

Der Bürgermeister

Hilden, den 17.04.2007
AZ.: IV/61.1 Groll-ÖPNV



Hilden

WP 04-09 SV 61/157

Mitteilungsvorlage

öffentlich

ÖPNV in Hilden; Hier: Auswirkungen der Mittelkürzungen im VRR-Bereich auf S- Bahn und Bussystem

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Bemerkungen
Stadtentwicklungsausschuss	02.05.2007	

Beschlussvorschlag:

„Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.“

Erläuterungen und Begründungen:

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 21.03.2007 wurde ein Antrag der SPD-Fraktion mit dem Thema „Erhalt der Hildener S-Bahn-Anbindung“ beraten und einstimmig beschlossen. Der Beschluss lautete:

„Der Bürgermeister wird beauftragt, sich schnellstmöglich beim VRR-Vorstand, dem VRR-Verwaltungsrat, dem Landrat sowie den Vertretern des Kreises Mettmann in der VRR-Verbandsversammlung für den Erhalt der bisherigen S-Bahn-Anbindung an den Düsseldorfer Hauptbahnhof und den Flughafen einzusetzen.

Wichtig sind vor allem der Erhalt der Taktfrequenz und die Anzahl der Fahrten pro Tag sowie das Angebot in den Randzeiten (Nachtverkehr).

Ein Mitglied des VRR-Vorstandes und ein Vertreter der DB AG sind in die nächste Sitzung des StEA einzuladen.“

Worum geht es eigentlich?

In wenigen Stichworten zusammengefasst um folgendes:

Der öffentliche Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird in unserer Region durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als Aufgabenträger organisiert. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beinhaltet dabei die Systeme von Regional-Express-Zügen, Regionalbahnen und S-Bahnen.

Ein Teil der Finanzierung dieser Verkehrsleistungen erfolgt durch die Bundesregierung durch die sog. „Regionalisierungsmittel“. Diese Mittel werden nun ab dem Jahr 2007 ff. deutlich gekürzt; die Kürzungen werden durch die Landesregierung NRW voll an die verschiedenen Verkehrsverbünde im Land weitergegeben und nicht – wie in anderen Bundesländern – ganz oder teilweise kompensiert.

Hierdurch entstehen selbstverständlich Finanzierungslücken, beim VRR etwa für das Jahr 2007 in der Größenordnung von ca. 6 mio €, für 2008 bereits in einer Größenordnung von ca. 30 mio €.

Diese Finanzierungslücke muss aufgefangen werden. War das für 2007 noch durch kleinere Umstellungen und Einzelmaßnahmen/Streichungen möglich, so ist dies für 2008 nicht mehr denkbar.

Vielmehr ist nun eine einschneidende System-Veränderung erforderlich, dessen Kernpunkt die „Anpassung des Leistungsvolumens“ ist, oder im Klartext: die Verringerung/ Kürzung des Angebotes an Fahrten im SPNV.

Es gibt insgesamt verschiedene **Einsparpotentiale**, bei den Infrastrukturkosten (Trassen und Stationen), bei Marketing und Vertrieb (Fahrkartenverkaufsstellen), bei den Fahrzeugen (Unterhaltung und Neuanschaffung), beim Personal und bei den Energiekosten. Diese Potentiale sind allerdings nicht groß genug, um die Finanzierungslücke zu schließen. Dies ist nur bei einer Reduzierung des Fahrtenangebotes möglich.

Hiervon am ehesten betroffen ist das S-Bahn-System, da es sich hierbei um die unterste Ebene des SPNV handelt. Das Basis-Angebot dagegen wird durch RegionalExpress- und RegionalBahn-Linien gebildet.

Im Februar/ März 2007 ist die Diskussion hierüber in die Öffentlichkeit gekommen, insbesondere wegen der bevorstehenden Beratungen beim VRR und auch aufgrund der denkbaren Alternativen, die beim S-Bahn-System zur Debatte standen:

- + Planungen im bestehenden 20-Minuten-Takt, oder
- + Planungen zu einem 15/30-Minuten-Takt (ab 12/2010).

Seitdem ist einiges in der Sache geschehen; eine entsprechende ausführliche Berichterstattung in der lokalen Presse ist erfolgt.

Aufgrund der Berichterstattung erfolgte auch die eingangs erwähnte Diskussion im Stadtentwicklungsausschuss mit der Aufforderung an den Bürgermeister der Stadt Hilden, sich für den Erhalt der S-Bahn-Anbindung einzusetzen.

Dies ist im Rahmen des möglichen geschehen. Nach Bekanntwerden der Kürzungsszenarien hat sich der Bürgermeister direkt und persönlich an den Landrat des Kreises Mettmann (als Repräsentant des Aufgabenträgers für den ÖPNV in Hilden) und an die Vertreter/-innen des Kreises Mettmann in der VRR-Verbandsversammlung gewandt mit der Aufforderung, sich deutlich für die Erhaltung der derzeitigen S-Bahn-Anbindung der Stadt Hilden einzusetzen.

Tatsächlich verfügt der Kreis Mettmann jedoch nur über drei politische und einen administrativen Vertreter in der VRR-Zweckverbandsversammlung, so dass Einflussmöglichkeiten begrenzt sind.

Inzwischen sind im Zeitraum März/April 2007 im VRR-Bereich die Weichen gestellt worden für die Umsetzung der Angebotskürzungen (besonders) im S-Bahn-Bereich.

Es sind dabei Entscheidungen getroffen worden, von denen auch Hilden betroffen ist. Die Umsetzung soll mit dem Fahrplan-Wechsel im Dezember 2007 erfolgen.

Uneingeschränkt zu begrüßen ist dabei zunächst, dass es vorerst keine Planungen für die Umsetzung eines 15-/30-Minuten-Taktes gibt. Eine solche Taktumstellung hätte eine deutliche Qualitätsminderung im Angebot bedeutet und zudem auch eine Komplett-Umstellung der Bus-Fahrpläne erfordert, die ja in vielen Fällen als Zubringer zur S-Bahn dienen und dabei deren Takt übernehmen.

Bei den nun erfolgten Planungen im bestehenden 20-Minuten-Takt ist für Hilden von Bedeutung, dass die Linie S 7 wegfällt. Die Verkehrsleistung wird dann von der Linie S 1 übernommen, d.h. Hilden ist weiterhin an Solingen-Hauptbahnhof (Ohligs) angebunden und an Düsseldorf-Hauptbahnhof bzw. von dort aus an die „Ruhrschiene“ Duisburg-Essen-Dortmund. Es entfällt jedoch die direkte Anbindung an Düsseldorf-Flughafen Terminal.

Fahrgäste mit dem Ziel Düsseldorf- Flughafen müssen entweder am Hauptbahnhof Düsseldorf umsteigen in die Linie S 11 (Haltepunkt Terminal) oder aber mit der S 1 bis zum Flughafen-Bahnhof („Fernbahnhof“) fahren, um von dort aus per Bus oder „Sky-train“ zu den Terminals zu kommen.

Alle Linien der S-Bahn sollen endlich auf moderne Triebzüge umgestellt werden, um auf diese Art das S-Bahn-System auf einem deutlich verbesserten Pünktlichkeitsniveau zu stabilisieren. Ob allerdings zu den Hauptverkehrszeiten die notwendigen Kapazitäten angeboten werden, ist offen. Seitens des VRR wird die Kapazität so bemessen, dass in der Hauptverkehrszeit die Sitzplätze zu 130% ausgelastet werden.

Weiterhin wird die Taktfrequenz auf schwach nachgefragten Abschnitten und Tageszeiten „behutsam“ reduziert werden; auch zu den Hauptverkehrszeiten kann es zu Kürzungen dadurch kommen, dass die „Hauptverkehrszeiten“ kürzer definiert werden (nicht mehr sieben, sondern vier Stunden pro Tag).

Aufgrund der grundsätzlichen Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes bei der S-Bahn (S 1) wird es im Busliniennetz nur zu Anpassungen und Veränderungen im Minutenbereich kommen, Abfahrts- und Ankunftszeiten werden sich ändern.

Grundsätzlich kann aus Sicht der Stadt Hilden gesagt werden, dass es schlimmer hätte kommen können, die jetzige Lösung allerdings auch keine gute ist.

Die wesentlichen Pendlerbeziehungen bleiben weitgehend erhalten, jedoch werden viele Passagiere Umstellungen und Verschlechterungen hinnehmen müssen. Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs wird insgesamt zurückgehen, ein angesichts drängender werdender Fragen wie Klimawandel oder Treibstoffknappheit/-preise völlig falsches Signal der Politik an die Bürger des Landes.

Die Stadt Hilden trägt mit einem gut ausgebauten Buslinien- und Radwegenetz dazu bei, dass die Verkehrsqualität in der Stadt in den vergangenen Jahren nicht zurückgegangen ist, sondern sich verbesserte. Eine Verminderung der Angebotsqualität im S-Bahn-Bereich wird die Erfolge der vergangenen Jahre in Frage stellen und gefährden.

Ob und in welcher Weise das für 2008 vorgesehen neue ÖPNV-Gesetz des Landes NRW Auswirkungen auf die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs haben wird, ist noch nicht abzusehen. Jedoch kann schon heute gesagt werden, dass der Aufteilungsschlüssel der Landesmittel für den ÖPNV gleich bleiben wird (d.h. der Anteil für den VRR-Bereich wächst nicht) und dass es für das Landes-Projekt des „Rhein-Ruhr-Expresses“ (RRX) keine zusätzlichen Betriebsmittel geben soll, diese also von anderen Angeboten abgezogen werden müssen. Verbesserungen sind daher nicht zu erwarten.

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es leider für die Stadt Hilden auch keine Möglichkeiten, etwa aus eigenen Möglichkeiten heraus die Situation des SPNV zu verbessern.

Abschließend folgender Hinweis:

Schon mit Schreiben vom 12.03.2007 sind sowohl Vertreter des VRR als auch der DB Regio NRW GmbH und des Kreises Mettmann zu der Mai-Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses eingeladen worden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Sitzungsvorlage lagen allerdings noch keine Teilnahme-Zusagen vor.

(G. Scheib)