



Vorlage Nr.: 2015/046

21.04.2015

Beschlussvorlage**öffentlich**

Beratungsfolge	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehr	Fachdienst 18	08.05.2015	2
Kreisausschuss	Fachdienst 18	11.05.2015	11
Kreistag	Fachdienst 18	18.05.2015	12

Geplante S-Bahn-Taktumstellung des VRR - Auswirkungen auf den Kreis Recklinghausen

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag des Kreises Recklinghausen begrüßt die verkehrlichen Verbesserungen, die sich aus der vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bei der S-Bahn geplanten Taktumstellung ergeben.
2. Der Kreistag des Kreises Recklinghausen beobachtet mit Sorge die zu erwartenden negativen finanziellen Auswirkungen bzw. finanziellen Risiken.

Darstellung des Sachverhaltes:

Im Auftrag des Landes NRW haben das Kompetenzcenter ITF NRW (Integraler Taktfahrplan) sowie der VRR die Umstellung des 20-Minuten-S-Bahn-Taktes auf einen 15-/30-Min.-Takt gutachterlich untersuchen lassen. Ziel ist es u.a., ein nachfragegerechteres Angebot durch eine Ausweitung der Verkehrsleistungen während der Hauptverkehrszeit und eine Rücknahme von Leistungen in der Schwachverkehrszeit zu schaffen. Dabei geht es auch um Verbesserungen im Übergang zu den anderen SPNV-Angeboten. Aufgrund der anstehenden Vergabe des S-Bahn-Netzes besteht aktuell die Möglichkeit, die verkehrlichen Vorteile einer Taktumstellung (insbesondere für das nördliche Ruhrgebiet) zu nutzen. Nähere Details wurden in der Berichtsvorlage Nr. 2014/099 im September 2014 dargestellt.

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens sollten durch die Gutachter SMA und Partner AG, Zürich, und die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Aachen, die Auswirkungen auf das straßengebundene ÖPNV-Netz (ÖSPV-Netz, Busse und Straßenbahnen) prognostiziert werden.

Sülberkrüb
Landrat

Butz
Kreisdirektor

Am 15.01.2015 wurde die überarbeitete Nachfrageprognose NRW 2030 den beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern durch die Gutachter und den VRR vorgestellt. Eine vertiefende Darstellung erfolgte am 10.02.2015 in einem regionalen Gespräch. Ausgehend vom Analyse-Null-Fall, dem Fahrplan 2012, und unter Annahme des Bezugsfalls, dem Fahrplan 2018 (einschließlich neuem RE-Konzept ab 12/2016 und der RB35 NEU ab 12/2017 bis Arnheim), wurden zwei Szenarien betrachtet: die S-Bahn-Taktumstellung mit (Teil-)Anpassungen des ÖSPV-Netzes und die S-Bahn-Taktumstellung ohne Anpassungen des ÖSPV-Netzes (aber mit modifiziertem ÖPNV-Konzept rund um die „Hertener Bahn“).

Unter den gemachten Annahmen haben die Gutachter für den hiesigen Raum - sowohl für die Alternative „mit ÖPNV-Anpassung“ als auch für die Alternative „ohne ÖPNV-Anpassung“ - durchweg zusätzliche Fahrgäste im SPNV prognostiziert. Lediglich auf dem Abschnitt der Köln-Mindener-Eisenbahn zwischen Wanne-Eickel Hbf und Gelsenkirchen Hbf würden Verluste von 400 - 800 Fahrgästen pro Tag entstehen (siehe Abbildung 1).

Ergebnisse Region

Bottrop / Kreis Recklinghausen / Herne / Gelsenkirchen

23

Belastungsdifferenzen Taktszenario 2 zum Bezugsfall 0

Strecke	Querschnitt	Takt 15'/30' mit ÖPNV-Anpassung	Takt 15'/30' ohne ÖPNV-Anpassung
Essen – Bottrop RE14, S9	E-Borbeck Süd - E-Borbeck	+3.800 (+26,8 %)	+2.600 (+18,3 %)
Gladbeck – Dorsten RE14	Gladbeck West - Gladbeck-Zweckel	+700 (+13,0 %)	+600 (+11,1 %)
Gladbeck – Haltern S9	Gladbeck West - GE-Buer Nord	+2.200 (+115,8 %)	+2.300 (+121,1 %)
Gladbeck – Recklinghausen S9 (Hertener Bahn)	Herten - Recklinghausen Hbf	+1.200 (neu)	+1.100 (neu)
Wanne-Eickel – Gelsenkirchen RE2, RE3, RE42, RB42, RB43, RB46, S2	Wanne-Eickel Hbf – Gelsenkirchen Hbf	-400 (-1,2 %)	-800 (-2,4 %)
Herne – Castrop-Rauxel RE3, RB3, S2	Herne – Castrop-Rauxel Hbf	+1.200 (+7,1 %)	+1.600 (+9,5 %)
Herne / Wanne-Eickel – Recklinghausen RE2, RE42, RB42, S2	Recklinghausen Süd – Recklinghausen Hbf	+800 (+4,4 %)	+600 (+3,3 %)



Nachfrageprognose NRW 2030



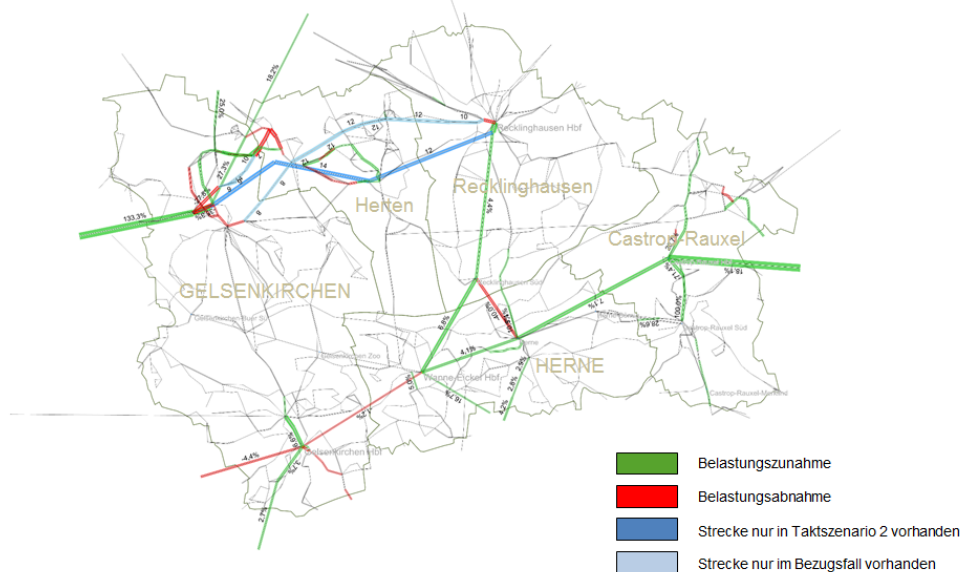
Abbildung 1 aus Nachfrageprognose NRW 2030, Präsentation vom 15.01.2015, sma+ / IVV

Die räumliche Darstellung der prognostizierten Auswirkungen ist in folgenden Abbildungen ersichtlich.

Auswirkungen S-Bahn Takt 15'/30' auf die Belastungen im kommunalen ÖPNV in Gelsenkirchen, Herne, Recklinghausen

26

Belastungsveränderungen Fall mit Anpassung ÖPNV zum Bezugsfall



Nachfrageprognose NRW 2030

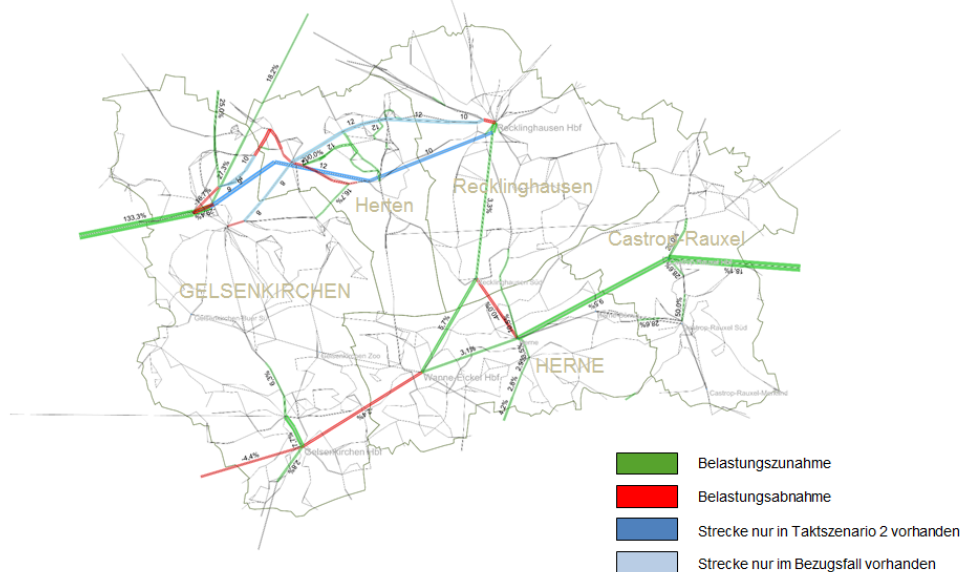
sma+

Abbildung 2 aus Nachfrageprognose NRW 2030, Präsentation vom 15.01.2015, sma+ / IVV

Auswirkungen S-Bahn Takt 15'/30' auf die Belastungen im kommunalen ÖPNV in Gelsenkirchen, Herne, Recklinghausen

27

Belastungsveränderungen Fall ohne Anpassung ÖPNV zum Bezugsfall



Nachfrageprognose NRW 2030

sma+

Abbildung 3 aus Nachfrageprognose NRW 2030, Präsentation vom 15.01.2015, sma+ / IVV

Aus den beiden vorangehenden Abbildungen lässt sich für den straßengebundenen ÖPNV erkennen, dass insbesondere in Herten negative Auswirkungen für das Fahrgastaufkommen zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt prognostiziert werden. Darüber hinaus ergeben sich negative Folgewirkungen über das „Bertlicher Dreieck“ nach Gelsenkirchen-Buer hinein.

Auf Nachfrage hat der VRR der Vestische Straßenbahnen GmbH und der Kreisverwaltung Recklinghausen Anfang / Mitte März 2015 die berichtigte Liste der angenommenen kommunalen Anpassungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Diese waren allerdings weder mit den lokalen Aufgabenträgern noch mit den bedienenden Verkehrsunternehmen abgestimmt. Für den Kreis Recklinghausen ergeben sich aus dieser Unterlage die folgenden kommunalen Anpassungsmaßnahmen:

Dortmund (Auszug)

Linie	Takt bisher	Takt neu	Aufgabe; Angebot heute	maßgeb. Anschluss (weitere Anschlüsse)	Bemerkung neuer Takt
480	20	15	Städteverbindung	DO-Marten Süd: S4, U (Castrop-Rauxel Hbf)	Verdichtung auf 15'-Takt
482	20	15	Städteverbindung	DO-Mengede: S2 (Castrop-Rauxel Hbf)	Verdichtung auf 15'-Takt

Tabelle 1 - Überplante ÖPNV-Linien Dortmund

Bottrop/Gladbeck (Auszug)

Linie	Takt bisher	Takt neu	Aufgabe; Angebot heute	maßgeb. Anschluss (weitere Anschlüsse)	Bemerkung neuer Takt
SB16	20/60	15/60	Schnellverbindung zwischen Städten; Unterschiedliche Linienendpunkte	Bottrop Hbf: S9, RE14; (Dorsten, Essen Hbf)	Unterschiedliche Linienendpunkte, auf Außenästen 60'-Takt

Tabelle 2 - Überplante ÖPNV-Linien Bottrop/Gladbeck

Herten/Gelsenkirchen

Linie	Takt bisher	Takt neu	Aufgabe; Angebot heute	maßgeb. Anschluss (weitere Anschlüsse)	Bemerkung neuer Takt
SB23	30	-	Verbindung zwischen Städten	-	entfällt
210	30	30	Verbindung zwischen Städten	Herten (Recklinghausen Hbf)	Eingekürzt auf Recklinghausen – Herten Bahnhof
211	30	30	Verbindung zwischen Städten	Herten	Neue Stammlage
224	30	30	Verbindung zwischen Städten	Herten (Recklinghausen Hbf)	Verlängerung von Herten Mitte nach Herten Bahnhof
243	30	30	Ortsbus	Herten	Verlängerung von Herten Mitte nach Herten Bahnhof
246	30	30	Ortsbus	Herten	Verlängerung von Herten Mitte nach Herten Bahnhof

Tabelle 6 - Überplante ÖPNV-Linien Herten/Gelsenkirchen

alle Tabellen aus Anhang 2: Überplante ÖPNV-Linien für Taktszenario 2, sma+ / IVV

Bewertung der Vorschläge zur kommunalen Busanpassung

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 vom Bus auf die Schiene und umgekehrt in Dorsten, Herten (Mitte), Herten-Westerholt, Gladbeck-West und Recklinghausen. In Dorsten würde eine halbstündliche, in Herten eine stündliche und in Gladbeck eine 15-minütige Anbindung an das straßengebundene ÖPNV-Netz im Fokus stehen.

Zu den mittelbaren Auswirkungen aus dem Raum Dortmund gehören die Mehrleistungen auf den beiden DSW21-Linien 480 und 482 im Castrop-Rauxeler Stadtgebiet, die die S-Bahn-Halte Dortmund-Marten Süd (S 4 / S 42 NEU) und Dortmund-Mengede (S 2 / S 24 NEU) im 15'-Takt anbinden sollen. Dies bedeutet für die Stadt Castrop-Rauxel nach der bisherigen Schätzung eine Mehrleistung von rd. 200 Tkm pro Jahr. Da nur marginale Fahrgastzuwächse durch diese Angebotsverbesserungen zu erwarten sind, muss aufgrund dieser Maßnahmen von zusätzlichen finanziellen Belastungen für den Kreis Recklinghausen bzw. die kreisangehörigen Städte ausgegangen werden.

Von den Maßnahmen im Raum Bottrop wirkt nur die Linie SB 16 in den Kreis Recklinghausen. Es sind derzeit aber keine Auswirkungen für den Kreis Recklinghausen zu erwarten, da der bestehende 60'-Takt sich nicht verändern soll.

Die vorgeschlagenen Anpassungsmaßnahmen für den Raum Herten / Gelsenkirchen würden von Herten nach Gelsenkirchen bzw. Recklinghausen ausstrahlen. Die Sinnhaftigkeit der Maßnahmen hat die Kreisverwaltung Recklinghausen mit der Vestische Straßenbahnen GmbH gemeinsam beurteilt.

Im Einzelnen ist sowohl der Entfall der Linie SB 23 als auch die Einkürzung oder Verlängerung der Linien 210, 224, 243 und 246 offensichtlich der Unkenntnis der Gutachter von den örtlichen Zusammenhängen geschuldet. Eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen fand bei keiner dieser von den Gutachtern vorgeschlagenen Anpassungsmaßnahmen statt.

Die SB 23 ist nicht nur eine städteverbindende Linie und somit ein Konkurrent einer parallel geführten S-Bahn. Sie hat in Recklinghausen, Herten und Gelsenkirchen insbesondere erschließende Funktionen, die beim Wegfall der SB 23 durch neue Ortsbussysteme aufgefangen werden müssten.

Die Linien 210 (heute 212) und 211 führen durch Überlagerung zu einem 15'-Takt zwischen Herten-Mitte und Herten-Westerholt. Dieses Taktangebot kann durch einen stündlichen S-Bahn-Takt nicht angemessen ersetzt werden.

Die Linien 224, 243 und 246 enden heute am ZOB Herten (Herten Mitte), sind danach aber mit anderen Linien verknüpft, so dass die vorgeschlagene Verlängerung zum Bahnhof Herten keinen Sinn macht.

Vor dem Hintergrund dieser Bewertungen hat die Vestische Straßenbahnen GmbH drei Varianten für Herten betrachtet, um die möglichen Risiken abschätzen zu können.

- Variante 1: Das Busnetz bleibt unverändert.
- Variante 2: Das Busnetz wird nach den Gutachternvorschlägen modifiziert.
- Variante 3: Das Busnetz wird durch Planungsideen der Vestische Straßenbahnen GmbH modifiziert.

Rahmenbedingungen der Betrachtung

Die S-Bahn-Linie S 9 wird laut Gutachternvorschlag bis Recklinghausen Hbf verlängert (Ankunft Min. 57 / Abfahrt Min. 02) und erhält Zwischenstopps in Westerholt und Herten. Die neue SPNV-Verbindung soll laut den Gutachtern auf dem Abschnitt Recklinghausen Hbf - Gelsenkirchen-Buer Nord täglich 1.100 bis 1.400 Kunden je Richtung befördern.

Durch die starke Besiedlung, die dichte Erschließung mit Buslinien und den ungünstigen Standort des Bahnhofes „GE-Buer Nord S“ in Bezug auf das Zentrum Buer kann die Linie S 9 nur geringe Fahrgastpotenziale vom Bus übernehmen. Es ist auch zu berücksichtigen, dass einige Linien der Vestische Straßenbahnen GmbH als Zu- und Abbringer zur S 9 fungieren werden. Die Fahrplanlage S 9 ist aus der Reisegeschwindigkeit zwischen Buer Nord und RE Hbf errechnet worden, d.h. 13 Min. bzw. 15 Min. Fahrzeit bei ca. 14,5 km Streckenlänge.

Der Haltepunkt Westerholt Bf befindet sich etwa in Höhe der früheren Station und ist über die Haltestelle „Westerholt Bf“ der Linien 210 (heute 212) und 211 an das Busnetz angeschlossen.

Der Haltepunkt Herten Bf liegt in Höhe des Bahnübergangs „Paschenbergstraße“ und ist über die Haltestelle „Herten Bf“ über die bisherigen Linien 210 (heute 212), 211 und 249 an das Busnetz angeschlossen. Die Haltestelle müsste stadtauswärts neu eingerichtet werden, da sie zurzeit nur stadteinwärts existiert.

Variante 1: Das Busnetz bleibt unverändert.

Alle Linien der Vestische Straßenbahnen GmbH verkehren trotz der Verlängerung der S 9 unverändert weiter.

Der Reisezeitvergleich RE Hbf - Herten (City): Die Relation wird wegen der fußläufigen Entfernungen von / zu den Bahnhöfen per Zug schneller zurückgelegt (Reisezeit Bus → Zug: ca. 1,5fach). Die Linie 249 verliert deshalb pro Richtung ca. 200 von 1.300 Ein-/Aussteigern ab Recklinghausen Hbf, d.h. ca. 400 Fahrgäste pro Werktag.

Der Reisezeitvergleich RE Hbf - Westerholt (Geschäftsviertel): Bei dieser Relation tritt die S-Bahn in ernsthafte Konkurrenz zu den Linien SB 23 bzw. 210 (heute 212) und 211, die dadurch pro Richtung insgesamt ca. 200 von 550 Ein-/Aussteigern im Bereich Schloßstraße / Westerholt Bf / Geschwisterstraße verlieren (Reisezeit Bus → Zug: ca. 1,9fach bzw. ca. 2,5fach).

Der Reisezeitvergleich RE Hbf - GE-Buer Rathaus: Diese Direktverbindung ist wegen der Linie SB 23 so attraktiv (Reisezeit Bus → Zug: ca. 1,1fach), dass die Verlängerung der S 9 wegen des Umsteigens in Höhe Bahnhof Buer Nord keine Konkurrenz darstellt und keine Buskunden verloren werden.

Die geschätzten Auswirkungen (Gesamt) liegen bei - 240.000 Fahrgäste pro Jahr (bei 300 Werktagen) vom Bus zur S-Bahn.

Variante 2: Das Busnetz wird nach den Gutachternvorschlägen modifiziert.

Die Linie SB 23 entfällt ersatzlos. Dies gilt auch für das Stadtgebiet Gelsenkirchen. Die Linien 210 (heute 212), 224, 243 und 246 werden bis Herten Bf verlängert. Bei der Linie 211 soll sich die Fahrplanlage so verschieben, dass ein Anschluss am Bahnhof Westerholt mit der S 9 erreicht wird.

In der Konsequenz widerspricht dieser weitgehende Vorschlag den Nahverkehrsplänen der Stadt Gelsenkirchen und des Kreises Recklinghausen, denn er beendet den 10'-Takt in GE-Hassel und den 15'-Takt zwischen Herten-Mitte und Westerholt.

Die Fahrgastverluste sind nur schwer zu beziffern, dürften aber weit höher als die zur Linie S 9 abwandernden Kunden liegen. Die Linie SB 23 hat heute täglich Mo-Fr ca. 1.000 Fahrgäste je Richtung, die Linie 210 (heute 212) ca. 650 Fahrgäste. Die Verlängerung von vier Linien bis Herten Bf dürfte wegen der geringen zeitlichen Flexibilität (nur 1 x stündlich Zuganschluss) nur wenige Neukunden bringen. Bei der Variante 2 wird mit einem Verlust von etwa 30% der heutigen SB 23- / 210-Kunden gerechnet, d.h. rd. 500 Fahrgäste je Richtung zuzüglich der Verluste bei der Linie 249 (200 Fahrgäste je Richtung).

Dieser Vorschlag wird nach erster Prüfung zu vielfach sehr unproduktiven Lösungen (fehlende Linienverknüpfungen, Standzeiten usw.) führen.

Die geschätzten Auswirkungen (Gesamt) liegen bei - 420.000 Fahrgäste pro Jahr (bei 300 Werktagen) vom Bus zur S-Bahn bzw. vom Bus zur Pkw-Nutzung.

Variante 3: Das Busnetz wird durch Planungsideen der Vestische Straßenbahnen GmbH modifiziert.

Alle Linien der Vestische Straßenbahnen GmbH verkehren ohne Verschwenk über Herten Bf. Die Busse halten auf dem Resser Weg / Einmündung Paschenbergstraße. In Westerholt wird die heutige Haltestelle „Westerholt Bf“ genutzt.

Das heutige Fahrtenangebot der Vestische Straßenbahnen GmbH bleibt vorerst unverändert bestehen, weil Linien- und Taktreduzierungen die Gefahr unproduktiver Lösungen in sich bergen.

Die Linie SB 23 wird über den Linienweg 249 verlegt und ersetzt dort 50% der heutigen Fahrten bei weniger Zwischenhaltestellen. Die Linie 242 NEU ersetzt die heutige SB 23 und hält an allen Unterwegshaltestellen mit längerer Fahrzeit.

Am Bahnhof Westerholt sollen die Linien 210 (heute 212) und 211 die Anschlüsse an die S 9 sicherstellen. Allerdings sind die Übergangszeiten zu den Zügen nach / von Essen Hbf bei der derzeitigen - durch Herten Mitte fixierten - Fahrplanlage mit nur 2 Min. bzw. 15 Min. ungünstig. Für Züge in / aus Fahrtrichtung Recklinghausen Hbf betragen die Übergänge für Kunden aus Bertlich / Hassel 13 Min. bzw. 15 Min.

Am Bahnhof Herten ergeben sich sehr gute Anschlüsse zu den Linien SB 23 NEU bzw. 210 (heute 212) und 211 in beiden Richtungen.

Der Reisezeitvergleich RE Hbf - Herten (City): Diese Relation wird wegen der beschleunigten Linie SB 23 NEU weniger verlieren (Reisezeit Bus → Zug: ca. 1,2fach). Die Linie 249 verliert pro Richtung ca. 150 von 1.300 Ein-/Aussteigern ab Recklinghausen Hbf, d.h. ca. 300 Fahrgäste pro Werktag.

Der Reisezeitvergleich RE Hbf - Westerholt (Geschäftsviertel): Die S-Bahn tritt in ernsthafte Konkurrenz zu den Linien 242 NEU bzw. 210 (heute 212) und 211, die dadurch pro Richtung ca. 200 von 550 Ein-/Aussteigern im Bereich Schloßstraße / Westerholt Bf / Geschwisterstraße verlieren (Reisezeit Bus → Zug: ca. 2,2fach bzw. ca. 2,5fach).

Der Reisezeitvergleich RE Hbf - GE-Buer Rathaus: Diese Direktverbindung ist auch per Linie 242 NEU so attraktiv (Reisezeit Bus → Zug: ca. 1,2fach), dass die Verlängerung der S 9 wegen des Umsteigens in Höhe Bahnhof Buer Nord keine Konkurrenz darstellt und keine Buskunden verloren gehen.

Durch die Linienanpassungen in Variante 3 ergeben sich voraussichtlich keine Veränderungen im Leistungsangebot. Mit den Neuverknüpfungen der Linien SB 23, 222, 223, 239, 242 und 249 sinkt der Fahrplanwirkungsgrad der betroffenen Linien insgesamt von ca. 86,5% auf 85,5% (Aufwand pro km steigt). Fahrgastgewinne sind durch dieses „neue“ Netz zumindest zunächst nicht zu erwarten.

Die geschätzten Auswirkungen (Gesamt) liegen bei - 210.000 Fahrgäste pro Jahr (bei 300 Werktagen) vom Bus zur S-Bahn.

Für den Raum Herten / Gelsenkirchen wird daher vorgeschlagen, für die Anbindung der SPNV-Haltepunkte die bestehenden Linien zu nutzen, die heute schon an den Bahnhöfen Herten und Westerholt verkehren. Die Fußwege liegen zwischen 3 - 5 Minuten, so dass bei einem stündlichen S-Bahn-Takt dieser Fußwegaufwand als zumutbar eingestuft werden kann. Die Planungsideen der Vestische Straßenbahnen GmbH werden im Zuge der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Recklinghausen weiter verfolgt.

Im Raum Gladbeck / Dorsten ist das Angebot der bestehenden Buslinien groß genug, um die neue SPNV-Konzeption des VRR ab 12/2019 an das Busnetz anzubinden. Die Fahrplanlagen der Linien erfordern aber ggfls. eine Anpassung, bei der auch die jeweiligen Linienvknüpfungen berücksichtigt werden müssen. Die Anpassungen sollen daher im Zuge der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Recklinghausen weiter verfolgt werden.

Verkehrsplanerisches Fazit

Die Umstellung der S-Bahn auf einen 15´/30´-Takt bzw. die Umsetzung der SPNV-Konzeption ab 12/2019 bringen für den gesamten VRR-Raum folgende Vorteile:

- Nachfragegerechteres Angebot bei gleichbleibender Leistungsbilanz im SPNV
- Beschleunigung von Korridoren durch Einführung von Expresslinien
- Beschleunigung von Reisezeiten durch verbesserte Anschlüsse
- Reaktivierung der Hertener Bahn
- Schaffung neuer Direktverbindungen

Demgegenüber stehen die Auswirkungen im hiesigen straßengebundenen Busnetz:

Castrop-Rauxel	laut Gutachternvorschlag insgesamt 200 Tkm/Jahr Mehrleistungen der Linien 480 und 482 nach Castrop-Rauxel Hbf und zu den S-Bahn-Halten in Dortmund
-----------------------	--

Herten / Gelsenkirchen

Variante 1	- 240.000 Fahrgäste/Jahr (bei 300 Werktagen) vom Bus zur S-Bahn, bei etwa gleichem Aufwand zu heute
------------	---

Variante 2	- 420.000 Fahrgäste/Jahr (bei 300 Werktagen) vom Bus zur S-Bahn bzw. vom Bus zur Pkw-Nutzung, bei geringerem Aufwand zu heute
------------	---

Variante 3

- 210.000 Fahrgäste/Jahr (bei 300 Werktagen)
vom Bus zur S-Bahn,
bei etwa gleichem Aufwand zu heute

Gladbeck / Dorsten

Anpassungen in der Fahrplanlage und den
Linienverknüpfungen zur adäquaten Anbindung der
SPNV-Haltepunkte

Für den Kreis Recklinghausen wird vorgeschlagen, im Falle der Realisierung des vom VRR vorgeschlagenen S-Bahn-Konzeptes für die Anbindung der SPNV-Haltepunkte das bestehende Busliniennetz zu nutzen. Darüber hinaus wären im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Recklinghausen Anpassungsbedarfe für die kommunalen Linien gesondert zu prüfen, um den von den Gutachtern angegebenen Änderungsbedarf detailliert zu bewerten und in adäquater - d.h. der Nachfrageentwicklung und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen entsprechender Form - zu modifizieren.

Neben den verkehrsplanerischen Auswirkungen sind bei der S-Bahn-Taktumstellung auch infrastrukturelle Auswirkungen auf die Straßenbaulastträger (Städte, Kreise, Straßen NRW) zu erwarten (z.B. Neu- / Ausbau von Haltestellen).

Finanzielle Aspekte

Im Zusammenhang mit den Linien 480 und 482 wird aktuell - ausgehend von den Gutachternvorschlägen - die Mehrleistung der Dortmunder Stadtwerke AG auf dem Gebiet der Stadt Castrop-Rauxel mit jährlich insgesamt rd. 200 Tkm eingeschätzt. Durch diese Angebotsausweitung werden nur marginale Fahrgastzuwächse erwartet. Damit können die durch das zusätzliche Leistungsangebot entstehenden erheblichen Mehraufwendungen nur zu einem geringen Teil durch Mehrerträge ausgeglichen werden. Die nicht durch Mehrerträge gedeckten Mehraufwendungen sind unmittelbar vom Kreis Recklinghausen und mittelbar über die Kreisumlage und die ÖPNV-Umlage von den kreisangehörigen Städten zu tragen. In besonderem Maße ist die Stadt Castrop-Rauxel über die ÖPNV-Umlage betroffen.

Eine Quantifizierung der Mehraufwendungen ist derzeit seriös allein schon deshalb nicht möglich, weil die Höhe der Mehraufwendungen u.a. durch den Aufwand für Dieselkraftstoff bestimmt wird. Der Dieselkraftstoffpreis unterliegt starken Schwankungen. Selbst eine Schätzung des Dieselkraftstoffpreises für die Zeit ab Dezember 2019 ist verlässlich nicht möglich. Ein weiteres Risiko ist, dass die für die Betriebsleistungen der Dortmunder Stadtwerke AG zwischen der Dortmunder Stadtwerke AG und dem Kreis Recklinghausen getroffenen Finanzierungsregelungen Ende 2019 auslaufen. Aktuell gilt die Belastung des Kreises Recklinghausen je Buskilometer durch die Vestische Straßenbahnen GmbH als Obergrenze für die Betriebsleistungen der Dortmunder Stadtwerke AG im Kreisgebiet. Darüber hinaus kommt entsprechend der mit der Dortmunder Stadtwerke AG getroffenen Regelungen grundsätzlich ein Kürzungsbetrag von 200 T€ / Jahr zum Tragen. Es ist nicht auszuschließen, dass diese für den Kreis Recklinghausen positiven finanziellen

Regelungen für die Zeit ab 2020 von der Dortmunder Stadtwerke AG nicht mehr zugestanden werden.

Die aus verkehrlicher Sicht vorgeschlagene Variante 1 (Das Busnetz bleibt unverändert.) führt für Herten / Gelsenkirchen zu einem geschätzten Verlust von 240.000 Fahrgästen / Jahr und etwa gleichem Aufwand wie heute. Durch die aufgrund der Fahrgastverluste wegfallenden Fahrgeldeinnahmen erhöht sich die Belastung für den Kreis Recklinghausen bzw. für die kreisangehörigen Städte.

Wegen der sich ergebenden Mehrbelastungen kann mit Blick auf die äußerst angespannte finanzielle Situation des Kreises Recklinghausen und der kreisangehörigen Städte den von den Gutachtern vorgeschlagenen Anpassungen des ÖSPV-Netzes nicht gefolgt werden. Hinzu kommt, dass bei fiskalischer Betrachtung des Sachverhaltes dem vom VRR vorgeschlagenen Konzept zur Umstellung des Taktes bei der S-Bahn nicht zugestimmt werden kann, weil die finanziellen Auswirkungen für den Kreis Recklinghausen bzw. die kreisangehörigen Städte durch den zusätzlichen S-Bahn-Verkehr im Kreis Recklinghausen vom VRR nicht beziffert worden sind.

Wiederholt wird in die Diskussion zur geplanten Umstellung des S-Bahn-Taktes eingebracht, dass eine zusätzliche Belastung durch die Umstellung des Taktes bei der S-Bahn durch ein Entfallen der SPNV-Umlage ab dem Jahr 2020 ausgeglichen werden könnte. Die SPNV-Umlage des Kreises Recklinghausen für das Jahr 2015 beträgt 578 T€. Es muss davor gewarnt werden, eine zusätzliche finanzielle Belastung mit der Begründung einer Entlastung an einer anderen Stelle einzugehen, wenn der Eintritt der Entlastung noch nicht feststeht.

In einer Präsentation für eine Informationsveranstaltung des VRR am 19.02.2015 hat es zur SPNV-Umlage lediglich geheißen: „Zielstellung: vollständiges Abschmelzen der SPNV-Umlage bis 2019 durch Wettbewerbsgewinne und steigende Fahrgelderlöse“. Erst die Zukunft wird zeigen, ob dieses Ziel erreicht werden kann. Zur SPNV-Umlage ist weiter anzumerken, dass der Kreistag des Kreises Recklinghausen in seiner Sitzung am 29.09.2014 zur geplanten S-Bahn-Taktumstellung eine Erklärung verabschiedet hat, die mit Schreiben vom 30.09.2014 der VRR AöR zugeleitet worden ist. Der letzte Punkt dieser Erklärung lautete: „Es ist zu klären, ob es zum Auslaufen der bisherigen SPNV-Umlage nach 2019 kommt.“ Eine Rückäußerung der VRR AöR zu dem Schreiben ist nicht erfolgt.

Weitere Schritte

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, muss der VRR eine Grundsatzentscheidung zum 15'/30'-Takt spätestens im Sitzungsblock Juni 2015 treffen.

Wegen der hohen Bedeutung des Themas soll eine Entscheidung in einer Sondersitzung des Verwaltungsrates der VRR AöR als maßgebendes Entscheidungsgremium am 22.05.2015 herbeigeführt werden.

Diese Vorlage ist mit der Vestische Straßenbahnen GmbH abgestimmt worden.