

- Beschluss**  
 **Wahl**  
 **Kenntnisnahme**

**Vorlagen Nr. 20/016/2019**

**öffentlich**

Fachbereich: Kämmerei Verfasser/in: Beckmann, Marcel	Datum: 20.05.2019 Az.: 20-32/Be
---	------------------------------------

Beratungsfolge	Termine	Art der Entscheidung
Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs	06.06.2019	Kenntnisnahme

#### Prüfung der Busanbindung zu den S-Bahn Linien S28 und S9 in Wülfrath

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

Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs nimmt das Prüfergebnis zur Busanbindung der S-Bahn Linien S28 und S9 in Wülfrath zur Kenntnis.

Fachbereich: Kämmerei Verfasser/in: Beckmann, Marcel	Datum: 20.05.2019 Az.: 20-32/Be
---	------------------------------------

## **Prüfung der Busanbindung zu den S-Bahn Linien S28 und S9 in Wülfrath**

### **Anlass der Vorlage:**

Die Verwaltung hat mit den Verfahrensbeteiligten in den vergangenen 12 Monaten intensive Gespräche zur Prüfung einer verbesserten Busanbindung der S-Bahn Linien S28 und S9 in Wülfrath geführt. Der Ausschuss für Angelegenheiten des Öffentlichen Personennahverkehrs wurde regelmäßig über den Verfahrensstand informiert. Inzwischen liegen dazu die Ergebnisse vor.

### **Sachverhaltsdarstellung:**

#### **Planungsprojekt 3. NVP, Tab. 112, S. 286 ff.:**

#### **Überplanung des Ortsverkehrs Wülfrath, hier: Einrichtung eines Busshuttles zum neuen Regiobahn-Haltepunkt in W-Dornap-Hahnenfurth**

Die planerischen Überlegungen der Verkehrsunternehmen erfolgten zunächst im Hinblick auf ihre infrastrukturelle und betriebliche Machbarkeit und unter Berücksichtigung der zum aktuellen Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen auf den relevanten Bus- und S-Bahnlinien. Unterstellt wurde der Vollausbau incl. vollständiger Elektrifizierung auf der Regiobahn S28.

Wesentliches Merkmal für ein attraktives Nahverkehrsangebot und eine hohe Fahrgastakzeptanz sind die Reisezeiten. Hier wurde die Relation Wülfrath-Stadtmitte – Düsseldorf Hbf. betrachtet und das Reisezeitverhältnis über den neuen Regiobahn-Halt Hahnenfurth-Düssel im Vergleich zur bestehenden Verbindung (Linie 746 mit Umstieg in die S28 in ME-Stadtwald) geprüft und bewertet:

Beide Verbindungen erfordern einen Umstieg zwischen Bus und Zug. Der Reisezeitgewinn zwischen Wülfrath-Stadtmitte und Düsseldorf Hbf mit direkter Führung über die Düsseler Straße bis zum neuen Regiobahnhalt, Umstieg in die S28 bis Düsseldorf Hbf. (Fahrtdauer 42 Min.) ist – im Vergleich zur Verbindung mit der Linie 746 über ME-Stadtwald bis Düsseldorf Hbf (Fahrtdauer 43 Min.) mit einer Minute marginal. Die genannten Reisezeiten beinhalten die Umsteigezeiten an den Haltepunkten der S28.

In den Gesprächen wurde deutlich, dass die Inbetriebnahme des neuen Bus-Shuttles nach Hahnenfurth-Düssel erst nach Vollausbau der Regiobahn (Betrieb im angenäherten 20´-Takt) einen Nutzen bringen kann. Auch die Verschiebung der Inbetriebnahme der Regiobahn-Verlängerung nach Wuppertal führt dazu, dass die Einrichtung eines Shuttlebus-Verkehrs zum neuen Regiobahn-Halt zunächst zurückgestellt wird.

Dies ist Konsens zwischen den Beteiligten (Stadt Wülfrath, Stadt Wuppertal, Kreis Mettmann, WSW mobil, Busverkehr Rheinland).

## **Angebotsverdichtung auf der Linie 601 zwischen Aprath S und Wülfrath Stadtmitte**

Die Stadt Wülfrath ist im Jahr 2018 an den Kreis Mettmann mit dem Wunsch herangetreten, das Fahrplanangebot der Linie 601 zwischen Wülfrath Mitte und dem S-Bahnhof „Wülfrath Aprath S“ zu attraktivieren und das Fahrplanangebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auf einen 30´-Takt zu verdichten. Zeitgleich wird der S-Bahn-Takt auf der Linie S9 von einem 20´- auf einen durchgehenden 30´-Takt umgestellt.

Aktuell verkehrt die Linie 601 auf Wülfrather Stadtgebiet ganztägig im 60´-Takt und ist in Aprath anschlussmäßig auf die S9 von und nach Essen abgestimmt. Die hiermit zusammenhängende und im NVP enthaltene Maßnahme (Tab. 71, S. 228), welche eine Optimierung der Anschlusssituation zwischen der Linie 601 und der S9 an der S-Bahn-Station Wülfrath-Aprath in und aus Richtung Essen vorsieht, wurde bereits im Jahr 2013 umgesetzt.

Der NVP stellt auf dieser Relation kein weiteres Angebotsdefizit fest, insofern enthält er hinsichtlich einer Taktverdichtung auf der Linie 601 auch keine Angebotsmaßnahme bzw. keinen Prüfauftrag. Daneben haben Wülfrather Fahrgäste in Richtung Wuppertal die Möglichkeit, mit der Linie SB69 ebenfalls stündlich auf direktem Wege und mit kurzen Fahrzeiten in die Wuppertaler Innenstadt und zum Hauptbahnhof zu gelangen.

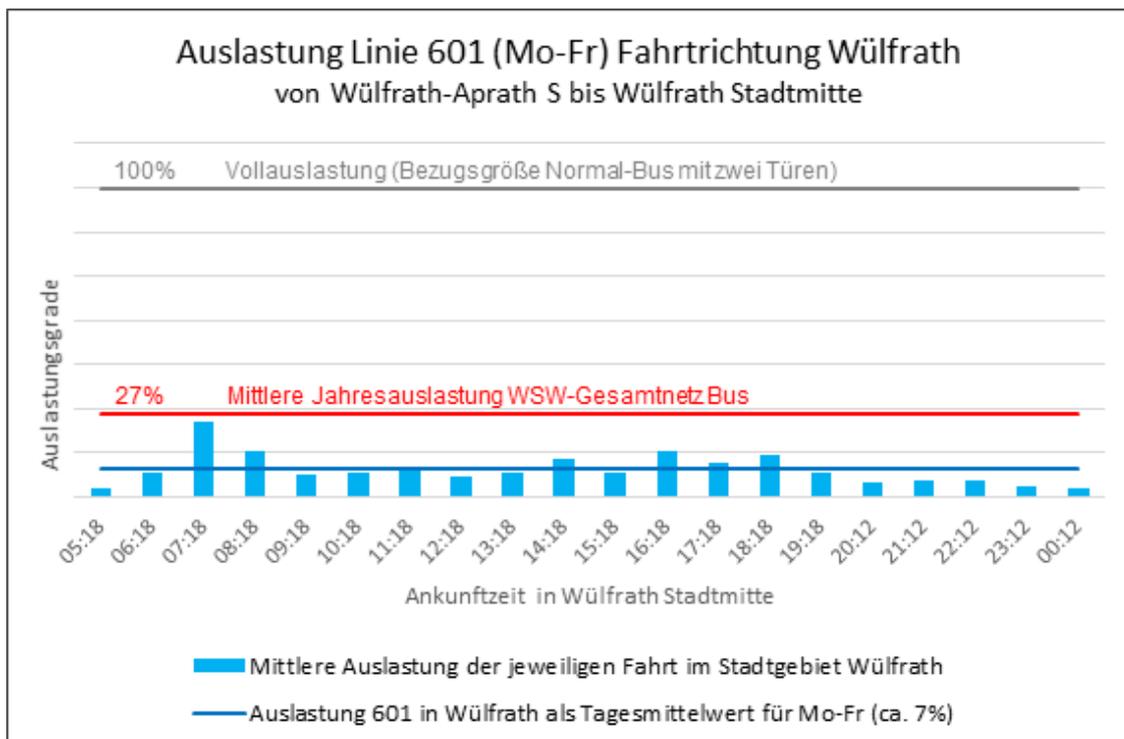
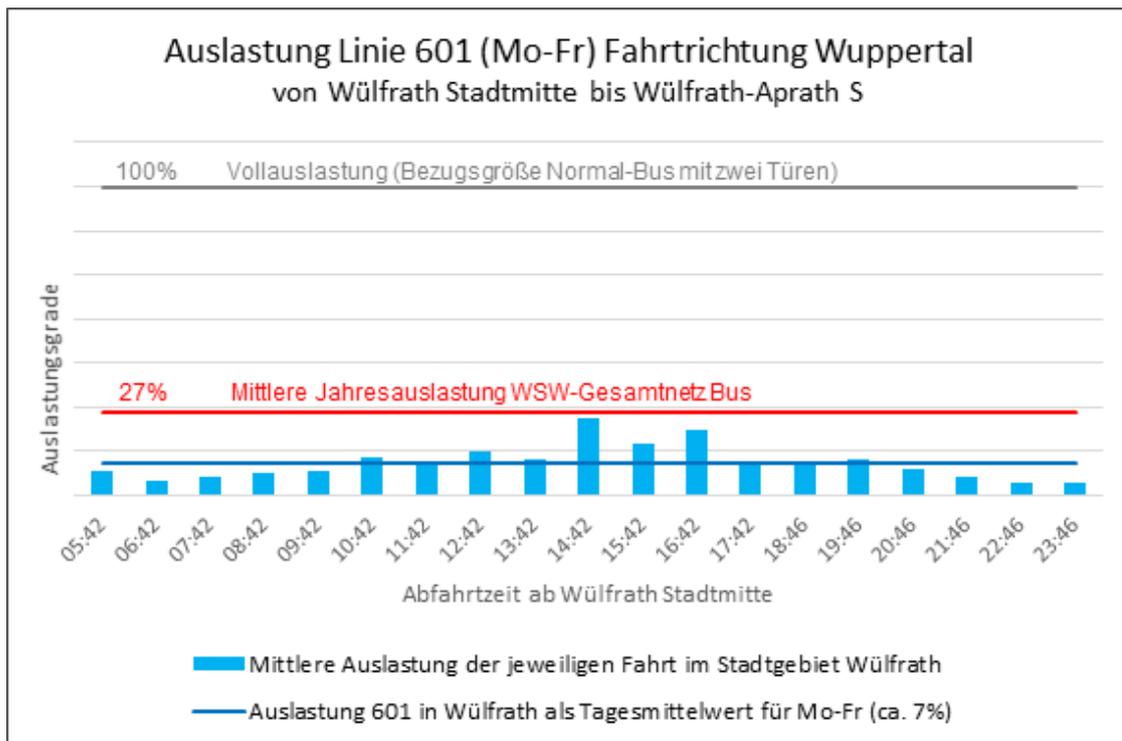
Dennoch hat sich die Verwaltung dem Wunsch der Stadt Wülfrath angenommen und Gespräche mit den beteiligten geführt. WSW mobil als Betreiber der Linie 601 wurde daher um eine Abschätzung der durch die Taktverdichtung zu erwartenden Mehrleistung, um Prüfung der fahrplantechnischen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer solchen Fahrplanerweiterung und um Darstellung der aktuellen Fahrgastnachfrage auf dem betreffenden Linienabschnitt gebeten.

Zunächst soll jedoch kurz auf die Rahmenbedingungen eingegangen werden, denen das Unternehmen unterliegt: WSW mobil fährt die Verkehrsleistungen auf der Grundlage der Nahverkehrspläne des Kreises Mettmann und der Stadt Wuppertal sowie des bis Ende 2026 laufenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA). Grundsätzlich gilt für die WSW mobil (sowie für alle Verkehrsunternehmen), dass Aufwand und Ertrag bzw. Angebot und Nachfrage in einem vertretbaren wirtschaftlichen Verhältnis stehen.

Die durch WSW mobil vorgenommene Auswertung der Fahrgastnachfrage auf dem Linienabschnitt der 601 zwischen Aprath S und Wülfrath Stadtmitte hat ergeben, dass die Nutzung der Fahrten im Stadtgebiet von Wülfrath weit unter dem Durchschnitt aller WSW-Fahrten liegt.

Die üblicherweise eingesetzten Busse bieten eine Kapazität von rund 35 Sitzplätzen und ähnlich vielen Stehplätzen. Die mittlere Höchstbesetzung über den Tag gesehen liegt in der Größenordnung von 15 Fahrgästen, die gleichzeitig im Bus sind (morgens in Richtung Wülfrath Stadtmitte, mittags in Richtung Wülfrath-Aprath S). Selbst bei diesen „Spitzenlast-Fahrten“ stehen mehr freie Sitzplätze zur Verfügung als besetzt sind.

Die über alle Fahrten ermittelte mittlere Besetzung kommt über 5 Fahrgäste nicht hinaus. Die Auslastung (sie beschreibt das Verhältnis zwischen Fahrzeugkapazität und Besetzung) der Linie 601 mit Tagesmittelwerten von ca. 7% im Stadtgebiet Wülfrath veranschaulichen die beiden Grafiken für die Fahrtrichtungen nach Wülfrath und nach Wuppertal. Zum Vergleich: Die Auslastung der WSW-Busse im Gesamtnetz beträgt ca. 27%.



Abbildungen: WSW mobil, Mai 2019. Datenbasis: WSW-Erhebung von Dezember 2018 bis März 2019

Ein Szenario „Zu jedem Zug ein Bus!“ würde die Jahreslaufleistung der Linie 601 um ca. 95.000 Buskm/Jahr erhöhen. Ein abgespecktes Szenario „30´-Takt nur Mo-Fr von 6 bis 22 Uhr“ führt immer noch zu rund 50.000 Buskm Mehrleistung pro Jahr. Der betriebliche Mehraufwand der WSW mobil liegt im Falle einer unveränderten Linienführung über die Schleife Ellenbeek signifikant höher als eine (als alternative Überlegung betrachtete) beschleunigte und verkürzte direkte Führung über die Wilhelmstraße. In diesem Fall – für WSW mobil im Aufwand günstiger – müsste eine andere Buslinie die Bedienung der Haltestellen Memeler Straße, Marienburger Straße und Karlsbader Straße übernehmen. Damit sinkt aber auch das Fahrgastpotential der Linie 601. Aktuell liegt der Anteil des Fahrgastaufkommens dieser drei

Haltestellen bei ca. 25% aller 601-Fahrgäste in Wülfrath, so dass die Abbildung der genannten Haltestellen aus Aufgabenträger- und Fahrgastsicht nicht befürwortet werden kann.

Im bestehenden Liniennetz wurden aus Sicht der Beteiligten mögliche Erschließungsalternativen betrachtet, die aber zu keiner realisierbaren Lösung führten.

## **Fazit**

Aufgrund der vorgenannten Rahmenbedingungen und Prüfungsergebnisse hat WSW mobil mitgeteilt, dass die Angebotsausweitung auf einen 30'-Takt aus Sicht des Unternehmens nicht gerechtfertigt ist. Für eine Angebotsausweitung müsste WSW mobil die dafür notwendigen Reserven an Fahrern und Fahrzeugen über das bisher zur Verfügung stehende Maß ausweiten. Dies bewirkt Kostensteigerungen, die mit Blick auf die vorhandenen und zu erwartenden Fahrgastzahlen nicht annähernd über Fahrgeldeinnahmen und Defizitausgleich (Sonderumlage VRR) gedeckt werden können. Eine noch annehmbare wirtschaftliche Betriebsdurchführung ist daher nicht darstellbar.

Die Übernahme eines ausgeweiteten Taktangebotes auf der Linie 601 im Dezember 2019 würde daher nicht durch WSW mobil erfolgen können.

Es ist zu betonen, dass in den verschiedensten Prüfscenarien die Möglichkeiten einer Taktverdichtung auf der Linie 601 betrachtet und von allen Beteiligten in umfangreichen und intensiven Gesprächen erörtert wurden. Abschließend muss jedoch festgestellt werden, dass die zuvor aufgezeigten Ergebnisse die Notwendigkeit einer Taktverdichtung in keiner der geprüften Varianten bestätigen. Insofern ist auch aus Aufgabenträgersicht eine Taktverdichtung für WSW mobil nicht zumutbar und wird im Hinblick auf die derzeitige Fahrgastnachfrage/-potenziale auch nicht gesehen.

Sollte es zwischen Aprath S und Wülfrath-Stadtmitte perspektivisch jedoch zu wesentlichen Änderungen bei der Fahrgastnachfrage kommen, könnte der Vorschlag der Stadt Wülfrath allerdings nochmals bewertet werden.

Um hier zu einer fundierten Einschätzung zu gelangen bedarf es belastbarer Informationen, welche laufenden und künftigen Wülfrather Stadtentwicklungsprojekte entlang der Linie 601 eine Neubewertung des Nachfragepotenzials veranlassen könnten. Flankierend könnte die Wirtschaftsförderung der Stadt Wülfrath bei den ortsansässigen Betrieben beispielsweise die Nutzung und den Bedarf nach Jobtickets abfragen, um so einen besseren Überblick über Potenzialentwicklungen zu erhalten.