

## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiligt:**

**Betreff:**

Mögliche Taktumstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr

**Beratungsfolge:**

16.09.2014 Stadtentwicklungsausschuss

18.09.2014 Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt Hagen nimmt die bisherigen Ergebnisse des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) zur Untersuchung einer möglichen Taktumstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr zur Kenntnis. Die Vertreter der Stadt Hagen in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes des VRR werden vom Rat der Stadt Hagen beauftragt, im Rahmen der Untersuchungen zur Taktumstellung auf die Einrichtung eines durchgehenden 30'-Taktes der S5/S8 zwischen Wuppertal und Dortmund hinzuwirken.

## Kurzfassung

Das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (KCITF-NRW) lässt im Auftrag des Landes NRW in enger Abstimmung mit den Zweckverbänden die verkehrlichen Auswirkungen einer Umstellung des S-Bahn-Taktes im Rhein-Ruhr-Raum von derzeit 20 Minuten auf einen differenzierten 15-/30-Minuten-Takt untersuchen. Eine bislang ausgearbeitete Angebotskonzeption ist auf ihre technische Machbarkeit hin geprüft und hinsichtlich ihrer Nachfragewirkung bis zum Jahr 2030 prognostiziert worden.

## Begründung

Im Rahmen des Arbeitskreises „Integraler Taktfahrplan (ITF)“, in dem die NRW Zweckverbände, das Landesverkehrsministerium und das Kompetenzcenter ITF (KC ITF) die zukünftigen Fahrplanentwicklungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) abstimmen, sollte eine mögliche Taktumstellung des heutigen 20'-Taktes auf einen 15'/30'-Takt im S-Bahn-System im Auftrag des Landes NRW untersucht werden. Begleitet wurde die Untersuchung durch das Zürcher Planungsbüro SMA, das auch die Entwicklung der einzelnen ITF-Stufen seit 1998 in NRW betreut hat. Anlass der Untersuchung war zum einen ein bedarfsgerechteres Angebot sowie zum anderen eine ggf. höhere Kompatibilität zu den übrigen Regionalexpress- und Regionalbahnen und auch zum zukünftigen Takt des Rhein-Ruhr-Express (RRX).

Vor dem Hintergrund infrastruktureller und finanzieller Rahmenbedingungen wurde ein nachfrageorientierter 15'/30'-Takt entwickelt, der auf vielen S-Bahn-Relationen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) einen 15'-Takt aufweist, der in der Nebenverkehrszeit (NVZ) dann auf einen 30'-Takt ausgedünnt wird. Das Betriebsleistungsvolumen dieser Konzeption sollte in etwa dem heutigen Betriebsleistungsvolumen der S-Bahn im 20'-Takt entsprechen. Die Untersuchung wurde in drei Phasen unterteilt:

1. Ausplanung einer Angebotskonzeption
2. Prüfung hinsichtlich der technischen Machbarkeit
3. Nachfrageprognoseuntersuchung für den Horizont 2030

Für alle drei Phasen liegen bereits Untersuchungsergebnisse vor:

Zu 1) In Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium und den Zweckverbänden wurde die Erarbeitung eines Angebotskonzeptes abgeschlossen für den sogenannten Prognose-1-Fall.

Für Hagen sah dieser Prognose-1-Fall auf der Linie S8 von Mönchengladbach bis Hagen einen 30'-Grundtakt vor. Zwischen Mönchengladbach und Wuppertal-Oberbarmen sollte dieser Grundtakt in der HVZ auf einen 15'-Takt verdichtet werden. So wie heute sollte dann ein Zug pro Stunde über Hagen hinaus nach Dortmund als Linie S5 weiterfahren und zwischen Witten Hbf. und Dortmund dann wieder mit einer kurzlaufenden S-Bahn zum 30'-Takt ergänzt werden, an die man von Hagen aus mit der RB40 in Witten Anschluss erhält. Als Untersuchungsvariante sollte zu dem die Führung der RB40 über die linke Ruhrseite geprüft werden.

Zu 2) Die Fahrbarkeit des Prognose-1-Falls (15'/30'-Takt) konnte durch DB-Netz bestätigt werden.

Zu 3) Die von IVV und SMA durchgeführte Nachfrageprognoseuntersuchung konnte bereits abgeschlossen werden. Generell können die Ergebnisse der Nachfrageprognoseuntersuchung zu nachfolgenden Aussagen zusammengefasst werden:

- Regional stark unterschiedliche Entwicklung der Nachfrage bei Umsetzungen eines 15'/30'-Taktes der S-Bahn

- Nachfragesteigerungen ergeben sich hauptsächlich im Ruhrgebiet:

> Region Dortmund (Konzept S2/S4/S24)

> Zentrale Ruhrgebietsachse Duisburg – Dortmund (S1)

> Neukonzeption Ruhrgebiet Nord (Dortmund – Gelsenkirchen ;  
Essen – Bottrop – Dorsten ; Wesel – Essen – Wuppertal)

- Nachfragestagnation oder Nachfragerückgänge bei Taktumstellung

> Region Düsseldorf

> Region Köln

In beiden Bereichen ergab die Änderung des Taktsystems vielfach Verlagerungen der Nachfrage von der S-Bahn hin zum Regionalverkehr.

- Ein Vergleich zwischen Prognose-1- und Prognose-0-Fall ergibt für den Raum Hagen nur geringfügige Verschiebungen von maximal 500 Personenfahrten pro 24h hin zur S-Bahn, wobei lediglich die Hälfte der Fahrgäste für die S-Bahn einen Zugewinn darstellt. Die andere Hälfte wird vom bestehenden RE-Angebot abgezogen.

Angesichts der Ergebnisse der Untersuchungen zur Nachfrageprognose entschied der Zweckverband NVR am bestehenden S-Bahn-Grundtakt festzuhalten, während der VRR angesichts der positiven Effekte auf der Ruhrgebietsachse die Grundidee der 15'/30'-Konzeption weiterverfolgen will. Daraufhin ließ der VRR entsprechende Trennungsszenarien entwickeln, die eine weitgehende harmonische Vereinbarkeit der beiden benachbarten Teilläume mit den jeweiligen unterschiedlichen Taktsystemen gewährleisten sollte. Im Ergebnis wird nun von acht untersuchten Szenarien das Trennungsszenario 2 favorisiert. Dieses Trennungsszenario sieht einen 15'/30'-Takt für das nördliche Ruhrgebiet vor und die Beibehaltung des 20'-Taktes für die Regionen Düsseldorf und Köln, da hier bei den Untersuchungen die wenigsten positiven Effekte bei der Taktumstellung zu verzeichnen waren. Dieses Szenario wird jedoch an den Bahnhöfen Duisburg, Essen und Wuppertal Taktbrüche zwischen den beiden Systemen zur Folge haben. Genaue Ergebnisse von Detailuntersuchungen zum Trennungszenario 2 will der VRR noch darstellen.

Für Hagen wird sich gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung ergeben. Jedoch bleibt nach dem derzeitigem Stand der Planungen des VRR für die Stadt Hagen der unsymmetrische 20'/40'-Takt der S8 sowohl aus als auch in westlicher Richtung erhalten und auch die lediglich stündliche Durchbindung von der S8 zur S5 in Richtung Dortmund bzw. umgekehrt. Eine konsequente Umstellung der S8 auf einen 30'-Takt hätte ein konstantes S-Bahnangebot und auch die zweimal stünd-

liche Verknüpfung mit dem Busverkehr in Hagen an den Haltepunkten Hagen Westerbauer (510/521) und Hagen Heubing (525/528) ermöglicht, da der 15'/30'-Takt aufgrund der leichteren Bedarfsanpassung bereits seit der Liniennetzreform 2003 („Linie Mensch“) in Hagen praktiziert wird.

gez. Erik O. Schulz  
(Oberbürgermeister)

gez. Thomas Grothe  
(Technischer Beigeordneter)

## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

---

Oberbürgermeister

Gesehen:

---

Erster Beigeordneter  
und Stadtkämmerer

---

Stadtsyndikus

---

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung  
Gegenzeichen:

---

---

---

---

---

---

---

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: \_\_\_\_\_ Anzahl: \_\_\_\_\_

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

