



Vorlage Nr.: 2014/099

28.07.2014

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehr	Fachdienst 18	19.09.2014	2
Kreisausschuss	Landrat	22.09.2014	16
Kreistag	Landrat	29.09.2014	13

Geplante S-Bahn-Taktumstellung Sachstandsbericht

Darstellung des Sachverhaltes:

Geplante S-Bahn-Taktumstellung in NRW

Im Auftrag des Landes NRW lässt das Kompetenzzentrum ITF NRW (Integraler Taktfahrplan) zurzeit die Umstellung des 20-Minuten-S-Bahn-Taktes auf einen 15’-/30’-Takt gutachterlich untersuchen. Ziel ist es u.a., ein nachfragegerechteres Angebot durch eine Ausweitung der Verkehrsleistungen während der Hauptverkehrszeit und eine Rücknahme von Leistungen in der Nebenverkehrszeit zu schaffen. Dabei geht es auch um Verbesserungen im Übergang zu den anderen SPNV-Angeboten. Die Prüfung schließt die Berücksichtigung der geplanten Einführung des RRX in Nordrhein-Westfalen ein. Mit dem RRX wird gegenwärtig die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes in Nordrhein-Westfalen geplant, das qualitativ zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr (IC/ICE) und dem RegionalExpress (RE) angesiedelt ist. Der RRX versteht sich als Premiumprodukt des SPNV, dessen Kernstrecke durch die Rhein-Ruhr-Achse Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund (- Hamm) gebildet wird. Der RRX soll aus insgesamt sechs Linien bestehen, die jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Zwischen Dortmund und Köln überlagern sich die Linien zu einem durchgehenden 15-Minuten-Takt.

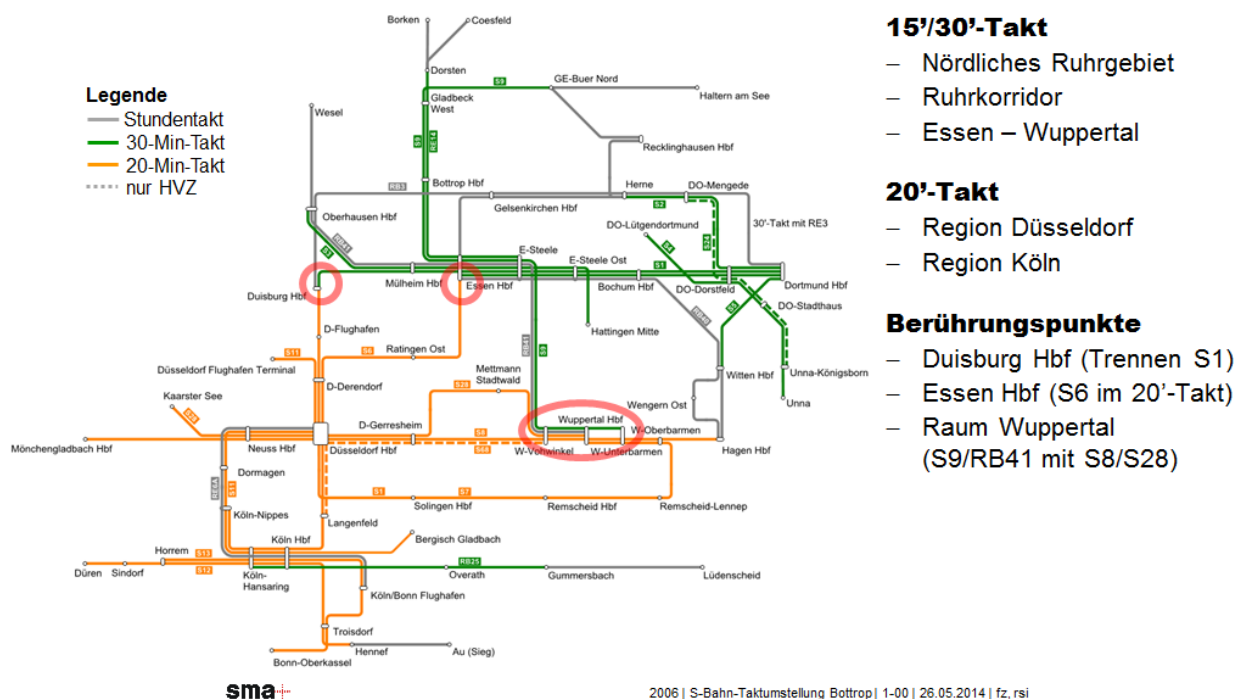
Nach dem derzeitigen Stand der gutachterlichen Untersuchung bestätigt auch die DB Netz die grundsätzliche Fahrbarkeit eines 15’-/30’-Taktes.

Die für ganz NRW durchgeführte Nachfrageuntersuchung bezieht sich auf den Zeithorizont 2030. Es werden zwei Prognosefälle betrachtet (Fahrplan 2030 mit RRX und S-Bahnen im 20’-Takt oder 15’-/30’-Takt).

Süberkrüb
Landrat

Butz
Kreisdirektor

S-Bahn Taktszenario 2



Quelle: Präsentation des VRR, bearbeitende Büros SMA und Partner, Zürich und Ingenieurgruppe IVV, Aachen / Berlin

Für das nördliche Ruhrgebiet sieht das „Szenario 2“ im 15'/30'-Takt folgende Neukonzeption gegenüber der heutigen Situation vor:

20'-Takt wird durch 30'-Takt ersetzt,
Linienast nach Duisburg wird durch RB 3 ersetzt,
zusammen mit RE 3 entsteht 30'-Takt DO - DU,
30'-Takt bis Herne, anschließend 60'-Takte nach Essen
und Recklinghausen (mit 7 Tage Bedienung nach RE)

S-Bahn S 9	30'-Takt Wuppertal - Essen - GE-Buer Nord, 60'-Takte nach Haltern am See und über die „Hertener Bahn“ nach Recklinghausen
RegionalExpress RE 14	30'-Takt Dorsten - Essen-Steele, 60'-Takte Dorsten - Borken, Dorsten - Coesfeld, ggfls. zukünftig vom gleichen Bahnsteig (Flügelzugkonzept), wenn infrastrukturelle Hindernisse behooben sind.
RegionalBahn RB 33	60'-Takt Bottrop - Oberhausen/Duisburg - Mönchengladbach
RegionalBahn RB 44	60'-Takt Dorsten - Oberhausen entfällt zu Gunsten RB 33

Vergleich Status Quo – Takt 15'/30'

Raum Bottrop/Gladbeck

6

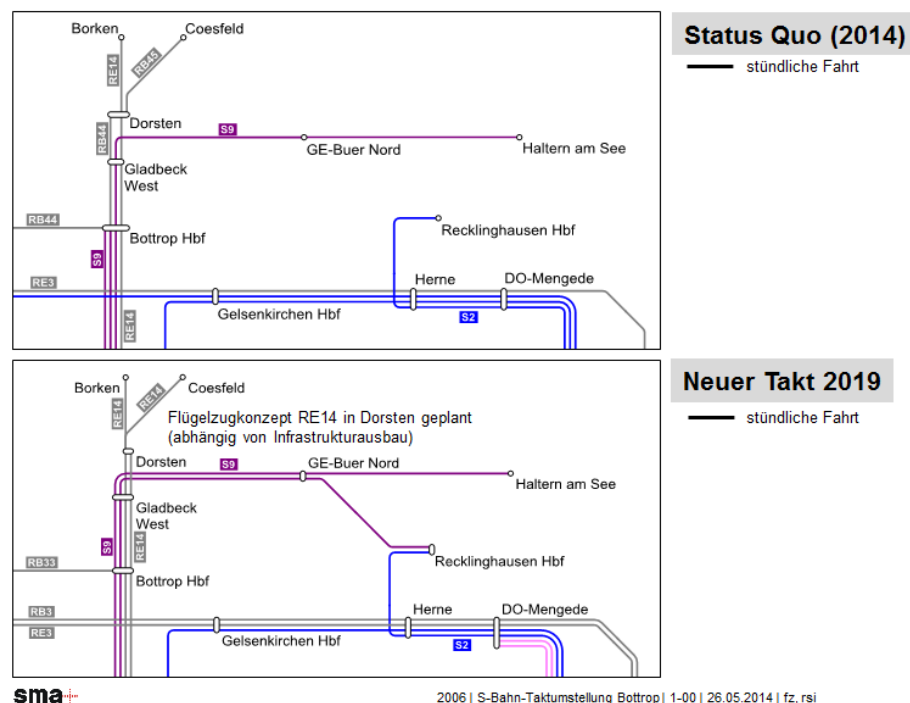


Abbildung 2: Vergleich Status Quo - 15'/30'-Takt

Quelle: Präsentation des VRR, bearbeitende Büros SMA und Partner, Zürich und Ingenieurgruppe IVV, Aachen / Berlin

Auf der Achse Gladbeck-West - Bottrop - Essen entsteht durch Überlagerung von RE 14 und S 9 ein fast reiner 15'-Takt.

Auswirkungen auf den ÖPNV im Kreis

Die S-Bahn-Taktumstellung bzw. das SPNV-Bedienkonzept ab Ende 2019 hat unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf den straßengebundenen ÖPNV im Kreis Recklinghausen.

Zu den unmittelbaren Auswirkungen zählen u.a. Anschlusssicherungen von Bus auf Schiene und umgekehrt in Dorsten, Herten (Mitte)^{1*}, Herten-Westerholt^{2*} und Gladbeck-West. In Dorsten würde eine halbstündliche, in Herten eine stündliche und in Gladbeck eine 15-minütige Anbindung an das ÖSPV-Netz im Fokus stehen. Die möglichen Mehrleistungen sind noch nicht bekannt. Die Vestische sieht zudem strukturelle Probleme bei den Zu- und Abbringerverkehren an den Bahnhöfen, die ggfls. eine Überplanung der städtischen Gesamtnetze erfordern würden. Hier müsste im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Recklinghausen geprüft werden, wie diese Anschlüsse ab frühestens Dezember 2019 gesichert und dabei Mehrkosten oder Parallelverkehre vermieden werden könnten.

Zu den mittelbaren Auswirkungen gehören notwendige Mehrleistungen der DSW21-Linien 480 und 482 auf dem Castrop-Rauxeler Stadtgebiet, die die S-Bahn-Halte Dortmund-Mengede (S 2 / S 24 neu) und Dortmund-Marten Süd (S 4) anbinden. Die Gutachter schlagen für diese Linien eine Verdichtung auf einen 15'-Takt vor. Dies würde für die Stadt Castrop-Rauxel eine Mehrleistung von rd. 200 Tkm pro Jahr bedeuten. Die Angebotsverbesserung führt nach der Nachfrageprognose der Gutachter nur zu marginalen Fahrgastzuwächsen. Hier ist im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Recklinghausen ebenfalls zu prüfen, wie Angebot und Nachfrage ab frühestens Dezember 2019 in Einklang gebracht werden könnten.

Erst nach der Überprüfung könnten die tatsächlichen Auswirkungen auf den Kreis Recklinghausen und auf die kreisangehörigen Städte genauer beziffert werden.

Es zeichnet sich ab, dass die Vestische Straßenbahnen GmbH zur geplanten S-Bahn-Taktumstellung bis voraussichtlich Ende August 2014 eine sehr kritische Stellungnahme gegenüber dem VRR abgeben wird.

Die größten Auswirkungen durch die S-Bahn-Taktumstellungen ergeben sich entlang der SPNV-Hauptstrecke Dortmund - Bochum - Essen. Hier insbesondere die S 1, die im 15'-Takt verkehren soll. Beispielsweise entstünden bei kompletter Umsetzung der Gutachtervorschläge für den ÖSPV im Bedienegebiet der Dortmunder Stadtwerke (DSW21) jährliche Mehrkosten von rd. 5,3 Mio. €. Folglich haben die Städte Bochum und Dortmund bereits kritische Stellungnahmen an den VRR versandt.

¹ * = die infrastrukturelle Machbarkeit wird zurzeit geprüft!

² * = die infrastrukturelle Machbarkeit wird zurzeit geprüft!

Bewertung der S-Bahn-Taktumstellung

Aus Sicht der Verwaltung muss man die S-Bahn-Taktumstellung bzw. das SPNV-Bedienkonzept ab Ende 2019 aus verkehrsplanerischer und finanzieller Sicht beurteilen.

Verkehrsplanerisch bietet das SPNV-Bedienkonzept einige Verbesserungen für das Kreisgebiet Recklinghausen. Durch den 30'-Takt der S 2 ist eine Bedienung von Recklinghausen Hbf auch am Wochenende möglich (bislang nur Mo-Fr) und verbessert so die Anbindung an das Oberzentrum Dortmund. Außerdem verbessert sich die Schienenanbindung in Ost-West-Richtung durch den zusätzlichen Linienast der S 9 nach Recklinghausen und bindet nach langer Zeit die Stadt Herten wieder an den SPNV an. Die Gutachter des Landes NRW erwarten eine Fahrgaststeigerung der S 9 im Bereich von GE-Buer Nord um 88 % (oder rd. 1.500 Fahrgäste pro Tag).

Im Westen des Kreises verbessert sich die Anbindung der Stadt Dorsten an das Oberzentrum Essen durch einen 30'-Takt der RE 14, dafür entsteht ein Umsteigeerfordernis in Richtung Oberhausen durch den Wegfall der RB 44. Die Stadt Gladbeck würde am Bahnhof Gladbeck-West zukünftig mit einem fast reinen 15'-Takt an Essen angebunden. Dies stellt eine deutliche Attraktivitätssteigerung gegenüber heute dar.

Der Wegfall der Direktverbindung nach Oberhausen (RB 44) wird durch das neue Angebot weitgehend kompensiert. Zusätzlich erhält die Stadt Gladbeck eine direkte S-Bahn-Verbindung nach Recklinghausen. Im Gutachten sind Fahrgaststeigerungen im SPNV zwischen Bottrop und Gladbeck um ca. 38 % ermittelt worden.

Aus finanzieller Sicht stellen mögliche Mehrleistungen eine Umsetzungshürde dar, wenn nicht die Mehrkosten durch Mehreinnahmen in entsprechender Höhe ausgeglichen werden.

Die Mehrleistungen lassen sich aber zurzeit nicht genau beziffern, da die Nachfrageprognose des Landes NRW in der Regel von Komplettumstellungen der gesamten Buslinienleistung ausgeht und keine nachfragegerechten Fahrplananpassungen vorsieht. Diese Überprüfung wird im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen. Außerdem ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt, ob die bisherige SPNV-Umlage auch nach 2019 erhoben wird bzw. durch Wegfall sich eine Ersparnis an anderer Stelle ergeben könnte.

Nachfragewirkung der S-Bahn in der Region Bottrop/Gladbeck bei Taktumstellung

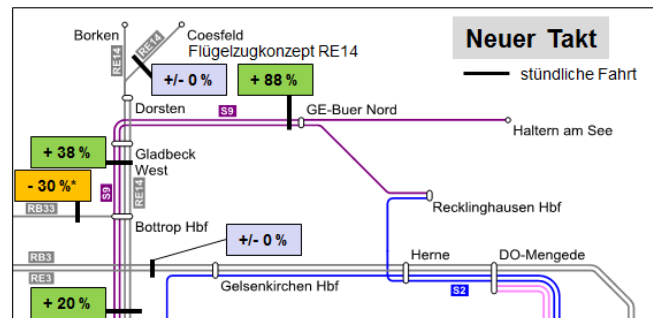
(Nachfrageprognose bezieht sich auf 2030)

8



Nachfragesteigerungen

- Essen – Bottrop – Gladbeck West (S9, RE14)
 - Steigerung um 20 % (2.500 Fahrgäste)
(Messstelle E-Borbeck – E-Borbeck Süd)
 - Steigerung um 38 % (3.200 Fahrgäste)
(Messstelle Bottrop Hbf – Bottrop-Boy)
- Gladbeck West – GE Buer Nord (S9)
 - Steigerung um 88 % (1.500 Fahrgäste)
 - Reaktivierung der Hertener Bahn



Nachfragerückgang

- Oberhausen Hbf – Bottrop (RB33)
 - Rückgang um 30 % (400 Fahrgäste)
(Messstelle Bottrop-Vorderort – Bottrop Hbf)
 - Verlagerung von Reisenden auf die Verbindung über Essen-Dellwig (Turmbahnhof unterstellt)

* Information zur Verbindung Bottrop – Oberhausen:
Turmbahnhof Essen-Dellwig in Nachfrageuntersuchung unterstellt:
Bewirkt Verlagerung der Reisenden Dorsten/Gladbeck – Oberhausen
und begründet den Rückgang Bottrop – Oberhausen via OB-Osterfeld Süd

sma+

2006 | S-Bahn-Taktumstellung Bottrop | 1-00 | 26.05.2014 | fz, rsi

Abbildung 3: Nachfragewirkung 2030

Quelle: Präsentation des VRR, bearbeitende Büros SMA und Partner, Zürich und Ingenieurgruppe IVV, Aachen / Berlin

Weiteres Vorgehen bei der S-Bahn-Taktumstellung

Der Verkehrsvertrag für die S-Bahnen im VRR läuft bis zum Dezember 2019. Um die Vergabe vorbereiten und die entsprechenden Vorankündigungen der Vergabe vornehmen zu können, benötigt der VRR eine Grundsatzentscheidung zum 15'/30'-Takt im letzten Sitzungsblock 2014 (voraussichtlich Dezember 2014). Das Problem ist, dass zu diesem Zeitpunkt die Überprüfung der möglichen Auswirkungen auf den ÖSPV durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes noch nicht vorliegen wird.

Der Ausschuss für Verkehrsfragen und -entwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung sowie den mündlichen Bericht des Vertreters des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur S-Bahn-Taktumstellung zur Kenntnis.

Der Kreisausschuss und der Kreistag nehmen den Bericht der Verwaltung zur S-Bahn-Taktumstellung zur Kenntnis.