Fahrgastverband PRO BAHN
Regionalverband Ruhr

Mobilität~Werk~Stadt
für die Metropole Ruhr

Essen, 25.01.2017
Dirk Grenz, Lothar Ebbers, Moritz Balz

Eingaben zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Essen 2017

Der Fahrgastverband PRO BAHN ist ein unabhängiger und gemeinnütziger Verbraucherverband im Verbraucherzentrale-Bundesverband. Er vertritt die Interessen der Fahrgäste gegenüber Verkehrsunternehmen, Verwaltungen und Politikern.

Die Bürgerinitiative Mobilität-Werk-Stadt für das mittlere Ruhrgebiet ist eine Gruppe aus Bürgerinnen und Bürgern und verschiedenen Organisationen, die sich für eine zukunftsfähige Mobilität im Ruhrgebiet einsetzt. Die Stiftung Umwelt und Entwicklung Nordrhein-Westfalen fördert seit dem 1. April 2015 eine dreijährige Mobilitätskampagne der Mobilität~Werk~Stadt.

Gemeinsam beschäftigen sich die Initiativen mit dem Entwurf für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Essen, der Anfang 2017 vorgestellt wird. Die Vorlagen enthalten viele Planungen, die den Nahverkehr stärken werden. Dies begrüßen und unterstützen wir! Dieses Dokument umfasst weitere Forderungen an den Nahverkehrsplan.

Unsere Forderungen und Vorschläge sind priorisiert:

- Maßnahmen (Teil II) sollen zeitnah umgesetzt werden, dazu machen wir konkrete Vorschläge. Wir fordern, sie im Nahverkehrsplan zu benennen. Die fachliche Prüfung soll nach Verabschiedung des Nahverkehrsplans im September 2017 bald erfolgen.
- Prüfprojekte (Teil III) sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans bearbeitet werden, um den Nahverkehr konstant zu verbessern. Wir fordern, auch sie im Nahverkehrsplan zu benennen.
- Strategische Projekte (Teil IV) werden nicht in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans umgesetzt, ihre Prüfung sollte aber in der Laufzeit vorbereitend für den nachfolgenden Nahverkehrsplan erfolgen. Sie dürfen daher nicht fehlen.

Unsere Vorschläge folgen größtenteils einigen wichtigen Leitlinien. Diese möchten wir als „Leuchtturm-Projekte“ im nächsten Abschnitt vorstellen.

Inhalt

Teil I: Leuchtturm-Projekte....3
L1: Hauptnetz....3
L2: Ost-West-Schienennetz....3
L3: Nord-Süd-Schienennetz....3
L4: Abend- und Spätverkehr....4
Teil II: Konkrete Maßnahmen....5
M1: Definition eines Hauptnetzes....5
M2: Entwicklung Bahnhofstangente, Schritt 1....7
M3: Beschleunigung Messe-Strecke....7
M4: Entwicklung Busnetz Südostviertel/Frillendorf....8
M5: Überarbeitung Busnetz Mitte-Süd....9
M6: Überarbeitung Haltestellen Ringlinie 101/106....11
M7: Verlängerung 105 nach Oberhausen....12
Teil III: Prüfprojekte....13
P1: Abend- und Spätverkehr....13
P2: Erschließung nördlicher Krupp-Gürtel, M1-Gewerbepark, IKEA und Stadion....13
P3: Borbeck: Verschlankung der Linienführung und Infrastruktur im Schienenverkehr....17
P4: Beschaffung längerer Fahrzeuge für Straßenbahn und Stadtbahn....17
P5: Busnetz Kupferdreh....18
P6: Busnetz Steele/Frillendorf/Horst....18
Teil IV: Strategische Fragestellungen....19
S1: Prüfung Meterspur auf der Südstrecke zur Messe....19
S2: Künftige Schienenstrecken....23

Teil I: Leuchtturm-Projekte

L1: Hauptnetz

Zu den Stärken des Essener Nahverkehrs gehören die Linien, die das „Rückgrat“ ausmachen: Die Stadtbahn- und Straßenbahn-Linien sowie wichtige Buslinien.

Im Entwurf des Nahverkehrsplans sind Vorschläge enthalten, die die Takte auf diesen Linien verdichten und systematischer gestalten sollen, etwa auf den Linien 107, 160/161 und 170. Einige Lücken verbleiben allerdings auch.

Wir schlagen vor, dieses Rückgrat des Nahverkehrs offensiv zu vermarkten. Das soll umfassen:

- Bildung eines 5-Minuten-Takt-Schienennetzes, in dem sich während der ganzen Betriebszeiten zwei Linien zu dichten Takten überlagern. Dies kann kurzfristig geschehen, da nur kleine Änderungen notwendig sind. Siehe: Maßnahme M1.
- Umsetzung der im Nahverkehrsplan-Entwurf genannten Verbesserungen für die verbesserte Taklung von Straßenbahn- und Buslinien, die wir begrüßen.
- Entwicklung eines 10-Minuten-Takt-Busnetzes, das mehr Linien umfasst als die im Nahverkehrsplan-Entwurf genannten. Siehe: Maßnahmen M1 und M5.

L2: Ost-West-Schienennetz

Das Ost-West-Schienennetz wird entstehen mit der Bahnhofstangente, die erstmals wieder eine oberirdische Querung der Innenstadt für die Straßenbahn ermöglicht.

In diesem Zusammenhang machen wir diverse Vorschläge:

- Die Bahnhofstangente soll zunächst nur bis zur Altendorfer Straße realisiert werden, um schnell auch das Zentrum Altendorfs anbinden zu können (Maßnahme M2). Für die weitere Erschließung des nördlichen Krupp-Gürtels halten wir die bislang gezeigten Pläne noch nicht für optimal und wünschen uns ein Prüfprojekt, das systematisch verschiedene Varianten untersucht, um auch z.B. IKEA und andere interessante Ziele anbinden zu können (Prüfprojekt P2).
- Da bis zur Realisierung der Bahnhofstangente noch lange Zeit vergehen wird (im Entwurf des Nahverkehrsplans bezeichnet mit „2025+“), wollen wir eine Busverbindung ins Südostviertel, um Engpässe in der Anbindung an den Hauptbahnhof kurzfristig zu beseitigen. Siehe: Maßnahme M4.
- Die demnächst in Oberhausen wieder anstehenden Planungen zur Verlängerung der 105 sollen von Essener Seite aus unterstützt werden. Das bedingt auch eine Flexibilität in der Frage des Liniennetzes auf Essener Seite, damit alle Vorteile einer durchgehenden 105 auch ausgeschöpft werden können. Siehe: Maßnahme M7.

L3: Nord-Süd-Schienennetz

Als Nord-Süd-Schienennetz bezeichnen wir das Netz, das den Hauptbahnhof unterirdisch quert. Dieses Netz trägt einen Großteil der Last, wird den Anforderungen aufgrund baulicher Engpässe und Überlastung aber nicht immer gerecht. Besonders bemerkbar macht sich dies durch „Stau“ in den Tunneln, wenn viele Bahnen unterwegs sind, und durch Überlastungen im Messe-Verkehr.

Kurzfristig fordern wir, Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit der Messe-Strecke umzusetzen. Siehe: Maßnahme M3.

Wir fordern auch, dass in den kommenden Jahren die strategische Fragestellung behandelt wird, ob ein Verzicht auf den Mischbetrieb auf der Südstrecke Vorteile für Fahrgäste und Betrieb bringen kann. Siehe: Strategische Fragestellung S1.

L4: Abend- und Spätverkehr

Essen ist eine von nur zwei Städten in Deutschland mit mehr als 400.000 Einwohnern, die im Abendverkehr ab 21 Uhr nur noch einen Halbstundentakt – auch auf den wichtigsten Linien – anbieten. Aus Sicht von Pro Bahn und Mobilität~Werk~Stadt ist das nicht angemessen und im Hinblick auf den Modal Split ein Hinderungsgrund für breitere Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel in Essen.

Wir unterstützen ausdrücklich die im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Taktverbesserungen.

Kurzfristig fordern wir, überlagernde Stadtbahn- bzw. Straßenbahn-Linien als Teil eines Hauptnetzes systematisch zu gestalten, so dass auf den entsprechenden Strecken dichte Takte während der ganzen Betriebszeiten entstehen. Siehe: Maßnahme M1.

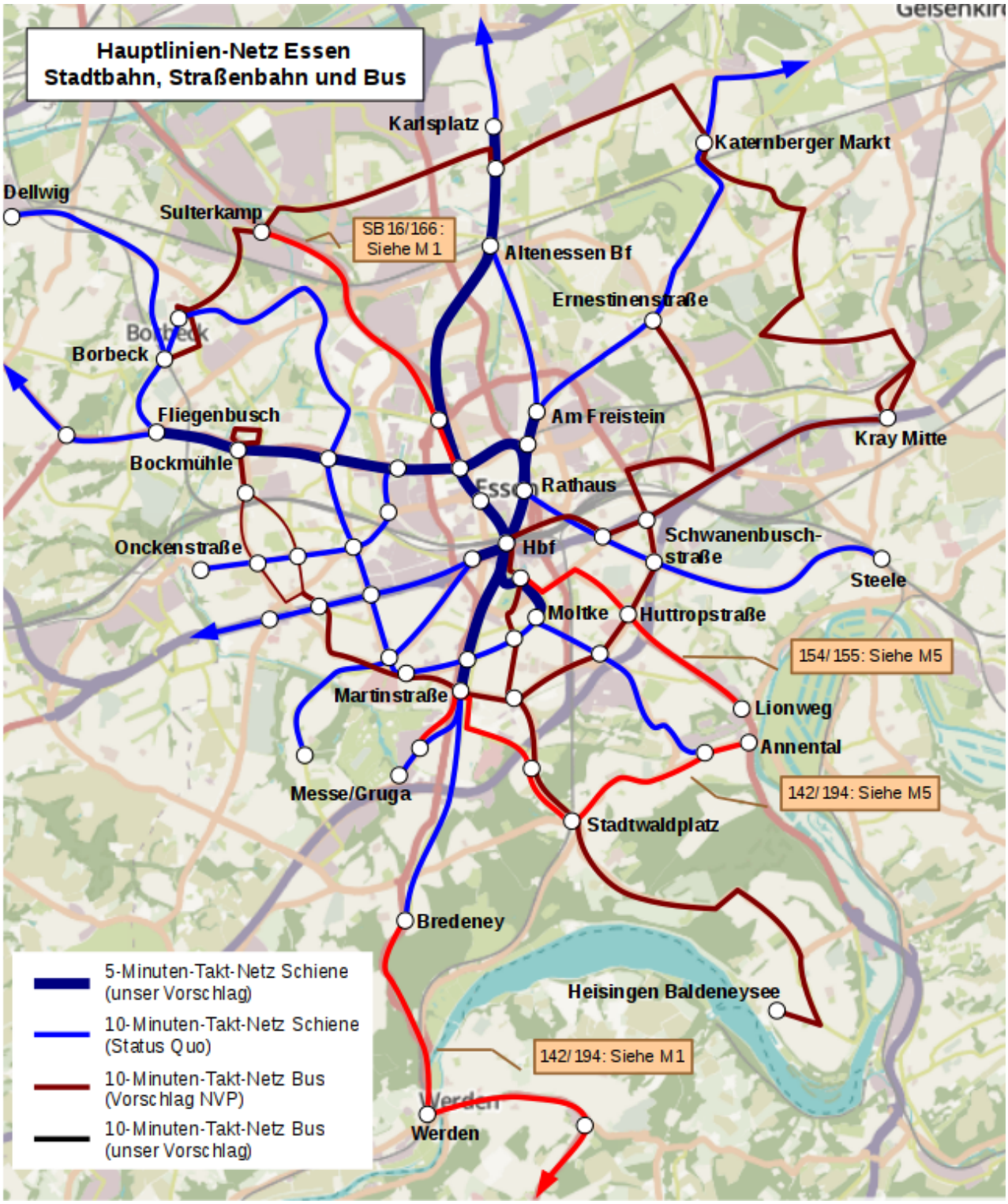
Für den derzeit besonders unzureichenden Abendverkehr auf der Ruhrallee schlagen wir eine bessere Verknüpfung der Linien 154/155 und SB15 vor. Siehe: Maßnahme M5.

Die generellen Takte sind allerdings trotz dieser Maßnahmen immer noch nicht befriedigend. Wir fordern daher, dass die Stadt generell dichtere Takte im Abend- und Spätverkehrs bestellt. Siehe: Prüfprojekt P1.

Teil II: Konkrete Maßnahmen

M1: Definition eines Hauptnetzes

Das sog. „Hauptnetz“ für Essen soll dichte Takte des leistungsfähigen Netzes vermarkten. Dazu sollen bereits geplante und von uns vorgeschlagene Maßnahmen kombiniert werden:



5-Minuten-Takt-Netz der Stadt- und Straßenbahnen

Die Straßenbahn- und Stadtbahn-Linien bilden das Rückgrat des Essener ÖPNV. Auf mehreren Strecken überlagern sich dabei zwei oder mehr Linien ganztägig, auch abends und am Wochenende.

Wir schlagen vor, diese Überlagerungen explizit für die Bildung dichter Takte zu nutzen. Diese sollen dabei nicht nur tagsüber, sondern auch abends und am Wochenende durchgängig gelten. Damit kann die Leistungsfähigkeit des Essener Nahverkehrs an vielen wichtigen Haltestellen vermarktet werden.

Diese Qualität des Angebots soll offensiv beworben werden, indem den Fahrgästen eine Art „Taktgarantie“ gegeben wird: Tagsüber fährt etwa alle 5 Minuten eine Bahn, abends bis 21 Uhr und am Wochenende etwa alle 7-8 Minuten, und abends zwischen 21 und 23 Uhr alle 15 Minuten.

Geeignet sind dafür folgende Strecken:

- Hbf – Rüttenscheider Stern – Martinstraße: Linien U11 und 108, die Takte sind heute schon vorbildlich angepasst.
- Moltkestraße – Helenenstraße (Ost-West-Spange): Linien 101/106 und 105. Nach Fertigstellung der Bahnhofstangente Verlängerung bis Borbeck-Süd (Fliegenbusch).
- Hbf – Rathaus – Viehofer Platz – Am Freistein: Linien 107 und 108.
- Hbf – Universität – Altenessen: Linien U11 und U17.
- Berliner Platz – Bismarckplatz: Linien U17 und U18.

Das Angebot dafür ist heute größtenteils vorhanden. Es sind lediglich 2 Angebotsverbesserungen notwendig:

- Samstag und Sonntag muss am Vorabend auch die Linie 105 bis 21 Uhr im Viertelstundentakt fahren, wie es auf einem Großteil der Linien heute schon üblich ist. Diese Änderung ist auch unabhängig von diesem Vorschlag dringend überfällig.
- Die Linie U17 muss abends bis 23 Uhr bis Altenessen fahren. Damit würde auch der absurde Zustand beendet, dass auf Essens längster Tunnelstrecke tagsüber alle 5 Minuten Züge fahren, abends aber nur alle 30 Minuten.

10-Minuten-Takt-Netz der Buslinien

Wir unterstützen ausdrücklich die im Entwurf des Nahverkehrsplans vorgeschlagene Einführung eines 10-Minuten-Takt-Busnetzes.

Analog zur Definition des Hauptnetzes für das Schienennetz ist hier nicht nur die praktische Angebotsverbesserung entscheidend, sondern auch die Eignung, die Leistungsfähigkeit des Netzes zu vermarkten.

Im Nahverkehrsplan-Entwurf wurden folgende Strecken benannt, die wir uneingeschränkt unterstützen:

- Linie 145: Hbf – Heisingen
- Linie 146: Hbf – Kray
- Linien 160/161: Stoppenberg - Altendorf
- Linie 170: Borbeck – Kray

Wir schlagen eine Ergänzung um folgende Strecken vor:

- Linien SB16/166: Diese Linien verkehren parallel auf der Bottroper Straße, aber nicht sauber getaktet. Die Fahrzeiten sollen angepasst werden, so dass zwischen Innenstadt und Sulterkamp ein 10-Minuten-Takt entsteht. Die unterschiedliche Linienführung in der Innenstadt bleibt dabei wie bisher bestehen, zusätzliche Leistungen sind nicht notwendig.

- Linien 142/194: In Maßnahme M5 schlagen wir vor, das Busnetz in Stadtwald zu überarbeiten. Durch die Überlagerung von Linien wäre ein ganztägiger 10-Minuten-Takt zwischen Annental und Rüttenscheid möglich.
- Linien 154/155: Auf der Ruhrallee ist ein ganztägiger 10-Minuten-Takt dringend erforderlich. Durch die Verschiebung von Leistungen, wie wir in Maßnahme M5 vorschlagen, soll dies ermöglicht werden.
- Linie 169: Diese Linie erfüllt heute bereits die Anforderungen für das 10-Minuten-Takt-Netz zwischen Bredeney und Heidhausen, daher sollte sie auch aufgenommen werden. Die im Entwurf des Nahverkehrsplans genannte Ausdünnung der Takte auf dieser Linie am Sonntag halten wir – insbesondere im Freizeitverkehr der Sommermonate – für nicht realistisch.

M2: Entwicklung Bahnhofstangente, Schritt 1

Das Ost-West-Schienennetz wird in den kommenden Jahren eine deutliche Aufwertung erfahren durch den Bau der Bahnhofstangente. Die Mobilität~Werk~Stadt unterstützt die Planungen der Bahnhofstangente und auch die aktuellen Bestrebungen, die Umsetzung zu forcieren.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass im Nahverkehrsplan vorgeschlagen wird, zunächst den III. Bauabschnitt von der Innenstadt bis zur Altendorfer Straße umzusetzen. Über diesen Abschnitt sollen das Zentrum Altendorfs angebunden werden und die vorhandenen Wegebeziehungen (Kronenberg-Center, Altendorf, Bergeborbeck) erhalten bleiben.

Wir schlagen vor, für eine zweite Phase ein Linienkonzept für den nördlichen Krupp-Gürtel und die dort interessanten Ziele zu entwickeln. Auf Basis des Konzepts soll entschieden werden, welche Strecken nördlich der Altendorfer Straße gebaut werden (siehe Prüfprojekt P2).

Linien auf der Altendorfer Straße

Im Nahverkehrsplan wird geplant, die Linie 105 über die Bahnhofstangente zum Hauptbahnhof zu führen. Damit würde nur eine Linie die Achse Borbeck-Süd – Altendorf – Berliner Platz – Rathaus bedienen. Wir sind nicht sicher, ob das dem Fahrgastaufkommen gerecht wird – das betrifft natürlich die Hauptverkehrszeiten, aber auch z.B. die Samstage mit Einkaufsverkehr oder den Abendverkehr. Wir fordern hier, die genaue Planung offen zu halten und mögliche Varianten im Nahverkehrsplan zu nennen.

M3: Beschleunigung Messe-Strecke

Die Stadtbahnstrecke zur Essener Messe bietet – auch im Vergleich zu anderen Städten – eigentlich die perfekte Infrastruktur: Kurze Wege, völlige Trennung vom Individualverkehr und barrierefreie Bahnsteige. Die Überlastung der Tunnel und ein knapper Fahrzeugpark sorgen allerdings dafür, dass bei starkem Messeverkehr unter der Woche der Andrang nicht bewältigt werden kann.

Wir schlagen vor, kurzfristig folgende Maßnahmen zu prüfen (ergänzend oder unabhängig voneinander):

- Linientausch: Es soll geprüft werden, ob die U11 auf den Abschnitt Berliner Platz – Messe/Gruga oder Karlsplatz – Messe/Gruga verkürzt werden kann. Damit soll die Messe-Anbindung zuverlässiger werden, da Störeinflüsse der langen Nordstrecke weniger auf die Messe-Anbindung einwirken. Dies kann bei großem Fahrgastaufkommen erheblichen Einfluss haben.
- Dichtere Takte: Bei großen Messen soll geprüft werden, ob auch unter der Woche ein 5-Minuten-Takt zur Messe angeboten werden kann. Um die Kapazität im Tunnel zu schaffen, kann zeitweise der 5-Minuten-Takt der 107 nach Bredeney nach 9 Uhr ausgesetzt werden. Das ist zwar nicht optimal, aber das kleinere Übel im Vergleich zu einer überlasteten Messe-Linie und einer Überlastung der U-Bahn-Station Hauptbahnhof.

- Fahrzeugbeschaffung: Kurzfristig soll geprüft werden, ob zusätzliche Fahrzeuge bestellt werden können, um im Messe-Verkehr auf hohes Fahrgastaufkommen reagieren zu können. Konkret soll geprüft werden, ob es möglich ist, die derzeit laufende gemeinsame Bestellung der Kölner und Düsseldorfer Verkehrsbetriebe zu erweitern. Da diese Bestellung über den Beschaffungsverbund „Spurwerk NRW“ organisiert wird, ist der Vorschlag nicht abwegig. Diese Fahrzeuge sollen gleichzeitig als Prototypen dienen, bevor in den 2020er Jahren größere zweistellige Mengen als Ersatz für die derzeitigen Stadtbahn-Wagen beschafft werden.

M4: Entwicklung Busnetz Südostviertel/Frillendorf

Im Vorentwurf für den Nahverkehrsplan war die Überarbeitung des Busliniennetzes entlang der Strecke nach Kray vorgeschlagen worden. Wir unterstützen dies, allerdings mit anderen Schwerpunkten:

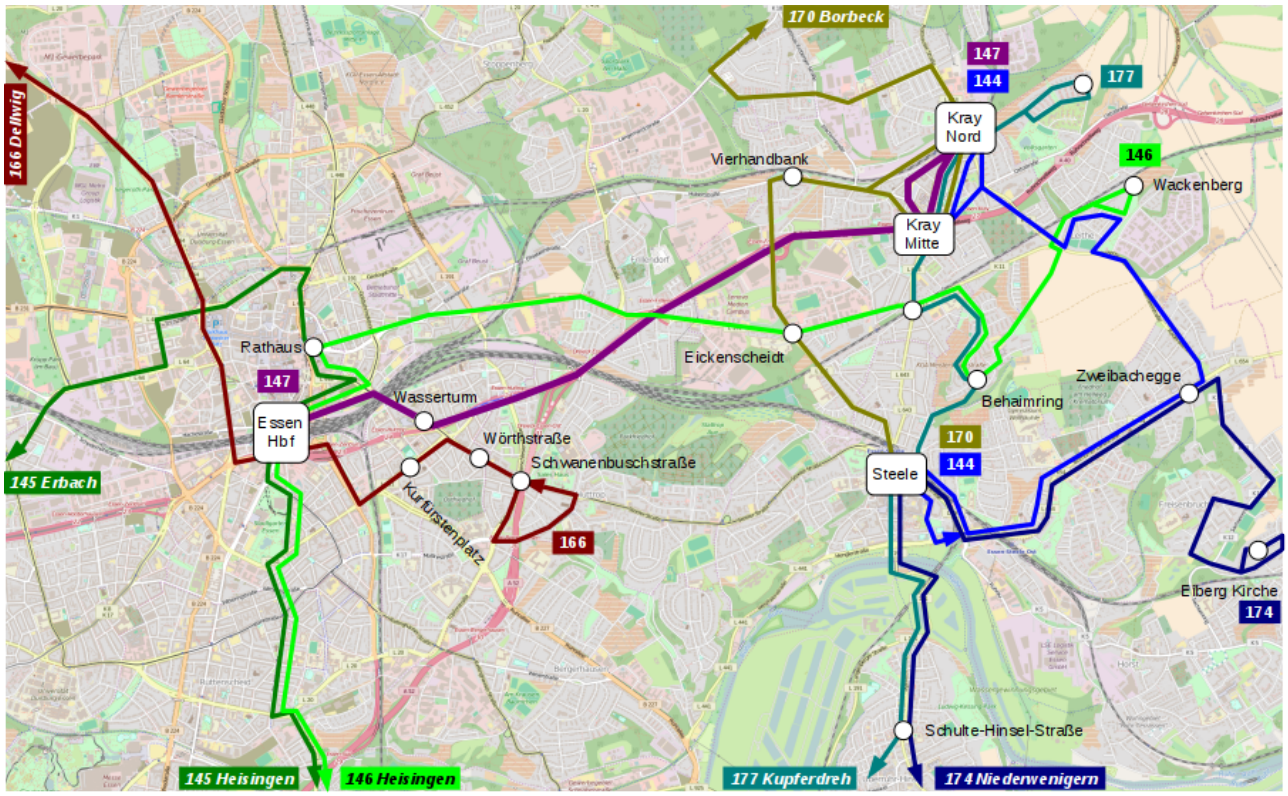
- Wir können uns vorstellen, die Linie 166 mit alternativer Linienführung über Bahnhof Kray Süd nach Wackenberg zu führen. Damit würde der künftig wegfallende Bahn-Haltepunkt kompensiert.
- Die Linien nach Kray sind derzeit punktuell zwischen Hauptbahnhof und Wasserturm besonders stark ausgelastet oder überlastet. Wir wünschen uns eine Anbindung der Haltestellen Wörthstraße und Schwanenbuschstraße mit einer Buslinie an den Hauptbahnhof, um als „Vorlaufbetrieb“ für die Bahnhofstangente zeitnah die Krayer Buslinien zu entlasten.
- Die intransparente Linienführung der Spurbusse in Kray sollte vermieden werden.

Wir versprechen uns von dieser Änderung **attraktivere Verbindungen im Südostviertel und in Kray** Süd sowie eine **höhere Zuverlässigkeit durch kürzere Linien**.

Dazu schlagen wir ein Liniennetz konkret vor, das ohne zusätzliche Fahrzeuge realisiert werden kann. Es sind sicher weitere Varianten denkbar, über die wir gerne diskutieren.

Gegenüber dem Nahverkehrsplan-Entwurf gäbe es folgende Änderungen:

- Statt der Linie 145E (Heisingen – Innenstadt) fährt eine Linie 146 von Heisingen über Frillendorf und Kray Süd nach Wackenberg. Sie erschließt diesen Bereich und bindet ihn direkt an die Innenstadt an, ohne Schleifenfahrten oder Umsteigen in Kray zu erzwingen.
- Die Linie 147 verkehrt alle 10 Minuten (ggf. mit Verstärkerfahrten, wie im Nahverkehrsplan) über die Spurbusstrecke nach Kray Nord Bahnhof. Sie befährt damit den kürzestmöglichen Linienweg.
- Die Linie 166 wird von Dellwig kommend alle 20 Minuten zur Schwanenbuschstraße geführt. Damit wird die Linie 166 deutlich verkürzt. Sie fährt über die bisherige Haltestelle Versorgungsamt, die z.B. in „Kurfürstenplatz“ umbenannt werden und als reguläre Haltestelle im dicht bebauten Gebiet dienen kann.
- Die Linie 177 wird von Steele kommend über Behaimring nach Kray zur Grimbergstraße verlängert. Sie erschließt das Gebiet um den Behaimring so in Nord-Süd-Richtung und stellt ganztägig Direktverbindungen in die Stadtteilzentren von Kray und Steele her.
- Die Buslinie nach Burgaltendorf/Niederwenigern wird verknüpft mit der Linie 174. Damit kann von Freisenbruch kommend der direkte Weg zum Bahnhof Steele gefahren werden, da die Linie im weiteren Verlauf Richtung Süden das Steeler Zentrum durchfährt.
- Die Linie 170 verkehrt zwischen Kray und Steele über die heutigen Linienwege der Linien 144 und 166 über Eickenscheidt und wird somit deutlich verkürzt.
- Zwischen Kray, Wackenberg und Steele verkehrt eine neue Linie (hier: 144).

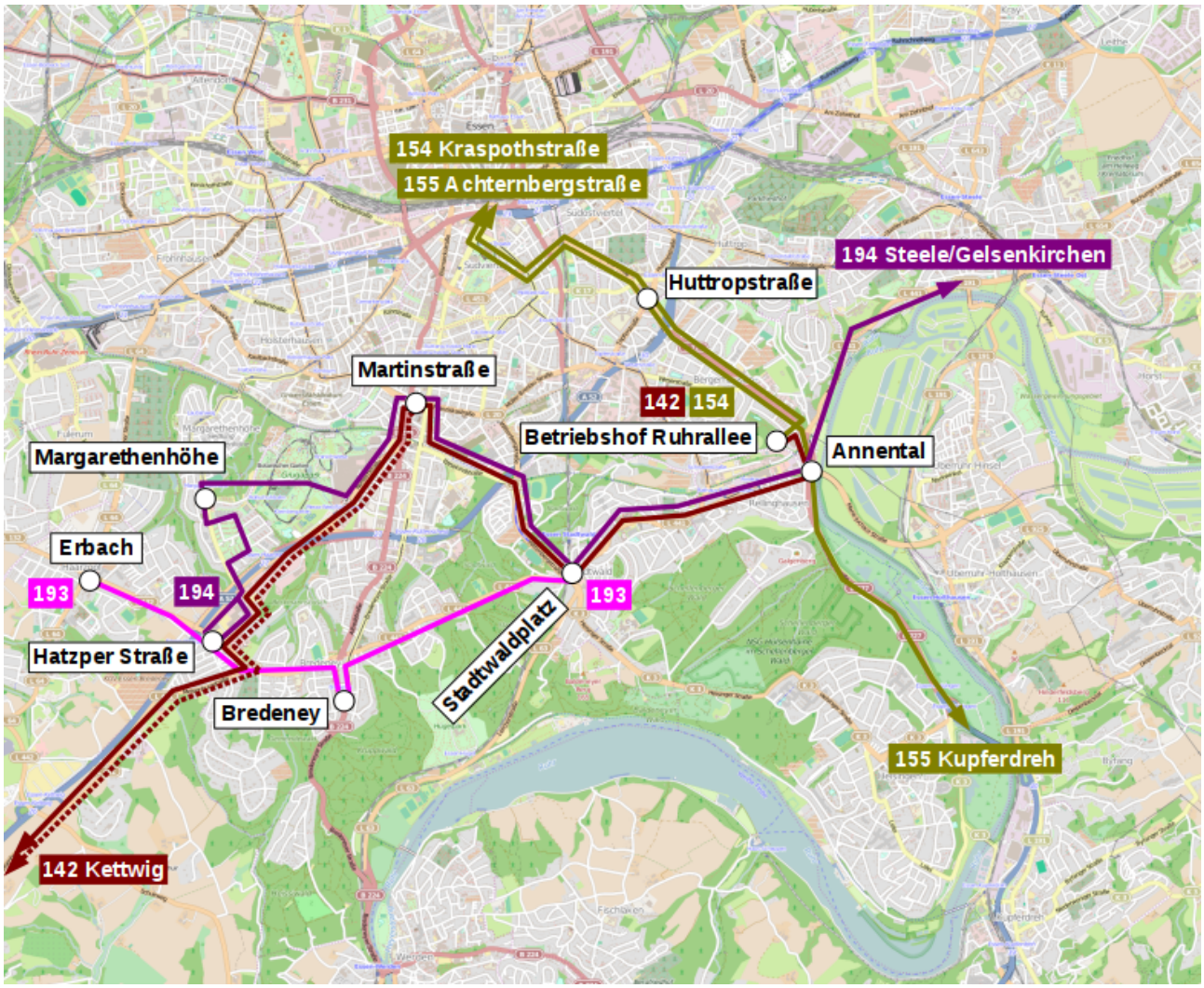


M5: Überarbeitung Busnetz Mitte-Süd

Wir schlagen vor, das Busnetz in den Stadtteilen Rüttenscheid, Stadtwald, Bergerhausen, Margarethenhöhe, Bredeney und Haarzopf – hier kurz „Mitte-Süd“ – zu überarbeiten.

Ziele sind:

- Stärkung der Buslinien auf der Ruhrallee, um eine Integration ins 10-Minuten-Takt-Busnetz (vgl. M1) zu ermöglichen.
- Verbesserung des Abend- und Spätverkehrs auf der Ruhrallee.
- Gleichmäßigeres Angebot auf der Achse Rüttenscheid – Stadtwald – Rellinghausen mit Integration ins 10-Minuten-Takt-Busnetz.
- Direktverbindung von Rüttenscheid zur Margarethenhöhe.
- Direktverbindung von Rüttenscheid zum Bereich um die Westfalenstraße (östliches Bergerhausen und südliches Steele).



Anpassung von Linien

Unser Vorschlag besteht aus folgenden Änderungen:

- Die Verstärkerfahrten der Linie 142 verkehren nur noch zwischen Kettwig und Martinstraße.
- Die Linie 194 wird stattdessen von Stadtwald aus nach Rüttenscheid und von dort über die Lührmannstraße zur Margarethenhöhe und Hatzper Straße geführt. Damit werden Direktverbindungen nach Rüttenscheid geschaffen. Zudem entsteht durch die Überlagerung ein ganztägig dichter Takt zwischen Messe/Gruga und Annental, der Teil des 10-Minuten-Takt-Netzes der Buslinien (vgl. M1) werden soll.
- Eine neue Linie (hier: 193) verkehrt zwischen Haarzopf, Bredeney und Stadtwaldplatz.
- Die Linie 169 verkehrt von Süden kommend nur noch bis Bredeney.
- Einsparungen bei den eingesetzten Fahrzeugen in der Hauptverkehrszeit sollen genutzt werden, um die Linie 154 ganztägig auf der Ruhrallee zu betreiben.

Das vorgeschlagene Netz lässt dabei Spielraum für weitere Anpassungen: So hat die Linie 193 eine recht lange Pausenzeit. Diese könnte genutzt werden, um in Verkehrsspitzen einen 10-Minuten-Takt zwischen Haarzopf und Bredeney anzubieten. Alternativ kann sie nach Rellinghausen verlängert werden.

Angebot auf der Ruhrallee zu Schwachverkehrszeiten

Außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist das Angebot auf der Ruhrallee nicht angemessen: Die regulären Haltestellen werden nur von der Linie 155 im 20- bzw. 30-Minuten-Takt, abends nur mit

kurzen Bussen, bedient. Gleichzeitig fahren oft nur mäßig gut besetzte Gelenkbusse der Linie SB15 ohne Halt an vielen gut frequentierten Haltestellen vorbei.

Dieser Missstand kann tagsüber durch die o.g. Angebotsverbesserung auf der Linie 154 tagsüber behoben werden.

In den Abendzeiten und an Sonntagen schlagen wir vor, die Linie 154 anstelle des SB15 nach Burgaltendorf fahren zu lassen. Die Unterschiede in der Fahrzeit sind auf der Ruhrallee zu diesen Zeiten minimal. Durch einen Versatz bei den Fahrzeiten der beiden Linien lässt sich so bis 23 Uhr ein Viertelstundentakt auf der Ruhrallee anbieten und die Attraktivität des Angebots deutlich steigern.

Unter Umständen kann eine ähnliche Lösung auch gewählt werden, um die im Entwurf des Nahverkehrsplans geplante Ausdünnung der Takte des SB15 außerhalb der Hauptverkehrszeiten abzumildern.

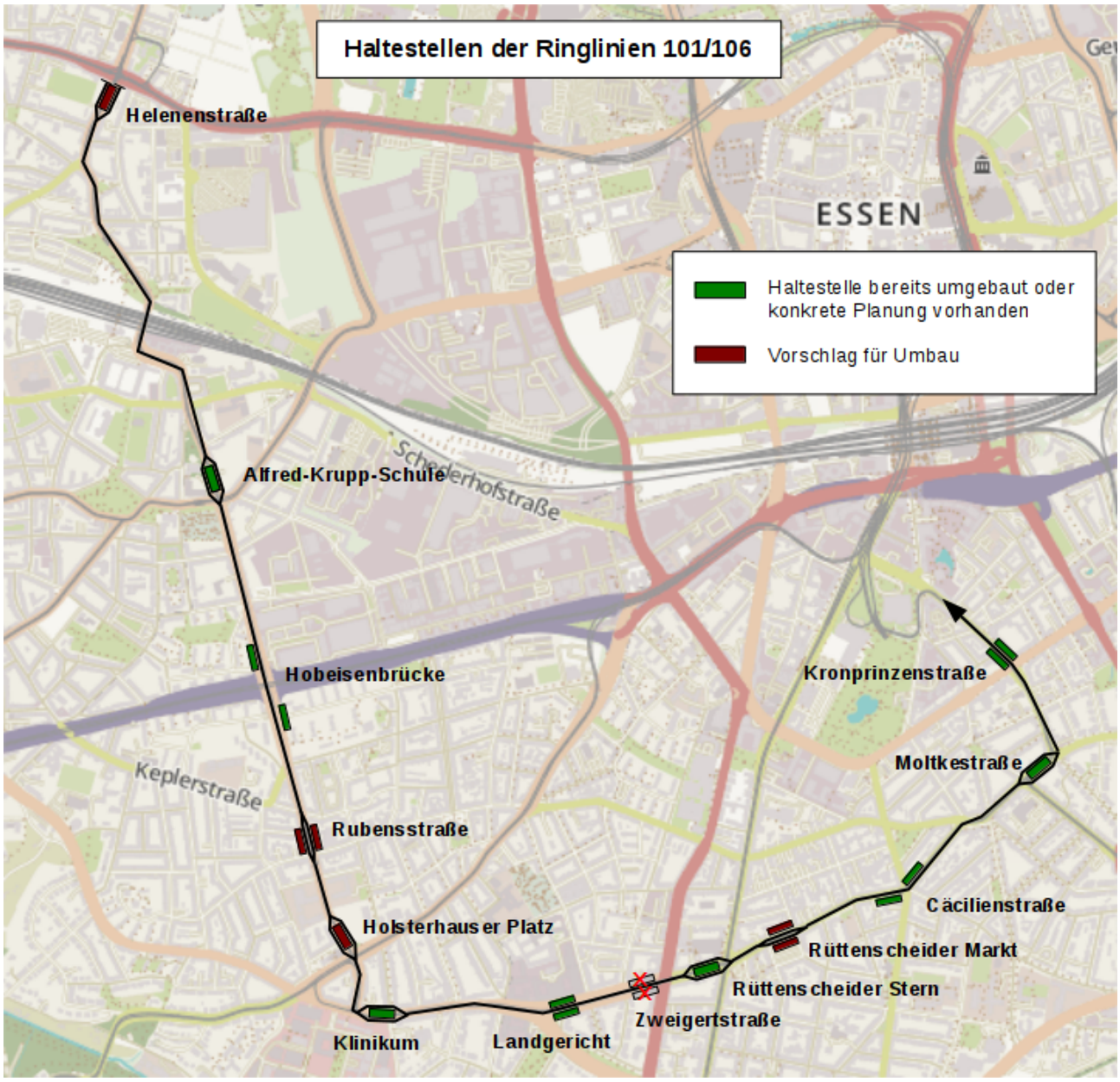
Wenn durch die Zusammenfassung der Linien 154 und SB15 Einsparungen erreicht werden, sollen diese genutzt werden, um eine reguläre Nachtexpress-Linie auf der ganzen Ruhrallee anzubieten.

M6: Überarbeitung Haltestellen Ringlinie 101/106

Auf der Ringlinie 101/106 zwischen Südviertel und Altendorf wurden und werden in den letzten Jahren auf vorbildliche Weise Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Pro Bahn und die Mobilität~Werk~Stadt loben das entschlossene Handeln von EVAG und Stadtverwaltung ausdrücklich!

Wir schlagen vor, für den weiteren Ausbau der Haltestellen folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Wir unterstützen das Anliegen der Bezirksvertretung II (Antrag aus 2015), die Haltestelle Zweigertstraße aufgrund der direkten Nachbarschaft zur neuen Haltestelle am Rüttenscheider Stern aufzugegeben, sobald der Umbau dort fertiggestellt ist.
- Wir unterstützen ebenfalls das Anliegen der Bezirksvertretung II, eine neue reguläre Haltestelle am Rüttenscheider Markt einzurichten. Damit würde nicht nur der Markt (endlich) in beide Richtungen erschlossen, sondern auch das dicht besiedelte Wohngebiet mit dichterem Haltestellen-Abstand besser bedient. Diese Haltestelle soll zunächst im vorhandenen Straßenraum zeitnah eingerichtet und später barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Haltestelle Holsterhauser Platz soll aufgrund der direkten Nachbarschaft zur Haltestelle Klinikum auf die Nordseite der Kreuzung verlegt werden. Damit kann das Allbau-Neubauprojekt direkt erschlossen werden.
- Die Haltestelle Rubensstraße soll auf die Nordseite der Kreuzung mit der Gemarkenstraße verlegt werden. Damit wird der große Haltestellen-Abstand zur Hobeisenbrücke verringert. Die Einrichtung von Seitenbahnsteigen ist hier möglich. Diese Änderung sollte ohne Verlust von Parkplätzen möglich sein, da Ersatz an der Position der derzeitigen Haltestelle möglich ist.
- Die Endhaltestelle Helenenstraße soll als Mittelbahnsteig südlich der Kreuzung gestaltet werden, an dem die Bahnen auf beiden Seiten wenden können (vgl. Antrag der Bezirksvertretung III). Damit wird das Befahren der Kreuzung und der Wendeschleife vermieden, was die Belastung der Kreuzung reduziert, Konflikte mit den anderen Straßenbahnlinien vermeidet und Fahrzeit spart.



M7: Verlängerung 105 nach Oberhausen

In Oberhausen gibt es derzeit – fast zwei Jahre nach dem Referendum gegen den Ausbau der Straßenbahn – Überlegungen, diese Planungen wieder aufzunehmen. Dabei soll der Kritik der 2015 favorisierten baulich aufwändigen Lösung entsprochen werden, indem weniger teure Varianten gesucht werden.

Aus Sicht der Stadt Essen sollten diese Planungen aktiv unterstützt werden. Dazu fordern wir, folgende Ergänzungen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen:

1. Die Verlängerung der 105 nach Oberhausen wird im Nahverkehrsplan explizit unterstützt.
2. Es soll im Nahverkehrsplan offen gelassen werden, welche Linie die Bahnhofstangente befährt, und dies später in Abhängigkeit von der Realisierung der 105-Verlängerung entschieden werden. Das ist notwendig, da die Attraktivität der Linie 105 sich auch aus dem vorhandenen Linienweg zur nördlichen Innenstadt (ThyssenKrupp, Berliner Platz, Anschluss Universität, Rathaus, …) ergibt.

Teil III: Prüfprojekte

P1: Abend- und Spätverkehr

Wir schlagen vor, die Kosten für ein Spätverkehrs-Netz zu ermitteln, das folgende Anforderungen erfüllt:

- 15-Minuten-Takte auf allen Schienenstrecken und wichtigen Buslinien bis 23:00 Uhr
- 30-Minuten-Takt auf diesen Linien bis 0 Uhr
- Ab 0:30 Uhr Nachtexpress-Busse

Weiterhin sollen folgende Verbesserungen als Option geprüft werden:

- Dichtere Takte im Nachtexpress-Netz und/oder zusätzliche Linien, die entlang der Hauptachsen des Tag-Netzes zusätzliche Leistungen anbieten
- Durchgehende Nachtverkehre auf wichtigen Schienen-Linien am Wochenende
- Bessere Angebote bei großen Events wie Essen Original

Das Prüfprojekt soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplans bearbeitet werden. Der Stadtrat und seine Gremien sollen nach Ermittlung der Kosten darüber beraten, dem Nahverkehr zusätzliches Budget in der notwendigen Höhe zur Verfügung stellen, um einen angemessenen Spätverkehr zu realisieren.

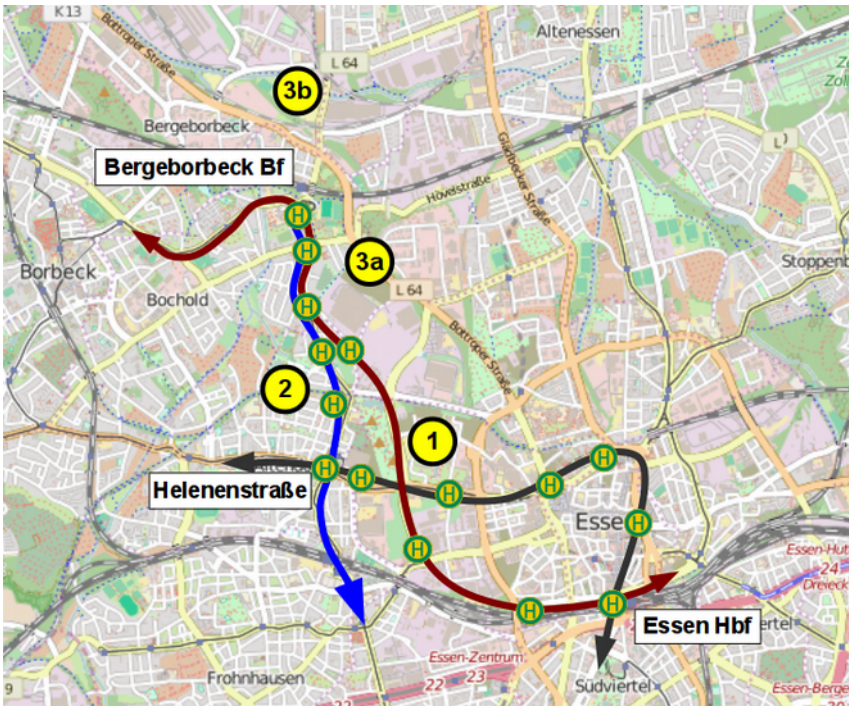
P2: Erschließung nördlicher Krupp-Gürtel, M1-Gewerbepark, IKEA und Stadion

Die Mobilität~Werk~Stadt unterstützt ausdrücklich das Ziel, den nördlichen Krupp-Gürtel per Schiene zu erschließen. Dieser Prüfauftrag soll verschiedene Varianten für die Erschließung untersuchen.

Als Kriterien sollen dabei die direkte Erreichung relevanter Ziele (Essen 51, IKEA, Stadion, …) sowie ein Einsparpotential für parallel verkehrende Buslinien berücksichtigt werden.

Überarbeitungsbedarf Linienkonzept

Die folgende Abbildung zeigt den in den ursprünglichen Planungen angedachten Verlauf der Straßenbahnlinien nach dem vollständigen Bau der Bahnhofstangente:



Seit dem Ursprung dieser Planungen haben sich allerdings die städtebauliche Entwicklung und auch die Erwartungen an die Neubaustrecke verändert. Die Erwartungen betreffen vor allem die Entlastungswirkung für die Tunnel-Strecken sowie die Erschließung verschiedener Ziele im oder am nördlichen Krupp-Gürtel.

Aus unserer Sicht gibt es dabei 3 Probleme, die die 1:1-Umsetzung dieser Angebotsplanung fragwürdig erscheinen lassen (gelb markiert):

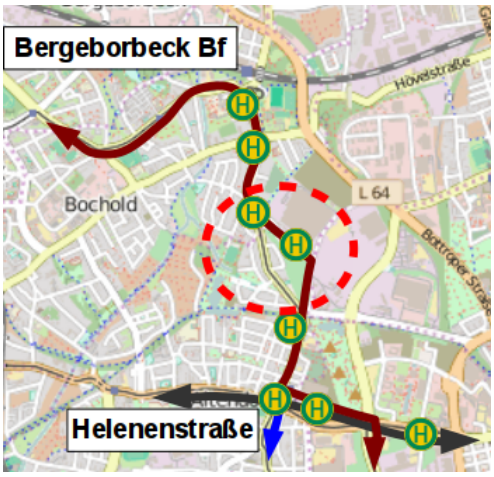
1. Die neue Linie (rot) verkehrt direkt zwischen Bergeborbeck und Hauptbahnhof. Das ist zwar schnell – aber relevante Zwischenziele wie das Zentrum Altendorfs und das Kronenberg-Center werden nicht bedient. Das bedeutet nicht nur, dass das Neubaugebiet im nördlichen Krupp-Gürtel nicht an diese Zwischenziele angebunden ist. Es bedeutet auch, dass die Neubaustrecke viel Fahrgastpotential nicht ausschöpfen kann, da der Großteil der Fahrgäste in Altendorf zusteigen würde.
2. In Altendorf verlieren die Haltestellen Hamborner Straße und Jahnplatz die direkte Verbindung zur Innenstadt. Dafür soll die aus Holsterhausen kommende Linie (blau) in Richtung Bergeborbeck verlängert werden. Um das umzusetzen, wird mindestens ein zusätzlicher Straßenbahnzug benötigt, der Nutzen für die Fahrgäste in Altendorf sinkt aber.
3. In der Politik wurden in den letzten Jahren die unterstützenswerten Ziele formuliert, die Ziele IKEA und M1-Gewerbepark (3a) sowie das Stadion (3b) anzubinden. Wie zu sehen ist, erreicht die Neubaustrecke diese Ziele aber nicht.

Zusammenfassend sind wir besorgt, dass Altendorf von der Neubaustrecke nicht profitiert, im Gegenteil, das Angebot teilweise schlechter wird. Eine Entlastung der Innenstadt-Tunnel durch die Bahnhofstangente ist so nur eingeschränkt möglich! Daher schließen wir uns den Vorschlägen an, zunächst zur den III. Bauabschnitt umzusetzen.

Das weitere Vorgehen soll Gegenstand dieses Prüfprojekts sein. Wir schlagen 4 Varianten vor, die unterschiedlich aufwändig sind. Die Diskussion muss aber nicht auf diese Varianten beschränkt sein, weitere Vorschläge in der Debatte sind wünschenswert!

Variante A: „Minimal-Lösung Essen 51“

Um eine kurzfristige Erschließung des neuen Stadtteils im nördlichen Krupp-Gürtel zu erreichen, könnte ein Verschwenken der bestehenden Straßenbahnlinie ausreichend sein:

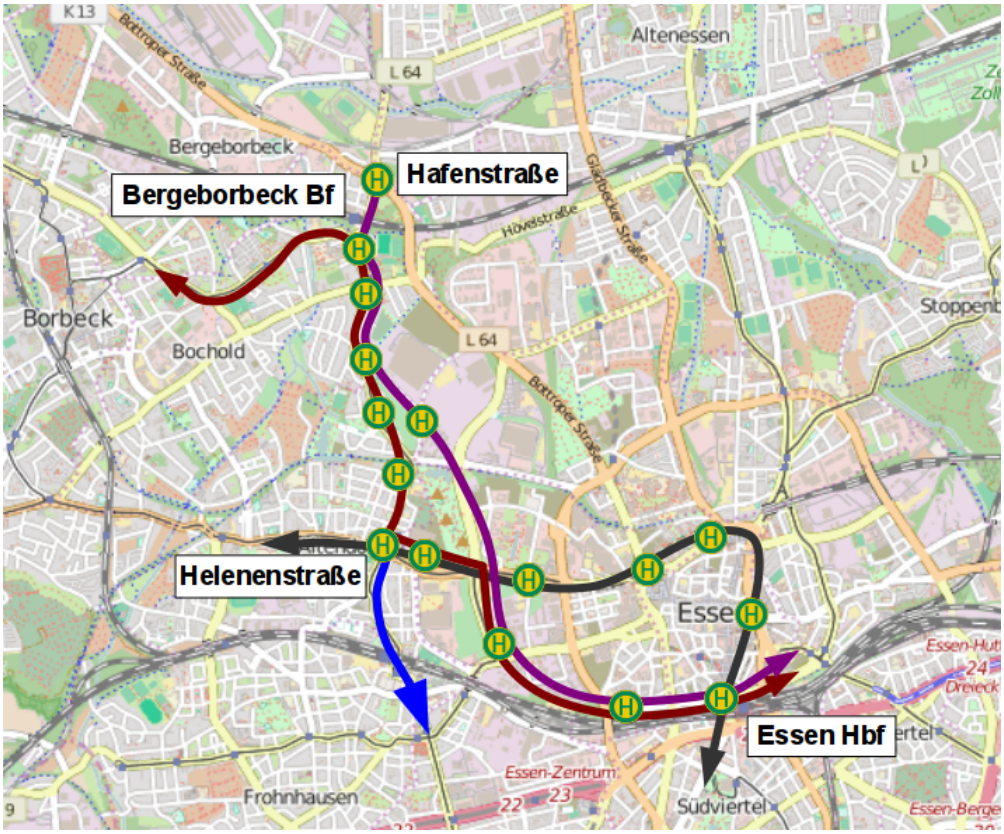


Damit wäre die relevante Haltestelle im Neubaugebiet erreicht, gleichzeitig hat dieses Gebiet eine direkte Verbindung zur Nahversorgung in Altendorf. Auch Altendorf selbst würde wie in Phase 1 von der Neubaustrecke profitieren.

Problematisch ist hier, dass die Streckenführung bereits geplante Flächen des Neubaugebiets betrifft und nicht klar ist, ob eine Änderung im fortgeschrittenen Stadium der Planung noch berücksichtigt werden kann.

Variante B: „Tram Hafenstraße“

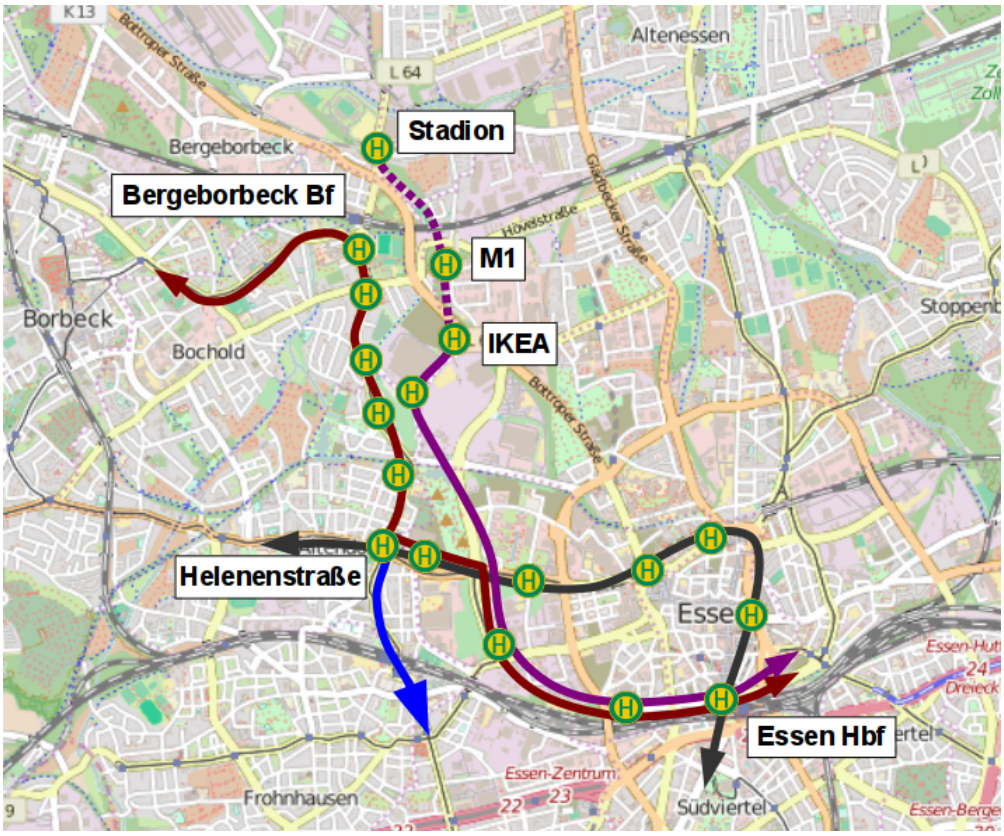
Um das Ziel des Stadions zu erreichen, könnte eine neue Linie (violett) mit der ursprünglich geplanten Linienführung eingerichtet werden, die um wenige hundert Meter bis zur Hafenstraße verlängert wird:



Vorteil wäre hier, dass Altendorf die schnelle Anbindung an die Bahnhofstangente behält und eine neue Linie die zusätzliche Bedienung im nördlichen Krupp-Gürtel übernimmt. Mit wenig Aufwand ließe sich so auch das Stadion anbinden. Der Nutzen ist also deutlich höher, allerdings müssen dem die Betriebskosten für die neue Linie gegenübergestellt werden. Eine Einsparung bei den Buslinien ist kaum möglich.

Variante C: „Tram IKEA“

Interessant wäre alternativ oder ergänzend zur Anbindung des Stadions eine vollständige Erschließung der Neubaugebiete im nördlichen Krupp-Gürtel, inklusive des IKEA-Standorts. Würde eine neue Linie entsprechend im Neubaugebiet umgesetzt, könnte das Liniennetz wie folgt aussehen:



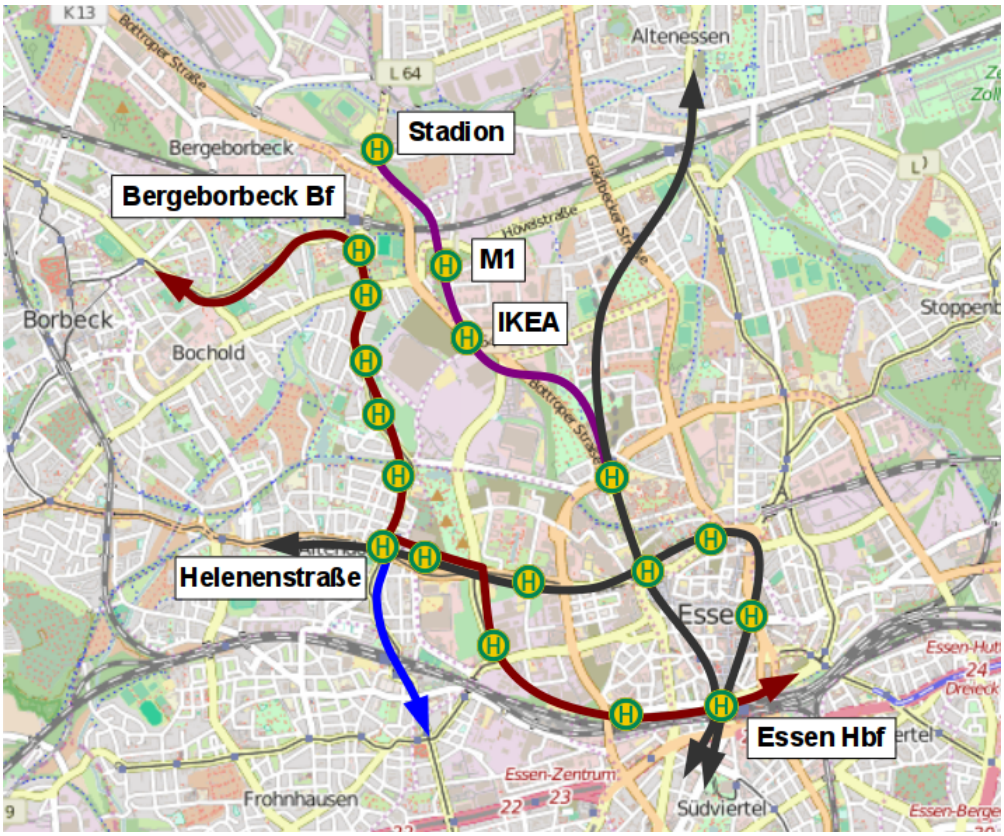
Dabei kann IKEA mit wenig Aufwand erreicht werden. Im Anschluss könnte auf alten Bahntrassen eine Verlängerung zum M1-Gewerbepark und ggf. weiter bis zum Stadion geplant werden.

Neben dem deutlich höheren Nutzen für die Fahrgäste durch Erreichung interessanter Ziele wäre in diesem Fall ggf. eine Reduktion des Busverkehrs möglich.

Variante D: „Stadion-Stadtbahn“

Die bisher gezeigten Varianten erschließen den Krupp-Gürtel auf neuen Trassen. Sie sind damit „mittendrin“, allerdings können Mehrkosten im Betrieb kaum durch Einsparungen auf Buslinien kompensiert werden.

Daher soll hier auch eine Variante genannt werden, die nicht auf eine Trasse im Krupp-Gürtel fixiert ist: Der Bau einer Stadtbahn nördlich der Universität. Die Lösung würde auf alten Plänen aufbauen, die diese Trasse über alte Bahnstrecken zum ehemals geplanten neuen Betriebshof im nördlichen Krupp-Gürtel vorsah:



Die Vorteile dieser Lösung wären enorm: Würde eine derzeit in der Stadt endende Stadtbahnlinie verlängert, wären alle interessanten Standorte mit wenigen Minuten Fahrzeit und somit nur 1-2 zusätzlichen Zügen erschlossen. Zudem könnten auf den Buslinien 166 und 196 Leistungen auf der Bottroper Straße in deutlichem Umfang reduziert werden. Dem gegenüber stehen höhere Baukosten für Arbeiten an den Tunnel-Anlagen.

Wie bei den anderen Varianten auch muss eine Kosten-Nutzen-Abwägung erfolgen, um den tatsächlichen Nutzen für den Essener Nahverkehr zu ermitteln.

P3: Borbeck: Verschlankung der Linienführung und Infrastruktur im Schienenverkehr

Wir schlagen vor, für den Bereich Borbeck einen Prüfauftrag mit folgenden Zielen zu definieren:

- Verschlankung der Schienen-Infrastruktur durch Vermeidung von Schleifenfahrten im Bereich Germaniaplatz, stattdessen direkte Linienführung und ggf. Verlängerung der Linien 101/106 bis Borbeck Bahnhof.
- Überarbeitung des Busnetzes Borbeck zur Trennung von Stadtteilverbindungen und lokalen Erschließungslinien.
- Ggf. „Modellstrecke Beschleunigung“ für die Linie 103 zwischen Borbeck und Dellwig.
- Suche einer Lösung für die Infrastruktur der Strecke Dellwig Bahnhof – Wertstraße.

P4: Beschaffung längerer Fahrzeuge für Straßenbahn und Stadtbahn

Wir schlagen vor zu prüfen, ob künftig längere Fahrzeuge beschafft werden können:

- Für die Straßenbahn auf den Strecken nach Bredeney, Katernberg und Altenessen, wo noch keine „kurzen“ 30-Meter-Bahnsteige gebaut wurden.

- Für die Stadtbahn durchgängige 60-Meter-Fahrzeuge, um ohne zusätzliche Fahrten im Tunnel mehr Kapazität auf den stark belasteten Strecken zur Messe und nach Altenessen zu schaffen.

P5: Busnetz Kupferdreh

Wir unterstützen das im Entwurf des Nahverkehrsplans genannte Ziel, das Busnetz in Kupferdreh zu überarbeiten.

Zwar sind die 30-Minuten-Takte in Kupferdreh für sich genommen nicht sehr attraktiv. Der geplante 30-Minuten-Takt der S-Bahn ab 2019 ist allerdings die Gelegenheit, diese Not in eine Tugend zu verwandeln. Da die künftigen Fahrzeiten der S-Bahnen schon jetzt, Jahre im Voraus, feststehen, ist eine angepasste Planung möglich.

Wir fordern daher, ein Ortsbus-Netz zu entwickeln, das möglichst viele Bereiche von Kupferdreh systematisch im 30-Minuten-Takt an die S-Bahn anbindet.

P6: Busnetz Steele/Frillendorf/Horst

Es soll geprüft werden, ob Vorteile für den Bereich Steele/Frillendorf/Horst entstehen, wenn Takte der Buslinien hier an den neuen S-Bahn-Takt ab 2019 angepasst werden.

Teil IV: Strategische Fragestellungen

S1: Prüfung Meterspur auf der Südstrecke zur Messe

Im 4. Quartal 2016 haben die Ausschüsse und der Stadtrat Essen entschieden, auf der Südstrecke der Essener U-Bahn geteilte Hochflur- und Niederflur-Bahnsteige zu bauen, damit neben den Stadtbahnen auch barrierefreie Straßenbahnen die Strecke befahren können.

Wir unterstützen dies, da nur so kurzfristig barrierefreie Züge im ganzen Essener Schienennetz eingesetzt werden können. Allerdings muss auch festgestellt werden, dass die geteilten Bahnsteige ein weiteres Provisorium der Essener U-Bahnen sein werden, das den Fahrgästen alltäglich das Leben unbequem machen wird. Zudem sind Liniennetz und Betriebsstabilität mit zwei Systemen auf der gleichen Strecke nicht optimal.

Mögliche bauliche Maßnahmen

Wir fordern daher zu prüfen, als 2. Schritt die spätere vollständige Absenkung der Bahnsteige prüfen. Damit sollen auf der Südstrecke nur noch Straßenbahnfahrzeuge verkehren, die dafür häufiger zur Messe fahren und besser in das übrige Netz eingebunden sind. Es gibt hier zwei Varianten:

- Beibehaltung der heutigen Tunnel-Situation mit der Kreuzung südlich des Hauptbahnhofs.
- Reaktivierung des vorhandenen Tunnels, der eine kreuzungsfreie Überwerfung nördlich des Hauptbahnhofs ermöglicht. Damit würden die Gleise 2 und 4 zwischen Straßenbahn und Stadtbahn getauscht, so dass eine kreuzungsfreie Ausfahrt nach Süden möglich ist.

Vorteile

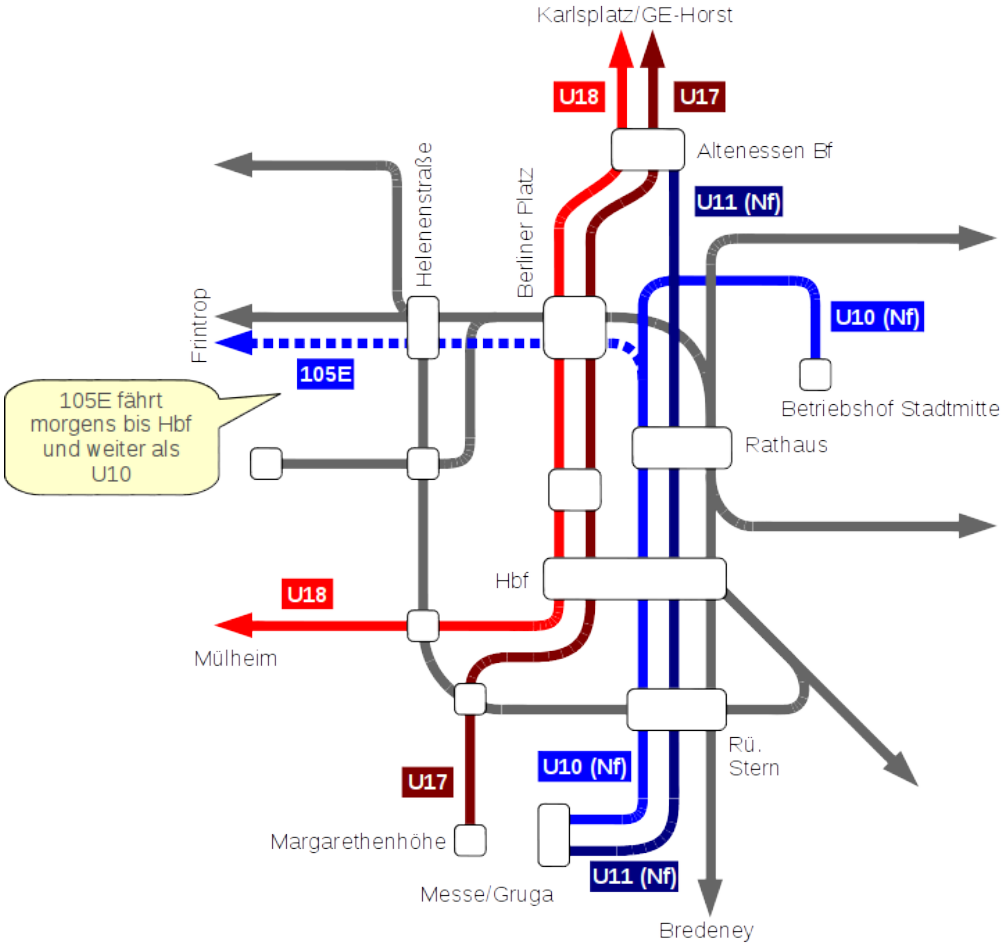
Gegenüber der Beibehaltung des Drei-Schienen-Gleises und der Einführung geteilter Bahnsteige sprechen folgende Argumente für die vollständige Umspurung der Südstrecke auf Meterspur:

1. **Besseres Liniennetz mit 5-Minuten-Takt zur Messe**: Eine Neuordnung der Linien kann dazu führen, dass ohne großen Mehraufwand ein 5-Minuten-Takt zur Messe mit Straßenbahnfahrzeugen angeboten werden kann, der gleiche Kapazitäten wie bisher bietet, aber attraktiver ist.
2. **Gleichmäßigere Auslastung der Tunnel**: Die vollständige Trennung von Meterspur- und Normalspur-Netz führt zu gleichmäßigerer Auslastung der Tunnel, da es keine Züge gibt, die zwischen den Netzen wechseln oder aus Gründen der Spurweite in der Innenstadt enden müssen.
3. **Weniger Abhängigkeiten zwischen den Linien**: Durch die vollständige Trennung von Meterspur- und Normalspur-Netz gibt es weniger Fälle, in denen Verspätungen auf einzelnen Linien andere Linien behindern.
4. **Flexibleres Platzangebot auf der Messe-Strecke**: Das Angebot von 2 Zügen zur Messe pro 10 Minuten sowie die Integration ins Straßenbahn-Netz lässt mehr Steuerungsmöglichkeiten für das Platzangebot – zu Messezeiten kann mehr Kapazität bereitgestellt werden, in Schwachverkehrszeiten kann reduziert werden.
5. **Höhere Verfügbarkeit von Wendestellen**: Im vorgeschlagenen Netz werden die Stadtgarten-Schleife und die Wendestellen am Berliner Platz nicht mehr im Regelbetrieb verwendet und stehen für Ausnahmesituationen zur Verfügung. Zudem kann die Rampe an der Philharmonie von allen Zügen der Südstrecke genutzt werden. In Rüttenscheid können bei Störungen alle Züge Richtung Bredeney bzw. Richtung Messe umgeleitet werden.
6. **Weniger Hürden für künftige Verlängerungen der U11**: Meterspur-Fahrzeuge senken die Barrieren für künftige Verlängerungen zur Hatzper Straße oder nach Haarzopf.
7. **Durchgängig nutzbare Bahnsteige**: Der Verzicht auf geteilte Bahnsteige bedeutet mehr Komfort für Fahrgäste in Bezug auf Wartepositionen und Rampen auf den Wegen.

Zu 1.: Liniennetz

Für die Linienführung der Messe-Strecke wird vorgeschlagen:

- Es gibt eine Linie U11 (Meterspur) zwischen Altenessen Bahnhof und Messe/Gruga im 10-Minuten-Takt. Diese Linie fährt in der Morgen-Hauptverkehrszeit mit Doppeltraktionen.
- Die Verstärkerfahrten der Linie 105 fahren wie bislang zwischen Frintrop und Hauptbahnhof. Von dort fahren sie weiter als U10 (Meterspur) im 10-Minuten-Takt und pendeln zwischen Messe/Gruga und Viehofer Platz (Wendestelle Gerlingstraße). Somit gibt es ab 7:30 Uhr einen 5-Minuten-Takt zwischen Innenstadt und Messe mit U10 und U11.
- Mit Ende der Morgen-Hauptverkehrszeit werden die Fahrzeuge zwischen den Linien U10 und U11 getauscht – Doppeltraktionen fahren dann auf der U10 zwischen Messe/Gruga und Viehofer Platz, nach Altenessen fahren auf der U11 Einzeltraktionen.



Die anderen Linien verkehren wie folgt:

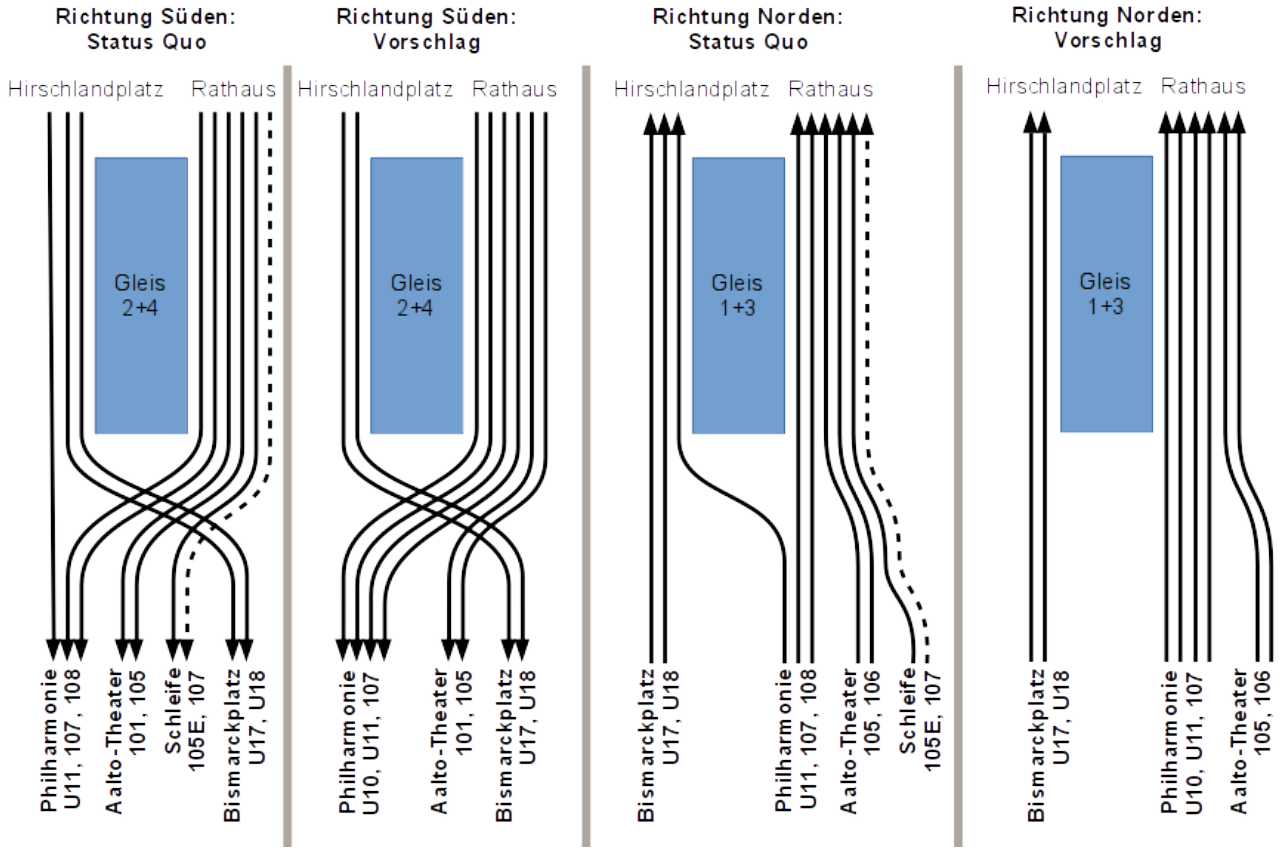
- Die Linie 107 fährt im 5- bzw. 10-Minuten-Takt auf der ganzen Strecke wie in der Voruntersuchung zum Nahverkehrsplan vorgeschlagen.
- Die Linie U17 fährt zwischen Margarethenhöhe und Gelsenkirchen-Horst (Normalspur).
- Die Linie U18 fährt zwischen Mülheim und Karlsplatz (Normalspur). Anders als 2010 wird der Linie ein Zeitpuffer von 2 Minuten pro Richtung gegeben, so dass ein Kurs mehr im Einsatz ist und trotzdem die eingleisigen Wendeanlagen genutzt werden können.
- Auf den weiteren Linien gibt es keine Änderungen zu heute.

Zu einem späteren Zeitpunkt kann überlegt werden, die Linie U10 ganztägig zum Berliner Platz zu führen, um so wieder eine ständige Verbindung von dort nach Rüttenscheid anzubieten.

Zu 2.: Gleichmäßigere Auslastung der Tunnel

Das vorgeschlagene Liniennetz wird die Tunnel aus diesen Gründen gleichmäßiger auslasten:

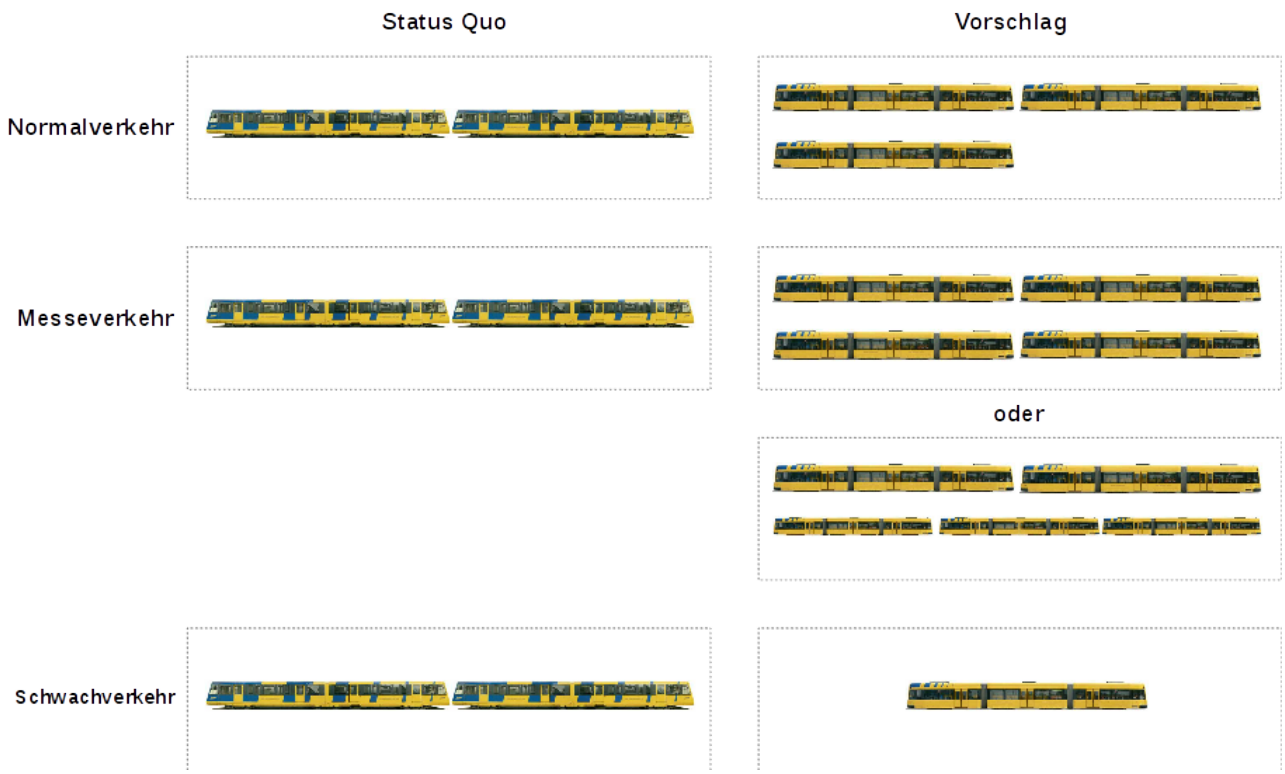
1. In Richtung Süden kreuzen sich am Hauptbahnhof Meterspur- und Normalspur-Netz. Das ist nicht kritisch, da die Kreuzung alle 30 Sekunden befahren werden kann. Die Wartezeiten von mehr als 60 Sekunden, wenn Züge auf beiden Bahnsteige auf Einfahrt in die Südstrecke warten, entfallen hingegen.
2. In Richtung Norden gibt es keine Abhängigkeiten mehr zwischen Meterspur- und Normalspur-Netz, die Netze sind vollständig getrennt. Zudem fahren im Regelbetrieb keine Züge aus der Stadtgarten-Schleife heraus, so dass hier weniger Konflikte zwischen Zügen Richtung Rathaus entstehen, die auf Einfahrt in den Hauptbahnhof warten.
3. In der Morgen-Hauptverkehrszeit reduziert sich die maximale Anzahl von Fahrten durch den Hauptbahnhof pro Richtung von 9 auf 8 pro 10 Minuten.



Zu 4.: Flexibleres Platzangebot auf der Messe-Strecke

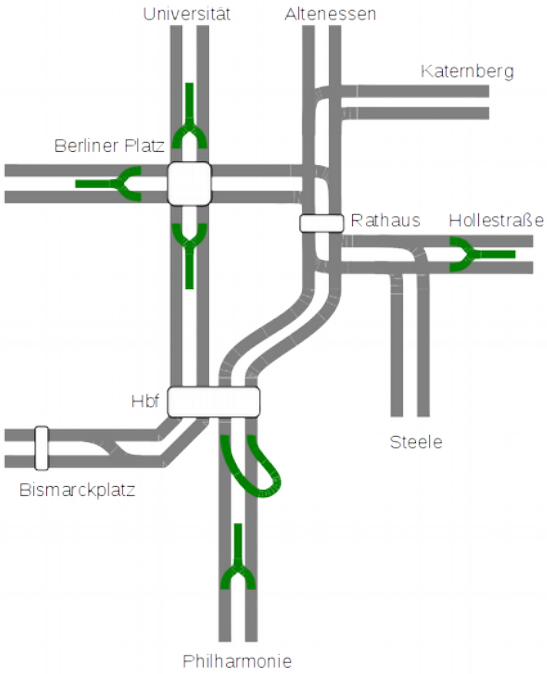
Durch die 2 Linien im Meterspur-Netz ist ein flexibleres Angebot möglich:

- Im Normalfall werden mit einer Doppel- <u>und</u> einer Einzeltraktion pro 10 Minuten ähnliche Kapazitäten zu heute angeboten.
- In der Schwachverkehrszeit können auf der U11 Einzeltraktionen fahren, was dem üblichen Verkehrsaufkommen der Messe-Strecke zu diesen Zeiten angemessen ist.
- Zu Messezeiten könnten beide Linien in Doppeltraktion fahren und die Kapazität könnte erhöht werden, ohne zusätzliche Trassen im Tunnel zu belegen.
- Denkbar wäre für große Messen auch, mit Dreifachtraktionen auf der U10 zwischen Viehofer Straße und Messe zu fahren – die Bahnsteige sind durchgehend lang genug und die Strecke ist vom Individualverkehr getrennt (abgesehen Kreuzungen im oberirdischen Bereich). Auch dieses Angebot wäre ohne Nutzung zusätzlicher Trassen in den Tunneln möglich.

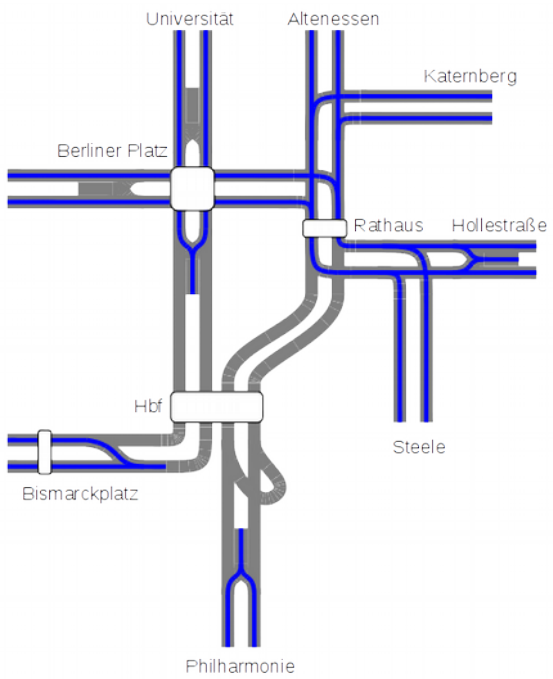


Zu 5.: Höhere Verfügbarkeit von Wendestellen

Im vorgeschlagenen Netz werden die Stadtgarten-Schleife und die Wendestellen am Berliner Platz nicht mehr im Regelbetrieb verwendet und stehen für Ausnahmesituationen zur Verfügung. Zudem steht die Schleife aufgrund der einheitlichen Meterspurweite allen Linien zur Verfügung, die dort fahren. Das ermöglicht flexiblere Reaktionen im Fall von Betriebsstörungen. In der folgenden Abbildung sind die verfügbaren Wendestellen grün markiert:



Die Rampe an der Philharmonie kann von allen Zügen der Südstrecke genutzt werden (derzeit nur Normalspur und somit keine Nutzung durch Straßenbahnen). Das ermöglicht im Extremfall, bei einer Komplettsperrung des Hauptbahnhofs alle Teilstrecken weiter zu betreiben, wenn die Wendestellen Berliner Platz, Hollestraße, Bismarckplatz und Philharmonie genutzt werden:



In Rüttenscheid können bei Störungen alle Züge Richtung Bredeney bzw. Richtung Messe umgeleitet werden. Die unsägliche Situation, dass bei Störungen auf der Messe-Strecke die Züge schon am Berliner Platz enden müssen, wäre damit beseitigt.

S2: Künftige Schienenstrecken

Wir schlagen vor zu prüfen, welche stark belasteten Buslinien perspektivisch durch Straßenbahnen ersetzt werden können. Folgende Strecken sollen dabei beispielsweise betrachtet werden:

- Ringlinien 160/161
- Ringlinie 170
- Linien auf der Ruhrallee
- Linien nach Haarzopf (ggf. in Verbindung mit Überlegungen zur U11-Verlängerung)
- Spurbusstrecke nach Kray