

<b>Bericht</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Stefan Junker 563 4770 563 8036 stefan.junker@stadt.wuppertal.de
	Datum:	27.03.2015
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0595/14/Neuf.</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>23.04.2015</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Mögliche Taktumstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr (Neufassung)</b>		

### Grund der Vorlage

Überlegungen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) zur partiellen Umstellung des S-Bahn-Netzes von dem heutigen 20-Minuten-Takt auf einen 15-/30-Minuten-Takt.

### Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

### Einverständnisse

Entfällt.

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### **Ausgangssituation**

Das S-Bahn-System als Grundgerüst des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr ist seit seiner Inbetriebnahme im Wesentlichen von folgenden Merkmalen geprägt:

- Dichte Haltestellenfolge für hohe Erschließungswirkung.
- Einheitlicher Grundtakt: 20-Minuten-Takt montags bis freitags tagsüber, 30-Minuten-

- Takt am Abend und am Wochenende<sup>1</sup>.
- In vielen Fällen Ausrichtung des kommunalen ÖPNV auf die Halte der S-Bahn.

Im Vorfeld der anstehenden Ausschreibung des S-Bahn-Systems im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) (Betriebsaufnahme 12/2019<sup>2</sup>) hat das Land NRW das „Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan“ (KC ITF) mit der Untersuchung einer Umstellung des gesamten S-Bahn-Netzes auf einen einheitlichen 15-/30-Minuten-Grundtakt beauftragt. Die maßgeblichen Hintergründe hierfür waren (s. auch Anlage 01, Folien 2 und 3):

- Das übergeordnete RegionalExpress- und RegionalBahnnetz verkehrt in einem 60- oder sogar 30-Minuten-Takt, so dass eine bessere Kompatibilität mit dem S-Bahn-Netz entstünde.
- Perspektivisch gilt dies auch für die Kompatibilität mit dem in Planung befindlichen Rhein-Ruhr-Express (RRX), der auf der Hauptachse zwischen Dortmund und Köln im 15-Minuten-Takt verkehren soll.
- Ein 15-/30-Minuten-Grundtakt könnte besser auf die tatsächliche Fahrgastnachfrage reagieren, indem z.B. nur in den Hauptverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet oder, bei nachfrageschwachen Linien, ganztägig im 30-Minuten-Takt gefahren wird.
- Es entfielen der Taktsprung vom 20- auf den 30-Minuten-Takt am Abend.

### **Aktueller Planungsstand**

Die Umstellung des gesamten S-Bahn-Systems auf die neue Taktstruktur wird zwischenzeitlich nicht mehr angestrebt, da sich der benachbarte SPNV-Aufgabenträger NVR (Nahverkehr Rheinland) nach Prüfung des vom KC ITF erstellten Konzeptes gegen die Taktumstellung in seinem Zuständigkeitsbereich ausgesprochen hat. Der VRR hat die mit einer Taktumstellung verbundenen Effekte hingegen positiv bewertet und die Planungen insofern weiter verfolgt. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen im S-Bahn-System zwischen den Verbundräumen VRR und NVR mit zwei S-Bahn-Linien, die in beiden Bereichen verkehren (S6 und S11), mussten seitens des KC ITF und des VRR Lösungen zur sinnvollen Trennung der beiden Taktfamilien 20-Minuten-Takt und 15-/30-Minuten-Takt gefunden werden. Hierzu wurden acht verschiedene, sogenannte Trennungsszenarien entwickelt und in ihren Auswirkungen bewertet. Letztlich konnte dabei nur ein **Trennungsszenario „2“ (Taktszenario 2)** zur Umsetzung empfohlen werden, das sich in seinen Grundzügen wie folgt darstellt (s. hierzu auch Anlage 01, Folie 4):

- Die Taktumstellung auf einen 15-/30-Minuten-Takt erfolgt im Wesentlichen nur im Bereich nördliches Ruhrgebiet, im gesamten Bereich Düsseldorf und Köln (s.o.) bleibt es beim 20-Minuten-Takt.
- Berührungspunkte zwischen den im 15-/30- bzw. 20-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn-Linien ergeben sich in Duisburg, Essen und Wuppertal.

Das S-Bahn-Angebot im Bereich der Stadt Wuppertal würde sich bei Umsetzung des Trennungsszenarios 2 (Taktszenario 2) künftig wie folgt darstellen:

- **S7 Wuppertal – Remscheid – Solingen:** unverändert im 20-Minuten-Takt.
- **S8 Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach:** unverändert im 20-Minuten-Takt bzw. östlich von Wuppertal-Oberbarmen im 20-/40-Minuten-Takt.
- **S9 Wuppertal – Essen – Haltern am See:** Umstellung auf einen ganztägigen 30-Minuten-Takt, zusätzlich Einführung einer beschleunigten Direktverbindung Wuppertal – Essen (RB41) im 60-Minuten-Takt zur Minimierung der Reisezeiten zwischen Wuppertal und dem zentralen Ruhrgebiet. Die vorgesehenen Halte der RB41 können

<sup>1</sup> Von diesem Grundraster gab und gibt es verschiedene Ausnahmen, wie z.B. den 20-/40-Minuten-Takt auf der S8 zwischen Oberbarmen und Hagen.

<sup>2</sup> Ohne die bereits gesondert vergebene S5/S8 (Dortmund – Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach, Betriebsaufnahme 12/2014).

der Anlage 01 (Folie 6) entnommen werden. Bei Umsetzung der Taktumstellung wäre der Bau einer weiteren Bahnsteigkante in Unterbarmen notwendig.

- **S28 Kaarst – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal:** grundsätzlich unverändert im 20-Minuten-Takt. Es müsste aber eine Fahrt der aktuell noch zu verlängernden S28, aufgrund eines infrastrukturellen Engpasses der sich aus den Veränderungen auf der o.g. S9 ergibt, zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Wuppertal beschleunigt verkehren (Arbeitstitel: RE28). Damit könnten auf Wuppertaler Stadtgebiet bei dieser Fahrt des RE28 nur noch die Halte Vohwinkel Bf. und Hauptbahnhof bedient werden. Ein Halt an den Bahnhöfen Erkrath-Nord, Hahnenfurth-Düssel, Zoologischer Garten Bf. und Steinbeck Bf. ist bei dieser Fahrt nicht möglich.

Der VRR hat jedoch Anfang Februar 2015 mitgeteilt, dass unter Voraussetzung der Elektrifizierung der Strecke – die Vorplanungen haben hierzu laut VRR bereits begonnen – dann zumindest an den Bahnhöfen Erkrath-Nord und Hahnenfurth-Düssel im 20-Minuten-Takt gehalten werden kann. Nach Aussage des VRR ist der Halt an den Bahnhöfen Zoologischer Garten Bf. und Steinbeck Bf. dann auch weiterhin nicht möglich. Der VRR geht davon aus, dass die Elektrifizierung der Strecke bis zur Taktumstellung fertiggestellt ist. Sollte es nicht zu der geplanten Elektrifizierung der Strecke kommen, entstünde an dem neuen Halt Hahnenfurth-Düssel ein 20-/40-Minuten-Takt.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass nach jetzigem Kenntnisstand der Halt Sonnborn Bf. auch nach der Elektrifizierung weiterhin nicht durch die S28 (RE28) bedient werden kann.

- **S68 Wuppertal-Vohwinkel – Düsseldorf – Langenfeld:** unverändert im 20-Minuten-Takt (nur in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung).

Da die Ausschreibung für das S-Bahn-Netz im VRR in 2015 veröffentlicht werden soll, strebt der VRR zwischenzeitlich eine Beschlussfassung über die Taktumstellung in einer Sondersitzung der VRR-Gremien Ende Mai 2015 an. (Hinweis: Ursprünglich war eine Beschlussfassung bereits im letzten Sitzungsblock 2014 vorgesehen. Aufgrund einer zusätzlich vom VRR beauftragten Nachfrageprognose, deren Ergebnisse erst seit Dezember vorliegen, hat sich der VRR Ende Oktober zu der Verschiebung entschlossen.)

### ***Bewertung aus Wuppertaler Sicht***

Wie sich aus den vorangegangenen Ausführungen entnehmen lässt, ist die Stadt Wuppertal von der geplanten Taktumstellung vergleichsweise gering betroffen. Gleichwohl ergeben sich, bei genauerer Betrachtung des Konzeptes, durchaus gravierende Auswirkungen. Im Einzelnen:

#### **S7, S8, S68:**

Dass es auf diesen Linien zu keinen Änderungen des Angebotes kommen soll, ist vom Grundsatz her positiv zu bewerten. Dies ist allerdings insofern einzuschränken, als der 20-/40-Minuten-Takt auf der S8 zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Hagen ebenfalls unverändert bleiben soll. Ein solches Taktraster ist für den Kunden schlecht merkbar und mit einer unverhältnismäßig großen Angebotslücke (40-Minuten-Taktabstand) verbunden. Der VRR hat insbesondere auf Wunsch des Ennepe-Ruhr-Kreises zugesagt, eine Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt im genannten Abschnitt zu prüfen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die S8 Inhalt eines gesonderten Verkehrsvertrages mit Betriebsaufnahme im Dezember 2014 ist und eine Veränderung des Angebotes einen Eingriff in diesen Verkehrsvertrag bedingen würde, was nicht ohne Weiteres umsetzbar ist. Auch wenn die Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt, je nach konkreter Lösung, eventuell eine zehnminütige Standzeit einer S8 pro Stunde und Richtung in Oberbarmen bedingen würde, wird der Wunsch des Ennepe-Ruhr-Kreises von der Verwaltung unterstützt.

#### **S9:**

Die Bewertung der Veränderungen auf der Achse der S9 ist differenziert vorzunehmen. Die Rücknahme der S9 auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt erscheint nachfragegerecht

und insofern vertretbar. Positiv zu bewerten ist die Einführung der beschleunigten Verbindung RB41 zwischen Wuppertal und Essen mit einem Fahrzeitgewinn von etwa acht bis zehn Minuten. Hierdurch könnten die aufgrund langer Reisezeiten derzeit unattraktiven Verbindungen zwischen Wuppertal und dem zentralen Ruhrgebiet zumindest etwas verbessert werden. Die vom KC ITF beauftragte Fahrgastprognose geht daher für diese Relation von durchaus nennenswerten Fahrgastzuwächsen aus. Inwieweit diese realistisch erscheinen, hängt allerdings auch von den Anpassungen im kommunalen Netz zur Wahrung von Anschlüssen ab (s. folgender Absatz).

Wie bereits erwähnt, ist der kommunale ÖPNV häufig auf die S-Bahn ausgerichtet und mit dieser fahrplanmäßig verknüpft. Dies gilt u.a. für mehrere Haltepunkte auf dem Stadtgebiet Velbert, wo derzeit Anschlüsse zwischen der S9 und verschiedenen, aus Wuppertal kommenden Buslinien der WSW mobil GmbH hergestellt werden. Hierbei sind insbesondere die Linien 627, 637, 647 und 649 zu nennen. Bei einer Umstellung der S9 auf einen 30-Minuten-Takt ergibt sich für diese Linien nahezu zwangsläufig ein Anpassungserfordernis (vgl. auch § 2 Abs. 4 ÖPNVG NRW). Parallel zu der vom VRR im Oktober 2014 zusätzlich beauftragten Nachfrageprognose hat WSW mobil eine grobe Planung der bei Taktumstellung der S9 zwingend erforderlichen Anpassungen im kommunalen Netz vorgenommen. Das Ergebnis der Planung bestätigt die erste Einschätzung der Auswirkungen auf die Kunden und die Wirtschaftlichkeit: Mehrkosten i. H. v. rd. 600 T€ pro Jahr bei gleichzeitiger Verschlechterung der Anschlusssituation und der Kundenorientierung. Ein plakatives Beispiel ist die Reduzierung der Übergänge zwischen der S9 und der Linie 649 von heute 3 x pro Stunde und Richtung, auf dann nur noch 2 x pro Stunde und Richtung bei der Taktumstellung.

#### **S28:**

Die rein aus infrastrukturellen Restriktionen resultierende Notwendigkeit zur Beschleunigung einer Lage der S28 als neue RE28 ist weder vermittelbar, noch verkehrlich sinnvoll. Mit Betriebsaufnahme der von Mettmann nach Wuppertal verlängerten S28/Regiobahn – voraussichtlich im Dezember 2016 – wird auf dieser gesamten Relation zunächst ein durchgängiger 20-Minuten-Takt eingeführt und auch das lokale Netz, sofern möglich, entsprechend angepasst. So plant z.B. die Stadt Wülfrath den auf Wuppertaler Stadtgebiet gelegenen Haltepunkt Hahnenfurth-Düssel mit einem „Busshuttle“ mit dem Stadtzentrum im 20-Minuten-Takt zu verbinden, um so eine durchgängige und attraktive Reisekette im ÖPNV z.B. in der Relation Wülfrath – Düsseldorf schaffen zu können. Es steht zu befürchten, dass bei einer Angebotsverschlechterung – sollte es nicht zu der geplanten Elektrifizierung der Strecke kommen – nach der Inbetriebnahme der Regiobahn-Verlängerung gewonnene Fahrgäste dann wieder zum Individualverkehr abwandern.

#### **Methodik der Nachfrageprognose:**

Die vom Gutachter Anfang dieses Jahres vorgestellten Ergebnisse aus der Nachfrageprognose zeigten mehrere nicht plausible und nicht nachvollziehbare Veränderungen in der Fahrtenhäufigkeit im Netz der WSW mobil GmbH. Beispielsweise sind hierbei deutliche Fahrgastzunahmen von ca. 11 % (ohne Anpassung des ÖPNV-Netzes) sowie ca. 20 % (mit Anpassung des ÖPNV-Netzes) auf Teilabschnitten der Schwebebahn zu nennen. Auf ein Schreiben der WSW mobil GmbH, welches Mitte Februar an den VRR versandt wurde und auf diese Umstände hinwies, wurde bisher noch nicht geantwortet.

#### **Generell:**

Im nördlichen Ruhrgebiet, das nahezu vollständig auf den 15-/30-Minuten-Takt umgestellt werden soll, ergeben sich durchaus relevante Verbesserungen des Angebotes im SPNV, deren Aufzählung aber den Rahmen dieser Vorlage sprengen würde. Allerdings ginge der bisher leicht merkbare 20-Minuten-Grundtakt der S-Bahn durch die unterschiedlichen Taktstrukturen im nordöstlichen Verbundraum (15-/30-Minuten-Takt) und im südwestlichen Verbundraum (20-Minuten-Takt) verloren. Ein sehr plakatives Beispiel für die abnehmende Angebotstransparenz ist das Konzept für die S1 als wichtigste S-Bahn im Verbundraum (Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Solingen), die zukünftig mit drei Grundtakteten verkehren soll: Dortmund – Essen 15-Minuten-Takt, Essen – Duisburg 30-Minuten-Takt, Duis-

burg – Solingen 20-Minuten-Takt.

### **Beteiligungsverfahren**

Der VRR hat frühzeitig und auch kontinuierlich über den Stand der Planungen zur Taktumstellung informiert. Ein förmliches Verfahren zur Beteiligung aller Mitgliedsgebietskörperschaften im VRR inklusive einer Aufforderung zur Stellungnahme ist aber nicht durchgeführt worden. Der Arbeitskreis der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger hat aufgrund der weitreichenden Bedeutung der Entscheidung über eine Taktumstellung eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans des VRR angeregt, was ebenfalls ein formales Beteiligungsverfahren zur Folge gehabt hätte. Diesem Vorschlag ist der VRR leider nicht gefolgt. Letztlich sind nur die von den geplanten Umstellungen betroffenen Kommunen ab Mai 2014 im Detail informiert und um Stellungnahme gebeten worden. Dies erfolgte allerdings getrennt nach Kommunen mit größeren Anpassungserfordernissen im lokalen ÖPNV und solchen, die vorrangig von den Änderungen im Schienenverkehr betroffen wären (u.a. Stadt Wuppertal – Gespräch beim VRR am 19.08.2014 und am 05.02.2015). Mit Blick auf die vom VRR ursprünglich vorgesehene Beschlussfassung bereits im Dezember-Sitzungsblock 2014 ist damit in vielen Fällen zu wenig Zeit verblieben, um Auswirkungen vollständig prüfen und bewerten oder, im Falle der Kreise, auch die kreisangehörigen Kommunen beteiligen zu können. Dass im Zuge eines Planungsprozesses beim VRR vor Beschlussfassung keine ausreichende Zeit für die Beteiligung der Mitgliedsgebietskörperschaften bleibt, ist allerdings ein wiederholt auftretendes und oft kritisierendes Ärgernis.

### **Fazit**

Durch die bereits o.g. ca. 600 T€ Mehraufwendungen, um das Busnetz der WSW mobil GmbH an die neuen Gegebenheiten anzupassen, würde lediglich die Verschlechterung des Angebotes abgemildert, nicht jedoch eine Kompensation bzw. eine Angebotsverbesserung erreicht. Eine Gegenfinanzierung der Mehrkosten ist selbst bei erhöhter Fahrgastnachfrage nicht annähernd gesichert. Da die Verluste der WSW mobil GmbH innerhalb des Konzerns durch Erträge aus der Versorgungssparte ausgeglichen werden und in diesem Bereich die Ertragslage angesichts der energiepolitischen Veränderungen massiven Auswirkungen ausgesetzt ist, wird es für die WSW immer schwerer diesen Ausgleich sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund sind zusätzliche finanzielle Belastungen im Verkehrsbereich der WSW weder ökonomisch zu verkraften noch anderweitig zu rechtfertigen.

Sowohl bezogen auf das Stadtgebiet Wuppertal als auch auf den gesamten Verbundraum ist äußerst fraglich, ob die mit einer partiellen Taktumstellung der S-Bahn im VRR verbundenen Vorteile die Nachteile tatsächlich überwiegen. Zwar kommt es in manchen Bereichen des VRR zu sicherlich sinnvollen Angebotsverdichtungen des S-Bahn-Verkehrs bei Umstellung auf einen 15-Minuten-Takt. Andernorts verschlechtert sich das Angebot durch eine ganztägige Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt aber. Gleichzeitig sinkt die Angebotstransparenz durch die verschiedenen Taktfamilien. Zusätzlich sind die Auswirkungen im kommunalen ÖPNV z.T. gravierend: Gerade im nördlichen Ruhrgebiet würden durch die Taktumstellung erhebliche Anpassungen im kommunalen Netz erforderlich. Kostenschätzungen gehen z.B. alleine für die Stadt Dortmund von Kosten von mehreren Millionen Euro pro Jahr aus. Bei einer Gesamtbetrachtung ist abschließend auch zu berücksichtigen, dass die Taktumstellung zu keiner Reduzierung des Aufwandes im SPNV für den VRR führt, sondern es sich um eine Umschichtung von Leistungen mit einhergehender Erhöhung der jährlichen Zugwagenkilometer um ca. 700.000 km handelt.

Im Ergebnis wird das vorliegende Konzept auf Basis des Trennungsszenarios 2 (Taktscenario 2) von der Verwaltung abgelehnt.

### **Demografie-Check**

Entfällt.

## **Kosten und Finanzierung**

Entfällt.

## **Zeitplan**

Eine Entscheidung über die Taktumstellung soll in einer Sondersitzung der VRR-Gremien Ende Mai 2015 getroffen werden. Umsetzungszeitpunkt wäre der Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

## **Anlagen**

Anlage 01: Präsentation VRR Taktumstellung – Auszüge