

10.04.2008

**Sitzungsvorlage Nr. 056/08**

## Teilräumliche Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Unna

<b>Gremien</b>	Ausschuss für Planung und Verkehr	<b>Sitzungsdatum</b>	28.04.2008
<b>Gremien</b>	Kreisausschuss	<b>Sitzungsdatum</b>	03.06.2008
<b>Gremien</b>	Kreistag	<b>Sitzungsdatum</b>	03.06.2008
<b>Organisationseinheit</b>	Koordinierungsstelle für Planungsaufgaben	<b>Berichterstattung</b>	Dr. Schiebold, Detlef
<b>Beratungsstatus</b>	<b>öffentlich</b>		
<b>Budget-Nr.</b>	01 , Zentrale Verwaltung	<b>Haushaltsjahr</b>	2008
<b>Produktgruppen-Nr.</b>	01.11 , Planungskoordination	<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	
<b>Produkt-Nr.</b>	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV		

**Beschlussvorschlag**

Der Kreistag beschließt die teilräumliche Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Unna und beauftragt den Landrat, den Nahverkehrsplan redaktionell fertig zu stellen, öffentlich bekannt zu machen und an alle Verfahrensbeteiligte zu versenden. Der Landrat wird beauftragt, in Folge notwendige Vereinbarungen über die Finanzierung von BRS-Linienverkehren abzuschließen.

---

## **Begründung der Vorlage**

### **Anlass**

Der Kreistag des Kreises Unna hatte mit seiner Sitzung am 4.12.2007 nach einem ca. 3 Jahre andauernden Verfahren die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans gemäß § 9 Abs. 4 ÖPNV-G NRW beschlossen (s. a. DS 199/07).

Insofern gilt es zunächst zu erklären, aus welchem Grunde kurz nach der Verabschiedung des neu aufgestellten Nahverkehrsplanes eine teilräumliche Fortschreibung erfolgen muss.

Die Begründung liegt in der Tatsache, dass erst mit Abgabe der Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans und damit nach Abschluss der politischen Beteiligung und Diskussion beim Kreis Unna und insbesondere bei den betroffenen Kommunen neue Fakten geschaffen wurden, die nicht mehr im Rahmen des Neuaufstellungsverfahrens behandelt werden konnten. Diese neuen Fakten verursachten erheblich veränderten Planungsbedarf und damit die Notwendigkeit nach erneuter politischer Beteiligung, Diskussion und Beschlussfassung.

Konkrete Ursache für den Bedarf nach einer teilräumlichen NVP-Fortschreibung waren die Inhalte der Stellungnahme des Verkehrsunternehmens Busverkehr Ruhr-Sieg (BRS), welche sich auf die von diesem Unternehmen betriebenen Linien 546 (Bereich Unna-Ost), 153 (Korridor Unna – Billmerich – Opherdicke – Holzwickede) und auf das gesamte Buslinienkonzept für den Raum Fröndenberg bezogen. Das Unternehmen konfrontierte aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus 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 betraf. 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 Netzkonzeption war außerdem in wesentlichen Teilen nicht kompatibel zu den im NVP dargestellten Linienführungen und aufgrund von Taktreduzierungen in vielen Bereichen nicht kompatibel zur ausreichenden Verkehrsbedienung, sie konnte aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstadiums für den NVP nicht mehr berücksichtigt werden. Außerdem zeichneten sich Veränderungen in der Finanzierung von ÖPNV-Leistungen bei Linien ab, die bis dato noch eigenwirtschaftlich von BRS gefahren wurden.

### **Verfahren zur teilräumlichen Fortschreibung des Nahverkehrsplans**

Der Landrat bittet um Verständnis und Zustimmung zu der bereits erfolgten Durchführung eines stark vereinfachten Beteiligungsverfahrens. Insbesondere der aufgrund des Auslaufens der Linienkonzessionen Ende Mai 2008 aufgetretene Zeitdruck hätte ein ausführliches Beteiligungsverfahren (Träger öffentlicher Belange, Ständige Kommission etc.) fast unmöglich gemacht. Jedoch konnten zumindest die inzwischen erarbeiteten und verwaltungsseitig abgestimmten Konzeptionen im politischen Raum der betroffenen Kommunen vorgestellt werden.

---

Der Kreistag hatte den Landrat im Rahmen der Beschlussfassung am 4.12.2007 beauftragt, 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. Diese drei Teilaufträge sind bislang noch nicht durchgeführt worden. Der Landrat bittet um Zustimmung, die Ergebnisse der aktuellen Nahverkehrsplanfortschreibung redaktionell in den noch nicht veröffentlichten (neuaufgestellten) Nahverkehrsplan (bisheriger Sachstand 4.12.2007) einzuarbeiten und erst dann ein Gesamtprodukt redaktionell fertig zu stellen, die öffentliche Bekanntmachung zu veranlassen und den NVP an die Träger öffentlicher Belange zu versenden. Der zusätzliche drucktechnische Aufwand und die damit verbundenen Zusatzkosten wären aus Sicht des Landrates nicht gerechtfertigt gewesen, wenn man erst den NVP und kurze Zeit danach den fortgeschriebenen NVP veröffentlicht hätte. So wird – vorbehaltlich der politischen Zustimmung – ein zusammenfassendes und um die Veränderungen im BRS-Bedienungsbereich aktualisiertes Werk erstellt und kurzfristig verschickt werden. Der Beschluss des Kreistages wird dann der zuständigen Aufsichtsbehörde angezeigt. Der Plan wird in geeigneter Weise bekannt gemacht und zur Einsichtnahme bereit gehalten.

Bereits seit längerem hat sich herausgestellt, dass das Neukonzept für Fröndenberg zum einen und die Neukonzeptionen für die Linien 546 (Unna-Ost) und 153 (Unna/Holzwickede) zum anderen in jeder Hinsicht getrennt voneinander betrachtet werden mussten (angebotsplanerisch, finanzierungstechnisch, konzessionstechnisch). Lediglich die Fristen waren gleich, da die Neukonzeptionen in jedem Fall Ende Mai 2008 umzusetzen sind.

### **Teilraum A: Stadtgebiet Fröndenberg**

Das von BRS in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Kreis Unna und unter mehrfacher Beteiligung der Stadtverwaltung Fröndenberg zuletzt erarbeitete Konzept für Fröndenberg, welchem zwischenzeitlich auch bereits vom Rat der Stadt Fröndenberg zugestimmt wurde, ist wie folgt gekennzeichnet:

#### **Angebote werktags**

##### **Relation Unna-Mitte – Fröndenberg-Mitte**

Diese Relation ist wie bisher durch zwei jeweils im 120-Min.-Takt verkehrende Linien 170 und 180 bedient, die zwischen Unna und Fröndern einen 60-Min.-Takt bilden und – und das ist neu - ab Fröndern alternierend über

- Landwehr, Strickherdicke, Dellwig, Langschede, Ardey (Linie 180; 120-Min.-Takt)
- Ostbüren, Bausenhagen, Stentrop, Hohenheide (Linie 170; 120-Min.-Takt)

nach Fröndenberg verkehren. An Schultagen wird das Angebot der Linien 170 und 180 durch zusätzliche Fahrten des Schülerverkehrs ergänzt.

Die Bedienung von Fröndenberg-Altendorf erfolgt von Montag bis Freitag

- durch ein Fahrtenpaar der Linie 180 von Altendorf nach Fröndenberg und zurück

- 
- an Schultagen durch mehrere Fahrten der Linie 180, die über bzw. ab/bis Fröndenberg-Altendorf geführt werden
  - durch die neue, kommunal finanzierte TaxiBus-Linie T 71 (vier Fahrtenpaare an schulfreien Tagen, zwei Fahrtenpaare an Schultagen), die bis/ab Fröndenberg-Dellwig verkehrt und dort Anschluss zur/von Linie 180 hat.
  - Die Einbindung von Altendorf in das BürgerBus-System war umlauftechnisch nicht möglich.

Vorteile des neuen Buslinienkonzeptes für Fröndenberg:

- in Unna entfällt die zeitaufwendige Umfahrung des Verkehrsrings
- zusätzliche Verbindungen für Dellwig, Strickherdicke, Landwehr nach Unna
- neues regelmäßiges Buslinienangebot für Bausenhagen und Stentrop, beide Ortsteile erhalten direkte Anbindungen nach Unna und Fröndenberg-Mitte
- die Fahrzeuge beider Linien fahren, sofern betrieblich möglich, als Linie C 71 eine Schleife über den Mühlenberg (s.u.) und kehren dann nach Unna zurück, so dass neue umstiegsfreie Verbindungen vom Mühlenberg in Richtung Unna angeboten werden.

Etwaige Nachteile:

- um 5 Minuten verlängerte Fahrtzeit der Linien 170 und 180 zwischen Unna- und Fröndenberg-Mitte gegenüber heute
- Altendorf ist zwar nicht ins Regionalbusnetz integriert, wird aber bezüglich des Fahrtenangebotes adäquat angebunden.
- Ostbüren „ist nur noch in einem – wenn auch nachfragegerechten - 120-Min.-Takt mit Unna wie auch Fröndenberg verbunden (bisher/NVP: 60-Min.-Takt); Lösung: Verdichtung durch Verlegung einer Bürgerbuslinie zumindest in/aus Richtung Fröndenberg
- nur noch 120-Min.-Takt aus Hohenheide in Richtung Unna
- Linie 161 entfällt, entspricht NVP, hat keine negativen Auswirkungen, da kaum genutzt, schulrelevante Fahrten werden in die Linien R 50 nach Schwerte und 180 nach Fröndenberg integriert

### Mühlenberg

Die Bedienung des Mühlenbergs erfolgt durch die zwei neuen Stadtbus-Linien C 71 und C 72. Während die Linie C 71 von Fröndenberg-Mitte aus über Alleestr., Lohnbad und Overbergstraße zum Mühlenberg geführt wird, verkehrt die Linie C 72 direkt von Fröndenberg-Mitte zum Mühlenberg..

Vorteile:

- verbesserte Anschlusssituation von und zur Schiene und zu anderen regionalen Buslinien am Bahnhof bzw. Haltestelle Fröndenberg-Mitte (Dortmund, Hagen, Menden)

- 
- neu: Sonntagsbedienung im Stundentakt auf der Linie C 71
  - halbstündliches Angebot, verbesserte Anschlüsse zur Schiene und attraktivere Reisezeiten bedingt durch eine lange Linie C 71 mit Bedienung Löhnbad und eine kurze Linie C 72 direkt zum Mühlenberg)
  - kürzere Fahrtzeit zum Mühlenberg durch neue Stadtlinie C 72

Etwaige Nachteile:

- Bedienung Westick/Graf-Adolf-Str. entfällt à Lösung: Ersatz durch BürgerBus

#### Relation Fröndenberg-Mitte – Bentrop

Hier wird zukünftig die neue StadtBus-Linie C 74 im 60-Min.-Takt zwischen Fröndenberg-Mitte und Bentrop angeboten.

Vorteile:

- verbesserte Taktfolgen für die östlichen Ortsteile, entsprechend den Anforderungen des NVP
- verbesserte Zuganschlüsse für die östlichen Ortsteile

#### Relation Hohenheide - Stadtmitte

Die Linie C 73 soll im Stundentakt zwischen Fröndenberg-Mitte und Hohenheide verkehren. Geplant ist ein Ringverkehr über Alleestr., Hirschberg, Westicker Heide, Auf dem Krittenschlag, Hohenheide, Ostbürener Str., Eulenstr.

Vorteile:

- Anbindung Wohngebiet Hohenheide über verschiedene Strecken (Ostbürener Str. und Hirschberg) im 60-Min.-Takt (Linie C 73) und 120-Min.-Takt (L: 170) – Verbesserung gegenüber Ist-Zustand

Alle notwendigen Schülerfahrten bleiben erhalten.

#### Angebote samstags, sonn- und feiertags

- samstags zwischen 8 und 16 Uhr Busverkehr auf den Linien 170, 180 und C 71-74
- neues Busangebot sonntags am Mühlenberg zwischen 13 und 18 Uhr (positiver Effekt, da bisher kein Angebot) auf der Linie C 71, gleiches gilt damit für die Linien 170 und 180
- auf den Linien C 72, C 73 und C 74 wird wie bisher sonntags kein Verkehr angeboten

#### Kriterien des neuen Konzeptes

Generelle Vorteile des Konzeptes:

- BRS spart gegenüber dem alten Netz 1 Fahrzeug ein, dieser Umstand musste sich nach Auffassung des Kreises und der Stadt trotz gestiegener Treibstoffpreise, gesunkener 45a-Mittel und Schwer-

---

behindertenzuschüsse sowie steigender Forderungen der Subunternehmer in einer deutlichen Reduzierung der von BRS erwarteten kommunalen Zuschüsse niederschlagen.

- Nach letzten Informationen von BRS kann der Zuschussbedarf gesenkt werden, eine Halbierung ist möglich. Eine spätere Gegenrechnung von FlashTicket-Einnahmen wurde zwischen den Beteiligten verabredet. Eine genauere monetäre Abschätzung ist durch die BRS bei Einführung des FlashTickets ist zur Zeit noch nicht möglich ist. Dies ist erst nach der Einführung und auf Basis konkreter Zahlen machbar.

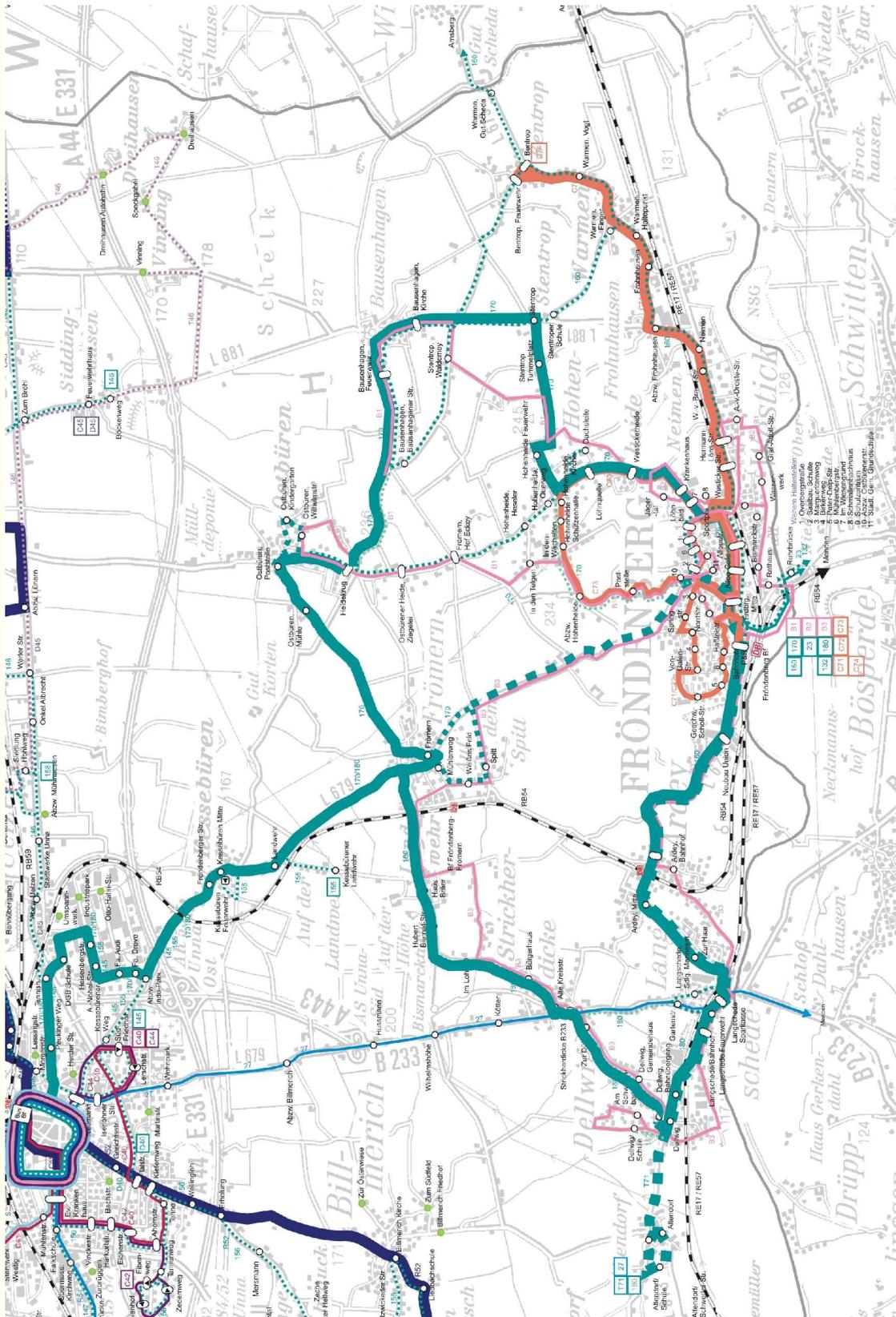
Image-Vorteil für Stadt und Verkehrsunternehmen:

- Neues Konzept als StadtBus-Konzept vermarktungsfähig. BRS schlägt einheitliche, das Stadtbus-Image-fördernde, Lackierung der Busse vor.
- Eine auf das Stadtgebiet Fröndenberg beschränkte, pragmatische Vorgehensweise im Sinne einer Staffelung von Schulanfangszeiten soll kurzfristig angegangen und engagiert verfolgt werden, um die ÖPNV-Ausgaben weiter senken zu können
- Die Einführung des FlashTickets in Fröndenberg soll vordringlich und mit großem Engagement verfolgt werden soll. Sowohl die Stadt als auch das Verkehrsunternehmen wünschen die Einführung eines FlashTickets, da sich dadurch die Einnahmesituation des Verkehrsunternehmens erheblich verbessern kann, so dass ein Teil der Einnahmen dazu verwendet werden kann, die kommunalen Zuschüsse noch einmal zu senken. Seitens des Kreises Unna wurde für das Verfahren zur Einführung des FlashTickets koordinierende, organisatorische und fachliche Unterstützung zugesagt.

Der Neustart für den Linienverkehr in Fröndenberg wird am 25.5.2008 stattfinden.

*Planerische Darstellung der Neukonzeption des Busverkehrs in Fröndenberg*

Anlage 1: Neue Netzkonzeption für Fröndenberg



**Teilraum B: Bereich Unna-Ost**

---

BRS und VKU hatten auf Bitten des Kreises Unna jeweils getrennt voneinander Konzeptionen für ein neues Angebot im Busverkehr zwischen Unna und Hemmerde erarbeitet und kostenbezogen bewertet, die Ergebnisse wurden Anfang Februar 2008 auf der Verwaltungsebene vorgestellt. Die Kosten waren bei beiden Konzeptionen (aufgrund der Vorgaben des Kreises Unna) so hoch (deutlich über 100.000 Euro pro Jahr), dass eine Realisierung nicht möglich erschien. Beide Unternehmen wurden gebeten, neue Überlegungen zu deutlich kostengünstigeren Konzepten anzustellen. Im Rahmen eines weiteren Verhandlungstermins stellte BRS noch einmal fest, dass man auf der Linie 546 seit Jahren ein sehr schlechtes Betriebsergebnis erzielt, weil man die Einnahmen im Schülerverkehr auf diesem Korridor nicht erzielen kann, sondern die VKU. Außerdem steht für den regionalen Verkehr die RB 59 gewissermaßen konkurrenzierend zur Verfügung. Die VKU erklärte sich aus verständlichen Gründen nicht bereit, die Ansprüche im Schülerverkehr im Unnaer Osten an BRS abzutreten. BRS wiederum erklärte, nicht auf die konzessionären Rechte an der Linie verzichten zu wollen. Es erfolgte eine Einigung insofern, als dass die VKU und BRS zukünftig Gemeinschaftskonzessionäre sind, jedoch nach außen nur noch die VKU als Betreiber mit allen Rechten und Pflichten hinsichtlich Planung, Verkehrsdurchführung, Einnahmen in Erscheinung tritt.

Das zwischen den Beteiligten nach schwierigen Verhandlungen abgestimmte Konzept der VKU für diese neue Linie C 45/T 45 sieht wie folgt aus:

Die VKU betreibt die neue Linie C 45 montags bis freitags ganztägig im Stundentakt von Unna Bf. auf dem aktuellen Linienweg bis nach Hemmerde-Süd (Wende an der B1). Samstags wird die Verbindung zwischen Unna Bf. und Hemmerde zwischen 8 und 15 Uhr im 60-Minuten-Takt vom TaxiBus T 45 zum normalen Busfahrpreis bedient. Ab 16.30 Uhr besteht die Möglichkeit, das Anrufsammeltaxi (AST) zu nutzen. An Sonn- und Feiertagen fährt der TaxiBus T45 zwischen 11 und 19 Uhr im 2-Stunden-Takt. Bestellbar ist der TaxiBus und das AST bis zu 30 Minuten vor Abfahrt über die Servicezentrale fahrtwind.

Durch eine geschickte und effiziente Einbindung in das VKU-Liniensystem ergeben sich Vorteile in der Innenstadterschließung von Unna – die Haltestellen Rathaus, Kath. Krankenhaus und Lindenbrauerei werden zukünftig direkt bedient. Neben diesen gibt es weitere umsteigefreie Verbindungen zwischen den östlichen und südlichen Stadtteilen, da die Linie C 45 ab Unna Bahnhof als Linie C 40 weiterfährt und umgekehrt.

Die Anschlussbeziehungen zwischen der Hellwegbahn von und nach Dortmund am Bahnhof Unna und am Bahnhof Lünern werden optimiert.

Eine weitere Verbesserung gibt es für Berufstätige im Indupark Unna-Ost: Morgens um 6.40 Uhr fährt im Zuge der C 45 ein Direktbus vom Bahnhof Unna zu den Stadtwerken Unna. Mittags und nachmittags kann der TaxiBus T 46 für die Rückfahrt genutzt werden.

Eine künftig verkürzte Linie 546 wird von der BRS fast ausschließlich noch auf Werler Stadtgebiet gefahren. Für Schülerverkehre aus Hemmerde nach Werl werden morgens eine und mittags für die Rückfahrt 2 Fahrten durch die BRS eigenwirtschaftlich durchgeführt. Aus anderen Stadtgebieten muss die Hellwegbahn genutzt werden. Schüler aus Holtum zu den Unnaer Schulen werden wie bisher mit der Linie 546 nach Werl gebracht und fahren mit der Hellwegbahn nach Unna. Fahrzeittechnisch stellt dies keine Verschlechterung dar.

Diese Lösung mit dem neuen Angebot C 45/T 45 soll nach 2 Jahren hinsichtlich der Fahrgastzahlen und der damit verbundenen Betriebszeitfenster und Linienführung überprüft und ggfs. angepasst werden.

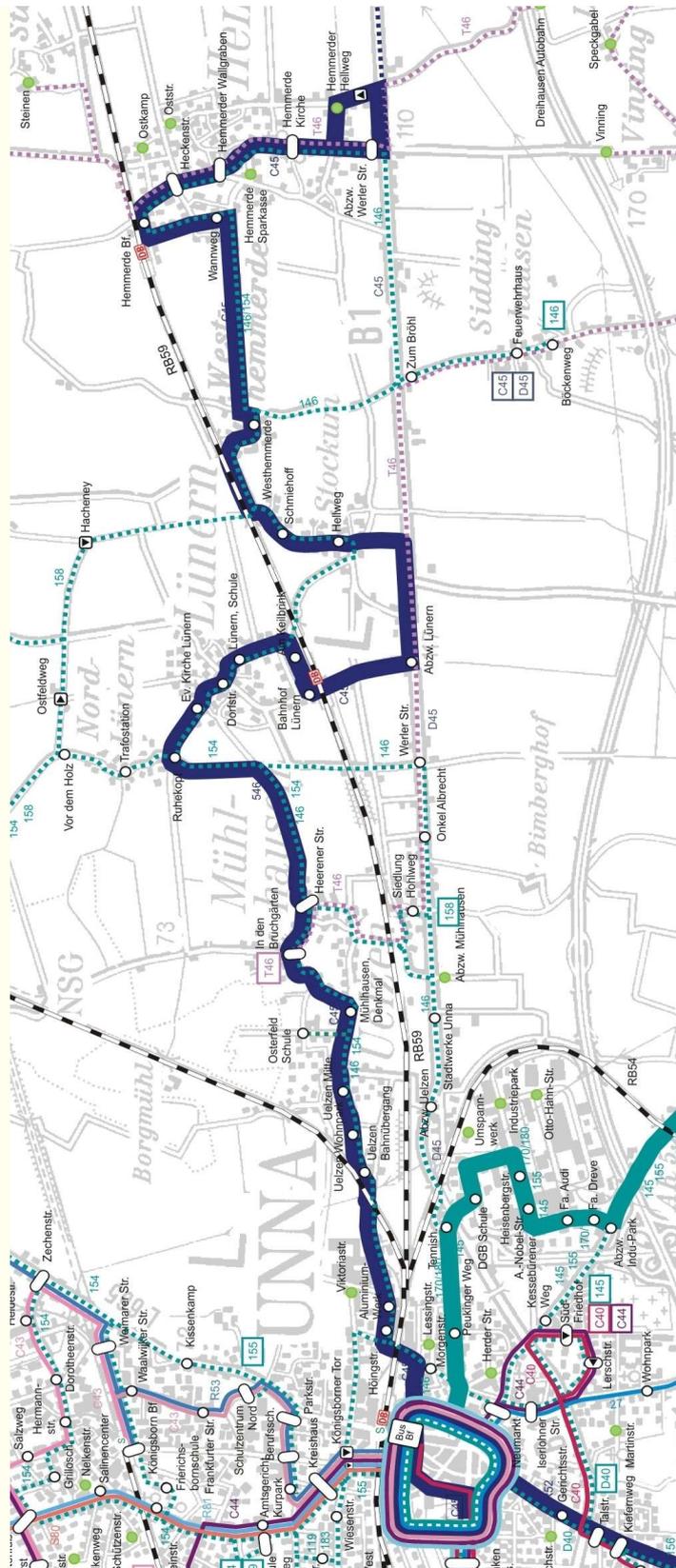
---

Die VKU kalkulierte für den oben beschriebenen neuen Linienverkehr ein zusätzliches Defizit von 43.100 Euro. Im Vorfeld hatte die VKU im Auftrag des Kreises Unna auch andere Varianten mit dem Ziel der Kostenreduzierung untersucht. Insbesondere gab es die Überlegung, an allen Wochentagen Busverkehr nur noch bis Lütern zu betreiben und im gesamten restlichen Unnaer Osten TaxiBus-Linien anzubieten.

Auf der Verwaltungsebene einigte man sich, zunächst mit der vorher beschriebenen Variante zu starten, da das Risiko bei den anderen Varianten hinsichtlich des TaxiBus-Abrufgrades so hoch gewesen wäre, dass man trotz verkürzter Buslinienführung Gefahr gelaufen wäre, Kosten zu erreichen, die ähnlich liegen wie bei der Variante mit durchgehendem Busverkehr bis Hemmerde. Lediglich der komplette Ersatz des Busverkehrs an Samstagen wurde für kalkulierbar und hinsichtlich der Fahrgastzahlen für nachfragegerecht gehalten.

Der Neustart für den Linienverkehr zwischen Unna-Mitte und Hemmerde wird am 25.5.2008 stattfinden. Der zuständige Fachausschuss bei der Stadt Unna hat dem neuen Konzept in seiner Sitzung am 9.4.2008 bereits zugestimmt.

*Planerische Darstellung der Neukonzeption des Busverkehrs im Unnaer Osten*



Anlage 2: Neue Netzkonzeption für den Unnaer Osten

**Teilraum C: Korridor Unna – Billmerich – Opherdicke - Holzwickede**

---

BRS und VKU hatten auf Bitten des Kreises Unna jeweils getrennt voneinander Konzeptionen für einen neuen Betrieb der Linie 153 erarbeitet und kostenbezogen bewertet, die Ergebnisse wurden im Februar auf der Verwaltungsebene vorgestellt. Die Kosten der VKU lagen dabei deutlich über denen von BRS, was an der BRS (als bisherigen Betreiber) zur Verfügung stehenden, besseren Datengrundlage lag. Die Kosten von BRS tendieren gegen Null, wenn man von einem schwachen Abrufgrad im TaxiBus-Bereich ausgeht. Nach einer detaillierteren Überprüfung der bisherigen TaxiBus-Abrufgrade, die sich dann doch als unerwartet hoch herausstellten, und einer nach Absprache zwischen dem Kreis Unna, der Stadt Unna und der Gemeinde Holzwickede erfolgten Rücknahme einzelner, unwirtschaftlicher TaxiBus-Angebote sagte BRS gegenüber dem Aufgabenträger Kreis Unna letztendlich zu, den Verkehr eigenwirtschaftlich, d. h. ohne kommunalen Zuschussbedarf durchführen zu können.

Das neue Konzept basiert u. a. darauf, dass man auf eine Bedienung im TaxiBusbereich zwischen Billmerich und Opherdicke angesichts der kaum vorhandenen Nachfrage zukünftig verzichten wird. BRS wird TaxiBus-Fahrten im Zuge der neuen Linie R 52 (ex 153) nur noch zwischen Unna-Mitte und Billmerich anbieten: Am Samstag verkehrt der TaxiBus zwischen Unna Bf und Unna-Billmerich im Zeitraum von 8.00 Uhr bis einschl. 15.00 Uhr im 60-Min.-Takt, während an Sonn- und Feiertagen von 11.00 Uhr bis einschl. 18.00 Uhr ein 120-Min.-Takt angeboten wird. Auf Holzwickede Gemeindegebiet kann die VKU mit vorhandenen TaxiBus-Angeboten auf der Linie R 51 (T 51) den Bedarf auf diesem Sektor befriedigen. Im Busbereich verkehrt die Linie R 52 werktags künftig zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr.

Die BRS-Konzeption für die Linie eröffnet aufgrund einer in Billmerich beschleunigten Linienführung wegen des Zeitgewinns die Möglichkeit, in Holzwickede-Mitte nach dem Erreichen des Bahnhofs auch noch eine Schleife über Bonner Allee/Seniorenbegegnungsstätte anbieten zu können (nur in einer Fahrtrichtung), so dass einer alten Forderung der Gemeinde, diese Einrichtung an den Busverkehr anzubinden, nachgekommen werden kann. In Billmerich werden die Bedarfe des Schülerverkehrs durch entsprechende zusätzliche Linienwege gewährleistet.

Der Neustart für den Linienverkehr zwischen Unna-Mitte, Billmerich und Holzwickede wird am 25.5.2008 stattfinden.

*Planerische Darstellung der Neukonzeption der Linie R 52*



## Gesamtbetrachtung der finanziellen Auswirkungen

### **Bisherige Kosten- und Finanzierungssituation (Euro/Jahr)**

	Kosten Kreis	Kosten Stadt Unna	Kosten Gemeinde Holzwickede	Kosten Stadt Fröndenberg
Linie 153	0	0	0	-
Linie 546	2250	2250	-	-
Linien 170 u. 171	40700	-	-	40700
Restliche Linien in Fröndenberg	0	-	-	0
<b>Gesamt</b>	<b>42950</b>	<b>2250</b>	<b>0</b>	<b>40700</b>

### **Neue Kosten- und Finanzierungssituation (Euro/Jahr) – gültig ab 25.5.2008**

	Kosten Kreis	Kosten Stadt Unna	Kosten Gemeinde Holzwickede	Kosten Stadt Fröndenberg
Linie R 52/T 52 (ex 153)	0	0	0	-
Linie C 45/T 45 (ex 546)	27000**	27000**	-	-
Gesamt-Linienkonzept Fröndenbg. (C 71-C 74, 170, 180, T 71, 160)	20000	-	-	20000
<b>Gesamt</b>	<b>47000</b>	<b>27000</b>	<b>0</b>	<b>20000</b>

*\*\* d.i. der Wert für den Rest des Jahres 2008 (in 2009: Kreis Unna und Stadt Unna je 24800 Euro)*

Zusammenfassend kann zu den finanziellen Auswirkungen für den Kreis Unna gesagt werden, dass sich nach dem 25.5.2008 die Ausgaben für ÖPNV-Betriebsleistungen um 4050 Euro im Jahr 2008 erhöhen. Ab dem Jahre 2009 ist lediglich noch eine Erhöhung von 1850 Euro zu verzeichnen. Diese Erhöhungen beziehen sich auf die VKU-Betrachtung. Die Zahlungen an sonstige Verkehrsunternehmen erhöhen sich nicht. In Anbetracht der hohen Kontingentes an Betriebs-KM, die in den letzten Monaten in Rede standen (Ex-Linien 153 und 546 sowie gesamtes Liniennetz Fröndenberg), sind die erzielten Verhandlungsergebnisse und die daraus resultierenden finanziellen Auswirkungen aus Sicht des Landrates äußerst moderat.

### **Weiteres Vorgehen**

Der Landrat schlägt vor, die o. a. neuen Konzeptionen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Die Kompatibilität zu den Kriterien der ausreichenden Verkehrsbedienung ist hergestellt bzw. erhalten geblieben. Der Landrat wird in den nächsten Wochen für den Verkehr im Raum Fröndenberg eine Vereinbarung mit BRS über die Finanzierung des neuen Linienverkehrs erarbeiten und abschließen. Mit der Stadt Fröndenberg wird es eine Refinanzierungsvereinbarung geben. Die Laufzeit wird – in Erwartung von Veränderungen durch die in Aussicht stehende Einführung des FlashTickets in Fröndenberg – zunächst nur auf 1 Jahr befristet sein. Für die Bereiche Unna-Ost (VKU) und Unna – Billmerich – Opherdicke – Holzwickede (eigenwirtschaftlich) sind entsprechende Vereinbarungen entbehrlich. Der Landrat wird beauftragt, diese Vereinbarungen zu entwickeln, mit den Partnern abzustimmen und zu unterzeichnen.

---

*Anlage*

((ABES))