



Vorlage Nr.: 02/092

06.11.2003

Beschlussvorlage

öffentlich

für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehrsfragen und – entwicklung	LR	19.11.2003	3
Kreisausschuss	LR	09.12.2003	2

Zukunft des Nachtexpressnetzes

Beschlussvorschlag:

- Der Kreisausschuss beschließt, das bis zum Juni 2004 befristete Nachtexpress-Angebot bis zum Fahrplanwechsel im Sommer 2006 in modifizierter Form fortzuführen.
- Der Kreisausschuss beauftragt die Verwaltung, die Entwicklung des Nachtexpress-Netzes zu beobachten und im Sommer 2005 einen Bericht vorzulegen, der Basis für die Abstimmung und Entscheidung über ein langfristig angelegtes Nachtexpress-Netz im Kreis Recklinghausen wird.

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

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

Der im Sommer 1999 beschlossene Nahverkehrsplan des Kreises Recklinghausen sieht die Einführung eines flächendeckenden Nachtexpress (NE) -Netzes vor (jeweils 3 Fahrten zwischen etwa 0:30 und 4:00 Uhr in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen). Die konkrete Planung der Verkehrsunternehmen ergab die Einrichtung von insgesamt 12 Linien. Die Realisierung der NE-Linien erfolgte zunächst in Gladbeck (31. Dezember 2000) und Castrop-Rauxel (Mai 2001). Seit dem 21. Juni 2002 sind alle Städte des Kreises in das NE-Netz eingebunden. Die Beratung erfolgte im Fachausschuss am 25.02.2002 (Vorlage 02/048).

Da mit der Einführung der NE-Linien im Kreis Recklinghausen Neuland betreten wurde, hat die Verwaltung Wert darauf gelegt, dass die Konzessionen von den Verkehrsunternehmen zunächst nur für 2 Jahre beantragt wurden. In dieser Zeit sollten ausreichend Erfahrungen gesammelt werden, um Vorschläge über einen Fortbestand oder eine Einschränkung des Angebotes erarbeiten zu können.

Auf Anregung der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG wurde die Linie NE 10 in Castrop-Rauxel wegen mangelnder Nachfrage zum 07.01.2003 eingestellt (Beratung im Fachausschuss und Beschluss im Kreisausschuss am 24.09.2002 – Vorlage 02/064).

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

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

Aus dem gleichen Grund wurde die von Bottrop-Kirchhellen über Gladbeck nach Gelsenkirchen-Horst verkehrende Linie NE 19 der Vestischen zum 15.06.2003 eingestellt (Beratung im Fachausschuss und Beschluss im Kreisausschuss am 18.03.2003 – Vorlage 02/078).

Die Konzessionen der verbleibenden 10 Linien (9 Linien der Vestische Straßenbahnen GmbH und eine Linie der Dortmunder Stadtwerke AG) sind bis Juni 2004 befristet.

Die Ertragskraft der Linien ist – wie im Vorfeld bekannt – gemessen am Durchschnitt aller Linien im Kreisgebiet unterdurchschnittlich. Nach der aktuellen Zählung aus September / Oktober 2003 werden die Fahrten der 9 Linien der Vestischen, die das Kreisgebiet betreffen, im Durchschnitt von etwa 950 Fahrgästen pro Nacht in Anspruch genommen. Bei 116 Verkehrstagen (Samstage, Sonntage, Feiertage) sind dies im Jahr etwa 110.000 Fahrgäste. Eine auf Basis dieser Zahlen aktualisierte Linienerfolgsrechnung würde nach Berechnungen der Vestische Straßenbahnen GmbH eine Unterdeckung von rund 230.000 EUR pro Jahr ausweisen, d.h. ein durchschnittlicher Zuschussbedarf pro Fahrgast von 2,09 EUR.

Der Aufwand je Linie ist insbesondere von der Anzahl der notwendigen Fahrzeuge abhängig und entsprechend unterschiedlich hoch. Die Zahl der Fahrgäste in den einzelnen Linien reicht in der aktuellen Zählung von durchschnittlich 40 bis zu 174 pro Nacht.

Aus den unterschiedlich hohen Aufwendungen pro Linie und der unterschiedlich starken Nachfrage der Linien resultiert eine große Spannbreite hinsichtlich des linienspezifischen Zuschusses pro Fahrgast (siehe Anlage).

Auf Basis dieser Analyse hat die Verwaltung zwei Szenarien entwickelt, wie das Defizit des NE-Netzes unter Beibehaltung eines Angebotes für eine große Zahl der Nutzer gesenkt werden kann.

Variante 1 „straff optimiertes Netz“

In dieser Variante sind nur die Linien berücksichtigt, die im Vergleich mit den anderen NE-Linien einen überdurchschnittlichen Kostendeckungsgrad aufweisen.

Vorteile:

Das Angebot konzentriert sich auf die stark nachgefragten und umlauftechnisch wirtschaftlich darstellbaren Linien bzw. Linienabschnitte. Mit dem Einsatz von nur 7 Bussen je Nacht wird noch 45,3 % des heutigen Angebotes erbracht, gleichwohl werden über 70 % der heutigen Fahrgäste auch zukünftig wie gewohnt ihr Angebot nutzen können.

Erwartete Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Vestischen in einer Größenordnung von 160.000 EUR pro Jahr.

Nachteile:

In den Städten Haltern, Dorsten und Waltrop gäbe es kein NE-Angebot mehr. Eingestellt würden die Linien NE 7, NE 8, NE 9, NE 14 und der Teilabschnitt Marl – Dorsten der Linie NE 3.

Damit würde auch die seit Jahren vorhandene Linie zwischen der Diskothek in Haltern (Old Daddy), die vor Einführung des NE-Netzes als „Disco-Linie“ von Haltern über Marl nach Herthen betrieben wurde, entfallen.

In Dorsten würden sämtliche neu eingeführten NE-Verbindungen aufgegeben, obwohl eine messbare Nachfrage insbesondere auf den Abschnitten von der Innenstadt nach Wulfen (und Gegenrichtung) als auch vom Old Daddy Richtung Dorsten zu registrieren ist. Das An-

gebot würde zurückgenommen. Zu bedenken ist, dass die Siedlungsstruktur im nördlichen Kreisgebiet gegenüber verdichteten Räumen für ein vergleichbares Angebot eine höhere Betriebsleistung erforderlich macht.

In Waltrop würde die Verbindung zwischen Datteln / Waltrop und dem Bahnhof in Dortmund-Mengede (NE 14) und damit die Anbindung an die S-Bahn-Linie S 2 (Dortmund – Castrop-Rauxel – Gelsenkirchen – Essen) aufgegeben, auf der an Wochenenden ebenfalls ein zusätzliches Nachtangebot gefahren wird. Die Fahrgastzahlen auf der NE 14 waren nach Einführung der NE-Linie im durchschnittlichen Bereich, sackten aber nach Umstellung des Fahrplans der Deutschen Bahn zum 15.12.2002, wodurch lange Übergangszeiten (34 Minuten) in Mengede verursacht wurden, deutlich ab, so dass der Aufwanddeckungsgrad der Linie zurückging. Zum 7.11.2003 wird der Fahrplan der NE 14 geändert, so dass in Mengede die Umstiegszeiten wieder auf 7 Minuten reduziert werden und somit auch im NE-Netz wieder eine attraktive Reisezeit von und nach Dortmund gegeben ist.

Linie	Linienweg	Fahrzeuge / Nacht	Betriebsleistung [in 1.000 km]	Fahrgäste / Jahr
NE 1	RE Hbf - Süd Bf - Neumarkt - Röllinghausen - Suderwich - Hbf	1	7,6	8.000
NE 2	(als NE 21 von Oberhausen Hbf / Centro -) Bottrop ZOB - GE-Buer Rathaus - Herten Mitte - RE Hbf	2	19,0	20.200
NE 3	RE Hbf - Marl - Marl-Sinsen – RE Hbf	1	9,3	14.100
NE 4	RE Hbf - Oer-Erk. Hünenplatz - Datteln Süd - Bus Bf (zurück direkt über Oer-Erkenschwick)	1	9,0	15.100
NE 5	RE Hbf - Neumarkt - Herne Bf [Anschluss an die U 35]	1	5,3	17.700
NE 11 (DSW)	Castrop-Rauxel Münsterplatz – Hbf [Anschluss an die S 2] – Habinghorst – Ickern – Henrichenburg	1	7,0	8.600
SUMME		7	57,2	83.700
% im Vergleich zum aktuellen Angebot (15 Busse, 126.400 km, 118.500 Fahrgäste/Jahr)		46,7	45,3	70,6

Tabelle 1: Daten zur Variante 1 „straff optimiertes Netz“

Variante 2 „leicht optimiertes Netz“

In dieser Variante sind die Linien bzw. Linienabschnitte des heutigen Angebotes aufgegeben worden, die eine sehr schwache Nachfrage aufweisen und bei denen keine Entwicklungspotenziale gesehen werden, die diese Relationen in einen wirtschaftlich vertretbaren Bereich brächten.

Vorteile:

Das Angebot verändert sich gegenüber dem heutigen Angebot nur geringfügig. Durch die betriebliche Verknüpfung der Linien NE 3 und NE 8 in Dorsten wird die Produktivität erhöht. Mit dem Einsatz von zwölf Bussen (80 % des heutigen Fahrzeugeinsatzes) werden über 93 % der heutigen Fahrgäste auch zukünftig das NE-Angebot nutzen können.

Erwartete Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Vestischen in einer Größenordnung von 60.000 EUR.

Nachteile:

Gegenüber heute würden folgende Relationen nicht mehr bedient:

Die Linie NE 9 zwischen Dorsten und Gelsenkirchen-Buer wird eingestellt. Auf dieser Linie liegt die durchschnittliche Nachfrage pro Fahrt im Bereich der Stadt Dorsten zwischen 3 und 4 Fahrgästen. Die Stadt Gelsenkirchen überlegt, inwieweit die Linie innerhalb ihrer Stadt anderweitig geführt werden kann.

In Dorsten fährt die Linie NE 8 nicht mehr nach Holsterhausen, sondern verkehrt direkt zwischen der Innenstadt und Wulfen / Barkenberg weiter nach Haltern. Das durchschnittliche Fahrgastaufkommen auf dem Abschnitt nach Holsterhausen liegt bei einem Fahrgast. Die Anbindung von Holsterhausen wurde seinerzeit vorgenommen, da dort in der Vergangenheit eine Diskothek mit einem großen Einzugsbereich betrieben wurde. Diese Diskothek hat zwischenzeitlich den Betrieb eingestellt.

Der Teilabschnitt Herten – Wanne-Eickel der Linie NE 7 wird eingestellt. Auf diesem Abschnitt liegt die durchschnittliche maximale Besetzung des Busses bei 3 Fahrgästen.

Linie	Linienweg	Fahrzeuge / Nacht	Betriebsleistung [in 1.000 km]	Fahrgäste / Jahr
NE 1	RE Hbf - Süd Bf - Neumarkt - Röllinghausen - Suderwich - Hbf	1	7,6	8.000
NE 2	(als NE 21 von Oberhausen Hbf / Centro -) Bottrop ZOB - GE-Buer Rathaus - Herten Mitte - RE Hbf	2	19,0	20.200
NE 3	RE Hbf - Marl Mitte - ZOB Dorsten (zurück über Marl-Sinsen)	2	16,1	16.500
NE 4	RE Hbf - Oer-Erk. Hünenplatz - Datteln Süd - Bus Bf (zurück direkt über Oer-Erkenschwick)	1	9,0	15.100
NE 5	RE Hbf - Neumarkt - Herne Bf [Anschluss an die U 35]	1	5,3	17.700
NE 7	Herten Mitte - Westerholt - Marl Mitte - Haltern Old Daddy	2	18,7	10.300
NE 8	Dorsten - Wulfen - Haltern Old Daddy	1	18,0	8.500
NE 14	DO-Mengede - Waltrop - Datteln BusBf – Datteln Süd – Waltrop - DO-Mengede [Anschluss an die S 2]	1	9,4	5.800
NE 11 (DSW)	Castrop-Rauxel Münsterplatz – Hbf [Anschluss an die S 2] – Habinghorst – Ickern – Henrichenburg	1	7,0	8.600
SUMME		12	110,1	110.700
% im Vergleich zum aktuellen Angebot (15 Busse, 126.400 km, 118.500 Fahrgäste/Jahr)		80,0	87,1	93,4

Tabelle 2: Daten zur Variante 2 „leicht optimiertes Netz“

Beratung der Analyse und der Varianten im ÖPNV-Arbeitskreis

Die Analyse der Fahrgastzahlen und die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Linien sowie die oben dargestellten Varianten wurden am 4. Oktober 2003 im ÖPNV-Facharbeitskreis mit den kreisangehörigen Städten erörtert.

Im Rahmen dieser Besprechung wurden folgende Anregungen und Hinweise gegeben:

- Bezweifelt wurde, dass es sachgerecht ist, nach einem Zeitraum von 15 Monaten über den Erfolg des NE-Netzes zu urteilen. Aus diesem Grunde wurde vorgeschlagen, den Erprobungszeitraum zu verlängern und die aktuell angedachte Entscheidung um mindestens 12 Monate zu verschieben.
- Nach Einschätzung der Vestischen sind die Potenziale des Nachtverkehrs noch nicht vollständig ausgeschöpft. Gleichzeitig wurde von anderer Seite aber darauf hingewiesen, dass selbst bei einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf den schwach nachgefragten Linien der Kostendeckungsgrad unterdurchschnittlich bleiben würde.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass mit der Einführung der NE-Linien ein Netz geschaffen wurde. Dieser Netzgedanke würde durch die dargelegten Ausdünnungen teilweise in Frage gestellt.
- Des Weiteren wurde vorgeschlagen, wenig nachgefragte Linien nicht aufzugeben, sondern diese vielmehr als Direktverbindung auf attraktive Ziele auszurichten.
- Hinsichtlich der Linie NE 14 wurde betont, dass nach Änderung des Fahrplans zum 7.11.2003 eine ausreichend lange Zeit eingeplant werden müsste, in der sich das geänderte Angebot herumsprechen muss, bevor über die Aufgabe der Linie aufgrund niedriger Fahrgastzahlen entschieden wird.
- Angeregt wurde, die Gremien der Städte vor abschließender Beratung der Änderung des NE-Netzes in die Entscheidungsfindung einzubinden.
- Übereinstimmend wurde die Auffassung vertreten, dass letztlich die Politik entscheiden muss, wie viel Mittel, auch bei schwieriger Haushaltssituation, zur Sicherung der mit dem NE-Angebot geschaffenen Daseinsfürsorge zur Verfügung gestellt werden können.

Vorschlag der Kreisverwaltung:

Mit dem NE-Netz ist im Kreisgebiet ein Angebot geschaffen worden, dass in weiten Teilen auf Resonanz stößt. Aufgrund der Siedlungsstruktur des Kreises, die nicht vergleichbar ist mit den Ballungskernen des Ruhrgebietes und vor dem Hintergrund nur wenig interessanter Ziele, die von den typischen Nutzern des Nachtexpresses aufgesucht werden, bleiben die Nutzerzahlen des Nachtexpress-Angebotes hinter denen, wie sie beispielsweise in Bochum, Dortmund oder Essen zu verzeichnen sind, deutlich zurück.

Ein verantwortungsbewusster Umgang mit öffentlichen Mitteln macht eine Änderung des heutigen Angebotes unumgänglich. Die Verwaltung schlägt vor, dass vorhandene Angebot in überarbeiteter Form und zeitlich befristet fortzuführen.

Unter Berücksichtigung der Hinweise aus den Städten, die im ÖPNV-Arbeitskreis vorgetragen wurden, wird die Erprobungsphase um zwei Jahre verlängert, gleichzeitig entfallen die Linien bzw. Linienabschnitte mit geringster Nachfrage, wie in der Variante 2 dargestellt, zum Fahrplanwechsel am 13. Juni 2004, da nicht erkennbar ist, dass sich auf diesen Relationen höhere Fahrgastzahlen einstellen werden. Die im Arbeitskreis gewünschte Beteiligung der politischen Gremien der kreisangehörigen Städte ist gemäß ÖPNVG NRW bei Planungen, die über den reinen Ortsverkehr hinausgehen, nicht zwingend und aus Sicht des Aufgabenträgers im Zusammenhang mit den oben aufgezeigten Änderungen entbehrlich.

Mit der Verlängerung der Probephase um zwei Jahre wird erreicht, dass zum einen das Angebot verstetigt und ggf. durch Marketingaktivitäten die Nachfrage erhöht werden kann und zum anderen die Verkehrsunternehmen eine mittelfristige Planungssicherheit haben. Während der verlängerten Testphase wird die weitere Entwicklung der Fahrgastzahlen beobachtet. Den Gremien des Kreistages wird spätestens im Sommer 2005 ein ausführlicher Bericht über die Fahrgastentwicklung auf einzelnen Linien und die wirtschaftliche Entwicklung des Angebotes vorgelegt. Auf Basis dieses Berichtes sind die kreisangehörigen Städte entweder im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans oder in anderer Weise hinsichtlich der zukünftigen Ausgestaltung des NE-Netzes einzubinden.

04.11.2003

Übersicht Nachtexpress-Linien im Kreis Recklinghausen

Linien-nummer	Linienweg	Verkehrs-unternehmen	Einführungs-termin	Wirtschaftsergebnis Vesti-sche bzw. Ausgleichs-zahlung BGS / DSW [in EUR]	Fahrgäste pro Jahr (Basis Zählung 09./10.2003)	Zuschuss pro Fahrgast [in EUR]	Bemerkung
NE 1	RE Hbf - Süd Bf - Neumarkt - Röl-linghausen - Suderwich - Hbf	Vestische	21.06.2002	-14.000	8.000	1,75	
NE 2	(als NE 21 von Oberhausen Hbf / CentrO -) Bottrop ZOB - GE-Buer Rathaus - Herten Mitte - RE Hbf	Vestische	31.12.2000 / 21.06.2002	-34.900	20.200	1,73	
NE 3	RE Hbf - Marl Mitte - ZOB Dorsten (zurück über Marl-Sinsen)	Vestische	21.06.2002	-31.200	16.500	1,89	
NE 4	RE Hbf - Oer-Erk. Hünenplatz - Dat-teln Süd - Bus Bf (zurück direkt über Oer-Erkenschwick)	Vestische	21.06.2002	-10.100	15.100	0,67	
NE 5	RE Hbf - Neumarkt - Herne Bf [An-schluss an die U 35]	Vestische	21.06.2002	-1.600	17.700	0,09	
NE 7	Wanne-Eickel Hbf [Anschluss an die S 2] - Herten Mitte - Westerholt - Marl Mitte - Haltern Old Daddy	Vestische	21.06.2002	-58.500	13.500	4,33	
NE 8	Holsterhausen (Plaza) - ZOB Dorsten -Wulfen - Haltern Old Daddy	Vestische	21.06.2002	-42.700	8.500	5,02	
NE 9	ZOB Dorsten – Gelsenkirchen-Buer Rathaus	Vestische	21.06.2002	-17.500	4.600	3,80	
NE 10	Castrop-Rauxel Münsterplatz – Dortmund-Lütgendortmund [An-schluss an die S 4] und Bochum-Langendreer [Anschluss an die S 1]	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn	25.05.2001	-2.400	1.700 (Zählung 2002)	1,41	Ausgleichszahlung im Rahmen der VRR-Verbundabrechnung Einstellung zum 7.1.03
NE 11	Castrop-Rauxel Münsterplatz – Hbf [Anschluss an die S 2] – Habinghorst – Ickern – Henrichenburg	Dortmunder Stadtwerke	25.05.2001	-7.000	8.600 (Zählung 2002)	0,81	Ausgleichszahlung im Rahmen der VRR-Verbundabrechnung
NE 14	DO-Mengede - Waltrop - Datteln BusBf – Datteln Süd – Waltrop - DO-Mengede [Anschluss an die S 2]	Vestische	21.06.2002	-19.200	5.800	3,31	
NE 19	BOT- Kirchhellen - Gladbeck - Gel-senkirchen Horst	Vestische	31.12.2000	-19.400	4.100 Zählung 2002)	4,73	Einstellung zum 5.6.03

Zukunft des Nachtexpressnetzes

für die Sitzung des Kreisausschusses am 09.12.2003

Der Ausschuss für Verkehrsfragen und -entwicklung hat in seiner Sitzung am 19.11.2003 abweichend vom Beschlussvorschlag der Vorlage die nachfolgende Beschlussempfehlung beschlossen:

- Der Kreisausschuss beschließt, das bis zum Juni 2004 befristete Nachtexpress-Angebot bis zum Fahrplanwechsel im Sommer 2006 in modifizierter Form fortzuführen.
- Der Betrieb der Linie NE 9 sowie der Betrieb auf den Teilstücken zwischen Herten und Wanne-Eickel (Linie NE 7) und zwischen Dorsten ZOB und Dorsten-Holsterhausen (Linie NE 8) werden mangels Nachfrage zum Fahrplanwechsel im Juni 2004 eingestellt.
- Der Kreisausschuss beauftragt die Verwaltung, die Entwicklung des Nachtexpress-Netzes zu beobachten und im Sommer 2005 einen Bericht vorzulegen, der Basis für die Abstimmung und Entscheidung über ein langfristig angelegtes Nachtexpress-Netz im Kreis Recklinghausen wird.
- Der Kreisausschuss beauftragt die Verwaltung zu prüfen, ob die Einrichtung einer zusätzlichen Nachtexpress-Linie von Dorsten über Bottrop-Kirchhellen, Gladbeck nach Oberhausen (CentrO) möglich ist.