

Datum: 18.05.2016

Az.: thi-ev

## Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung	06.06.2016
2.	Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr	07.06.2016
3.	Haupt- und Finanzausschuss	14.06.2016
4.	Rat der Stadt Bergkamen	14.06.2016

### Betreff:

Nahverkehrsplan-Teilfortschreibung 2016 – Busnetzoptimierung mittleres Kreisgebiet;  
hier: Stellungnahme der Stadt Bergkamen

### Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Der Beschlussvorschlag und die Sachdarstellung
3. 2 Anlagen

Der Bürgermeister In Vertretung  Dr.-Ing. Peters Erster Beigeordneter	
---	--

Amtsleiter  Reichling	Sachbearbeiterin  Thiede	
-----------------------------	--------------------------------	--

## Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Bergkamen beschließt die Stellungnahme der Verwaltung als Stellungnahme der Stadt Bergkamen zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Unna 2016.

## Sachdarstellung:

### Anlass und Hintergrund der Teilfortschreibung

Eine Modal-Split-Erhebung für den Kreis Unna im Jahr 2013 hat aufgezeigt, dass es neben den täglichen Wegebeziehungen der Kreiskommunen zum Oberzentrum Dortmund auf der Nord-Süd-Achse von Werne, Bergkamen, Kamen und Unna ebenso starke Wegebeziehungen gibt. Innerhalb des Kreises Unna besteht hier das größte tägliche Wegeaufkommen; gleichzeitig sind hier aber die geringsten Anteile am ÖPNV zu verzeichnen. Als wichtiger Grund für die Nichtnutzung von ÖPNV-Angeboten wurde in der Erhebung vor allem das wenig attraktive Angebot (unflexibel, nicht schnell genug im Gegensatz zum Pkw) genannt. Durch Schaffung eines attraktiven und direkt verkehrenden ÖPNV-Angebots soll daher auf der Nord-Süd-Achse der Anteil der ÖPNV-Nutzer erhöht werden.

Im Rahmen der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2013 wurde bereits gefordert, die ÖPNV-Anbindung Oberadens zu verbessern und perspektivisch auch die Wasserstadt Aden an das ÖPNV-Netz anzubinden. Hier sind bisher noch keine Maßnahmen entwickelt worden. Zudem fehlt eine ÖPNV-Anbindung des Logistikparks A 2.

Weitere Punkte, die hinsichtlich ÖPNV-Nachfrage und -Angebot aktuell neu bewertet werden müssen, sind die Anbindung nach Dortmund und die ÖPNV-Erschließung in Bergkamen-Mitte.

Die genannten Punkte werden alle im Rahmen der vorliegenden Nahverkehrsplan-Teilfortschreibung behandelt und es werden differenzierte Maßnahmen vorgeschlagen. Dabei sind einige Vorschläge und Maßnahmen miteinander verknüpft, andere können unabhängig vom Gesamtzusammenhang umgesetzt werden. Das Konzept „Nahverkehrsplanteilfortschreibung 2016 – Busnetzoptimierung Mittleres Kreisgebiet“ ist in der **Anlage 1**, die „Abschätzung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen in der Nahverkehrsplanteilfortschreibung in **Anlage 2** beigefügt. Die geplanten Änderungen wurden durch die VKU in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Bauen und Verkehr am 10. Mai 2016 vorgestellt.

### Ziele der Fortschreibung / Kernaussagen des Gutachtens

- Nord-Süd-Achse von Werne bis Unna  
Auf der Achse Werne – Bergkamen – Kamen – Unna verkehren die Buslinien S 80 und R 81/82 derzeit alle über Bergkamen-Busbahnhof. Dadurch entstehen lange Fahrtzeiten, die die ÖPNV-Nutzung unattraktiv machen. Insgesamt erfolgen auf dieser Achse derzeit drei Fahrten pro Stunde, von denen allerdings nur zwei aufgrund der Fahrtzeiten und der Anschlussbeziehungen wirklich attraktiv sind. Aufgrund der Wegebeziehungen, die die Modal-Split-Untersuchung aufgezeigt hat, ist eine Ausweitung des Angebots sinnvoll, vor allem im Hinblick auf direkte Verbindungen auf der gesamten Nord-Süd-Achse und schnellere Verbindungen zwischen Bergkamen und Kamen-Bahnhof.
- Anbindung Bergkamen – Dortmund  
Da Bergkamen als einzige Stadt im Kreis Unna nicht an den Schienenpersonennahverkehr angebunden ist, soll langfristig die im Regionalplan / Flächennutzungsplan dargestellte RegionalStadtBahn eine Schienenanbindung an das Oberzentrum Dortmund bieten. Als Alternative dazu wurde als Direktverbindung zwischen Bergkamen und Dortmund die Schnellbuslinie S 30 eingerichtet, die halbstündlich zwischen beiden Städten verkehrt. Die Auslastung der Linie ist nach langer Zeit mit positivem Verlauf leider inzwischen rückläufig und liegt deutlich unterhalb der anderer Schnellbuslinien im Kreis Unna. Ursache ist unter anderem, dass die Fahrzeit zum Dortmunder Hauptbahnhof von vielen

Haltestellen im Bergkamener Stadtgebiet aus nicht kürzer ist als bei einem Umstieg von Buslinien auf die Bahn an den Bahnhöfen Kamen oder Lünen-Preußen. Zudem ist der Fahrplan unzuverlässig durch Staus auf der Autobahn A 2 und auf der Bornstraße in Dortmund. Insofern stellt die Schnellbuslinie S 30 kein nachfragegerechtes Angebot dar. Dies belegen auch die Nutzerzahlen. Hier ist die Schaffung eines bedarfsgerechten Angebots sinnvoll.

- **ÖPNV-Erschließung in Bergkamen-Mitte**  
Obwohl mit dem Busbahnhof Bergkamen der zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Bergkamen-Mitte liegt und viele Buslinien diesen Stadtteil durchfahren, gibt es in diesem Ortsteil Siedlungsbereiche, die nicht durch regelmäßig verkehrende ÖPNV-Verkehre erschlossen sind. Dieses betrifft zum einen das Nordfeld und zum anderen die Gartensiedlung, die nur mit dem TaxiBus angefahren werden. Hier soll ein regelmäßig verkehrendes Angebot geschaffen werden.
- **Anbindung Bergkamen-Oberaden**  
Für Bergkamen-Oberaden wurde im Rahmen der letzten Nahverkehrsplanfortschreibung bereits festgestellt, dass zwar alle größeren Siedlungsbereiche ÖPNV-erschlossen sind, alle Linien jedoch überwiegend nur stündlich verkehren und sich nicht überlagern. Dadurch existieren zum Busbahnhof Bergkamen oder zu den Bahnhöfen Lünen Hauptbahnhof oder Lünen-Preußen (Umstieg Richtung Dortmund) ebenfalls nur stündliche Verbindungen. Auch das Nahversorgungszentrum Jahnstraße ist teilweise schlecht erreichbar. Das Bedienungsangebot ist daher als verbesserungswürdig einzustufen. Die Erschließung mit einer Linie und dichterem Taktfrequenz würde durch Stich- und Schleifenfahrten allerdings zu unattraktiven Fahrtzeiten führen. Daher muss für den Stadtteil Oberaden ein schlüssiges Gesamtkonzept für ein besseres Bedienungsangebot entwickelt werden.
- **ÖPNV-Erschließung Wasserstadt Aden**  
Eine ÖPNV-Erschließung der Wasserstadt Aden ist auf Grund der geplanten Vermarktung ab dem Jahr 2019 als perspektivische Maßnahme zu betrachten. Bereits 2014 wurde auf Basis des aktuellen Bedienungsangebots untersucht, wie sich eine Anbindung der Wasserstadt Aden in das Gesamtkonzept umsetzen ließe. Die Ergebnisse dieser Überlegungen sind zu einem späteren Zeitpunkt in das Gesamtkonzept für Oberaden einzupassen.
- **Logistikpark A 2**  
Die Möglichkeiten zur Schaffung einer ÖPNV-Anbindung für den Logistikpark A 2 wurden ansatzweise bereits im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung 2013 untersucht. Da jedoch die Ansiedlung der Firmen erst später erfolgte und somit auch die ÖPNV-Nachfrage nicht bekannt war, musste das Thema zunächst zurückgestellt werden. Die seinerzeit vorgesehene Anbindung des Gebietes an eine Stadtbuslinie in Kamen (Haltestelle an der Töddinghauser Straße östlich des Gebiets) ist allerdings aufgrund fehlender Wegeverbindungen nicht umsetzbar. Da der Logistikpark mittlerweile nahezu komplett vermarktet ist und die Nachfrage nach einer ÖPNV-Anbindung seitens der angesiedelten Betriebe geäußert wurde, soll hier ein Angebot geschaffen werden.

#### Maßnahmenkonzept / Vorschläge des Gutachtens

Die Umsetzung der Maßnahmen ist teils nur im Zusammenhang möglich, weil die Maßnahmen ineinander greifen. Alle Maßnahmen sind in der Fortschreibung ab S. 49 tabellarisch aufgelistet und die Linienführungen zusätzlich im Plan auf S. 55 der Fortschreibung abgebildet.

- Die Schnellbuslinie S 30 soll künftig im 60-Minuten-Takt verkehren. Als Ausgleichsmaßnahme sind verbesserte Verbindungen zwischen Bergkamen und dem Kamener Bahnhof vorgesehen. Statt wie bisher vier gibt es dann sechs Verbindungen zwischen Bergkamen Busbahnhof und Kamen Bahnhof (drei verschiedene Linienwege mit 30-Minuten-Takt). Durch diese Maßnahme soll eine bessere Anbindung an Züge von Kamen nach Dortmund gewährleistet sein. Eine direkte Linienführung der Busse bewirkt zudem eine Fahrtzeitverkürzung, durch die schnellere Verbindungen zwischen Bergkamen und Dortmund als mit den S 30 möglich werden. Die Fahrtzeitverkürzung beträgt bis zu zehn Minuten.
- Der bisherige Teil der Linie R 12 mit Linienführung vom Bergkamener Busbahnhof über Fritz-Husemann-, Leibniz-, Albert-Einstein-, Hoch- und Werner Straße und einem 60-Minuten-Takt soll ersetzt werden durch die neu eingerichtete Linie R 17. Diese verkehrt vom Busbahnhof aus über die Fritz-Husemann-Straße direkt zur Werner Straße im 30-Minuten-Takt. Damit werden die Gartensiedlung und der Bereich Fritz-Husemann-Straße deutlich besser an das ÖPNV-Netz angebunden. Durch Verknüpfung mit den aus Werne und Rünthe kommenden Linien ergeben sich schnellere Verbindungen auch auf der Nord-Süd-Achse und von dort aus Richtung Dortmund.
- Das Nordfeld soll durch die neue Stadtbuslinie C 11 im 20-Minuten-Takt an den Busbahnhof Bergkamen angebunden werden. Die TaxiBus-Linie T 35, die bisher das Nordfeld und den Bereich Gartensiedlung / Fritz-Husemann-Straße angebunden hat, kann deshalb entfallen.
- Zwischen dem Busbahnhof Bergkamen und dem Kamener Bahnhof wird die neue Direktlinie D 80 eingerichtet. Zusammen mit der Schnellbuslinie S 80 entsteht so ein 30-Minuten-Takt und ein direkter Zubringer zu den Zügen ab Kamen Bahnhof.
- Das ÖPNV-Netz für den Stadtteil Oberaden soll neu strukturiert werden. Die Buslinie S 20 soll zu Gunsten einer besseren Erschließung mit den Regionalbuslinien R 11 und R 12 und einer dichteren Taktfolge entfallen.  
Die Linie R 12 verkehrt von Bergkamen Busbahnhof aus über die Erich-Ollenhauer-, Rotherbach-, Brukterer Straße, Am Römerberg, Jahnstraße, Lünener Straße, fährt im Bogen durch Aliso-, Potsdamer und Bahnhofstraße weiter auf der Lünener Straße Richtung Lünen Hauptbahnhof. Die Bedienung erfolgt im 30-Minuten-Takt.  
Die Linie R 11 fährt von Weddinghofen kommend durch Jahnstraße, Am Römerberg, Aliso- und Rotherbachstraße, Im Sundern und dann von der Lünener Straße weiter Richtung Lünen-Preußen Bahnhof. Diese Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt, wobei für den Bereich Im Sundern Richtung Lünen-Preußen Bahnhof der Takt auf 30 Minuten verkürzt wird durch eine Schleifenfahrt über den Westfalenweg.
- Für den Logistikpark wird im Rahmen einer einjährigen Testphase die TaxiBus-Linie T 37 eingerichtet, die zwischen Weddinghofen und dem Logistikpark verkehrt.

#### Bauliche Maßnahmen / Halteoptionen

In Ergänzung des vorgeschlagenen Linienkonzepts werden Einzelmaßnahmen bezüglich der Haltestellen vorgeschlagen. An der Landwehrstraße (im Bereich Hof Theiler), der Lünener Straße (Einmündung Burgstraße) sowie am Westfalenweg sollen zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden.

Die Haltestelle „Am Römerlager“ soll in Fahrtrichtung Hamm auf den Ostenhellweg (L 736) verlegt werden, um durch den Entfall der Stichfahrt Umlaufzeiten zu sparen. Die Haltestelle „Hegelstraße“ soll von der August-Bebel-Straße an die Fritz-Husemann-Straße verlegt werden, die Haltestelle „Auf der Alm“ von der Landwehr- auf die Büscherstraße.

Die Haltestellen „Gartensiedlung“, „Legienstraße“, „In den Kämpfen“ und „Häupenweg“ sollen entfallen.

### Zeitachse

Eine Umsetzung der dargestellten Maßnahmen ist für den Fahrplanwechsel im Januar 2017 vorgesehen. Es ist jedoch auch möglich, zunächst nur Teile umzusetzen. So sind die Maßnahmen in Oberaden und für den Logistikpark an der A 2 unabhängig vom Rest realisierbar. Alle übrigen Maßnahmen der „Nord-Süd-Achse“, Anbindung nach Dortmund und innerhalb Bergkamen-Mitte sind jedoch bezüglich der Umlaufzeiten und Fahrzeugnutzung miteinander verknüpft, so dass hier eine Gesamtumsetzung erforderlich ist.

### Kosten

Die Finanzierung des Nahverkehrsangebots im Kreis Unna wird gemeinsam von Städten, Gemeinden und dem Kreis Unna getragen. Die Abrechnung erfolgt nach Betriebsleistungsschlüssel, Kosten fallen entsprechend den gefahrenen Kilometern im Stadtgebiet an. Bisher gab es unterschiedliche Berechnungsmodelle und Betriebsleistungsschlüssel, welche Finanzierungsanteile jeweils von welcher Institution zu tragen sind. Ab 2017 soll das Finanzierungsmodell ggf. stufenweise bis 2020 für das gesamte Kreisgebiet nach Betriebsleistungsschlüssel vereinheitlicht werden. Die Kommunen würden dann die Hälfte der Kosten für alle in ihrem Stadtgebiet gefahrenen Buskilometer tragen, die andere Hälfte der Kreis Unna. Durch die Änderung des Finanzierungsmodells sinkt voraussichtlich der Kostenanteil, der durch die Stadt Bergkamen getragen werden muss.

Seitens der VKU wurde bilanziert, welche finanziellen Auswirkungen die Maßnahmen der Nahverkehrsplanteilfortschreibung haben. Für Bergkamen entstehen nach dem vorgeschlagenen Konzept ohne den Baustein Oberaden jährliche Mehrkosten in Höhe von rund 34.000 €. Zwar fällt nach diesem Vorschlag jede zweite Fahrt mit der Linie S 30 von / nach Dortmund weg, was Einsparungen bewirkt. Diese sind für Bergkamen allerdings gering, da nur der Fahrweg auf Bergkamener Stadtgebiet durch die Stadt finanziert und der Rest auf alle VKU-Mitglieder umgelegt wird. Die Kosten für die Linie betragen nach Betriebsleistungsschlüssel derzeit rund 200.000 jährlich; die Stadt Bergkamen trägt hiervon rund 70.000 €. Im Gegenzug entstehen durch die Verbesserungen im übrigen Netz – mehr Anbindungen Richtung Kamen Bahnhof, bessere innerörtliche Erschließung – aber Mehrkosten, weil hierbei mehr Kilometer auf Bergkamener Stadtgebiet anfallen. Daher belaufen sich die Mehrkosten auf rund 34.000 €.

Die Umsetzung der Maßnahmen in Oberaden erzeugt Kosten in Höhe von rund 5.000 €. Auch hier gibt es einerseits Einsparungen durch Wegfall der Linie S 20 in diesem Abschnitt, die Linien R 11 und R 12 verkehren jedoch häufiger und auf längeren Fahrwegen.

### Stellungnahme der Verwaltung

Die Änderungen bei der Schnellbuslinie S 30 (Bergkamen – Dortmund) sind vor dem Hintergrund der gesunkenen Nachfrage und den hohen Betriebskosten nachvollziehbar. Die Gründe für die schlechte Akzeptanz der Linie sind derzeit sicherlich auch in der verkehrlichen Situation auf dem Fahrweg zu suchen (Großbaustelle A 2, Ampelschaltung Kreuzung Buckenstraße / Lünener Straße). Der Stadt Bergkamen geht es nicht darum, an dem S 30 als Imageprojekt festzuhalten. Wichtig ist eine best- und schnellstmögliche Anbindung Bergkamens an das Oberzentrum Dortmund. Dieses wird durch die vorgesehenen Ergänzungen auf der Achse Bergkamen – Kamen mit erheblicher Fahrtzeitverkürzung erreicht. Durch die enge Taktung auf dieser Achse ist eine spontane Nutzung der Verbindung möglich.

Begrüßt wird die Verbesserung der innerörtlichen Anbindung der Gartensiedlung und des Nordfeldes. Die bisher nur über einen TaxiBus gewährleistete ÖPNV-Erschließung wird nun mit einem regelmäßig alle zwanzig Minuten verkehrenden Linienverkehr bedient. Im Gegenzug dazu fällt zwar die Linie R 12 zwischen Bergkamen Busbahnhof und Kamen Bahnhof weg, die durch die Hochstraße fährt. Über einen Umstieg bleibt die Anbindung Richtung Ka-

men jedoch gewährleistet.

Die Entwicklung eines neuen ÖPNV-Konzepts für Oberaden ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Das vorgelegte Konzept sieht einen Wegfall der Schnellbuslinie S 20 zwischen Bergkamen und Lünen vor und eine Änderung der Wegeföhrung und Taktung der Regionalbuslinien R 11 und R 12. Insbesondere durch Änderung der Taktung wird Oberaden besser an den Busbahnhof Bergkamen und an die Bahnhöfe in Lünen (Hbf. und Preußen) angebunden.

Der Wegfall der Linie S 20 bedeutet für Bergkamen insgesamt jedoch eine Verschlechterung der Anbindung nach Lünen. Zwar besteht zwischen Bergkamen Busbahnhof und Lünen Hauptbahnhof ein 30 Minuten-Takt, die Fahrtzeit ist aber durch die umwegige Föhrung in Oberaden länger als bisher. Zudem wird durch den Wegfall der Schnellbusanbindung S 20 nach Lünen das Linienkonzept in Bergkamen, das sich aus dem abgestuften System von Schnell-, Regional- und Taxibussen zusammensetzt und den fehlenden Bahnanschluss in Bergkamen kompensieren soll, insgesamt konterkariert.

Durch die Änderungen in der Linienföhrung ist auch zu erwarten, dass es von einigen Haltestellen deutlich längere Fahrtzeiten in Richtung Bergkamen-Mitte und Lünen gibt.

In das Konzept für Oberaden muss perspektivisch die ÖPNV-Anbindung der Wasserstadt Aden eingearbeitet werden. Hierzu wurden separat vom aktuellen Konzept bereits in 2014 Vorschläge erarbeitet, die aber bisher nicht im Gesamtkonzept berücksichtigt werden.

Vor dem Hintergrund der Verschlechterung der Verbindung Bergkamen Busbahnhof – Lünen durch den Wegfall der Schnellbuslinie S 20 und da bisher keine perspektivische Netzergänzung für die Wasserstadt Aden in das Gesamtkonzept eingearbeitet wurde, bestehen gegen eine Umsetzung der Maßnahmen in Oberaden in der vorliegenden Form Bedenken. Es wird angeregt, auf Basis der bisher erarbeiteten Linienföhrung und Taktung den Erhalt der Linie S 20 zwischen Bergkamen und Lünen zu prüfen und kurzfristig Alternativen zum vorgelegten Konzept zu erarbeiten. Außerdem sollte geprüft und dargestellt werden, dass sich die Fahrtzeit nach Lünen und in Richtung Bergkamen-Mitte von den Haltestellen in Oberaden aus nicht gravierend verschlechtert.

Die Einarbeitung einer späteren Netzergänzung für die Wasserstadt Aden in das Gesamtkonzept zum jetzigen Zeitpunkt erscheint sinnvoll, damit das ÖPNV-Konzept Oberaden nicht bereits schon in wenigen Jahren wiederum komplett umgestellt werden muss.

Im Zuge der geplanten Maßnahmen werden einige Änderungen bezüglich der Bushaltestellen erforderlich. Dieses umfasst neben der Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern insbesondere den Bau von Haltestellen. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Abstimmungen noch nicht überall erfolgt sind. Neben den genannten Haltestellen ist sicherlich auch eine Aufwertung der Haltestelle „Fritz-Husemann-Straße Ost“ notwendig, da diese gemäß Konzept zu einem zentralen Umsteigepunkt wird. Seitens der Stadt Bergkamen stehen derzeit keine Mittel für den Bau und die Einrichtung von Haltestellen zur Verfügung.

Die geplanten Maßnahmen erzeugen Mehrkosten gemäß Betriebsleistungsschlüssel in Höhe von rund 39.000 €, davon 34.000 € für Maßnahmen auf der Nord-Süd-Achse und 5.000 € für den Baustein Oberaden. Die Einsparungen durch Änderung der Finanzierungssystematik werden diese Mehrkosten aber voraussichtlich kompensieren.

Die Auswirkungen und insbesondere die Nutzerakzeptanz der Maßnahmen können derzeit nicht abgesehen werden. Für alle Maßnahmen sollte daher eine Rückholklausel gelten. In etwa zwei Jahren sollte die tatsächliche Entwicklung der Fahrgastzahlen geprüft, neu bewertet und das Angebot ggf. angepasst werden.