

Datum: 26.09.2013

Az.: 61 thi-na

Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr	24.09.2013
2.	Haupt- und Finanzausschuss	26.09.2013
3.	Rat der Stadt Bergkamen	26.09.2013

Betreff:

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Kreis Unna;
hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Bestandteile dieser Vorlage sind:

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

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

Sachgebietsleiter Irmisch	Sachbearbeiterin Thiede	
----------------------------------	--------------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Bergkamen beschließt die Stellungnahme der Verwaltung als Stellungnahme der Stadt Bergkamen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Sachdarstellung:

1. Anlass und Aufgabenstellung

Der Nahverkehrsplan Kreis Unna wurde erstmals im Jahr 2000 verabschiedet und in seiner Gesamtheit 2007 fortgeschrieben. Ende 2011 wurde eine Ergänzung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans bezüglich des Nacht-ÖPNV und der Anbindung von Gewerbegebieten vorgenommen.

Anlass für die aktuell im Entwurf vorliegende Fortschreibung ist die Vorgabe an den Kreis Unna als Aufgabenträgerin des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), eine Kostenreduzierung zu leisten. Aus diesem Grund sollen alle Angebote hinsichtlich ihrer Notwendigkeit sowie möglicher Optimierungen geprüft werden. Der ÖPNV im Kreis Unna bietet zum einen ein Grundangebot, das eine ausreichende Mobilität sicherstellen soll. Dieses ist als Solidargemeinschaft angelegt und wird nach Betriebsleistungsschlüssel von den Kommunen gemeinsam finanziert. Eine „Ausreichende Bedienung“ soll trotz Einsparmaßnahmen gewährleistet bleiben.

Daneben können die Städte und Gemeinden eigenverantwortlich ergänzende Angebote beauftragen (Sonderverkehre), die nicht Gegenstand der geplanten Kostenreduzierung sind, sondern bilateral zwischen Kommune und Verkehrsunternehmen abgestimmt werden.

Die Fortschreibung ist in die drei Teilbausteine Angebotsplanung, Schulzeitstaffelung und Tarifgutachten gegliedert. Da in Bergkamen bereits in den Jahren 2001 - 2003 Schulzeitstaffelungen durchgeführt wurden, gibt es diesbezüglich kein weiteres Optimierungspotenzial. Im Tarifgutachten werden die Ticketarten und geltenden Tarife analysiert und bewertet. Vorgeschlagene Maßnahmen werden ggf. im Rahmen regelmäßiger Tarifänderungen umgesetzt.

Bei dem Teilbaustein Angebotsplanung wurden die Themenfelder

- Festlegung einer kreisweit geltenden Ausreichenden Bedienung
- Anbindung von Gewerbegebieten
- Nachtverkehr sowie
- Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr

bearbeitet. Alle Inhalte und die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden seitens des Kreises Unna mit der Ständigen Kommission ÖPNV, zusammengesetzt aus Vertretern von Politik und Verwaltung der kreisangehörigen Kommunen sowie den Verkehrsunternehmen, abgestimmt.

Die RegionalStadtBahn, die als künftiges Produkt des Nahverkehrs im neuen Flächennutzungsplan der Stadt Bergkamen dargestellt ist, wird im Nahverkehrsplan nur als Maßnahme übergeordneter Nahverkehrsplanung erwähnt.

Da der Realisierungszeitpunkt erst nach dem Jahr 2015 liegen wird, spielt das Projekt im Liniennetz noch keine Rolle.

Der Entwurf zum Nahverkehrsplan ist im Internet auf den Seiten des Kreises Unna unter http://www.kreis-unna.de/fileadmin/user_upload/Kreishaus/kfp/pdf/Nahverkehrsplan/Nahverkehrsplan_Kreis_Unna_Fortschreibung_2013.pdf eingestellt.

2. Bewertung des ÖPNV-Angebots im Hinblick auf eine Ausreichende Bedienung

Eine „Ausreichende Bedienung“ definiert sich im vorliegenden Entwurf dadurch, dass für verschiedene Verkehrsrelationen, wie beispielsweise die Anbindung von Ortsteilen an den Hauptort, Vorgaben gemacht werden, vorrangig hinsichtlich der Bedienungszeiten und -häufigkeiten, im Zuge einer Optimierung auch hinsichtlich Umstiegen und Fahrtzeiten. Die Vorgaben dieser Ausreichenden Bedienung können genutzt werden, um die vorhandenen ÖPNV-Angebote zu überprüfen und neue Angebote zu entwickeln. Ergänzt werden diese grundsätzlichen Vorgaben durch eine Untersuchung weiterer Themenfelder, wie beispielsweise dem Verhältnis von Siedlungspolitik und ÖPNV-Angebot, der Erschließungsqualität und Pünktlichkeit sowie der Bereiche Infrastruktur, Fuhrpark und Personal.

Die Ausreichende Bedienung stellt sich nicht in allen Städten und Gemeinden des Kreises Unna gleich dar, weil es kreisweit (siedlungs-)strukturelle Unterschiede gibt. Anhand von Kriterien wie Zentrenart (Mittel- oder Grundzentrum), Einwohnerzahl und -dichte, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Schülerzahlen und Schulstandorte und die Relation dieser Werte zum Kreisdurchschnitt werden alle Kreiskommunen kategorisiert. Die Stadt Lünen fällt dabei als einzige Kommune in die Kategorie I, Bergkamen wird mit Kamen, Unna und Schwerte zusammen der Kategorie II zugeordnet, Selm, Werne und Holzwickede der Kategorie III und Bönen und Fröndenberg schließlich der Kategorie IV. Für die einzelnen Kategorien werden Bedienungszeitfenster festgelegt, d. h. in welcher Zeit generell ein ÖPNV-Angebot bestehen muss und welche Zeiträume den Haupt-, Neben- oder Schwachverkehrszeiten zugerechnet werden.

Die Bedienungshäufigkeit wird nicht allein gesamtstädtisch festgelegt, da auch innerhalb der Kommunen strukturelle Unterschiede herrschen. Es muss daher zwischen dem Hauptort und den Ortsteilen unterschieden werden und bei den Ortsteilen noch einmal nach ihrer Größe. Auch Beziehungen zu den Nachbarkommunen spielen eine Rolle. Die Bedienungshäufigkeit muss nicht durch eine bestimmte ÖPNV-Linie abgedeckt werden, wichtig ist, die festgesetzte Bedienungshäufigkeit für Relationen (d. h. alle Verbindungen zwischen A und B) zu erreichen. Für Bergkamen ist die Ausreichende Bedienung in der Anlage dieser Vorlage dargestellt.

Wie beschrieben werden neben den Bedienungszeiten und den -häufigkeiten auch weitere Themenfelder untersucht und fließen in die Bewertung einer Ausreichenden Bedienung ein. Beispiel hierfür ist die Verknüpfung- und Verbindungsqualität. Für Bergkamen bedeutet eine Erfüllung dieses Kriteriums, dass vom Hauptort (Zentrum) aus die Stadtteile Oberaden, Overberge, Rünthe und Weddinghofen (alle über 500 Einwohner) umsteigefrei erreicht werden können. Von Rünthe aus kann zudem der Hauptort Werne umsteigefrei erreicht werden. Heil kann mit maximal einem Umstieg erreicht werden. Die Qualität von Verbindungen erhöht sich, je geringer die Reisezeit ist und je weniger Umstiege und damit verbunden Umsteigezeit anfällt.

Die Qualität des ÖPNV-Angebots wird weiterhin bestimmt von Faktoren wie der Erschließungsqualität (Einzugsradien, Zustand und Ausstattungsgrad der Haltestellen), dem Marketing für ÖPNV-Produkte, sowie von Fuhrpark und Personal. Im Hinblick auf die Bewertung der ÖPNV-Relationen sind diese Punkte nur nachrangig in die Bewertung eingeflossen.

Anhand der vorgenannten Kriterien wird das ÖPNV-Netz im Kreis Unna bewertet. Es ergeben sich so Hinweise auf Defizite unter anderem in den Bereichen Erschließung, Bedienungshäufigkeit, Fahrzeit, Umstiege, Verknüpfungen usw.

Folgende Defizite / Mängel lassen sich im ÖPNV-Angebot für Bergkamen feststellen:

- Erschließungsdefizit in Overberge, Landwehrstraße Bereich Efeuweg an Samstagnachmittagen und sonntags,
- Bedienungsdefizit bei der Linie T 35 in der Schwachverkehrszeit (zur Definition siehe Anlage); kein Angebot obwohl 60-Minutentakt vorgegeben,
- Bedienungsdefizite bei den Linien R 11 und R 12 (Taktlücken Sonntagmorgens obwohl 60-Minutentakt vorgegeben),
- Überbedienung bei der Linie S 80 an Samstagen (60-Minutentakt ist überwiegend zusätzliches Angebot zur Linie R 81),
- Fahrzeitdefizit von mehr als fünf Minuten bei den Linien S 30, R 81 und R 12 (angestrebt sind 30 Minuten).

Daneben sind seitens der Stadt Bergkamen noch folgende Themen genannt worden, die im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans untersucht werden:

- Prüfung der Erschließung von Neubaugebieten (Erschließungsdefizit Heinrichstraße),
- Linienführung S 30 über Töddinghauser Straße zur Erschließung des Logistikparks A 2,
- Umwegige Linienführung (viele Haltestellen im Stadtgebiet) S 30 widerspricht dem Produkt Schnellbus.

3. Aktuelles ÖPNV-Angebot und vorgesehene Maßnahmen im Rahmen der Nahverkehrsplan-Fortschreibung in Bergkamen

Das ÖPNV-Angebot in Bergkamen bietet derzeit mit den drei Schnellbuslinien (S 20, S 30 und S 80) und drei Regionalbuslinien (R 11, R 12 und R 81) direkte Anbindungen an die Nachbarkommunen sowie nach Dortmund und Unna. Die Linien sind über den zentralen Busbahnhof miteinander verknüpft. Da es keine Citybuslinien gibt, übernehmen die Regional- und Schnellbusse auch die innerörtliche Erschließung. Ergänzt wird dieses Angebot durch zwei TaxiBus-Linien (T 35 und T 36), die die Stadtteile Heil und Overberge an den Busbahnhof anbinden. Außerdem verkehren noch Schulbus- und Nachtbuslinien sowie am Wochenende der Fahrradbus (F 80).

Von den im Nahverkehrsplan 2007 vorgeschlagenen Angebotskürzungen, die in dieser Fortschreibung überprüft wurden, ist Bergkamen nicht betroffen. Die Maßnahmenvorschläge der aktuellen Fortschreibung sollen vor Ablauf einer zweijährigen Probezeit evaluiert werden.

Folgende Maßnahmen die Stadt Bergkamen betreffend werden in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgeschlagen:

- R 81 – Erschließung in Overberge und Angebot samstags während der Normalverkehrszeit

Die vorhandene Linie T 35 erfüllt für Overberge nicht die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung. Daher soll die Linie R 81 künftig geteilt werden und während des 30-Minutentakts im Wechsel je einmal über Werner Straße / Industriestraße (Haltestellen „Honda Heinen“ und „Erlentiefenstraße“) und Landwehrstraße / Hansastrasse (Haltestellen „Werner Straße“, „Ford Schneider“, „Schmülling“) verkehren. In der Schwachverkehrszeit soll die Linie im 60-Minutentakt grundsätzlich über Landwehrstraße / Hansastrasse geführt werden, da die Haltestellen „Erlentiefenstraße“ und „Honda Heinen“ kaum nachgefragt werden. Die Haltestelle Efeuweg entfällt. Auf der gesamten Linienführung zwischen Unna und Werne über Bergkamen wird in der Normalverkehrszeit wieder ein 30-Minutentakt eingeführt.

Optional sollte zusätzlich eine Neuordnung der übrigen Haltestellen erfolgen, die allerdings zu Beginn der Maßnahme noch nicht umgesetzt wird, sondern erst weiter

qualifiziert werden muss: Die Haltestellen „Werner Straße“, „Schmülling“ sollen entfallen. Stattdessen sollen eine Haltestelle „Hof Theiler“ im Bereich der Einmündung Efeuweg sowie eine Haltestelle „Overberge Sportplatz“ an der HansasträÙe eingerichtet werden. Hier ist der Bau einer Querungshilfe notwendig.

Auf die Linie T 35 kann zwischen „Werner Straße“ und „Schmülling“ verzichtet werden.

- S 80 – Verzicht auf Angebot samstags

Die Linie bietet neben den Linien R 81 und R 12 eine Anbindung zur Nachbarstadt Kamen. Während die R 81 über Weddinghofen führt, führt der Linienweg der R 12 über die Werner Straße. Die S 80 verkehrt auf direktem Wege nach Kamen über die Bambergstraße. Für die Erfüllung der Kriterien zur Ausreichenden Bedienung (Verbindung der Hauptorte) sind auch ohne die S 80 mit den beiden anderen Linien drei Fahrten pro Stunde zwischen Bergkamen Busbahnhof und Kamen Zentrum möglich. Daher soll diese Linie an Samstagen gestrichen werden.

- Abendverkehr in Oberaden

In Oberaden verkehren die Linien S 20, R 11 und R 12. Diese können jedoch in den Abendstunden kein angemessenes Angebot zur Anbindung an den Hauptort (Bergkamen-Busbahnhof) bieten: Die Linie S 20 verkehrt nicht im Abendverkehr, die Linie R 12 verkehrt nur im Norden von Oberaden und die Linie R 11 erschließt zwar nahezu alle Bereiche, benötigt hierfür jedoch eine relativ lange Fahrzeit. Aktuell bietet sich keine Lösung für diese Problematik. Verbesserungsmöglichkeiten müssen noch erarbeitet werden und sind auch im Zusammenhang mit der geplanten Wasserstadt Aden zu sehen, für die ebenfalls ein ÖPNV-Angebot zu schaffen ist.

4. Weitere untersuchte Themenbereiche und Maßnahmen

Neben der Überprüfung des aktuellen ÖPNV-Angebots im Hinblick auf eine Ausreichende Bedienung und dem oben dargestellten Maßnahmenkonzept werden im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans folgende Themenbereiche vertiefend betrachtet:

- Erschließung von Gewerbegebieten
- Nachtverkehr
- Einzelfalluntersuchung zur Anbindung des Umweltzentrums Westfalen (Ökostation)
- Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr
- Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz

Soweit möglich werden konkrete Maßnahmen konzipiert.

4.1 Erschließung von Gewerbegebieten

In der Ergänzung bzw. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2011 wurde bereits die ÖPNV-Erschließung von zwölf Gewerbegebieten thematisiert. Die Ergebnisse der seinerzeit angekündigten vertiefenden Betrachtung bei fünf Gewerbegebieten haben ihren Eingang in die Nahverkehrsplanfortschreibung gefunden. Ziel ist es, eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für die Beschäftigten zu erreichen. In Bergkamen wurden der Chemiapark / Monopol und der Gewerbepark Rünthe im Detail betrachtet. Als geplanter Gewerbestandort ist im Nachgang auch der Logistikpark A 2 analysiert worden, allerdings wegen der fehlenden Realisierung nicht in vergleichbarer Detailschärfe. Die drei Bergkamener Standorte werden folgendermaßen bewertet:

- Chemiapark / Monopol

Die Regionalbuslinien bieten ein dichtes Bedienungsangebot, das überwiegend die Hauptschichtanfangs- und -endzeiten abdeckt. Die Zentren der Hauptwohnorte sind

meist umsteigefrei erreichbar. Negativ ist, dass die Schichtanfangs- und -endzeiten 5.00 Uhr und 22.00 Uhr kaum durch den ÖPNV abgedeckt sind. Als Verbesserungsmaßnahme wird in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgeschlagen, die letzte Fahrt der Linie R 81 bereits an der Ernst-Schering-Straße beginnen zu lassen (22.19 Uhr), die dann erst zum Bergkamener Busbahnhof (22.21 Uhr) führt. Damit ist eine Anbindung nach Unna und Kamen sowie ein Übergang auf den Schienenverkehr nach Dortmund möglich. Eine Verschiebung der Abfahrtszeit ab Bergkamen-Busbahnhof ist wegen der sonstigen Anschlüsse nicht möglich. Negativ wird außerdem bewertet, dass nur Unternehmen im Umfeld des Hauptzugangstores erschlossen sind. Ansonsten ergeben sich größere fußläufige Entfernungen zu den meisten Unternehmen. Die Einsetzung eines Werksbusses zur besseren Erschließung des Geländes hat sich in der Vergangenheit nicht bewährt, weil dieser kaum genutzt wurde. Denkbar ist ein Werksfahrradsystem mit zentraler Vergabe am Haupteingang.

- Gewerbepark Rünthe
Die Erschließung erfolgt mit mehreren Haltestellen; die Zentren der Hauptwohnorte sind meist umsteigefrei erreichbar. Späte Schichtanfangs- und -endzeiten (22.00 Uhr) sind allerdings kaum ÖPNV-abgedeckt, zudem sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten für Schichtanfang und -ende zu knapp bemessen oder es entstehen lange Wartezeiten. Vorgesehen sind im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nur kleine Änderungen in den Abfahrtszeiten Richtung Bergkamen-Busbahnhof und Werne, um diese besser auf die Schichtzeiten abzustimmen.
- Logistikpark A 2
Positiv ist das dichte Bedienungsangebot durch eine Citybuslinie der Stadt Kamen. Diese Linie erschließt mit ihrer Haltestelle allerdings nur Betriebe im südöstlichen Bereich des Gebietes. Die Idee, die Linie S 30 am Logistikpark entlang zu führen, soll aufgrund baulicher Einschränkungen dieser Trasse nicht weiter verfolgt werden. Zudem würde ein umwegiger Linienweg dem Produkt Schnellbus widersprechen. Stattdessen wird vorgeschlagen, bei Inbetriebnahme des Logistikparks ggf. für die Kamener Citybuslinie C 21 eine zweite Haltestelle östlich des Logistikparks anzulegen und mehr Fahrten dieser Linie als heute bis zum Kamener Bahnhof zu führen.

4.2 Nachtverkehr

Empfehlungen und Maßnahmen für den Nachtverkehr wurden bereits im Zuge der Nahverkehrsplanergänzung 2011 vorgenommen und zum 01. September 2012 umgesetzt. Insofern sind nur kleinere Anpassungen vorgesehen. In Bergkamen soll analog zur geänderten Erschließung mit der R 81 auch der Nachtbus (als Linie T 81 oder N 81) bis zur Haltestelle „Ford Schneider“ in Overberge weitergeführt werden.

4.3 Einzelfalluntersuchung zur Anbindung des Umweltzentrums Westfalen (Ökostation)

In Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind Einzelfalluntersuchungen zu bestimmten ÖPNV-Anbindungen/-Verbindungen durchgeführt worden. In Bergkamen ist auf Wunsch der Stadt und des Kreises Unna die Anbindung des Umweltzentrums Westfalen (Ökostation) am Westenhellweg untersucht worden. Derzeit ist die Ökostation nicht unmittelbar an den ÖPNV angebunden. Es ist geprüft worden, inwiefern die in der Nähe verkehrenden ÖPNV-Linien (F 80, S 80, R 81, 126, T 36) zur Anbindung genutzt werden können. Von diesen Linien verkehrt nur die Linie R 81 regelmäßig und an allen Wochentagen. Zur Anbindung der Ökostation müsste eine Stichfahrt von Rünthe aus erfolgen. Da jedoch Stichfahrten nicht der Verkehrsfunktion und der Produktprofilierung von Regionalbussen im Kreis Unna entsprechen, die Fahrtzeit durch die Stichfahrt jeweils um etwa fünf Minuten verlängert würde (schwierig aufgrund der Verknüpfung mit anderen Linien)

und darüber hinaus das Wenden im Bereich Ökostation problematisch ist, ist diese Lösung nicht anzustreben.

Anstelle der Einführung eines neuen überregionalen und kostenintensiven Angebots wird ein Shuttlebus als sinnvoll angesehen, der vom jeweiligen Veranstalter angefragt und finanziert wird.

4.4 Verknüpfung von Bus- und Radverkehr

Im Zuge der Fortschreibung erfolgte eine Erfassung aller Haltestellen in einem Haltestellenkataster. Vorrangig stellt das Kataster den baulichen Zustand dar (Hochbord, Zuwegung barrierefrei, Beleuchtung etc.). Es sind jedoch auch Fahrradabstellanlagen erfasst worden und es wurde geprüft, an welchen Haltestellen sich die Einrichtung von zusätzlichen Radabstellanlagen anbieten würden. Die Erreichbarkeit dieser Haltestellen, gerade aus schlechter angebundenen Gebieten, soll so verbessert werden. Für Bergkamen wird in der Fortschreibung zur besseren Anbindung des Stadtteils Heil vorgeschlagen, die Errichtung von Radabstellanlagen an den Haltestellen „Im Kattros“ und „Kreuzstraße“ (Lünen) zu prüfen, da diese mit dem Rad von Heil aus gut angefahren werden können.

Es sind neben den „einfachen“ Fahrradabstellanlagen auch alle bestehenden Bike and Ride-Anlagen (B+R), die als Radstationen (bewachte und personenbesetzte Fahrradabstellanlagen) betrieben werden, aufgeführt. Zusätzlich sind auch nicht bewachte und personenbesetzte Radstationen aufgeführt. Für Bergkamen ist hier noch keine Station gelistet, da eine dauerhafte Radstation am Busbahnhof nach einem Testlauf 2012 zwar projektiert, aber noch nicht realisiert ist. Der entsprechende Förderantrag für diese Maßnahme ist gestellt.

4.5 Erhöhung der ÖPNV-Akzeptanz

Zusätzlich zu den konkreten Vorschlägen für einige Linien und die Haltestellen werden in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans weitere Maßnahmen dargestellt, die langfristig die Akzeptanz des ÖPNV verbessern sollen. Neben den Bereichen Kundenakquirierung / -betreuung, dem Angebot von Kombitickets (für ÖPNV und Veranstaltung) und einer übersichtlicheren Gestaltung der Fahrpläne soll der Busverkehr beschleunigt werden, beispielsweise durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Sonderfahrstreifen / Busspuren oder Busschleusen (exklusive Durchfahrt von Straßen für den ÖPNV). An welchen Stellen solche Maßnahmen realisiert werden können, wird nicht festgelegt.

5. Finanzielle Auswirkungen der Umsetzung

Die VKU hat unter Berücksichtigung aller vorgeschlagenen Maßnahmen eine Kostenprognose erstellt. Der Kreis Unna hat den betroffenen Kommunen diese Kostenprognose nunmehr zugeleitet. Anders als das Ziel des neuen Nahverkehrsplans es vorsieht, konnte keine Kosteneinsparung erzielt werden, sondern es kommt zu Mehrkosten in erheblicher Höhe.

Nach Erstellung der Ursprungsvorlage Drucksache Nr. 10/1264 vom 29.08.2013 hat der Kreis Unna eine Kostenprognose über die Verlustabdeckung bei Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen übersandt.

Diese Kostenprognose ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Voraussichtliche finanzielle Auswirkungen (Rechnung der VKU)

	Verlustabdeckung 2012 (in €)		Mehraufwand €/Jahr			Steigerung Verlustabdeckung gesamt (%)
	BLS 1	BLS 2	BLS 1	BLS 2	Summe BLS 1+2	
Bergkamen	559.020		19.710		19.710	3,5
Bönen	90.870		18.880		18.880	20,8
Holzwickede	88.450		2.140		2.140	2,4
Kamen	570.530		16.820		16.820	2,9
Lünen	740.780	37.370	77.760	3.610	81.370	10,5
Unna	554.550		25.700		25.700	4,6
Werne	63.810	55.050	2.310	6.320	8.630	7,3
Selm		64.580		7.910	7.910	12,2
Kreis Unna	2.668.010	157.000	163.320	17.840	181.160	6,4
	5.336.020	314.000	326.640	35.680	362.320	6,8

In die Kostenprognose wurden alle vorgesehenen Maßnahmen eingerechnet, soweit sie sich zum jetzigen Zeitpunkt monetär beziffern lassen. Die Kosten einzelner Maßnahmen lassen sich nicht separat darstellen, da sie immer in das Gesamtpaket des ÖPNV eingestellt werden müssen, und dann anteilig auf die Kommunen über Betriebsleistungsschlüssel umgelegt werden.

Auf Rückfrage hat der Kreis Unna zu der Kostenprognose Stellung genommen.

Um kreisweit ein ÖPNV-Angebot im Sinne einer Ausreichenden Bedienung zu schaffen, seien Ergänzungen im Liniennetz notwendig gewesen. Die Höhe der Kosten dieser Maßnahmen sei im Vorfeld allerdings nicht absehbar gewesen. Insgesamt sind die Kosten für die Maßnahmen wesentlich geringer als laufende Kostensteigerungen für Personal, Kraftstoff etc. Das ursprüngliche Ziel, die Kosten für den Nahverkehr zu reduzieren, sei dagegen nur durch die Aufgabe von ÖPNV-Angeboten im großen Maße zu erreichen. Insbesondere kostenintensive Angebote, wie eine hohe Taktung der Schnellbuslinie, müssten dann konsequent eingestellt werden.

Die Verlustabdeckung reduziert sich ggf. noch, wenn es in den Städten Werne und Selm zur Umsetzung von Schulzeitstaffelungen kommt. Außerdem können die Verluste teilweise durch höhere Tarifentgelte gegenfinanziert werden. Beides lässt sich momentan noch nicht monetär darstellen.

6. Stellungnahme der Verwaltung

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Hinblick auf Optimierungsmöglichkeiten vorhandener Relationen sowie die Beseitigung von Erschließungsdefiziten wird begrüßt. Der methodische Ansatz zur Definition einer Ausreichenden Bedienung ist nachvollziehbar. Die strikte Überprüfung aller Angebote im Hinblick auf die Erfüllung einer Ausreichenden Bedienung stellt eine bedarfsgerechte ÖPNV-Versorgung sicher, ohne einzelne Städte und Gemeinden besser zu stellen.

Gegen die aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Unna resultierende voraussichtliche Erhöhung der Verlustabdeckung VKU um insgesamt ca. 362.000 € werden erhebliche Bedenken geltend gemacht, da dies dem Ziel der

Haushaltskonsolidierung der Kommunen/des Kreises Unna widerspricht.

Gleichwohl wird aufgrund der strukturellen Angebotsverbesserungen im Stadtteil Overberge die Erhöhung der Verlustabdeckung um ca. 19.700 € für die Stadt Bergkamen (entsprechend 3,5 %) akzeptiert.

Zu den unmittelbaren Auswirkungen des Nahverkehrsplans auf Bergkamen wird wie folgt Stellung genommen:

- R 81 – Erschließung in Overberge und Angebot samstags während der Normalverkehrszeit
Die Schaffung einer regelmäßigen ÖPNV-Anbindung für den Stadtteil Overberge wird begrüßt und die vorgeschlagene Linienführung wird als geeignet angesehen, ein adäquates Angebot zu bieten. Die Verlegung / Änderung der Haltestellen sollte weiter geprüft werden. Die Neuanlage einer Haltestelle an der Hansastrasse dürfte aufgrund des Straßenquerschnitts schwierig sein und ggf. aufwendige bauliche Maßnahmen erfordern.
Die nicht mehr für die Anbindung von Overberge benötigte Linie T 35 sollte zur innerstädtischen Erschließung für den Bereich Heinrichstraße und Gartensiedlung / Waldrandsiedlung genutzt werden. Da die Linie im Rahmen der Sonderverkehre durch die Stadt Bergkamen finanziert wird, sind hier – unabhängig vom Nahverkehrsplan – bilaterale Gespräche der Stadt mit der VKU zu führen.
- S 80 – Verzicht auf Angebot samstags
Der Verzicht entspricht der konsequenten Anwendung der Kriterien zur Ausreichenden Anbindung. Auch wenn dadurch der Bereich Bambergstraße an Samstagen nicht mehr angebunden ist, kann aufgrund der vorhandenen Alternativen auf das Angebot der S 80 verzichtet werden.
- Abendverkehr in Oberaden
Für den Abendverkehr in Oberaden gibt es derzeit noch keine Lösung. Es wird dringend darum gebeten, hier Lösungsmöglichkeiten zu prüfen, insbesondere im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung der Wasserstadt Aden.
- Anbindung Gewerbegebiete
Die vorgeschlagenen Änderungen in den ÖPNV-Fahrtzeiten zur besseren Abstimmung mit den Schichtanfangs- und -endzeiten für die Gewerbegebiete „Chemiepark / Monopol“ und „Gewerbepark Rünthe“ werden begrüßt.
Für den Logistikpark A 2 ist die kurzfristige Lösung über eine verbesserte Anbindung mit der Citybuslinie sicher am besten zu realisieren. Auf längere Sicht gesehen müssen hier jedoch weitere Anbindungsmöglichkeiten geprüft werden. Insbesondere die Anbindung von Westen (aus Bergkamen, Lünen und Dortmund) ist mit der vorgeschlagenen Lösung nicht gegeben. Schichtanfangs- und -endzeiten sind bei den Planungen zu berücksichtigen.
- Nachtverkehr
Die Verbesserung der Anbindung in Overberge wird begrüßt.
Im Rahmen der Ergänzung / Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2011 war auch die bestehende Unterversorgung in Rünthe thematisiert worden, eine Lösung konnte seinerzeit nicht gefunden werden. Auch die vorliegende Fortschreibung schlägt keine Maßnahmen zur verbesserten Erschließung vor. Lösungsmöglichkeiten sollten mittelfristig erneut geprüft werden.
- Anbindung des Umweltzentrums Westfalen (Ökostation)
Die Ausführungen in der Fortschreibung zeigen, dass es keine sinnvolle dauerhafte ÖPNV-Anbindung für die Ökologiestation gibt. Insofern wird dem Vorschlag aus der Fortschreibung, dass der Veranstalter ggf. auf eigene Kosten Shuttlebusse bestellt, zugestimmt.

- Verknüpfung von Bus- und Radverkehr

Zur besseren Anbindung des Stadtteils Heil an das ÖPNV-Netz wird hinsichtlich der Verknüpfung von Bus- und Radverkehr die Einrichtung von Radabstellanlagen an den Haltestellen „Im Kattros“ (an der Erich-Ollenhauer-Straße im Bereich der Einmündung An der Dorndelle) und Kreuzstraße (Lünen-Beckinghausen, Kreuzungsbereich mit der B 61) zur Prüfung vorgeschlagen. Während die Haltestelle „Im Kattros“ sich aufgrund ihrer Lage insbesondere zur Ortslage Heil bedingt für ein solches Angebot eignen würde, ist die Haltestelle Kreuzstraße deutlich zu weit entfernt, um hier positive Effekte – zumindest die Anbindung Heils betreffend – zu erzielen.