öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Gegenüberstellung S-Bahn-Konzept des VRR und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im RVR (Anfrage Kommission Ländlicher Raum)			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**Lfd. Nr. BPL**
AöR	**S/X/2022/0322**	**25.05.2022**	**21**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	09.06.2022	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	13.06.2022	☐

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die Vorlage zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.

☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.

☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.

☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

☒ Keine

☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.

☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.

☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).

☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Die Grünen im Ruhrparlament haben unter dem Titel S-Bahn 2.0 ihre Vorstellungen für ein S-Bahn-Netz im Ruhrgebiert dargelegt, um die Bedeutung und Rolle des SPNV und hierbei insbesondere der S-Bahn im Rahmen der angestrebten Verkehrswende deutlich zu stärken. Hierbei versteht sich die S-Bahn 2.0 nicht als fachliches Planwerk oder als ein in Stein gemeißeltes Konzept sondern als Impuls und Unterstützung für ein der Metropolregion-Ruhr angemessenes S-Bahn-Netz.

Der VRR begrüßt selbstverständlich, wenn Akteure und Institutionen den Ausbau des SPNV im VRR unterstützen. Denn das S-Bahn-Netz der Grünen und die Zielnetzplanungen 2032/2040 des VRR haben ein gemeinsames Ziel. Die deutliche Attraktivitätssteigerung des SPNV und die Umsetzung eines 15‘-Taktes bei der S-Bahn.

Der VRR hat bereits eine Zielnetzplanung 2032/2040 für den SPNV im VRR erarbeitet, die auch den VRR-Gremien vorgestellt wurde. Viele dieser Planungen finden sich auch im S-Bahn-Netz 2.0 wieder. Die Zielnetzplanung 2032/2040 des VRR ist eine gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträger und dem Verkehrsministerium in NRW abgestimmte Angebotsplanung für den gesamten SPNV und mit den Planungen des Bundes zum Deutschlandtakt kompatibel. Die Zielnetzplanung ist für alle Zugleistungen minutenscharf ausgeplant und der für die Fahrbarkeit erforderliche Infrastrukturbedarf abgeleitet. Ziel ist es im nächsten Schritt, die notwendigen Finanzmittel für den Infrastrukturausbau und die Betriebsmittel (Regionalisierungsmittel) zu akquirieren. Die fachliche Planungstiefe der VRR-Zielnetzplanung mit einem funktionierenden und abgestimmten Fahrplankonzept unterscheidet sich daher erheblich zu der S-Bahn 2.0-Planung, in der keine Aussagen zu Fahrtzeiten oder Kosten enthalten sind.

Grundsätzlich finden sich viele Planungen des VRR im Konzept „S-Bahn 2.0“ wieder. Die Ausgestaltung des 15‘-Taktes für die einzelnen Relationen unterscheidet sich jedoch in einigen Bereichen. Während im VRR-Zielnetz einzelne 15‘-Takte z.T. durch die Überlagerung von 2 S-Bahn-Linien im 30‘-Takt gebildet werden unterstellt die S-Bahn 2.0 einen reinen 15‘-Takt für

nahezu alle S-Bahn-Linien. Dieses erscheint in einigen Randbereichen und auf einigen Relationen als überdimensioniert, hätte aber insbesondere zur Folge, dass die Knotenbahnhöfe und Zulaufstrecken in einer Dimension ausgebaut werden müssten, die unrealistisch erscheint. Als Beispiel sei hier die Relation Oberhausen – Essen genannt, bei der in der VRR-Zielkonzeption der 15‘-Takt aus dem 30‘-Takt der S3 und dem 30‘-Takt der RB40 gebildet wird, was in Summe mit anderen S-Bahn-Linien auch eine deutliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Essener S-Bahn-Stammstrecke erfordert. Die Planung der S-Bahn 2.0 sieht darüber hinaus für die S3 den Bau eines 4. Gleises zwischen Wesel und Oberhausen vor, um die S3 im 15‘-Takt verkehren lassen zu können. Dieses erscheint vor dem Hintergrund des Planungs- und Umsetzungszeitpunktes für das sich aktuell im Bau befindlich 3. Gleis unrealistisch.

Auch haben sich einige Ideen der S-Bahn 2.0 bereits bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien als nicht umsetzbar erwiesen, wie beispielsweise die Durchbindung der Walsumbahn auf die Ratinger Weststrecke (S61). Der hierfür erforderliche Ausbau zwischen Duisburg und Oberhausen mit einer neuen Ruhrbrücke und Gleisachse würde zumindest eines der beiden Reaktivierungsprojekte unter den gegebenen Rahmenbedingungen in die Unwirtschaftlichkeit ziehen.

Auch sieht der VRR einige Reaktivierungsstrecken bei der S-Bahn 2.0 kritisch. Alle Städte an den SPNV anzubinden ist sicherlich ein wünschenswertes Ziel, aber nicht immer die optimale Lösung, z.B. wenn die potentiellen Haltepunkte entfernt der Siedlungsgebiete liegen oder die SPNV-Linie nicht die relevanten Pendlerströme abdeckt.

Diskussionswürdig ist auch das Ziel der S-Bahn 2.0, die Anzahl der S-Bahn-Stationen zu verdoppeln. Der VRR unterstützt selbstverständlich das Ziel, weitere Fahrgaspotenziale für den SPNV durch den Bau weiterer Bahnhöfe und Haltepunkte zu erschließen.

Grundsätzlich ist zum SPNV-Netz im VRR festzustellen, dass die S-Bahn eher das Kurzstrecken-Verkehrsmittel im Ballungsraum Rhein-Ruhr darstellt. Der polyzentrische Ballungsraum Rhein-Ruhr benötigt zur vollständigen verkehrlichen Erschließung bekannterweise das S-Bahn-System, das die vielen Ober- und Mittelzentren mit den Stadtteilzentren und Nachbarorten miteinander verknüpft. Darüber hinaus wird aufgrund der räumlichen Ausdehnung des VRR, den vielfachen Pendlerverflechtungen und der Konkurrenz zum PKW auch ein ebenso dichtes, aber deutlich schnelleres Regionalbahn/-express-Netz benötigt. Dies unterscheidet die S-Bahn-Rhein-Ruhr sehr deutlich von monozentrischen S-Bahn-Systemen wie Köln, Hamburg, München oder Berlin. Der Bau neuer Haltepunkte verlangsamt i.d.R. eine SPNV-Linie in ihrer Geschwindigkeit und reduziert auch die Streckenkapazität. Die zurückgelegten

Reiseweiten der Pendler haben in den letzten Jahren allerdings kontinuierlich zugenommen. Daher ist abzuwägen, ob durch den massiven Ausbau von Haltepunkten die Reisezeit auf einzelnen Relationen weiterhin attraktiv bleibt und eine Alternative zum PKW darstellt. Auch lassen sich nicht beliebig viele Haltepunkte auf einzelnen Streckenrelationen umsetzen, ohne ggf. erheblich Sprungkosten im Streckeninfrastrukturausbau oder in den Knotenbahnhöfen zu verursachen. Ebenso ist abzuwägen, ob die Anbindung vorgeschlagener Halte nicht auch oder besser mit dem ÖPNV/ÖSPV erfolgen kann.

Der VRR begrüßt die offensive Forderung nach einer deutlichen Stärkung des SPNV, die mit der S-Bahn 2.0 zum Ausdruck kommt. Das Zielnetz des VRR hat gegenüber der S-Bahn 2.0 den Nachweis der Umsetzbarkeit mit abgeleitetem Infrastrukturbedarf. Viele Inhalte der VRR-Zielnetzplanung finden sich bei der S-Bahn 2.0 wieder, sind aber in der VRR-Zielnetzplanung z.T. fahrplantechnisch anders gelöst. Der VRR hat immer betont, dass seine Zielnetzplanung 2040 kein starres Gebilde darstellt sondern nach Abschluss von Machbarkeitsstudien und fahrplantechnischen Untersuchungen kompatibel ergänzt wird, wie z.B. um die Strecke Oberhausen – Moers - Krefeld. Die S-Bahn 2.0 der Grünen im Ruhrparlament stellt vor diesem Hintergrund sicherlich eine gute Grundlage für weiterführende Diskussionen dar.