

Der Regionaldirektor	 REGIONALVERBAND RUHR
Drucksache Nr.: 14/1783	

	25.10.2024
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	zur Kenntnis	19.11.2024	

Betreff: Stellungnahme des RVR als Träger öffentlicher Belange zum Nahverkehrsplan des Kreises Unna

Der Ausschuss für Mobilität nimmt die vom Regionalverband Ruhr in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Kreises Unna zur Kenntnis.

Begründung:

Allgemeine Anmerkungen des RVR

Der vorliegende Entwurf des NVP Kreis Unna legt auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot detailliert fest. Dies gilt insbesondere für das betriebliche Leistungsangebot, wo sowohl für das X-Netz als auch das Y-Netz einheitliche Betriebszeitfenster für die Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeiten festgelegt werden und durch klar merkbare Angebotsstrukturen den Zugang zum ÖSPV erleichtern.

Die neue Netzhierarchie aus X-Prinzip (schnelle Busverbindungen insbesondere als Ergänzung zum SPNV-Netz) und Y-Prinzip (regionale und lokale Busverbindungen) ermöglicht eine klare Unterscheidung des Busangebotes nach direkten Zentren verbindenden Buslinien und Buslinien mit lokaler und auch regionaler Erschließungs- sowie Verbindungsfunktion. Diese hierarchische Netzstruktur trägt erheblich zu einer verbesserten interkommunalen Verbindungsqualität im Kreis Unna und zu einer optimierten Anbindung an die Stationen des Schienenpersonenverkehrs bei.

Während das neue Netz innerhalb des Kreises Unna und auch Kreisgrenzen überschreitend auf den Achsen Bergkamen – Hamm und Werne – Hamm Verbesserungen des Angebotes insbesondere auch zur Schwachverkehrszeit beinhaltet, sind bei VKU-Linien ins Dortmunder Stadtgebiet hinein bzw. über Dortmunder Stadtgebiet verkehrend, Angebotsrücknahmen zu konstatieren, auf die in den Anregungen zum X-Prinzip und zum Y-Prinzip eingegangen wird.

Zu 3.2 Mobilitätsimpuls.RUHR

Der Mobilitätsimpuls.RUHR wurde durch den Regionalverband Ruhr, dem der Kreis Unna zugeordnet ist, initiiert. Ziel ist eine Harmonisierung von ÖPNV-Angeboten an den Grenzen der lokalen ÖPNV-Aufgabenträger (kreisfreie Städte und Kreise). Für den Kreis Unna sind dies die Städte Dortmund, Hagen, Hamm und der Kreis Recklinghausen. Hinzu kommen lokale ÖPNV-Aufgabenträger, die nicht Teil des Regionalverbands Ruhr sind, aber eine gemeinsame Grenze mit diesem haben. Für den Kreis Unna sind diese der Kreis Coesfeld, Kreis Soest und Märkischer Kreis. Das Projekt umfasst nur das Tagesnetz. (NVP-Entwurf, S. 21)

Der RVR regt an, den Text zum Mobilitätsimpuls.RUHR wie folgt anzupassen:

Ziel des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 ist, auch abseits der Schiene ein attraktives ÖPNV-Angebot über Stadtgrenzen hinweg zu schaffen. Dabei geht der Blick auch über die Grenzen der Metropole Ruhr in angrenzende Räume wie Rheinland, Münsterland und Ruhr-Lippe hinaus.

Zusammen mit den lokalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV (Kreisfreie Städte, Kreise und Zweckverbände des SPNV) wurden gemäß Auftrag des Kommunalrates beim RVR und der Verbandsversammlung des RVR im Rahmen des Arbeitskreises Nahverkehrsplanung.RUHR Lösungsansätze erarbeitet, die möglichst kurzfristig ab 2024 umgesetzt werden können.

28 Projekte zur Optimierung des interkommunalen ÖPNV, von denen fünf den Aufgabenträger Kreis Unna betreffen (*siehe Grafik im NVP-Entwurf, S.21*), wurden identifiziert. Von diesen interkommunalen Verbindungen gehen annähernd ein Drittel über die Grenzen der Metropole hinaus. Zu den Maßnahmen gehören sowohl Taktverdichtungen bei Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien als auch Ausweitungen der Betriebszeiten einzelner Buslinien sowie neue umsteigefreie Verbindungen durch Liniendurchbindungen sowie die Einrichtung neuer regionaler Buslinien. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die Aufgabenträger auf eine finanzielle Unterstützung durch das Land NRW angewiesen.

Ab 2024 ist neben der sukzessiven Umsetzung der Projekte aus dem Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 der Beginn der Arbeiten am Mobilitätsimpuls.RUHR 2027 vorgesehen. In einer ersten Stufe erfolgt in enger Abstimmung mit allen kommunalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV im RVR-Arbeitskreis Nahverkehrsplanung.RUHR eine Nahverkehrs- sowie Raumanalyse. Darauf aufbauend werden raumdifferenzierte Qualitätskriterien und Standards für den ÖPNV in der Region fachlich abgestimmt. Die Arbeiten der Aufgabenträger VRR und NWL, z. B. die in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrspläne, finden dabei selbstverständlich Berücksichtigung. Den Abschluss dieses Arbeitsschrittes bildet eine synchrone Beratung und Befassung zu raumdifferenzierten Qualitätsstandards bei den Aufgabenträgern.

Sie bilden die Basis für die inhaltliche Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne. Der Prozess endet mit dem synchronen Beschluss der harmonisierten Nahverkehrspläne bei den jeweiligen Aufgabenträgern, welche dann ab dem 1. Januar 2028 in die Umsetzung gehen sollen.

Der Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wurde als Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr gemeinsam und gleichzeitig in die Beratungen der politischen Gremien der 14 beteiligten Aufgabenträger eingebracht und zwischen Oktober 2023 und März 2024 von diesen beschlossen. Der einstimmige Beschluss seitens des Kreistages Unna erfolgte am 12. Dezember 2023. Im Rahmen dieses Beschlusses beauftragte der Kreistag des Kreises Unna die Verwaltung darüber hinaus im Rahmen des Mobilitätsimpuls.RUHR 2027

- a) an der Erarbeitung von raumdifferenzierten Standards und Qualitäten für die kommunalen Nahverkehrspläne in der Metropole Ruhr mitzuwirken,
- b) darauf aufbauend die Fortschreibung bzw. die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Kreises Unna zum 1. Januar 2028 mit den übrigen teilnehmenden Aufgabenträgern vorzubereiten sowie
- c) die Erarbeitung von kommunalen Stellungnahmen zu den öffentlichen Personennahverkehr betreffenden Plänen und Programmen, wie bspw. dem SPNV-Nahverkehrsplan der Verkehrsverbände, zukünftig in dem AK Nahverkehrsplanung.RUHR beim Regionalverband Ruhr zu koordinieren und inhaltlich zu harmonisieren.

Zu 11.6 Liniensteckbriefe X-Prinzip

Gemäß NVP-Entwurf soll das X-Prinzip das Netz im Nahverkehr auf der Schiene um schnelle Busverbindungen ergänzen. Diese sollen sowohl fehlende Erschließungen als auch fehlende Verbindungen im Schienennetz ergänzen. (NVP-Entwurf, S. 58)

Das X-Busnetz des Kreises Unna beinhaltet zwei Linien mit Bezug zum X-Netz des VRR und zum Mobilitätsimpuls.RUHR 2023:

- X6 Bergkamen – Kamen-Methler – DO-Grevel
- X8 Lünen – Waltrop,

die allerdings nur im geringen Umfang Leistungen des heutigen bzw. geplanten regionalen Express- bzw. Schnellbusnetzes abdecken.

X6 Bergkamen – Kamen-Methler – DO-Grevel

Die neu geplante Line X6 soll gemäß NVP-Entwurf Bergkamen Mitte mit Kamen-Methler und Dortmund-Grevel verbinden. Dies geschieht zur Haupt- und Normalverkehrszeit an Werktagen im 30-Minuten-Takt sowie während der Schwachverkehrszeit an allen Wochentagen im 60-Minuten-Takt bei gleichzeitiger Ausweitung der Betriebszeiten an Werktagen. Sie ersetzt die bisherige Linie S30, die Bergkamen über Bergkamen-Weddinghofen direkt mit dem Dortmunder Hauptbahnhof verbindet.

Bei Umsetzung dieser Konzeption verliert Bergkamen die einzige umsteigefreie Direktverbindung mit dem Dortmunder Zentrum. Die neue Linie X6 erfordert an der Haltestelle Grevel einen Umstieg in die Stadtbahnlinie U42, um ins Dortmunder Stadtzentrum (Reinoldikirche) zu gelangen. Die direkte Verbindung zum Dortmunder Hauptbahnhof entfällt komplett. Durch die neue Konzeption mit zusätzlichem Umsteigevorgang verlängert sich die Reisezeit zwischen Bergkamen und Dortmund Mitte. Es wird daher angeregt, die Linie X6 über Dortmund-Grevel hinaus bis Dortmund Hbf zu verlängern, um weiterhin eine attraktive, direkte, umsteigefreie Verbindung zwischen Bergkamen und Dortmund Mitte analog zum Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 anzubieten und als Ersatz für den Halt an der Haltestelle Franz-Zimmer-Siedlung neu den ÖPNV-Knoten Schulte-Rödding zu bedienen, an dem gute Umsteigemöglichkeiten zu Buslinien in die nördlichen Dortmunder Stadtteile bestehen.

X8 Lünen – Waltrop

Als weiteres, die Kreisgrenze überschreitendes X-Bus Angebot sieht der NVP-Entwurf die Einrichtung der Linie X8 zwischen Lünen ZOB/Hbf und Waltrop vor.

Die neue Direktverbindung stellt eine Verbesserung des interkommunalen Verkehrsangebots zwischen den Nachbarstädten Lünen und Waltrop dar. Im Rahmen des VRR-X-Busnetzes und des Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 wird die Einrichtung einer neuen Linie X10 Lünen – Waltrop – Datteln-Meckinghoven – Recklinghausen vorgeschlagen, die eine Erweiterung der Linie X8 darstellt und Lünen direkt mit Recklinghausen verbindet. Es wird daher angeregt, diese Verbindung als Option in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.

Zu 11.6 Liniensteckbriefe Y-Prinzip

Mit der Umsetzung des Y-Prinzips wird das X-Prinzip verdichtet. Dazu umfasst das Y-Prinzip sowohl regionale Buslinien zwischen Kommunen als auch lokale Verkehre innerhalb einer Kommune. Ebenso können Buslinien des Y-Prinzips über die Kreisgrenze hinaus in benachbarte Städte fahren. (NVP-Entwurf, S. 59, 60)

Linie 22 Lünen-Nordlünen, Schulzentrum Brusenkamp – Lünen ZOB/Hbf – Lünen-Süd –Lünen Preußen Bf – Lünen-Niederaden, Im Dorf

Die Linie 22 ersetzt die bisherige Linie C4/C14 Lünen-Nordlünen, Schulzentrum Brusenkamp – Lünen ZOB/Hbf –Lünen-Süd – Lünen Preußen Bf – Lünen-Niederaden – Dortmund-Lanstrop. Im Rahmen der Neukonzeption des NVP entfällt somit die interkommunale Verbindung zwischen dem Lünen Zentrum, dem Bahnhof Preußen (RB50, RB51) und dem Dortmunder Stadtteil Lanstrop (Verknüpfung zur Buslinie 424 Richtung Grevel Stadtbahn).

Der von den politischen Gremien im Kreis Unna im November 2023 beschlossene Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 sieht eine Aufwertung dieser Verbindung durch Verknüpfung mit der DSW-Linie 424 Dortmund-Lanstrop – Dortmund-Grevel vor, die das Zentrum und den Lünen Süden mit der Stadtbahn in Dortmund-Grevel verbindet und die Verbindung zwischen Lünen und der Stadtbahnhaltestelle Grevel optimiert sowie auf interkommunaler Ebene die Anbindung an den Bahnhof Preußen sowie die Stadtbahnhaltestelle Grevel erheblich verbessert. Aus diesem Grunde wird angeregt, die Linie 22 über Lünen-Niederaden hinaus nach Dortmund-Lanstrop und Dortmund-Grevel (Stadtbahn) zu verlängern, um regionale Nachfragepotenziale in diesem Korridor besser zu bedienen.

Linie 56 Unna Bf – Unna-Massen Bf – Unna-Massen, Buderusstraße

Linie 76 Holzwickede-Opherdicke – Holzwickede-Hengsen – Holzwickede Landskrone - Holzwickede Bf – Dortmund Flughafen

Die Linien 56 und 76 ersetzen die bisherige Linie R51 Holzwickede-Opherdicke – Holzwickede-Hengsen – Holzwickede Landskrone - Holzwickede Bf – Unna-Massen – Unna Bf als auch die derzeitige WestfalenBus-Linie R52 zwischen Holzwickede-Opherdicke und Holzwickede Bf (Abschnitt Unna-Billmerich – Holzwickede-Opherdicke entfällt). Durch die neue Netzkonzeption wird die Achse Unna Bf – Unna-Massen in ihrer Angebotsstruktur gestärkt und im Ortsverkehr Holzwickede zur Haupt- und Normalverkehrszeit ein verständlicher 30-Minuten-Takt (Montag-Freitag) sowie an Samstagen ein 60-Minuten-Takt mit Bussen ohne Voranmeldung eingeführt. Darüber hinaus entsteht durch die Linie 76 neu eine stündliche Direktverbindung Holzwickede-Opherdicke – Holzwickede-Hengsen – Holzwickede Landskrone - Holzwickede Bf – Dortmund Flughafen (in der Schwachverkehrszeit als Bedarfsverkehr). Dies ist zu begrüßen.

Leider entfällt durch diese neue Linienkonzeption der bisherige interkommunale Abschnitt der Linie R51 Unna-Massen – Dortmund Wickede (S4, U43, 425) – Holzwickede Nord und somit die Direktverbindung zwischen Unna Massen bzw. Dortmund-Wickede und Holzwickede, die insbesondere im Berufsverkehr von Bedeutung ist. Aus regionaler Sicht regen wir daher an, die stündlich nur innerhalb von Holzwickede vorgesehenen Fahrten der Linie 76 bis Dortmund-Wickede zu verlängern.

Linie 74 Schwerte Bf – Schwerte-Geisecke – Iserlohn

Die Linie 74 ersetzt die WestfalenBus-Linien R30 Schwerte Bf - Schwerte-Geisecke – Iserlohn und R50 Schwerte Bf - Schwerte-Geisecke – Dortmund-Lichtendorf (- Holzwickede-Hengsen). Während der werktäglichen Haupt- und Normalverkehrszeit soll ein 30-Minuten-Takt zwischen Schwerte und Geisecke angeboten werden, der stündlich bis Iserlohn verlängert wird. In der täglichen Schwachverkehrszeit werden die Betriebszeiten ausgeweitet und zum 60-Minuten-Takt verdichtet. Zwischen Geisecke und Iserlohn ist die Angebotsgestaltung von der Entscheidung des Märkischen Kreises abhängig. Gleichzeitig mit der Verstetigung der Taktstrukturen zwischen Schwerte Bf und Geisecke entfällt die Bedienung des Abschnittes Schwerte-Geisecke – Dortmund-Lichtendorf – Dortmund-Sölderholz – Holzwickede-Hengsen. Um die Verknüpfung zwischen dem Stadtbusnetz Schwerte und dem südöstlichen Dortmunder Stadtbusnetz weiterhin zu gewährleisten wird angeregt, die in Geisecke endenden Fahrten der Linie 74 zumindest bis Dortmund-Lichtendorf/Dortmund-Sölderholz (DSW-Linien 431 und 438) zu verlängern.

Neuaufnahme in das Y-Prinzip: Linie 3 (Verkehrsbetrieb Hamm) Hamm-Werries – Hamm Hbf - Hamm-Pelkum – Bönen-Nordbögge Bf (- Bönen Bf)

Es wird angeregt, das Projekt Verlängerung der Buslinie 3 Hamm-Werries – Hamm Hbf – Hamm-Pelkum bis Bönen-Nordbögge Bf und Herstellung eines Anschlusses an die Buslinien der VKU in Richtung INLOGPARC und Bönen Bf entsprechend dem Aktionsprogramm zur Förderung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr (Mobilitätsimpuls.RUHR 2023) in den Nahverkehrsplan Kreis Unna aufzunehmen.

Durch die verlängerte VBH-Linie 3 soll der Stadtbezirk Pelkum nicht nur eine schnelle Verbindung zum Bf Bönen-Nordbögge und zum INLOGPARC sondern - durch Anschluss an die Regionalexpresslinien RE1 bzw. RE3 - auch eine attraktivere Anbindung in Richtung Dortmund

und das mittlere Ruhrgebiet erhalten, da der bisherige Umweg über den Hammer Hauptbahnhof entfällt.

Die neue Verbindung sollte montags bis freitags von 5.30 bis 23 Uhr und samstags von 5.30 Uhr bis 18 Uhr im 60-Min.-Takt angeboten werden.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

5. Klima-Check

(Leitfaden und Formular befinden sich im Intranet)

- Der Klima-Check wurde bei der Beschlussvorlage durchgeführt.
- Es ergeben sich keine klimarelevanten Auswirkungen.
- Es ergeben sich positive oder negative klimarelevante Auswirkungen. Die Erläuterungen dazu werden im Klima-Check-Formular in der Anlage dargestellt.
- Durch einen Alternativvorschlag bei negativen Auswirkungen entsteht
 - kein Mehraufwand
 - Mehraufwand, und zwar: _____ €.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektor Garrelt Duin
Joneit, Frank	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Kuczera, Stefan	