



Stellungnahme der Stadt Gladbeck zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Recklinghausen

Grundsätzliche Anmerkung

Aus Sicht der Stadt Gladbeck wird die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen dem inhaltlichen Ziel einer Fortschreibung nicht gerecht, indem sie den zur Zeit gültigen Nahverkehrsplan nicht als Arbeitsgrundlage des weiteren Planungsprozesses versteht und entsprechend weiterentwickelt. Insofern ist die vorliegende Planung als ein weitgehend eigenständiges Werk zu sehen. Lediglich unter Punkt 3.7 wird der Hinweis auf den Nahverkehrsplan von 1999 gegeben und die bisherige Entwicklung des ÖPNV im Kreis Recklinghausen kurz dargestellt, ohne daraus weitere planerische Überlegungen abzuleiten. Die vorliegende Fortschreibung verfügt über einen umfangreichen Analyseteil, der bereits stark auf die beabsichtigte Nachfrageorientierung des ÖPNV ausgerichtet ist. In den Darstellungen der Analyse wird das Bedienungsgebiet der Stadt Gladbeck stets isoliert dargestellt und nicht in den räumlichen und verkehrlichen Zusammenhang mit den Nachbarstädten Bottrop, Essen und Gladbeck gebracht.

Die Stadt Gladbeck regt daher an, bei der Festlegung zukünftiger Planungsverfahren im Bereich des ÖPNV, die Städte des Kreises stärker an diesen Prozess zu beteiligen. Ferner wird die Erwartung gegenüber dem Kreis geäußert in stärkerem Maße auf das in den Fachverwaltungen der Kommunen vorhandene Fachwissen über den örtlichen ÖPNV zurückzugreifen.

Zielsetzung des Nahverkehrsplans

Die in der Stadt Gladbeck vorgesehenen Maßnahmen sind mit auf Seite 93 definierten Zielen der Angebotsplanung nicht vereinbar. Dort ist festgelegt „bewährte Strukturen zu stärken und behutsam weiter zu entwickeln.“ Dadurch solle auch „verhindert werden, dass Kunden durch ein Übermaß an Veränderungen verunsichert werden.“ Das heutige ÖPNV-Angebot solle daher „in seiner Grundstruktur erhalten und langfristig gesichert werden.“

Die im gesamten Kreisgebiet erarbeiteten Maßnahmen berücksichtigen diese Zielvorgaben allerdings nicht. Das Angebot wird nicht weiterentwickelt, sondern in Gladbeck in Form einer Angebotsreduzierung von 14 Prozent drastisch reduziert: Im gesamten Kreisgebiet wird die Buskilometerleistung um 7 Prozent gekürzt. Durch die Leistungsreduzierung wird kreisweit ein Fahrgastrückgang von 1,7 % erwartet. Für Gladbeck prognostiziert das Gutachten einen Fahrgastrückgang von 5,4 %. Auf annähernd allen Beziehungen werden Fahrgastverluste erwartet. Das Angebotskonzept wird entgegen seiner Zielsetzung also nicht der Nachfrage gerecht und ist nicht geeignet, weitere Bürgerinnen und Bürger für den ÖPNV zu gewinnen. Es handelt sich nicht um eine Angebotsplanung, sondern um sehr stark nachfrageorientierte Planung. Eine behutsame Weiterentwicklung der im aktuellen Nahverkehrsplan entwickelten Maßnahmen ist daher nicht gegeben.

Die Stadt Gladbeck kritisiert diese inhaltliche Ausrichtung des Nahverkehrsplans ausdrücklich.

Effizienz der Leistungserstellung

Im Kapitel 6 „Finanzierungs- und Investitionsplanung sowie Organisationsmodell“ wird der Hinweis gegeben, dass in Zukunft auch geprüft werden müsse, ob durch eine weitere Verbesserung der Effizienz der Leistungserstellung die wegfallenden Finanzmittel kompensiert werden können. Dieser Hinweis wird im Gutachten nicht weiter verfolgt. Stattdessen wird auf wegfallende Finanzierungsmittel nahezu ausschließlich durch Angebotsreduzierungen reagiert. Die vorhandenen Strukturen der Leistungserbringung

werden nicht hinterfragt. Obwohl beispielsweise bei der Auflistung der Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung im ÖPNV (Kap. 6.6, S. 155 ff.) deutlich wird, dass eine Prüfung der Trennung von Leistungsplanung und Betrieb Sinn machen könnte. So wäre es hierbei vorstellbar, dass durch Ausgliederung der Leistungsplanung aus dem Verkehrsbetrieb viele der aufgelisteten Aufgaben (NVP-Fortschreibung, Qualitätskontrolle, ggf. Service und Beratung etc.) bei der Kreisverwaltung abgewickelt und damit ggf. die beschränkt zur Verfügung stehenden Mittel effizienter eingesetzt werden können.

Die Stadt Gladbeck regt daher an, weitere Verbesserungen der Effizienz der Leistungserbringung durch den Aufgabenträger bzw. den Gutachter zu untersuchen und darzustellen.

Beteiligungsverfahren

Gemäß § 9 Abs. 1 ÖPNV Gesetz ist der Nahverkehrsplan im Benehmen mit dem betroffenen Gebietskörperschaften aufzustellen. Der Kreis Recklinghausen hat mit der veränderten ÖPNV Umlage bereits einen inhaltlichen Vorgriff auf den zukünftigen Nahverkehrsplan vorgenommen, indem er einen nachfrageabhängigen ÖPNV Abrechnungsmodus im Kreis eingeführt hat. Diese Abrechnungsmodalität stützt sich ganz wesentlich auf den im Nahverkehrsplan auf Seite 84 dargestellten „Qualitätsstandard zur Verfügbarkeit“. Die Stadt Gladbeck hat das Verfahren bereits mehrfach gegenüber dem Landrat kritisiert. Durch die

Einführung der neuen ÖPNV Umlageregelung im März diesen Jahres sah sich die Stadt Gladbeck gezwungen, kurzfristig auf eine drohende finanzielle Mehrbelastung reagieren zu müssen, indem sie ab Januar 2007 der Taktreduzierung vom 20 auf 30 Minuten auf vier innerstädtischen Linien zustimmte. Die Taktanpassung auf den innerstädtischen ÖPNV Linien hat für die Stadt Gladbeck eine ganz erhebliche Bedeutung, da im aktuellen Nahverkehrsplan der generelle 20 Minuten-Takt in Gladbeck auf allen Linien im Stadtgebiet eingeführt worden war. Das wesentliche planerische Konzept der vorliegenden Fortschreibung für den ÖPNV in Gladbeck beschränkt sich weitgehend auf Maßnahmen zur Taktanpassung. Indem der Kreis Recklinghausen vor Verabschiedung des Nahverkehrsplans die ÖPNV Umlageregelung einführt, ist der Stadt Gladbeck die Möglichkeit genommen, alternativ Vorschläge gegenüber dem Kreis im Rahmen des Beteiligungsverfahrens einzubringen.

Die Stadt Gladbeck kritisiert diese Vorgehensweise erneut und fordert den Kreis Recklinghausen auf, die Vereinbarkeit zwischen der vorgezogenen Umsetzung wesentlicher Teile des Nahverkehrsplansentwurf und dem gesetzlich fixierten Beteiligungsgebot gemäß § 9.1 ÖPNV Gesetz darzulegen.

Kreisstandards

In der Siedlungsstrukturanalyse (Seite 22) wird das Kreisgebiet wie folgt beschrieben: „Entsprechend den landesplanerischen Festsetzungen zeichnet sich der Kreis Recklinghausen durch sehr unterschiedliche siedlungsstrukturelle Voraussetzungen aus, die für die ÖPNV-Bedienung wichtige Rahmenbedingungen darstellen. Die Siedlungsstruktur ist im Süden des Kreises durch dicht besiedelte, urbane Räume gekennzeichnet, während die nördlichen Kommunen Übergangsbereiche zum ländlichen Raum darstellen“. Um dem Siedlungsraum des Kreises Recklinghausen gerecht zu werden, sind Standards erforderlich, die ein Maß an Flexibilität in der Anwendung aufweisen. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso der Gutachter kreisweit einheitliche und unflexible Standards vorschlägt, die zudem Siedlungsdichte, Linienbedeutung, Umstiegszwänge, Reisezeit und Kostendeckungsgrade unberücksichtigt lassen. Insbesondere zum Kostendeckungsgrad liegen in der so genannten Linienerefolgsrechnung regelmäßig ermittelte Angaben vor, die hierbei unberücksichtigt bleiben.

Bei der Festlegung der Schwellenwerte zur Definition der Kreisstandards (Taktvorgabe) ist es unklar, wie der definierte Kreisstandard abgeleitet wurde (S. 86). Die auf S. 96 abgebildete Netzhierarchisierung veranschaulicht, dass das Kreisgebiet nicht homogen ist, sondern es einen eher dem Ballungsraum zugeordneten Südtail und einen ländlich geprägten Nordteil gibt. Dies entspricht auch den Definitionen des Landesentwicklungsplans NRW, der die Städte Gladbeck, Herten, Recklinghausen und Castrop-Rauxel dem Ballungskern des Ruhrgebietes zuordnet. Die Städte Dorsten, Marl, Oer-Erkenschwick, Datteln und Waltrop gehören demnach hingegen zur Ballungsrandzone des nördlichen Ruhrgebietes. Im Übergangsbereich zum Münsterland befindet sich letztendlich die Stadt Haltern am See mit einer überwiegend ländlich geprägten Raumstruktur.

Zur kreisbezogenen Analyse des ÖPNV-Angebotes sind im Nahverkehrsplan verschiedene Indikatoren angewandt worden. Der Indikator „Einsteiger pro Haltestelle“ besitzt im Vergleich zum Kreismittel eine eingeschränkte Aussagekraft, da dieser Wert stark von der Haltestellendichte und der Siedlungsdichte abhängt. In Kombination mit den weiteren gewählten Indikatoren „Abfahrten pro Haltestelle“ und „Einsteiger pro Abfahrt“ ergibt sich – insbesondere für Gladbeck – ein verzerrtes Bild (S. 33), das jedoch keine Aussagekraft bezüglich der Effizienz und Notwendigkeit des Angebotes hat. Auch der Indikator „Bus-km pro km² Stadtfläche“ ist aufgrund der Inhomogenität des Kreisgebietes nicht als Vergleichswert geeignet (z.B. sehr kompakte Fläche der Stadt Gladbeck gegenüber großer Fläche der Stadt Dorsten).

Durch die Auswahl der genannten Indikatoren ergibt sich für die Beurteilung des ÖPNV in der Stadt Gladbeck ein Bild, das geeignet ist, den Eindruck eines vermeintlich ungerechtfertigten Überangebotes in Gladbeck zu vermitteln. Im Gegensatz hierzu ist die

Bewertung auf Seite 26 im Anhang Gladbeck zu sehen, wo der Stadt Gladbeck eine vorbildhafte Haltestellendichte bescheinigt wird, die den Nutzern des ÖPNV kurze Wege zu den Bushaltestellen ermöglicht.

Die Stadt Gladbeck erwartet daher vom Gutachter / Aufgabenträger, die Ableitung / Herleitung der Indikatoren und Standards näher zu erläutern und zu begründen.

Bei der Definition der Kreisstandards sind zunächst keine Ausnahmen enthalten. In der Konzeption für die Stadt Gladbeck (Anhang Gladbeck Seite 35 ff) werden vom Gutachter Verstärkerfahrten im Rahmen der Taktreduzierung auf den Linien 252, 253, 254 und 257 in Zeiten einer Kapazitätsüberlastung beim Schülerverkehr vorgeschlagen. Verstärkerfahrten sind bei den Kreisstandards nicht vorgesehen. Die Frage bleibt daher offen, wer die Kosten für dieses vom Gutachter empfohlene Angebot trägt.

Die Stadt Gladbeck geht davon aus, dass die notwendigen Verstärkerfahrten in der Kreisstandard-Systematik enthalten sind und daher nach der bestehenden ÖPNV-Umlageregelung abgerechnet werden.

Umweltstandards S. 91

Ausgelöst durch die aktuelle umweltpolitische Diskussion zum Klimawandel und zum möglichen Umgang damit im Ruhrgebiet im Rahmen der regionalen Luftreinhalteplanung (denkbare Maßnahme: Einrichtung einer großräumigen Umweltzone) gewinnt auch die allgemeine Förderung des ÖPNV wieder an Bedeutung.

In diesem Zusammenhang sollte sicher gestellt werden, dass die ÖPNV – Leistungserbringung möglichst umweltfreundlich erfolgt. Es sollten daher ab 2010 keine Euro-II Fahrzeuge (oder gar Euro-I) aufgrund der mangelhaften Emissionseigenschaften mehr im Bedienungsgebiet des Kreises Recklinghausen fahren.

Die Weltgesundheitsorganisation schätzt die Luftbelastung mit ultrafeinen Partikeln als eines der großen Risiken für die Gesundheit, die Lebenserwartung und die Lebensqualität der Menschen ein. Dabei tragen nicht nur Konzentrationsspitzen, sondern auch geringere Konzentrationen zu den gesundheitlichen Auswirkungen bei und leisten sogar – wegen ihres

häufigeren Auftretens – den überwiegenden Beitrag zur Gesamtwirkung. Daher ist es nötig, nicht nur die Spitzenbelastungen zu vermindern, sondern vor allem die durchschnittliche Belastung.

Vor diesem Hintergrund sollten die Grenzwerte der Euro-IV-Norm (Feinstaub, NOx) bis 2010 nicht bloß von der Hälfte der eingesetzten Fahrzeuge sondern in deutlich höherem Maße bei den im Kreisgebiet eingesetzten ÖPNV - Fahrzeugen eingehalten werden.

Die im Nahverkehrsplan zur Lärmemission gemachten Aussagen sind nicht umfassend genug. Gerade Lärm und Erschütterungen werden von Anwohnern beklagt. Beschwerden aus der Bevölkerung werden bei der Stadt Gladbeck regelmäßig vorgebracht. Auch hier sollten konkrete Ziele definiert werden.

Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans für das Bedienungsgebiet der Stadt Gladbeck

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sieht für die Stadt Gladbeck folgende Konzeptbausteine vor.

- Anpassung der Taktdichte der innerstädtischen Linien 252, 253, 254 und 257
- Modifizierung des Linienvverlaufs der Linien 258 und 255
- Umstellung der Linie 188 auf 30-Minutentakt.

Anpassung der Taktdichte der innerstädtischen Linien 252, 253, 254 und 257

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen hat zum Grundsatz „bewährte Strukturen zu stärken und nachfrageorientiert weiter zu entwickeln, um Kunden nicht durch ein Übermaß an Änderungen zu verunsichern“ (Fortschreibung NVP Anhang Gladbeck, Seite 35). Die vorgeschlagene Anpassung der Taktdichte auf vier innerstädtischen Linien berücksichtigt diese Zielvorgabe nicht. Um den Anspruch gerecht zu werden „Kunden nicht an ein Übermaß an Veränderungen zu verunsichern“ wird in der gutachterlichen Konzeption ein Vorschlag vermisst, wie die Anpassung der Taktdichte der innerstädtischen Linien fahrgastfreundlich umgesetzt werden kann. Von Seiten der Verwaltung bestand daher die Erwartung, hierfür ein Stufenkonzept vorzuschlagen.

Da die Taktumstellung auf den Linien 252, 253, 254 und 257 außerhalb der Beratung des Nahverkehrsplans erfolgen muss und bereits im Januar 2007 umgesetzt werden soll, hat die Stadt Gladbeck auf verschiedene Probleme bei der Fahrplanumstellung im Januar schriftlich hingewiesen. Diese Hinweise bezogen sich auf eine umfassende und rechtzeitige Information der betroffenen Fahrgäste und der Schulen/Schüler, verbunden mit der Erwartung, dass notwendige Verstärkerfahrten (u.a. E-Wagen-Fahrten für den Schülerverkehr) in den Fahrplan mit aufgenommen werden sollen. Ferner

Im Entwurf der Fortschreibung für den Nahverkehrsplan wird eine umfassende Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen nach etwa einem halben Jahr vorgeschlagen. Sollten sich aus diesen Überprüfungen Maßnahmen ergeben, die wieder zu einer Ausweitung des Leistungsangebotes bei einzelnen Linien führen würde, so geht die Stadt Gladbeck davon aus, dass das Leistungsangebot wie es im Nahverkehrsplan für jede einzelne Linie per Liniensteckbrief definiert ist, grundsätzlich der Stadt Gladbeck zugestanden wird und das hierfür die allgemeine ÖPNV-Umlageregelung angewandt wird.

Darstellung von Verstärker- und E-Wagenfahrten im Fahrplan

Zur Abmilderung der mit der Taktreduzierung auf den Linien 252, 253, 254 und 257 verbundenen Einschränkungen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten fordert die Stadt Gladbeck erforderliche Verstärkerfahrten auf diesen Linien vorzusehen und diese auch im Fahrplan (an der Haltestelle und in den Fahrplanbüchern) darzustellen. Im Fahrplan sollen auch die E-Wagenfahrten dargestellt werden.

Modifizierung des Linienverlaufs der Linien 258 und 255

Im Entwurf für den Nahverkehrsplan sind für die Modifizierung des Linienverlaufs der Linien 258 und 255 drei Varianten entwickelt worden.

Die Stadt Gladbeck sieht in keiner der vorgelegten Varianten eine geeignete Lösung der bestehenden Problematik. Die derzeitige Führung der beiden Linien im Innenstadtbereich entspricht hinsichtlich der Andienung der zentralen Innenstadthaltestellen dem damaligen Konzept des Nahverkehrsplans und hat sich bewährt. Eine Schwächung der Bedeutung des Oberhofs und anderer Innenstadthaltestellen ist zu vermeiden. Eine weitere Verdichtung von Busverknüpfungen an der Haltestelle Goetheplatz wird auf Grund der bestehenden räumlichen Situation als problematisch erachtet.

Eine Änderung an den Linienwegen sollte daher nur im Zusammenhang mit weitergehenden Überlegungen im Liniennetz der Stadt Gladbeck erfolgen. In diesem Zusammenhang könnte die Anregung aufgegriffen werden, das Innovationszentrum mit einer über den heutigen Taxibusstandard hinausgehenden Andienungen zu versehen, indem beispielsweise die Linie 258 von der heutigen Endstelle St. Josef Kirche zum Innovationszentrum Wiesenbusch verlängert wird.

Der Vorschlag der Modifizierung der Linienverläufe der Linien 258 und 255 wird abgelehnt.

Taktanpassung auf der Linie 258

Die Stadt Gladbeck widerspricht der beabsichtigten Reduzierung der Linie 258 auf einen 30 Minuten Takt, wie sie nach Punkt 3.2.3 „Nachfrageabschöpfung“ auf Seite 31 im Anhang Gladbeck dargestellt ist. Nach Linienerfolgsrechnung 2006 der Vestischen Straßenbahnen GmbH (vom 20. März 2006) beträgt der Aufwanddeckungsgrad bei dieser Linie 85,2%. Die Linie ist damit zu den überdurchschnittlichen Linien zu rechnen, der Durchschnitt im städtischen Bedienungsgebiet liegt bei einem Aufwanddeckungsgrad von 64,9 %, der auch dem des gesamten Kreises Recklinghausen entspricht. Es ist nicht nachzuvollziehen, wieso die Betriebsleistung bei einer Linie mit einer solchen positiven Kennzahl auf einen geringeren Takt reduziert werden soll. Die maximale Fahrgastbesetzung pro Richtung liegt bei 683 Fahrgästen (entspricht einer Fahrgastzahl von 123 in der Spitzenstunde). Mit dieser Besetzung liegt die Linie im Übergangsbereich zwischen dem 30 - und 20 – Minutentakt gemäß der im Nahverkehrsplan festgelegten Schwellenwerte für das Taktangebot und die Nachfrageabschöpfung.

Die Stadt Gladbeck spricht sich daher für die Beibehaltung des 20 Minutentaktes auf der Linie 258 aus.

Umstellung der Linie 188 auf einen 30-Minuten-Takt

Der Gutachter des Nahverkehrsplans schlägt vor, dass Taktangebot der Linie 188 zwischen Oberhof und Essen Boyer Straße auf einen 30-Minuten-Takt umzustellen. Der Linienabschnitt zwischen Dorsten ZOB und Oberhof soll hinsichtlich des bestehenden Taktangebots (Studententakt) und Linienverlauf erhalten bleiben.

Aus Sicht der Stadt Gladbeck wird die Reduzierung des Taktes bei der Linie 188 in Abschnitt zwischen Gladbeck, Bottrop und Essen nicht befürwortet. Obwohl die Linie nach ihrer veränderten Wegeführung in Essen mit dem Endpunkt an der Haltestelle der Stadtbahnlinie U 17 Boyer Straße an Bedeutung verloren hat, schätzt die Stadt Gladbeck die Linie 188 weiterhin als zentrenverbindende Linie ein. Diese Funktion sollte im Zuge planerischer Überlegungen gestärkt werden. Zwischen den Städten Bottrop und Gladbeck hat die Linie Bedeutung für den interkommunalen Schülerverkehr. Die Linie 188 soll daher weiterhin im 20 Minutentakt im Abschnitt zwischen Essen, Bottrop und Gladbeck verkehren entsprechend dem Grundtakt der anderen zentrenverbindenden Linien im Stadtgebiet.

Die Stadt Gladbeck stimmt daher der Taktreduzierung von 20 auf 30 Minuten bei der Linie 188 nicht zu.

Beteiligung der kommunalen Behindertenbeauftragten

Die Stadt Gladbeck hat die *Arbeitsgemeinschaft Integration von Menschen mit Behinderungen* sowie den *Seniorenbeirat der Stadt Gladbeck* an der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans beteiligt. Von Seiten dieser Bevölkerungsgruppe wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen den 30-Minuten-Takt auf den Linien 252, 253, 254 und 257 geltend gemacht, allerdings werden Verstärkerfahrten für wichtig gehalten. Die Zusammenlegung der Linien 255 und 258 wird kritisch gesehen, da hierbei die Anbindung der Innenstadt an den zentralen Haltestellen reduziert wird. Ferner wird davon ausgegangen, dass die Belange behinderter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung gewahrt werden.

Jugendrat der Stadt Gladbeck

Die Stadt Gladbeck verfügt über einen Jugendrat, in dem Gladbecker Schülerinnen und Schüler im Alter von 10 bis 21 Jahre vertreten sind. Der Jugendrat begrüßt die Einführung von Qualitätsstandards im ÖPNV. Die Taktreduzierung auf den innerstädtischen Linien wird von den Jugendlichen kritisch gesehen, insbesondere wird auf die überdurchschnittliche Frequentierung der Busse zu Schulanfangs- und Schulschlusszeiten hingewiesen. Zur Analyse dieser Situation sollten gesonderte Erhebungen vorgenommen werden. Der Jugendrat fordert die besondere Rücksichtnahme auf die Belange von Jugendlichen, die zur Wahrung ihrer Mobilität in der Regel auf den innerstädtischen ÖPNV angewiesen sind.