

Vorlage Nr.: 2020/020

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehr, Feuerschutz und Rettungswesen	FBL E	13.03.2020	3
Kreisausschuss	FBL E	23.03.2020	5
Kreistag	FBL E	30.03.2020	6

Vestischer Klimapakt:**Anpassung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen****Taktverdichtung der Linie SB 25 zwischen Recklinghausen, Marl und Dorsten****Beschlussvorschlag:**

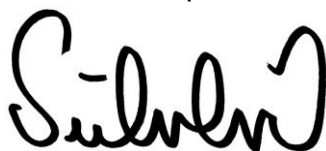
Der Kreistag beschließt vorbehaltlich der positiven Gremienbeschlüsse in Recklinghausen, Marl und Dorsten die testweise Taktverdichtung der Schnellbuslinie SB 25 auf einen 15-Minuten-Takt für eine Laufzeit von mindestens zwei Jahren zum Sommer-Fahrplanwechsel am 27.06.2020.

Darstellung des Sachverhaltes:

Bei der Umsetzung des VRR S-Bahnkonzeptes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 und der Einführung eines 30-Minuten-Taktes zwischen Essen und Dorsten (RegionalExpress RE 14) wurde offensichtlich, dass nicht alle Buslinien optimal an den neuen SPNV-Takt angeschlossen werden können.

Insbesondere bei den städteverbindenden Linien SB 25 und SB 26 entstanden schwierige Umsteigeverbindungen. In einem ersten Schritt wurden die Umsteigebeziehungen zur SB 26 verbessert. Für die Schnellbuslinie SB 25 wurde aber eine Untersuchung des Gesamtlinienverlaufs notwendig, da die Linie sowohl in Recklinghausen (drei RegionalExpress-Verbindungen) als auch in Marl Mitte (Rundum-Anschlüsse ins Stadtgebiet) und Dorsten (eine RegionalExpress-Verbindung, zwei RegionalBahn-Verbindungen) Anschlüsse zum SPNV sichern muss und bereits heute eine hohe Verspätungsanfälligkeit hat (und daher eine Fahrzeitverlängerung notwendig wurde).

Für den Streckenabschnitt Recklinghausen - Marl Mitte wurde bereits im aktuellen Nahverkehrsplan von 2017 erkannt, dass dort Kapazitätsengpässe vorhanden sind



Süberkrüb
Landrat



Butz
Kreisdirektor

und somit eine konsequente Befahrung mit Gelenkbussen sowie Verstärkerfahrten festgeschrieben wurde.

Unter Federführung der Vestische Straßenbahnen GmbH wurde mit dem ÖPNV-Aufgabenträger eine gemeinsame Untersuchung beauftragt, die Anschlusssituation der SB 25 in allen drei Städten zu verbessern und dabei eine stabil und zuverlässig fahrende Linie zu erhalten.

Bei der Untersuchung waren folgende Vorgaben und Prämissen mit zum Teil weitreichenden Auswirkungen auf die Nachbarstädte (Linien SB 25, SB 26) zu beachten:

- Vorgabe Dorsten ZOB/Bf:
 - Anschluss an Züge in Dorsten (RE 14 nach/von Essen!); optimale Übergangszeit von Zug auf Bus: ca. 10 Minuten → aufgrund von Anschlusssicherungen im Busverkehr werden bis zu 15 Minuten akzeptiert
 - Gewährleistung wichtiger Bus-Anschlüsse in Dorsten - insbesondere der Linie 278 und die Überarbeitung der Fahrplanlage des SB 26 Dorsten – Wulfen – Marl
 - Berücksichtigung der Ergebnisse der Umsteigerbefragung 2019
- Vorgaben Marl Mitte:
 - Vorrangig zu gewährleistende Anschlüsse vom/zum SB 25: Linien 220/222 Richtung Marl Sinsen, Linie 222 Richtung Polsum, Linie 223 Chemie-Park sowie SB 26 in/aus Richtung Dorsten; optimale Übergangszeit Marl Mitte: ca. 3-5 Minuten
 - Beibehaltung „Rund-um-Anschluss“ Marl Mitte (ohne S9)
- Vorgaben Recklinghausen Hbf:
 - Anschluss an stündlich verkehrenden RE2 in/aus Essen (wenn möglich auch an halbstündlich versetzten RE42); optimale Übergangszeit zwischen Bus und SPNV: ca. 6-10 Minuten
- stabil und zuverlässig fahrende Linien (keine zu knappen Umläufe)
- die Schülerverkehre werden unabhängig von den planerischen Maßnahmen weiterhin gesichert

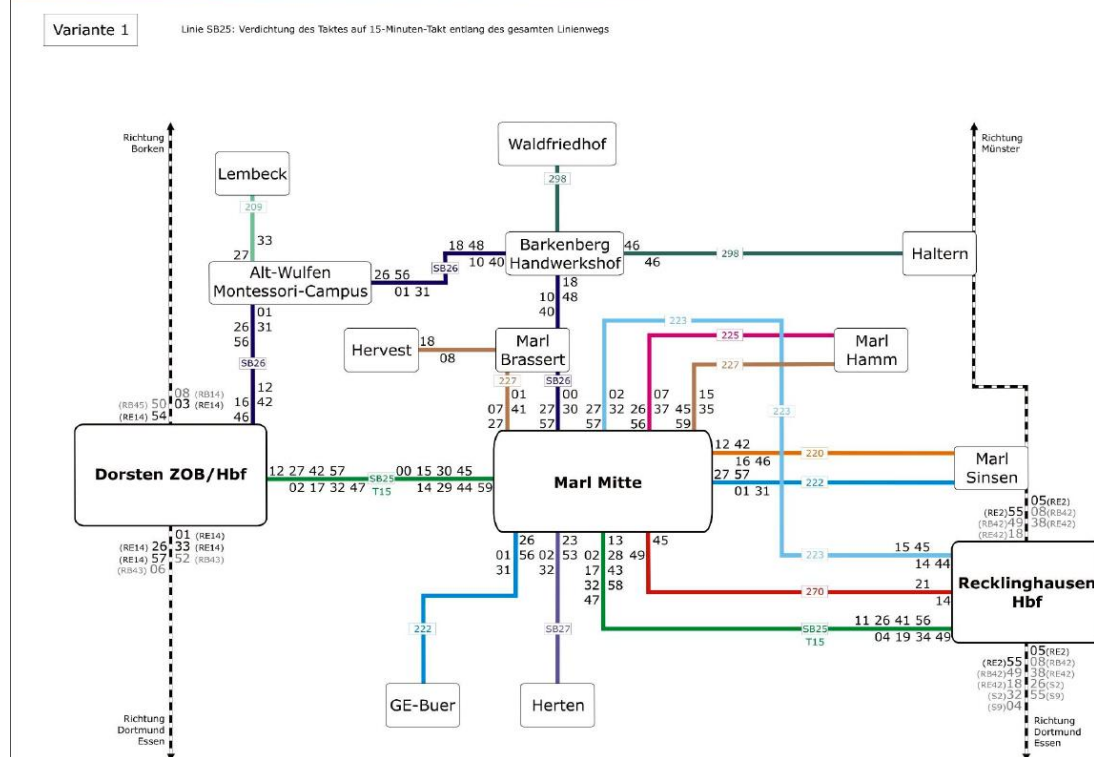
Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen nun vor und wurden in allen betroffenen Städten (Recklinghausen, Marl, Dorsten) vorgestellt. Hierzu wurde zwei Varianten untersucht:

Variante 1:

Die Buslinie SB 25 wird entlang des gesamten Linienwegs von Recklinghausen über Marl nach Dorsten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Hierbei werden alle wichtigen Anschlüsse in den Städten gewährleistet.

Die zusätzlichen Nutzwagen-Kilometer (Nkm) betragen rd. 470.000 km pro Jahr. Davon entfallen rd. 119.000 Nkm auf Recklinghausen, rd. 219.000 Nkm auf Marl und rd. 133.000 Nkm auf Dorsten. Die Mehrkosten betragen insgesamt rd. 700.000 € pro Jahr¹.

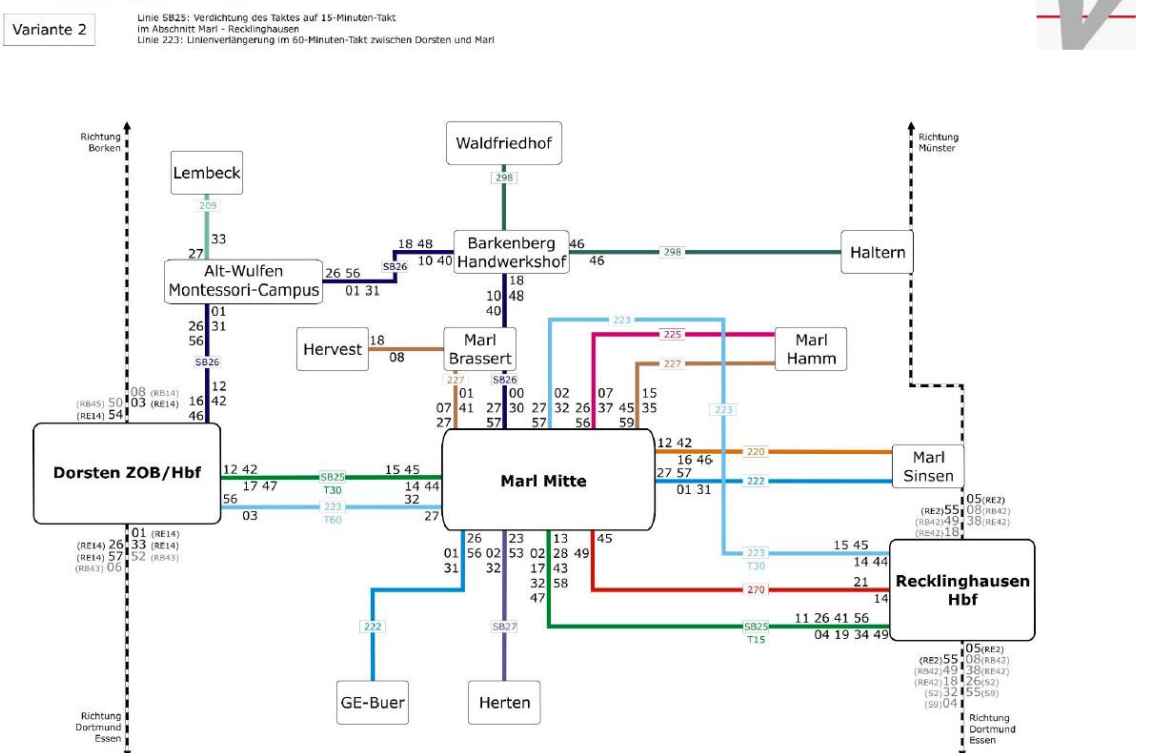
Variante 1 – Taktverdichtung Linie SB 25 gesamt



¹ Betrag ausgehend vom aktuellen durchschnittlichen Defizitsatz von rd. 1,49 € pro km

Die Buslinie SB 25 wird nur im Abschnitt Recklinghausen - Marl auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Zwischen Marl und Dorsten wird die Buslinie 223 einmal pro Stunde zur Schaffung guter Anschlüsse in/aus Richtung Dorsten verlängert. Dies ermöglicht u.a. eine Direktfahrt von Dorsten über Marl Mitte zum Chemiepark Marl im 60-Minuten-Takt.

Variante 2 – Teil-Verdichtung SB 25 + Verlängerung 223



Bei beiden Varianten werden insbesondere am Hauptbahnhof Recklinghausen gesicherte Übergangszeiten zwischen dem SB 25 und den Zügen, insbesondere dem RegionalExpress RE 2 (künftig Rhein-Ruhr-Express) in Richtung „Essen/Düsseldorf“, gewährleistet (rd. 6 Min.). Die Übergangszeiten zum RegionalExpress RE 42 sind etwas schlechter, aber noch akzeptabel (rd. 16 Min.).

² Betrag ausgehend vom aktuellen durchschnittlichen Defizitsatz von rd. 1,49 € pro km

Nachfrageabschätzung:

Auf der SB-Linie 25 waren im Jahr 2018 rd. 1.170.000 Fahrgäste unterwegs. Sie verteilen sich auf die Abschnitte Recklinghausen - Marl rd. 740.000 und Marl - Dorsten rd. 430.000 Fahrgäste (siehe Tabelle 1).

Nachfrage SB25 im Korridor Dorsten – Marl – Recklinghausen (2018)

Abschnitt	Kunden/Tag			Kunden/Jahr
	Mo-Fr	Sa	So/Fei	Summe Mo-So
ZOB Dorsten – Marl Mitte	1.900	870	420	430.000
Marl Mitte – RE Hbf	2.400	1.300	750	740.000
Gesamt davon Anteil Recklinghausen <-> Marl				1.170.000 ca. 63%

Tabelle 1: Fahrgastnachfrage 2018, Quelle: Vestische, Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Für die Abschätzung der Nachfrageentwicklung wird nur der Anteil des Jedermannverkehrs (ohne Schüler) in Ansatz gebracht, da die Schüleranteile nur eine begrenzte Elastizität haben (siehe Tabelle 2).

Nachfrageabschätzung


**Mathias
Schmechtig**
NahverkehrsConsult

Abschätzung der Nachfrageentwicklung

Betroffene Linie	Linienabschnitt	Fahrgäste 2018*	Erwartete Fahrgast- entwicklung	
			[%]	[absolut]
SB25 Variante 1	Dorsten – Marl	320.000	+20%	+64.000
	Marl – Recklinghausen	550.000	+20%	+110.000
SB25 Variante 2	Dorsten – Marl	320.000	+3%	+10.000
	Marl – Recklinghausen	550.000	+20%	+110.000

* Anteil Jedermannverkehr (ohne Schüler); geschätzt

Tabelle 2: Fahrgastabschätzung, Quelle: Vestische, Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Die Fahrgastabschätzung geht in der Variante 1 (15-Minuten-Takt ganzer Linienweg) davon aus, dass rd. 20 % zusätzliche Fahrgäste auf den beiden Abschnitten erwartbar sind. Die 20 % stellen eine konservative Abschätzung dar, da in Vergleichsfällen bis maximal 30 % Zuwachs angesetzt werden. Der Zuwachs verteilt sich mit rd. 110.000 Fahrgästen auf den Abschnitt Recklinghausen - Marl und mit rd. 64.000 Fahrgästen auf den Abschnitt Marl - Dorsten.

Die Fahrgastabschätzung geht in der Variante 2 (15-Minuten-Takt nur zwischen Recklinghausen und Marl) davon aus, dass auf dem Abschnitt Recklinghausen - Marl ebenfalls rd. 20 % zusätzliche Fahrgäste erwartbar sind. Für den Abschnitt Marl - Dorsten sinkt der erwartbare Zuwachs auf rd. 3 %, da hier nur eine stündliche Bedienung mit einem zusätzlichen Umstieg angeboten wird.

Der Zuwachs verteilt sich mit rd. 110.000 Fahrgästen auf den Abschnitt Recklinghausen - Marl und mit rd. 10.000 Fahrgästen auf den Abschnitt Marl - Dorsten.

Parallel zur Taktverdichtung der SB 25 wird das Anschlusskonzept der lokalen Busse in der Stadt Dorsten an die neuen Verknüpfungen angepasst. Hierzu wird der Fachbereich E im Ausschuss für Verkehr, Feuerschutz und Rettungswesen die wesentlichen Anpassungen erläutern.

Übernahme von Kosten aus dem Vestischen Klimapakt

Der Kreistag hat am 25.11.2019 erste Maßnahmen und das weitere Vorgehen zum Vestischen Klimapakt beschlossen. Der Beschlusspunkt 3 sieht dabei die Erhöhung der Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs vor. Dazu werden jährlich 500.000 € für die testweise Ausweitung des ÖPNV-Angebots zur Verfügung gestellt. Priorität hat dabei die Stärkung des Zentren verbindenden Busverkehrs der Schnell- oder Metrobusse.

Nach Bewertung der Rahmenbedingungen könnte **nur die Variante 1** (15-Minuten-Takt der SB 25) eine Mitfinanzierung aus den dort vorgesehenen Mitteln zur Stärkung des Zentren verbindenden Busverkehrs bekommen.

Die Variante 2 (Verdichterfahrt der Linie 223) entspricht **nicht** dem Grundgedanken der beabsichtigten Stärkung des Zentren verbindenden Busverkehrs und könnte aus den Klimapaktmitteln **nicht** bezuschusst werden.

Für die Taktverdichtung der SB 25 sollte eine Testphase von mindestens zwei Jahre vorgesehen werden, um belastbare Fahrgastzahlen erhalten zu können.

Nach den vorliegenden Kostenabschätzungen könnte der Kreis Recklinghausen die testweise Einführung des 15-Minuten-Takts der SB 25 im Jahr 2020 komplett aus den Klimapaktmitteln finanzieren.

Für die Folgejahr(e) wird zurzeit ein Verfahren erarbeitet, der die Anteile der Mitfinanzierung aus den Klimapaktmitteln sicherstellt. Dabei ist zu beachten, dass ggfls. weitere Maßnahmen zur Stärkung des Zentren verbindenden Busverkehrs (z.B. im Ostvest) in den Folgejahren ebenfalls Finanzmittel binden könnten.

Umsetzung:

Für die Umsetzung der Taktverdichtung sind in allen betroffenen Städten politische Beschlüsse erforderlich. In den Vorberatungsgremien der Städte wurde die Variante 1 (15-Minuten-Takt auf dem gesamten Linienweg) unterstützt. Die formellen Beschlüsse werden parallel zum Kreistagsbeschluss gefasst und kurz vor oder kurz nach der **Kreistagssitzung am 30.03.2020** abgeschlossen. Als letzte Stadt fasst die Stadt Marl den notwendigen Beschluss in der Ratssitzung am 02.04.2020.

Die Umsetzung der Maßnahme ist bereits zum nächsten Fahrplanwechsel am **27. Juni 2020** vorgesehen.

Relevanz für den Klimaschutz:

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>	☐ Negative Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>
Begründung: Die Taktverdichtung der Schnellbuslinie SB 25 auf einen 15-Minuten-Takt auf dem gesamten Linienverlauf zwischen Recklinghausen, Marl und Dorsten erhöht die Anzahl der täglich fahrenden Linienbusse und somit eine erhöhte Belastung u.a. durch Ressourcenverbrauch und Emissionen. Nach der Fahrgastabschätzung werden aber rd. 174.000 zusätzliche Fahrgäste zu einer Verbesserung des Klimaschutzes beitragen und ihre individuellen Klimaschutzbilanzen verbessern. Die Auswirkungen auf den Klimaschutz für den Kreis Recklinghausen können somit in der Gesamtbilanz als <u>positiv eingestuft werden</u>.		