



c/o Georg Nesselhauf, Untere Fuhr 22, 45136 Essen, georg.nesselhauf@arcor.de

Projektvorschlag: „B 224 auf Schiene“

Oktober 2018

Wir schlagen vor, in einem städteübergreifenden Projekt Verkehre von der B224 auf die Schiene zu verlagern. Dabei soll die günstige Gelegenheit der 2019 anstehenden Angebotsausweitung auf der parallelen Bahnstrecke genutzt und ein Bündel von bewährten Maßnahmen angewendet werden.

Motivation

Die B224 ist als problematischer Ort in den Luftreinhalteplänen von Bottrop, Gladbeck und Essen ausgewiesen. Ganzheitliche Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs werden allerdings nicht genannt. Es sind nicht nur verschiedene Städte zuständig, sondern auch 3 Luftreinhaltepläne der verschiedenen Bezirksregierungen. Sachgemäß aber ist es, städteübergreifend zu betrachten, wie Pendlerverkehre von der Straße auf umweltfreundliche Mobilität verlagert werden können.

Das Rückgrat dafür bildet der Nahverkehr auf der Schiene, weil er nicht nur hohe Kapazitäten bietet, sondern auch jetzt bereits oder mit konkreten Perspektiven demnächst elektrisch betrieben wird.

Dies kann nur geschehen, wenn es eine genaue Betrachtung der Situation vor Ort gibt und spezifische lokale Maßnahmen getroffen werden. Diese möchten wir hier vorschlagen.

Ausgangslage

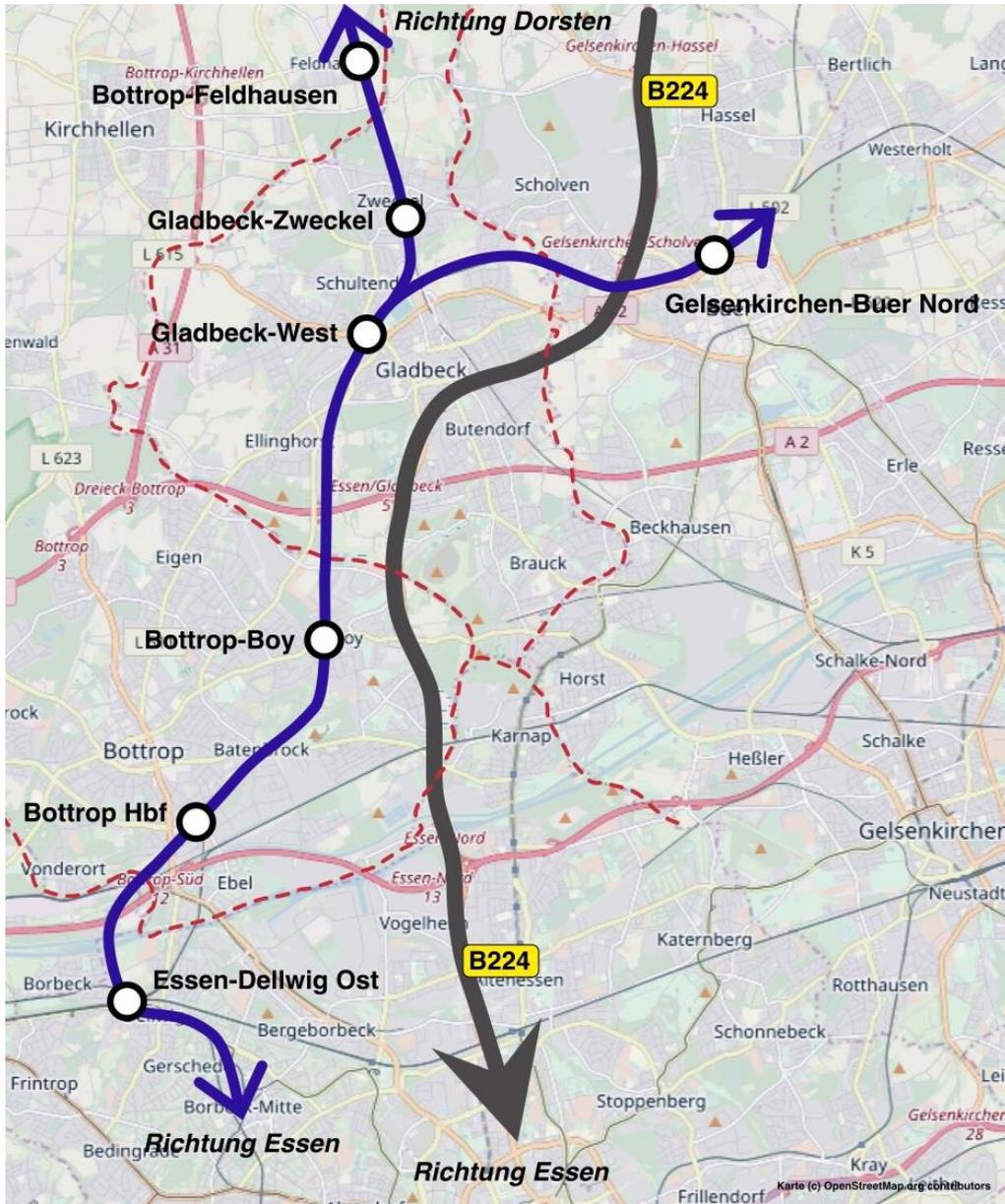
Die B224 bewältigt nicht nur überregionale Verkehre, sondern auch diverse Verkehre zwischen den Städten Bottrop, Gladbeck und Essen und ihren Unterzentren. Neben den 3 Städten entlang der B224 sind für die Betrachtung der Pendlerbeziehungen auch Dorsten und Gelsenkirchen-Buer relevant.

Laut Pendleratlas 2017 der Arbeitsagentur gibt es allein 30.000 Einpendler und ca. 10.000 Auspendler zwischen der Stadt Essen und den Städten Bottrop und Gelsenkirchen sowie dem Kreis Recklinghausen.

Die Situation ist insofern besonders, als dass eine leistungsstarke Schienenstrecke vorhanden ist, die mehrere der Zentren von Bottrop und Gladbeck miteinander sowie mit der Stadt Essen verbindet. Derzeit gibt es nur ein begrenzt attraktives Angebot, bei dem größtenteils Stundentakte angeboten werden. Im Zuge der neuen Taktung der S-Bahn-Linien im VRR wird ab Dezember 2019 eine deutliche Verbesserung stattfinden:

- Die Linien RE14 und S9 verbinden Essen Hbf, Bottrop Hbf und Gladbeck West im attraktiven 15-Minuten-Takt.
- Die Bahnhöfe Gladbeck-Zweckel, Bottrop-Feldhausen und Dorsten werden im 30-Minuten-Takt angebunden.
- Die Bahnhöfe Bottrop-Boy und Gelsenkirchen-Buer sollen perspektivisch bessere Verbindungen bekommen, wenn die Infrastruktur verbessert wurde, so dass die Haltezeiten durch verkürzte Fahrzeiten aufgefangen werden können.

Diese Skizze zeigt die B224 und die Haltepunkte der Bahnlinien in den angrenzenden Zentren:



Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität

Durch die geplanten Verbesserungen ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen absehbar. Um das volle Potential der Schienenverbindung zu nutzen, sind aber weitere Maßnahmen sinnvoll:

- ✦ Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze in hoher Qualität,
- ✦ Infrastruktur-Verbesserungen für zusätzliche Zwischenhalte, höhere Zuverlässigkeit und bessere Umsteigeverbindungen,
- ✦ Verbesserte Angebote am Wochenende und im Spätverkehr,
- ✦ Pilotprojekte für gezielte Zubringer-Buslinien.

✦ Park+Ride und Bike+Ride

Außerhalb der dicht besiedelten Zentren ist eine flächendeckende Feinerschließung mit dem Nahverkehr nicht realistisch. Eine Nutzung des MIV als Zubringer zum Zugverkehr kann für die Pendler attraktiv sein, wenn der Umstieg frühzeitig erfolgt, also bevor die B224 befahren werden muss. Wir schlagen daher vor ...

- ... an den Bahnhöfen systematisch großzügige P+R-Flächen (auch mehrgeschossig) zu schaffen, die bei Akzeptanz auch erweitert werden können. Am Bottroper Hauptbahnhof sind dabei schon relevante Stellplätze vorhanden, an den anderen Bahnhöfen noch nicht.
- ... Premium-Angebote **zusätzlich** zum normalen Angebot zu schaffen. Hierfür sollen Erfahrungen aus Düsseldorf betrachtet werden: Dort wird Kunden in einem Pilotprojekt für eine jährliche Gebühr in Verbindung mit einem Monatsticket ein fester Stellplatz mit Videoüberwachung angeboten.
- ... Stellplätze mit Ladesäulen anzubieten. Dabei sollte die Infrastruktur so ausgelegt sein, dass zu einem späteren Zeitpunkt auch große Anteile der Stellplätze ausgestattet werden können, um dem künftigen Bedarf gerecht zu werden.
- ... eine Infrastruktur für sichere Fahrrad-Stellplätze zu schaffen. Dies können automatische Abstellanlagen oder Radstationen mit Service-Angeboten sein.

✦ Infrastruktur

Die Infrastruktur ist an einigen Stellen der Strecke zum Ausbau vorgesehen, bislang sind diese Maßnahmen aber nicht terminiert. Das soll baldmöglichst erfolgen:

Priorität 1: Zweigleisiger Ausbau des Bahnhofs Dellwig-Ost. Damit werden Halte im eingleisigen Abschnitt vermieden, was die Zuverlässigkeit erhöht. Außerdem können die Geschwindigkeit erhöht werden und dadurch die Züge der Linie S9 alle 30 Minuten statt nur stündlich in Bottrop-Boy und Gelsenkirchen-Buer Nord halten.

Priorität 1: Ausbau des Bahnhofs Gelsenkirchen-Buer Nord, so dass auch die Züge Richtung Recklinghausen einen Bahnsteig erhalten. Dadurch wird auch hier ein 30- statt 60-Minuten-Takt möglich.

Priorität 2: Durchgehender zweigleisiger Ausbau zwischen Essen-Dellwig und Bottrop. Damit werden Geschwindigkeiten und Zuverlässigkeit weiter erhöht.

Priorität 2: Ausbau des Bahnhofs Dellwig zu einem Verknüpfungspunkt zwischen S9 und den Regionalbahnlinien in Ost-West-Richtung. Damit werden die Querverbindungen verbessert.

✦ Angebot Wochenende/Spätverkehr

Während für die Linie S9 an allen Tagen bis gegen 23 Uhr ein 30-Minuten-Takt vorgesehen ist, soll die Linie RE14 abends und sonntags nur alle 60 Minuten fahren. Für ein wirklich attraktives Angebot im Norden von Gladbeck und weiter nach Dorsten ist das zu wenig. Die Linie muss daher im gleichen Takt fahren wie die S-Bahnen.

Anders als auf den S-Bahn-Linien auf den Hauptstrecken des Ruhrgebiets und im Raum Düsseldorf ist bislang auch nur ein bescheidenes Angebot im Spätverkehr auf RE14 und S9 vorgesehen. Wir halten es für notwendig, dass die Linien täglich bis nach Mitternacht jeweils im Halbstundentakt verkehren, so dass an allen Bahnhöfen des Gebiets ein entsprechendes Angebot

besteht (vgl. Linien S1 und S6: 30-Minuten-Takt bis ca. 1:30 Uhr). Am Wochenende soll es dazu nachts ein durchgängiges Angebot im Stundentakt geben.

Beides ist unerlässlich, um den Nahverkehr wirklich attraktiv zu machen: Nur, wenn sich Fahrgäste immer darauf verlassen können, steigt die breite Akzeptanz.

✦ Pilotprojekte Zubringer-Buslinien

In Bottrop wie in Gladbeck sind die Busnetze auf die Zentren der Städte ausgerichtet und nicht auf den Zugverkehr, was aus Sicht der Städte selbst auch die richtige Priorität ist. In beiden Städten liegen die Bahnhöfe aber abseits der hauptsächlichen Verknüpfungspunkte der Buslinien.

Wir schlagen daher vor, zunächst zeitlich begrenzt zu testen, ob auf die Züge ausgerichtete und entsprechend vermarktete Buslinien angenommen werden. Diese sollen im Takt der Züge aus dicht besiedelten Stadtvierteln auf direktem Weg zu den Bahnhöfen geführt werden.

Das kann sowohl durch Verbesserungen beim Angebot vorhandener Buslinien geschehen wie auch durch die Einrichtung neuer Linien, falls notwendig.

Zusammenfassung

Mit den drei genannten Maßnahmen und ggf. dem Pilotprojekt wird der Nahverkehr auf der Schiene entlang der B224 attraktiver für Pendler, die damit die B224 komplett vermeiden können.

Hinzukommt, dass die Maßnahmen nicht experimentell, sondern vielfach bewährt sind. Eine Umsetzung ist daher eine Frage konkreter Planung und kurzfristig möglich. Es sind auch alle Maßnahmen unabhängig voneinander und jede Teilmaßnahme für sich gesehen sinnvoll.

Die folgende Skizze zeigt eine Übersicht der vorgeschlagenen Infrastruktur-Maßnahmen:

