

Beschluss

Wahl

Kenntnisnahme

Vorlagen Nr. 20/015/2014

öffentlich

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 13.08.2014 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	11.09.2014	Beschluss

Mögliche Taktumstellung des S-Bahn-Systems im VRR (15'/30'-Takt)

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 lehnt die seitens des VRR im Trennungsszenario 2 beabsichtigten Angebotsanpassungen auf den Linien S9 und S28 ab.
- Die Verwaltung wird beauftragt, sich gegenüber dem VRR für den Erhalt eines durchgehenden 20'-Taktes auf der S9 und der S28 unter Bedienung aller Haltepunkte mit Betroffenheit des Kreises Mettmann einzusetzen und diesem eine entsprechende Stellungnahme zukommen zu lassen.

Fachbereich: Kämmerei Bearbeiter/in: Herr Marcel Beckmann	Datum: 13.08.2014 Az.: 20-32/Be
--	------------------------------------

Mögliche Taktumstellung des S-Bahn-Systems im VRR (15'/30'-Takt)

Anlass der Vorlage:

Vor dem Hintergrund anstehender Wettbewerbsverfahren im S-Bahnnetz hat das Landesverkehrsministerium das „Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW“ (KC ITF NRW) mit der Untersuchung einer möglichen Taktumstellung von einem 20'-Takt auf einen 15'/30'-Takt beauftragt. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) haben diese Planungen auch Auswirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreis Mettmann.

Sachverhaltsdarstellung:

Zielsetzung des Landes ist eine bessere Abstimmung des S-Bahnnetzes mit den Regionalbahn- (RB) und Regionalexpress- (RE) Linien innerhalb des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie die Umsetzung einer leistungsneutralen Angebotsvariante. Frühester Zeitpunkt für eine Taktumstellung im VRR wäre entsprechend des Beginns neuer S-Bahnverträge im Dezember 2019.

Einleitend werden einige grundlegende Merkmale des S-Bahn-Systems im VRR skizziert:

- Taktfahrplan mit dichter Zugfolge und ausgedehnten Betriebszeiten, insbesondere an den Wochenenden
- Geringe Stationsabstände
- Hohe Erschließungswirkung
- Ausgeprägte Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln im ÖPNV (Bus, Straßenbahn etc.)

Das aktuelle Taktraster bei der S-Bahn in NRW stellt sich gegenwärtig wie folgt dar:

- 20'-Takt montags – freitags
- 30'-Takt abends und am Wochenende
- 60'-Takt auf einigen Außenästen

Somit beträfe eine Taktanpassung nur den Betriebszeitraum montags – freitags tagsüber.

Die Motivation des Landes NRW für eine mögliche Taktumstellung umfasst folgende Punkte:

- RB/RE-System verkehrt in der Regel ebenfalls im 30'-Takt
- Künftiger Rhein-Ruhr-Express (RRX) verkehrt in etwa im 15'-Takt im Hauptkorridor (Dortmund – Köln)

- Nachfragegerechtere Angebotsausgestaltung in der Hauptverkehrs- (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ) möglich
- Entfall des Taktsprungs vom 20'-Takt auf den 30'-Takt am Abend

Nach Abschluss technischer und betrieblicher Machbarkeitsprüfungen lehnt der benachbarte SPNV-Zweckverband „Nahverkehr Rheinland“ (NVR) eine S-Bahn-Taktumstellung auf seinem Gebiet ab. Daher hat das KC ITF die Erarbeitung von verschiedenen Planungsvarianten (sog. Trennungsszenarien) in Auftrag gegeben. Eine Trennung beider Taktfamilien (20'-Takt und 15'/30'-Takt) soll nur an solchen Punkten realisiert werden, die keine gravierenden betrieblichen und verkehrlichen Nachteile für das Nahverkehrsnetz erwarten lassen. Da das KC ITF von einer stark unterschiedlichen Entwicklung der Nachfrage bei Umsetzung eines 15'/30'-S-Bahn-Taktes ausgeht, wurde eine Nachfrageprognose mit dem Zielhorizont 2030 in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen einer Systemtrennung abschätzen zu können.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile kommt der VRR zu dem Ergebnis, dass lediglich mit dem Trennungsszenario 2 verkehrliche Vorteile im S-Bahn-System und im SPNV-Gesamtnetz zu erwarten sind (siehe Anlage).

Planungshorizont und Beteiligungsverfahren:

Wie bereits eingangs erläutert, wird das Vorgehen des VRR maßgeblich vom Beginn neuer S-Bahnverträge Ende 2019 bestimmt. Daher plant er, in seinen Gremien schon im Dezember-Sitzungsblock 2014 eine Entscheidung zur möglichen Taktumstellung im S-Bahnbereich herbeizuführen, um auf dieser Grundlage ab dem Jahr 2015 die Ausschreibung diverser S-Bahnlinien im VRR vorbereiten zu können.

Der Kreis Mettmann hat gegenüber dem VRR frühzeitig darauf aufmerksam gemacht, dass mit Anpassungen im S-Bahnnetz auch die bestehenden und über Jahre gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und in Abstimmung mit den betroffenen ka. Städten optimierten Anschlussbeziehungen zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV zu überprüfen sind. Viele Buslinien im Kreisgebiet haben schließlich eine wichtige Zubringerfunktion zum SPNV. Darüber hinaus käme es im Fall einer Umsetzung des Trennungsszenarios 2 zu einer Veränderung der im VRR-Nahverkehrsplan 2009 hinterlegten und mit den kommunalen Aufgabenträgern abgestimmten Produktphilosophie für die S-Bahnlinien (s.o.).

Der VRR hat die Verwaltung daraufhin Anfang Juni 2014 um Stellungnahme zu den mit einer möglichen Taktumstellung verbundenen Auswirkungen gebeten. In Anbetracht der Tragweite einer möglichen S-Bahn-Taktumstellung hat der Kreis seinerseits die vom Trennungsszenario 2 betroffenen ka. Städte und Verkehrsunternehmen umfassend über den Planungsstand informiert und um ihre Einschätzung gebeten. Die aus dieser Beteiligungsrunde vorliegenden Bewertungen werden in dieser Vorlage mit betrachtet.

Auswirkungen einer möglichen Taktumstellung auf den Kreis Mettmann:

Das Trennungsszenario 2 wird dadurch charakterisiert, dass im nördlichen Ruhrgebiet sowie auf der Achse Essen-Wuppertal die S-Bahn von einem 20'-Takt auf einen 15'/30'-Takt umgestellt wird. In den Regionen Düsseldorf und Köln bleibt das bisherige Taktschema erhalten (vgl. Folie 4 der Anlage).

Auf den kreisbedienenden S-Bahnlinien S1, S6, S8 und S68 gibt es somit keine Veränderungen.

Allerdings entstehen im Bereich Wuppertal auf der Regiobahn (S28) und der S9 Berührungspunkte zwischen beiden Taktfamilien (20'-Takt und 15'/30'-Takt), die Auswirkungen auf das S-Bahnangebot an verschiedenen Haltepunkten im Kreis Mettmann haben werden.

Betroffen sind die Städte Erkrath (S28), Velbert (S9) und Wülfrath (S9, S28), indirekt auch die Stadt Mettmann:

- Die **Linie S9** zwischen Wuppertal über Wülfrath und Velbert nach Essen soll zukünftig im 30'-Takt verkehren, zusätzlich wird eine beschleunigte RB-Linie (RB 41) im 60'-Takt eingeführt (vgl. Folie 9). Letztere bedient jedoch zwischen Wuppertal und Essen nicht alle Zwischenhalte, so dass es stündlich zum Verlust eines Haltes an den Stationen Wülfrath-Aprath, Velbert-Rosenhügel und Velbert-Nierenhof kommt. Die Haltepunkte Velbert-Nevigés und -Langenberg würden hingegen von verkürzten Reisezeiten in Richtung Wuppertal und Essen profitieren. Zur Festlegung dieser Halte hat der VRR die ihm vorliegenden Ein-/Aussteigerzahlen an den Haltepunkten der S9 herangezogen.
- Auf der **Linie S28** soll der bewährte 20'-Takt auch über 2019 hinaus erhalten bleiben; für den östlichen Linienabschnitt zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Wuppertal Hbf. gilt dies jedoch nur eingeschränkt. Aufgrund eines betrieblichen Konfliktes zwischen den Linien S9 und S28 in Wuppertal wird die Einrichtung einer beschleunigten Fahrt mit der Bezeichnung RE28 (nicht zu verwechseln mit dem Regionalexpress) erforderlich. Die verkürzte Fahrzeit soll u.a. durch das Auflassen der Haltepunkte Erkrath-Nord und Dornap-Hahnenfurth/Düssel erreicht werden, die ab Dezember 2019 nur noch zweimal stündlich (im 20'/40'-Takt) angedient werden (vgl. Folie 11). Der VRR rechnet zwischen Mettmann und Wuppertal mit Reisezeitgewinnen von etwa 3 Minuten.

Im Klartext bedeutet dies, dass die Züge der S9 an den Haltepunkten Wülfrath-Aprath, Velbert-Rosenhügel und Velbert-Nierenhof sowie auf der S28 in Erkrath-Nord und Dornap-Hahnenfurth/Düssel einmal stündlich ohne Halt durchfahren würden.

Die beschriebenen Änderungen hätten im Fall einer Taktumstellung folgende Auswirkungen:

Erkrath-Nord (S28)

- Durch den 20'/40'-Takt in Erkrath-Nord entsteht für die Fahrgäste ein schlecht merkbares und unübliches Fahrtenangebot. Angesichts geringer Ein- und Aussteigerzahlen in Erkrath-Nord (541 Ein-/Aussteiger am Tag) hält der VRR dies jedoch für akzeptabel.

- Inwieweit dennoch einzelne, aufkommensstarke Fahrten der S28 am Haltepunkt Erkrath-Nord von einer möglichen Taktumstellung betroffen sein könnten ist den vom VRR zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht zu entnehmen.
- Der Haltepunkt wird durch die Bürgerbuslinie BB1 im 60'-Takt angedient. Nach dem aktuellen Planungsstand entfällt mit der Einführung eines 20'/40'-Taktes in Erkrath-Nord die Möglichkeit, von der S28 in Richtung Mettmann den Bürgerbus BB1 zu erreichen.

Dornap-Hahnenfurth/Düssel (S28)

- Die Betriebsaufnahme für die Verlängerung der Regiobahn nach Wuppertal Hbf. im 20'-Takt und die Eröffnung des in diesem Zuge neu zu errichtenden Haltepunktes ist für Dezember 2016 geplant. Eine Umsetzung des Trennungsszenarios 2 bedeutet, dass das Angebot in Dornap-Hahnenfurth/Düssel nach nur drei Jahren durch eine Reduzierung von 3 auf 2 Halte/Stunde zu einem unregelmäßigen und für die Fahrgäste unattraktiven 20'/40'-Takt führen würde. Dies widerspricht sowohl der eingangs erwähnten Motivation des Landes (Entfall des Taktsprungs vom 20'-Takt auf den 30'-Takt) als auch dem erklärten Ziel des Kreises Mettmann, den Bürgern im regionalen Einzugsbereich des Haltepunktes (insbesondere aus Wülfrath) einen attraktiven Umstieg auf die Regiobahn zu ermöglichen und damit eine hohe und dauerhafte Akzeptanz des neuen Regiobahn-Halts zu erreichen.
- Der 3. Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Mettmann sieht mit Inbetriebnahme der Regiobahn-Verlängerung die Einrichtung eines Shuttle-Bus-Verkehrs zwischen Wülfrath-Stadtmitte und dem künftigen Regiobahn-Haltepunkt Dornap-Hahnenfurth/Düssel im 20'-Takt vor (vgl. 3. NVP, Tabelle 112, S. 286 ff.). Mit der Umstellung auf einen 20'/40'-Takt werden die Bemühungen des Kreises sowie der Stadt Wülfrath für eine attraktive Anbindung Wülfraths an die umliegenden Oberzentren Düsseldorf und Wuppertal konterkariert.
- Der Bereich um den künftigen Haltepunkt wird aktuell von der Buslinie 641 im 30'-Takt bedient. Bei Umstellung der S28 in Dornap-Hahnenfurth/Düssel auf einen 20'/40'-Takt müsste die Linie 641 auf diesen ungünstigen Takt neu abgestimmt werden.
- Aus Sicht des Kreises ist der vom VRR herausgestellte Nutzen, mit der beschleunigten RE28 den Schienenpersonenfernverkehr (IC) nach Hamburg und Dresden besser erreichen zu können nicht relevant. Von diesem vermeintlichen Vorteil profitieren allenfalls einzelne Reisende aus dem Raum Mettmann, während Pendler aus Wülfrath in Richtung Wuppertal und Düsseldorf erheblich benachteiligt werden.
- Dem Bürger wäre es somit nur schwer zu vermitteln, dass der Bau eines neuen Haltepunktes im Zuge der Regiobahn-Verlängerung nach Wuppertal mit der dazugehörigen Infrastruktur (P&R- und B&R-Flächen, Busbuchten zur Heranführung der Linienbusse, Optimierung der Umsteigevorgänge) bereits nach wenigen Jahren in seiner Bedeutung und Attraktivität geschwächt wird.

Wülfrath-Aprath (S9)

- Die S9 wird den Haltepunkt Wülfrath-Aprath bei Umsetzung des Trennungsszenarios 2 nur noch zwei Mal stündlich im 30´-Takt (heute: 20´-Takt) anfahren. Die beschleunigte RB41 bedient den Haltepunkt wegen der dort festgestellten Ein- und Aussteigerzahlen nicht. Es ist zu erwarten, dass mit dieser Angebotsverschlechterung die Bedeutung von Wülfrath-Aprath als Umsteige- und Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und ÖPNV sowie als P&R-Parkplatz abnimmt.
- Im kommunalen ÖPNV wird Wülfrath-Aprath von den Buslinien 601 und 621 ange-dient, letztere hat dort - aus Wuppertal kommend - ihre Endhaltestelle. Die Linie 601 verkehrt zwischen Wülfrath-Stadtmitte und Aprath im 60´-Takt. Um Fahrgästen einen verbesserten Übergang zwischen den Linien S9 und 601 in Aprath zu ermöglichen hat die WSW mobil GmbH in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann und der Stadt Wülfrath Anfang 2013 die Abfahrtszeiten der 601 optimiert. Dieser Anschluss bleibt nach dem aktuellen Planungsstand auch nach Entfall eines S-Bahnhaltes in Aprath in beiden Richtungen erhalten.
- Die Ergebnisse der Nachfrageprognose gehen zwischen Wülfrath-Aprath und Velbert-Rosenhügel von Nachfragesteigerungen in Höhe von 10% (600 Fahrgäste) aus. Da im Fall einer Taktumstellung ab Ende 2019 beide Haltepunkte nur noch im 30´-Takt an-gedient und somit von einer Angebotsreduzierung betroffen sein werden, sind die An-nahmen der Gutachter so nicht nachvollziehbar.

Stadt Velbert (S9, RB41)

- Mit der beschleunigten RB41 würden Velbert-Neviges und -Langenberg von verkürz-ten Fahrtzeiten nach Essen und Wuppertal profitieren, der tatsächliche Reisezeitvorteil läge aufgrund der zentralen Lage Velberts auf der Relation Essen-Wuppertal dann bei etwa 4 - 5 Minuten. Als negative Folge dieser Konstellation ergibt sich dann allerdings keine durchgehend merkbare Taktfolge mehr.
- Wie in Wülfrath-Aprath führt eine Umsetzung des Trennungsszenarios 2 auch an den Haltepunkten Velbert-Rosenhügel und -Nierenhof zu einer Angebotsreduzierung (vom heutigen 20´-Takt auf einen 30´-Takt). Die dritte stündliche Fahrt (RB41) hält an diesen Stationen nicht.
- Bezogen auf die engen Verflechtungen zwischen ÖPNV und SPNV ist anzumerken, dass die erforderliche Andienung der für Velbert relevanten Bahnhöfe in Richtung Westen entlang der S6 (Ratingen-Ost S: Buslinie 771, Ratingen-Hösel S: Buslinie 770) auch nach 2019 im 20´-Takt erfolgen müsste, während in Richtung Osten die S9 bzw. RB41 dann im 15´/30´-Takt anzudienen wäre.
- Weiterhin bestehen Anschlussbeziehungen zwischen der S9 und der Linie 649 an den Haltepunkten Velbert-Neviges und –Rosenhügel. Darüber hinaus ist das Linienpaar 647/649 auf der nachfragestarken Achse zwischen Velbert und Wuppertal mit zahlrei-chen anderen Linien im Nahverkehrsnetz verbunden.

- Die Kollision beider Taktfamilien führt zu Verwerfungen im städtischen Nahverkehrssystem und erschwert so die kundenfreundliche Verknüpfung der Buslinien am zukünftigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Velbert-Mitte. Erschwerend käme hinzu, dass das Velberter ÖPNV-Angebot nach Eröffnung des ZOB im Sommer 2015 schon im Jahr 2019 grundlegend zu überarbeiten wäre.
- Betroffen sind daher insbesondere jene Buslinien, die zum Umstellungszeitpunkt im 20´-Takt verkehren und auf die S9 abgestimmt sind. Sie müssten entweder auf einen 30´-Takt mit der Folge einer Angebotsverschlechterung oder auf einen 15´-Takt mit kaum zu vertretbaren Mehrbelastungen für den kommunalen Haushalt umgestellt werden.
- Vor dem Hintergrund der hier aufgeführten Nachteile sind die von den Gutachtern auf der S9 prognostizierten Nachfragesteigerungen auch für den Bereich Velbert nicht plausibel (vgl. Folie 8).

Zusammenfassende Bewertung und Ausblick:

Nach sorgfältiger Abwägung aller mit dem Trennungsszenario 2 für den Kreis Mettmann verbundenen Vor- und Nachteile und bei Betrachtung der von den betroffenen ka. Städten und Verkehrsunternehmen vorliegenden Anmerkungen und Hinweise bestehen gegen die derzeitigen Planungen des VRR große Bedenken. Aus Sicht des Kreises Mettmann überwiegen die zum jetzigen Zeitpunkt erkennbaren Nachteile und Risiken die vom VRR aufgezeigten Vorteile deutlich:

Durch die Einrichtung einzelner beschleunigter Fahrten entstehen Reisezeitgewinne für Fahrgäste aus Mettmann (RE28), Velbert-Neviges und Velbert-Langenberg (RB41). Gleichzeitig werden aber Angebotsreduzierungen an den Haltepunkten Erkrath-Nord, Dornap-Hahnenfurth/Düssel, Wülfrath-Aprath, Velbert-Rosenhügel und Velbert-Nierenhof unvermeidlich. Sie führen dort zu Nachteilen bei der verkehrlichen Erschließung und damit zu erheblichen Attraktivitätsverlusten. Dies betrifft sowohl den SPNV als auch den kommunalen ÖPNV. Viele Busanschlüsse wären von den betroffenen Verkehrsunternehmen an eine „von oben“ verordnete S-Bahn-Taktumstellung anzupassen. Schließlich stellt sich die Frage, ob die aus dem Trennungsszenario 2 entstehenden Anpassungsnotwendigkeiten im ÖPNV überhaupt noch auf einer wirtschaftlich vertretbaren Basis - sowohl von den betroffenen Verkehrsunternehmen als auch von der kommunalen Seite - möglich sind.

In der Gesamtschau wirkt sich eine Umsetzung des Trennungsszenarios 2 im Kreis Mettmann nachteilig aus:

- Verlust eines leicht merkbaren S-Bahn-Taktfahrplans mit dichter Zugfolge
- Vergrößerung der Haltestellenabstände und verschlechterte Erschließung der Fläche durch den SPNV
- Inakzeptabler Attraktivitäts- und Fahrgastverlust am künftigen Regiobahn-Haltepunkt Dornap-Hahnenfurth/Düssel bereits wenige Jahre nach Eröffnung (durch den Entfall eines Haltes/Stunde)

- Erheblicher Anpassungsbedarf bestehender und bewährter Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und ÖPNV sowie im nachgelagerten kommunalen Nahverkehrsnetz
- Risiko der Verlagerung eines erhöhten Kostenaufwandes auf die Kommunen zur Sicherstellung der bestehenden Angebotsqualität im kommunalen ÖPNV

Daher empfiehlt die Verwaltung dem Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die Umsetzung des Trennungsszenarios 2 in der geplanten Form abzulehnen.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung empfiehlt, die Inhalte und Bedenken der vorliegenden Beschlussvorlage in einer Stellungnahme des Kreises Mettmann gegenüber dem VRR zu kommunizieren.

Eine entsprechende Beschlusslage des Ausschusses für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs legitimiert die Verwaltung somit in ihrem Bemühen, gegenüber dem VRR den Erhalt des bestehenden Taktangebotes auf den Linien S9 und S28 einzufordern.

Darüber hinaus wird sich die Verwaltung auch im weiteren Abstimmungsverfahren mit dem VRR dafür einsetzen, dass die Interessen des Kreises im vorgenannten Sinne berücksichtigt werden.

Anlage

VRR-Präsentation „S-Bahn-Taktumstellung“