

**22.01.2016**
**Drucksache 011/16**

Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes Kreis Unna;  
Busnetzoptimierung "Mittleres Kreisgebiet"

| Gremium                                      | Sitzungsdatum | Beschlussstatus      | Beratungsstatus |
|--|---------------|----------------------|-----------------|
| Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität | 01.03.2016    | Empfehlungsbeschluss | öffentlich      |
| Kreisausschuss                               | 14.03.2016    | Empfehlungsbeschluss | öffentlich      |
| Kreistag                                     | 15.03.2016    | Entscheidung         | öffentlich      |

**Organisationseinheit** Planung und Mobilität  
**Berichterstattung** Sabine Leiß

|                      |          |   |
|----------------------|----------|---|
| <b>Budget</b>        | 01       | Zentrale Verwaltung                     |
| <b>Produktgruppe</b> | 01.11    | Planung und Mobilität                   |
| <b>Produkt</b>       | 01.11.04 | Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV       |
| <b>Haushaltsjahr</b> | 2016     | <b>Ertrag/Einzahlung [€]</b> 0,00       |
|                      |          | <b>Aufwand/Auszahlung [€]</b> 15.000,00 |

### Beschlussvorschlag

Die Aufstellung des Nahverkehrsplanes im Sinne einer Teilfortschreibung zur Optimierung des Busnetzes im mittleren Kreisgebiet wird beschlossen. Der Landrat wird beauftragt, das Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

## Sachbericht

### Rechtlicher Hintergrund

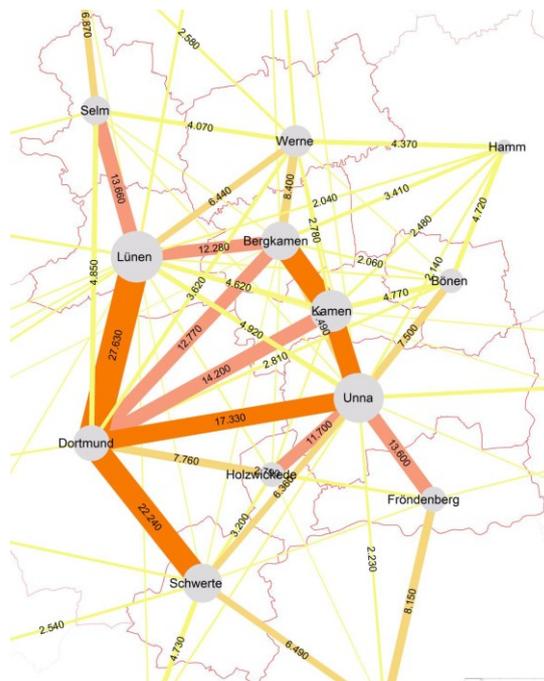
Rechtsgrundlage für diese Vorlage ist das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-G NRW).

In den §§ 8 und 9 des ÖPNV-G ist der formelle Rahmen der Aufstellung eines NVP geregelt. Üblicherweise erfolgt der Start des formellen Verfahrens mit dem Aufstellungsbeschluss. Weitere wesentliche Schritte, wie die Beteiligung der TÖB sowie der Abwägungsbeschluss über die Stellungnahmen mit der anschließenden Fertigstellung und Veröffentlichung des Plans wurden in der Vergangenheit beim Kreis Unna ebenfalls politisch beschlossen. Das Verfahren hat sich beim Kreis Unna bewährt.

In diesem Jahr soll ein vereinfachtes Verfahren durchgeführt werden, da nicht der gesamte NVP überarbeitet werden muss, welcher erst 2013 verabschiedet wurde. Es handelt sich lediglich um eine räumlich begrenzte und inhaltlich eingeschränkte Fortschreibung.

### Planerischer Vorlauf

Die VKU hatte in Abstimmung mit dem Kreis Unna im Jahre 2015 das Büro Planersocietät, welches bereits den NVP 2013 gutachterlich begleitet hatte, mit der Bearbeitung einer sog. „Busnetzoptimierung im mittleren Kreisgebiet“ beauftragt. Die Kosten trägt der Kreis Unna aus Mitteln der ÖPNV-Landespauschale.



### Anlass

Anlass für die Untersuchung war das in der aktuellen Modal-Split-Untersuchung des Jahres 2013 nachgewiesene hohe Wege-Aufkommen auf der Nord-Süd-Achse (Werne –) Bergkamen – Kamen – Unna (s. nebenstehende Grafik), das zum Teil stärker ist, als das auf den Achsen zwischen den großen Städten des Kreises Unna und Dortmund. Der Kreis Unna und die VKU haben seit langem die Vermutung, dass mit einem 30-Minuten-Takt, der durch eine stündlich fahrende SchnellBus-Linie (bedient nicht alle Haltestellen) überlagert wird, das Potenzial zwischen Unna, Kamen und Bergkamen nicht ausgeschöpft wird, was durch die Modal-Split-Ergebnisse bestätigt wurde.

Die negative Fahrgastentwicklung auf der SchnellBuslinie S 30 Bergkamen – Dortmund erfordert ebenfalls Handlungsbedarf. Als Hauptursache wurde hier eindeutig die erhebliche Verbesserung der Abfahrtfrequenz der Züge am Kamener Bahnhof bei gleichzeitig massivem Ausbau der dortigen kostenlosen Parkmöglichkeiten identifiziert.

Auf Wunsch der Stadt Bergkamen soll zusätzlich geprüft werden, ob sich durch die vorgesehenen Umstrukturierungen planerische Spielräume für Verbesserungen in der Stadterschließung (z. B. Nordfeld, perspektivisch Wasserstadt, Prüfung von Möglichkeiten zur Anbindung des Gewerbegebietes an der BAB 2) ergeben.

Das Gutachten zielt u. a. darauf ab, die Verkehrsleistungen auf der S 30, welche vom Aufwand her keinem angemessenen Nutzen bzw. Ertrag gegenüber stehen, zu reduzieren und dafür zusätzliche Verkehrsleistungen zwischen Bergkamen, Kamen und Unna anzubieten, um hier einen höheren Nutzen und Ertrag zu erzielen. Von besondere Bedeutung sind hierbei die Verbindungen von Bergkamen nach Dortmund und ins Ruhrgebiet, die verstärkt und nachgewiesenermaßen auch schneller über eine dichte Taktfolge im Busbereich zwischen Bergkamen und Kamen Bhf. und optimierte Anbindung von und zu den

Zügen von und nach Dortmund abgedeckt werden sollen. Somit würde nicht nur der Wegfall der TaxiBus-Linie T 35 sondern auch die bedarfsgerechte Taktreduzierung auf der Linie S 30 sowie aufgrund der Kostendeckungssystematik auch weitere Angebotsrücknahmen an anderer Stelle zu einer Teilkompensierung der Mehrkosten führen. Hier ist z. B. Gegenstand des Gutachtens die beim VRR beschlossene Taktumstellung auf den S-Bahnen (hier S 4, Königsborn).

Eine vollständige Einstellung der S 30 ist nicht Ziel des Gutachtens und steht derzeit nicht zur Debatte. Ein 60-Minuten-Takt auf der S 30 wäre z. Z. bedarfsgerecht, da dafür entsprechende Potenziale nachweisbar vorhanden sind.

#### Angestrebte Verbesserungen im Liniennetz

- 30-Minuten-Takt auf der Fritz-Husemann-Str. und der südl. Werner Str. bis Kamen (s. R 17)
- Neue innerstädtische Linie für Bergkamen alle 20 bis 30 Minuten zwischen Busbhf., Nordberg und Nordfeld (Mo - Sa)
- Schnellere Verbindungen zwischen Werne und Kamen/Unna (heute umwegig über Bergkamen-Mitte) mittels Direktanschluss an der Haltestelle Fritz-Husemann-Str. Ost (S 80/R 17)
- Schnellere Verbindungen zwischen Bergkamen-Rünthe und Dortmund mittels Direktanschluss an der Haltestelle Fritz-Husemann-Str. Ost (S 20/R 17)
- Bedarfsgerechter 60-Minuten-Takt auf der SchnellBusLinie S30 Bergkamen – Dortmund, dafür optimierte Anbindung Bergkamens an Dortmund über den Bhf. Kamen
- Neue schnellste Verbindung zwischen Bergkamen und Dortmund durch neue Linie D 80 mit Umstieg am Bhf. Kamen in den Zug
- Stärkung der Nord-Süd-Achse gem. Modal Split:
  - 15-Minuten-Takt zwischen Unna und Kamen
  - 6 Fahrten/Stunde zwischen Kamen und Bergkamen
- Kosteneinsparung durch Wegfall der TaxiBus-Linie T 35
- Anbindung „Wasserstadt“: vom Gutachter vorgeschlagen wird eine zusätzliche Fußwegverbindung zwischen Wasserstadt und Linie R 12 (Buktererstr.)
- Mit der Umstellung des S-Bahn-Takts analog den Planungen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr ergibt sich Handlungsbedarf für den Busverkehr in Unna. Zum Bhf. Königsborn besteht heute ein Busangebot im 20-Minutentakt, welches nicht mehr kompatibel mit einem 15/30-Minutentakt im S-Bahnnetz ab 2019 wäre. Der Änderungsbedarf in der Stadt Unna erstreckt sich mit der Linie R 53 auch in Richtung Kamen (Linie C 23) sowie auch auf Bönen (Linie R 92). Der Gutachter schlägt vor, das Angebot C 43/R 53 an die S-Bahn-Taktumstellung 2019 anzupassen. Um Mehrkosten auf der R 81 für die Stadt Unna schon jetzt zu kompensieren, könnte die Maßnahme C 43 vorzeitig umgesetzt werden.

Die Veränderungen auf den wichtigen Achsen im Überblick:

| Achse                                   | 2015  | schnellste Fahrt        | Plan-Variante   | schnellste Fahrt   |
|---|---|-------------------------|---|--|
| Bergkamen – Kamen                       | 4 Fahrten/Stunde  | 17/18 Min. (S80)        | 6 Fahrten/Stunde  | 12/10 Min. (D80)   |
| Kamen – Unna                            | 3 Fahrten/Stunde  | 19/19 Min. (S80)        | 4 Fahrten/Stunde  | 25 <sup>1</sup> /20 Min. (R81)   |
| Bergkamen – Unna                        | 3 Fahrten/Stunde  | 36/37 Min. (S80)        | 4 Fahrten/Stunde  | 45 <sup>1</sup> /38 Min. (S80/R81 <sup>2</sup> ,<br>D80/R81 <sup>2</sup> ) |
| Bergkamen –<br>Dortmund (S30)           | 2 Fahrten/Stunde  | 37/42 Min. (S30)        | 1 Fahrt/Stunde  | 37/42 Min. (S30)   |
| Bergkamen –<br>Dortmund (über<br>Kamen) | 3 Fahrten/Stunde mit<br>Anschluss zwischen Bus<br>und Zug | 34/41 Min.<br>(Zug/S80) | 4 Fahrten/Stunde mit<br>Anschluss zwischen Bus<br>und Zug | 28/33 Min. (Zug/D80)   |

17/18 = Hinfahrt/Rückfahrt

<sup>1</sup> für ein transparenteres Angebot werden alle Fahrten aus Kamen in Richtung Unna einheitlich über den Unnaer Stadtring geführt. Dieser kann nur als Einbahnstraße befahren werden. Daher ergibt sich in Fahrtrichtung Unna eine längere Fahrzeit von etwa fünf Minuten. Eine direkte Anbindung an den Bahnhof Unna bleibt aber erhalten. Dazu werden alle Fahrten der Linie über die Haltestelle Königsborner Tor geführt, wie es bereits heute auf der Linie R81 erfolgt (Fußweg zu Bahnsteig ca. 140m).

<sup>2</sup> alle Fahrten der Linien S80 (Werne – Bergkamen – Kamen über Kamen Markt) und D80 (Bergkamen – Kamen über Kamen Westring) gehen am Bahnhof Kamen auf die Linie R81 von/nach Unna über. Hier entstehen kurze Standzeiten, um einen minutenscharfen 15-Minutentakt zu erreichen. Fahrgäste müssen nicht umsteigen, sondern bleiben im Fahrzeug sitzen.

#### Begründung für ein NVP-Teilfortschreibungsverfahren

Die Modal-Split-Untersuchung liefert neue Erkenntnisse, welche bei der letzten NVP-Fortschreibung 2013 noch nicht vorlagen. Wesentliche, belastbare NVP-relevante Schlussfolgerungen sind erst jetzt möglich. Außerdem wurde zwischenzeitlich deutlich, dass brauchbare Ergebnisse und deren Umsetzung im Sinne einer Attraktivierung des ÖPNV bei steigender Fahrgastnachfrage nicht zu produzieren sind, ohne dass mindestens eine Verschiebung der Verlustabdeckungen zwischen den Mitgliedern der Solidargemeinschaft stattfindet. Etwaige Mehrkosten sind auch denkbar. Diese hängen davon ab, wie mit den vorgeschlagenen Varianten des Gutachters umgegangen wird (Umsetzung von Angebotsrücknahmen auf C 43 und R 92). Deshalb ist es sachgerecht, die Fortsetzung des Verfahrens auf der formalen Ebene (mit Beteiligungsverfahren und der Möglichkeit, politische Beschlüsse bei den Kommunen und beim Kreis Unna einzuholen) zu vollziehen und ein – wenn auch vereinfachtes – NVP-Teilfortschreibungsverfahren durchzuführen. Dabei werden voraussichtlich als Träger öffentlicher Belange lediglich die Kommunen Unna, Kamen, Bönen und Bergkamen zu beteiligen sein.

#### Weiterer Verfahrensablauf

Nachdem in den nächsten Wochen die Abstimmung mit der hauptsächlich betroffenen Stadt Bergkamen sowie den Städten Kamen und Unna sowie ggfs. der Gemeinde Bönen über die neue Busnetzkonzeption jeweils auf der Verwaltungsebene abgeschlossen ist und die VKU die finanziellen Auswirkungen auf die Verlustabdeckungen der 3 Städte sowie des Kreises kalkuliert hat, soll das Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingeleitet werden, um den 3 Kommunen und dem Kreis Unna die Möglichkeit zu geben, über die Maßnahmen politisch zu beraten und bei den 3 Städten Stellungnahmen zu beschließen.

In der Sitzung des Ausschusses für Kreisentwicklung und Mobilität am 21.06.2016 soll nach momentanem Zeitplan der Beschluss über die Abwägung für die eingetroffenen Stellungnahmen gefasst bzw. für den Kreistag vorbereitet werden. Die VKU beabsichtigt, die neuen Buslinienangebote direkt zum Beginn des Jahres 2017 umzusetzen, damit insbesondere die vermeidbare finanzielle Belastung der unwirtschaftlich gewordenen Taktfolge der S 30 durch die Solidargemeinschaft nicht mehr länger in Kauf genommen werden muss. Um den Zeitplan einhalten zu können, wird mit dieser Vorlage auch bereits die Beauftragung zur Durchführung des Beteiligungsverfahrens vorgeschlagen.

**Anlagen**

Keine