



Vorlage Nr.: 2016/116

22.08.2016

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehr	Fachdienst 18	09.09.2016	4
Kreisausschuss	Fachdienst 18	20.09.2016	11
Kreistag	Landrat	26.09.2016	12

Aufstellung des VRR-Nahverkehrsplans 2016 (NVP 2016) Stellungnahme des Kreises Recklinghausen

Beschlussvorschlag: Der Kreistag beschließt, die beigefügte Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Darstellung des Sachverhaltes:

Mit E-Mail vom 21.04.2016 hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) den Kreis Recklinghausen gebeten zum Nahverkehrsplan 2016 (NVP 2016) des VRR bis zum 15.07.2016 Stellung zu nehmen.

Dem Beteiligungsverfahren für den NVP 2016 wurde seitens des VRR deutlich mehr Zeit eingeräumt, als beim letzten großen Beteiligungsverfahren im Jahre 2009.

Leider war die Zeitspanne so gewählt, dass eine Beratung aufgrund der Ladungsfristen und des Umfangs der Unterlagen (210 Seiten Planentwurf) im letzten Sitzungsblock nicht möglich war.

Der Kreis Recklinghausen hat zur Fristwahrung seine Vorab-Stellungnahme daher mit einem Gremienvorbehalt versehen (siehe Anlage).

Der VRR hat zudem für den Zeitraum vom 01. September 2016 bis zum 30. November 2016 weitere Gesprächsrunden mit den Beteiligten vorgesehen, so dass das Beratungs- / Beschlussergebnis im aktuellen September-Sitzungsblock noch in den Prozess eingebracht werden kann.

Süberkrüb
Landrat

Butz
Kreisdirektor

Die wesentlichen Inhalte der Vorab-Stellungnahme werden im Folgenden kurz zusammengefasst:

- Beteiligung aller betroffenen Gebietskörperschaften (also auch den betroffenen kreisangehörigen Städten) entsprechend § 9 ÖPNV-Gesetz NRW.
- Für dieses Verfahren wurden Anmerkungen aus den kreisangehörigen Städten des Kreises Recklinghausen in die Stellungnahme des Kreises aufgenommen.
- Mobilitätsangebot einer durchgehenden Tür-zu-Tür-Bedienung als Reisekette einschließlich der Fußwege zu Haltestellen bzw. zwischen Haltestellen wird begrüßt.
- Die Tür-zu-Tür-Bedienung suggeriert aber auch eine Abholung des Kunden von der eigenen Haustür. Dies ist durch den ÖPNV aber nicht leistbar und in einigen Regionen unverhältnismäßig.
- Hinweis auf die Zielsetzung im Kapitel 1.5 „den ÖPNV finanzierbar zu halten“.
- Hinweis zu bisherigen Tarifierungen, die die Finanzierbarkeit durch den ÖPNV-Kunden zu wenig betrachtet und nur im Regelfall den Tarif erhöht.
- Appell auch eine Tarifierung nach unten zu prüfen, der durch einen höheren Absatz ggfs. die gleichen oder höhere Einnahmen generieren.
- Die Weiterentwicklung des VRR als Mobilitätsdienstleister sollte unter die Handlungsmaxime der Finanzierbarkeit der Aktivitäten, auch für den ÖPNV-Kunden in den Vordergrund stellen.
- Im Kapitel 2.1.4.4 fehlt die Linienmaßnahme RB 3 im Linienabschnitt Dortmund – Herne – Recklinghausen / Essen / Duisburg. Nach dem S-Bahn-Konzept soll die RB 3 den S 2 – Abschnitt von Dortmund über Gelsenkirchen nach Duisburg übernehmen und mit der RE 3 einen 30-Minuten-Takt auf diesem Streckenabschnitt erreichen.
- Anpassung der Darstellung für die durchgehende S 2 – Anbindung nach Recklinghausen Hbf auch am Wochenende.
- Appell für die zukünftige Bedienung der der Haardachse zwischen Münster und Essen mit zwei langsamen und einer schnellen Verbindung. Bei der Entscheidung über die Auflistung von Halten bei der schnellen Verbindung sollte eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen erfolgen. Da die hohe Nachfrage sehr wahrscheinlich an den Haltepunkten im Kreis Recklinghausen generiert wird, gehe der Kreis Recklinghausen davon aus, dass die Halte im Kreis bei der Auflistung nicht betroffen sind.
- Die beiden langsamen Verbindungen sollten einen klaren 30-Minuten-Takt, insbesondere für die bessere Planbarkeit des ÖSPV, erhalten.
- Der klare Takt sollte Teil der Ausschreibungen im SPNV werden, um den betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. den ÖSPV-Aufgabenträgern die Arbeit zu erleichtern.

- Im Zielnetz 2020 – 2030+, Kapitel 2.1.4.5.1 wird das langfristige Konzept für das nördliche Ruhrgebiet und dabei auch das Verbindungsdefizit zwischen Recklinghausen und Bochum dargestellt. Für diese Verbindung existiert außerdem eine starke Pendlerverflechtung.
Die Städte Bochum und Recklinghausen haben dazu klare Aussagen getroffen. Zur Stadt Recklinghausen verweise ich auf die „Anregungen der kreisangehörigen Städte“.
- Im NVP 2016 fehlen die geplanten Stationen Gelsenkirchen-Buer Nord, Herten-Westerholt und Herten-Mitte auf der Hertener Bahn.
- Zusätzlich müsste eine Weiche am Hauptbahnhof Recklinghausen wieder hergestellt und die Dellwiger Brücke in Essen / Bottrop erweitert werden.
- Fehlende Kundenfreundlichkeit im zukünftigen Vertriebskonzept (Kapitel 2.6.2) für Ticketautomaten im SPNV („in Einzelfällen müssen Kunden hierdurch längere Wege zum anderen Bahnsteig ... in Kauf nehmen“).
- Im Kapitel 3.1 wird die Tarifstrukturreform angesprochen. Leider fehlt hier eine Darstellung der tatsächlichen Auswirkungen der Tarifstrukturreform.
- Der Nutzen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei den innovativen Ansätzen zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Kapitel 3.3.3, S. 178) scheint idealisiert zu sein. Natürlich kann die Vernetzung von Verkehrsmitteln dazu beitragen, den ÖPNV für neue Personengruppen interessant zu machen, aber sollte man hier immer Nutzen und Ertrag ins Verhältnis setzen. Und die Finanzierbarkeit des ÖPNV vorne anstellen.
- Überarbeitung des Absatzes über das „Haltestellenkataster Barrierefreiheit“ (Kapitel 3.4.1, S. 183), da das Personenbeförderungsgesetz nicht den Haltestellenausbau festlegt, sondern soll vielmehr der „Nahverkehrsplan ... die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen...“ hat.

Das Gesamtwerk des VRR-Nahverkehrsplans 2016 wird nicht mitversandt und kann im Gremieninformationsdienst MORE abgerufen werden.

Folgende Anregungen der kreisangehörigen Städte wurden in die Stellungnahme des Kreises Recklinghausen aufgenommen:

Aus Sicht der **Stadt Castrop-Rauxel** möchte ich zum VRR-Nahverkehrsplan ergänzen, dass der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes „Castrop-Rauxel Süd“ (Zugang zum Bahnsteig und Bahnsteighöhenanpassung) mit aufgenommen werden sollte.

Im Kapitel 2.4.3 „Konkrete Planungen und Ausbauprogramme“ und darin „Weitere Ausbau- und Modernisierungsprogramme“ sollte dieser Punkt zumindest tabellarisch auftauchen.

Aus Sicht der **Stadt Datteln** möchte ich einen Hinweis zum Kap. 1.3.1 Demographische Entwicklung geben. Nach dem aktuellen Monitoring des Kreises Recklinghausen zum Bevölkerungsstand (Bericht Jan.- März 2016; Stand 8.4.2016) ist – u.a. bedingt durch die Flüchtlingsentwicklung – einen Einwohnerzuwachs im Kreisgebiet bereits vorhanden.

Im Hinblick auf die Prognosedaten in den Kap. 1.3.1.1 ff. sollte daher dieser Hinweis ergänzt werden, insbesondere im Hinblick auf die fortzuschreibenden Prognosen von IT.NRW, die künftig diese Entwicklung entsprechend zu berücksichtigen haben.

Aus Sicht der **Stadt Dorsten** bitte ich die Ausführungen auf Seite 124, dass eine Reihe von Stationen für den Regionalverkehr (RE- und RB-Linien) eine Bahnsteighöhe von weniger als 76 cm aufweist und dass der VRR (Abs. 3) ... eine Bahnsteighöhe von 76 cm ... zukünftig für die geeignete Bahnsteighöhe hält, zu ergänzen. Diese Aussage sollte eine Erläuterung zum weiteren Vorgehen, zur Prioritätenbildung und zum Zeitplan zur Erreichung der Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplan aufnehmen.

Der Anhang mit der Auflistung der Bahnhöfe war den Beteiligungsunterlagen nicht beigelegt, so dass es mich natürlich interessiert, wie viele Stationen noch auszubauen und ob dafür gesonderte Programme aufgelegt werden.

Aus Sicht der **Stadt Gladbeck** möchte ich folgende Rückmeldungen geben:

Auf Grund der Bedeutsamkeit der Angelegenheit sollte der VRR grundsätzlich eine Beteiligung für alle betroffenen Gebietskörperschaften anbieten. Dies könnte beispielsweise in Form von "Regional-Konferenzen" für mehrere Kommunen / Kreise erfolgen. Dabei bestünde dann auch die Möglichkeit der Diskussion und des fachlichen Austausches untereinander.

Im Kapitel 2 wird das SPNV-Leistungsangebot dargelegt. Es wird das zukünftige Bedienungskonzept im S-Bahn-Netz mit der Taktumstellung 15 / 30 Minuten zu Grunde gelegt, das im Mai 2015 durch die Verbandsversammlung beschlossen wurde. Hierdurch ergibt sich für den Emscher-Lippe Raum eine deutlich verbesserte SPNV-Andienung. Die vorgesehenen Angebotsausweitungen betreffen den RE 14,

der zukünftig einen 30 Minuten Takt erhält. Ferner wird die S-Bahn S 9 Gladbeck ebenfalls im 30 Minuten Takt andienen. Hierdurch erhält die Stadt Gladbeck ein SPNV-Fahrtenangebot im 15 Minuten Takt ins Oberzentrum Essen.

Darüber hinaus ist die Reaktivierung der Bahnstrecke von Gelsenkirchen-Buer über Herten nach Recklinghausen mit einer S-Bahn-Bedienung (S 9) vorgesehen. Damit erhält die Stadt Gladbeck ein stündliches SPNV-Angebot direkt nach Recklinghausen.

Diese Maßnahmen werden von der Stadt Gladbeck ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

Das Konzept soll ab Dezember 2019 umgesetzt werden. Es wird seitens des VRR erwähnt, dass für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts Essen-Bottrop mindestens im Bereich der Station Essen-Dellwig Ost die Verlängerung der Zweigleisigkeit herzustellen ist.

Im Kap. 2.5 "SPNV-Infrastruktur - Netz" ist diese Maßnahme als "langfristig umzusetzende Maßnahme" in der so genannten Langfristliste mit einem Realisierungshorizont bis 2030 enthalten, ferner wird auf die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur (größer 3 Mio. Euro) im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW hingewiesen.

Von Seiten der Stadt Gladbeck wird angeregt, den jeweiligen SPNV-Bedienungskonzepten die hierfür notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen mit einem klaren zeitlichen Realisierungsrahmen zuzuordnen.

Für die vorgesehene Streckenreaktivierung "Hertener Bahn" sind die notwendigen SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an den Stationen und Haltepunkten in Kap. 2.4 namentlich nicht explizit aufgeführt.

Im Absatz "Weitere Strecken im Bereich des VRR" wird auch die Regionalbahnstrecke RB 43 erwähnt. Um den dauerhaften Erhalt der Strecke zu sichern, hat es vor einigen Jahren intensive interkommunale Bemühungen für den Erhalt der Bahnstrecke gegeben. Im Auftrag der beteiligten Kommunen wurde durch den RVR in 2010 eine Studie zur RB 43 erstellt. Dabei wurden Potenziale für eine Nachfragesteigerung ermittelt. Im östlichen Streckenabschnitt könnte ein 30 Minuten Takt eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erreichen. Für den westlichen Streckenabschnitt zwischen Dorsten und Wanne-Eickel wurden Maßnahmen in die Gleisinfrastruktur (Langsam-Fahrstrecken) und für den Ausbau/Neubau der Bahnhöfe / Haltepunkte für notwendig erachtet.

Zwischenzeitlich hat der VRR die Bestellgarantie für die RB 43 ausgesprochen, so dass auch die Inanspruchnahme von Fördermitteln für den Ausbau der SPNV Infrastruktur dieser Strecke ermöglicht ist.

Die Stadt Gladbeck wird den an der Bahnlinie RB 43 liegenden Haltepunkt Gladbeck Ost in südliche Richtung verlegen und in das Umbaukonzept des neuen Busbahnhofs Oberhof mit einbeziehen.

Ferner sollten die auf dem westlichen Abschnitt der Bahnstrecke bestehenden Langsam-Fahrstrecken beseitigt werden, um damit die Anschlusssituation im Bahnhof Wanne-Eickel (Anschluss / Übergang zur Linie RE 3) zu ermöglichen / zu optimieren.

Von Seiten der Stadt Gladbeck wird angeregt, die Sachstandsdarstellung zur RB 43 um die genannten Aspekte zu ergänzen.

Im Kap. 2.1.4.5 "Zielnetz 2020 - 2030+" wird für das nördliche Ruhrgebiet u.a. eine Verlängerung der zukünftigen Leistung Mönchengladbach - Duisburg - Bottrop nach Herten und Recklinghausen zur Beseitigung bestehender Angebotsdefizite für sinnvoll erachtet. Die Stadt Gladbeck befürwortet und unterstützt diese Angebotsverdichtung (2. Leistung Hertener Bahn). Auf diese Weise würde wieder eine umsteigefreie SPNV - Verbindung von Gladbeck nach Oberhausen und Duisburg eingerichtet.

Diese Direktverbindung ist durch das ab Dezember 2019 vorgesehene Bedienungskonzept mit S 9 und RE 14 im Zuge der S-Bahn-Taktumstellung 15 / 30 Minuten von Gladbeck aus nicht vorgesehen.

Die Stadt Gladbeck weist ferner darauf hin, dass für die in 2009 umgebaute S-Bahn-Station / Bahnhof Gladbeck West die dazugehörigen P&R- sowie die B&R-Anlagen, die im S 9 - Vertrag enthalten sind, immer noch nicht hergestellt worden sind. Die Stadt Gladbeck hat hierfür bereits vor Jahren eine planerische Konzeption entwickelt. Auf Grund des erheblichen Parkdrucks hat die Stadt Gladbeck zwischenzeitlich eine kleinere Pkw-Stellplatzanlage auf eigene Kosten hergestellt. Die Herstellung der notwendigen P&R-Stellplätze auf DB-Gelände steht weiterhin aus.

Aus Sicht der **Stadt Herten** möchte ich, auch wenn die Zeitplanung bedauerlicherweise sehr knapp bemessen und mit den Sommerferien ungünstig getaktet ist, auf folgende Punkte zum NVP VRR 2016 kurz hinweisen:

Die Reaktivierung der S9 (Hertener Bahn) wird an vier unterschiedlichen Stellen des NVP-Entwurfes des VRR kurz angesprochen. Damit zwingend verbundene Infrastrukturmaßnahmen (Einrichtung von zwei SPNV-Haltepunkten: Herten-Mitte und Herten-Westerholt) hingegen nicht. Hier bitte ich um entsprechende Ergänzungen.

Ebenfalls fehlt eine Aussage zur zeitlichen Umsetzung des SPNV-Anschlusses Herten. Bislang wird seitens des Verkehrsministers das ehrgeizige Ziel kommuniziert, dass der SPNV-Betrieb in Herten ab dem vierten Quartal 2019 genutzt werden kann.

Des Weiteren fehlen grundsätzliche Aussagen zu Anschlussoptionen und – planungen zu den vorhandenen Flughäfen (Dortmund, Münster, Düsseldorf, Köln).

Ebenso fehlen Aussagen zur Integration vorhandener sowie zukünftiger Gewerbegebiete im Einzugsbereich des VRR.

Aus Sicht der **Stadt Marl** rege ich folgende Punkte im Entwurf des NVP 2016 zu ergänzen:

Ergänzung einer Direktverbindung zwischen dem Bahnhof Marl-Sinsen und dem Hauptbahnhof Bochum (Linien RE 2/RE42)

Angesichts der lang anhaltenden Baumaßnahmen auf der BAB A 43 ist eine direkte Zugverbindung zwischen Marl und Bochum sicherlich förderlich und hilfreich, gerade im Berufspendlerverkehr für Arbeitnehmer und Studenten der Uni Bochum. Die Stadt Marl unterstützt ausdrücklich die Initiative der Stadt Recklinghausen, die ebenfalls eine direkte Nord-Süd-Verbindung im Schienenverkehr (Recklinghausen – Bochum) fordern.

Verdichtung des Stundentaktes der S9 zwischen Essen und Marl-Mitte auf einen 30 min-Takt. Durch eine aktuelle Ansiedlung des neuen Logistikzentrums der Metro-Gruppe am Chemiapark Marl werden rund 1.000 neue Arbeitsplätze entstehen (Realisierung in 2017). Dabei werden jedoch auch mehrere bestehende Lager im südlichen Ruhrgebiet geschlossen, so dass sicherlich ein nicht unerheblicher Anteil der bisherigen Arbeitskräfte per ÖPNV zum neuen Standort nach Marl pendeln will.

Ebenso wird ein neues Gewerbe-/Industriegebiet auf den ehemaligen Bergwerksflächen der Zeche Auguste Victoria in Marl Hamm erschlossen, welches ebenfalls rund 1.000 Arbeitsplätze bieten wird (Realisierung ab 2020).

Angesichts der verkehrlichen Probleme im nördlichen Ruhrgebiet (6-streifiger Ausbau der A 43 zwischen Bochum und Recklinghausen, Nadelöhr B 224/A 52 in Gladbeck), könnte eine Attraktivitätssteigerung des Schienenpersonennahverkehrs eine deutliche Entlastung des Straßennetzes bewirken.

Des Weiteren ist zu überlegen, ob demographische Entwicklungen nicht doch zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV führen werden. Die Stadt Marl hatte im vergangenen Jahr erstmalig seit vielen Jahren wieder Einwohnerzuwächse zu verzeichnen durch Flüchtlinge und Zuzug von Osteuropäern. Auch wenn sicherlich nicht alle diese Menschen in Marl bleiben werden, haben wir doch deutlich mehr Kunden für den ÖPNV gewonnen, weil diese Bevölkerungsgruppe in der Regel nicht über ein eigenes Kfz verfügen kann.

Aus Sicht der **Stadt Recklinghausen** sollte deutlich hervorgehoben werden, dass die direkte Verbindung von Recklinghausen nach Bochum als eine wichtige Nord-Süd-Verbindung gefordert wird.

Der Rat der Stadt Recklinghausen hat in seiner Sitzung am 04.07.2016 folgende Resolution verfasst:

„Der Rat verabschiedet die nachstehende Resolution zur Einrichtung einer Regionalbahnlinie zwischen Recklinghausen Hauptbahnhof und Bochum Hauptbahnhof:

Der VRR wird bei der Aufstellung des neuen Verkehrsplanes aufgefordert, die Einrichtung einer Regionalbahnlinie Recklinghausen Hauptbahnhof – Bochum Hauptbahnhof auf vorhandenen Bahngleisen und unter Nutzung der bereits vorhandenen Haltestellen zu prüfen.

Angesichts des bevorstehenden Ausbaus der A43 wird es zu erheblichen Mehrbelastungen der innerstädtischen Straßen in den nächsten 10 bis 12 Jahren in Recklinghausen, Herne und Bochum kommen.

Die Akzeptanz dieser Regionallinie wird dadurch erheblich wachsen. Insofern ist die Aufnahme einer solchen Nord-Süd Bahnlinie mehr als sinnvoll, zumal keine Mehrkosten durch die Einrichtung der Strecke entstehen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig.“