

08.11.2007

**Sitzungsvorlage Nr. 199/07**

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Kreis Unna – Beschluss über die Abwägung der Stellungnahmen

<b>Gremien</b>	Ausschuss für Planung und Verkehr	<b>Sitzungsdatum</b>	28.11.2007
<b>Gremien</b>	Kreisausschuss	<b>Sitzungsdatum</b>	04.12.2007
<b>Gremien</b>	Kreistag	<b>Sitzungsdatum</b>	04.12.2007
<b>Organisationseinheit</b>	Koordinierungsstelle für Planungsaufgaben	<b>Berichterstattung</b>	Makiolla, Michael
<b>Beratungsstatus</b>	<b>öffentlich</b>		
<b>Budget-Nr.</b>	01 , Zentrale Verwaltung	<b>Haushaltsjahr</b>	2007
<b>Produktgruppen-Nr.</b>	01.11 , Planungskoordination	<b>Sachkonto</b>	
<b>Produkt-Nr.</b>	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV	<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	

**Beschlussvorschlag**

1. Der Kreistag des Kreises Unna beschließt das Abwägungsergebnis zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gemäß der in der Anlage 1 zur Vorlage tabellarisch dargestellten Synopse.
2. Der Kreistag beauftragt den Landrat, den Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung der erfolgten Beschlüsse über die Abwägung kurzfristig redaktionell fertig zu stellen, die öffentliche Bekanntmachung zu veranlassen und den NVP an die Träger öffentlicher Belange zu versenden.

---

## Begründung der Vorlage

### Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Kreis Unna

#### - Beschluss über die Abwägung der Stellungnahmen

Der Ausschuss für Planung und Verkehr ist zuletzt in seiner Sitzung am 15.5.2007 ausführlich über die Inhalte des Nahverkehrsplanes informiert worden und hatte die Einleitung des Verfahrens zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beschlossen.

Dieses Beteiligungsverfahren wurde unmittelbar nach der Ausschusssitzung gestartet, erstmalig wurde der Nahverkehrsplanentwurf auch im Internet auf der Homepage des Kreises Unna zur Einsicht und zum Download angeboten.

Nach dem 15.5.2007 wurden nicht nur die relevanten Träger öffentlicher Belange mit dem Entwurf des NVP beschickt, verbunden mit der Aufforderung, eine Stellungnahme bis zum 28.9.2007 abzugeben, sondern ganz bewusst wurden über Aufrufe in der Presse – verbunden mit dem Hinweis auf den Internetauftritt – auch die Bürgerinnen und Bürger des Kreises Unna gebeten, sich zu den Inhalten des NVP zu äußern.

Die Träger öffentlicher Belange machten wie schon beim ersten NVP im Jahre 1997 intensiv Gebrauch von dem Angebot des Kreises Unna. 34 Institutionen gaben eine schriftliche Stellungnahme ab. Aus der Bürgerschaft machten insgesamt 6 Einwohner/Innen Gebrauch von dem Angebot des Kreises Unna, sich zu den Inhalten des NVP zu äußern.

Unter Anlage 1 findet sich die tabellarische Auflistung der Einzelstellungen (Kurzform), soweit Anregungen oder Bedenken geäußert wurden. Außerdem ist jeweils der Vorschlag des Landrates zur Abwägung aufgeführt.

#### Wesentliche Inhalte der Stellungnahmen

Grundsätzlich fanden die Inhalte des NVP sowohl bei den Städten und Gemeinden, als auch bei den Verkehrsunternehmen, Zweckverbänden, Nachbargaufgabenträgern und vielen anderen Trägern öffentlicher Belange (TÖB) viel Zustimmung. Einige besondere kritische Punkte, die im folgenden aufgelistet werden, wurden mit bedenklichen oder gar ablehnenden Stellungnahmen belegt.

#### Zentrale Gesichtspunkte der Stellungnahmen der Städte und Gemeinden des Kreises Unna

Die **Stadt Bergkamen** ist mit den Inhalten des NVP einverstanden, behält sich jedoch vor, in Abhängigkeit von den Stellungnahmen der anderen Kommunen die Stellungnahme ggfs. noch einmal neu zu fassen.

Die **Gemeinde Bönen** lehnt die Rücknahme der Linie R 92 zwischen Heeren-Werve und Bönen-Mitte ab. Man ist bereit, ggfs. die Linie C 95 allein zu finanzieren, wenn man die Linie R 92 behält.

Die **Stadt Fröndenberg** lehnt die Rücknahme des 30-Minuten-Taktes auf dem Mühlenberg zu einem 60-Min.-Takt ab.

Die **Gemeinde Holzwickede** möchte die Linienführung der Linie R 51 in der heutigen Form beibehalten.

Die **Stadt Kamen** lehnt die Rücknahme des 30-Min.-Taktes zwischen Bhf., Markt und Lüner Höhe zu einem 60-Min.-Takt ab.

---

Die **Stadt Lünen** stimmt dem Einsparkonzept in der Variante „Ausreichende Verkehrsbedienung“ zu, formuliert jedoch einen ähnlichen Vorbehalt wie die Stadt Bergkamen.

Die **Stadt Schwerte** lehnt die Verkürzung der Linie C 31 ab.

Die **Stadt Selm** lehnt die Rücknahme der Linie R 19 an Wochenenden vom heutigen 60- auf einen 120-Min.-Takt ab.

Die **Stadt Unna** verlangt, dass die Kleinbuslinie C 44 weiterhin verkehrt wie im Status Quo, damit bleiben auch alle anderen von der Neukonzeption betroffenen Linien unverändert.

Die **Stadt Werne** ist mit allen Inhalten des NVP einverstanden.

#### Zentrale Gesichtspunkte der Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen

Das Verkehrsunternehmen BRS konfrontierte aus betriebswirtschaftlichen Gründen den Kreis Unna im Rahmen seiner Stellungnahme zum Nahverkehrsplan mit einer Neukonzeption (veränderte Linienverläufe, Taktfolgen und Betriebszeiten), die fast den gesamten Bedienungsraum von BRS im Kreis Unna betrifft. Diese Konzeption konnte weder mit der Gemeinde Holzwickede, noch der Stadt Unna oder der Stadt Fröndenberg auf der Ebene der Verwaltung früh genug vorgestellt noch politisch diskutiert werden. Die Netz. Konzeption ist nicht kompatibel zu den im NVP dargestellten Linienführungen. Die vorgeschlagene Angebotskonzeption ist momentan aufgrund von Taktreduzierungen in vielen Bereichen nicht kompatibel zur ausreichenden Verkehrsbedienung, sie kann aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstadiums für den NVP nicht mehr berücksichtigt werden. Außerdem könnten sich bei Linien, die bisher noch eigenwirtschaftlich von BRS gefahren werden, Veränderungen in der Finanzierung von ÖPNV-Leistungen ergeben. Eine erste teilräumliche NVP-Fortschreibung zu Anfang des Jahres 2008 muss zur Regelung dieser Problematik durchgeführt werden.

Die Anregungen und Bedenken aus den Stellungnahmen der VKU, DSW21, MVG und Vestische Straßenbahnen können überwiegend für den Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Mit der MVG und dem Märkischen Kreis finden noch Gespräche zur Regelung der Verkehre der Linien 130, 131 und 5, die zwischen dem Kreis Unna und dem MK verlaufen, statt. Mit DSW21 dauern die Verhandlungen über eine Betrauungsregelung für die Stadtbahnlinie U 41 für den Abschnitt zwischen Lünen-Brambauer Verkehrshof und Stadtgrenze Do/Lünen noch an. Mit den Hammer Stadtwerken und der Stadt Hamm laufen Gespräche über die Finanzierung der Schnellbuslinie S 20 auf Hammer Gebiet.

#### Stellungnahmen der Einwohner/Innen

Die von den Bürgern abgegebenen Stellungnahmen beziehen sich fast ausschließlich auf Belange, deren Regelung z. T. nicht den Aufgaben eines Nahverkehrsplans entspricht. Gefordert werden u. a. ...

- Erhalt von zur Rücknahme vorgesehenen Angeboten
- zusätzliche Fahrtenangebote, überwiegend im Schülerverkehr
- Veränderungen der Abfahrtszeiten von Bussen (Fahrplanlagen)
- Zusätzliche oder veränderte Linienführungen

Dennoch werden die Eingaben der Bürger seitens der Verwaltung sehr ernst genommen. Die vorgebrachten Punkte werden mit den zuständigen Verkehrsträgern besprochen werden. Entsprechende Maßnahmen wer-

---

den – soweit betrieblich machbar bzw. finanziell vertretbar – veranlasst werden. Alle Bürger, die Eingaben gemacht haben, erhalten eine schriftliche Antwort.

#### Erläuterung des Beschlussvorschlages

Der Nahverkehrsplan ist im Rahmen seines Verfahrens zur Neuaufstellung mit der nun vorzunehmenden abschließenden Beschlussfassung über die vom Landrat vorgeschlagene Abwägung der Stellungnahmen in seine entscheidende Phase getreten. Der Kreistag beendet am 4.12.2007 mit seinem Beschluss das inzwischen 3 Jahre andauernde Aufstellungsverfahren. Anschließend ist lediglich noch die gesetzlich vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung durchzuführen. Außerdem findet die redaktionelle Fertigstellung des NVP statt und der NVP kann allen TÖB zur Verfügung gestellt werden (Gedruckte Versionen, CD, Internetveröffentlichung). Der Kreistag stellt also mit seinem heutigen Beschluss die Weichen für die zukünftige Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Kreis Unna für mindestens 5 Jahre. Er entscheidet im Spannungsfeld einer generellen Abwägung zwischen dem finanziell Machbaren (reine Daseinsvorsorge, ausreichende Verkehrsbedienung) und einem u. a. aus (aktuellen) ökologischen Erwägungen wünschenswertem Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die einzelnen Abwägungsvorschläge sind der anliegend beigefügten, tabellarischen Auflistung zu entnehmen.

Der Landrat muss in seiner Abwägung bezüglich der o. a. - besonders kritischen - Stellungnahmen (d.h. Stellungnahmen, mit denen die Haupt-Einsparmaßnahmen abgelehnt werden) folgende Aspekte beachten:

Die Städte und Gemeinden sind an der Finanzierung der Verkehre zur Hälfte beteiligt, daraus ergibt sich eine nicht unwesentliche Mitverantwortung bei der Entscheidung, inwieweit man z. B. die zu befürchtende Verärgerung in der Bevölkerung bereit ist in Kauf zu nehmen, wenn man im Gegenzug großenteils („lediglich“) Beträge im unteren fünfstelligen Bereich bei den jährlichen ÖPNV-Ausgaben einsparen kann.

Außerdem sind folgende Entwicklungen zu beachten, die vor 2-3 Jahren zu Beginn der Nahverkehrsplanfortschreibung noch nicht in so starken Maße öffentlich diskutiert wurden, als das momentan der Fall ist:

- Kontinuierlich verstärkte Klimawandel-Diskussion in der Öffentlichkeit
- neue Profilierung familienpolitischer Ziele im Kreis Unna
- weitere Erkenntnisse in Bezug auf den demographischen Wandel

Orts-/Linienpezifische Argumente sind

- neue Informationen über Schülerverkehrsnachfrage und dessen tageszeitliche Verteilung
- neue betriebliche Notwendigkeiten bei den Verkehrsunternehmen (Fahrzeitprobleme)
- veränderte Bewertungen nach Auswertung aktueller Fahrgasterhebungen
- Neubewertungen aufgrund verstärkter struktureller Probleme in innenstadtfernen Siedlungsbereichen
- neue politische Aussagen zur Zentrenstärkung im Kreis Unna

Somit schlägt der Landrat dem Kreistag vor, dem von den 6 betroffenen Städten und Gemeinden verlangten Erhalt der ÖPNV-Qualität bzw. –Quantität auf den entsprechenden Linien unter Berücksichtigung der o. g. – teilweise auch neuen Erkenntnisse – zuzustimmen. Eine Zurückweisung der 6 Einzelstimmungen der von den ursprünglich vorgesehenen Angebotsrücknahmen betroffenen Städte/Gemeinde, die zu weiteren, deutli-

---

chen Kosteneinsparungen im Angebotsbereich des ÖPNV geführt hätte, kann aus den oben beschriebenen Gründen für den Kreis Unna zur Zeit nicht in Frage kommen. Die entsprechenden Linien bleiben im wesentlichen bis zur nächsten Nahverkehrsplanneuaufstellung zunächst im Status Quo erhalten, stehen jedoch bis dahin unter besonderer Beobachtung. Insbesondere das Fahrgastaufkommen sollte mehrfach durch Nachfrageanalysen überprüft werden. Eine erneute kritische Überprüfung dieser Einzelmaßnahmen im Rahmen des nächsten NVP-Neuaufstellungsverfahrens in ca. 5 Jahren ist obligatorisch.

Der Kreistag trifft mit der Zusage, die betreffenden Maßnahmen zu erhalten, gleichzeitig auch die Entscheidung, diese Maßnahmen nach den bisherigen Finanzierungsmodellen (z. B. VKU-Verlustabdeckungsmodell I, II usw.) weiterhin mit zu finanzieren.

Das im Rahmen der NVP-Neuaufstellung vom Gutachter RVR entwickelte, vielfach erläuterte und diskutierte Verfahren zur Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung im Kreis Unna, welches letztlich allgemein Anerkennung fand, soll allerdings unverändert bestehen bleiben. Die erwähnten 6 Einzelmaßnahmen, die erhalten bleiben, liegen zwar oberhalb der im NVP definierten und auch weiterhin zu erhaltenden imaginären „Grenzlinie“ der ausreichenden Verkehrsbedienung. Durch die in den letzten Wochen abgelaufenen schwierigen Gespräche und Diskussionen sowohl im politischen Raum als auch auf der Verwaltungsebene muss man jedoch zu der Auffassung kommen, dass man gemeinschaftlich (Kreis wie auch Städte und Gemeinden) bereit ist, sich zumindest für weitere 5 Jahre dieses entsprechende „Plus“ an ÖPNV-Qualität finanziell leisten zu wollen, da man den Schaden, der sich durch eine Einstellung der Verkehre ergeben hätte, als größer einschätzt, als den für die Bevölkerung, das Klima und die Umwelt nicht „spürbaren“ Erfolg in haushaltstechnischer Hinsicht.

Dennoch sollte das Einsparziel von bis zu 500.000 Euro jährlich weiterhin angestrebt werden, realistischere ist es jedoch als eher mittelfristig erreichbar anzusehen. Dazu sollen ...

- die Schulzeitstaffelung besonders vorangetrieben werden
- das im NVP beschriebene Einsparziel, Verkehre auf dem Gebiet des Nachbaraufgabenträgers Hamm nicht weiter zu finanzieren, umgesetzt werden
- vertretbare Angebotsrücknahmen im Schnellbusverkehr am Wochenende, da wo parallel Regional-Buslinien verkehren, umgesetzt werden
- Tarifliche Maßnahmen (Neuordnung von Tarifzonen, neue Ticketangebote etc.) geprüft und ggfs. engagiert vorangetrieben werden

*Anlage*

((ABES))