

Vorlage Nr.: 02/078		24.02.2003	
Beschlussvorlage		öffentlich	
für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehrsfragen und – entwicklung	LR	10.03.2003	6
Kreisausschuss	LR	18.03.2003	2

Änderung des ÖPNV-Angebots in Gladbeck zum 15.06.2003

Beschlussvorschlag: Folgende Änderungen des ÖPNV-Angebotes in Gladbeck werden zum 15.06.2003 beschlossen:

- Der Nachtexpress NE 19 wird eingestellt.
- Das Angebot auf der Linie 258 wird auf den Streckenabschnitten zwischen Gladbeck-Rentfort und Bottrop auf Bedarfsverkehre (TaxiBus) umgestellt.
- Zur Verbesserung der Anschlüsse in der Gladbecker Innenstadt wird das Anschlusskonzept kostenneutral optimiert.

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

(Bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf Umwelt, Gleichstellung oder Finanzen ist in den Erläuterungen darauf besonders einzugehen)

Der Kreis Recklinghausen hat im Sommer 1999 seinen Nahverkehrsplan verabschiedet. Die Umsetzung erfolgte in der Folgezeit schrittweise. Im ersten Schritt wurde zum Fahrplanwechsel im September 2000 das ÖPNV-Angebot im Bereich der Stadt Gladbeck verändert.

Besondere Merkmale der Umsetzung des Nahverkehrsplans in Gladbeck waren die Einführung eines 20-Minuten-Grundtaktes im Gladbecker Liniennetz und der Einsatz von Bedarfsverkehren (TaxiBussen) in den nachfrageschwachen Zeiten im Stadtliniennetz.

Der Ausschuss für Verkehrsfragen und –entwicklung des Kreises beauftragte die Verwaltung, die Umsetzung zu begleiten und die Wirkungen des neuen Angebotes zu beobachten. Nach ca. 18 Monaten sei gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen zu überprüfen, wie das Angebot nachgefragt wird.

Ämter	Amtsleiter/in	Dezernent	Kreisdirektor	Landrat
02	gez. Peetzen			gez. Schnipper
20	gez. Dynak			

Beratungs- ergebnis	☐ gemäß Beschlussvorschlag	☐ abweichender Beschluss		
	☐ einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:

Die Vestische Straßenbahnen GmbH hat der Kreisverwaltung und der Verwaltung der Stadt Gladbeck im Frühjahr 2002 die Ergebnisse der Fahrgastanalysen vorgestellt und im Sommer Vorschläge für Modifikationen im Angebot unterbreitet.

1 Ergebnisse der Untersuchung:

Die Betriebsleistungen der Vestischen sind mit Umsetzung des Nahverkehrsplans von 2,375 Mio km in 1999 auf 2,392 Mio km in 2002 geringfügig um 0,7 % gestiegen.

Die Auswertungen des vor und nach Umsetzung des Nahverkehrsplans durchgeführten Kundenbarometers dokumentierte eine Verschlechterung der mittleren Kundenzufriedenheit zwischen 1999 und 2001 von 2,61 auf 2,80. Insbesondere im Leistungspaket „Angebot“ sind die Faktoren Betriebszeit, Anschlüsse und Angebot am Wohnort negativ beurteilt worden, während durch die Umsetzung des Nahverkehrsplans allein die Beurteilung des Taktes verbessert werden konnte.

Die Auswertungen der Fahrgastzahlen ergaben insgesamt einen Rückgang der Fahrgäste nach Umsetzung des Nahverkehrsplans:

Während vor der Umsetzung 1999 insgesamt 5,55 Mio Fahrgäste p.a. in den Bussen erfasst wurden, sank die Zahl der Fahrgäste in 2001 auf rund 5,4 Mio (ca. -2,6%).

[Im gleichen Zeitraum sank die Bevölkerung der Stadt Gladbeck um ca. 900 Einwohner bzw. 1,15 %]

An Werktagen (Mo-Fr) ist die Zahl der Fahrgäste um 90.000 Fahrgäste gesunken.

An Samstagen betragen die Fahrgastverluste ca. 52.000 Fahrgäste, während an Sonntagen ein Rückgang von etwa 8.000 Fahrgästen zu verzeichnen ist. *[Angaben beziehen sich jeweils auf ein Jahr].*

2 Mögliche Angebotsmodifikationen

Die Vestische machte auf Basis des Nahverkehrsplans und der aktuellen Fahrgasterhebungen Vorschläge zur Modifizierung des Leistungsangebotes, wobei darauf geachtet wurde, die Änderungen nur für Linien oder Zeiten vorzuschlagen, wo der Bedarf an Angeboten nachweislich nicht vorhanden ist oder wo betriebliche Einsparungen ohne nennenswerten Verlust der Angebotsqualität erreicht werden könnten.

2.1 Leistungsanpassung auf der Linie CE 56 (Bottrop-Kirchhellen – Gladbeck)

In den Zeitschichten Mo-Fr zwischen 8 und 12 Uhr liegt die Besetzung der Busse größtenteils unter 25 Fahrgäste pro Stunde. Auch an Samstagen ist die Besetzung der Busse in den Stundengruppen bis 16 Uhr äußerst gering.

Es ist daher zu überlegen, ob in den Zeitfenstern Mo-Fr zwischen 8 – 12 Uhr der 20-Minuten-Takt sowie samstags der 30-Minuten-Takt zwischen 6 - 16 Uhr auf einen Stundentakt auszudünnen ist. Hierdurch kann auf der Linie CE 56 eine Leistungsreduzierung von ca. 24.000 km p.a. erzielt werden.

2.2 Linienweg 258 (Bottrop-Grafenwald / Bottrop-Eigen – Gladbeck)

Die Ausweitung der Linienführung der Linie 258 von Rentfort nach Bottrop, insbesondere durch den Linienast nach Eigen, hat zu keiner nennenswerten Steigerung der Fahrgastzahlen geführt. Pro Werktag liegen die aufsummierten Einsteigerzahlen nach der Haltestelle St. Joseph-Kirche bei 71 Fahrgästen. Neben einigen Fahrten des Schülerverkehrs liegen die Besetzungen pro Fahrt bei 1-2 Fahrgästen.

Es wird daher vorgeschlagen, die Linie 258 von der Haltestelle St. Joseph-Kirche in Richtung Bottrop grundsätzlich als TaxiBus-Verkehr anzubieten, wie bereits jetzt in den Abendstunden und an Wochenenden praktiziert. Hierdurch kann der Aufwand für die Stadt Gladbeck im Linienverkehr um ca. 51.000 km p.a. reduziert werden.

2.3 Einstellung NE 19 (Bottrop-Kirchhellen – Gladbeck – Gelsenkirchen-Horst)

Während auf der NE 2 *[Recklinghausen – Gelsenkirchen-Buer – Gladbeck – Bottrop und als NE 21 weiter nach Oberhausen Centro und Oberhausen Mitte]* im Bereich Bottrop und Buer hohe Einsteigerzahlen zu verzeichnen sind, wird das Angebot der NE 19 in Kirchhellen und Horst nur minimal angenommen, so dass insgesamt die Fahrgastzahlen der NE 19 deutlich niedriger liegen. Es wird daher vorgeschlagen, das Angebot der Linie NE 19 aufzuheben.

2.4 Anschlüsse Schwachverkehrszeit

Zur Verbesserung der Anschlüsse in der Gladbecker Innenstadt und zur Verbesserung der Übergänge zwischen den Betriebszeiten wird das Anschlusskonzept optimiert. Es ist vorgesehen, diese Anpassungsmaßnahmen annähernd kostenneutral durchzuführen.

2.5 Stadtlinien im 30-Minuten-Takt

Bei einer Veränderung der Takte auf den Linien 252, 253, 254, 257 und 258 von einem 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit können die Betriebsleistungen um ca. 335.000 km p.a. reduziert werden. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass eine Anschlussmöglichkeit zwischen den Stadtlinien und den CE-Linien dann nur alle 60 Minuten bestehen würde. Ferner ist zu bedenken, dass die Taktausdünnung zu einem nicht unerheblichen Fahrgastrückgang auf den Stadtlinien von mindestens 20-25% führt (ca. 500.000 – 620.000 Fahrgäste p.a.)

Die Umsetzung der Angebotsmodifikation könnte zum Fahrplanwechsel am **15.06.2003** erfolgen.

Ergebnisse der Beratung in den Gremien der Städte Gladbeck und Bottrop

Die oben dargestellten Vorschläge wurden mit der **Stadt Gladbeck** eingehend diskutiert. Die Verwaltung stand den Einsparungsvorschlägen zurückhaltend gegenüber. Dem zuständigen Fachausschuss der Stadt wurden die Vorschläge vorgestellt. Die Stadtverwaltung empfahl, nur den unter Ziffer 2.4 gemachten Vorschlag zu beschließen. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss der Stadt Gladbeck ist diesem Vorschlag am 23.01.2003 gefolgt.

Die Vorschläge 2.1 bis 2.3 betreffen die Zuständigkeit der Aufgabenträger Kreis Recklinghausen und **Stadt Bottrop**.

Der Vorschlag 2.1, wonach zu bestimmten Zeiten das Angebot auf der Linie CE 56 zwischen Gladbeck und Bottrop-Kirchhellen vom 20-Minuten-Takt auf einen Stundentakt verringert werden sollte, wurde von der Verwaltung der Stadt Bottrop verworfen.

Den Vorschlägen 2.2. und 2.3 sind die zuständigen Gremien der Stadt Bottrop am 06.02.2003 gefolgt.

Vorschlag der Kreisverwaltung als ÖPNV-Aufgabenträger

Auf Grundlage der Überprüfung der Wirkungen des Nahverkehrsplans für den Bereich der Stadt Gladbeck, den Vorschlägen der Vestische Straßenbahnen GmbH und in Kenntnis der Beschlusslagen in den Städten Gladbeck und Bottrop nimmt die Kreisverwaltung zu den Vorschlägen wie folgt Stellung:

Der Vorschlag 2.1 sollte insbesondere vor dem Hintergrund des Votums aus Bottrop zurzeit nicht weiter verfolgt werden. Eine Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt würde einen Systembruch in der ÖPNV-Angebotsstruktur auf den Hauptachsen zwischen Bottrop und Gladbeck bedeuten. Im Zuge der Fortschreibung der Nahverkehrspläne ist gemeinsam mit der Stadt Bottrop eine Veränderung der Angebotsstruktur auf dieser Relation zu prüfen.

Der Vorschlag 2.2 sollte umgesetzt werden. Die Nachfrage auf dem Linienabschnitt westlich von Rentfort ist so minimal (durchschnittlich 1 – 2 Fahrgäste pro Bus), dass ein Betrieb mit Linienbussen nicht vertretbar ist. Der Betrieb wird auf Bedarfsverkehr (TaxiBus) umgestellt.

Der Vorschlag 2.3 sollte umgesetzt werden, da das Angebot des NE 19 keine nennenswerte Nachfrage generiert. Gladbeck ist nach wie vor an das Nachtexpress-Netz angeschlossen (NE 2 Recklinghausen – Gelsenkirchen-Buer – Gladbeck – Bottrop und als NE 21 weiter nach Oberhausen Centro und Oberhausen Mitte).

Der Vorschlag 2.4 sollte, soweit er für den Aufgabenträger kostenneutral ist, umgesetzt werden.

Der Vorschlag 2.5 beinhaltet das größte Sparpotenzial. Eine Änderung der Fahrtenhäufigkeit bei den Stadtlinien (Ortsverkehre) von einem 20-Minuten-Takt zu einem 30-Minuten-Takt bedeutet allerdings einen grundsätzlichen Eingriff in die Konzeption des Nahverkehrsplans. Eine Verringerung des Angebotes würde zwar nicht zu Kapazitätsproblemen führen, allerdings auch nennenswerte Fahrgastabwanderungen wahrscheinlich erscheinen lassen.

Die Stadt Gladbeck vertritt nach Abwägung des möglichen Einsparpotenzials und der lokalen verkehrspolitischen Bedürfnisse die Meinung, dass eine Angebotsreduzierung nicht sachgerecht sei.

Da gemäß § 4 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Entscheidungen des Kreises, die ausschließlich den Ortsverkehr betreffen, im Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde erfolgen müssen, ist der Vorschlag 2.5 zum jetzigen Zeitpunkt nicht umsetzbar. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist eine intensive Überprüfung der Angebotsstruktur im Gladbecker Ortsverkehr vorzunehmen.