

Datum: 25.09.2007

Az.: 61 frei-na

Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung	30.10.2007
2.	Haupt- und Finanzausschuss	07.11.2007
3.	Rat der Stadt Bergkamen	07.11.2007

Betreff:

Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Unna; hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Die Sachdarstellung und der Beschlussvorschlag
3. 2 Anlagen

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

Amtsleiter Styrie	Sachbearbeiter Freimund	
--------------------------	--------------------------------	--

Sachdarstellung:

Der Kreis Unna hat als Aufgabenträger für den ÖPNV den Entwurf zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes Kreis Unna vorgelegt und um Stellungnahme gebeten.

1. Ausgangssituation:

Der Kreis Unna als Aufgabenträger für den ÖPNV hat durch die kreisangehörigen Gemeinden und den Kreistag für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes die Vorgabe erhalten, den Zuschussbedarf für die Abwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet zu stabilisieren und wenn möglich durch geeignete Angebotsanpassungen zu reduzieren. Dabei setzt der Nahverkehrsplan die Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Angebot der nächsten Jahre im Kreis Unna.

Der Nahverkehrsplan liegt nun im Entwurf vor, er wird vom Kreis Unna als Aufgabenträger für den ÖPNV gemäß § 8 ÖPNV-Gesetz NRW zur Diskussion gestellt. Die komplette Fassung des Nahverkehrsplanentwurfes kann im Amt für Planung, Tiefbau und Umwelt, in den Fraktionsgeschäftszimmern oder auf der Internetseite des Kreises Unna unter www.kreis-unna.de als pdf-Dokument eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

2. Der erste Nahverkehrsplan für den Kreis Unna:

Der erste Nahverkehrsplan für den Kreis Unna ist im Jahr 2000 verabschiedet worden. Seitdem hat sich der ÖPNV im Kreis Unna weiter positiv entwickelt. „Die Angebotsstruktur wurde durch Einführung spezifischer Produkte für den Schnell-, Regional- und Stadtverkehr den Bedürfnissen der Nutzer angepasst und hat zu einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs geführt. Dazu beigetragen hat sowohl die Einführung des Ruhr-Lippe-Tarifs im Mai 2000 als auch die weiterhin gültige Anerkennung des VRR-Tarifs in weiten Teilen des Kreises Unna. Die Ausweitung des SPNV-Angebotes im Rahmen des integralen Taktfahrplans sowie die Optimierung der Bus-Schiene-Verknüpfung hat im Kreis Unna dazu beigetragen, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel stark zugenommen hat und der ÖPNV als Alternative zum Pkw an Renommee gewonnen hat“ (NVP Kreis Unna, Entwurf 2007).

3. Das zukünftige Nahverkehrsangebot:

3.1 ÖPNV im Kreis Unna

Bei der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Unna unterscheidet der Nahverkehrsplan zwischen

- dem zur Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität notwendigen ausreichenden Grundangebot, das gemeinschaftlich vom Kreis Unna sowie den kreisangehörigen Gemeinden finanziert wird (Definition siehe Anlage 1) und
- ergänzenden Angeboten, die eigenverantwortlich von kreisangehörigen Städten und Gemeinden finanziert werden.

Neben den angebotsbezogenen Anpassungen können weitere Maßnahmen wie die Entzerrung von Schulanfangszeiten zwecks Reduzierung des Fahrzeugbedarfs im Schülerverkehr die Umwandlung freigestellter Schülerverkehre in konzessionierte Linienverkehre und Maßnahmen zur Erhöhung der Tarifergiebigkeit zu einer

Verbesserung der Kosten-/Einnahmesituation beitragen.

Das zukünftige Nahverkehrsangebot im Kreis Unna

- ermöglicht weiterhin eine ausreichende Verkehrsbedienung,
- sichert die Mobilität im Kreis Unna,
- gewährleistet eine angemessene Erschließung des Kreises sowie der Städte und Gemeinden,
- gewährleistet die notwendige Anbindung an benachbarte kreisfreie Städte und Kreise;
- berücksichtigt linienbezogene Kosten und Einnahmen,
- ermöglicht ein finanziell tragfähiges ÖPNV-Angebot und
- führt in Teilbereichen aber auch zu Angebotsanpassungen, so dass heute gewohnte Standards nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Der Nahverkehrsplan trägt somit dem Personenbeförderungsgesetz Rechnung, das in § 8 (3) darauf hinweist, dass die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung zu sorgen hat. Konzeptionelle Grundlage der finanzorientierten Angebotsoptimierung im so genannten Optimierungsszenario sind nicht nur Einsparungen bei der Betriebsleistung, sondern auch bei den Fahrzeugumläufen. Ansonsten würden nur zusätzliche Fahrzeugstandzeiten entstehen, die einerseits zwar Treibstoffkosten und andere fahrzeugbezogene Kosten reduzieren, andererseits aber nur zu geringen Einsparungen bei den Kosten für das Fahrpersonal führen.

Die zur Reduzierung des Finanzbedarfs für den ÖPNV notwendigen Angebotsoptimierungen im Schnellbus, RegioBus und Stadtbusnetz betreffen auch

- Linien, die sich in den letzten Jahren positiv entwickelt haben;
- Linien, die eine verhältnismäßig hohe Kostenunterdeckung in Relation zur Fahrgastnachfrage aufweisen und
- schwächer nachgefragte Linien und Linienabschnitte.

Im NVP Kreis Unna werden in Kapitel 11, Seite 6, Bedienungsstandards zur Sicherung einer angemessenen Verkehrsbedienung für die Haupt- und Normalverkehrszeit an Werktagen definiert (Anlage 1).

Zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Regional- und Stadtverkehr werden folgende Maßnahmen im Nahverkehrsplan Kreis Unna aufgelistet:

Regionalverkehr

- Anpassung der Angebotsstrukturen in Korridoren mit Parallelangeboten Bus/Schiene
- Angebotsanpassung in Relationen mit schwacher Fahrgastnachfrage oder niedrigen Fahrgelderlösen
- Anpassung des Verkehrsangebotes bei Überlagerung mit Linien des Stadtverkehrs
- Anpassung des Angebotes an die schwächer ausgeprägte Fahrgastnachfrage an Samstagen auf primär regional genutzten Verkehrsrelationen, die durch mehrere Linien bedient werden.

Stadtverkehr

- Angebotsanpassung in Relationen mit schwacher Fahrgastnachfrage oder niedrigen Fahrgelderlösen

- Anpassung des Verkehrsangebotes bei Überlagerung mit Linien des Regionalverkehrs
- Optimierung der Stadtteilerschließung durch neue angepasste Linienführung bei gleichzeitiger Vermeidung von Parallelangeboten
- Anpassung des Angebotes an die schwächer ausgeprägte Fahrgastnachfrage an Samstagen auf Verkehrsrelationen, die durch mehrere Linien in dichterem Takt bedient werden
- Anpassung an schwächere Fahrgastnachfrage in Randbereichen.

3.2 ÖPNV in Bergkamen

Rückgrat des Stadtverkehrs in Bergkamen sind die SchnellBus- und RegioBus-Linien R 11, R 12, S 20, S 30, S 80 und R 81. Diese verbinden die Stadtteile und Siedlungsbereiche

- Bergkamen-Rünthe (S 20, S 80, R 81),
- Bergkamen-Overberge (R 12, S 20),
- Bergkamen-Mitte südlich der Landwehrstraße (R 11, R 12, S 20 sowie S 80),
- Bergkamen-Mitte nördlich der Landwehrstraße (R 11, R 12, S 20, S 80, R 81),
- Bergkamen-Weddinghofen (R 11, S 30, R 81) sowie
- Bergkamen-Oberaden und große Teile von Bergkamen-Heil (R 11, R 12, S 20)

mit den zentralen Haltestellen Bergkamen/Busbahnhof mit Ausnahme der Linie S 30 auch Bergkamen /Nordberg.

Während die Stadtteilzentren von Bergkamen-Weddinghofen viermal bzw. Bergkamen-Rünthe dreimal je Stunde an das Stadtzentrum angebunden werden, bestehen von den Siedlungsbereichen Oberadens nur eine bzw. zwei Fahrtmöglichkeiten je Stunde zum Bergkamener Busbahnhof. Die Wohnquartiere an der Heinrichstraße (R 12) und das Altenwohndorf (S 20) werden stündlich mit dem Zentrum verbunden.

Zusätzlich Erschließungsfunktionen im Stadtverkehr werden von den Taxibuslinien T 35 (Bergkamen-Overberge/Stadtzentrum) und T 36 (Bergkamen-Oberaden, nördlich des Datteln-Hamm-Kanals und Bergkamen-Heil/Stadtzentrum) wahrgenommen, die während der werktäglichen Haupt- und Normalverkehrszeit im Stundentakt angeboten werden, aber nur nach telefonischer Voranmeldung bis spätestens 30 Minuten vor der Abfahrt verkehren. Die Fahrgastzahlen der Taxibuslinien T 35 und T 36 haben sich positiv entwickelt. Der Abrufgrad der Taxibusfahrten liegt bei 50 %.

Im regionalen Kontext ist Bergkamen über die Schnellbuslinie S 20 sowie die RegioBuslinien R 11 und R 12 an die Nachbarstadt Lünen und den dortigen Hauptbahnhof angebunden, während in nördlicher Richtung von den Linien S 80 und R 81 der Korridor Bergkamen/Werne bedient wird. Darüber hinaus bietet die Schnellbuslinie S 20 eine umsteigefreie Verbindung nach Hamm.

Der Bahnhof Kamen wird über die Linien R 12, S 80 und R 81 viermal stündlich angefahren, wobei die Linien S 80 und R 81 auch die Anbindung an die Kreisstadt Unna sicherstellen.

Da Bergkamen zurzeit über keinen eigenen Bahnanschluss verfügt, ist die Anbindung an die Bahnhöfe der angrenzenden Nachbarstädte, aber auch an das für Berufspendler relevante Oberzentrum Dortmund von besonderem Interesse. Die Anbindung an das Dortmunder Zentrum sowie den Hauptbahnhof wird durch die mit

Niederflurdoppeldeckerbussen betriebene Linie S 30 sichergestellt, die von Montag bis Freitag im 30-Minuten-Takt und an Samstagen im 60-Minuten-Takt verkehrt und darüber hinaus auch Haltestellen in Bergkamen-Weddinghofen bedient.

Die im Januar 2005 neu eingerichtete Schnellbuslinie S 30 weist bei den Einkaufsverkehren mit Ziel Dortmund eine positive Entwicklung auf. Dies betrifft insbesondere den Samstag, an dem die Fahrten teilweise bis zu 100 % ausgelastet sind. So wird die S 30 am Samstag durchschnittlich von 30 Fahrgästen je Fahrt genutzt. Die max. Anzahl der Fahrgäste pro Fahrt belief sich bisher samstags auf 80 Personen.

Die Nachfrage im Segment der Berufspendler hat sich bisher noch nicht so positiv entwickelt wie erhofft. Eine Fahrgastzählung im November 2006 ergab, dass bis zu 1.100 Fahrgäste werktäglich diese Linie benutzen. Es ist jedoch zu beachten, dass ein neu eingeführtes ÖPNV-Produkt eine zwei- bis dreijährige Einführungsphase benötigt, um die gewünschte Fahrgastnachfrage zu akquirieren. Aus diesem Grunde startete die VKU im Mai 2005 eine umfassende Marketingkampagne für die Linie S 30, die von einer professionellen Marketingagentur betreut wurde. Darüber hinaus scheint bei vielen potenziellen Nutzern nicht bekannt zu sein, dass auf der Schnellbuslinie S 30 der VRR-Tarif vollständig anerkannt wird. In Unkenntnis dieser Tatsache nutzen viele Fahrgäste mit Ziel Dortmund die mit einem Umstieg verbundene zeitintensivere Bus-Zug-Verbindung Bergkamen/Kamen-Bahnhof/Dortmund-Hauptbahnhof. Hier sollte der Fahrgastinformationsprozess weiter intensiviert werden.

Die Anbindung an den Bahnhof Kamen erfolgt ab Bergkamen/Zentrum zwar viermal stündlich, ist aber für Fahrgäste aus dem Raum Bergkamen-Rünthe und Bergkamen-Mitte bei Nutzung der Linie R 81 aufgrund der innerstädtischen Erschließungsfunktion dieser Linie zeitintensiv. Ähnliches gilt für die Erreichbarkeit des Nachverkehrsknotens Lünen/Hauptbahnhof, der nur über die Linien R 12 und S 20 mit zufriedenstellenden Reisezeiten erreichbar ist.

Während die ÖPNV-Erschließung der einzelnen Stadtteile und deren Anbindung an das Stadtzentrum zumeist zufriedenstellende Standards aufweist, führt die Vermischung von innerstädtischer Erschließungs- und regionaler Verbindungsfunktion in den Relationen Bergkamen/Kamen und Bergkamen/Hamm zu einer Verminderung der Angebotsqualität bezüglich des Faktors Reisezeit. Eine Beschleunigung betroffener Linie wie beispielsweise der S 80 und der R 81 im Korridor Bergkamen/Kamen-Bahnhof verbunden mit der Auflassung von Haltestellen setzt jedoch die Kompensation solcher Maßnahmen durch neu einzurichtende Stadtverkehrsangebote voraus, die unter Berücksichtigung der derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen nicht realisierbar sind.

3.3 Maßnahmen zur Reduzierung des Zuschussbedarfs (Optimierungsszenario)

Der Nahverkehrsplan schlägt im Stadtgebiet Bergkamen folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Zuschussbedarfs vor:

SchnellBus-Linien S 20 und S 80

Die SchnellBus-Linien S 20 und S 80 werden an Samstagen eingestellt. Stattdessen verkehrt samstags eine Schnellbuslinienkombination S 20/S 80, die während der Normalverkehrszeit eine neue durchgehende Verbindung von Hamm über Bergkamen-Rünthe, Bergkamen/Busbahnhof zum Bahnhof Kamen herstellt.

RegioBus-Linie R 81

Die RegioBus-Linie R 81 wird an Samstagen im Abschnitt zwischen Werne/Busbahnhof und Bergkamen/Nordberg von einem 30 auf einen 60-Minuten-

Takt umgestellt. Im Linienabschnitt zwischen Bergkamen/Nordberg und Unna verkehrt die Linie wie bisher auch samstags im 30-Minuten-Takt.

Durch diese Maßnahmen verringert sich der finanzielle Aufwand für den straßengebundenen ÖPNV in Bergkamen um mehr als 13.000,00 € pro Jahr. Insgesamt führt das Optimierungsszenario kreisweit beim Kreis Unna und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu einer Einsparung von fast 520.000,00 €. Allein der Zuschuss des Kreises Unna für den ÖPNV wird um mehr als 230.000,00 € reduziert, die bisher aus der Kreisumlage bestritten werden.

Die Maßnahmen des Optimierungsszenarios führen also in Bergkamen insgesamt zu einer Entlastung des Haushalts um mehr als 40.000 €

Die Auswirkungen der Maßnahmen des Optimierungsszenarios auf die übrigen Städte und Gemeinden im Kreis geht aus Anlage 2 hervor.

3.4 Zukünftige Entwicklungspotenziale für den ÖPNV in Bergkamen

In einem gesonderten Kapitel spricht der Nahverkehrsplan folgende zukünftig anstehende Fragen in Bergkamen an:

- ÖPNV über die Heinrichstraße; eine Bedienung dieses Bereiches ist durch Verlegung der Linienführung der Linie R 12 denkbar.
- Ökostation und Freizeitverkehr; eine verbesserte Anbindung der Bereiche Umweltzentrum, Ökostation und des Siedlungsbereiches Rünthe-West könnte im Rahmen der Taxibuslinie T 36 erfolgen.
- TaxiBus; insbesondere bei der Taxibuslinie T 35 im Bereich Overberge ist bei weiter steigenden Fahrgastzahlen zu prüfen, ob der planmäßige Einsatz von Bussen betriebswirtschaftlich günstiger wäre.
- Busanbindung des Jobcenters der Bundesagentur für Arbeit; der Nahverkehrsplan hält die fußläufige Erreichbarkeit des neuen Jobcenters von vorhandenen Bushaltestellen aus für gegeben. Eine zusätzliche Haltestelle oder die Verlegung einer Buslinie ist nicht erforderlich.
- Verkehrsführung Am Römerlager/Kaufland; die im B-Plan RT 96 angedachte Verkehrsführung über einen Kreisverkehr Industriestraße/Rünther Straße/Sandbochumer Weg in Verbindung mit einer Verbindungsstraße zwischen Am Römerlager und Sandbochumer Weg wird vom Nahverkehrsplan ausdrücklich befürwortet.

4. Stellungnahme der Verwaltung

4.1 Der methodische Ansatz eines ausreichenden Grundangebotes für den ÖPNV ist eine geeignete Grundlage für das gemeinschaftlich finanzierte ÖPNV-Angebot im Kreis Unna. Es stellt die Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten sicher, ohne einzelne Städte und Gemeinden besser zu stellen.

4.2 Die Kriterien für ein ausreichendes Grundangebot (siehe Anlage 1) werden mitgetragen.

4.3 Die unmittelbaren Auswirkungen des Nahverkehrsplans auf Bergkamen:

- Reduzierung der Fahrten pro Stunde samstags in der Normalverkehrszeit

zwischen dem SSP I und dem SSP II von drei auf zwei Fahrten und

- zwischen dem SSP I und dem SSP III von drei auf zwei Fahrten

sind vertretbar. Sie werden zu einem leichten Rückgang der ÖPNV-Nutzerzahlen in Bergkamen führen. Gleichzeitig wird im Nahverkehrsplanentwurf eine Reduzierung des Aufwandes für den ÖPNV in Bergkamen um ca. 13.100,00 € pro Jahr prognostiziert. Zusammen mit Einsparungen bei der Kreisumlage wird der Bergkamener Haushalt dadurch um mehr als 40.000,00 € entlastet.

4.4 Die weitgehende Beibehaltung des SchnellBus-Angebotes in Bergkamen, das über keinen eigenen SPNV-Anschluss verfügt, mit den Linien S 20, S 30 und S 80 wird ausdrücklich befürwortet.

4.5 Die Stellungnahme erfolgt unter dem Vorbehalt, sie neu zu fassen, falls es aufgrund der Beratungen in den übrigen Städten und Gemeinden des Kreises Unna zu Angebotsveränderungen im ÖPNV kommt.

Beschlussvorschlag:

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