

Ratsherrn
Sven Hermens

sven.hermens@web.de

Bottrop, 30.10.2023

Ihre Anfrage betr. „Mobilitätsimpuls.RUHR 2023“

Sehr geehrter Herr Hermens,

zu Ihrer Anfrage kann ich Ihnen nachfolgende Antworten und Informationen geben:

Frage 1.): *Wer hat für den Bereich der Stadt Bottrop die “Schwachstellen bzw. Optimierungsmöglichkeiten” des interkommunalen ÖPNV definiert und auf welcher Grundlage ist das geschehen?*

Für alle Kommunen wurden die Netzlücken nicht durch die eigenen Vertreter benannt oder definiert, sondern von einer vom RVR zusammengestellten externen Expertengruppe bestehend aus Vertretern des RVR, VRR, VCD und ProBahn. Diese wurden dann im Nachgang den kommunalen Vertretern im Rahmen des AK Nahverkehrsplanung vorgelegt. Hierbei handelte es sich überwiegend um Verlängerungen bestehender Linien um wenige Haltestellen in die Nachbarkommune, um diese an den Nachbar-ÖPNV anzubinden und somit interkommunalen Charakter zu erhalten. Es sollten unkomplizierte und mit wenig Aufwand einzurichtende Verlängerungen ("low hanging fruits") bestehender Linien umgesetzt werden als "Vorprojekt" der eigentlichen mit den Mobilitätsimpulsen.RUHR 2023 und 2027 verbundenen zeitlichen und inhaltlichen NVP-Harmonisierung.

Frage 2.): *An welchen Terminen im Rahmen des "Mobilitätsimpuls.RUHR 2023" haben jeweils welche Mitglieder der Stadtverwaltung/des Verwaltungsvorstands teilgenommen?*

An den Arbeitskreisen Nahverkehrsplanung des RVR nimmt der Nahverkehrplaner der Stadt Bottrop, Herr Baeten, teil.

Frage 3.): *Sind der Stadtverwaltung neben der Anbindung an Dinslaken weitere Schwachstellen oder Optimierungsmöglichkeiten im interkommunalen ÖPNV bekannt?*

Wenn ja: Welche sind das und warum sind diese nicht in den "Mobilitätsimpuls" eingeflossen?

Für Bottrop wurde als einzige RVR-Kommune keine Netzlücke von der RVR-Expertengruppe identifiziert. Dies wie auch eine allgemeine Projektbeschreibung wurde mit Vorlage 2022/0025 am 24. März 2022 im Bau- und Verkehrsausschuss vorgelegt. Um trotzdem an dem Projekt zu partizipieren und ggf. vom Land NRW in Aussicht gestellte Fördermittel für eine interkommunale Angebotsausweitung zu erhalten, hat die Stadt Bottrop in Abstimmung mit dem Kreis Wesel die Linie X07 aus dem parallelen X-Buskonzept des VRR dort aktiv angemeldet. Hintergrund ist, dass diese Linie im VRR nicht in der zweiten Umsetzungsstufe enthalten ist, aber eine neue Direktverbindung zwischen Dinslaken und Bottrop-Kirchhellen mit Anbindung des Flugplatzes Schwarze Heide schaffen würde.

Der Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 hat grundsätzlich nicht das Ziel, eine Verbesserung von bestehenden interkommunalen Verbindungen herbeizuführen. Vielmehr geht es bei diesem Projekt um neue Verbindungen bzw. die Schließung von bestehenden interkommunalen Lücken durch meist (kurze) Linienverlängerungen bei Linien, die derzeit an der Stadtgrenze enden. Gleichwohl wurden beim RVR von anfangs 67 Maßnahmen mehr als die Hälfte von den kommunalen Vertretern aus unterschiedlichen Gründen wieder verworfen, so dass bis zu diesem Zeitpunkt nur noch insgesamt 28 Maßnahmen übriggeblieben sind.

Die Linie X07 wurde seitens der Stadt Bottrop bereits im März 2022 an den RVR gemeldet. Dies wie auch eine Information zum gesamten RVR-Projekt Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurde zeitnah in der Projektgruppe Nahverkehrsplan am 22.06.2022 präsentiert. Darüber hinaus wurden die Mitglieder der Projektgruppe Nahverkehrsplan über die jeweiligen Projektfortschritte bzw. den aktuellen Sachstand sowohl des RVR-Mobilitätsimpuls.2023, als auch des VRR-X-Buskonzeptes per E-Mail am 22.06.2023, sowie am 29.09.2023 informiert.

Frage 4.): *Eine direkte ÖPNV-Verbindung ohne Umstieg gibt es zwischen Bottrop und Recklinghausen (Hbf.) tagsüber stündlich mit der von großer Unzuverlässigkeit betroffenen S 9 vom Bottroper Hauptbahnhof; vom Bottroper ZOB aus ausschließlich nachts (NE 2, ebenfalls Stundentakt) mit einer Fahrtzeit von rund 2 Stunden.*

Die einzige Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen der beiden benachbarten Großstädte Bottrop und Gelsenkirchen ist eine einzige stündliche Verbindung (SB 29), die regelmäßig durch Staus auf der A42 erhebliche Verzögerungen aufweist. In beiden Fällen wurde bereits in der Vergangenheit Verbesserungsbedarf festgestellt und in verschiedene Konzepte (2. Stufe X-Busse und "Zielnetz 2040") aufgenommen: Die S-Bahn Verbindung nach Recklinghausen könnte perspektivisch enger getaktet werden, die Linie SB 29 könnte durch eine weitere "X-Bus" Linie ersetzt werden, eine Taktverdichtung erfahren und ggf. Richtung Oberhausen verlängert werden.

Sind nach Auffassung der Stadtverwaltung die interkommunalen ÖPNV-Verbindungen nach Recklinghausen und Gelsenkirchen optimierungsbedürftig? Falls ja, warum sind diese nicht in den "Mobilitätsimpuls" eingeflossen? Falls nein, warum begrüßt die Verwaltung dann die o.g. perspektivischen Taktverdichtungen auf den Linien S 9 und SB 29 statt sie gegenüber RVR und VRR abzulehnen?

Grundsätzlich wird das ÖPNV-Netz regelmäßig mit dem Ziel überprüft, sinnvolle Angebotsverbesserungen im Rahmen der angestrebten Verkehrswende in Zusammenarbeit mit der Vestischen und dem VRR zu erzielen. Ein Beispiel ist die in Juni 2022 umgesetzte Linie X42, die eine neue Direktverbindung zwischen Dorsten bzw. MoviePark / Kirchhellen und Sterkrade, Neue Mitte bzw. Oberhausen Hbf. und

somit an den SPNV geschaffen hat. Diese Linie wurde im Rahmen des VRR-X-Buskonzeptes mit Hilfe einer Landesförderung umgesetzt.

Die Stadt Bottrop ist auch in der zweiten Umsetzungsstufe des X-Buskonzeptes mit zwei Linien X 39 (Sterkrade - Bottrop - Gelsenkirchen) und X 41 (Dinslaken - Oberhausen - Bottrop) beteiligt, die in Abhängigkeit einer möglichen (parallelen) Landesförderung ggf. umgesetzt werden können. Diese Linien sind nicht Gegenstand des RVR-Projektes, da sie bereits in der konkreten zweiten Umsetzungsstufe des VRR-X-Buskonzeptes stehen.

Bereits mit Umsetzung des aktuellen NVP wurden Anfang 2019 die Betriebszeiten auf der bestehenden Linie SB 29 mo-fr und samstags in Abstimmung mit BVR und der Stadt Gelsenkirchen insbesondere im Abendbereich ausgeweitet. Sollte die Linie X39 nicht umgesetzt werden, bestünde alternativ immer noch die Möglichkeit, den Takt der Linie SB 29 ggf. vom Stundentakt auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten. Dies könnte z.B. im Rahmen der kommenden Fortschreibung der NVP (siehe Mobilitätsimpuls.RUHR 2027) in Abstimmung mit der Stadt Gelsenkirchen und dem betroffenen Verkehrsunternehmen BVR in den NVP integriert werden. Darüber hinaus bestehen neben der Direktverbindung auf der Linie SB 29 mehrere weitere ÖSPV-Verbindungen mit Umstieg zwischen Bottrop und Gelsenkirchen Hbf., sowie mit dem SPNV mit Umstieg über Essen Hbf. oder Oberhausen Hbf. Auch von/nach Recklinghausen existiert mit der S9 eine direkte SPNV-Verbindung. Hier ist im Rahmen des Zielnetzes 2040 seitens des VRR, der für den SPNV der zuständige Aufgabenträger ist, eine Taktverdichtung vorgesehen.

Frage 5.): *Inwiefern ist die Anbindung des Flugplatz Schwarze Heide zur interkommunalen ÖPNV-Verbindung zwischen Bottrop und Dinslaken erforderlich bzw. zuträglich?*

Wäre durch Auslassung des dortigen Haltes ein kürzerer Linienverlauf möglich?

Die Linie X07 (Dinslaken - Schwarze Heide - Kirchhellen - MoviePark) hat in der Nachfragesimulation des VRR-X-Buskonzeptes im Sommer 2022 einen mittleren Platz von insgesamt 61 untersuchten Linien belegt. Da der schnelle und direkte Linienweg über die Bergerstr. gewählt wurde, ist eine Anbindung des Flugplatzes

Schwarze Heide sinnvoll und hat keine negativen zeitlichen Auswirkungen auf den Fahrplan.

Frage 6.): Welche Kosten hätten jeweils der Kreis Wesel und die Stadt Bottrop für Einrichtung und Betrieb der Linie X 07 jährlich zu tragen,

a) wenn eine Finanzierungszusage durch das Land wie in der Vorlage erwähnt erfolgt?

b) wenn die Co-Finanzierung durch das Land ausbleibt?

Konkrete Kosten können erst dann ermittelt werden, wenn es eine belastbare Aussage bezüglich einer Landesförderung gibt. Ursprünglich war durch den RVR eine 100% Förderung in Aussicht gestellt worden. Dies musste in der Zwischenzeit verworfen werden. In Abhängigkeit der Förderhöhe ist auch eine mögliche Umsetzung zu sehen. Da neben der Stadt Bottrop auch der Kreis Wesel beteiligt ist, gibt es hier u.a. unterschiedliche Kostensätze der beteiligten Verkehrsunternehmen Vestische und NIAG. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die NIAG eigenwirtschaftlich fährt und im Gegensatz zur Vestischen kein kommunales Verkehrsunternehmen ist. Die Km-Leistung der Linie X07 beträgt für die Stadt Bottrop ca. 120.000 Km/Jahr (siehe Steckbrief zur Maßnahme im Endbericht als Anlage zur aktuellen Vorlage).

Frage 7.): Wann hat Herr Oberbürgermeister Tischler zuletzt eine interkommunale Reise innerhalb der Metropolregion Ruhr mit dem ÖPNV zurückgelegt?

Mein Terminkalender als Oberbürgermeister ist auf die Viertelstunde genau geplant. Da die Anreise mit dem ÖPNV in der Regel länger dauert als die Anreise mit dem PKW, nutze ich aus Effizienzgründen für Strecken in die anliegenden Kommunen einen PKW. Längere Strecken innerhalb Deutschlands, wie zum Beispiel zuletzt die Dienstreise zur Expo Real Anfang Oktober nach München, lege ich dagegen fast ausschließlich mit dem ÖPNV zurück.

Ihre o.g. Anfrage und dieses Antwortschreiben werde ich den Vorsitzenden der Fraktionen und Sprechern der Ratsgruppen zu Kenntnis geben.

Mit freundlichen Grüßen

