

Herr Oberbürgermeister,
meine Damen und Herren,

man höre und staune: Bottrop hat im interkommunalen ÖPNV keine Schwachstellen. Eigentlich müsste das eine Nachricht sein, die mich geradezu frohlocken lässt. Aber ehrlich gesagt, fühle ich mich hier wie im falschen Film.

Die Städte Gelsenkirchen, Dortmund und Hamm haben jeweils neun Schwachstellen in ihrem Stadtgebiet identifiziert, der Kreis Unna elf, die Stadt Essen sogar 17. Sogar die Stadt Oberhausen kommt noch auf sieben Schwachstellen oder Verbesserungspotenziale, obwohl sie im Bereich der Mobilitätswende sehr viel mehr geschafft hat als Bottrop, auch trotz Innovation City.

Für Bottrop aber wurde von der Expertengruppe als einzige RVR Kommune keine Netzlücke identifiziert. So wirkliche Erfahrung mit dem Pendeln zwischen Bottrop und anderen Ruhrgebietskommunen scheint diese Gruppe nicht zu haben.

Um trotzdem noch eventuelle Fördermittel zu erhalten, haben Bottrop und der Kreis Wesel beim RVR aktiv die X07 Linie (Movie Park - Kirchhellen - Flugplatz Schwarze Heide - Dinslaken) angemeldet.

Auf diese Linie komme ich gleich noch einmal zurück.

Viel interessanter ist auch hier mal wieder das, was nicht drin steht. Dazu vielleicht kurz ein Exkurs zum kürzlich veröffentlichten Pendleratlas für Bottrop: Die meisten Bottroper pendeln vor allem nach Essen, Oberhausen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Mülheim, Duisburg und Düsseldorf. Nach Bottrop zieht es insbesondere Menschen aus Gladbeck, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Dorsten und Duisburg. Da kommt übrigens Dinslaken auf den oberen Rängen nicht vor.

Aber die Vorlage, die wir hier beraten, unterstellt ja, dass es im ÖPNV zwischen Bottrop und all diesen genannten Städten keine Schwachstellen gibt, die man hätte feststellen können. Und das möchte ich hier dringend richtigstellen. Ich nehme mal das gute Beispiel vorweg: Oberhausen. Sechs

mal in der Stunde zum Hauptbahnhof: sechsmal die Stunde nach Sterkrade in zwei verschiedenen Geschwindigkeiten. Super Sache, könnte so überall laufen.

Wie Sie erahnen können, läuft das aber sonst nicht so. Blicken wir auf Gelsenkirchen. Die beiden Hauptbahnhöfe der "Innovation City" Bottrop mit 120.000 Einwohnern und der "Smart City" Gelsenkirchen mit 260.000 Einwohnern verbindet kein Zug, sondern eine Buslinie mit vier Haltestellen, die über die A42 führt und dadurch regelmäßig im Stau Verspätung sammelt. Bei über 6.000 täglichen Pendlern zwischen Gelsenkirchen und Bottrop fährt diese Linie natürlich nachvollziehbarerweise nur ein mal in der Stunde, samstags nur bis 18 Uhr und Sonntags gar nicht. Der SB29, der diese beiden benachbarten Großstädte verbindet, fährt 15 mal am Tag. Das ist genau 1 mal öfter, als die Linie 60 der Stadt Kleve, mit der ich früher zur Schule gefahren bin, ein 2.700 Seelen Dorf mit dem Bahnhof einer 50.000 Einwohner Stadt verbindet, der fährt nämlich 14 mal, zuzüglich Einsatzwagen. Im Falle von Bottrop-Gelsenkirchen reden wir von fast dem 8-fachen an Einwohnern.

In der Anfrage, die ich Ihnen, Herr Oberbürgermeister, zu dieser Vorlage gestellt habe, haben Sie zwei Ausreden, warum das hier nicht als Schwachstelle vorkommt. Zum einen könnte man ja mit Umstieg auch anders den Hbf in Gelsenkirchen erreichen. Das ist richtig und geht zum Beispiel über Buer, Horst oder Essen. Dauert dann halt dreimal so lange wie man für dieselbe Strecke mit dem Auto braucht. Die zweite Ausrede ist, dass mit der zweiten Stufe des VRR-X-Bus-Konzepts die SB29 ohnehin bis Sterkrade erweitert werden und dann halbstündlich fahren soll. Das sind beides wichtige Verbesserungen. Aber wenn Sie denken, das schaffe eine attraktive Verbindung, dann liegen Sie falsch. Da muss man über alternative Linienwege ohne A42 reden und über eine noch deutlich höhere Taktung.

Ach ja, über höhere Taktung und generell die Verbesserung bestehender Linien will die Stadt Bottrop auch nicht reden. So schreibt der Oberbürgermeister in seiner Antwort auf meine Anfrage:

“Der Mobilitätsimpuls hat grundsätzlich nicht das Ziel, eine Verbesserung von bestehenden interkommunalen Verbindungen herbeizuführen.” Es gehe um meist kurze Linienverlängerungen. Das sehen fast alle anderen Ruhrgebietskommunen offenbar anders.

Denn von den 28 Schwachstellen, die es zu einem Maßnahmensteckbrief geschafft haben, sind 16 reine Taktverdichtungen, 9 sind Verlängerungen von Linien. Neue Linien sollen lediglich vier geschaffen werden.

Schauen wir auf unsere Verbindung nach Recklinghausen (einschl. Orte entlang der S9). Da hätten wir einmal die Schienenverbindung über die S9. Fährt nur stündlich, fällt oft aus und ist meist verspätet. Schlichtweg unzuverlässig.

Im ÖPNV hätten wir da die Linie NE2, die Bottrop ZOB und Recklinghausen Hbf verbindet. Leider allerdings nur nachts und mit einer Fahrtzeit über 2 Stunden. Tagsüber geht das nicht als Direktverbindung, nur über Umstiege.

Auch hier waren andere Städte schlauer, hier sei Dortmund genannt, die auf Linien z.B. Richtung Herdecke oder Lünen Durchbindungen umsetzen will, um umsteigefreie Verbindungen zu schaffen -

übrigens werden dort wie im Fall von Bottrop, Recklinghausen und der S9 auch auf der Herdecker Linie 450 die beiden Endstationen bereits über eine Regionalbahn per Schiene miteinander verbunden.

Die Ausrede von Herrn Tischler, dass ja eine Taktverdichtung auf der S9 eventuell mit der eventuellen Umsetzung des Schienennahverkehrsplans 2040 kommen könnte, ersetzt nicht die akute Notwendigkeit attraktiverer Busverbindungen, zumindest wenn man die Städte fragt, die nicht Bottrop sind.

Noch ein kurzer Blick auf die anderen Städte: Richtung Essen bleibt für die Züge das Problem der Einleisigkeit. Viel zu oft kommt es hier zu erheblichen Wartezeiten und Verzögerungen. Im ÖPNV sieht es aber kaum besser aus. Die beiden Essener Linien 186 und SB16 leiden erheblich unter dem hohen Stauaufkommen zwischen Bottrop und Essen. Anschlüsse am Hauptbahnhof Bottrop passen oft nicht, wenn man vom Zug auf den Bus umsteigt; in Essen erreicht man häufig seinen Anschlusszug nicht rechtzeitig.

Auch die Verbindungen nach Gladbeck und Dorsten könnten durchaus optimiert werden. Sie

haben zwar keine mit den eben genannten Linien vergleichbaren Probleme, bedürfen aber ebenfalls einiger Verbesserungen, um auch vermehrt von Pendlern in Anspruch genommen werden zu können.

Und die Verbindungen in alle diese Städte sollte man prioritär angehen, bevor man Linien neu einrichtet, die maßgeblich dem Anschluss eines Flugplatzes und eines noch zu errichtenden Gewerbegebiets dienen sollen. Nichts dagegen, dass Menschen natürlich auch umsteigefrei von Kirchhellen nach Dinslaken und umgekehrt kommen können sollen. Aber für eine gelungene Verkehrswende müssen wir uns vor allem auch um die realen Arbeitswege der pendelnden Bevölkerung kümmern. Nur davon fehlen in diesem Mobilitätsimpuls für den Bereich Bottrop leider die wichtigsten Aspekte. Das ist ja im Bereich Radverkehr nicht anders. Für Freizeitstrecken, Sightseeing und Shopping kann man Radwege bauen, für den täglichen Weg zur Schule oder zur Arbeit aber werden sie vernachlässigt.

Und dass die Nutzer des Flugplatzes dann ihr Privatflugzeug klimafreundlich mit dem Bus aufsuchen, halte ich dann doch eher für eine Fantasie.

Und ein Erkenntnisproblem kann das kaum sein, hat mir Herr Tischler doch bestätigt, dass für die Verwaltung selbstverständlich jemand regelmäßig an den zuständigen RVR Gremien teilnimmt.

Zum Schluss möchte ich Ihnen nicht vorenthalten, dass ich unseren Oberbürgermeister noch gefragt hatte, wann er eigentlich zuletzt den interkommunalen ÖPNV im Ruhrgebiet genutzt hat. Herr Oberbürgermeister, Sie haben mir geantwortet, dass Sie einen engen Terminkalender haben und daher für Termine in anderen Städten des Ruhrgebiets das Auto vorziehen.

Ich möchte hier deswegen keinen "Klimasünder" aus Ihnen machen, aber ich möchte etwas feststellen. Wenn der interkommunale ÖPNV für Sie nicht geeignet ist, um zuverlässig pünktlich zu Terminen erscheinen zu können, wie sollen dann andere Menschen zuverlässig und pünktlich damit zur Arbeit kommen oder ihre Termine einhalten? Glauben Sie mir, diese Probleme haben nicht nur Menschen mit einem auf 15 Minuten genau

getakteten Kalender. Wenn unser interkommunaler ÖPNV keine Schwachstellen nebst der fehlenden Verbindung nach Dinslaken hätte, dann könnte auch ein Bernd Tischler den problemlos nutzen - nur das scheint ja realistisch nicht der Fall zu sein.

Ich würde gerne sehen, dass Sie sich mal morgens um 7 oder nachmittags um 4 an den Hbf stellen und den Pendler:innen am Bussteig erklären, dass wir keine Schwachstellen bei den Anschlüssen in andere Städte haben.

Alle tatsächlichen Schwachstellen, die unser interkommunaler ÖPNV hat, tauchen in dieser Vorlage nicht auf. Dafür will sich die Verwaltung wenigstens ihren Wunsch von der Flugplatzlinie mit den möglichen Fördergeldern erfüllen, doch dafür gibt es von uns keine Stimme.

Getrennte Abstimmung, Punkte 1 bis 3 lehnen wir ab, Punkt 4 haben wir natürlich nichts dagegen.

4. Nachdem mit dem Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 nun erstmals eine gemeinsame Initiative zur synchronisierten Überarbeitung der Nahverkehrspläne umgesetzt werden kann, beauftragt der Rat der Stadt Bottrop die Verwaltung darüber hinaus im Rahmen des Mobilitätsimpuls.RUHR 2027

a) an der Erarbeitung von raumdifferenzierten Standards und Qualitäten für die kommunalen Nahverkehrspläne in der Metropole Ruhr mitzuwirken,

b) darauf aufbauend die Fortschreibung bzw. die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bottrop zum 1. Januar 2028 mit den übrigen teilnehmenden Aufgabenträgern vorzubereiten sowie

c) die Erarbeitung von kommunalen Stellungnahmen zu den öffentlichen Personennahverkehr betreffenden Plänen und Programmen, wie bspw. dem SPNV Nahverkehrsplan der Verkehrsverbände, zukünftig in dem AK Nahverkehrsplanung.RUHR beim Regionalverband Ruhr zu koordinieren und inhaltlich zu harmonisieren.