



Stadt Kamen

Die Bürgermeisterin

Vorlage

Nr. 106/2018

Fachbereich Planung, Bauen, Umwelt

vom: 29.10.2018

Beschlussvorlage

öffentlich

PSV

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Planungs- und Straßenverkehrsausschuss

Bezeichnung des TOP

Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Unna

hier: Stellungnahme der Stadt Kamen als Träger öffentlicher Belange

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss beschließt im Zuge der Beteiligung der Stadt Kamen als Träger öffentlicher Belange bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Unna die unter Sachverhalt und Begründung aufgeführte Stellungnahme. Die Stellungnahme ist dem Kreis Unna zu übermitteln. Der Beschluss gilt ausdrücklich vorbehaltlich einer ergänzenden bzw. erweiterten Stellungnahme durch den Behindertenbeirat der Stadt Kamen.

Die ergänzenden Hinweise der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt und Begründung (einschl. finanzielle Möglichkeit der Verwirklichung):

Im Zuge der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Unna wurde die Stadt Kamen als Träger öffentlicher Belange formal beteiligt, mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes. Als Frist hat der Kreis Unna den 01.10.2018 festgesetzt. In der Sitzung vom 20.06.2018 wurde der Planungs- und Straßenverkehrsausschuss über die Hintergründe der Neuaufstellung, das Beteiligungsverfahren sowie die weiteren anstehenden Schritte informiert. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes wurde mittels Download-Link bereitgestellt (s. MV 036/2018).

Der vorgelegte Nahverkehrsplanentwurf wurde von der Verwaltung geprüft und eine Stellungnahme vorbereitet.

Stellungnahme:

Der vorgelegte Nahverkehrsplanentwurf für den Kreis Unna ist die konsequente Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aus dem Jahr 2013. Neben der Festlegung des zukünftigen Busverkehrsangebotes für den Kreis werden im aktuellen Entwurf auch verstärkt weitere Themen des Nahverkehrs betrachtet, z.B. Intermodalität und Qualitätsstandards. Zu einzelnen Punkten sind aus Sicht der Stadt Kamen nachfolgende Ergänzungen oder Änderungen zu berücksichtigen.

Ausreichende Verkehrsbedienung:

Wie schon im Nahverkehrsplan von 2013 ist die Definition der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ als Grundlage für das zu planende Busangebot nachvollziehbar. Das Ziel, dass

auf dieser Grundlage in Kommunen mit ähnlichen Strukturen auch vergleichbare Angebote etabliert werden, wird seitens der Stadt Kamen unterstützt. Dennoch müssen bei Bedarf Abweichungen von der definierten ausreichenden Verkehrsbedienung möglich sein. Ein gutes Beispiel hierfür ist die aufgrund der Nahverkehrsplanteilfortschreibung von 2016 eingeführte Taktverdichtung (15 Minuten Takt) auf dem Korridor Kamen – Unna; aktuelle Zahlen belegen den Erfolg der Maßnahme (s. Anhang 1). Im Nahverkehrsplan wird die ausreichende Verkehrsbedienung als Richtwert bezeichnet (S. 62) ebenfalls die Festlegung der Betriebszeiten (S. 62), nicht jedoch bei den Vorgaben für die Bedienhäufigkeit, die aber ein besonderes Merkmal für eine Angebotsqualität im Busverkehr auf einer Relation ist. Bei der Kategorisierung der Siedlungsbereiche (Tab. 32, S. 66) wird der östliche Siedlungsbereich von Kamen Mitte (zwischen Hammer Straße und Danziger Straße) im Gegensatz zum westlichen (Lüner Höhe) nicht berücksichtigt. Dies wäre entweder zu ergänzen oder entsprechend zu erläutern.

Des Weiteren sollte geprüft werden, ob hier nicht nur Verbindungen zwischen Ortsteilen und Hauptort bzw. kreisweite Verbindungen zwischen benachbarten Hauptorten oder regionale Verbindungen berücksichtigt werden, sondern auch Verbindungen zu wichtigen Gewerbestandorten, z.B. vom nächsten Verknüpfungspunkt mit dem regionalen Schienenverkehr.

Barrierefreiheit:

Alle eingesetzten Fahrzeuge der VKU erfüllen die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Personen und auch bei Subunternehmen kommen zumindest durchgängig Niederflurfahrzeuge zum Einsatz (s. S. 56). Gleichzeitig ist aber noch eine Reihe von Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut, vor Allem mit einem erhöhten Bord und Leitstreifen für Sehbehinderte.

Das Personenbeförderungsgesetz legt in § 8 fest, dass für die „Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ ist. Dies beinhaltet auch die Haltestellen des Nahverkehrs. In § 8 wird weitergehende festgelegt: „Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Dementsprechend wird im Entwurf des Nahverkehrsplanes ausgeführt, dass der Nahverkehrsplan als einziges Planungsinstrument die Möglichkeit bietet, auch Ausnahmen von der Barrierefreiheit festzulegen. Entsprechend wären zum Beispiel Standards für den Haltestellenausbau erforderlich, die sich an Nutzerzahlen und sozialen Einrichtungen (zum Beispiel Krankenhäusern) im Umfeld orientieren (S. 10). Nahverkehrspläne müssen daher aufzeigen, wie das Ziel der Barrierefreiheit erreicht werden soll. Hierbei besteht die Möglichkeit, im Nahverkehrsplan in begründeten Fällen Ausnahmen von der Barrierefreiheit festzulegen (S. 12).

Im Nahverkehrsplanentwurf wird der barrierefreie Umbau von Haltestelle mit der Maßnahme **D1 Inklusion: Kommunales Ausbaukonzept für Haltestellen** berücksichtigt (S. 133). Hier wird jedoch richtigerweise festgestellt, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle Bushaltestellen in eigener Zuständigkeit barrierefrei umzubauen. Entsprechend soll für jede Kommune ein eigenes Ausbaukonzept erstellt werden, welches auch die weiteren Akteure einbindet (vor allem Kreis Unna und Straßen.NRW).

Im Ergebnis soll eine Prioritätenliste für den weiteren Ausbau stehen. Hierzu sollten neben der Nachfrage auch qualitative Aspekte betrachtet werden. Dies sind zum Beispiel die Lage von Haltestellen an Hauptzielen und weiteren Zielen für Mobilitätseingeschränkte. Ein kommunales Ausbaukonzept sollte dazu mindestens in drei Ausbaustufen gegliedert sein:

- Ausbau bis 2022
- Ausbau ab 2022
- Ausbau entfällt, aktuell kein Bedarf erkennbar

Bereits ein Ausbau nach 2022 wäre aus Sicht der Stadt Kamen eine Ausnahme gem. § 8 Personenbeförderungsgesetz, die demnach konkret benannt und begründet werden muss. Aus Sicht der Stadt Kamen ist dies mit der Formulierung der Maßnahme D 1 nicht ausreichend. In Abstimmungen zwischen den Kommunen und dem Kreis Unna hat der

Gutachter ein Verfahren zur Kategorisierung der Haltestellen nach vordringlichem bzw. weiterem Ausbaubedarf oder Haltestellen ohne Bedarf entwickelt. Auf dieser Grundlage sollte der Nahverkehrsplan auch die Haltestellen mit vordringlichem Ausbaubedarf (bis 2022) konkret benennen und den Umbau von Haltestellen nach 2022 entsprechend begründen.

Technische Umrüstung der Busflotte (Luftreinhalteplan):

Im Luftreinhalteplan der Stadt Kamen ist die technische Umrüstung der Busflotte der VKU bzw. die Ersatzbeschaffung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge als Maßnahme enthalten. Vergleichbare Maßnahmen finden sich auch in den Luftreinhalteplänen der Stadt Schwerte und der Gemeinde Bönen.

Der überwiegende Teil der VKU Busse erfüllt bereits die Abgasnorm Euro 5 EEV oder Euro 6 (85%). Die Fahrzeuge der Subunternehmen weisen allerdings noch zu 80 bis 90 % lediglich die Abgasnorm Euro 4 oder schlechter auf. Zahlreiche Fahrzeuge verfügen darüber hinaus noch nicht über einen Rußpartikelfilter (S. 55).

Im Nahverkehrsplanentwurf wird dies mit der Maßnahme **D 5 Fuhrparkqualifizierung beim Klimaschutz** (S. 138) aufgegriffen. Hier fehlen jedoch Fristen, bis die Maßnahmen umgesetzt werden können. Insbesondere für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern sollten im Nahverkehrsplan klarere Vorgaben gemacht werden. Gerade mit Blick auf den aus Sicht des Klimaschutzes schlechten Fahrzeugbestand der Subunternehmer, die einen nicht unwesentlichen Teil der Verkehrsleistung (bis zu etwa 1/3) erfüllen, ist dies von Bedeutung.

Anpassung des Busangebotes an Rhein-Ruhr-Express (RRX):

Ab Dezember 2018 erfolgt im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) die schrittweise Einführung des RRX. Mit dem RRX sollen das Sitzplatzangebot und der Komfort deutlich erhöht werden. Durch die Überlagerung von Linien soll im Kernbereich ein Angebot im Takt 15 (Kamen Bahnhof) bzw. Takt 30 (Bahnhof Methler) erreicht werden. Bis zu dieser vollständigen Umsetzung des RRX-Gesamtkonzeptes wird der Zeitraum zwischen 2030 und 2035 anvisiert (S. 20).

Ein verändertes Angebot im SPNV muss auch Berücksichtigung in den Maßnahmen des Nahverkehrsplanes für den Busverkehr finden. Da derzeit aber nur der Vorlaufbetrieb mit modernisiertem Fahrzeugmaterial feststeht (ab Dezember 2018), bislang aber noch keine Änderungen im Fahrplan, können auch im Nahverkehrsplan keine konkreten Anpassungsmaßnahmen angegeben werden.

Mit der Maßnahme **B 11 Anschlüsse mit dem regionalen Schienenverkehr** (S. 120) wird im Nahverkehrsplan festgehalten, dass die Prüfung, ob Fahrpläne im Busnetz bei Fahrplanänderungen im regionalen Schienenverkehr angepasst werden müssen, eine Daueraufgabe ist. Damit ermöglicht der Nahverkehrsplan jederzeit notwendige Änderungen. Dieses Vorgehen wird von der Stadt Kamen ausdrücklich unterstützt, ebenso wie die Prüfung einer Optimierung der Buserschließung im Ortsteil Methler bei anstehenden Anpassungen an die Anschlüsse am Bahnhof Methler.

Inter- und Multimodalität

Im aktuellen Nahverkehrsplanentwurf wird die Bedeutung der Inter- und Multimodalität für Nutzer des ÖPNV hervorgehoben (S. 59). Grundlage bildet das vom Kreis Unna im Jahr 2015 erstellte Gutachten „Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna“. Zunehmend werden Verkehrsmittel wie Fahrrad, Carsharing oder aber auch der eigene PKW als Ergänzung zum ÖPNV eingesetzt.

Die Stadt Kamen sieht die verstärkte Verknüpfung der Verkehrsmittel als einen zentralen Baustein zur Weiterentwicklung und Förderung des ÖPNV. Wichtige Verknüpfungspunkte, wie zum Beispiel die Bahnhöfe, sollten auf Grundlage des landesweiten Konzeptes der Mobilstationen (Verknüpfung von Verkehrsträgern, Nutzerinformation und einheitliches Corporate-Design-System) qualifiziert werden. Eine Grundlage hierfür bietet das o.g. Gutachten, das für die Stadt Kamen vier Verknüpfungspunkte von besonderer Bedeutung herausgearbeitet hat: Bahnhof Kamen, Bahnhof Methler, Haltestelle Markt und Haltestelle Südkamener Straße. Derzeit wird durch den Kreis Unna gemeinsam mit den Städten und Gemeinden ein Konzept für die Umsetzung erster Mobilstationen vorbereitet.

Mobilstationen werden in der Beschreibung der Mobilitätsstrategie *FUN Flexibel UNterwegs im Kreis Unna* (S. 98) zwar als zentrales Element bezeichnet, im Maßnahmenkatalog des Nahverkehrsplanes finden sie jedoch keine Berücksichtigung.

In der Maßnahmenliste findet sich mit der Maßnahme **D2 Intermodalität: Verknüpfung von Fahrrad und Bus** (S. 135) eine Maßnahme zur Intermodalität. Diese betrachtet aber nur die Verknüpfung von zwei Verkehrsträgern. Eine Maßnahme, die den ganzheitlichen Ansatz der Mobilstationen wiedergibt, findet sich nicht. Die Maßnahme D 2 wird von der Stadt Kamen ausdrücklich unterstützt, dennoch sollte darüber hinaus geprüft werden, ob und in welcher Form auch die Qualifizierung von Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden kann.

Verbindungsqualität – Richtwerte für Fahrzeiten (S. 73)

Im Nahverkehrsplanentwurf werden Richtwerte für maximale Fahrzeiten für unterschiedliche Relationen genannt. So wird zum Beispiel für Verbindungen im Kreis Unna zwischen Hauptorten und Hauptorten angrenzender Kommunen eine maximale Fahrzeit von 30 Minuten als Richtwert angegeben. Eine Übersicht über Relationen, auf denen die genannten Richtwerte nicht eingehalten werden, ist nicht vorhanden. So wird z.B. der Richtwert auf der Relation Kamen – Lünen deutlich überschritten (Fahrzeit rd. 60 Min). Eine Übersicht über Relationen, auf denen die Richtwerte überschritten werden, sollte erstellt werden, um so ggfls. zukünftige Optimierungsnotwendigkeiten identifizieren zu können.

Weitere Zielvorgaben zur Inklusion (S. 91)

In Tabelle 45 wird als Zielvorstellung für Haltestellen die standardmäßige Ausrüstung von Bushaltestellen mit Fahrgastinformationssäulen (z.B. Bus.Hör.Stellen) aufgeführt. Bislang wurden die bereits installierten Bus.Hör.Stellen von der VKU angeschafft, aufgestellt und betrieben. Im Nahverkehrsplanentwurf heißt es nun: „Ausrüstung [...] durch die Kommunen“. Aus Sicht der Stadt Kamen sollte eine Ausrüstung bestehender Haltestellen weiterhin durch die VKU erfolgen. Nur so ist eine einheitliche Funktion sowie eine sichere und problemlose Integration in die Systemumgebung der VKU sowie die Administration durch die VKU zu gewährleisten.

Anbindung Gewerbegebiete

Größere Gewerbegebiete liegen oftmals abseits der Stadtzentren und der größeren Siedlungsbereiche, können jedoch wichtige Zielpunkte des ÖPNV sein. Dementsprechend wird im Entwurf des Nahverkehrsplanes unter Maßnahme **C 1 Bedarfsprüfung von Gewerbegebietsanbindungen** (S. 121) auch festgestellt, dass die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen eines der Hauptziele in der Planung von Busverkehren im Kreis Unna ist. Allerdings handelt es sich hierbei nur um eine perspektivische Maßnahme, die allgemein die Prüfung von Busangeboten bei Interesse von mindestens 50% der Beschäftigten vorsieht. Eine konkrete Maßnahme zur Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten gibt es im Nahverkehrsplanentwurf nur mit der Maßnahme **B 9 Optimierte Anbindung Bergkamener Gewerbegebiete** (S. 118).

Aktuelle Entwicklungen, wie der neue Logistikstandort in der Henry-Everling-Straße, dessen 1. Bauabschnitt noch in diesem Jahr mit einer zu erwartenden hohen Anzahl an Beschäftigten in Betrieb gehen wird, oder das interkommunale Gewerbegebiet Unna-Kamen, für das aktuell die Erschließungsarbeiten begonnen haben, werden nicht ausdrücklich betrachtet. Insbesondere für den Logistikstandort in der Henry-Everling-Straße hat der zukünftige Betreiber ein großes Interesse an einer passenden ÖPNV-Anbindung geäußert. Gerade außerhalb der Hauptverkehrszeiten werden hier vom Betreiber Schwierigkeiten gesehen. Ein Nahverkehrsangebot für neue Arbeitsstandorte sollte möglichst mit Betriebsbeginn vorhanden sein, auch wenn nicht alle in der Maßnahme C 1 genannten Voraussetzungen für die Prüfung von Busangeboten im Vorfeld erfüllt werden können.

Auch wenn die VKU derzeit für den Standort Henry-Everling-Straße die Möglichkeiten einer auf die Bedarfe angepasster Verkehrsanbindung prüft, bittet die Stadt Kamen zu prüfen, inwiefern weitere Maßnahmen (Henry-Everling-Straße/Interkommunales Gewerbegebiet Unna-Kamen) im Sinne der Maßnahme **B 9** in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden können.

Maßnahme D 4 Umsteigen attraktiver gestalten (S. 137)

Unter D 4 wird als Maßnahme für Kamen Bahnhof aufgeführt:

„Öffnung des Fußwegs westlich der Radstation für kurze und direkte Fußwege vom Mittelbahnsteig (Zug aus Dortmund nach Hamm) zu den Buslinien auf dem Bahnhofsvorplatz (bereits in Planung)“

Diese Maßnahme ist abgeschlossen.

Haltestellenbenennung

In der Vergangenheit wurde zur Generierung weiterer Einnahmen Haltestellenamen vermarktet. Dies führte dazu, dass einige Haltestellen nicht mehr über eine Lagebezeichnung verortbar sind und wichtige Ziele im Stadtgebiet, wie zum Beispiel das Krankenhaus, aus der Haltestellenliste nicht ablesbar sind. Zur besseren Orientierung sollten zukünftig nur noch Haltestellenbezeichnungen gewählt werden, die eine überörtliche Bedeutung haben oder eine Lagebezeichnung wiedergeben, wie z.B. Straßennamen.

Ergänzende Hinweise der Verwaltung zur Stellungnahme:

Die o.a. Stellungnahme bezieht sich auf den im formalen Verfahren vorgelegtem Entwurfsstand des Nahverkehrsplanes für den Kreis Unna. Als Ergebnis der verwaltungsinternen Abstimmungen zwischen den Städten bzw. Gemeinden und dem Kreis Unna wurde der Nahverkehrsplanentwurf inzwischen weiter ergänzt. Insbesondere zum Themenbereich Barrierefreiheit wurde inzwischen für jede Kommune im Kreis Unna ein detailliertes Maßnahmenblatt erstellt, das die Ausbaubedarfe der Haltestellen im jeweiligen Gemeindegebiet einordnet. Dabei wurden auf Grundlage erfasster Geodaten über objektive und auf alle Haltestellen anwendbare Bewertungskriterien die Haltestellen einer Kategorie des Ausbaubedarfs zugeordnet. Kriterien waren Bedeutung als Verknüpfungspunkt, Lage in einem Versorgungsschwerpunkt und Nähe zu Einrichtungen von besonderer Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen (Krankenhaus, Wohnheime, Jugendeinrichtungen, etc.).

Die sich daraus ergebende Einteilung der Haltestellen erfolgt in die Kategorien:

1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 zu realisieren

(Haltestellen mit mind. einer Zuordnung, unabhängig vom zuständigen Baulastträger)

2a: Weiterer vorrangiger Ausbau, der nicht bis Ende 2021 realisierbar ist

2b: Weiterer Bedarf nach Abschluss der Kategorie 2a

(nur Haltestellen, welche bereits einen erhöhten Bordstein haben. Bei diesen Standorten sind nur einzelne fehlende Elemente für die vollständige Barrierefreiheit nachzurüsten)

3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf

Die Zuordnung der Haltestellen kann aus dem als Anlage 2 beigefügtem Maßnahmenblatt entnommen werden. Auf dieser Grundlage kann durch die Verwaltung nun die Beantragung von Fördermitteln vorbereitet werden. Hierzu ist ein Grobkostenansatz noch in diesem Jahr an den Fördergeber zu übermitteln und im Frühjahr 2019 ein qualifizierter Förderantrag zu stellen, damit eine Bewilligung für das Förderjahr 2020 erfolgen kann. Eine Einbindung des Behindertenbeirates ist vorgesehen.