



Vorlage Nr.: 2021/117

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Herr Haumann	03.09.2021	4

Mobilitätswende – ÖPNV-Beschleunigung

Darstellung des Sachverhaltes:

Schnellbuslinien bilden im ÖPNV-Liniennetz des Kreises Recklinghausen die regionalen Mobilitätsachsen. Sie ergänzen den schienengebundenen Personennahverkehr, übernehmen regionale Verbindungsaufgaben und bedienen wichtige Verknüpfungspunkte sowie eine ausgewählte Anzahl von Haltestellen entlang der jeweiligen Strecke mit hoher Fahrgastnachfrage. Der regionale Schnellbusverkehr bildet zusammen mit dem Schienenpersonenverkehr das übergeordnete Hauptnetz des öffentlichen Nahverkehrs. Im Vergleich zu Stadtbussen zeichnen sich Schnellbusse infolge der geringeren Anzahl an Haltepunkten durch eine höhere mittlere Reisegeschwindigkeit aus.

Der Kreis Recklinghausen verfolgt als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) das Ziel, ein leistungsfähiges, qualitativ hochwertiges und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot sicherzustellen und weiterzuentwickeln.

Vor diesem Hintergrund hat die Vestische Straßenbahnen GmbH in Abstimmung mit dem Kreis Recklinghausen das Ingenieurbüro „Ambrosius.Blanke.Verkehr.Infrastruktur“ (Bochum) damit beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Beschleunigung der Schnellbuslinien SB 24 und SB49 zu erarbeiten.

Bestandssituation:

SB24 Recklinghausen Hbf. – Oer-Erkenschwick – Datteln – Waltrop – DO Mengede Bhf.

Länge des Linienweges:	26,73km
Anzahl an Haltestellen:	24
Lichtsignalanlagen:	31, davon derzeit 9 mit ÖPNV-Beschleunigung
Fahrtenangebot:	30 Minuten Takt bis auf Tagesrandzeiten

Klimpel
Landrat

Butz
Kreisdirektor

Gesamtfahrtzeit: 58 Minuten Richtung DO, 57 Minuten in Gegenrichtung

SB49 Recklinghausen Hbf. – Herten – Gelsenkirchen Buer Rathaus

Länge des Linienweges: 12,21km
Anzahl an Haltestellen: 14
Lichtsignalanlagen: 26, davon derzeit 24 mit ÖPNV-Beschleunigung
Fahrtenangebot: 30 Minuten Takt, sonntags kein Fahrtenangebot
Gesamtfahrtzeit: 32 Minuten Richtung GE, 31 Minuten in Gegenrichtung

Im Mai 2021 hat das Ingenieurbüro die umfangreiche Machbarkeitsstudie vorgelegt. Hierin werden unterschiedliche Optionen als Beschleunigungsmaßnahmen vorgeschlagen. Diese differenzieren sich nach den Maßnahmengruppen Linienwegänderung, Ausbaumaßnahmen und Lichtsignalanlagen-Beeinflussung.

Linienwegänderungen haben im Kontext zu einer möglichst direkten Verknüpfung regional herausragender Haltepunkte durch Schnellbuslinien das größte Potential, Fahrtzeiten zu optimieren.

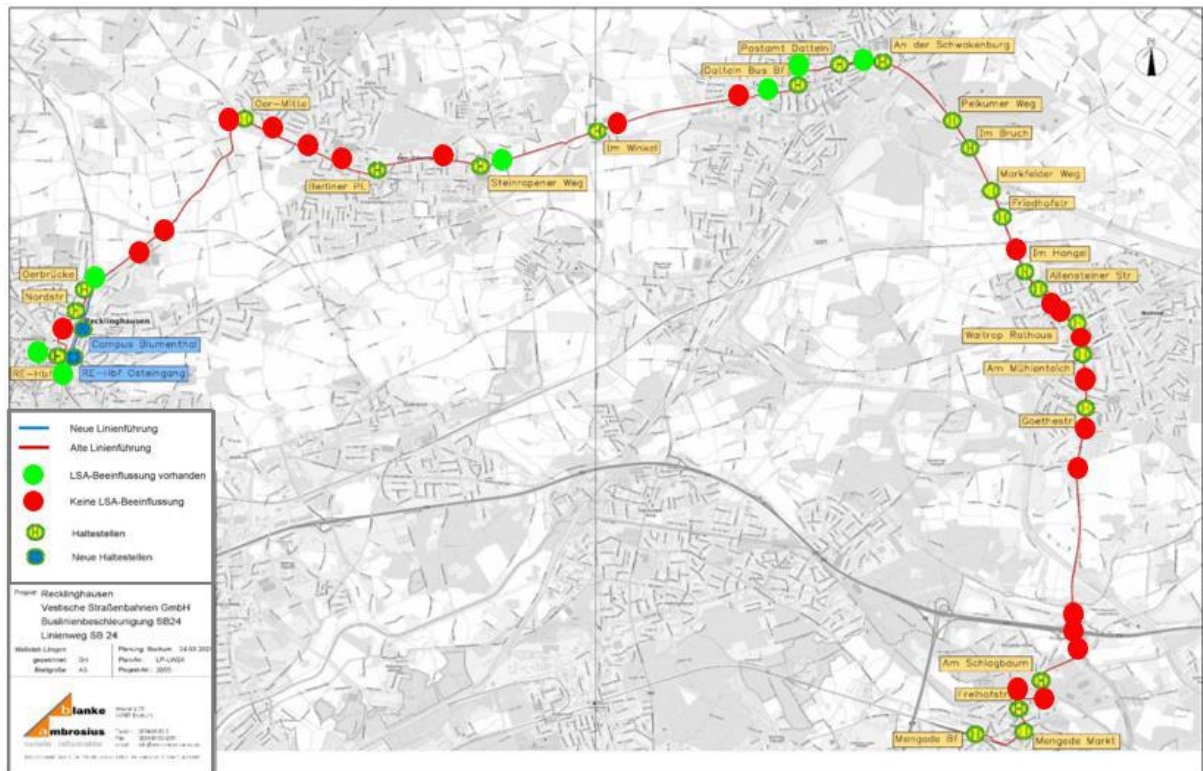
Tiefbautechnische Ausbaumaßnahmen wie z.B. die Einrichtung von ÖPNV-Spuren, die Umgestaltung von Knotenpunkten oder die Anpassung von Haltestellen, bieten in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulasträgern ebenfalls mannigfaltige Beschleunigungsoptionen.

Besonders effektiv ist auch die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) im Rahmen einer ÖPNV-Beschleunigung. Hierbei werden bei der Anfahrt von LSA gesonderte Freigabezeiten digital von den Bussen angefordert. Für die Umsetzung solcher Maßnahmen sind ebenfalls die Straßenbaulasträger zu beteiligen.

Die Machbarkeitsstudie weist im Ergebnis folgende Maßnahmenoptionen aus:

SB24

- Angepasster Linienweg in Recklinghausen, Waltrop und DO-Mengede,
 - Neue Streckenführung in Recklinghausen (Ludwig-Erhard-Allee),
 - Direkte Linienführung in Waltrop und DO-Mengede,
- Aufhebung der Haltestellen Im Hangel (Waltrop) und Am Schlagbaum (Dortmund),
- Umgestaltung des Knotenpunktes Verbandsstraße / Ewaldstraße (Oer-Erkenschwick) in einen Kreisverkehr,
- Einrichtung Busspuren,
- Umbau der vorhandenen Haltestellen Datteln Postamt, Am Mühlenteich (Waltrop) und Goethestraße (Waltrop) in eine Kaphaltestelle,
- LSA-Beeinflussung an 21 Knotenpunkten,
- Barrierefreier Ausbau von 2 Haltestellen in Datteln und zwei Haltestellen in Waltrop.

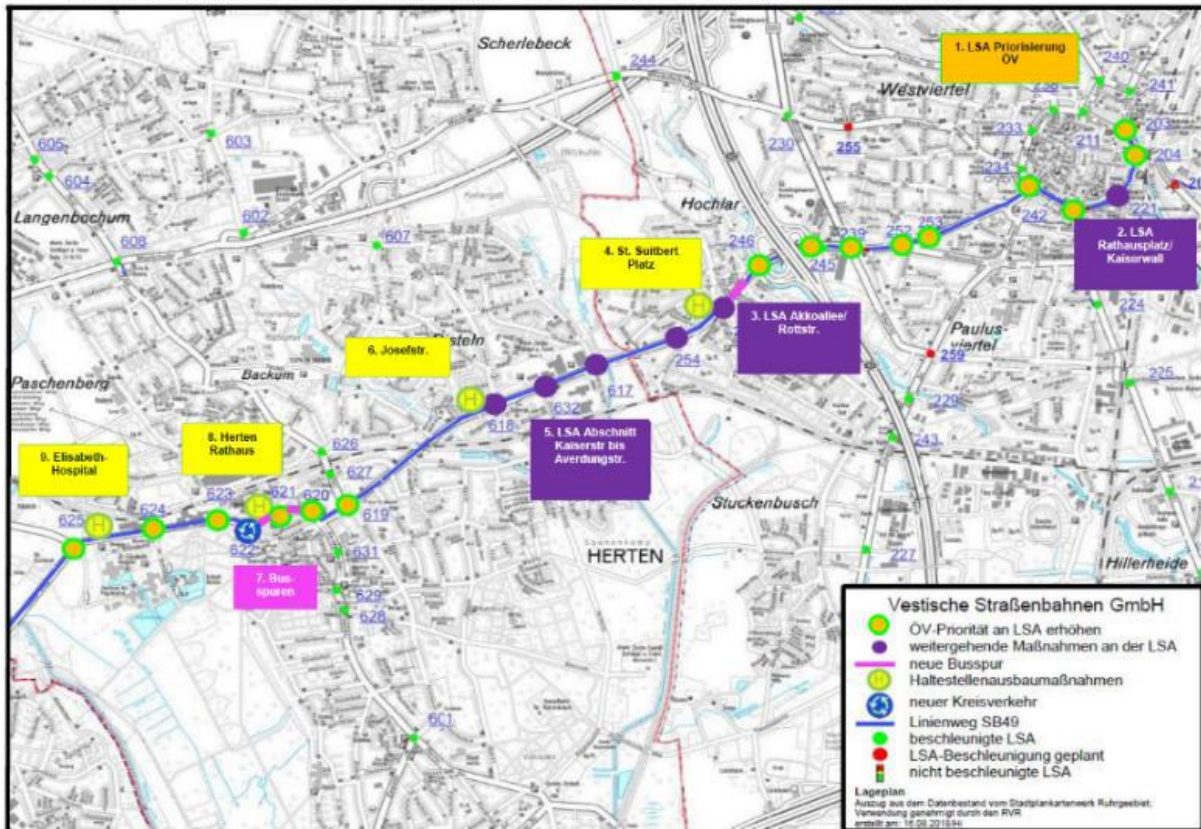


Die Gesamtkosten für die Beschleunigungsmaßnahmen des SB24 werden mit 1.137.000€ angegeben.

SB49

- Angepasster, direkter Linienweg in Gelsenkirchen-Resse,
- Aufhebung der Haltestelle Resser Grenzweg (Herten),
- Verlängerung der Busspur St. Suitbert-Platz bis Averdunkstraße (Recklinghausen),
- Umbau der vorhandenen Haltestellen Josefstraße (Herten), Herten-Rathaus, Max-Planck-Gymnasium (Gelsenkirchen) in eine Kaphaltestelle,
- Verbesserte Einfahrt St. Elisabeth-Hospital (Herten),
- LSA-Beeinflussung an 3 Knotenpunkten,
- Barrierefreier Ausbau von 2 Haltestellen in RE, 6 in Herten und 1 in GE.

Maßnahmenübersicht im Linienverlauf des SB49 in Fahrtrichtung Gelsenkirchen



Die Gesamtkosten für die Beschleunigungsmaßnahmen des SB49 werden mit 520.000€ angegeben.

So sämtliche in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Maßnahmen realisiert werden, prognostiziert der Gutachter für den SB24 einen Fahrtzeitgewinn von 16 Minuten (26%) und für den SB49 einen Fahrtzeitgewinn von knapp vier Minuten (10%).

Da der Abstimmungsprozess mit den beteiligten Kommunen, drei Aufgabenträgern (DO, GE, Kreis RE) und insgesamt acht Baulasträgern sehr komplex ist, wird die Vestische Straßenbahnen GmbH zeitnah einen externen Projektsteuerer damit beauftragen, eine Beschleunigungskommission zu initiieren und alle Beteiligten hierzu einzuladen. Zentrale Aufgabe des Projektsteuerers wird neben der Abstimmung mit allen Fachverwaltungen auch die Ermittlung, Ausschreibung und Umsetzung von Förderoptionen sein. Die Ergebnisse der Beschleunigungskommission müssen vor einer Realisierung konkreter Maßnahmen seitens des Kreistages und der kommunalen, politischen Gremien bestätigt werden. So im Fazit vereinzelte Beschleunigungsmaßnahmen kein zustimmendes Votum erlangen, sollen nach Möglichkeit die übrigen Maßnahmen beider Beschleunigungsszenarien trotzdem umgesetzt werden.

Da einzelne Maßnahmen ggf. eine Anpassung von Bebauungsplänen bedürfen, so z.B. die Umgestaltung des Knotenpunktes Verbandsstraße / Ewaldstraße (Oer-

Erkenswick) in einen Kreisverkehr, ist nicht mit einer kurzfristigen Realisierung aller Beschleunigungsoptionen zu rechnen.

Bezüglich der Finanzierung besteht eine potentielle Förderoption aus Mitteln des Vestischen Klimapaktes. Maßnahmen in Trägerschaft des Landes NRW sind nicht förderfähig. Straßen.NRW hat als einer der zentralen Straßenbaulastträger vorab darauf hingewiesen, dass dort die Finanzierung nach dem Verursacherprinzip geregelt wird. Der Landesbetrieb wird keine eigenen finanziellen Mittel in die ÖPNV-Beschleunigung einbringen.