

Vorlageart:	Beschlussvorlage
Federführung:	Mobilität
Verantwortung:	Frau Mauksch, Herr Dr. Palotz, Herr Willecke, Herr Tsalastras, Herr Schranz

ÖPNV Anbindung Stadion Niederrhein

Beratungsfolge

03.09.2024	Sportausschuss	Vorberatung
04.09.2024	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	Anhörung
12.09.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Vorberatung
16.09.2024	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
23.09.2024	Rat der Stadt	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen stimmt der dargelegten Vorgehensweise in Variante 2. zu, insbesondere die notwendigen finanziellen Mittel für den Kleinbusbetrieb der STOAG zur Verfügung zu stellen. Die Finanzierung der Kleinbusbetriebsleistung erfolgt durch einen Defizitausgleich im Rahmen der Direktvergabe, als Teil des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) gemäß Artikel 5, Absatz 1 VO 1370/2007 zwischen der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH und der Stadt Oberhausen.

Bezug

A/17/4208-01 – ÖPNV Anbindung Stadion Niederrhein

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Die Verwaltung wurde am 11.12.2023 vom Rat der Stadt Oberhausen beauftragt, in Kooperation mit der STOAG das Stadion Niederrhein an den Öffentlichen Personennahverkehr anzubinden. In unmittelbarer Nähe des Stadions soll in beiden Richtungen eine regelmäßig angefahrene Bushaltestelle entstehen.

Die Anbindung des Stadion Niederrhein ist nicht Bestandteil des aktuell gültigen Nahverkehrsplans (NVP) aus 2017. Im NVP wurde jedoch festgestellt, dass nach den zugrundeliegenden Maßstäben zur Haltestellenerschließung im Stadtgebiet, das Stadion Niederrhein nur unzureichend mit dem ÖPNV erschlossen wird. Mit dem erfolgten Beschluss und einer angestrebten Umsetzung der Maßnahme wird das im NVP festgestellte Defizit korrigiert.

Zur Ermittlung der erforderlichen Andienzeiten und des möglichen Potenzials wurden die ortsansässigen Vereine nach der Anzahl der aktiven Mitglieder und den Trainingszeiten an der Lindnerstraße befragt. Die Vereinsabfrage im Umfeld des Stadions Niederrhein hatte ergeben, dass insgesamt 1050 aktive Mitglieder in den ortsansässigen Vereinen zu den folgenden Uhrzeiten trainieren:

Montags bis donnerstags von 16:00 bis 22:30 Uhr

Freitags von 13:00 bis 22:30 Uhr

Samstags von 11:00 bis 22:30 Uhr

Sonntags von 11:00 bis 20:30 Uhr

Die Höchstzahl der aktiven Mitglieder wird vor allem an den Wochenenden im Sommerhalbjahr erwartet. Zusätzlich zu den regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen im Bereich der Lindnerstraße finden unregelmäßig Veranstaltungen der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft (DLRG) statt, die pro Veranstaltung mit einer durchschnittlichen Besucher- und Teilnehmeranzahl in Höhe von 200 Personen rechnet. In den Wintermonaten dagegen finden einige der Sportarten im oder am Wasser nur in einem eingeschränkten Umfang statt, sodass mit insgesamt der Hälfte der aktiven Mitglieder zu rechnen ist. Bei der Nutzung des ÖPNV am Stadion Niederrhein wird die durchschnittliche Nutzung im allgemeinen Liniennetz der Stadt Oberhausen angenommen, so dass die ÖPNV-Nutzungsquote bei 15% aller aktiven Mitglieder zu erwarten ist. In den Sommermonaten ist somit mit einer realistischen Nutzung von bis zu 150 aktiven Mitgliedern am Wochenende, während der Trainingszeiten zu rechnen.

Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass an allen Heimspieltagen des SC Rot-Weiß Oberhausen e.V. im Stadion an der Lindnerstraße ein Shuttle-Service mit fünf Gelenkbussen der STOAG zwischen der Trassenhaltestelle Olgapark, dem Parkplatz P5 in der Max-Eyth-Straße und dem Stadion stattfindet. Hiermit ist eine An- und Abfahrt der Zuschauer an Heimspieltagen gewährleistet. Am Stadion befindet sich derzeit eine Bushaltestelle für den Shuttle-Service, welche jedoch nicht barrierefrei ausgebaut wurde. Im Zuge der anstehenden 11. Stufe zum barrierefreien Haltestellenausbau kann die Haltestelle Stadion berücksichtigt werden. Bis zum Haltestellenausbauzeitpunkt kann die Barrierefreiheit nur mittels einer Rampe am Fahrzeug gewährleistet werden.

Um eine Abreise der Sporttreibenden von der Lindnerstraße zu ermöglichen, wird angenommen, den ÖPNV an allen Wochentagen bis zu einer halben Stunde nach Trainingszeitende fahren zu lassen. Eine weitere Zielgruppe ist aufgrund der isolierten Lage des Stadions Niederrhein zwischen A 42, der Konrad-Adenauer-Allee, dem Rhein-Herne-Kanal, der Em-

50 scher und den Gleisstrecken nicht zu erwarten. Der fußläufig zu erreichende Kaisergarten ist
51 über die Fußgängerbrücke „Slinky Springs to Fame“ zu erreichen. Der Kaisergarten selbst ist
52 an der Haltestelle Schloss Oberhausen durch die Linie 966 an der Konrad-Adenauer-Allee
53 erschlossen.

54
55 Zur ÖPNV Andienung des Stadions wurden auf Basis der ermittelten Trainingszeiten insge-
56 samt drei verschiedene Varianten geprüft. Die Varianten 1.1. und 1.2. sind auf den bereits
57 bestehenden Linienweg der Linie 966, die über die Konrad-Adenauer-Allee verkehrt, aufge-
58 baut.

59
60 Die 2. Variante sieht keinen klassischen Linienbetrieb mit Linienbussen vor, sondern eine
61 Bedienung der Strecke zwischen dem Niederrheinstadion und der Trassenhaltestelle Olga
62 Park mittels Kleinbussen ohne Fahrplan während der Trainingszeiträumen. Eine Anbindung
63 des Stadions mit einer gänzlich neuen Linie mit Standardbussen wurde gemeinsam mit der
64 STOAG geprüft und aus diversen Gründen, wie z.B. dem fehlenden Fahrgastpotential, einem
65 bereits gut erschlossenen Stadtgebiet und höherer Kostenaufwendungen im Vergleich zu
66 den in der Beschlussvorlage dargestellten Varianten, verworfen.

67 Variante 0: Status Quo Linie 966

68
69 Die Linie 966 verkehrt unweit des Niederrhein Stadions an der Konrad-Adenauer-Allee. Der
70 aktuelle Fahrplan der Linie 966 sieht eine Bedienung der Fahrgäste von Montag bis Sonntag
71 in den Zeiten von 08:30 Uhr bis 20:00 Uhr vor. Einige der Sportler*innen kommen in dieser
72 Variantendarstellung zwar zum Sport mit Ausstieg an der Haltestelle Schloss Oberhausen
73 und einem anschließenden Fußweg von 800 Metern, jedoch können sie aufgrund des Fahr-
74 plans nach 20 Uhr nicht mehr die Rückreise antreten. Die Linie 966 verkehrt vom Neumarkt
75 in Sterkrade aus, über die Konrad-Adenauer-Allee, bis zum Hauptbahnhof. Ein Umsteigen in
76 weitere Linien am Hauptbahnhof, an der Trassenhaltestelle MAN-Turbo oder am Sterkrade
77 Bahnhof ist notwendig, um weitere Ziele in Oberhausen zu erreichen. Die Umsetzung der
78 Varianten 1.1 bis 1.2 können aufgrund von betriebsinternen Abläufen der STOAG, mit einer
79 Vorlaufzeit von sechs Monaten zum Fahrgastwechseltermin, frühestens jedoch im Sommer
80 2025 umgesetzt werden.

81
82 Zur Berechnung der Betriebskosten einschließlich der zu erwartenden Einnahmen der Vari-
83 ante 1.1 und 1.2 wird der Verbundetat der STOAG für 2024 verwendet. Der Verbundetat ist
84 ein Kostensatz pro gefahrenen Kilometer, welcher in der Finanzierungsrichtlinie des Ver-
85 kehrsverbunds Rhein-Ruhr für alle im Verbundgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen
86 anhand durchschnittlicher Einnahmen und Ausgaben aller betriebener Linien des jeweiligen
87 Verkehrsunternehmens berechnet wird. Der Verbundetat der STOAG für den Linienbusbe-
88 trieb auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Oberhausen liegt in 2024 bei 3,23 EUR pro km.

89 Variante 1.1: Drei zusätzliche Fahrten der Linie 966 lediglich in den Abendstunden, inklusive 90 der Stichfahrten zum Stadion Niederrhein

91
92 Um die Sportler*innen auch in den Abendstunden nach Hause zu befördern, sollten drei zu-
93 sätzliche Fahrten im Stundentakt zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr vorgesehen werden.
94 Die Variante 1.1 beinhaltet die Kosten für die Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion und die
95 drei zusätzlichen Fahrten am Abend zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr. In dieser Variante
96 belaufen sich die jährlichen Gesamtkosten auf **96.647 EUR** für ein Kalenderjahr.

97
98 Im Ergebnis würde diese Variante eine Anbindung des Niederrheinstadions zu den
99 Trainingszeiten für alle Vereinsmitglieder sicherstellen.

100 Variante 1.2: Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion Niederrhein + Halbstündiger Takt der Linie 101 966 während der Trainingszeiten bis 23:00 Uhr. Restliche Tageszeiten Stundentakt Linie 966 102 wie bisher.

103
104 Zur weiteren Angebotsverbesserung der Anbindung wäre auch ein 30 Minutentakt der Linie
105
106
107

966 zu den oben aufgeführten Trainingszeiten umsetzbar. Die Kosten der zusätzlichen Fahrten eines 30 Minutentakts während der Trainingszeiten bis einschließlich 23:00 Uhr belaufen sich auf **314.731 EUR** für ein Kalenderjahr.

Wichtig anzumerken ist, dass in der Variantendarstellung 1.1 und 1.2 durch die vorgenommene Stichfahrt, die Fahrzeit aller anderen Fahrgäste der Linie 966 verlängert wird. Bei einer Fahrzeitverlängerung sinkt die Attraktivität der Nutzung der Linie 966 deutlich. Eine mögliche Folge höherer Fahrzeiten durch die Stichfahrt der Linie 966 für die restlichen Fahrgäste könnte ein Fahrgastverlust sein. In Tabelle 1 erfolgt eine Zusammenfassung der Variantenübersicht mit den jeweils zu erwartenden Kosten.



Abbildung 1: Stichfahrt Variante 1.1 und 1.2, jeweils unterschiedliche Bedienungszeiten

Die Abrechnung mit der Stadt Oberhausen erfolgt über den Verbundetat des VRR. Hierbei wird der Fehlbetrag der STOAG – also die Kosten der STOAG abzüglich aller Einnahmen – auf ihre Betriebsleistung umgerechnet.

Variante 2: Kleinbusse zwischen Niederrheinstadion und Olga Park (Eschenburchshof/Hinterstraße)

Eine weitere mögliche Variante das Niederrheinstadion an den ÖPNV anzubinden, ist der Einsatz von Kleinbussen, die je nach Bedarf, Fahrten zwischen dem Niederrheinstadion und dem Olga Park übernehmen. Die Haltestelle Olga Park ist ein ÖPNV Knotenpunkt an denen Fahrten nach Sterkrade, Osterfeld und in Richtung Alt-Oberhausen über die Trasse erfolgen.

Die Darstellung des Linienwegs erfolgt in Abbildung 2. Die einfache Entfernung zwischen dem Niederrheinstadion und dem Olga Park liegt bei 1,4 km. Der Shuttle-Service findet ausschließlich während der Vereinstrainingszeiten statt. Die Shuttle-Service Leistung wird an einen Subunternehmer ausgeschrieben. Die Vergütung erfolgt lediglich nach Stundensatz, unabhängig von der Anzahl der durchgeführten Fahrten. Ein Subunternehmer Kostensatz liegt bei ca. 41 EUR/h. Die Kleinbusse erzeugen nach überschlägigen Berechnungen Kosten in Höhe von **159.200 EUR** für ein Kalenderjahr. Die hier herangezogenen Kostensätze wurden von der STOAG geschätzt, könnten jedoch auch geringer ausfallen. Einnahmen aus

dem Fahrkartenverkauf werden nur in einem geringen Maß erwartet, weil Kinder und Jugendliche die zum Sportverein fahren, bereits im Besitz einer Monatskarte sind. Der Fahrkartenverkauf ist am Fahrscheinautomaten am Olga Park oder über die digitalen Schnittstellen der STOAG oder des VRR möglich. Im Kleinbus wird, wie im nächtlichen On-Demand-Verkehr Revierflitzer, kein Fahrscheinverkauf möglich sein.

Die Ausschreibung der Betriebsleistung der STOAG erfolgt an Subunternehmer mit der Bedingung verknüpft den Transport barrierefrei zu gestalten, so dass auch mobilitätseingeschränkte Personen den Shuttle-Service nutzen können. Der Shuttle-Service wird als normaler Linienverkehr bei der Bezirksregierung in Düsseldorf beantragt und konzessioniert.

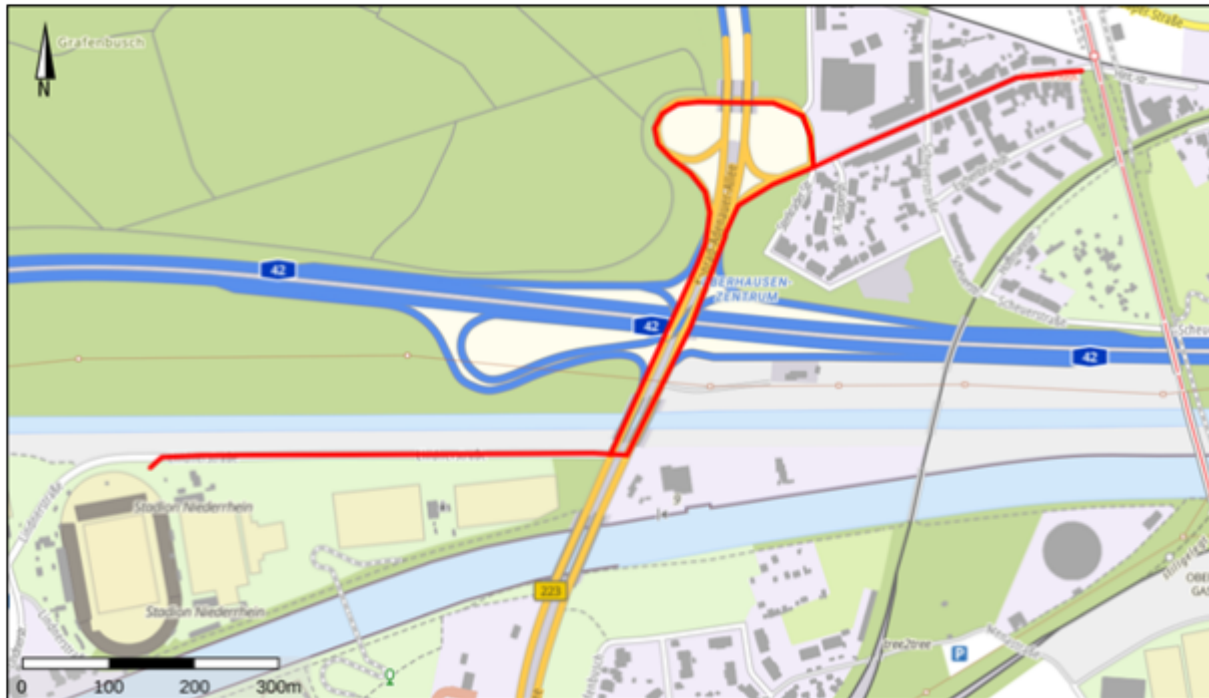


Abbildung 2: Shuttle –Service-Verkehr während der Vereintrainingszeiten

<u>Variantendarstellung</u>		<u>Kosten</u>
1.1.	Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion Niederrhein + Stundentakt der Linie 966 wie derzeit wird fortgeführt und drei zusätzliche Abendfahrten pro Stunde zwischen 20:00 und 23:00 Uhr.	96.647 EUR
1.2.	Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion Niederrhein + Stundentakt der Linie 966 wie derzeit außerhalb der Trainingszeiten und halbstündiger Takt der Linie 966 zwischen 16:00 Uhr und 23:00 Uhr.	314.731 EUR
2.	Sonderverkehre / Shuttlebuservice: Kleinbusse zwischen Niederrheinstadion und OLGA-Park (Eschenburchshof/Hinterstraße) während der Trainingszeiten	159.200 EUR

Tabelle 1: Berechnung der finanziellen Aufwendungen anhand des Verbundetats.

Variantenempfehlung

Die Anbindung der Linie 966 an das Niederrheinstadion verursacht bei den Fahrgästen, die kein Anliegen am Stadion haben, zusätzliche Fahrzeit und führt zu einer Verringerung der Attraktivität der Linie 966. Eine mögliche Folge höherer Fahrzeiten durch die Stichfahrt der Linie 966 für die restlichen Fahrgäste, könnte ein Fahrgastverlust auf der Bestandslinie sein.

Während der Heimspiele des Fußballvereins SC Rot-Weiß Oberhausen e.V. findet ein Shuttle-Service vom Olgapark bis zum Stadion mit Gelenkbussen der STOAG statt. Die mögliche Linienwegverlängerung der 966 zum Stadion und die hiermit einhergehenden Zeitverzögerungen beim Wiedereinfädeln in die Konrad-Adenauer-Allee bedingen eine erneute Fahrplanung der gesamten Linie 966, inklusive einem Mehrbedarf an Kursen. Ein Mehrbedarf an Kursen bedeutet den zusätzlichen Einsatz von Fahrpersonalen und Fahrzeugen. Alle drei vorgestellten Varianten erfordern Umstiege am Sterkrader Bahnhof, am Hauptbahnhof oder am Olgapark, um Ziele im restlichen Stadtgebiet zu erreichen. Bei einer Anbindung des Stadions mit der Linie 966 werden Umstiege am Bahnhof Sterkrade oder am Hauptbahnhof notwendig, im Falle der Anbindung des Stadions mit dem Shuttle-Service, sind Umstiege an der Trassenhaltestelle Olgapark notwendig.

Die Varianten 1.1 bis 1.2 werden für eine Umsetzung nicht empfohlen.

Sinnvoll erscheint in diesem Zusammenhang das weitere Verfolgen der Variante 2., mit der Anbindung des Niederrheinstadions an die ÖPNV-Trasse mit einem Shuttle-Service. Die Vorteile des Shuttle-Service sind, dass eine Taktung der Kleinbuslinie nicht notwendig ist. Die Hin- und Rückfahrt vom Stadion zur Haltestelle Olga Park und zurück, dauert inklusive Fahrgastwechsel und möglichen Rückstaus auf der Konrad-Adenauer-Straße, maximal 15 Minuten, so dass Wartezeiten für die Fahrgäste vertretbar lang sind und sogar kürzer sind, als in den beiden anderen vorgestellten Varianten. Selbst ein punktuell hohes Fahrgastaufkommen kann durch mehrere kurzweilige Hin- und Rückfahrten zügig aufgenommen werden. Aufgrund der Vergabe der Betriebsleistung des Shuttle-Services an einen Subunternehmer werden keine Fahrzeuge und Personale der STOAG nötig und das Fahrangebot kann durch eine direkte Beauftragung zeitnah umgesetzt werden. Die Belange der Barrierefreiheit werden bei der Vergabe der Betriebsleistung an ein Subunternehmen beachtet.

Nach Umsetzung der Variante 2. können die Fahrgastzahlen des Kleinbusbetriebs beobachtet und das Fahrgastpotential neu bewertet werden. Bei Bedarf können flexibel weitere Anpassungen der Kleinbuslinie vorgenommen werden.

Anlage/n

1 - Anlage 1 Klimacheck ÖPNV-Anbindung Stadion Niederrhein