

## Nahverkehrsplan-Neuaufstellung 2007 – Beteiligungsverfahren – Abwägung der Einzel-Stellungnahmen

A = Anregung, Redaktioneller Hinweis usw.

B = Bedenken, Ablehnung

Beteiligte Institution	Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
Stadt Bergkamen		Zustimmung, keine Bedenken, Vorbehalt, Stellungnahme neu zu fassen, falls es aufgrund der Beratungen zu Angebotsveränderungen im ÖPNV kommt	z.K. genommen	A
Gemeinde Bönen	1	Ablehnung Angebotsreduzierung auf der RE 3 aufgrund Kürzung der RegMittel	Angebotsreduzierung RE3 ist inzwischen nicht mehr vorgesehen	B
	2	Dringend notwendige Beseitigung des BÜ innerorts im Zuge der L 667 soll im Text erwähnt werden	wird in den Nahverkehrsplan übernommen	A
	3	Streichung L. R 92 abgelehnt	R 92 bleibt wegen der hoher Schülernachfrage und der breitgefächerten zeitlichen Verteilung des Schülerverkehrsaufkommens (Ergebnis aktueller Zählungen) vorerst erhalten	B
	4	Streichung C 95 abgelehnt – wenn R 92 in der Gemeinschaftsfinanzierung bleibt, würde Gemeinde die Finanzierung der C 95 u.U. übernehmen	L. C 95 läuft probeweise weiter, Finanzierung C95 durch Gem. Bönen zunächst für weitere 5 Jahre, Fahrgastentwicklung bis dahin beobachten, ggfs. dann in ausreichende Verkehrsbedienung hineinnehmen	B
Stadt Fröndenberg	1	L. 170: problemlosen Umstieg zwischen den beabsichtigten Abschnitten gewährleisten	Anschlussicherung ist Voraussetzung für Umsetzung der Maßnahme 170/C73	A
	2	Linie 171: Reduzierung auf 60-Min.-Takt abgelehnt (Verweis auf mangelnde Infrastruktur, weitere Verschlechterung durch Verlegung Edeka)	30-Min.-Takt bleibt vorerst erhalten, da durch zwischenzeitlich vorgelegtes neues BRS-Konzept eine 1. Teilfortschreibung des NVP erforderlich wird, verbunden mit neuen finanziellen Rahmenbedingungen; besondere infrastrukturelle Probleme können nachvollzogen werden	B
	3	Einstufung im Rahmen der Kategorien „Ausr. Verkehrsbedienung“ falsch	Einstufung entspricht dem kreisübergreifend festgelegten Standard	B
	4	Kreis Unna soll finanzielle Unterstützung f. d. ÖPNV der Stadt beibehalten	Finanzielle Auswirkungen des neuen BRS-Konzeptes sind abzuwarten. Mit der Entscheidung für den Erhalt des 30-Min.-Taktes ist auch eine etwaige weitere Mitfinanzierung durch den Kreis Unna verbunden.	B

Gemeinde Holzwickede	1	Ablehnung der geplanten Linienführung der L. R 51 über Seniorenbegegnungsstätte	Unproblematisch - Linie R51 wird somit gegenüber der heutigen Linienführung nicht verändert.	B
	2	Gutachter soll Alternative benennen, ob Seniorenbegegnungsstätte angebunden werden kann, ggfs. Einsparungen am Fahrweg der L. 153 nutzen	Nach momentan Rahmenbedingungen kann L. 153 nicht verlegt werden	A
	3	Ziel Eco-Port mit ÖPNV anfahren weiterhin aufnehmen	Ist in Kapitel 11.5.4 als Wunsch der Gemeinde Holzw. aufgeführt	A
Stadt Kamen	1	Ablehnung Maßnahmenpaket 7 (Taktreduzierung C 21)	Der 30-Min.-Takt bleibt aufgrund der offenbar verstärkten Versorgungs- und Infrastrukturdefizite und der notwendigen Zentrenstärkung erhalten.	B
	2	Zustimmung Maßnahmenpakete 5, 8, 10 soweit die anderen betroffenen St. u. Gem. ebenfalls zustimmen	z.K. genommen	A
Stadt Lünen		Beschluss im Ausschuss und Rat, den Vorschlägen des NVP zu folgen und die Konzeptvariante „Ausreichende Verkehrsbedienung“ umzusetzen Vorbehalt: nach Abschluss Beteiligungsverfahren berichten über Ergebnisse und dann ggfs. Modifizierung der Stellungnahme	z.K. genommen	
Stadt Schwerte	1	Verkürzung Linienweg C 31 abgelehnt	Heutiges Angebot wird mindestens für weitere 2 Jahre erhalten, jedoch soll intensiv an LSA-Beschleunigung gearbeitet werden mit dem Ziel, den Kleinbus einzusparen und die Fahrzeit der Linie C 31 bei möglichst gleichbleibendem Linienweg zu verkürzen	B
	2	L. 130 im TaxiBusbetrieb mit Abfahrt ab Schwerte ZOB, für Haus Villigst lehrgangsorientierten Fahrplan aufstellen, im Einzelfall durch andere Fahrzeuge ergänzen	TaxiBus kann ab/bis Schwerte Bf verkehren, ansonsten z.K. genommen	A
	3	Anpassung Tarifzonen Schwerte-Mitte abgelehnt, gutachterliche Überprüfung gefordert	Gutachterliche Überprüfung durch ein Büro oder durch das Verkehrsunternehmen ist obligatorisch	B
Stadt Selm	1	Für R 19 Beibehaltung des 60-Min.-Taktes an Sa, So, Feiertagen in den Schwachlastzeiten gefordert, damit wird die Reduzierung auf 120-Min.-Takt abgelehnt	Zwischenzeitlich aufgetretene Notwendigkeiten zu veränderter Umlaufplanung führen zu unwirtschaftlichen Standzeiten (Durchbindung R 19 – R 11), so dass der Beibehalt des 60-Min.-Taktes sinnvoll ist, außerdem bleibt für Lünen die Anbindung des Friedhofs erhalten	B
	2	Begründung „Parallelverkehr Bahn“ nicht akzeptiert, nicht mehr verwenden	Im Regionalverkehr durchaus als Parallelverkehr zu bezeichnen, im	A

			Stadtverkehr jedoch nicht	
	3	Kap. 11.5.7 Textpassage streichen „Parallelverkehr .... Taktreduzierung...“	Im Regionalverkehr durchaus als Parallelverkehr zu bezeichnen, im Stadtverkehr jedoch nicht	A
	4	Durchbindung R-19-Fahrten an Sonntagen in Ri. Lüdinghausen gehört zu ausr. Verkehrsbedien- nung	Busanbindung Lüdinghausen an Sonntagen ist durch die Bahn gewährleistet, R-19-Durchbindung würde über die ausreichende Verkehrsbedien- ung hinausgehen	B
	5	T 57 ist Selm – Olfen, nicht Werne - Nordkirchen	Wird geändert	A
	6	Wochenendverkehre auf T 52 und T 57 als mittel- bis langfr. Option berücksichtigen, ist ausr. Ver- kehrsbedien- ung	Ist und bleibt eigenverantwortliche Erweiterung der Kommune	B
	7	Neueinrichtung ÖPNV Bork – Waltrop gefordert, nicht als Verlängerung der T 64	TaxiBus als Verlängerung T64 nutzt Synergieeffekte des bestehenden Netzes, Verkehr Bork – Waltrop ist und bleibt eigenverantwortl. Erweiterung der Stadt	B
Stadt Unna	1	Fordert Beibehaltung des Status Quo für Königs- born (Mpaket 8)	Aufgrund der verstärkten strukturellen Schwächen und der demographischen Entwicklung des Ortsteils Königsborn werden die Buslinien (damit auch in Unna-Süd) so wie heute erhalten	B
	2	Mpaket 16: L. 546 und 170: zusätzliche Haltestel- le Ruhekopf für C 46, optimale Verknüpfung C 46, 546 und T 46 an den Haltepunkten Hemmer- de und Lünern	Wird berücksichtigt	A
Stadt Werne		Keine explizite Stellungnahme, Stadt Werne ist mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einver- standen	z.K. genommen	
VKU/RVM	1	S. 6-7: Erhalt Liniennetz- und Tarifinfo: Konkreti- sierung gewünscht, Kriterien zur Bestückung einer Haltestelle darstellen. Umsetzung für alle VU verbindlich vorschreiben und Finanzierung regeln	Kapitel muss als unverbindliche Zielvorstellung unverändert erhalten bleiben	A
	2	8-17: Fahrplanbücher/Beibehaltung Erreichbar- keitsverzeichnis: Erfahrung des VU, dass Wegfall kaum beachtet wurde	Es wird freigestellt, ob Erreichbar- keitsverz. ja oder nein	A
	3	11-24/11-25: Planung Linie C 44 in Unna: Aus- sagen irreführend! Erschließung verschlechtert sich durch entfallende Haltestellen Anbindung Bahnhof Königsborn verschlechtert sich, Reisezeiten verlängern sich	Formulierung wird angepasst	A
	4	L. 118 kann aus Paket 2 herausgenommen wer- den, da unabhängig produzierbar	Wird übernommen	A
	5	11-46: Maßnahmenpaket 4: R 19 in der Schwachverkehrszeit an Sa und So nur noch im	s. Abwägung Stadt Selm	B

		120-Min.-Takt: führt zu langen Standzeiten bei Fahrten der R 11, die nicht durchgebunden wäre		
	6	Kamen: Durchbindung C 21 auf C 22: schlechte Vertaktung, Aufgabe der umsteigefreien Anbindung Lüner Höhe an Bahnhof kritisch gesehen	Anschluss nach/von Kamen Bf wäre mit Linie C24 möglich, s. Abwägung St. Kamen	B
	7	R 92: Aussage konkretisieren „Ausnahme einzelner Fahrten im Schülerverkehr“, da auf den meisten Fahrten Schüler unterwegs	Fahrten mit großer Anzahl von Schülern erhalten, s. Abwägung Bönen	A
	8	Günstige Anschlüsse R 51 an Bhf. Holzw.: schon heute bestmöglich gegeben	Anschluss in der Relation Opherdicke - Dortmund mit 14 Min. Übergang sowie in umgekehrter Richtung mit 17 Min. Übergang nicht zufrieden stellend	A
	9	Klassifizierung Haltestelleneinzugsbereichspläne aussagekräftiger gestalten: z. B. 30, 60, schlechter als 60 –Min.-Takt	ist vorgesehen für endgültigen NVP	A
	10	Veränderung der Fahrgastnachfrage: keine Verkehrsverluste in Schwerte-Mitte, positive Veränderung in Unna: beides wird angezweifelt	Entspricht Nachfrageprognose, wird aber überprüft	B
	11	Redaktionelle Änderungen RVM-Linien vorgeschlagen	Werden durchgeführt	A
Stadt Hamm	1	Verkürzung der Linie S 20 (nur noch bis Herringen-Markt) wird abgelehnt	Wird zurückgewiesen; Einsparungen sind in jedem Fall zu realisieren, sachgerechte konzeptionelle Lösungen werden in gemeinsamen Gesprächen zwischen Hamm und Kreis Unna gesucht.	B
	2	L. 184 (Entfall der Ferienfahrten) Zustimmung nur wenn keine Nachfrage vorliegt oder wenn Ersatzangebot bereitgestellt wird	Vorschlag beruht auf der schwachen Feriennachfrage	A
Handwerkskammer Do., in Absti. mit Kreishandwerkerschaften Do + Hellweg	1	Anregung, bei positiver Nachfrageentwicklung, weitere Gewerbegebiete durch ÖPNV zentral (direkte Durchfahung zu best. Zeiten) zu erschließen, die bisher nicht oder nur peripher erschlossen sind (Holzw. Rausingen und Flugh., Lünen DBT-Gelände/Willi-Melchers-Str., Min. Achenbach, Im Berge/Lüntec, Schwerte Binnerheide, Werne Butenlandw./Nordlippestr., Wahrbrink	Vorschlag wird berücksichtigt	A
DSW21	1	Kap. 11.2.3.: C1 samstags auf 30-Min.-Takt: Anregung, auf mögl. Fahrgastrückgänge hinzuweisen (→ C1 und U 41)	Auf Verschlechterung wurde hingewiesen	A
	nachge-reicht	DSW21 regen an, die Status-Quo-Beschreibung der U 41 in Kap. 11.2.3 zu ergänzen, eine ausführlichere Beschreibung was den Fahrzeugeinsatz und die Infrastrukturanlagen angeht, sollte besser im NVP als in der Betrauungsvereinba-	Wird übernommen, Text S. 11-10 ergänzen („Status-Quo ...“), Beschreibung St. Quo für Fahrzeugeinsatz und Infrastrukturanlagen in den Anhang	A

		rung erfolgen.		
	2	Korrektur: Montag – Samstag 20-Min.-Takt	Korrektur wird vorgenommen	A
	3	Tabellen S. 11-15 u. 11-16: bei C4 ergänzen „Do-Lanstrop“, Linie soll nicht in Niederaden enden	Ergänzung wird vorgenommen	A
	4	S. 14.1: Zwischenzeitliche Einigung über finanzielle Neuregelung für U 41 sollte noch in den NVP aufgenommen werden	Wird in die politische Beschlussfassung zur Betrauung übernommen	A
Bezirksreg. Arnsberg		Textkorrekturvorschlag: Kap. 2.6., Korrektur der Kategorien Bedarfsplan (Indis. Vorh., St. 1, St.2 )	Änderung auf Seite 2-21 wird vorgenommen	A
Vestische Straßenbahnen	1	Kap. 6: auch Ausstattung der Fahrzeuge und Ausstattung und Standort der Haltestellen spielen für Kunden bei der Verkehrsmittelwahl wichtige Rolle	Textl. Ergänzung wird geprüft	A
	2	Kap. 6.1: Hinweise: grunds. Niederflerbusse, Ausnahmen kl. Umfang Einsatzfz. im Schulverk./45% der Verk.leistungen mit Einstiegshilfe	Textl. Ergänzung wird geprüft	A
	3	6.2.: Vest. Haltestellen: gut sichtb. Haltestellenmasten, HstTafel, -Namen, Liniennr., Fahrtziel gut lesbar	Textl. Ergänzung wird geprüft	A
	4	8.2.2.: Definition zukünftiger Qualitätsstandards f. L. 284 wird vermisst	NVP enthält keine linienspezifischen Qualitätsstandards	A
	5	13.6.: Prognose Fahrgastrückgang auf L. 284 prozentual angeben	Darstellungsschema wird nicht geändert	A
VRR		Keine Bedenken oder Anregungen	Z. K. genommen	
Schlichtungsstelle Nahverkehr		(telefonisch) keine Bedenken	Z. K. genommen	
Wehrbereichsverw. West		Mit S 80 und R 81 ist ausreichende Versorgung der Glückauf-Kaserne sichergestellt.	Z. K. genommen	
Landwirtschaftskammer NRW		Keine Anregungen	Z. K. genommen	
T-Com		Keine Bedenken und Einwände, jedoch mit Blick auf Infrastrukturvorhaben wird frühzeitige Beteiligung der Telekom wegen Vorlaufzeiten usw. bzgl. Leitungsverlegungen etc. erbeten	Z. K. genommen	A
Kreishandwerkerschaft Hellweg		Keine Bedenken	Z. K. genommen	
Landesbetrieb, RNL Ruhr Gelsenk.		Keine grundlegenden Bedenken, Bitte um rechtzeitige Beteiligung bei konkreten Detailplanungen (Beschleunigung, Änderung v. Haltestellen, Veränderung von Linien ....)	Z. K. genommen	A
DB Vertrieb Hamm		Keine Belange betroffen	Z. K. genommen	
ZRL	1	2-16: Karte Schienenverkehrsnetz Teilabschnitt Do-westl. Teil Korrekturen	Ist Offizielle Plandarstellung GEP	A

	2	4-1:vorletzte Zeile: „mit 2 Zügen/Std.“ statt „halbstündlich“	Wird übernommen	A
	3	4-5: Baureihen-Typenbez. korrig. / „und RB 50“ streichen	Wird übernommen (648 statt 641)	A
	4	5-11: RE6 und RE11 halten nicht in Ka-Methler, korrig.	Wird übernommen	A
	5	8-16: Fahrplantab. Ha-Bestwig-Warburg aktualis.	Dient nur der Veranschaulichung unterschiedlicher Darstellungsstandards, wird aber trotzdem aktualisiert	A
	6	11-68 – 11-79: Leistungskürzungen zum Fahrplanjahr 2008 aktualisieren	Werden aktualisiert	A
Kreis Soest	1	Problem Straße „in der boke“ in Holtum soll mit dem VU erörtert werden	Betrifft Stadt Werl, nicht im NVP Kreis Unna regelbar	A
	2	Konkretisierung der Planungsabsichten f. d. Linie 160 erbeten	Keine Planungsabsichten vorhanden	A
	3	11.4.7: Kritik an Taktausdünnung RB 59: zusätzliches Argument schlechtere Anbindung zum Nachbarkreis Soest mit aufnehmen	Wird aufgenommen	A
MVG	1	L. 5: MVG plant Angebotsanpassungen (-rücknahmen) zum FPW 20.1.08	Angebotsanpassungen beim Kreis Unna bisher nicht bekannt, werden je nach Gesprächsterminlage noch übernommen Gespräch MK/MVG/KU/St. Schwerte steht aus	B
	2	Umplanung L. 130: Auswirkungen auf Verkehrsangebot Iserl. Norden unberücksichtigt, Überplanung erf., weitere Gespräche stehen an	Ergebnisse der Untersuchungen/Erhebungen der Verkehrsunternehmen, die verabredet wurden, stehen aus	B
	3	Hinweis auf AST Iserlohn mit Abbringerverkehren ab Schw. Bhf. in Richtg. Iserl. Fehlt	Ist unbekannt, Präzisierung durch MVG wird angefragt	A
	4	Gleichbehandlung der MVG gefordert bei Kapitel 6-2, 6-7, 8-14	Texte und Abbildungen werden soweit möglich und soweit in vertretbarem Aufwand, um MVG ergänzt	A
RVR		Keine Bedenken, weitere Beteiligung im Verfahren erbeten	z. K. genommen	A
BRS	1	11.2: zuk ÖPNV-Angebot berücks. Linienbez. Kosten und Einnahmen: trifft auf BRS-Linien in weiten Teilen nicht zu	Linienbezogene Kosten und Einnahmen standen KU nicht zur Verfügung	B
	2	11.2.17: Konzession L. 153 läuft 30.9.07 aus. BRS kann L. 153 in heutigen bzw. in der im NVP dargestellten Form nicht mehr ohne kommunale Zuschüsse aufrecht erhalten. (Einstweilige Verlängerung der Konzession bis 25.5.08)	BRS schlägt eine Neukonzeption (veränderter Linienverlauf, Taktfolgen und Betriebszeiten) vor, die z. Z. weder mit der Gem. Holz., noch der Stadt Unna oder der VKU abgestimmt ist und die nicht kompatibel zu den momentan im NVP dargestellten Netz. K.onzeptionen ist. Die vorgeschlagene Angebotskonzeption ist aufgrund von Taktreduzierun-	B

			gen nicht kompatibel zur ausr. Verkehrsbedienung, außerdem ist Bhf. Holzw. nicht mehr angebunden. Die erforderliche Neukonzeption kann aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstadiums des NVP nicht mehr berücksichtigt werden. Eine erste teilräumliche NVP-Fortschreibung wird jedoch avisiert.	
	3	11.2.18: BRS bittet darum, zusätzlich aufzunehmen, dass das schlechte Betriebsergebnis von BRS auf der Linie 546 auch daher rührt, dass die VKU in diesem Korridor die Schülerbeförderung durchführt und die gesamten Erlöse erhält.	Der Text im NVP wird angepasst.	A
	4	11.2.18: Konzession L. 546 endet 31.12.2007. Angebot dieser Linie kann durch BRS auch in der im NVP vorgeschlagenen Form nicht aufrecht erhalten werden (nicht geeignet). BRS regt an entweder Erlössituation zu verbessern (Zuscheidung von Erlösen Schülerverkehr) oder Zuschussung durch Dritte. Sollte das nicht möglich sein, wird man auf die Konzession ab 25.5.08 verzichten.	aufgrund von noch ausstehendem Klärungsbedarf z. Z. keine Abwägung möglich, Definition der ausr. Verk.Bed. im NVP ist maßgebend	B
	5	11.2.19: Konzession L. 171 läuft noch bis 25.5.08. Zuschussfreier Weiterbetrieb nicht möglich. Zuschussfreier Weiterbetrieb auch bei L. 170 nicht möglich. NVP-Konzept nicht geeignet zur Verbesserung der wirtschaftl. Situation von BRS.	BRS schlägt eine Neukonzeption (veränderte Linienverläufe, Taktfolgen und Betriebszeiten) vor, die z. Z. nicht mit der Stadt Fröndenberg abgestimmt ist und die nicht kompatibel zu den momentan im NVP dargestellten Konzeptionen ist. Die Neukonzeption betrifft im Grunde den gesamten ÖPNV auf Fröndenberger Stadtgebiet, auch die Bürgerbuslinien. Der Mühlenberg soll dabei weiterhin im 30-Min.-Takt angeboten werden, jedoch sieht BRS strukturelle Veränderungen der L. 170 vor. Kosten kann BRS frühestens im Nov. 2007 benennen. Die erforderliche Neukonzeption kann aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstadiums des NVP nicht mehr berücksichtigt werden. Eine erste teilräumliche NVP-Fortschreibung wird jedoch avisiert.	B
	6	11.2.20: Konzessionen L. 160 und L. 175 laufen bis 25.5.08. Weiterbetrieb ohne kommunale Zuschüsse in der momentanen bzw. der im NVP	BRS schlägt eine Neukonzeption (stark veränderte Linienverläufe und Betriebszeiten) vor, die z. Z. nicht	B

		vorgesehenen Form nicht möglich.	mit der Stadt Fröndenberg, abgestimmt ist und die nicht kompatibel zu den momentan im NVP dargestellten Konzeptionen ist. Die Neukonzeption betrifft im Grunde den gesamten ÖPNV auf Fröndenberger Stadtgebiet, auch die Bürgerbuslinien. Kosten kann BRS frühestens im Nov.2007 benennen. Die von BRS vorgeschlagene Alternativkonzeption ist nicht kompatibel mit dem NVP, insbes. für den Abschnitt Mitte – Westick – Bentrop. Die erforderliche Neukonzeption kann aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstadiums des NVP nicht mehr berücksichtigt werden. Eine teilräumliche 1. NVP-Fortschreibung wird jedoch avisiert.	
	7	11.2.21.4.: Vorschlag, L. 161 in Neukonzeption Fröndenberg bzw. in L. R 50 zu integrieren.	Grundsätzlich einverstanden, jedoch besteht noch Klärungsbedarf	A
	8	11.2.23: Anregung zu ergänzen, dass es sich bei den gen. Schülerverkehrslinien um reguläre Linienverkehre gem. § 42 PBefG handelt	Wird übernommen	A
	9	11.2.23.10: gen. Linien sollen in Neukonzeption d. Gesamtangebotes Frö. einfließen, Abstimmung mit Stadt und Schulträger erf.	Grundsätzlich einverstanden, jedoch besteht noch Klärungsbedarf	A
	10	Maßnahmenpakete ändern: L. 546 und Verkehre in Fröndenberg isoliert zu betrachten	Die Maßnahmenpakete sind unter dem Aspekt Ausr. Verkehrsbedienung sinnvoll, hinsichtlich der neuen von BRS vorgeschlagenen Angebotskonzeption besteht noch Klärungsbedarf, anschl. Anpassung der Maßnahmenpakete denkbar	A
	11	11.3.9.1: Neukonzeption auch der Bürgerbusverkehre erf. im Rahmen der Gesamtkonzeption !!	Zustimmung	A
	12	Deckblatt NVP: Bitte um neutrale Darstellung ohne VKU-Bus	Wird geändert	A
	13	Tarifzonen in Schwerte: Bezeichnung „Tarifzonenchema <u>der VKU</u> vermeiden“, da VRL-Einteilung !!	Wird angepasst	A
VCD	1	Umfang des NVP erschwert Lesbarkeit, straffere Abahndlung wünschenswert	Wird z. K. genommen	A
	2	Kap. Entwicklungsziele vermisst, Kostenersparnis durch Leistungskürzungen grundfalsch und nicht akzeptabel, vor dem Hintergrd, Klimawandel Stärkung des ÖPNV angesagt	Leider steht die Finanzierungsproblematik über allem und im Vordergrund	A
	3	Durch demograph. Wandel <u>mehr</u> Verkehrsnach-	Der demographische Wandel führt	A

		frage, wegen längerer Wege	voraussichtlich nur zu einer Verlagerung innerhalb der Nutzergruppen	
	4	SPNV-Streckenausbauten: betriebl. Optimierungen dürfen nicht zu Leistungsfähigkeitseinschränk. führen	Zustimmung	A
	5	Rücknahme C1 samstags überdenken	Samstags nachweislich schwächere Verkehrsnachfrage als Mo-Fr	A
	6	ÖPNV-Erschließung Lünen Nord/Ost, insbes. Wethmar Mark zu gering	Angebotsausweitung zZ nicht finanzierbar	A
	7	L. 284 Bedenken gegen Reduzierungsabsichten	Reduzierungsabsichten nur in Tagesrandlagen; ist aus Kostengründen notwendig	A
	8	Selm: Reduzierung zum 120-Min.-Takt nicht akzeptabel, überdenken	s. Abwägung Selm	A
	9	Bedenken gegen Angebotsveränderungen Hemmerde, 60-Min.-Taktreduz. auf RB 59 berücksichtigen!	RB59 Reduzierung auf 60-Min.-Takt nur am Samstag	A
	10	30-Min.-Takt Mühlenberg beibehalten wünschenswert	s. Abwägung Fröndenberg	A
	11	Maßnahmen für C31 Schwerte abgelehnt, Wartezeit für Fahrgäste aus Holzen, Haltepunkt Ardeybahn Schwerterheide schaffen	Maßnahme führt zur Verbesserung der Anschlüsse innerhalb des Taktknotens Schwerte Bf Hp Schwerterheide ist nicht im vorderen Bedarf, Realisierung momentan kaum denkbar	A
	12	Bedenken gegen Maßnahme L. 130 zum Taxi-Bus, unerwünschte Verlagerungen auf 131, Bedeutung der Tagungsstätte Haus Villigst, Lumpensammlerfahrten der 130 am späten Abend wichtig	Schwache Auslastung 130 rechtfertigt Maßnahme	A
Stadt Do.	1	Angebotsrücknahme C1 samstags für zu Fahrgastrückgängen, die die Einsparungen konterkarieren können	Etwaige Fahrgastrückgänge bei der Kostenkalkulation berücksichtigt	A
	2	Neu Linie C 4: soll wie ehem. L. 114 auch Lanstrop bedienen, Tab. 11-14 und 11-15 ergänzen	Tabellen werden korrigiert	A
	3	11-50: entfällt letzte Fahrt an Samstagen 0.13 Uhr?	Linie C5 wird ggf. korrigiert	A
	4	Ungünstiger Anschluss der R 51 an die Stadtbahnlinie 403 wird bemängelt	R51: Feststehende Fahrplanlage Stadtverkehr Unna sowie Anbindung von Holzwickede an S4 in DO-Wickede	A
	5	Kein günstiger Anschluss der R 51 aus Un-Massen an S4 aus/in Ri. Dortmund, jedoch T48 ....	Fahrplanlage R51 basiert auf Anbindung von Holzwickede an S4 in DO-Wickede, S4 in Massen direkt erreichbar	A
	6	Verschlechterte Umsteigemöglichkeiten zwischen 432 und C31 in Do-Holzen, seit VKU in Schwerte	C31 ist auf Taktknoten Schwerte Bf ausgerichtet	A

		bedient		
Kreis Unna, 51.3 – Jugendhilfeplanung	1	Derzeitige Preise FlashTicket beibehalten!	Preis FlashTicket muss zukünftig mit den allgemeinen Tarifierpassungen einhergehen	A
Märkischer Kreis	1	Linie 5 (Kap. 11.2.21.2): Fahrgastverluste aufgrund damaliger Linienteilung. Zustimmung zu MVG-Absicht samstags auf ALF umzustellen Bitte um Prüfung neuer Verknüpfungspkt. Ergste Bhf zur langfr. Sicherung des Angebotes	Verlängerung Linie 5 bis Ergste Bahnhof unter der Prämisse der Kostenneutralität für den Kreis Unna sowie die Stadt Schwerte möglich	A
	2	Konzept für L. 130 : Überplanung ges. Korridor erforderlich, Erhebungen erforderlich, Hinweis auf bereits angelaufene Gespräche zwischen Agtr und VUs	Notwendigkeit zur Überplanung des Korridors betrifft primär die Stadt Iserlohn bzw. den Märkischen Kreis	B
	3	Für L. 23 prüfen ob durch Änderung der Fahrplanlagen und des Linienendpunktes Anschlüsse zur RE 57 hergestellt werden können	Verlängerung der Linie 23 bis Fröndenberg Bf unter der Prämisse der Kostenneutralität für den Kreis Unna sowie die Stadt Fröndenberg möglich	A
	4	4.1.6. Fahrplan Hönnetalbahn, bitte ergänzen, Teilung, zus. Fahrten nicht gut mit RE 57 v/n Do. verknüpft, negative Auswirk. auf Fahrgastnachfrage hinweisen auf schlechte Anschlüsse der RB 54 Richtg. Hamm im Bhf. Unna	Die unbefriedigende Anschlusssituation zwischen RB54 und RE57 wird in den NVP aufgenommen. Die schlechte Anschlusssituation zwischen RB54 und dem RE in/aus Richtung Hamm wird nicht aufgenommen, da sich die Fahrplanlage RB54 zum Fahrplanwechsel 2008 zumindest in der Periode Mo-Fr ändern wird	A
	5	4.1.7: Steigerung Fahrgastnachfrage nicht Folge von Angebotsausweitungen	Wird geändert	A
	6	11.4.5.: Verdichtfahrten RB 53 entfallen nicht !! Formulierung „Kürzungen hinnehmbar“ wird abgelehnt, Hinweis auf regionale Bedeutung, Zentrenverbindungsfunktion Korridorbezogene Betrachtung erforderlich, nicht Bus und Bahn getrennt betrachten	Wird geändert	A
	7	11.4.6: L. 23 ist nur eingeschränkt Parallelangebot, da Bhf. Fröndenberg nicht angefahren	Ist Parallelangebot im Nachbarortsverkehr Fröndenberg - Menden	A
Verdi	1	NVP sollte Rahmen für soziale Standards bei Arbeitsbedingungen im Wettbewerb, für Sicherheit von tariflich geregelten Arbeitsbedingungen und die Qualitätsansprüche an die Unternehmen. Sichere und gute Arbeitsbedingungen, qualifiziertes Personal, sichere und saubere und umweltverträgliche Fahrzeuge - alles nicht nur beim Unternehmen sondern auch bei den beauftragten Subunternehmern	Wird z K genommen	A
Hansa Berufs-	1	Forderung nach Erhalt der Busverbindung zwi-	Wird bei der Neuplanung der Busli-	B

kolleg Unna		schen Unna und Werl, da 32 Berufsschüler in Werl wohnen	nie berücksichtigt	
<b>Stellungnahmen von Bürgern</b>				
Frau A, Unna	1	fordert Erhalt Anschluss C 43 und R 53 an S-Bahn	s. Abwägung St. Unna	B
	2	schlägt versch. Maßnahmen (Linienverlauf ändern) zur Verbesserung der Auslastung der L. C 43 vor (Anbind. Haus Kissenkamp, Krautstr., Haltestellen am Kreisverkehr, Gewerbegeb. Viktoriastr.)	Die vorgeschlagenen Linienführungen sind betrieblich nicht bzw. nur mit einem erheblichen zusätzlichen Kostenaufwand machbar, so dass entspr. Ergänzungen der Linienwege zZ abgelehnt werden müssen.	A
	3	C 43 – Haltest. – u. a. Dorotheenstr. – erhalten	s. Abwägung St. Unna	B
	4	C 43 / C 44 beibehalten	s. Abwägung St. Unna	B
	5	Begriff „mäandrierend“ erläutern	Ändern in „umwegig“	A
	6	Redaktionelle Korrekturen 5-15, 5-16, 6-14, 6-20, 11-85	Werden vorgenommen	A
Herr B, Bergkamen	1	fordert Verbesserung der Verbindungen von Bergkamen über Kamen nach Essen oder mit S 30 von Bergkamen über Dortmund nach Essen durch Veränderung der Abfahrtszeiten/Fahrplanlagen der R 81 oder der S 30	Das Problem wird bilateral mit der VKU besprochen werden.	A
Frau C, Holzwickede	1	Ablehnung R 51 in Hengsen enden zu lassen, muß diese nutzen, da L. 153 ständig Verspätungen aufweist, bittet Fahrplanlagen der 153 zu ändern	Die Fahrplanlagen der Linie 153 können nach momentanen Maßstäben nicht verändert werden. Die Linie R 51 bleibt zunächst im Status Quo erhalten.	B
Herr D, vermutl. Fröndenberg	1	fordert Verbesserungen im Schülerverkehr Fröndenberg → Unna, Verlegung Fahrplanlagen, Anpassung Buskapazitäten, allg. Optimierungen, Beteiligung der weiterführenden Schulen in Unna	Das Problem wird bilateral mit BRS besprochen werden.	A
Frau E, Kamen	1	fordert Verbesserung des Busangebotes zwischen Kamen Bhf. und Lüner Höhe in Kamen, Taktverdichtung	s. Abwägung St. Kamen	A
Frau F, Holzwickede	1	L. 153 überfüllt, schon an Ev. Kirche, zus. E-Wagen gefordert	Das Problem wird bilateral mit BRS besprochen werden.	A
	2	Haltestellenprovisorium Bauzeit Bahnhof Unna völlig unzureichend, Busse halten immer woanders, bitte verbessern, Kinder finden sich nicht zurecht	Das Problem wird bilateral mit BRS besprochen werden.	A
	3	Zusätzliche Fahrt L. 153 gefordert nach Schluß wegen sehr langer Wartezeit der Schüler (Schluß 14.00, nä. Bus 15.00 !)	Problem wird bilateral mit BRS besprochen werden. Ein zus. Fahrzeug verursacht allerdings auch zusätzliche Kosten.	A