

- Beschluss**
 Wahl
 Kenntnisnahme

Vorlagen Nr. 20/028/2007

öffentlich

| | |
|---|------------------------------------|
| Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Stuhm, Jean-Marc | Datum: 26.04.2007 Az.: 20-32 St |
|---|------------------------------------|

| Beratungsfolge | Termine | Art der Entscheidung |
|--|------------|----------------------|
| Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs | 24.05.2007 | Kenntnisnahme |

Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes - Maßnahmen für den Fahrplanwechsel 12/2007 im SPNV

- Finanzielle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
 Personelle Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen
 Organisatorische Auswirkung ja nein noch nicht zu übersehen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Fachbereich: Kämmerei
Bearbeiter/in: Herr Stuhm, Jean-Marc

Datum: 26.04.2007
Az.: 20-32 St

Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes - Maßnahmen für den Fahrplanwechsel 12/2007 im SPNV

Sachverhaltsdarstellung:

Auf der Regionalkonferenz am 27.02.2007 in Gelsenkirchen und auf der Klausurtagung des Zweckverbands am 23.03 und 24.03 2007 hat der VRR konkrete Vorstellungen zur Leistungskürzung im SPNV vorgestellt. Der Kreis Mettmann und die Städte Langenfeld, Ratingen und Wülfrath waren bei dieser Regional-Konferenz anwesend.

Hintergrund für die Leistungskürzungen im SPNV sind die Einsparungen der Regionalisierungsmittel des Bundes. Im Juni 2006 hatte der Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen, die Finanzmittel des Bundes für Öffentlichen Nahverkehr bis 2010 um insgesamt 3,3 Milliarden Euro zu reduzieren (siehe Abb. 1). Aufgrund der Kürzungen der Regionalisierungsmittel und Preissteigerungen bei den Energie- und Infrastrukturkosten ist für das Jahr 2008 im VRR mit einem voraussichtlichen Defizit von 30 Mio. Euro zu rechnen.¹ Die letztendliche Höhe des Defizits ist aber noch abhängig von den Verhandlungen mit der DB AG (Rabatt) und mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern.²

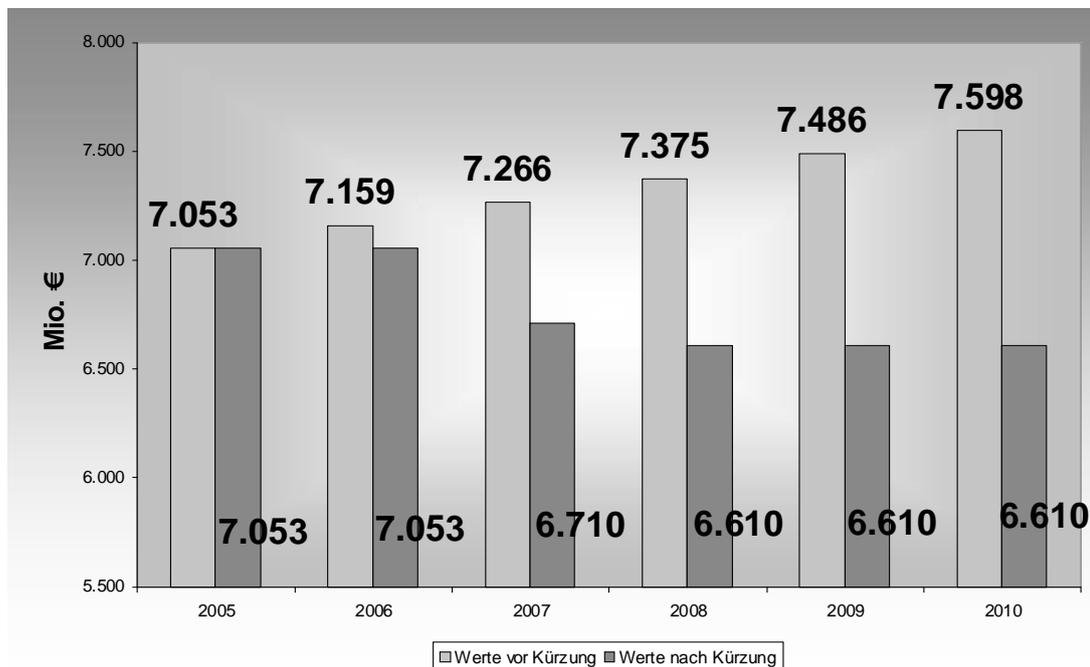


Abb. 1 (Regionalisierungsmittel des Bundes für den SPNV – Werte vor und nach der Kürzung; Quelle: VRR 2007)

¹ Ca. 20 Mio. Euro für fehlende Regionalisierungsmittel und entfallende Rabattregelung sowie ca. 10 Mio. Euro für Mehrbelastungen aus dem Nettovertrag mit der DB Regio aufgrund der Durchleitungen von gestiegenen Energie- und Infrastrukturkosten.

² Die Rabattregelung basiert auf einer Vereinbarung zwischen DB Regio und dem Land NRW. Damit gewährt die DB Regio den jeweiligen AT bis Ende 2007 einen Rabatt aufgrund der vom Land geförderten Fahrzeuge. Hiervon ist der VRR am stärksten betroffen, da der Anteil der Verkehre von DB Regio am Gesamtverkehr am höchsten ist.

Neben den Leistungsanpassungen im RB und RE-Verkehr ist von den Kürzungsabsichten des VRR auch das S-Bahn-Netz mit betroffen. Gemäß den Planungsvorstellungen vom VRR standen dabei folgende Szenarien zur Prüfung (siehe Abb. 2):

| Planungen im bestehenden 20-Minuten-Takt Umsetzung ab Dezember 2007 | Planungen 15 / 30-Minuten Takt Umsetzung ab Dezember 2010 |
|--|---|
| <p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung aller Linien auf moderne S-Bahn Triebzüge (ET 422/ ET 423) mit bedarfsge- rechtem Einsatz von Einfach- oder Doppel- traktionen • betriebliche Optimierung • Stabilisierung des Systems auf einem deut- lich verbesserten Pünktlichkeitsniveau • Behutsame Reduzierung der Taktfrequenz auf schwach nachgefragten Abschnitten • Verzicht auf einige kostenintensive HVZ- Züge auf Abschnitten, auf denen die Nach- frage mit dem Regelangebot befriedigt wer- den kann | <p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung aller Linien auf moderne S-Bahn Triebzüge (ET 422/ ET 423) mit bedarfsge- rechtem Einsatz von Einfach- oder Doppel- traktionen • betriebliche Optimierung • Reduzierung der Taktfrequenz auf schwach nachgefragten Abschnitten • Verzicht auf einige kostenintensive HVZ- Züge auf Abschnitten, auf denen die Nach- frage mit dem Regelangebot befriedigt wer- den kann |
| <p>Für den Kreis Mettmann würden sich folgende Ver- änderungen ergeben:</p> <p>Linienanpassungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgabe der S 7 zugunsten der Durchbin- dung der S1 bis nach Solingen- Haupt- bahn- hof (ehemals Solingen-Ohligs) Durchbindung zum Flughafen-Termi- nal ent- fällt, dafür hält die S1 am D-Flughafen Re- gionalbahnhof) • S11 fährt anstatt nach Wuppertal-Vohwinkel zum Flughafen-Termi- nal Die Verstärkerfahrten werden durch eine neue Verstärkerlinie zwischen Wuppertal- Vohwinkel – Düsseldorf - Langenfeld über- nommen. <p>Mögliche Taktreduzierungen im 20'-Taktsystem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S6: Wegfall der Verstärkerfahrten zwischen Ratingen und Düsseldorf durch den Einsatz von neuen Fahrzeugen in Doppeltraktion • S7: Modifizierung der Verstärker zwischen Solingen und Düsseldorf in Zusammenhang mit der Durchbindung der RB 47 zum Hauptbahnhof Düsseldorf | <p>Für den Kreis Mettmann würden sich folgende Ver- änderungen ergeben:</p> <p>Linienanpassungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S28 ganztägig im 30'-Takt + einzelne Ver- stärkungen • S6 ganztägig im 15'-Takt zwischen Ratingen-Ost und Langenfeld; • S 6 ganztägig im 30'-Takt zwischen Ratingen-Ost und Essen • S7 ganztägig im 30'-Takt, jedoch mit 15'Takt in der HVZ • S8 ganztägig im 30'-Takt mit 15'Takt in der HVZ • S9 ganztägig im 30'-Takt |

Abb. 2 (Zusammenstellung der Szenarien des VRR für den S-Bahnverkehr)

Aufbauend auf den Planungen im bestehenden 20-Minuten-Takt sollen erste Maßnahmen bereits zum Fahrplanwechsel ab Dezember 2007 Maßnahmen umgesetzt werden. Davon betroffen ist das S-Bahnnetz im Bereich Düsseldorf und dem Kreis Mettmann.

Der Kreis Mettmann hat am 28.02.2007 auch den kreisangehörigen Städten, die nicht an der Regionalkonferenz teilgenommen haben, die Unterlagen der Regionalkonferenz zugesandt, so dass alle Städte den gleichen Kenntnisstand haben. Aus den Städten Ratingen, Hilden, Erkrath und Heiligenhaus sowie von der Rheinbahn sind entsprechende schriftliche Aufforderungen an den Kreis Mettmann geschickt worden, um die Kürzungsmaßnahmen insbesondere im S-Bahnbereich abzumildern.

Der Kreis hat umgehend reagiert und den Vertretern des Kreises im VRR den Schriftverkehr aus den Städten und von der Rheinbahn sowie deren Antwortschreiben rechtzeitig vor der Klausurtagung des ZV VRR am 23.03. und 24.03.2007 zur Verfügung gestellt, so dass die Vertreter des Kreises im VRR ein Stimmungsbild aus dem Kreis erhalten haben. In der Bürgermeisterkonferenz vom 26.03.2007 wurde einvernehmlich beschlossen, dass bei der Umsetzung der notwendigen Kürzungsmaßnahmen die Bedeutung des S-Bahnnetzes für den Kreis Mettmann angemessen berücksichtigt und darüber hinaus keine Ausdünnung vorgenommen werden soll.

Am 29.03.2007 hat der Verwaltungsrat beim VRR eine Entscheidung zu der Beschlussvorlage F/VII/2007/0100/1 zum Thema „Modifizierung im SPNV-System“ herbeigeführt. Dieser Beschluss sieht vor, dass die S-Bahn ab 12/2007 innerhalb des 20-Minuten-Taktes leicht modifiziert werden soll. Uneingeschränkt zu begrüßen ist dabei zunächst, dass es vorerst keine Planungen für die Umsetzung eines 15-/30-Minuten-Taktes gibt. Eine solche Umstellung hätte eine deutliche Anpassung der Busfahrpläne erfordert, da der Busverkehr in vielen Fällen als Zubringer zur S-Bahn dient.

Folgende Veränderungen im S-Bahnnetz sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand zu erwarten (siehe Abb. 3):

- Aufgabe der S 7 zugunsten der Durchbindung der S1 bis nach Solingen-Hauptbahnhof
Ab Dezember 2007 werden mit der Durchbindung der S1 die alten Triebwagen (BR 420) durch die Wendezüge (X-Wagen) ersetzt. Ab Mai 2008 wird mit der Auslieferung der neuen Fahrzeuge zuerst die Linie S1 auf die neuen Fahrzeuge (BR 422/423) umgestellt.
Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten werden, wenn die neuen Fahrzeuge auf der Linie S1 (ab Mai 2008) eingesetzt werden, durch die Verlängerung der RB 47 vorgenommen, wobei noch unklar ist, wie viele Fahrten insgesamt bis zum Hauptbahnhof Düsseldorf durchgebunden werden. Ab Dezember 2007 werden die Verstärkerfahrten mit den heutigen S-Bahnfahrzeugen durchgeführt.
- Im Zusammenhang mit der Anschaffung der neuen Triebwagen (BR 422) sollen auf der S6 zwischen Ratingen und Düsseldorf die kostenintensiven Verstärkerfahrten entfallen. Voraussetzung hierfür ist, dass innerhalb des 20-Minuten-Taktes alle Fahrten in Doppeltraktion gefahren werden, um die erhöhte Sitzplatznachfrage durch den Wegfall der Verstärkerfahrten kompensieren zu können. Der Kreis hat seine Zustimmung ausdrücklich vom Vorliegen dieser Voraussetzungen abhängig gemacht. Der Vorstand des VRR hat daraufhin bestätigt, dass es zum Wegfall der Verstärkerfahrten erst "Zug um Zug" mit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge in Doppeltraktion kommen wird.
- Die Linie S 11 wird statt nach Wuppertal-Vohwinkel in Richtung Flughafen- Terminal geändert. Gegenwärtig nimmt die S 11 eine Verstärkerfunktion zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Düsseldorf Hauptbahnhof wahr, in dem die S11 gemeinsam mit der S8 einen 10'-Takt sicherstellt. Trotz Umlegung der S11 in Richtung Flughafen-Terminal bleibt gemäß Konzept des VRR der 10'-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Strecke Wuppertal - Erkrath - Düsseldorf erhalten. Die dort im 20'-Takt verkehrende S8 wird in der Hauptverkehrszeit durch eine Verstärkerlinie Langenfeld - Düsseldorf - Erkrath – Wuppertal-Vohwinkel im 20'-Takt ergänzt, so dass beide Linien überlagert einen 10'-Takt in der HVZ zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Düsseldorf bilden.

