weiterer Beschlussvorlagen.

Die Maßnahmen im Verlauf der Buslinie 420 erstrecken sich von der Kreuzung Hostedder Straße / Flughafenstraße in Hostedde bis zur Kreuzung Köln-Berliner-Straße / Aplerbecker Straße in Aplerbeck (s. auch Abb.1-2). Folgende Straßen werden vom Linienverlauf berührt: Flughafenstraße, Droote, Buschei, Gleiwitzstraße, Flughafenstraße, Leni-Rommel-Straße, Aplerbecker Straße.

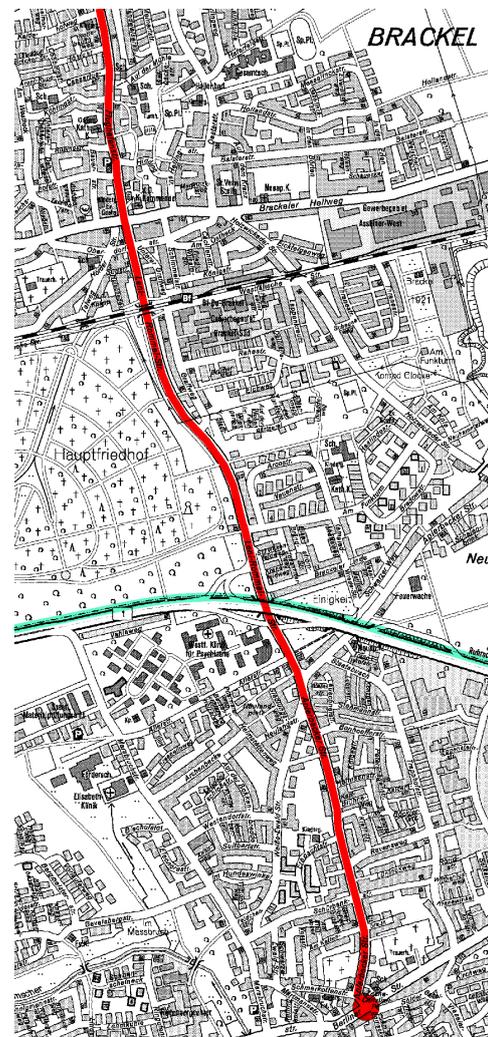
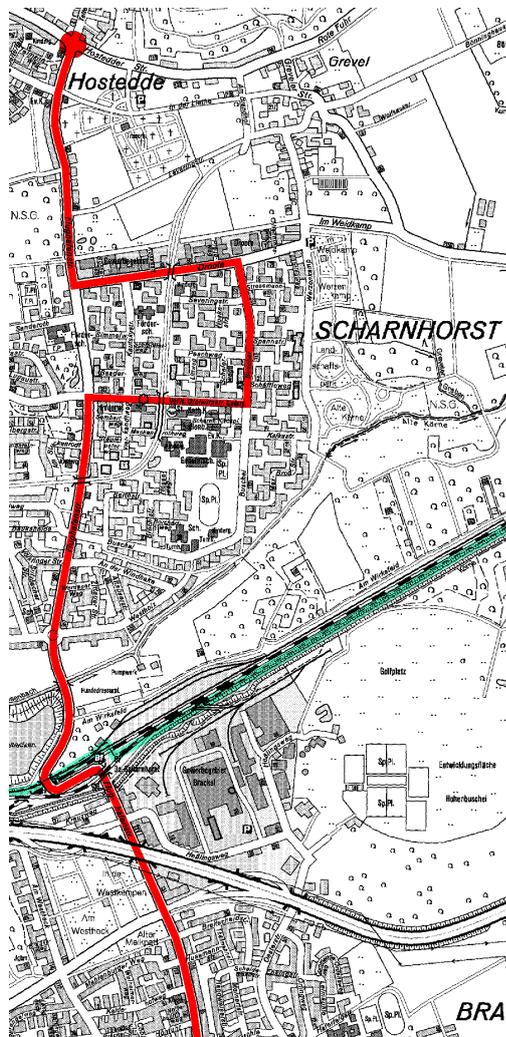


Abb.1 und 2 Linienverlauf Buslinie 420 in den Bezirken Scharnhorst, Brackel und Aplerbeck

Die Maßnahmen im Verlauf der Buslinie 462 erstrecken sich von der Kreuzung Rahmer Straße/ Urbanusstraße – Rossbachstraße in Huckarde bis zur Kreuzung Hauert / Otto-Hahn-Straße Straße in Hombruch (s. auch Abb.3-5). Folgende Straßen werden vom Linienverlauf berührt: Rahmer Straße, Jungferntalstraße, Bothestraße, Rahmer Straße, Kirchlinder Straße, Bockenfelder Straße, Bövinghauser Straße, Provinzialstraße, Limbecker Straße, Lütgendortmunder Straße, Lütgendortmunder Hellweg, Kesselborn, Martener Straße, Schulte-Heuthaus-Straße, Heyden-Rynsch-Straße, Planetenfeldstraße, Wittener Straße, Hauert.

Im Verlauf der Linie 462 werden nicht alle Lichtsignalanlagen beschleunigt, und ein Teil der Lichtsignalanlagen wurde bereits im Rahmen der Umgestaltung der Provinzialstraße mit Busbeschleunigungskomponenten ausgestattet.

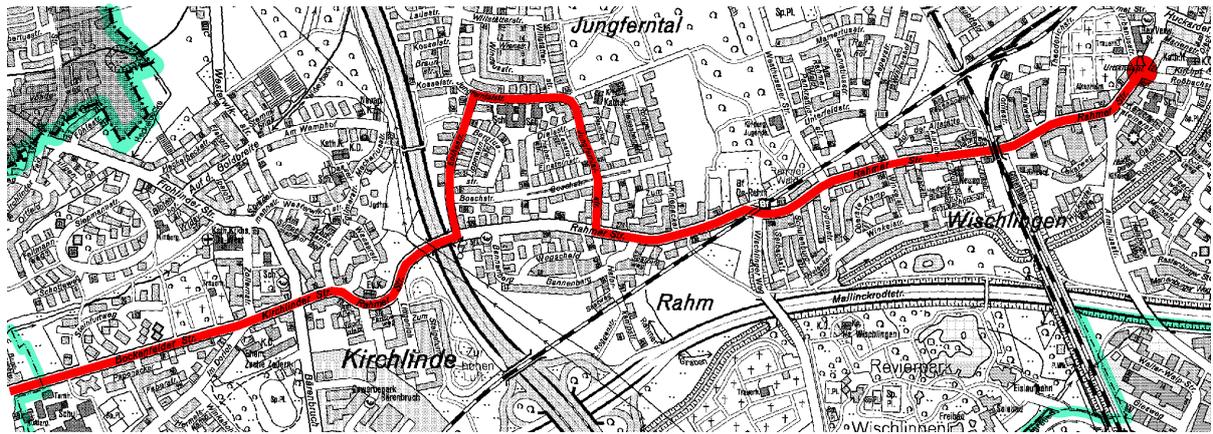


Abb.3 Linienvverlauf Buslinie 462 im Bezirk Huckarde

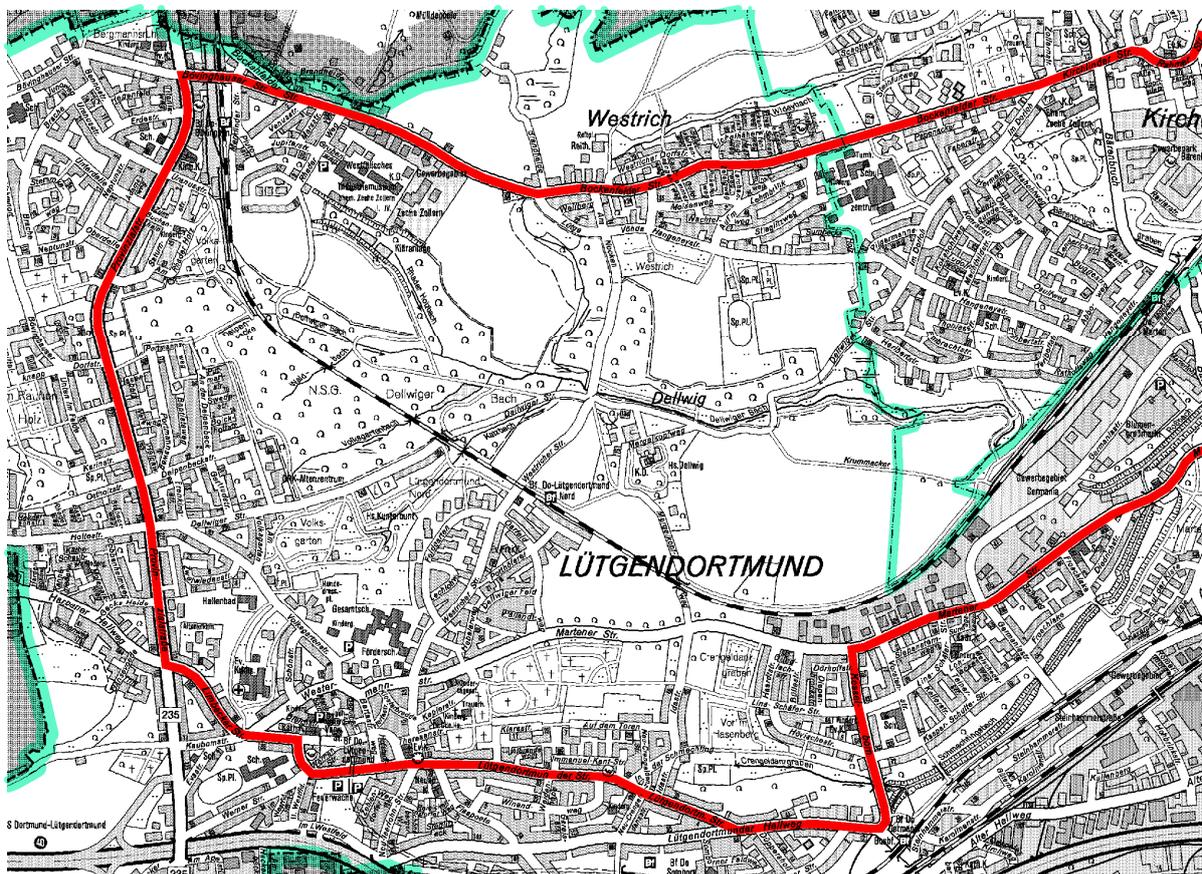


Abb.4 Linienvverlauf Buslinie 462 im Bezirk Lütgendortmund

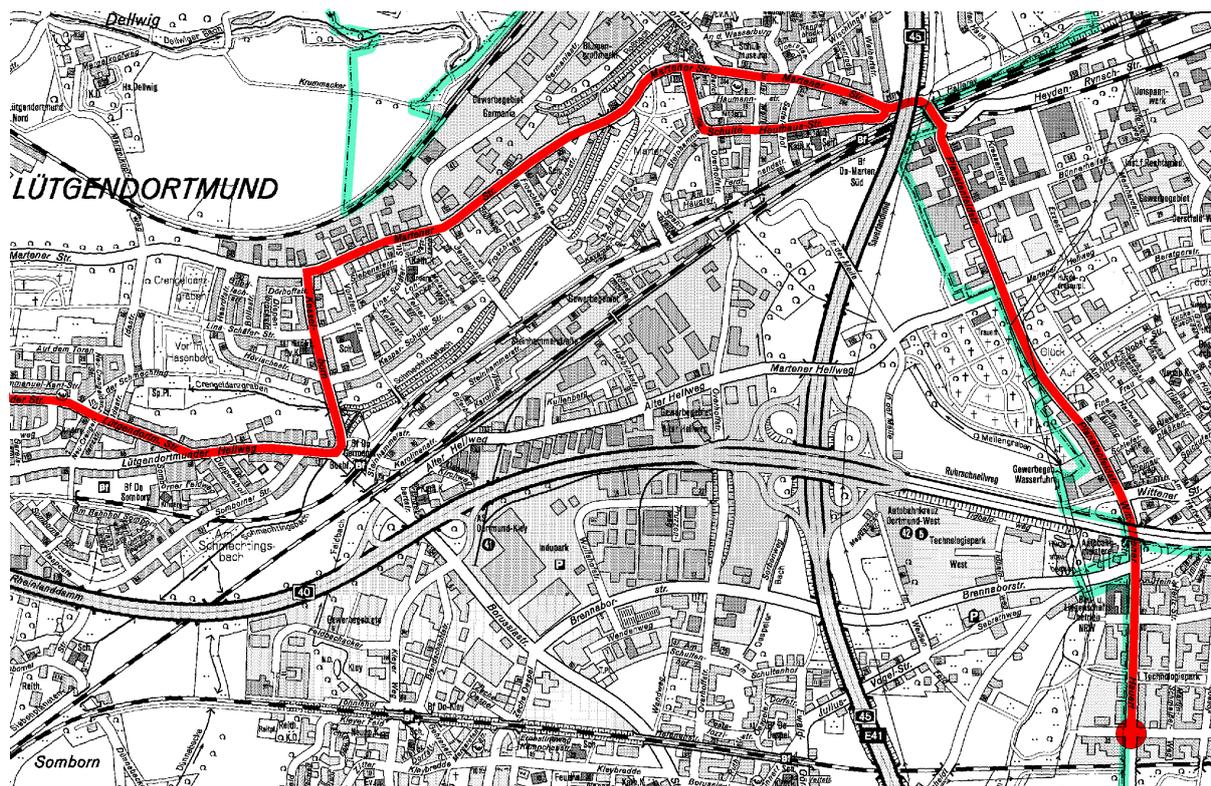


Abb.5 Linienverlauf Buslinie 462 in den Bezirken Lütgendortmund, Innenstadt West und Hombruch

Zuständigkeit

Gem. § 41 Abs. 1 GO in Verbindung mit §§ 4 Abs.1 und 20 Abs. 1 und 2 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 20.12.2012 sowie Pkt. 13 Buchst. b) Ziff. 4 des Zuständigkeitsverzeichnisses der Ausschüsse und Bezirksvertretungen ist der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften der Stadt Dortmund für die Fassung dieses Baubeschlusses zuständig.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 20.12.2012 i.V.m. § 2 (2) der allgemeinen Richtlinien für die Bezirksvertretungen vom 13.03.2011.

Begründung der abweichenden Reihenfolge

Das vorgeschlagene Beschlussverfahren weicht von der in § 4 der "Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seinen Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen" vorgesehenen Beratungsfolge ab, da die Anhörung der Bezirksvertretungen Aplerbeck, Scharnhorst und Innenstadt-West nach dem Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften stattfindet.

Aufgrund der durch die Osterferien entstehenden Sitzungskonstellation (keine Sitzungen der Bezirksvertretungen Aplerbeck, Scharnhorst und Innenstadt-West im April 2014) soll eine Beteiligung dieser Bezirksvertretungen im Nachgang erfolgen, um einen Baubeschluss in der laufenden Wahlperiode des Rates und vor der anschließenden Sommerpause zu erwirken und

damit die Umsetzung der o.g. Beschleunigungsmaßnahmen noch im Jahr 2014 beginnen kann.

Bei Einhaltung der regulären Beratungsreihenfolge könnte der Beschluss nicht mehr in der aktuellen Wahlperiode gefasst werden, da der Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften letztmalig am 08.05.2014 vor den Sitzungen der Bezirksvertretungen Aplerbeck, Scharnhorst und Innenstadt-West tagt. Eine Beschlussfassung wäre auch voraussichtlich erst nach der Sommerpause der Ratsgremien (d. h. im September 2014) möglich mit der Folge dass ein Beginn der Umsetzung des Beschleunigungsprogramms im Jahr 2014 nicht mehr erfolgen könnte.