

öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Taktumstellung S-Bahn			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	N/IX/2015/0081	07.05.2015	

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	12.05.2015	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	22.05.2015	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	22.05.2015	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat und der Verkehrs- und Planungsausschuss empfehlen dem Verwaltungsrat,

eine Umstellung des S-Bahn-Taktes auf einen 15/30-Min.-Takt nach dem Taktszenario 2 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 zu beschließen,

den kommunalen Verkehrsunternehmen, die in ihren Stellungnahmen Anpassungsbedarfe oder Einnahmerückgänge im ÖSPV geltend gemacht haben, ab 2020 über einen Zeitraum von 5 Jahren jährlich 3 Mio. € uneingeschränkt für ggf. erforderliche Anpassungsmaßnahmen im kommunalen ÖSPV und ggf. entstehende Einnahmerückgänge zur Verfügung zu stellen. Über die Verteilung der Mittel werden sich die kommunalen Verkehrsunternehmen auf der Basis von Vorschlägen des VRR untereinander verständigen.

Begründung/Sachstandsbericht:

Untersuchungsanlass – landesweite Taktumstellung

Im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV NRW) wurde seit 2012 im Rahmen des Arbeitskreises „Integraler Taktfahrplan (ITF)“, in dem die NRW-Zweckverbände, das Landesverkehrsministerium und das KC ITF die zukünftigen SPNV-Fahrplanentwicklungen abstimmen, eine mögliche landesweite Taktumstellung des heutigen 20 Min.-Taktes auf einen 15/30 Min.-Takt im S-Bahn-Systems untersucht.

Anlass der Untersuchung war, auf der Basis eines bedarfsgerechteren Angebot eine höhere Kompatibilität zu den übrigen im 60 Min.-Takt verkehrenden Regionalespress- und Regionalbahnlinien sowie zu dem geplanten RRX zu erzielen.

Die gemeinsame Erstellung einer landesweiten 15/30 Min.-Takt Angebotskonzeption wurde begleitet durch das Züricher Planungsbüro SMA. In diese Angebotskonzeption hat der VRR Ziele aus dem NVP zur

- Verkürzung von Reisezeiten,
- Schaffung neuer Direktverbindungen,
- Verbesserung von SPNV-Reiseketten und Stärkung der Nord-Süd Verkehre.

mit einfließen lassen.

Vor dem Hintergrund infrastruktureller und finanzieller (möglichst kostenneutrale Umstellung) Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15/30 Min.-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der HVZ einen 15 Min.-Takt aufweist, der in der NVZ auf einen 30 Min.-Takt ausgedünnt wird.

Für diese 15/30 Min.-Takt- Angebotskonzeption wurde durch das Konsortium SMA Zürich / IVV Aachen eine Fahrgastprognose erstellt. Die Fahrgastprognose kam zu dem Ergebnis, dass eine Taktumstellung der S-Bahn im Ruhrgebiet zu nennenswerten Fahrgastzuwächsen führt, in den übrigen Bereichen des Landes NRW und des VRR aber keine positiven Nachfrageeffekte erzielt werden. Für diese Angebotskonzeption wurde von DB Netz AG mit einem positiven Ergebnis eine Untersuchung der Fahrplanqualität und -stabilität durchgeführt.

Taktszenario 2 – Umsetzung im VRR

Auf Grundlage der für große Teile des VRR-Gebietes sehr positiven Nachfrageergebnisse wurde das Taktszenario 2 mit einer S-Bahn-Taktumstellung nur für die im Ruhrgebiet verkehrenden S-Bahn-Linien entwickelt. Das Taktszenario 2 ist in **Anlage 1** dargestellt.

Das Taktszenario 2 bietet folgende verkehrlichen Vorteile in Bezug auf

Angebotsausweitungen

- Ausweitungen zum 15-Min.-Takt auf der zentralen Ruhrachse Essen – Dortmund (S1)
- Angebotsausweitungen zum 15-Min.-Takt in der HVZ zwischen DO-Mengede – UN-Königsborn (S24 als Ergänzung zur S2 und S4)
- Angebotsausweitung zum 15-Min.-Takt in der HVZ zwischen DO-Lütgendortmund - DO-Dorstfeld - DO Hbf (S42 als Ergänzung zur S4 und S2)
- Dortmund - Recklinghausen (S2) zukünftig auch am Wochenende
- 30-Min.-Takt Essen - Dorsten (RE14) ergibt etwa 15'-Takt mit S9 bis Gladbeck

Schnellere Verbindungen

- Zweite beschleunigte Leistung Emscher-Achse Dortmund Hbf - DO-Mengede - Herne - Gelsenkirchen - Duisburg mit RB3 / um 10 Minuten beschleunigt
- Verbindung Essen - Wuppertal (RB41) um 9 Minuten beschleunigt (-19%)
- Verbindung Mettmann - Essen (S28/RB41) um 12 Minuten beschleunigt (-19%)

Neue Direktverbindungen

- DO-Lütgendortmund - DO Hbf in der HVZ (S42)
- DO-Mengede - DO-Stadthaus in der HVZ (S24)
- Recklinghausen - Herten - Gladbeck - Bottrop - Essen - Wuppertal (Hertener Bahn)
- Wesel - Dinslaken - Mülheim - Essen - Velbert - Wuppertal (RB41)
- Bottrop - Duisburg - Krefeld - Mönchengladbach (RB33)

Im Rahmen nachgelagerter Untersuchungen hat der VRR mit Prüfung durch den Gutachter SMA Lösungen entwickelt, mit der Taktumstellung der S-Bahn gleichzeitig auch einen 30-Min.-Takt auf der S8 zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen einzurichten.

Im Ergebnis können im Zusammenhang mit einer ebenfalls im Jahre 2019 anstehenden Neuausschreibung der RB 40 zwei Varianten umgesetzt werden:

In einer ersten Variante könnte durch verlängerte Haltezeiten der bestehenden zweiten Fahrplanlage der **S 8** von jeweils 5 Minuten in Wuppertal-Oberbarmen und Schwelm ein 30-Min.-Takt zwischen Schwelm und Hagen eingerichtet werden. Diese Fahrplanlage könnte dann auf dem Linienweg der RB 40 über Witten nach Bochum und Essen durchgebunden werden.

In einer zweiten Variante wird der 30-Min.-Takt zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen aus einer über Wuppertal Hbf hinaus verlängerten Fahrplanlage der **S 9** gebildet. Diese S 9-Fahrplanlage kann dann ebenfalls auf dem Linienweg der RB 40 über Witten und Bochum bis nach Essen verlängert werden. Zur Umsetzung dieser vom VRR und vom Ennepe-Ruhr-Kreis bevorzugten Variante bedarf es wegen des laufenden Verkehrsvertrages Verhandlungen mit DB Regio als Betreiber der S 8.

Neben neuen Direktverbindungen von Gevelsberg nach Bochum und Essen bieten beide Varianten auch bessere Anschlüsse (von Gevelsberg kommend) in Schwelm nach Düsseldorf über die RE 4 / RE 13 und nach Köln über die RE 7.

Mit der Taktumstellung sind auch punktuell einige nachteilige Veränderungen im Netz verbunden, die aber in Abwägung mit der Summe der Vorteile und der verkehrlichen Auswirkung als hinnehmbar bewertet werden können. Hierzu zählen

- Angebotsreduzierung Essen – Hattingen auf 30'-Takt (S3) / Reduzierung ist aber aufgrund der Fahrgastnachfrage vertretbar
- Angebotsreduzierung Duisburg-Essen auf 30'-Takt (S1) / Die Angebotsreduzierung wird aber durch die neue Linie RE42 kompensiert. In der Summe der Fahrten kein Angebotsrückgang zwischen Duisburg und Essen.
- Taktsprung der S1 in Duisburg Hbf.
- Wegfall der Direktverbindung Dorsten - Oberhausen
- 30'-Takt auf den Unterwegshalten der S9, die nicht von RE14 oder RB41 bedient werden / Reduzierung ist aber aufgrund der Fahrgastnachfrage vertretbar.

Stadt Dortmund und DSW 21 haben in ihren ablehnenden Stellungnahmen auf die besondere Bedeutung der S-Bahn für Dortmund hingewiesen, die dadurch gekennzeichnet ist, dass

mit insgesamt 24 Stationen die S-Bahn wichtige innerstädtische Verkehrsaufgaben übernimmt und intensiv mit dem kommunalen ÖPNV verknüpft ist. Deshalb seien Anpassungen der S-Bahnplanung erforderlich, um den verkehrlichen Randbedingungen in Dortmund Rechnung zu tragen.

Der VRR hat Anregungen und Kritik mit dem Gutachter erörtert. Hieraus entstanden sind Vorschläge, mit einzelnen konkreten Maßnahmen - soweit sie finanziell darstellbar und umsetzbar sind – die S-Bahn-Planung in Dortmund den besonderen verkehrlichen Bedürfnissen der Stadt anzupassen.

Bis zur jetzt anstehenden Entscheidung über die Einführung des neuen Taktes war jedoch keine Bereitschaft erkennbar, die Umsetzbarkeit einzelner Maßnahmen zu erörtern. Der VRR hält aber an dem Angebot fest und steht auch nach der Entscheidung über eine Einführung des Taktszenarios 2 für gemeinsame Gespräche auch mit dem Gutachter zu Verfügung.

Vertiefende Nachfrageprognose für Taktszenario 2

Um eine noch weiter abgesicherte Basis für eine Entscheidung zu erlangen, hat der VRR 2014 noch eine zusätzliche vertiefende Nachfrageuntersuchung für das Taktszenario 2 beauftragt. Damit sollten zum einen die speziellen Nachfrageauswirkungen des Taktszenarios abgebildet werden. Zum anderen gab es bis dahin keine hinreichenden Abgrenzungen der S-Bahn-Taktumstellung zu den Effekten des bereits ab 12/2016 umgesetzten neuen RE-Konzeptes. Zusätzlich wurden die Nachfrageeffekte der S-Bahn-Taktumstellung mit und ohne Anpassung des kommunalen ÖPNV untersucht.

Das Ergebnis zeigt, dass mit der Taktumstellung und Anpassung des kommunalen ÖPNV im Planungsraum des Taktszenario 2 eine Nachfragesteigerung im SPNV von rd. 4,8 Mio. Fahrten/a (+4,6 %) und ohne Anpassung des kommunalen ÖPNV von rd. 3,8 Mio. Fahrten/a (+3,7%) erzielt werden kann. Die vom Gutachter in der Nachfrageprognose vorgenommenen kommunalen Anpassungen - die zum großen Teil mit den Vorstellungen der kommunalen VU und AT übereinstimmen - , dienen dazu, die Größenordnung der Auswirkungen auf die Nachfrage zu ermitteln (**Anlage 2a,2b**).

Auf Grundlage dieses Gesamtergebnisses und der positiven Nachfrageveränderungen auch ohne Anpassungen des kommunalen ÖPNV in den einzelnen Regionen erachtet der VRR eine Umsetzung des Taktszenarios 2 für sinnvoll.

Finanzierungszusage zu Anpassungsbedarfen im ÖSPV

In den Stellungnahmen einiger VU und AT wird auf Anpassungsnotwendigkeiten wichtiger kommunaler Zubringerlinien zur S-Bahn hingewiesen. Sollten Anpassungsmaßnahmen aus der örtlichen Betrachtung erforderlich oder sinnvoll sein bzw. sollten sich trotz positiver Prognosedaten in Zukunft rückläufige Einnahmen ergeben, so wird der VRR kommunale VU hierbei finanziell unterstützen. Dafür stellt der VRR mit der Taktumstellung der S-Bahn ab 2020 über einen Zeitraum von 5 Jahren einen jährlich Betrag von 3 Mio. € uneingeschränkt zur Verfügung (**Anlage 3**). Dieser Betrag errechnet sich aus den vom VRR aus den Nachfrageveränderungen prognostizierten Mehreinnahmen für den SPNV und steht denjenigen Verkehrsunternehmen zur Verfügung, die im Rahmen ihrer Stellungnahmen auf Anpassungsbedarfe hingewiesen haben (WSW, DSW 21, BOGESTRA, VESTISCHE, VER, VGV).

Über die Verteilung der Mittel werden sich die kommunalen Verkehrsunternehmen untereinander verständigen. Der VRR wird hierzu Vorschläge unterbreiten.

Finanzierung der Taktumstellung

Im Zusammenhang mit der Taktumstellung der S-Bahn werden nach aktuellem Planungsstand ca. 700.000 Zkm zusätzlicher Leistung entstehen. Damit wurde das Ziel einer kostenneutralen Umstellung nicht ganz erreicht. Die entstehenden Mehrleistungen führen aber nicht zu einem höheren Aufwand bei der Finanzierung des SPNV. Einerseits sind bereits deutliche wirtschaftliche Erfolge im RRX Verfahren erzielt worden, die zur Finanzierung der Leistungen herangezogen werden können, andererseits sind nach heutigen Erkenntnissen weitere nennenswerte Einsparungen in der S-Bahn-Ausschreibung zu erwarten. Die Finanzierung sowohl der zusätzlichen Betriebsleistung als auch die den Verkehrsunternehmen zugesagten Mehrerlöse aus der Taktumstellung in Höhe von 3 Mio. € für 5 Jahre ab 2020 ist gesichert. In den Finanzplanungen des VRR spielt die SPNV Umlage für die Zeit nach 2019 keine Rolle mehr.

Entscheidungszeitpunkt

Ende des Jahres 2019 laufen die vertraglichen Leistungen im Rahmen des DB Vertrages auf den S-Bahn-Linien im VRR aus. Zudem enden auch Verkehrsverträge zur neuen S-Bahnkonzeption Ende 2018 und Ende 2019 (RE 14 im Emscher-Münsterland-Netz und RB 40 im Ruhr-Sieg-Netz).

Die Umstellung des S-Bahntaktes im VRR auf der Basis des Taktszenarios 2 führt zu einer deutlichen Anpassung der Betriebskonzepte der betroffenen Linien. Dies beinhaltet sowohl Veränderungen bei den Zugkilometern als auch bei der Anzahl der je Linie eingesetzten

Fahrzeuge. Um eine betriebliche Umsetzung, eine wirtschaftliche Ausschreibung und eine Losbildung bei den Verfahren zu gewährleisten, ist eine gesamthafte Umstellung des S-Bahntaktes zu einem gemeinsamen Zeitpunkt unerlässlich.

Zur zeitgerechten Umsetzung müssen die erforderlichen Verfahren zwingend im Sommer 2015 gestartet werden. Deshalb muss eine Entscheidung zur Einführung des 15/30-Min.-Taktes vorher getroffen werden.