

Vorlage Nr.: 2022/121

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Herr Tewes	11.11.2022

ÖPNV-Beschleunigung der Schnellbuslinien SB24 und SB49 - Sachstandsbericht des beauftragten Ingenieurbüros

Darstellung des Sachverhaltes:

Ausgangslage

Mit Berichtsvorlage 2021/117 wurden am 03.09.2021 dem Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen (AMFR) die, von einem Ingenieurbüro im Auftrag der Vestische Straßenbahnen GmbH geplanten, Beschleunigungsmaßnahmen auf den Linien SB24 und SB49 vorgestellt.

Hierauf wurde mit Beschlussvorlage Nr. 2021/186 im AMFR, dem Kreisausschuss und dem Kreistag im November 2021 entschieden, zur Steuerung der umfangreichen Abstimmungs- und Koordinierungsaufgaben der Beschleunigungsmaßnahmen einen Projektsteuerer im Auftrag der Vestische Straßenbahnen GmbH zu beauftragen. Die Vestische Straßenbahnen GmbH hat daraufhin in Abstimmung mit der Kreisverwaltung die Projektsteuerungsleistungen definiert und ausgeschrieben. Im Ergebnis wurde im Januar 2022 das Büro Höcker Project Managers GmbH aus Bochum (HPM) mit den Leistungen beauftragt.

Organisation

Gemeinsam mit dem Kreis Recklinghausen, der Vestischen Straßenbahnen GmbH und HPM wurde die vorgesehene Strukturierung des Koordinierungskreises umgesetzt. Der Koordinierungskreis tagt 4x pro Jahr, jeweils mit entsprechendem Vorlauf zu den Sitzungen des AMFR. Er dient vor allem für übergeordnete Abstimmungen, insbesondere zwischen den Straßenbaulastträgern Landesbetrieb Straßen.NRW und den Städten, um Vorgehensweisen abzustimmen, Konsens herzustellen, aber auch um Synergien zwischen den Einzelmaßnahmen zu heben. In den ersten Sitzungen des Koordinierungskreises erfolgte zunächst eine Sachstandserhebung zu jeder einzelnen in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Einzelmaßnahme. Zudem wurden Aufgabenstellungen und Zuständigkeiten korrigiert und konkretisiert. Darüber hinaus wurde ein Kernteam bestehend aus dem Kreis



Klimpel
Landrat



Butz
Kreisdirektor



Haumann
Fachbereichsleitung

Recklinghausen, der Vestische Straßenbahn GmbH und HPM gebildet, das im 14-tägigen Rhythmus tagt.

Neben den beiden Schnellbuslinien SB24 und SB49 hat sich der Koordinierungskreis frühzeitig darauf verständigt, auch die anderen Buslinien auf den betrachteten Straßenzügen mit in den Blick zu nehmen.

Maßnahmen in Umsetzung

Eine Vielzahl der Einzelmaßnahmen befindet sich bereits in der konkreteren Detailplanung, so dass eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung erfolgen kann. Hervorzuheben sind hier die bereits umgesetzten Linienwegänderungen des SB24 in Recklinghausen östlich des Stadtzentrums zwischen ZOB und Oerweg sowie die Linienwegänderung des SB 24 in Dortmund-Mengede, deren Umsetzung und Aufnahme in den Fahrplan für Mitte 2023 avisiert ist (Fahrzeitgewinn: ca. 120 Sek.). In Datteln wird die zentrale Haltestelle Datteln Postamt im Zuge von umfangreichen Straßenumbaumaßnahmen barrierefrei als Buskap neu errichtet. Hier startet in östlicher Fahrtrichtung der Bau noch im September 2022, in westlicher Fahrtrichtung ist der Baubeginn 2023 eingeplant. In Gelsenkirchen wurde für die SB49-Haltestellen Eichenstraße (beide Fahrtrichtungen) und Max-Planck-Gymnasium (Richtung GE-Buer) der Antrag auf Förderung gestellt, so dass ab 2023 mit den Umbaumaßnahmen zu rechnen ist.

LSA-Beeinflussung im besonderen Fokus

Im besonderen Fokus steht die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) auf dem Linienweg des SB24, da hier noch eine Vielzahl der Lichtsignalanlagen ohne Beschleunigungsoptionen für den ÖPNV ausgestattet ist. In Waltrop modernisiert der Landesbetrieb Straßen.NRW insgesamt acht Lichtsignalanlagen im Straßenzug Münsterstraße / Leveringhäuser Straße (L609). Die Digitalisierung dieser Anlagen ist für den Zeitraum Herbst 2022 bis Frühjahr 2023 vorgesehen. In diesem Zuge wirkt der Koordinierungskreis darauf hin, dass bei den Planungen die Belange des ÖPNV im Längsverkehr der L609 sowie in denjenigen Nebenrichtungen, die vom ÖPNV frequentiert werden, nicht vernachlässigt werden, sondern entsprechende Beachtung in der Signalsteuerung finden. In Oer-Erkenschwick ist die Abstufung der Groß-Erkenschwicker-Straße (L798) für das Jahr 2024 vorgesehen. Hier müssen noch weitere Abstimmungen zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und dem künftigen Straßenbaulastträger (Stadt Oer-Erkenschwick) sowie bzgl. der technischen Machbarkeit der LSA-Beschleunigungen stattfinden. Vor allem aber ist Klarheit zu schaffen, welcher der beiden Straßenbaulastträger sich kurzfristig der Umsetzung der Einzelmaßnahmen annimmt.

Beeinflussung von Lichtsignalanlagen bei „veralteten“ Steuergeräten

Bei insgesamt vier Lichtsignalanlagen im Zuge des SB49 hat sich gezeigt, dass aufgrund des Alters der Anlagen eine Erweiterung für die ÖPNV-Beeinflussung nicht mehr nachgerüstet werden kann. Da die Lichtsignalanlagen derzeit technisch einwandfrei funktionieren ist seitens des Straßenbaulastträgers Landesbetrieb Straßen.NRW eine grundhafte Erneuerung jedoch allenfalls langfristig bzw. nur bei einem irreparablen Defekt zu erwarten. Demnach stellt sich hier die Herausforderung,

mit welchen Mitteln die Kosten für eine „vorzeitige“ Erneuerung der Lichtsignaltechnik getragen werden könnten.

Förderungsoptionen des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen bis Ende 2024

Über den VRR besteht bis Ende 2024 noch die Möglichkeit, den barrierefreien Ausbau von Haltestellen zu 100% fördern zu lassen. Allerdings ist aufgrund von personellen Kapazitätsengpässen und vorhandenen Aufgabenpriorisierungen in den städtischen Verwaltungen leider zu befürchten, dass dieses Förderpotential des Öfteren ungenutzt bleiben wird. Die am Koordinierungskreis beteiligten Städte haben aber die Bereitschaft erklärt, ggfs. weitere Maßnahmen für die kommenden Jahre nachzumelden bzw. zu untersuchen, ob bestimmte Haltestellenumbauten auf den beiden Schnellbuslinien gegen andere, bereits angemeldete Maßnahmen, getauscht werden können.

Grundsätzlich erschwerend beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind die Schnittstellen der Straßenbaulast zwischen den Städten und dem Landesbetrieb Straßen.NRW, in dessen Baulast wesentliche Teile der Flächen liegen, wohingegen die Konkretisierung und Finanzierung der Haltestellenumbauten über die Städte erfolgen.

Linienwegänderungen in Gelsenkirchen-Resse (GE-Resse) und Waltrop stoßen auf Widerstand

Die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Linienwegänderungen in Waltrop und in Gelsenkirchen-Resse, welche jeweils zu einem deutlichen Fahrzeitgewinn führen würden, stoßen auf Ebene der örtlichen Verwaltung und auch der Politik auf so deutlichen Widerstand, dass im Rahmen des Koordinierungskreises entschieden wurde, hierfür alternative Maßnahmen zu entwickeln.

Die Linienwegänderung in GE-Resse sah eine durchgängige Führung des SB49 über die Recklinghäuser Straße statt durch den Ortskern vor und hätte einen Fahrzeitgewinn von ca. 120 Sek. zur Folge gehabt. Insbesondere der damit einhergehende Verzicht der zentralen Haltestelle am Markt findet bei der städtischen Verwaltung keinerlei Akzeptanz. Stattdessen werden nun Optimierungsmöglichkeiten im Zuge des bestehenden Linienweges von HPM und der Vestischen ausgearbeitet und anschließend mit der Stadt Gelsenkirchen diskutiert. Auf dem heutigen Linienweg über die Hertener Straße durch Resse wurde gemeinsam mit dem Fahrbetrieb der Vestischen als wesentlicher Problempunkt der enge Straßenraum identifiziert. Wegen der durchgängig am Fahrbahnrand parkenden Kfz ist ein Begegnungsfall mit anderen Kfz für Busse nicht darstellbar. In Verbindung mit dem Baumbestand und dem kurvigen Straßenverlauf ergeben sich zudem Einschränkungen der direkten Sichtbeziehungen. Die Durchfahrt ist für die Busse hier nur „auf Sicht“ und mit gegenseitiger Rücksichtnahme bzw. Funkverständigung möglich und daher in dieser Form inakzeptabel für einen sicheren und pünktlichen Busbetrieb. Infolgedessen kommt es hier zu deutlichen Fahrzeitverlusten. Wesentlicher Aspekt der nunmehr verfolgten Beschleunigungsmaßnahmen ist daher die dauerhafte Sicherstellung der Begegnungsfälle mit Bussen im gesamten Straßenzug der Hertener Straße und damit

auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies kann nur durch die Reduzierung des Stellplatzangebotes auf der Hertener Straße gelingen. Hier wird abzuwägen sein, ob die angestrebte Erhöhung von Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit der Buslinie SB49 (und auch der Linie 249) gegenüber der derzeitigen Bereitstellung von durchgängigen Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn vorrangig zu behandeln ist. In diesem Fall könnte neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit noch ein Fahrzeitgewinn von ca. 20 Sek. erzielt werden. In diesem Zuge wird derzeit zudem geprüft, ob an der LSA Recklinghäuser Str. / Hertener Str. / Friedhofstr. eine ÖPNV-Beeinflussung nachgerüstet werden kann.

Die Linienwegänderung in Waltrop sah eine durchgängige Führung des SB24 über den Straßenzug Münsterstraße / Leveringhäuser Straße (L609) vor und hätte je nach Fahrtrichtung zu einem Fahrzeitgewinn von ca. 5-7 Min. geführt. Damit würde der zentrale Bereich am Markt (Haltestelle Am Moselbach) jedoch abgebunden, weshalb dies bei städtischer Verwaltung und Politik nicht durchsetzbar ist. Als Alternative wird nunmehr die Einrichtung einer Bus-/Umweltspur in der Münsterstraße (L609) zwischen Nordring und Hochstraße mit entsprechender Integration in das Lichtsignalprogramm untersucht. Hiervon könnten auch die übrigen Buslinien 231 und 289 aus der Nebenrichtung sowie der X13 profitieren. Weitere bauliche Maßnahmen in der Hochstraße, die zu einer Beschleunigung beitragen könnten, sind nur im Zusammenhang mit einer grundhaften Erneuerung des Straßenraums und damit langfristig absehbar. In der Berliner Straße werden parallel weitere Maßnahmen untersucht, die zu einer Beschleunigung für die in südliche Richtung in die L609 einbiegenden Busse beitragen könnten.

Besondere Herausforderungen

Als besondere Herausforderungen der Beschleunigungsmaßnahmen sind nach den ersten Sitzungen des Koordinierungskreises zudem folgende Aspekte anzuführen: Bei Umbau-/Modernisierungsmaßnahmen, die im Umfeld der Einzelmaßnahmen von den Städten und Straßen.NRW geplant werden, besteht grundsätzlich das Risiko, dass die Belange des ÖPNV zugunsten anderer Verkehrsmittel (insbes. des MIV) vernachlässigt bleiben.

Die durchweg festzustellenden personellen Kapazitätsengpässe in den Verwaltungen führen in Verbindung mit den Aufgabepriorisierungen dazu, dass nur wenige Städte eigene Ressourcen für die Beschleunigungsmaßnahmen bereitstellen können. Darunter leidet letztlich die feste Zuteilung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bei den jeweiligen Ansprechpartner*innen sowie die Bereitschaft zur Übernahme von Arbeitspaketen und deren termingerechte und verbindliche Abarbeitung.

Insbesondere die Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den kommunalen Straßenbaulastträgern und dem Landesbetrieb Straßen.NRW führt zu Schnittstellenproblemen. Unklarheiten bestehen häufig darin, in welcher Verantwortung die Übernahme von Arbeitspaketen liegt. Diesbezüglich verweist der Landesbetrieb Straßen.NRW wiederholt bei Maßnahmen auf das Veranlasser Prinzip und hält sich bei der aktiven Mitwirkung zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen eher zurück.

HPM präsentiert den aktuellen Sachverhalt im Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen am 11.11.2022.