

Vorlageart: Berichtsvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Frau Mauksch, Herr Dr. Palotz

Beantwortung des Antrags (A/17/5177) der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen gemäß § 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt – Busanbindung Borbeck

Beratungsfolge

04.09.2024

Bezirksvertretung Alt-Oberhausen

Kenntnisnahme

Bezug

A/17/5177 – Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Alt-Oberhausen gemäß § 2 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt – Busanbindung Borbeck

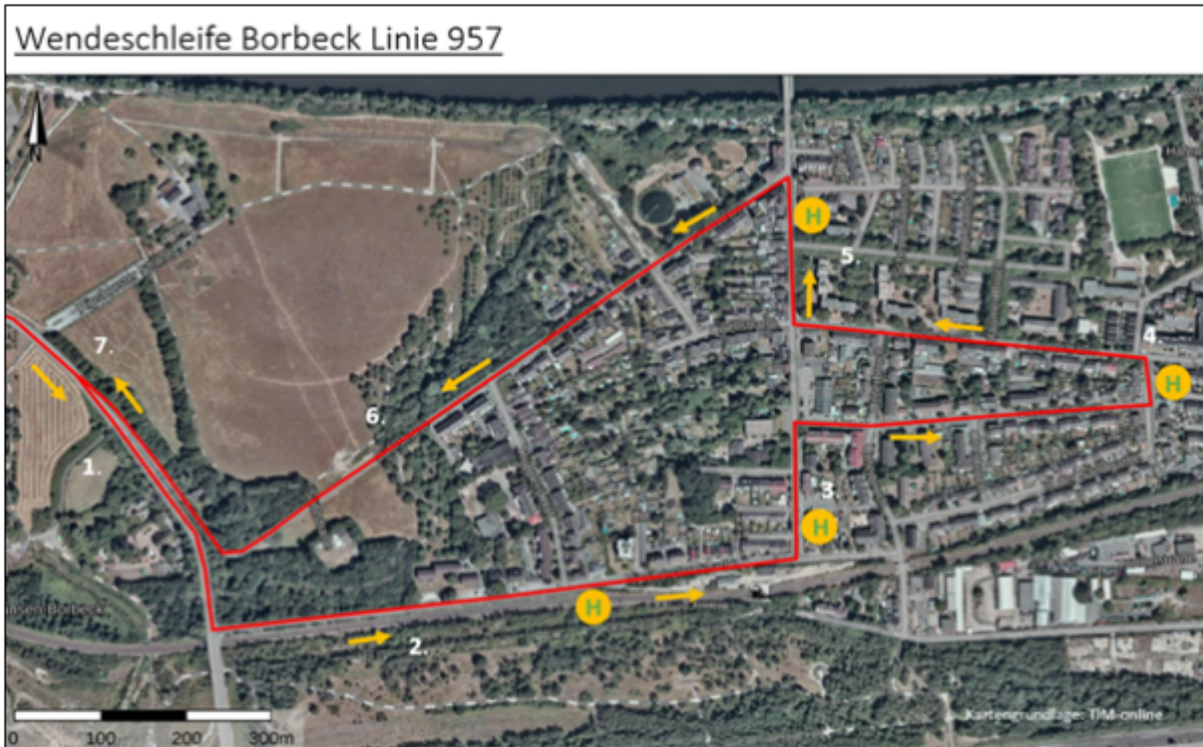
Sachverhalt

Die Bezirksvertretung Alt-Oberhausen hat die Verwaltung am 24.04.2024 beauftragt, die STOAG zu bitten eine Prüfung durchzuführen, ob für die Zeit der Sperrung der Brücke Einbleckstraße in Oberhausen eine alternative Busanbindung in den Ortsteil über die Ripshorster Straße gewährt werden kann.

Die Brückensperrung in der Einbleckstraße über den Rhein-Herne-Kanal wird nach aktuellem Kenntnisstand bis 2035 für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt sein und somit auch Auswirkungen auf den Linienbusverkehr haben. Die Einschränkungen im Linienverkehr begannen am 8. April 2024 zum Fahrplanwechseltermin der STOAG. Betroffen von der Brückensperrung sind die Buslinien 957, SB94, NE3 und die Einsatzwagen 407 (Schulhinhweg) und 444 (Schulrückweg) im Schülerverkehr. Die Buslinie 957 fuhr bislang durch die beiden Stadtteile Borbeck und Vondern über die Kanalbrücke. Seit dem Fahrplanwechseltermin bedient die Linie 957 jedoch nur noch den Stadtteil Borbeck, ausgehend von der Ripshorster Straße bzw. Osterfelder Straße und nicht mehr den Stadtteil Vondern. Der SB 94 bedient nun eine Teilstrecke des Linienwegs der 957 in Form einer Stichfahrt von der Osterfelder Straße nach Vondern und endet an der Haltestelle Breilstraße.

Der Stadtteil Borbeck wird derzeit vom ÖPNV durch die Linie 957 im 20-Minutentakt an das restliche Stadtgebiet über die Ripshorster- bzw. Osterfelder Straße nach Osten in Richtung Neue Mitte angebunden. Eine Darstellung der aktuellen ÖPNV-Anbindung nach Borbeck erfolgt in Abbildung 1.

Abbildung 1: Aktuelle ÖPNV-Anbindung in Borbeck



Eine regelmäßig verkehrende Buslinie nach Süden in Richtung Hausmannsfeld und Essen-Frintrop besteht seit der Brückensperrung Ripshorster Straße im Jahre 2004 nicht mehr. Lediglich die beiden Einsatzwagen E-407 am Morgen und E-444 am Nachmittag verkehren zu je einer Fahrt an Schultagen über die Ripshorster Brücke nach Süden. Eine fehlende ÖPNV-Verbindung von Borbeck aus nach Süden hat keinen direkten Zusammenhang mit der Brückensperrung Einbleckstraße und dem Wegfall der direkten Verbindung durch die 957 nach Vondern. Vor der Brückensperrung und dem Fahrplanwechseltermin am 08.04.2024 bestanden die beiden Verbindungen nach Norden bzw. Nordwesten des Ortsteils an das übrige Stadtgebiet.

Eine verkehrliche Notwendigkeit für eine zusätzliche ÖPNV-Anbindung über die Ripshorster Brücke nach Süden wird weder von der Fachverwaltung, noch von der STOAG als zwingend erforderlich gesehen. Die derzeitige Linienführung der 957 verbindet den Stadtteil Borbeck mit dem restlichen Stadtgebiet, vor allem den drei Stadtbezirkszentren Sterkrade, Osterfeld und Alt-Oberhausen, die Neue Mitte, den äußersten Nordwesten in Holten und den südwestlichen Stadtteil Lirich. Hierbei dient die Linie 957 als eine diagonale Erschließungslinie für das gesamte Stadtgebiet. Alle weiteren Stadtquartiere können von Borbeck aus mit nur einem Umstieg an den ÖPNV-Knotenpunkthaltestellen erreicht werden. Eine Darstellung des gesamten Linienvverlaufs der 957 im Stadtgebiet erfolgt in Abbildung 2.

65

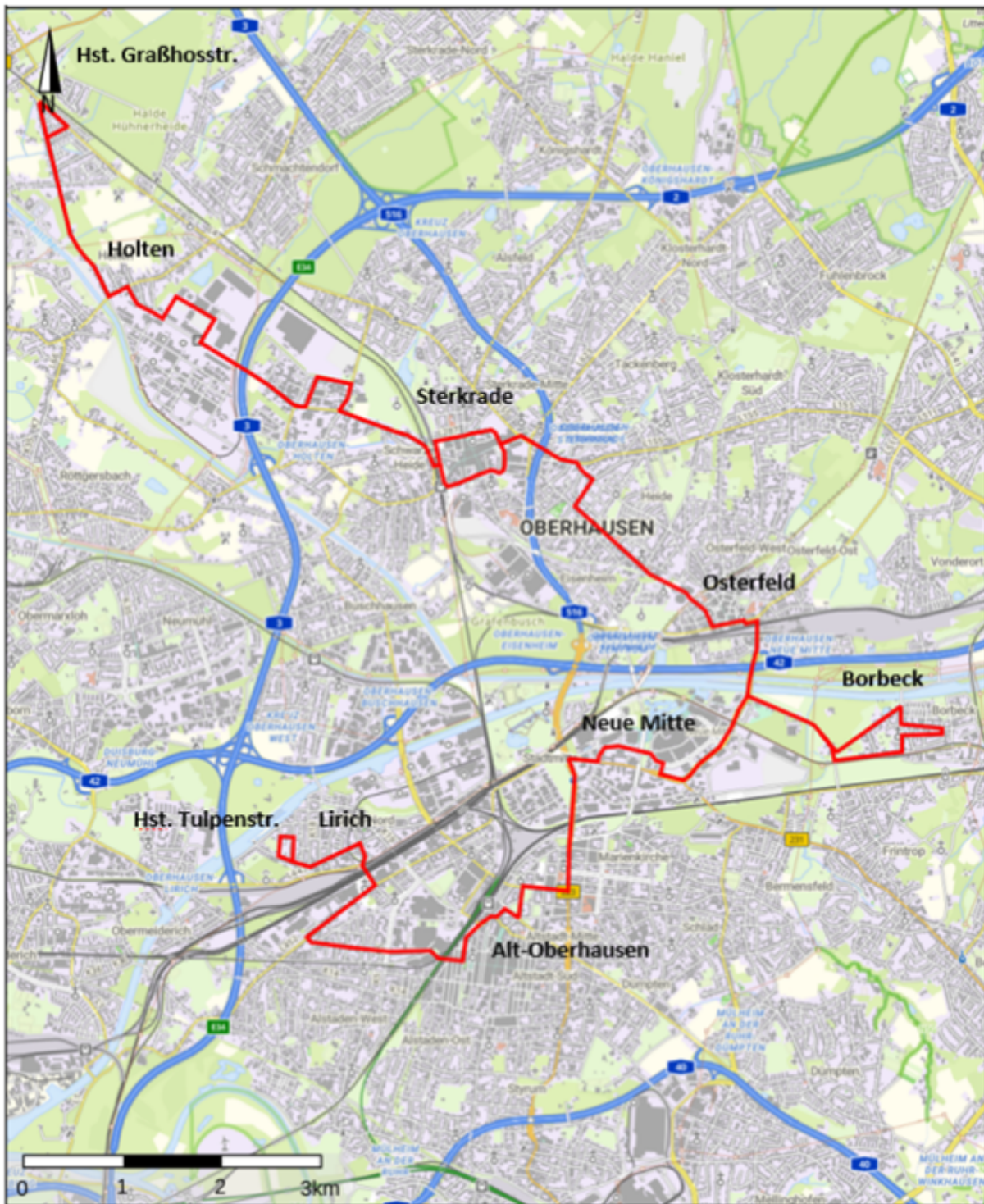


Abbildung 2: Linienweg 957 seit dem 08.04.2024

Eine Verlängerung einer bestehenden Linie oder eine Linienneukonzeption nach Borbeck führen in beiden Fällen zu Kannibalisierungseffekten der Fahrgäste der bestehenden Buslinie 957. Ein nicht unerheblicher Anteil der jetzigen Fahrgäste der Linie 957 würde in die andere Linie wechseln und in Summe zu kaum mehr Fahrgästen auf beiden Buslinien führen. Hierdurch führt die Führung einer weiteren Buslinie nach Borbeck zu Einnahmeausfällen auf der Linie 957.

Die Linie 957 hat in Fahrtrichtung Tulpenstraße seit dem Fahrplanwechsel im April 2024 an den vier Haltestellen in Borbeck einen maximalen Fahrgastwechsel von 42 Einsteigern und 47 Aussteigern. In umgekehrter Fahrtrichtung liegt der maximale Fahrgastwechsel bei 18

Einsteigern und 37 Aussteigern. Die Fahrgastzahlen zu den Ein- und Aussteigern entsprechen im Vergleich zu anderen Linien im Stadtgebiet in peripheren Lagen, dem Durchschnitt in Oberhausen. Ein hoher Besetzungsgrad der Linienbusse welcher aus ein erhöhtes Fahrgastpotential schließen würde, ist nicht erkennbar. Eine Aussage zu den durchschnittlichen Ein- und Aussteigern bzw. dem Besetzungsgrad aller Fahrten der Linie 957 sind aus technischen Gründen nicht möglich. In etwa 25% der STOAG Busse sind mit einem automatischen Fahrgastzählgerät ausgestattet.

In Borbeck steigen am Nachmittag aus dem Einsatzwagen 444 maximal 19 Fahrgäste aus. Für den Einsatzwagen 407 am Morgen liegen keine Ein- und Aussteigerzahlen vor, weil die Busse nicht mit automatischen Fahrgastzählern ausgestattet sind.

Die absolute Einwohnerzahl von Borbeck, in Höhe von 8.533 Einwohnern, in Kombination mit dem gemessenen Verkehrsaufkommen an der Ripshorster Brücke in Höhe von 4.500 Kfz/h lassen keine Notwendigkeit einer Busanbindung in Richtung Süden zu. Zu dem Verkehrsaufkommen auf der Ripshorster Brücke wurde weiterhin ermittelt, wie hoch das Aufkommen des Durchgangsverkehrs zur Neuen Mitte in der Risphorster Straße ist und weder ihren Ursprung, noch ihr Ziel in Borbeck haben. Das Ergebnis der Prüfung hat ergeben, dass 75% aller Verkehre, die die Ripshorster Brücke queren, Durchgangsverkehre sind. Die Maßnahme würde somit zu vergleichsweise wenigen Verlagerungseffekten vom MIV zum ÖPNV führen.

Alternative Führung der Linie 957

Die Buslinie 957 verkehrt im Tagesverkehr im 20-Minuten-Takt, was zu vier Fahrten pro Stunde führt. Bei einer Betriebszeit von 18 Stunden täglich, ergeben sich 72 Fahrten pro Werktag. Bis Mitte August 2024 wurden somit etwa 11.000 Fahrten an Werktagen durchgeführt, zusätzlich zu den Fahrten am Wochenende sowie den zusätzlichen Schülerfahrten.

Im Jahr 2024 wurden bis Mitte August insgesamt 21 Meldungen über Verspätungen auf der Linie 957 registriert. Eine differenzierte Erfassung nach Ursachen, wie beispielsweise hohes Verkehrsaufkommen, ist hierbei leider nicht möglich, sodass die Zahl alle Verspätungen umfasst. Zusätzlich wurden 28 vollständige Ausfälle verzeichnet, die auf verschiedene Gründe, wie Personalmangel oder den Einsatz eines Rettungswagens, zurückzuführen sind. Im Beschwerdemanagement der STOAG gingen in diesem Zeitraum sechs Beschwerden über Verspätungen der Linie 957 ein.

Eine spezifische Auswertung für die Monate November und Dezember 2023 ergab elf Meldungen zu Verspätungen und 45 Ausfälle beziehungsweise Teilausfälle. Diese Vorfälle traten auf, bevor die Brücke für den Busverkehr gesperrt wurde. Es ist wichtig zu betonen, dass sich die genannten Meldungen und Ausfälle immer auf den gesamten Linienverlauf beziehen; eine Filterung ausschließlich für den Bereich Borbeck ist nicht möglich.

Aufgrund der genannten Vorfälle wurde geprüft, ob eine alternative Streckenführung der Linie 957 in Betracht gezogen werden könnte. Es wurde vorgeschlagen, die Linie über die Essener Straße und anschließend über die Ripshorster Brücke nach Borbeck zu führen, um die instabile Verkehrslage auf der Osterfelder Straße zu umgehen (blauer Linienweg), vgl. Abbildung 3.



Abbildung 3: Alternative Führung der Linie 957

Die Prüfung ergab jedoch, dass eine solche Änderung des Linienwegs zur vollständigen Aufgabe der Erschließung des Brammenrings durch den öffentlichen Nahverkehr führen würde. Die Haltestellen „Umsicht“ auf der Osterfelder Straße und „Elektrostahlwerk“ würden auf der Linie 957 nicht mehr bedient werden.

Fahrgäste der Linie 957 müssten in diesem Fall an den Haltestellen „Aquapark“ oder „Umsicht“ (Steig auf der Essener Straße) aussteigen und längere Fußwege in den Brammenring in Kauf nehmen. Die Fußwege zu zentralen Punkten im Brammenring, wie beispielsweise zu den Geschäften POCO oder Strauss, würden ab der Haltestelle „Umsicht“ etwa 750 Meter und ab der Haltestelle „Aquapark“ etwa 850 Meter betragen. Auf der Osterfelder Straße würde dann nur noch die Linie 961 verkehren, die jedoch lediglich im 60-Minuten-Takt fährt, was für eine ausreichende Erschließung nicht ausreichen würde.

Nach gründlicher Abwägung der Vor- und Nachteile ist festzustellen, dass die vorgeschlagene Streckenänderung zu erheblichen Nachteilen in der Erschließung des Brammenrings führen würde. Insbesondere die längeren Fußwege für die Fahrgäste und die unzureichende Bedienung der Osterfelder Straße durch die verbleibende Linie 961 sprechen gegen die Umsetzung dieser Maßnahme.

Verlängerung der SB 94 nach Borbeck

Durch eine Verlängerung der SB 94 könnte der Stadtteil Borbeck durch den ÖPNV zusätzlich erschlossen werden und die heutige Wendefahrt am Ende des Linienwegs (Hausmannsfeldschleife) eingespart werden.

Zur Verlängerung bis Borbeck müsste der zukünftige Linienweg der SB 94 über das Essener Stadtgebiet (Unterstraße) erfolgen, weil auf der Dellwiger Straße in Fahrtrichtung Scheumannsfeld eine Kanalbaumaßnahme auf Essener Stadtgebiet bis mindestens April 2025 durchgeführt wird. Die mögliche Verlängerung der Linie SB 94 wird in Abbildung 4 dargestellt.

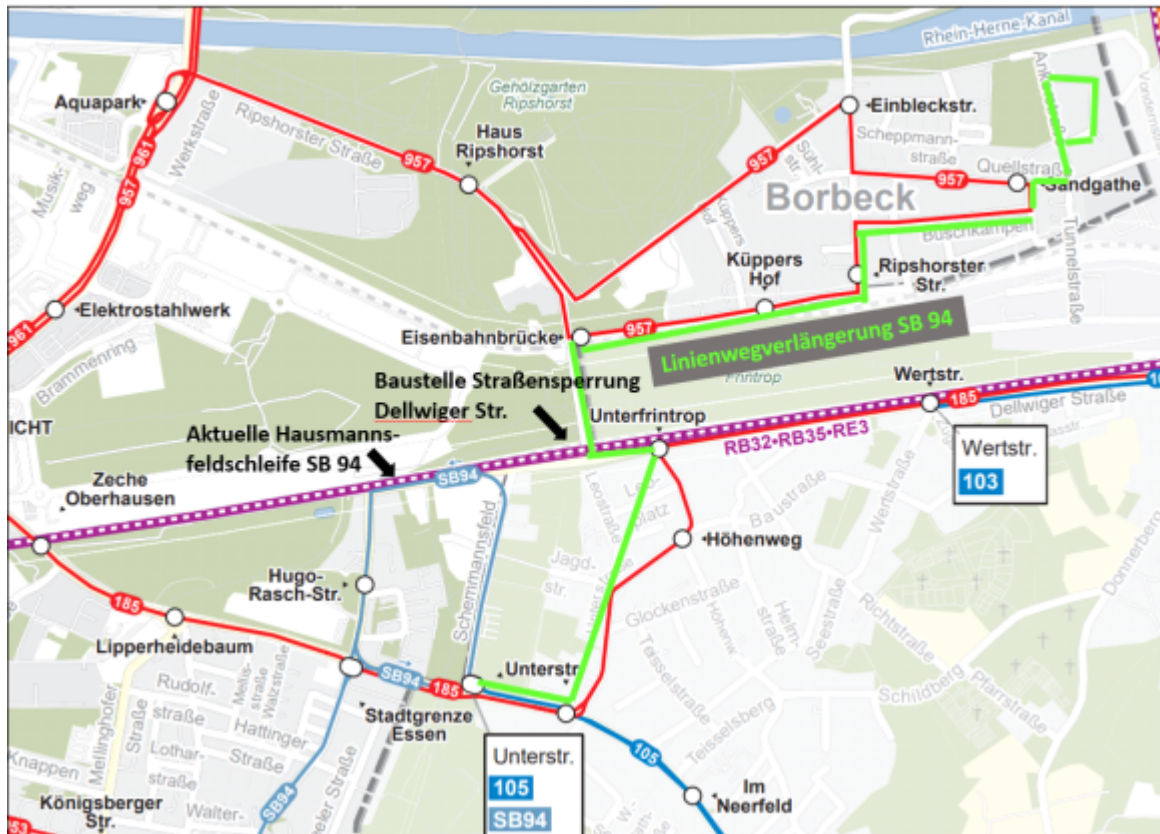


Abbildung 4: Mögliche Linienwegverlängerung der SB 94 nach Borbeck

Durch die Aufgabe der Hausmannsfeldschleife können im Gegensatz zur heutigen Führung 43.576 Nutzwagenkilometer und somit 140.750 Euro pro Jahr eingespart werden. Die hieraus eingesparten finanziellen Mittel können mit den entstehenden zusätzlichen Kosten für eine Verlängerung der Linie SB 94 nach Borbeck verrechnet werden.

Zu der SB 94 Verlängerung nach Borbeck mit gleichzeitigem Wegfall der Hausmannsschleife wurden folgende Kosten errechnet:

Die Linienwegverlängerung der SB 94 (3,5 km Hin- + 3,3 km Rückweg) beträgt 8,8 km von der aktuellen Endhaltestelle Essen Unterstraße über die Frintroper Straße bzw. Unterstraße, Dellwiger Straße, Risphorster Straße, bis zur angenommenen Endhaltestelle in Borbeck an der Ankerstraße.

Die Verlängerung der SB 94 ohne den Abzug der Hausmannsfeldschleife kostet 342.806 EUR. Der Oberhausener Anteil beläuft sich auf 221.875 EUR (5,7 km) und der Essener Anteil beträgt 120.931 EUR (3,1 km), welcher aber durch die Stadt Oberhausen getragen werden muss.

Bei der Betrachtung fehlen die potentiellen Einnahmen der Linienwegverlängerung der SB 94, die jedoch bei einer Linienverlängerung nach Borbeck, voraussichtlich im Vergleich zu den Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen auf dem restlichen Linienweg der SB 94, unterdurchschnittlich ausfallen werden. Eine zusammenfassende Darstellung der Betriebskosten erfolgt in der untenstehenden Tabelle 1.

Die Stadt Essen hat in internen Gesprächen zum Ausdruck gebracht, sich finanziell nicht an den Betriebskosten der SB 94 zu beteiligen, wodurch die Stadt Oberhausen die gesamten Kosten alleine tragen müsste.

Tabelle 1: Kostenkalkulation für ein Kalenderjahr

Gesamtkosten SB 94 Verlängerung nach Borbeck	Anteil Stadtgebiet Essen 3,1 km	Anteil Stadtgebiet Oberhausen 5,7 km	Abzüglich Gesamtkosten Kalenderjahr 2024 für Hausmanns- feldschleife	Wenn Stadt Essen nicht mitfinanziert; Oberhausener Kosten abzügl. Hausmannsfeldschleife	
342.806,36 EUR	120.931,20 EUR	221.875,16 EUR	-140.750,48 EUR	202.055,88 EUR	

Die Verlängerung der Linie SB94 bis Borbeck ohne finanzielle Beteiligung durch die Stadt Essen ist in Anbetracht der hohen Kosten und der aktuellen Haushaltslage der Stadt Oberhausen nicht umsetzbar.

Weiteres Vorgehen

Zur Realisierung einer Verlängerung der SB94 über Borbeck wird die Stadt Oberhausen mit der Stadt Essen über den Linienvorlauf und die Kosten weiter verhandeln, damit eine Lösung gefunden wird.

Im Endbericht des Mobilitätsimpuls.RUHR.2023 (Regionale Aktionsprogramm des RVR) werden bereits Varianten (z.B. über Borbeck bis zum Bahnhof Essen Dellwig) beschrieben, welche als Grundlage für Gespräche dienen können. Der Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen sieht ebenfalls eine Verlängerung der Linie 94 bis zum Bahnhof Essen Dellwig vor, welche mit erster Priorität verfolgt werden sollte.

Hinzu kommt die Berechnung der finanziellen Aufwendungen für die Mehrleistung der zusätzlichen Kurse. 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.

Über die Ergebnisse der Gespräche und Prüfungen wird in einer nachfolgenden Berichtsvorlage informiert.

Anlage/n

Keine