

Wir sind das neanderland

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann



Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Der Vorstand
Herrn Martin Husmann
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

Kämmerei
ÖPNV

Ihr Schreiben Email vom 22.01.2015
AktENZEICHEN 20-32 / Be
Datum 22.02.2015

Auskunft erteilt Herr Beckmann
Zimmer 1.210
Tel. 02104_99_ 1413
Fax 02104_99_ 841413
E-Mail marcel.beckmann@kreis-mettmann.de

Bitte geben Sie bei jeder
Antwort das Aktenzeichen an.

Untersuchung einer möglichen Taktumstellung des S-Bahn-Systems im VRR; hier: Auswirkungen des Trennungsszenarios 2 im Kreis Mettmann

Sehr geehrter Herr Husmann,

mit Schreiben vom 12.09.2014 teilte ich Ihnen mit, dass der Kreis Mettmann die seitens des VRR im Trennungsszenario 2 beabsichtigten Angebotsanpassungen auf den Linien S9 und S28 ablehnt. Die Gründe hierfür sind darin ausführlich dargelegt. Daher - und unter Bezugnahme auf den einstimmigen Beschluss des ÖPNV-Ausschusses vom 11.09.2014 - hatte ich Sie gebeten, von der geplanten Taktumstellung auf den Linien S9 und S28 abzusehen.

Im Rahmen seiner Zuständigkeit hat der Kreistag des Kreises Mettmann am 18.12.2014 einstimmig beschlossen, seine Vertreter in den VRR-Gremien aufzufordern, im vorgenannten Sinne zu votieren. Im Sinne einer größtmöglichen Transparenz wäre es von Vorteil, wenn die von den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgebrachten Anmerkungen zur Taktumstellung in Form einer Synopse aufbereitet und den Verfahrensbeteiligten zur Verfügung gestellt werden könnte.

Bei dem in der aktuellen Fassung diskutierten Trennungsszenario 2 wurde auf den kreisbedienen- den Linien S9 und S28 folgendes Taktgefüge zugrunde gelegt:

Die Linie S9 soll zwischen Wuppertal über Wülfrath und Velbert nach Essen ab Ende 2019 im 30'-Takt verkehren. Zusätzlich wird eine beschleunigte RB-Linie (RB41) im 60'-Takt eingeführt. Im Ergebnis würde dies den Verlust eines stündlichen Haltes an den Stationen Wülfrath-Aprath, Velbert-Rosenhügel und Velbert-Nierenhof bedeuten.

...

Dienstgebäude
Düsseldorfer Str. 26
40822 Mettmann
(Lieferadresse)
Telefon (Zentrale)
02104_99_0
Fax (Zentrale)
02104_99_4444

Homepage
www.kreis-mettmann.de
E-Mail (Zentrale)
kme@kreis-mettmann.de

Besuchszeit
8.30 bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung
Straßenverkehrsamt
7.30 bis 12.00 Uhr und
Do. von 14.00 bis 17.30 Uhr

Konten
Kreissparkasse Düsseldorf
Kto. 0001000504 BLZ 301 502 00
IBAN: DE 69 3015 0200 0001 0005 04
SWIFT-BIC: WELADED1KSD
Postbank Essen
Kto. 852 23 438 BLZ 360 100 43
IBAN: DE93 3601 0043 0085 2234 38
SWIFT-BIC: PBNKDEFF

Bzgl. der Haltepunktsystematik der S28 in Erkrath-Nord und Hahnenfurth-Düssel hatte der VRR auf Nachfrage dargelegt, dass der geforderte Erhalt des durchgehenden 20'-Taktes dort nunmehr möglich sei. Dies würde eine positive Abweichung von der ursprünglichen, kritisierten Haltepunktsystematik bedeuten.

Es wurde aber deutlich, dass der Erhalt des Taktgefüges an die Elektrifizierung der Regiobahn-Strecke gebunden ist und dort dann spurtstarke Elektrotriebwagen zum Einsatz kommen. Die Bemühungen des VRR, die Regiobahn bei diesem Projekt tatkräftig zu unterstützen, begrüße ich daher ausdrücklich.

Nach den mir aktuell vorliegenden Informationen kann die Regiobahn allerdings keine verbindliche Abschätzung darüber treffen, bis wann die Strecke tatsächlich elektrifiziert sein wird. Darüber hinaus ist die Bedienung des geplanten Haltes in Hahnenfurth-Düssel im 20'-Takt in der vom VRR zur Verfügung gestellten Netzgrafik gar nicht enthalten bzw. vorgemerkt. Somit ist für den Kreis Mettmann nicht erkennbar, dass die Voraussetzungen zum Erhalt eines 20'-Taktes an den Haltepunkten Erkrath-Nord und Hahnenfurth-Düssel bis Ende 2019 auch hinreichend bestimmt bzw. festgelegt sind.

Sicherlich ist für die weitere Entscheidungsfindung auch von Interesse, welche möglichen Alternativen beim VRR zum Erhalt eines 20'-Taktes in Erkrath-Nord und insbesondere in Hahnenfurth-Düssel gesehen werden, falls die o.g. Voraussetzungen wider erwarten nicht rechtzeitig realisiert werden können.

Am 15.01.2015 wurden den Fachvertretern der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die Ergebnisse einer zweiten Nachfrageprognose vorgestellt. Die Gutachter kamen zu der Einschätzung, dass die positiven Effekte einer möglichen Taktumstellung recht eindeutig seien, sowohl mit Anpassung der kommunalen Verkehre als auch ohne.

Allerdings lassen diese Schlussfolgerungen einige Fragen offen:

Der in Folie 6 genannte Vorteil leicht merkbarer Takte trifft auf die Relation Wuppertal – Essen bei einer Umsetzung des Trennungsszenarios 2 nicht zu. Vielmehr würde dies zum Verlust des bisherigen Taktfahrplans mit dichter Zugfolge auf der S9 führen.

In Folie 7 werden erhebliche Reisezeitgewinne durch verbesserte Anschlüsse zwischen Mettmann und Essen Hbf bei Umsetzung des Trennungsszenarios 2 prognostiziert. Aussagen zum Bedarf nach dieser Verbindung fehlen jedoch, zumal diese mit den zu erwartenden Nachteilen auf der Relation Wuppertal – Essen abzuwägen wären. Hier bitte ich Sie, die tatsächliche Relevanz einer solchen Verbindung mit konkreten Zahlen zu untermauern. Außerdem geht aus der Folie nicht hervor, auf welchen Verbindungen genau diese Reisezeitgewinne zweimal stündlich realisiert werden können, wenn die S28 in 20'-Takt und die S9 nur noch im 30'-Takt verkehrt.

In dem am 05.02.2015 in Ihrem Hause stattgefundenen Detailgespräch bestand für die Fachvertreter der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erneut Gelegenheit zur Erörterung der Auswirkungen einer möglichen Taktumstellung auf die kommunalen Verkehre. Hier wurde deutlich auf die nach wie vor ungeklärte Frage finanzieller Mehrbelastungen bei den Verkehrsunternehmen sowie die engen Gestaltungsspielräume der kommunalen Haushalte verwiesen.

Abschließend verweise ich auf die Stellungnahme der Stadt Velbert vom 11.02.2015 (siehe Anlage), in welcher die bereits im Vorjahr geäußerten Bedenken gegen eine mögliche Taktumstellung auf der S9 bekräftigt werden.

Es wäre daher wünschenswert, wenn seitens des VRR zu den vorgetragenen Anmerkungen Lösungsvorschläge aufgezeigt würden, die gegebenenfalls eine Abkehr von der bisherigen Sichtweise (incl. der seitens der Stadt Velbert dargestellten Äußerungen) ermöglichen könnten.

Für weitere Gespräche stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Martin M. Richter
Kreisdirektor

Anlage



EINGEGANGEN AM 09. MRZ. 2015

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen
Kreisverwaltung Mettmann
Herrn Kreisdirektor Martin Richter
Postfach
40806 Mettmann

Kreisdirektor
06. MRZ. 2015
Kreis Mettmann

P. 16.3.

Ansprechpartner
Ralf Dammann

Telefon
02 09/15 84-153

Fax
02 09/15 84-123 153

E-Mail
Dammann@vrr.de

Unser Zeichen
N2/DR

Gelsenkirchen,
4. März 2015

Mögliche Taktumstellung des S-Bahn-Systems im VRR / Ihr Zeichen 20-32 / Be

Sehr geehrter Herr Richter,

Leider Martin

*zur Vorlage 20/008/15
KA und KT
id 703
P. 16.3.*

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11.02.2015. Gerne möchten wir mit diesem Schreiben auf die von Ihnen gemachten Anmerkungen zur möglichen S-Bahn-Taktumstellung eingehen.

S9-Taktumstellung / RB41

Eine Umstellung des heutigen 20'-Taktes der S9 auf einen 30'-Takt an den Stationen Wülfrath-Aprath, Velbert-Rosenhügel und Velbert-Nierenhof halten wir unter dem Aspekt der Fahrgastnachfrage und unter der Berücksichtigung der positiven Verkehrseffekte der Linie RB41 für vertretbar und gerechtfertigt. Die Ein- und Aussteigerzahlen betragen für

Velbert Nierenhof: 775,
Velbert Rosenhügel: 719,
Wülfrath-Aprath: 401

Ein- und Aussteiger an einem normalen Werktag. Unter der Berücksichtigung, dass 102 Fahrten der S9 pro Werktag an diesen Stationen durchgeführt werden ergeben sich folgende durchschnittliche Ein- und Aussteigerzahlen pro Zug:

Velbert Nierenhof: 8 Ein- oder Aussteiger pro Zug,
Velbert Rosenhügel: 7 Ein- oder Aussteiger pro Zug,
Wülfrath-Aprath: 4 Ein- oder Aussteiger pro Zug.

Sortiert man die 296 Bahnhöfe und Haltepunkte im VRR absteigend nach den Ein- und Aussteigerzahlen, finden sich alle drei genannten Bahnhöfe im nachfrageschwächsten Drittel wieder, Wülfrath-Aprath auf Rang 255.

Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR

Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

http://www.vrr.de
Telefon 02 09/15 84-0

Vorstand:
Martin Husmann
José Luis Castrillo

Vorsitzender des
Verwaltungsrates:
Hans Wilhelm Reiners

Sitz der Gesellschaft:
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)
45127 Essen
Telefon 02 01/88 10 830

USt.-ID:
DE 250 085 017

Handelsregister:
Amtsgericht Essen
HRA 8767

Bankkonto:
Sparkasse Gelsenkirchen
BLZ: 420 500 01
BIC: WELADED1GEK
Konto Nr.: 101 093 500
IBAN:
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Ⓜ Hbf Gelsenkirchen

Diese Nachfragedaten stellen daher sehr geringe Werte für einen 20'-S-Bahn-Takt dar und rechtfertigen eine nachfragegerechte Umstellung auf einen 30'-Takt an diesen Stationen.

Darüber hinaus können durch den 30'-Takt der S9 auch positive Verkehrseffekte geschaffen werden. So verringert sich die Umsteigezeit von der S9 aus Velbert kommend in E-Steele auf die S1 in Richtung Bochum von heute 15 Minuten auf 10 Minuten. Auch werden durch den 30'-Takt der S9 zweimal stündlich gute Übergänge in W-Vohwinkel zu den Regionalexpresslinien RE4 und RE13 Richtung Düsseldorf geschaffen.

Durch die Einführung der Linie RB41 werden für den Kreis Mettmann weitere verkehrliche Vorteile generiert. So verringert sich die Reisezeit von Velbert-Langenberg nach Wuppertal Hbf von heute 25 Minuten auf 20 Minuten, nach Essen Hbf von heute 21 Minuten auf 17 Minuten. Weiterhin entstehen für den Kreis Mettmann neue Direktverbindungen nach

Mülheim,
Oberhausen,
Dinslaken,
und Wesel.

All diese Effekte spiegeln sich auch im Nachfragegutachten zur Taktumstellung wieder, welches für den Kreis Mettmann positive Nachfrageeffekte aufweist.

S28

Wie bereits in der Gremienveranstaltung am 19.02.2015 erwähnt, haben die Vorplanungen für die Elektrifizierung der Regiobahn bereits begonnen. Der VRR geht daher davon aus, dass die Elektrifizierung der Strecke bis zur möglichen Taktumstellung fertiggestellt ist. Die Elektrifizierung schafft dann auch die Voraussetzung, die Halte Erkrath Nord und Hahnenfurth-Düssel weiter im 20'Takt zu bedienen. Die Netzgrafik mit Berücksichtigung der Halte wird entsprechend angepasst.

In Ihrem Schreiben hinterfragen Sie die Relevanz der SPNV-Verbindung aus dem Kreis Mettmann in Richtung Essen. Wir möchten an dieser Stelle anmerken, dass die Berücksichtigung der Fahrgastströme aus dem Kreis Mettmann in Richtung Essen ein entscheidender Punkt bei der standardisierten Bewertung war, um für die Regiobahnverlängerung einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor erzielen zu können. So prognostiziert die standardisierte Bewertung einen Anstieg des Modal Split von heute rd. 4% auf rd. 10% ÖV-Anteil für die Fahrten zwischen Mettmann und Essen.

Durch die Taktumstellung der S9 und die Einführung der RB 41 können in W-Vohwinkel deutlich verbesserte Umstiege zwischen den genannten Linien und der S28 angeboten werden als im aktuellen Taktraster. Bei Beibehaltung des 20'-Taktes auf der S9 würde der Umstieg in W-Vohwinkel von der S28 aus Mettmann kommend auf die S9 in Richtung Essen 15 Minuten betragen. Durch die Taktumstellung ergibt sich in W-Vohwinkel einmal stündlich ein Übergang von der S28 auf die S9 von 7 Minuten bzw. einmal stündlich von der S28 auf die RB41 von 8 Minuten mit beschleunigter Fahrtzeit nach Velbert und Essen.

Wir sind der Auffassung, dass die Summe der Vorteile deutlich die Nachteile der Taktumstellung im Kreis Mettmann überwiegt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der 20'-Takt an den Halten Erkrath Nord und Hahnenfurth-Düssel beibehalten werden kann. Diese Auffassung wird durch die Ergebnisse der Nachfrageuntersuchung bestätigt, die Nachfragezuwächse im Kreis Mettmann prognostiziert, auch ohne Anpassung des kommunalen ÖPNV.

Inwieweit Sie dennoch Anpassungsmaßnahmen im kommunalen ÖPNV für erforderlich halten ist mit den Planern vor Ort abzuwägen. Die hierfür erforderlichen Grundlagen hat der VRR mit den Nachfrageuntersuchungen bereits zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR



Martin Husmann