

Beschlussvorlage

Tagesordnungspunkt:

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Oberbergischen Kreis;
Modellvorhaben „Integrierter ÖPNV Marienheide“

Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis			Sitzungs- termin
	einst.	Enth.	Gegen.	
Ausschuss für Wirtschaftsförderung...				12.09.02
Rat der Gemeinde				17.09.02

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Sachverhalt:

In der letzten Sitzung des Kreisentwicklungsausschusses am 05.09.2002, also erst vor wenigen Tagen, erfolgte die erstmalige Vorstellung der Untersuchung zur Entwicklung eines integrierten ÖPNV-Angebotes in Marienheide. Die Untersuchung zielt wesentlich auf eine Verknüpfung der Busangebote mit dem Schienenpersonennahverkehr ab, geht aber auch auf lokale bedarfsorientierte Angebote ein. Mit Datum vom 06.09.2002 bittet der Oberbergische Kreis in Ergänzung der gemeindlichen Stellungnahme zur Überarbeitung des Nahverkehrsplanes um Einschätzung der gutachterlichen Aussagen zum integrierten ÖPNV-Konzept für Marienheide.

Gegenstand der gutachterlichen Untersuchung ist die Erstellung eines Konzeptes für einen integrierten öffentlichen Personennahverkehr in der Gemeinde Marienheide. Angestrebt wird die Vernetzung des regionalen Schienenverkehrs, des regionalen Busverkehrs und des lokalen Personennahverkehrs.

Um hierfür konkrete Aussagen treffen zu können, wurde zunächst eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Neben der Bewertung der Strukturdaten, wie z.B. die Anzahl der Einwohner, Erwerbstätigen und Schüler erfolgt eine Beschreibung des heutigen ÖPNV-Angebotes. Hierbei wird dargelegt, dass Marienheide derzeit von vier Buslinien bedient wird. Die wichtigste Verbindung stellt die Linie 336/SB 36 entlang der Achse Remscheid, Wipperfürth, Gummersbach dar. Sie gewährleistet die Erreichbarkeit der Mittelzentren Gummersbach und Wipperfürth. Darüber hinaus sind durch die Bahnanschlüsse in Gummersbach und Remscheid auch die Oberzentren Köln und Wuppertal erreichbar. Zum Teil werden diese Fahrten als Schnellbusverkehr unter der Bezeichnung „SB 36“ mit kürzerer Fahrtzeit und weniger Halten, insbesondere im Abschnitt

Marienheide- Gummersbach, durchgeführt.

Hauptsächlich der kleinräumigen Erschließung dienen die Linien 308 und 320. Sie verknüpfen Marienheide mit den Mittelzentren Engelskirchen (Linie 308) und Meinerzhagen (Linie 320). Die Linie 399 ist für den innergemeindlichen Schülerverkehr konzipiert und verbindet den Kernort Marienheide mit den Gemeindeteilorten, die nicht durch die vorgenannten Linien bedient werden.

Ausgelöst worden ist die Diskussion um einen integrierten öffentlichen Personennahverkehr in Marienheide durch die Tatsache, dass die Bahnlinie Köln-Gummersbach (KBS 459) zunächst bis Marienheide verlängert werden soll. Die Reaktivierung des für den Personenverkehr stillgelegten Abschnittes soll zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 erfolgen. Vorgesehen ist ein Stundentakt zwischen Köln und Marienheide zwischen 6 und 22 Uhr. Wegen der 6 bis 7-minütigen Wartezeit in Marienheide und der direkten Nähe zwischen Eisenbahnhaltelpunkt und zentralem Omnibusbahnhof bietet es sich an, dort die Verknüpfung der unterschiedlichen öffentlichen Personenbeförderungssysteme vorzunehmen. Bei Fortführung der Bahn über Marienheide hinaus nach Meinerzhagen und Brügge mit Anschluss an die KBS 434 Dortmund-Hagen-Brügge-Lüdenscheid zum Ende des Jahres 2004 werden sich zwangsläufig kürzere Wartezeiten in Marienheide ergeben, was naturgemäß auch Auswirkungen auf die Umlaufgestaltung und die Fahrplangestaltung des Zubringerverkehrs haben wird.

Die Potenzialermittlung für einen integrierten ÖPNV, welche anhand von Struktur- und Pendlerdaten grob abgeschätzt wurde zeigt, dass die gegenwärtige ÖV-Nachfrage im Bereich der Gemeinde Marienheide stark auf den Gemeindehauptort ausgerichtet ist. Daher wäre auch zukünftig eine Ausrichtung des Busverkehrs auf die Ortsmitte Marienheide und die dortigen Einrichtungen eines zentralen Verknüpfungspunktes vertretbar. Hierzu zeigt das vorliegende Gutachten Kriterien auf, die betrachtet werden müssen, um über ein integriertes Neukonzept für eine kleine Gemeinde wie Marienheide entscheiden zu können. Zum einen sind dies nachfrageorientierte Kriterien, wobei sowohl die bestehende ÖPNV-Nachfrage als auch die Gesamtverkehrsnachfrage betrachtet werden muss, zum anderen ist die betriebliche Machbarkeit zu prüfen. Das vorgelegte Konzept ermöglicht eine weitgehende Integration des ÖPNV in der Gemeinde Marienheide unter Berücksichtigung vorrangiger Erfordernisse. Hierbei handelt es sich um Verbindungen nach Gummersbach und Anschlüsse an die Schiene in Gummersbach, Engelskirchen und Remscheid. Wie bereits erwähnt ist die gegenwärtige ÖV-Nachfrage im Bereich der Gemeinde Marienheide stark auf den Gemeindehauptort ausgerichtet. Ein zentraler Verknüpfungspunkt am zentral gelegenen Bahnhof Marienheide bietet sich somit an. Eine Verknüpfung der Busse mit der reaktivierten Bahn ist sinnvoll. Fahrgäste, die zwischen Marienheide oder den nördlich gelegenen Orten in Richtung Gummersbach-Köln verkehren, können bereits in Marienheide auf die Schiene umsteigen. Die Pendlerzahlen zeigen eine potenzielle Nachfrage, die derzeit kaum vom ÖV abgeschöpft wird.

Andererseits ist ein erheblicher Teil der Verkehrsströme auf Gummersbach ausgerichtet. Fahrgäste aus den südlichen Ortsteilen von Marienheide, insbesondere aus den Ortschaften Rodt, Müllenbach, Kalsbach und Kotthausen ist es nicht zuzumuten nach Marienheide zu fahren und dort in die Bahn nach Gummersbach umzusteigen. Die Direktverbindung zwischen Marienheide, den vorgenannten südlichen Ortsteilen und Gummersbach, die heute weitgehend durch die Linie 336 abgedeckt wird, muss also in ähnlicher Form beibehalten werden, d.h. ein Parallelverkehr zur Schiene ist unvermeidlich. Busse, die zwischen Marienheide und Gummersbach verkehren, können jedoch nicht in beiden Orten die stündlich verkehrenden Züge erreichen. Wenn eine Abstimmung in Gummersbach als vorrangig betrachtet wird, muss auf einen Anschluss in Marienheide entweder verzichtet werden oder er muss mittels zusätzlicher Fahrten gewährleistet werden. Ähnliches gilt für die Fahrgäste der Schnellbuslinie 36, die aus dem Korridor Nord/West kommend über Marienheide nach Gummersbach fahren. Bei Brechung der Linie in Marienheide müssen die Fahrgäste für das Reststück auf die Bahn umsteigen und dann in Gummersbach ggf. erneut eine Buslinie aufsuchen, um ihren Zielort innerhalb Gummersbachs zu erreichen. Eine Beibehaltung des Schnellbuses würde jedoch einen erhöhten betrieblichen Aufwand und einen nicht gewünschten Parallelverkehr zur Schiene bedeuten. Außerdem besteht auch hier keine Möglichkeit den Bus sowohl in Marienheide als auch in Gummersbach mit der Schiene zu

verknüpfen. Aufgrund des im Vergleich zum Angebot relativ niedrigen Fahrgastaufkommens auf dieser Route ist eine Brechung daher vertretbar.

Hieraus ergibt sich die Folgerung, dass ein ausschließlich auf Marienheide ausgerichtetes Nahverkehrskonzept mit Verknüpfung aller Verkehre weder sinnvoll noch realisierbar ist. Eine teilweise Integration hingegen und damit eine deutliche Verbesserung der heutigen Situation scheint jedoch möglich. Zusammenfassend bietet das Konzept für Marienheide folgende Vorteile:

- ◆ weitgehende Integration des ÖPNV in Marienheide unter Berücksichtigung vorrangiger Erfordernisse, (insbesondere Verbindungen nach Gummersbach und Anschluss an den Zug in Gummersbach, Engelskirchen und Remscheid)
- ◆ Ausrichtung auf die Bahn
- ◆ nahezu alle Ortsteile erhalten Verbindungen nach Marienheide mit Verknüpfung am Busbahnhof
- ◆ Herstellung von Umsteigeverbindungen am Busbahnhof Marienheide in alle Richtungen
- ◆ Ausweitung der Bedienung für zahlreiche Ortsteile
- ◆ Ausweitung der Bedienung von Marienheide und Gummersbach nach Meinerzhagen
- ◆ der Ausbildungsverkehr wird außerhalb des Konzeptes bedient und kann speziell auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs zugeschnitten werden.

Dem stehen jedoch auch einige Nachteile gegenüber:

- ◆ Wegfall der Schnellbusdirektverbindung vom Korridor Nord/West nach Gummersbach
- ◆ Erhöhung der Beförderungszeit durch Umsteigenotwendigkeit oder zusätzliche Haltezeiten am Bahnhof in Marienheide
- ◆ problematische Umlaufplanung
- ◆ ggf. Mehrkosten/Mehrkilometer/zusätzliche Busse/ehrenamtliche Fahrer bei Bürgerbusbetrieb.

Entscheidend für die tatsächliche Umsetzung des integrierten öffentlichen Personennahverkehrs wird die Finanzierung sein. Eine Abschätzung der Kosten zeigt ein Einsparungspotenzial von rund 86.000 €/Jahr. Grundlage für die Abschätzung der Kosten bildet ein Vergleich der Fahrzeugkilometer des neuen Konzeptes mit dem Status quo. Unberücksichtigt blieben alternative Betriebsformen (Kleinbuslinie, Bürgerbus etc.) für den reinen Ortsverkehr sowie die Beschaffung evtl. zusätzlicher Fahrzeuge.

Als Fazit ist aus Sicht der Gemeinde Marienheide festzuhalten, dass die gutachterliche Untersuchung zum integrierten öffentlichen Personennahverkehr eine Menge positive Ansätze für die Gemeinde Marienheide beinhaltet. Vorrangiges Ziel muss es sein, die vorhandenen Buslinien mit der reaktivierten Eisenbahnlinie im Zentralbereich von Marienheide zu verknüpfen. Die örtlichen Gegebenheiten hierfür sind vorhanden. Die bisherige aber auch künftige Linien- und Fahrplangestaltung lässt dieses allerdings nur bedingt zu. So kann die Schnellbuslinie 36 zwar zukünftig in Marienheide enden, ein gänzlicher Wegfall des Parallelverkehrs, insbesondere der Linie 336 ist aber nicht möglich, weil auch die zwischen Marienheide und Gummersbach gelegenen Ortschaften, welche nicht durch die Eisenbahn bedient werden können, über eine ÖPNV-Anbindung verfügen müssen. Der Wegfall der SB 36 zwischen Marienheide und Gummersbach eröffnet Chancen für die Bedienung anderer Orte im Gemeindegebiet. Dieses alles natürlich unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Wirtschaftlichkeit, denn weder der Verkehrsträger noch der Oberbergische Kreis und schon gar nicht die Gemeinde Marienheide werden in der Lage sein, zusätzliche finanzielle Aufwendungen für die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu tätigen.

Beschlussvorschlag:

Die Voruntersuchung Modellprojekt „Integrierter öffentlicher Personennahverkehr“ in der Gemeinde Marienheide wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Es wird angeregt, die wesentlichen Aussagen zur Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und die damit verbundenen Maßnahmen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Oberbergischen Kreis zu berücksichtigen.

In Vertretung

Hans-Dieter Hütt

Marienheide, 10.Sep.2002