



Stadt Kamen

Der Bürgermeister

Vorlage

Nr. 082/2007

Fachbereich Planung, Bauen, Umwelt

vom: 27.08.2007

Mitteilungsvorlage

öffentlich

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Planungs- und Umweltausschuss

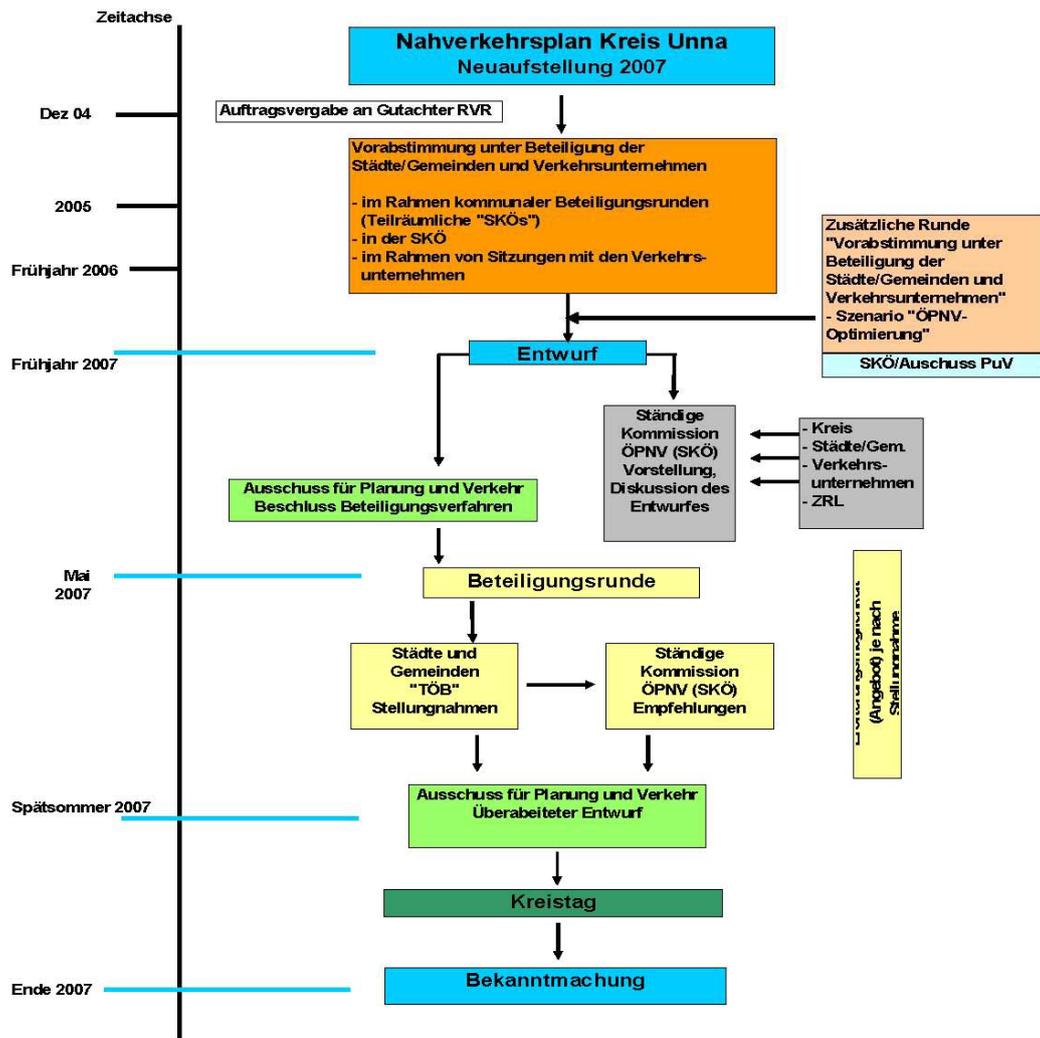
Bezeichnung des TOP

Einbringung des Nahverkehrsplanes Kreis Unna, Entwurf 2007

Verfahren

Als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) ist der Kreis Unna verpflichtet, die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Rahmen eines Nahverkehrsplanes festzuschreiben. Diese Nahverkehrspläne sind regelmäßig zu überprüfen und zu erneuern. Die Nahverkehrspläne legen die Ziele der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV im Bereich der Aufgabenträgerschaft des Kreises Unna und die damit verbundenen notwendigen Maßnahmen fest. Während für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) auf Ebene der gebildeten Zweckverbände Nahverkehrspläne erstellt werden, wird dieser für den straßengebundenen ÖPNV auf Kreisebene erstellt.

Der erste Nahverkehrsplan des Kreises Unna wurde vor 10 Jahren, im Jahr 1997, verabschiedet. Daher war es nun erforderlich einen neuen Nahverkehrsplan zu erstellen. Für den Kreis Unna hat der Regionalverband Ruhr als Gutachter einen entsprechenden Nahverkehrsplan erstellt, der nun als Entwurf vorliegt. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens werden nun die kreisangehörigen Städte und Gemeinden beteiligt, mit der Möglichkeit, eine Stellungnahme zum vorgelegten Entwurf abzugeben.



Verfahrensablauf NVP-Neuaufstellungsverfahren Kreis Unna

In der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses im November soll die Stellungnahme der Stadt Kamen zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Kreis Unna beraten und beschlossen werden. Jeweils ein Ausdruck und zusätzliche digitale Ausfertigungen des Entwurfes wird den Fraktionen zur weiteren Beratung zur Verfügung gestellt. Der Nahverkehrsplan-Entwurf kann außerdem auf der Internetseite des Kreises Unna unter www.kreis-unna.de (unter „Ein Blick ins Web“) eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte des Nahverkehrsplan knapp zusammengefasst.

¹ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 1-5

Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007

1. Rahmenbedingungen der Nahverkehrsplanung

1.1 Landesentwicklungsplan:

Der Erhalt und der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gewinnt aus umwelt-, verkehrs- und strukturpolitischen Gründen an Bedeutung.

1.2 GEP:

Der ÖPNV muss attraktiv gestaltet und so ausgebaut werden, dass er in der Lage ist, die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen.

Es müssen Schnittstellen geschaffen werden, die das Umsteigen vom Kraftfahrzeug und vom Fahrrad auf den ÖPNV erleichtern.

Um die angestrebte Verlagerung von Teilen des motorisierten Individualverkehrs auf die Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen, ist ein leistungsfähiger, attraktiver ÖPNV erforderlich.

1.3. Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVP):

Zu den Schwerpunkten der IGVP zählen:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote mit einem Vorrang der öffentlichen Verkehrsträger,
- Schaffung gleichwertiger Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen,
- Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV,
- Unterstützungen der Anstrengungen zum Klimaschutz,
- Verbesserung der Umweltqualität.

2. Der erste Nahverkehrsplan des Kreises Unna

Der erste Nahverkehrsplan des Kreises Unna wurde im Jahr 1997 verabschiedet, mit dem Ziel, für den Fahrgast ein kundenfreundliches und für den Kreis Unna wirtschaftlich tragfähiges ÖPNV-Netz zu gestalten. Schwerpunkt war neben einer guten Verknüpfung zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Einführung eines flächendeckend vernetzten Verkehrsangebots. Neue Produktmerkmale, wie z.B. der „Schnellbus“, sollten den ÖPNV „als attraktive Alternative zum PKW darstellen und neue Nutzerkreise [...] akquirieren“². Das angestrebte Ziel, mehr Fahrgäste zu gewinnen, wurde innerhalb der letzten zehn Jahre erreicht. Sowohl das Angebot als auch die Nachfrage im ÖPNV haben sich positiv entwickelt.

² Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 1-4

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV und der Haushaltssituation der Städte und Gemeinden sowie des Kreises Unna war es erforderlich, die Zielsetzung neu auszurichten. Der Schwerpunkt der Neuaufstellung soll nun in der Konsolidierung des ÖPNV-Angebotes sein, „unter der Prämisse, die finanziellen Aufwendung des Kreises sowie der kreisangehörigen Kommunen zu senken.“³ Dabei soll nur noch eine ausreichende Mobilität sichergestellt werden. Die Angebote sollen bezüglich ihrer Frequenz und Linienführung sowie des Verhältnisses zwischen Kosten und Ertrag geprüft werden.

„Ziel des Nahverkehrsplanes ist die Sicherstellung einer ausreichenden, die Mobilität gewährleistende, Verkehrsbedingung bei gleichzeitiger Reduzierung des Finanzbedarfes für den ÖPNV im Kreis Unna“⁴

3. Das vorhandene ÖPNV-Angebot:

3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

Mit Einführung des Integralen Taktfahrplans im Jahr 1998 (ITF-Stufe I) und der darauf folgenden Angebotserweiterung der Stufe II wurde das Fahrtenangebot auf den im Kreisgebiet verlaufenden Bahnstrecken wesentlich verbessert. Auf der Achse Hamm - Dortmund – Düsseldorf verkehren:

- *NRW-Express* RE 1 (Hamm – Kamen – Dortmund – Bochum – Düsseldorf – Aachen) im 60 Min.-Takt (tägl.)
- *Rhein-Emscher-Express* RE 3 (Hamm – Kamen – Dortmund – Gelsenkirchen – Düsseldorf) im 60 Min.-Takt (Mo - Sa)
- *Westfalen-Express* RE 6 (Minden – Bielefeld – Hamm – Kamen – Dortmund – Bochum – Düsseldorf) im 60 Min.-Takt (tägl.)
- *Rhein-Hellweg-Express* RE 11 (Paderborn – Hamm – Kamen – Dortmund – Bochum - Düsseldorf) im 120 Min.-Takt (Mo - Fr)

Diese Linien konnten in den letzten Jahren erhebliche Nachfragezuwächse verzeichnen, die sowohl mit der verbesserten Angebotsstruktur als auch mit dem Einsatz moderner Doppelstockwagen zusammenhängen.

Problematisch ist die dichte Streckenbelegung durch den Fernverkehr, die dazu führt, dass es zwischen Hamm und Dortmund keine konsequente Vertaktung der einzelnen RegionalExpress-Linien untereinander gibt. Insbesondere für den Haltepunkt Kamen-Methler, der nicht von allen RE-Linien bedient wird, bedeutet dies, dass hier keine wirklich merkbare Taktstruktur vorhanden ist.

³ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 1-4

⁴ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 1-4

3.2 Straßengebundener ÖPNV auf regionaler Ebene

Das Premiumprodukt des regionalen Busverkehrs sind die Schnellbusse der VKU. Von den vier Linien, die die Städte im Kreis Unna untereinander und mit den benachbarten Oberzentren verbinden, verkehrt die Linie S 80 (Werne – Bergkamen – Kamen – Unna) im 60 Min.-Takt in Kamen.

Die interkommunale Erschließung des Kreisgebietes erfolgt primär durch die Regionalbusse, die überwiegend als Mindeststandard an Werktagen im 60-Min.-Takt verkehren. Abschnittsweise ergänzen sich einzelne Regionalbus- und Schnellbuslinien, so dass auf diesen Abschnitten auch dichtere Taktfolgen angeboten werden können.

Zu den insgesamt neun die Zentren verbindenden Korridoren des regionalen Busverkehrs im Kreis Unna gehören im Bereich der Stadt Kamen die Korridore

- Bergkamen – Kamen, mit den Linien R 12, S 80, R 81 und
- Kamen – Unna, mit den Linien S 80 und R 81.

Insgesamt wird der regionale Busverkehr im Kreis Unna bezogen auf die Angebotsqualität als zufriedenstellend bewertet, mit zumeist zwei Fahrtmöglichkeiten je Stunde und Richtung.

Problematisch wird bewertet, dass einige Regionalbus- bzw. Schnellbuslinien auch innerstädtische Erschließungsfunktion haben, darunter die S 80 zwischen Kamen Stormstraße und Bergkamen Busbahnhof. Für den Nahbereich vorteilhaft, führt dies im regionalen Verkehr zu längeren Reisezeiten. Eine Konzentration auf wenige stark frequentierte Haltestellen würde den Schnellbus zwar stärken, hätte aber zur Folge, dass zusätzliche Busse zur ausreichenden Erschließung des Nahbereiches eingesetzt werden müssten, was zu erhöhten Betriebsaufwendungen führen würde.

3.3 Das Busangebot in Kamen

Rückgrat des Stadtverkehrs in Kamen sind die im 30-Minuten-Takt verkehrenden Stadtbuslinien C 21 (Lüner Höhe), C 23 (Heeren-Werve), C24 (Methler) sowie die im 60-Minuten-Takt verkehrende Linie C 22 (Südkamen), die an der zentralen Innenstadt Haltestelle Kamen Markt miteinander verknüpft sind, so dass alle Stadtteile untereinander mit optimalen Übergangszeiten erreichbar sind. Alle Stadtbuslinien verlaufen auch über die Haltestelle Bahnhof. Der Siedlungsbereich Kupferberg wird zusätzlich über die Regionallinie R 12 im Stundentakt an das Stadtzentrum angebunden.

Die Dienstleistungs- und Einkaufszentren entlang der Unnaer Straße sind gut mit den Linien S 80 und R 81 erreichbar.

Zusätzlich bestehen von den zentralen Haltestellen Markt und Bahnhof regionale Verkehrsangebote im 30- oder 60-Minuten Takt:

- Bergkamen (R 12, 60 Min.-Takt; S 80, 60 Min.-Takt; R 81, 30 Min.)
- Lünen (R 12, 60 Min.-Takt)
- Werne (S 80, 60 Min.-Takt; R 81, 30-Min.Takt)
- Unna (S 80, 60 Min.-Takt; R 81, 30-Min.-Takt)
- Unna via Heeren-Werve (R 53, Fortführung der C 23 als R 53, stündlich)
- Bönen via Heeren-Werve (R 92, Fortführung der C 23 als R 92, stündlich)
- Unna via Methler (R 54, Fortführung der C 24 als R 54, stündlich)

Zusätzlich besteht durch die C 92 noch eine Verbindung zwischen Heeren-Werve und Bönen im 60-Minuten-Takt. Darüber hinaus gibt es noch verschiedene Linien des Schülerverkehrs, die im Linienverlauf und dem Fahrtenangebot auf den Bedürfnisse der Schulen abgestimmt sind.

Das Busangebot wird in Kamen noch durch die bedarfsorientierten TaxiBus Linien T 25 (Do-Husen – Kamen-Methler – Kamen West – Kamen-Westick – Kamen-Altenmethler) und T 84 (Kamen Bf – Kamen Markt – Kamen-Rottum – Kamen-Derne) sowie einem ebenfalls bedarfsorientierten Nachtverkehr (in Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen) durch das NachtAST Kamen/Bönen sowie Unna und die Nacht-TaxiBus-Linie T 81 ergänzt. Das NachtAST bietet von festgelegten Abfahrtsorten im Stadtgebiet (mit vier Abfahrten pro Nacht vom Markt und vom Bahnhof, sowie zwei vom Bürgerhaus Methler, Bürgerhaus Heeren, Buxtorf Haus und der Gesamtschule) die Möglichkeit der Fahrt bis direkt vor die Haustür im gesamten Stadtgebiet Kamen und der Gemeinde Bönen. Die Nacht-TaxiBus Linie T 81 verkehrt auf dem Linienweg der R 81 zwischen Kamen und Unna und ergänzt somit das Angebot nach Betriebsschluss der R 81. Das Nacht AST Unna ermöglicht Fahrten zwischen Unna und Heeren-Werve. Diese Angebote verkehren nur nach telefonischer Vorbestellung. Die Finanzierung der TaxiBus- und Nachtverkehre erfolgt direkt durch die beteiligten Kommunen und nicht über die allgemeine Verlustabdeckung.

3.4 Bewertung des vorhandenen ÖPNV-Angebotes

Für Kamen bescheinigt der Gutachter ein insgesamt gutes ÖPNV-Angebot, „das für eine nahezu flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes sorgt, aber auch gleichzeitig gute ÖPNV-Verbindungen in die benachbarten Kommunen des Kreises Unna bietet. Die Verknüpfung der Buslinien am StadtBus-Knoten Kamen Markt sowie die Verknüpfung mit den RegionalExpress-Linien am Bahnhof Kamen ermöglicht eine zeitnahe Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile sowie der Ziele in der Region.“⁵

Für den gesamten Kreis Unna wird im Entwurf zum Nahverkehrsplan resümiert, dass sich das Nahverkehrsangebot in den letzten zehn Jahren positiv entwickelt hat. „ Die kontinuierliche, wenngleich auch maßvolle, Entwicklung des Nahverkehrsangebotes durch die

- Einführung neuer Stadtbuslinien
- Verbesserung der regionalen Verbindungsqualität
- Optimierung der Stadtverkehre bezüglich Linienführung und Angebot
- Fahrgastfreundliche Gestaltung der Anschlusssituation an relevanten Knotenpunkten

hat zu einer Erhöhung der Fahrgastnachfrage geführt.“⁶

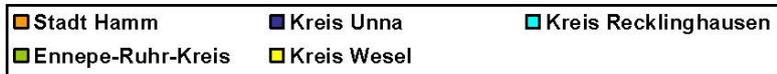
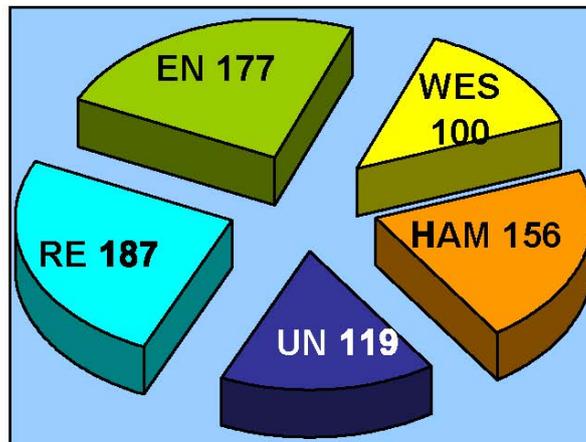
Das einerseits zufrieden stellende Angebot im Kreis Unna ist andererseits im Vergleich zu anderen Kreisen und Kommunen der Ruhgebietes „kein überproportional stark ausgeprägtes“⁷ Nahverkehrsangebot.

⁵ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 4-21

⁶ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 4-43

⁷ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 4-43

Anzahl der Haltestellenabfahrten im öffentlichen Verkehr je 1000 Einwohner im Vergleich



8

⁸ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 4-44

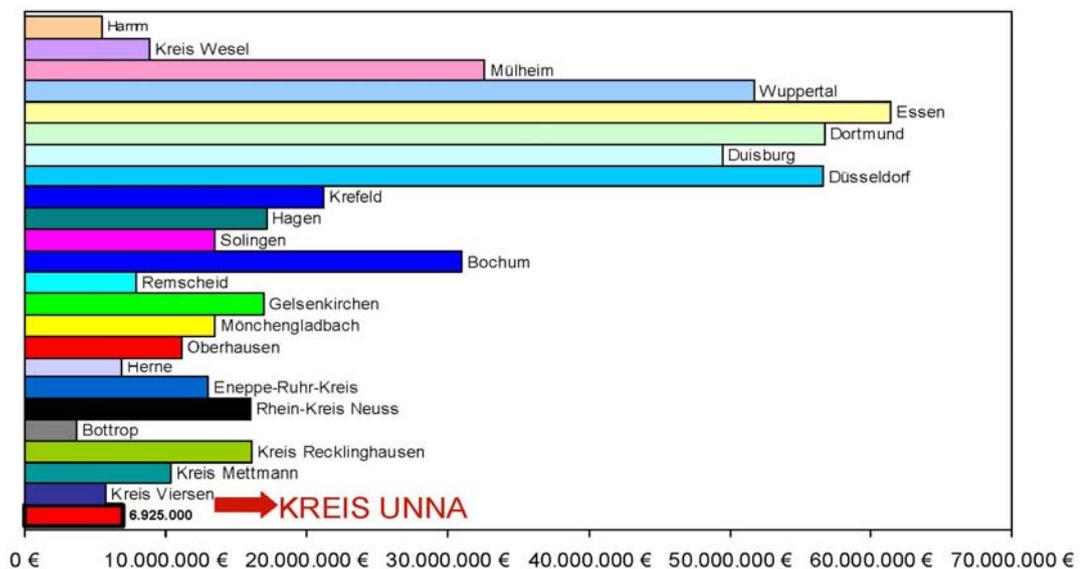
4. Das zukünftige Nahverkehrsangebot

4.1 Rahmenbedingungen für die Konzeption des zukünftigen ÖPNV-Angebotes

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Unna hat sich in den letzten Jahren „äußerst positiv“⁹ entwickelt. Dieser positiven Angebots- und Nachfrageentwicklung steht jedoch eine negative Entwicklung der kommunalen Haushalte gegenüber, die eine finanzielle Optimierung des ÖPNV erfordert. Daher wurden vorhandene Angebotsstandards bezüglich ihrer Notwendigkeit und des Finanzbedarfes überprüft.

Im Entwurf zum Nahverkehrsplan wird festgestellt, dass die finanziellen Aufwendungen, die im Kreis Unna für den ÖPNV zu erbringen sind, geringer sind als in vielen Städten und Kreisen des übrigen Ballungsraumes Rhein-Ruhr.

Finanzierung des ÖPNV (2004)



10

⁹ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 3-8

¹⁰ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 11-2

**Finanzielles Engagement für den ÖPNV:
Vergleich zwischen den kreisfreien Städten und Kreisen in
der Region Rhein-Ruhr und dem Kreis Unna**

Kommune	Einwohner (30.6.2005)	Defizit (2004)	Defizit je Einwohner
Kreis Unna ⑥	424.946	6.925.000,- €	16,29 €
Kreis Wesel	476.824	8.900.000,- €	18,67 €
Kreis Viersen ①	304.167	5.781.000,- €	19,01 €
Kreis Mettmann ②	505.442	10.346.000,- €	20,47 €
Kreis Recklinghausen	647.778	16.098.000,- €	24,85 €
Stadt Bottrop	119.649	3.638.000,- €	31,19 €
Rheinkreis Neuss ③	445.600	16.013.000,- €	35,94 €
Ennepe-Ruhr-Kreis	343.719	13.045.000,- €	37,95 €
Stadt Herne	171.244	6.914.000,- €	40,38 €
Stadt Oberhausen	219.148	11.130.000,- €	50,79 €
Stadt Mönchengladbach	261.645	13.462.000,- €	51,45 €
Stadt Gelsenkirchen	269.281	16.965.000,- €	63,00 €
Stadt Remscheid	116.263	7.946.000,- €	68,35 €
Stadt Bochum	386.499	31.028.000,- €	80,93 €
Stadt Solingen	163.882	13.465.000,- €	82,16 €
Stadt Hagen	197.854	17.108.000,- €	86,47 €
Stadt Krefeld	238.031	21.193.000,- €	89,03 €
Stadt Düsseldorf	573.449	56.606.000,- €	97,71 €
Stadt Duisburg	502.522	49.458.000,- €	98,41 €
Stadt Dortmund	587.830	56.720.000,- €	99,89 €
Stadt Essen	586.382	61.402.000,- €	104,71 €
Stadt Wuppertal	360.105	51.731.000,- €	143,66 €
Stadt Mülheim an der Ruhr	169.905	32.620.000,- €	191,99 €
⑥ Kreis Unna mit kreisangehörigen Städten und Gemeinden			
① Kreis Viersen mit kreisangehöriger Stadt Viersen			
② Kreis Mettmann mit kreisangehöriger Stadt Monheim			
③ Rheinkreis Neuss mit kreisangehöriger Stadt Neuss			

11

Aus der obigen Grafik und Tabelle ist zu entnehmen, dass der Kreis Unna im Vergleich zu den kreisfreien Städten und Kreisen der Metropolregion Rhein-Ruhr einen verhältnismäßig niedrigen, bezogen auf die Bevölkerungszahl sogar den niedrigsten, Finanzaufwand für den straßengebundenen ÖPNV aufweist. Trotzdem wird seitens des Gutachters und des Kreises Unna eine Reduzierung des Aufwandes als unabdingbar angesehen.

¹¹ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 11-3

Um die gewünschte Reduzierung zu erreichen betreffe angebotsseitige Anpassungen auch einzelnen Linien oder Linienabschnitte, die zwar eine positive Nachfrageentwicklung aufweisen, trotzdem aber fahrgastbezogen einen hohen Finanzbedarf aufweisen.

4.2 Das gemeinschaftlich finanzierte Nahverkehrsangebot – Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug

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 sowie den kreisangehörigen Kommunen finanziert wird,
- ergänzenden Angeboten, die eigenverantwortlich von kreisangehörigen Kommunen finanziert werden.

Das im Nahverkehrsplan festgelegte ÖPNV-Angebot soll demnach

- eine Grundversorgung darstellen,
- linienbezogene Kosten und Einnahmen berücksichtigen,
- eine ausreichende Mobilität gewährleisten.

Maßnahmen zur Optimierung des Finanzbedarfes unter dem o.a. Aspekten können in Teilräumen nicht mehr den gewohnten Angebotsstandard halten und stellen einen spürbaren Einschnitt in das ÖPNV-Angebot dar. Dies kann dazu führen, dass regelmäßige ÖPNV-Nutzer, die als wahlfreie Verkehrsteilnehmer den ÖPNV aufgrund seiner Attraktivität nutzen, diesem als Kunde verloren gehen.

Zur Sicherung einer angemessenen, ausreichenden Verkehrsbedienug wurden im Nahverkehrsplan Bedienungsstandards definiert:

Ausreichende Verkehrsbedienug von Montag bis Samstag ▶ Haupt- und Normalverkehrszeit ◀ ▶ 10-, 15- und 20-Minuten-Takt ◀		
Mo-Fr Takt	Sa Takt	Verkehrsfunktion
10'	15'	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr in Mittelzentren des Ballungskerns (Bevölkerungsdichte > 1.500 Einwohner pro Quadratkilometer) • Verbindung zwischen der Innenstadt und großen, dicht besiedelten Statteilen • Bedienung durch mehrere, parallel verlaufende Linien
20'	20'	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbahn zwischen Mittelzentren des Ballungskerns und Kernbereichen eines Oberzentrums

Ausreichende Verkehrsbedienung von Montag bis Samstag

▶ Haupt- und Normalverkehrszeit ◀

▶ 30- und 60-Minuten-Takt ◀

Mo-Fr Takt	Sa Takt	Verkehrsfunktion
30' +§60'	30'⊕	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalverkehr auf zentralen Hauptverkehrsachsen zwischen größeren Mittelzentren bzw. Mittelzentren ohne parallel verlaufende SPNV-Angebote • gleichzeitige Erschließung größerer, dichter besiedelter Stadtteile • § = Montag bis Freitag Ergänzung durch SchnellBus • ⊕ = an Samstagen in Randbereichen 60-Min.-Takt
30'	30'	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalverkehr zwischen Mittelzentren mit Stadtverkehrsfunktion; kein ergänzender Stadtbusverkehr • SchnellBus und RegioBus zwischen einem Mittelzentrum und einem Mittelzentrum mit oberzentraler Funktion; keine parallele SPNV-Verbindung • städtische Verkehre zwischen größeren Mittelzentren und Randbereichen eines Oberzentrums mit Stadtbahnanschluss • Stadtverkehr in größeren Mittelzentren zwecks Verbindung zentraler Innenstadtbereiche mit größeren Stadtteilen; teilweise in Kombination mit Regionalverkehrslinien
60'	60'	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalverkehr zwischen größeren Mittelzentren über verschiedene Verkehrskorridore • Nachbarortsverkehr mit Stadtverkehrsfunktion zwischen Mittelzentren bei parallelem SPNV-Angebot • Nachbarortsverkehr zwischen Mittelzentren und größeren Grundzentren • städtische Verkehre zwischen Mittelzentren und Randbereichen eines Oberzentrums • die Kreisgrenze überschreitende Regionalverkehre mit Stadtverkehrsfunktion zwischen Mittelzentren • Stadtverkehr in Mittelzentren: Verbindung Innenstadt – Randbereiche • Erschließung kleinerer, ländlich geprägter Stadt- und Ortsteile; ggf. bedarfsorientiert • Städtische Kernerschließung in größeren Grundzentren
60'		<ul style="list-style-type: none"> • Nachbarortsverkehr zwischen Stadtteilen eines Mittelzentrums und Grundzentren

12

¹² Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 11-6 bis 11-7

Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes

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 am Samstag 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 am Samstag auf Verkehrsrelationen, die durch mehrere Linien in dichterem Takt bedient werden
	Anpassung an schwächere Fahrgastnachfrage in Randbereichen

13

4.3 Maßnahmen in Kamen

1. **C 21 Lüner Höhe – Kamen** **C 22 Kamen – Südkamen**

Das Angebot dieser beiden Linien soll zu einer neuen Linie C 21 Lüner Höhe – Kamen – Südkamen zusammengelegt werden. Das Angebot wird dann zwischen Lüner Höhe und Kamen von Montag bis Samstag „bedarfsgerecht“¹⁴ von einem 30 Min.-Takt auf einen 60 Min.-Takt reduziert. Der Abschnitt Kamen – Südkamen wird weiterhin im 60 Min.-Takt bedient.

2. **C 23 Kamen Bf – Markt – Heeren** **R 53 Heeren – Königsborn – Unna Bhf**

Die bisher von Montag bis Freitag im 30-Min.-Takt verkehrende Linie C 23 soll statt bisher einmal stündlich regelmäßig im 30-Min.-Takt über Heeren hinaus als Linie R 53 bis Unna-Bahnhof durchgebunden werden, wodurch zwischen Heeren und Unna anstelle des bisherigen 20/40-Min.Taktes ein 30-Min.-Takt entsteht. Zwischen Unna-Königsborn und Unna Bahnhof soll diese Verbindung die wegfallende C 43 (bisher 20-Min.-Takt) ersetzen. Ein Übergang zu S 4 ist dann nur noch 2 mal stündlich, davon nur 1 mal mit kurzer Übergangszeit, möglich.

¹³ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 11-8

¹⁴ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 11-21

3. **184 – Kamen Bf – Markt – Rottum – Overberge – Lerche – Selbachpark – Pelkum Waldorfschule**

Das Fahrtenangebot dieser Linie wird außerhalb der Schulzeiten nur schwach nachgefragt. Daher sollen hier die Fahrten in den Schulferien zukünftig entfallen.

4. **C 91 Heeren-Denkmal – Altenbögge – Bönen Bf – Am Mersch - Nordbögge
R 92 Heeren-Denkmal – Altenbögge – Bönen Bf – Woortstraße**

Die jeweils im 60 Min.Takt- verkehrenden Linien C 91 und R 92 ergänzen sich zwischen Bönen Bf und Heeren zu einem 20/40-Min. Takt. Die gute Angebotsstruktur zwischen Bönen und Heeren wird zwar zufrieden stellend genutzt, weist aber lt. Nahverkehrsplan im Vergleich zu anderen 30-Min.-Takt-Linien geringere Nachfragewerte auf.

Unter den zu beachtenden finanziellen Rahmenbedingungen ist gem. dem Entwurf des Nahverkehrsplans mit der im 60-Min.-Takt verkehrenden den Linie C 91 eine ausreichende Bedienung vorhanden, so dass die Linie R 92 mit Ausnahme der schulbedingten Fahrten entfallen soll.

5. **S 80 Werne – Rünthe- Bergkamen – Kamen – Südkamen – Königsborn – Unna Bf.**

Der Schnellbus S 80 verkehrt in der Haupt- und Normalverkehrszeit von Montag bis Freitag weiterhin im 60-Min.-Takt. An Samstagen soll der Bus nur noch zwischen Kamen Bf und Bergkamen Busbf verkehren, da abschnittsweise andere ausreichende Fahrtmöglichkeiten bestehen, wie zum Beispiel die R 81 zwischen Unna und Kamen sowie Bergkamen und Werne.

6. **R 81 Unna Bhf. – Unna Königsborn – Kamen – Weddinghofen – Rünthe – Werne**

An Samstagen soll das Angebot zwischen Bergkamen-Nordberg und Werne auf einen 60-Min.Takt reduziert werden. Das Angebot zwischen Bergkamen-Nordberg und Unna Bhf bleibt unverändert.

Von Montag bis Freitag sowie an Sonn- und Feiertagen bleibt das zur Zeit bestehende Angebot zwischen Unna und Werne unverändert.

4.4 Maßnahmenpakete

Die im Nahverkehrsplan dargestellten Angebotsanpassungen lassen sich häufig nur in Kombination mit anderen Maßnahmen umsetzen, da Busse im Kreis Unna zum Teil linienübergreifend eingesetzt werden. Sollten voneinander abhängige Maßnahmen nicht zeitgleich umgesetzt werden, ist ein wirtschaftlich optimierter Fahrzeugeinsatz nicht möglich und Einsparpotentiale können nicht erreicht werden. Daher sind die Maßnahmen in Maßnahmenpakete eingeteilt worden, die in ihrer Struktur unveränderbar sein sollen:

Maßnahmenpaket 1: Lünen

C1	Lünen – Lün-Brambauer <ul style="list-style-type: none">• Samstag Angebotsreduzierung von 20- auf 30-Min.-Takt
-----------	--

Maßnahmenpaket 2, Variante A: Lünen – Fachkonzept Stadt Lünen

R11	Verkürzter Linienweg <ul style="list-style-type: none">• Lünen ZOB-Hbf – Bergkamen Samstag <ul style="list-style-type: none">• Angebotsreduzierung Lünen ZOB-Hbf – Lün-Beckinghausen / Bergk.-Oberaden von 30- auf 60-Min.-Takt
C4	Ersatz für die Linien R11/I14 ▶ neuer Linienweg <ul style="list-style-type: none">• Lün-Wethmar - Lün-Nordlünen – Lün-Wethmar – Lünen ZOB-Hbf – DO-Lanstrop• 60-Min.-Takt
C5	Neue Liniennummer C5 für bisherige Linie I15 <ul style="list-style-type: none">• Vereinheitlichung der Linienbezeichnungen• Lünen-Alstedde – Lünen – DO-Eving
C14	Ersatz für Linie I14 ▶ neuer Linienweg <ul style="list-style-type: none">• Lün-Nordlünen –Lünen ZOB-Hbf – DO-Lanstrop• 60-Min.-Takt
I18	Lünen ZOB-Hbf – Lünen In der Geist <ul style="list-style-type: none">• Angebotsreduzierung auf verkehrsrelevante Zeiträume

Maßnahmenpaket 2, Variante B: Lünen – Ausreichende Verkehrsbedienung

R11	Samstag Angebotsreduzierung <ul style="list-style-type: none"> • Cappenberger See – Lün-Beckinghausen / Bergk.-Oberaden von 30- auf 60-Min.-Takt • die Verstärkerfahrten in Lünen entfallen • Montag-Freitag wie Fahrplanjahr 2006/2007
C4	Ersatz für Linie 114 <ul style="list-style-type: none"> • Lün-Nordlünen SZ Brusenkamp (HVZ/NVZ) – Lünen ZOB-Hbf (täglich) – Lün.-Niederaden (täglich) - DO-Lanstrop (HVZ/NVZ) • 60-Min.-Takt
C5	Neue Liniennummer C5 für bisherige Linie 115 <ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Linienbezeichnungen • Lünen-Alstedde – Lünen – DO-Eving
C14	Ersatz für Linie 114 von Mo-Fr ▶ Lünen ZOB-Hbf – DO-Lanstrop ▶ 60-Min.-Takt Mo-Fr HVZ/NVZ
I18	Lünen ZOB-Hbf – Lünen In der Geist <ul style="list-style-type: none"> • Angebotsreduzierung auf verkehrsrelevante Zeiträume

Maßnahmenpaket 3: Lünen – Selm

D19	Angebotsanpassung Lünen ZOB-Hbf – Selm Mitte <ul style="list-style-type: none"> • Wegfall des letzten Fahrtenpaares am Abend
------------	---

Maßnahmenpaket 4: Lünen – Selm

R19	Angebotsanpassung Lünen ZOB-Hbf – Selm Mitte <ul style="list-style-type: none"> • in der Schwachverkehrszeit am Samstag sowie an Sonn- und Feiertagen Reduzierung auf einen 120-Minuten-Takt
------------	---

Maßnahmenpaket 5: SchnellBus S20 und S80

S20	Samstag <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsangebot Bergkamen Busbf – Lünen ZOB-Hbf entfällt • neue durchgehende Verbindung S20/S80 Hamm – Bergkamen Busbf – Kamen Bf in der Normalverkehrszeit
S80	Beibehaltung des Linienweges 2006/2007 <ul style="list-style-type: none"> • Werne – Bergkamen - Kamen – Unna-Königsborn – Unna Samstag <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsangebot Werne – Bergkamen und Kamen Bf – Unna Bf entfällt • neue durchgehende Verbindung S20/S80 Hamm – Bergk.-Rünthe - Bergkamen Busbf – Kamen Bf

Maßnahmenpaket 6: Bergkamen – Werne

R81	Samstag Angebotsanpassung Werne Busbf – Bergkamen Nordberg <ul style="list-style-type: none">• Änderung der Taktfrequenz von einem 30- Min.-Takt auf einen 60-Min.-Takt Samstag Bergkamen Nordberg – Kamen - Unna <ul style="list-style-type: none">• Beibehaltung des Fahrplanangebotes 2006/2007
------------	--

Maßnahmenpaket 7: Kamen

C21	Neuer Linienweg Kamen West – Kamen-Lüner Höhe – Kamen – Kamen - Südkamen <ul style="list-style-type: none">• Reduzierung des Angebotes von einem 30- auf einen 60-Minuten-Takt• Verlängerung als Ersatz für Linie C22 nach Südkamen
C22	Linie C22 entfällt <ul style="list-style-type: none">• Anbindung von Südkamen durch Linie C21

Maßnahmenpaket 8: Kamen / Unna / Bönen

C23	Ganztägig durchgehendes Fahrtenangebot C23/R53 Kamen – Kamen-Heeren - Unna <ul style="list-style-type: none">• 30-Min.-Takt
R53	Ganztägig durchgehendes Fahrtenangebot C23/R53 Kamen – Kamen-Heeren - Unna <ul style="list-style-type: none">• Umstellung von einem 20/40- Min.-Takt auf einen 30-Min.-Takt
C40	Neues Ringlinienkonzept als Ersatz für C40/C42 <ul style="list-style-type: none">• Unna Bf – Unna Kastanienhof – Unna-Gartenvorstadt – Unna Südfriedhof – Unna Bf• 60-Min.-Takt
C42	Neues Ringlinienkonzept als Ersatz für C40/C42 <ul style="list-style-type: none">• Unna Bf – Unna Südfriedhof – Unna-Gartenvorstadt – Unna Kastanienhof – Unna Bf• 60-Min.-Takt
C44	Neues Erschließungskonzept für Unna-Königsborn, Linie C43 entfällt <ul style="list-style-type: none">• Unna Bf – Unna Amtsgericht – Unna-Königsborn Bf – Unna-Königsborn Katernborn – Unna-Königsborn Rehfuß – Unna-Königsborn Markt – Unna-Königsborn Rehfuß – Unna-Königsborn Katernborn – Unna-Königsborn Bf – Unna Amtsgericht – Unna Bf• 60-Min.-Takt
R92	R92 Kamen-Heeren - Bönen entfällt mit Ausnahme einzelner Fahrten des Schülerverkehrs <ul style="list-style-type: none">• Bedienung durch Linie C91 gewährleistet

Maßnahmenpaket 9: Bönen

C95	Linie C95 Bönen-Nordböge - Bönen entfällt <ul style="list-style-type: none">• Bedienung durch Linie C91 gewährleistet
------------	---

Maßnahmenpaket 10: Kamen

I84	Kamen – HAM-Pelkum <ul style="list-style-type: none">• Verkehrsangebot entfällt an schulfreien Tagen mangels Nachfrage
------------	--

Maßnahmenpaket 11: Unna – Holzwickede

R51	Neuer Linienweg der Linie R51 in Holzwickede <ul style="list-style-type: none">• Unna – DO-Wickede - Holzwickede Bf – Holzwickede Katholische Kirche – Holzwickede Seniorenbegegnungsstätte - Holz.-Hengsen
------------	---

Maßnahmenpaket 12: Lünen - Waltrop

284	Angebotsanpassung zwischen Lünen-Brambauer und Waltrop <ul style="list-style-type: none">• Montag-Freitag Angebotsanpassung in Tagesrandlagen• Samstag Angebotsreduzierung von einem 30-Min.-Takt auf einen 60-Min.-Takt
------------	---

Maßnahmenpaket 13: Schwerte – DO-Lichtendorf

R50	Angebotsanpassung DO-Lichtendorf – Schwerte an Sonn- und Feiertagen <ul style="list-style-type: none">• Ersatz der Busbedienung bzw. einzelner Fahrten DO-Lichtendorf – Schwerte und in Gegenrichtung durch <i>TaxiBus</i>
------------	--

Maßnahmenpaket 14: Schwerte – Iserlohn

T130	Linie 130 Schwerte – Schwerte-Villigst – Iserlohn <ul style="list-style-type: none">• Verkürzung auf den Abschnitt Schwerte – Iserlohn-Rheinen• bedarfsorientierte Bedienung durch <i>TaxiBus</i>
-------------	--

Maßnahmenpaket 15: Schwerte

C31	DO-Holzen - Schwerte – Schwerte-Schwerterheide <ul style="list-style-type: none">• Direkte Linienführung zwischen Schwerte Sparkasse und Schwerte Kath. Krankenhaus• Schleifenfahrt über Heidestraße (Ost) entfällt• Vollständige Integration in den Taktknoten Schwerte Bf• Zusatzfahrten Schwerte Bf – Schwerte-Schwerterheide am Nachmittag können entfallen
D31	Linie D31 Schwerte-Schwerterheide – Schwerte Talstraße – Schwerte Bf entfällt mangels Nachfrage

Maßnahmenpaket 16: Unna / Fröndenberg	
546	Verkürzung auf den Abschnitt Werl – Unna-Hemmerde <ul style="list-style-type: none"> • am Bahnhof Hemmerde anschluss technische Verknüpfung mit Hellweg-Bahn RB59 (kurzer Übergang)
C46/ 170	Stadtlinie C46 Unna-Lünern – Unna (– Unna Indupark) in Kombination mit Regiolinie 170 Unna – Unna Indupark - Frön.-Frömeren - Frön.-Ostbüren – Frön.-Hohenheide – Fröndenberg <ul style="list-style-type: none"> • Ersatz für Linien 546 und 170 • C46 Unna-Lünern – Unna • 170 Unna – Fröndenberg • Fahrzeugdurchbindung C46/170 • 60-Min.-Takt
C71	Stadtverkehr Fröndenberg Bf P&R – Frön.-Mühlenberg - Fröndenberg Bf P&R <ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Taktfrequenz von einem 30- Min.-Takt auf einen 60-Min.-Takt
C72	Stadtverkehr Fröndenberg Mitte - Fröndenberg Bf P&R – Frön.-Westick - Fröndenberg Bf P&R <ul style="list-style-type: none"> • 60-Min.-Takt • Alternativ Führung der Linie 175 über Westick
C73	Neue Stadtlinie C73 als Ersatz für Linie 170 Fröndenberg West <ul style="list-style-type: none"> • Fröndenberg Mitte – Fröndenberg Bf P&R – Frön.-Ardey - Frön.-Langschede - Frön.-Dellwig - Frön.-Altendorf • 60/120-Min.-Takt; Samstag <i>TaxiBus</i>

15

4.5 Ergänzende Nahverkehrsangebote

Die oben dargestellten neuen Angebotsstrukturen sichern eine ausreichende Verkehrsbedienung. Die Städte und Gemeinden im Kreis Unna haben darüber hinaus nur noch die Möglichkeit ergänzende Nahverkehrsangebote eigenverantwortlich zu bestellen und auch zu finanzieren. Der Nahverkehrsplan zählt wünschenswerte aber über ein ausreichendes Angebot hinausgehende und daher von einer direkten Finanzierung durch die Kommunen abhängige Angebote auf, u.a.:

- **TaxiBus T 25 (Husen – Methler) und T 84 Kamen Bf. – Markt – Rottum – Derne**
Die TaxiBus-Linien sollen weiterhin gemäß dem aktuellen Fahrplanangebot bedarfsorientiert nach telefonischer Voranmeldung verkehren.
- **R 12 Kamen – Kupferberg – Bergkamen – Lünen**
Eine Verdichtung dieser Linie zum 30-Min.-Takt wird zwar als wünschenswert gesehen, müsste aber von den betroffenen Kommunen eigenständig finanziert werden.
- **R 54 Unna – Massen – Kamen – Wasserkurl – Methler**
Eine Verdichtung dieser Linie zum 30-Min.-Takt (Durchbindung der C 24 Kamen – Wasserkurl) wird zwar als wünschenswert gesehen, müsste aber von den betroffenen Kommunen eigenständig finanziert werden.

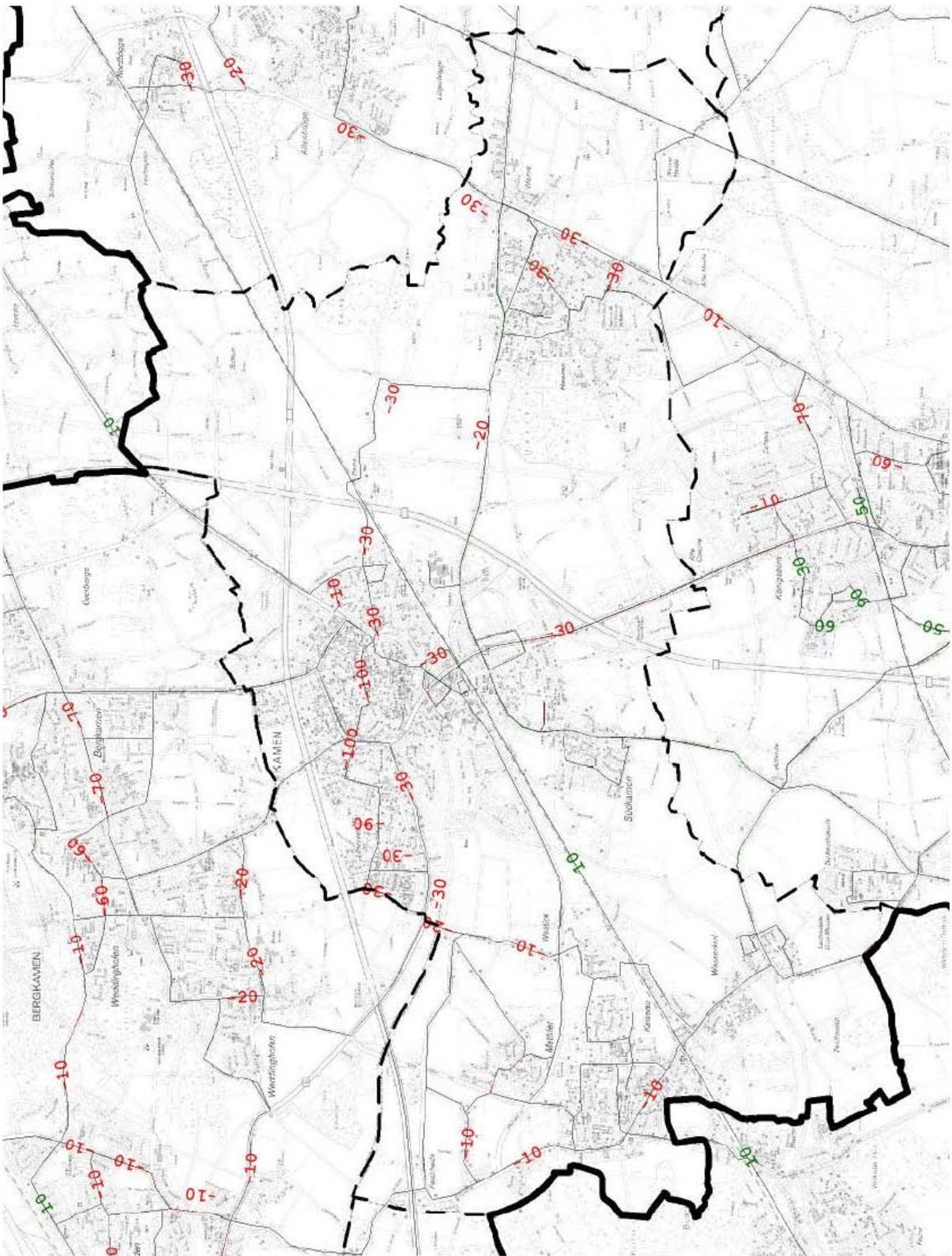
¹⁵ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 11-45 bis 11-49

- **NachtAST (Kamen/Bönen) und NachtTaxiBus T 81 (Kamen – Unna)**
Die Nachtverkehre sollen weiterhin, sofern die eigenständige Finanzierung durch die Kommunen gesichert ist, in der heutigen Form fortgeführt werden.

5. Auswirkungen des angepassten Nahverkehrsangebotes

5.1 Veränderung der Fahrgastzahlen

Für die dem Nahverkehrsplan zu Grunde liegenden konzeptionellen Maßnahmen wurden Simulationsrechnungen durchgeführt, um die zukünftige Entwicklung der Fahrgastzahlen ermitteln zu können. Demnach werden alle Linien des straßengebundenen ÖPNV in Kamen einen Fahrgastrückgang verzeichnen, am stärksten auf einem Abschnitt der C 21 mit einem Rückgang von 100 Fahrgästen je Tag (Montag bis Freitag). Im Einzelnen ist die Veränderung aus der Grafik zu entnehmen.



16

¹⁶ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 13-6

5.2 Auswirkungen des angepassten Nahverkehrsangebotes auf den Finanzbedarf des ÖPNV

Die Anpassung des Nahverkehrsangebotes auf eine ausreichende Verkehrsbedienug führt zu Einsparungen in den Aufwendungen für den straßengebundenen ÖPNV. In der Gesamtsumme könnten sich die Einsparungen zwischen 510.000 € und 520.000 € belaufen. Bei der Nennung der Einzelbeträge ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine Abschätzung handelt, bei der Schwankungsbreiten von mindestens +/- 5.000 € einzukalkulieren sind.

Veränderung des finanziellen Aufwandes für den straßengebundenen ÖPNV - Optimierungsszenario	
Kreis / Stadt / Gemeinde	Einsparung
Kreis Unna	230.230,- €
Stadt Bergkamen	13.090,- €
Gemeinde Bönen	51.680,- €
Stadt Fröndenberg	40.700,- €
Gemeinde Holzwickede	+/- 0,- €
Stadt Kamen	47.540,- €
Stadt Lünen	69.500,- €
Stadt Unna	20.290,- €
Stadt Schwerte	28.360,- €
Stadt Selm	15.730,- €
Stadt Werne	+/-0,- €
Summe	517.120,- €
Die zukünftigen, derzeit noch nicht feststehenden, finanziellen Aufwendungen für die Stadtbahnlinie U41 Lünen-Brambauer – Dortmund – DO-Hörde wurden in den o. g. Beträgen nicht berücksichtigt	

17

¹⁷ Nahverkehrsplan Kreis Unna, Entwurf 2007, S. 14-1-