

10.11.2011

Sitzungsvorlage Nr. 203/11

Nahverkehrsplan-Ergänzung 2011 – Beschluss über die Stellungnahmen

Gremien	Ausschuss für Planung und Verkehr	Sitzungsdatum	30.11.2011
Gremien	Kreisausschuss	Sitzungsdatum	19.12.2011
Gremien	Kreistag	Sitzungsdatum	20.12.2011
Organisationseinheit	Planung und Mobilität	Berichterstattung	Leiß, Sabine
Beratungsstatus	öffentlich		
Budget-Nr.	01 , Zentrale Verwaltung	Haushaltsjahr	2012
Produktgruppen-Nr.	01.11 , Planung und Mobilität	Finanzielle Auswirkungen	90.000,00 €
Produkt-Nr.	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV		

Beschlussvorschlag

Der Landrat empfiehlt dem Kreistag zu beschließen:

1. Dem Vorschlag des Landrats zur Abwägung der Stellungnahmen wird zugestimmt.
2. Der Kreistag beschließt die Übernahme des Nacht-ÖPNV-Angebotes in dem Umfang wie in der Vorlage beschrieben in den formalen Nahverkehrsplan inclusive der vorgeschlagenen Erweiterungsmaßnahmen. Die Finanzierung erfolgt solidarisch über den Betriebsleistungsschlüssel.
3. Der Kreistag beschließt die Übernahme der ÖPNV-Anbindungen der regional bedeutsamen Gewerbestandorte Bönen/Am Mersch und Unna/Unna-Ost/Max-Born-Str./Stadtwerke in den formalen Nahverkehrsplan. Die Finanzierung erfolgt solidarisch über den Betriebsleistungsschlüssel.
4. Der Landrat wird beauftragt, die Nahverkehrsplan-Ergänzung redaktionell fertig zu stellen und an die beteiligten Institutionen zu versenden.
5. Der Landrat wird aufgefordert, die Verkehrsunternehmen kurzfristig mit der Umsetzung der Angebots- und Tarif-Maßnahmen zu beauftragen.

-
6. Der Landrat wird beauftragt, die für den Kreis Unna aufgrund der o.a. Maßnahmen zusätzlich auftretenden Kosten mittels zu erarbeitender Einsparmaßnahmen im Rahmen der NVP-Fortschreibung 2012-2013 (z. B. kreisweite Schulzeitstaffelung) mindestens zu kompensieren.

Begründung der Vorlage

Nahverkehrsplan-Ergänzung 2011 – Beschluß über die Stellungnahmen (Abwägung) und über die Finanzierung der ÖPNV-Angebote

Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Kreises Unna ist zuletzt in den Sitzungen am 30.5.2011 (s. DS 083/11) und am 20.9.2011 (s. DS 141/11) über die Inhalte und den Verfahrensstand zur Ergänzung des Nahverkehrsplans im Jahre 2011 informiert worden.

Inzwischen ist das formale Beteiligungsverfahren abgeschlossen. Ziel dieser Vorlage ist es, über die Stellungnahmen nach erfolgter Abwägung zu beschließen, über den abschließenden Sachstand hinsichtlich der zur Umsetzung vorgeschlagenen Angebotsmaßnahmen zu berichten und die finanziellen Auswirkungen auf den Kreis und die Städte und Gemeinden zu beschreiben.

Stellungnahmen zur Nahverkehrsplan-Ergänzung

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens waren die 10 Städte und Gemeinden sowie die beiden involvierten Verkehrsunternehmen BRS und VKU zur Abgabe einer Stellungnahme aufgerufen.

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen Aussagen der Stellungnahmen zusammengefasst, außerdem ist in der Spalte 4 der Vorschlag des Landrats aufgeführt, wie nach der Abwägung über die jeweilige Stellungnahme beschlossen werden sollte.

Stadt/Gem./VU	Inhalt der Stellungnahme	Charakter der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1	2	3	4
Bergkamen	Ausschuss Umwelt, Bauen u. Verkehr: Bei gepl. Gesamtfortschr. ÖPNV-Anbindung Logistikpark A2 prüfen Bezeichnung Gewerbegebiet „Grimberg“ korrigieren in „Chemiepark/Monopol“ Nacht-ÖPNV: Verbesserung grunds. begrüsst, Finanzierungsbeteiligung durch St. Bergkamen für Ausweitung T 81 bei hälftiger Finanzierung möglich Aufgrund der neuen Darstellungen zu den regionalen Gewerbeflächen keine Bedenken, wenn die Abrechnung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete einschl. des Logistikparks A 2 über den Betriebsleistungsschlüssel BLS erfolgt.	A A	Wird im Rahmen NVP-Fortschr. berücksichtigt wird berücksichtigt Kenntnisnahme

Stadt/Gem./VU	Inhalt der Stellungnahme	Charakter der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Bönen	Zustimmung (Verwaltung) Gemeinschaftl. Finanzierung wird vorausgesetzt		Kenntnisnahme Entspricht der Intention des Kreises Unna und der meisten Kommunen
Fröndenberg	Zustimmung (Ratsbeschluss)		Kenntnisnahme
Holzwickede	Keine Anregungen (Verwaltung)		Kenntnisnahme
Kamen	<p>Übernahme Nachtverkehre in gemeinsam finanziertes Nahverkehrsangebot des NVP wird begrüßt, T 81-Verlängerung begrüßt, sollte weiterhin Bahnhof anfahren</p> <p>Moderate Erhöhung der Nacht-AST-Tarife – im Guta. vorgeschlagener zukünftiger Fahrpreis zu hoch</p> <p>Übernahme Gewerbegebietsanbindungen Unna-Ost und Bönen Am Mersch in Betriebsleistungsschlüssel nachvollziehbar, jedoch b.u. Prüfung ob durch Optimierungen/Einsparungen der Anteil für Kamen konstant gehalten und nur geringfügig erhöht gestaltet werden kann.</p> <p>NVP-Neuaufstellung: andere Gewerbegebiete besonders betrachten, Anbindung an Nahverkehr insgesamt bewerten, ganzheitliches Konzept planen</p>	<p>A</p> <p>A</p> <p>A</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>T 81 wird wie vom Gutachter vorgeschlagen, den Bhf. Kamen auslassen.</p> <p>Gefahr der Kannibalisierung der N 11 lt. VKU zu groß, es gilt zu beobachten, in welchem Maße Fahrgäste dennoch zukünftig mit dem Zug bis Kamen Bhf. fahren, zu Fuß zum Markt gehen und die neue TaxiBus-Verbindung nach Bergkamen nutzen.</p> <p>Nacht-AST-Tarife werden moderat erhöht werden.</p> <p>Gewerbegebiete: Optimierungen mit dem Ziel der Kostenreduzierung sind in der NVP-FS vorgesehen, Ziel: Verbesserung des Kostendeckungsgrades</p> <p>Zustimmung, Anregungen werden berücksichtigt, entspricht beabsichtigter Vorgehensweise des Kreises Unna</p>

Stadt/Gem./VU	Inhalt der Stellungnahme	Charakter der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Lünen	<p>Ausschussvorlage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung Nacht-ÖPNV, aber favorisiert in Lünen als Ergänzung ist ein Nacht-Bus - Gewerbegebiete: Stadt Lünen stimmt Finanzierung über BLS zu. <p>Das Gewerbegebiet Westfalia mit ca. 600 Mitarbeitern soll im Rahmen der NVP-Fortschreibung zusätzlich detailliert hinsichtlich ÖPNV-Anbindung untersucht werden</p>	<p>A</p> <p>A</p>	<p>Kreis stimmt zu, Kosten sollten geringer oder gleich Nach-AST sein</p> <p>Kennisnahme</p> <p>Zustimmung, Westfalia wird in NVP-Fortschr. untersucht</p>
Schwerte	Keine Anregungen und Bedenken, Schwerte bei Gewerbegebieten zZ nicht betroffen (Verwaltung)		Kennisnahme
Selm	Ausdrückliche Zustimmung (Verwaltung, BM)		Kennisnahme
Unna	<ul style="list-style-type: none"> - Nacht-ÖPNV: Anbind. Villa Beo im Rahmen NVP-Fortschr. ab 2012 untersuchen - D45 unerlässlich, gemeinschaftlich nach Solidarprinzip finanzieren <p>(Stellungn. der Verwaltung)</p>	A	<p>wird berücksichtigt</p> <p>Vorschlag zur Finanzierung der D45 entspricht der Absicht des Kreises Unna</p>
Werne	<ul style="list-style-type: none"> - keine Bedenken gegen NVP-Ergänzung - Ausweitung des Nachtverkehrs im Stadtgebiet Werne ausdrücklich begrüßt - Anbindung des Gewerbegebietes Wahrbrink z.Z. zulasten Stadt Werne - Ständig zunehmende Beschäftigtenzahlen „in <i>einem</i> Betrieb“ sowie geplante Gewerbegebietserweiterung ab 2012 - Erforderlich, auch diese Linie in gemeinsam finanziertes Angebot aufzunehmen <p>(Stellungn. der Verwaltung)</p>	A	<p>Kennisnahme</p> <p>Kennisnahme</p> <p>Kennisnahme</p> <p>Kennisnahme</p> <p>Zustimmung, Beschluss jedoch im Aufsichtsrat der VKU, s.u.</p>
VKU	Vorgeschlagene Maßnahmen finden Zustimmung, nach Absprache im Jahr 2012 umsetzbar		Kennisnahme
BRS	Keine Einwände oder Anmerkungen		Kennisnahme

Neue Inhalte des Nahverkehrsplans

Ziel der Nahverkehrsplan-Ergänzung im Bereich Nacht-ÖPNV und ÖPNV-Anbindung regional bedeutsamer Gewerbestandorte ist es, diese Verkehre im Kreis Unna in konzeptioneller und finanzieller Hinsicht zu überprüfen, soweit möglich im Kosten-Nutzen-Verhältnis zu optimieren und dann auf der Grundlage entsprechender politischer Beschlüsse in das Paket der Verkehre der „Ausreichenden Verkehrsbedienungs“ aufzunehmen, d. h. in den formalen Teil des Nahverkehrsplans zu überführen. Als Folgewirkung sind diese Verkehre nicht mehr als sog. „freiwillige Leistungen“ zu definieren.

Nacht-ÖPNV

Für den Bereich des Nacht-ÖPNV soll durch die vorgelegte Beschlußfassung die Übernahme aller Nacht-ÖPNV-Angebote in den formalen Nahverkehrsplan erfolgen. Gegenüber dem aktuellen Zustand werden folgende Erweiterungen bzw. Anpassungen vorgenommen:

- Verlängerung der Nacht-TaxiBus-Linie T 81 von Unna nach Kamen über Kamen hinaus nach Bergkamen (der Bahnhof Kamen wird dabei nicht angefahren)
- Einrichtung eines zusätzlichen innerstädtischen Nacht-ÖPNV-Angebotes in Lünen zur Abdeckung der Fahrtbeziehungen zwischen der Lünener Innenstadt (u.a. Lükaz) mit den Ortsteilen Brambauer und Alstedde als Nacht-AST bzw. soweit finanzierbar als Nacht-Bus
- Erschließung der nördlichen Kernstadt von Werne sowie des Werner Ortsteils Stockum sowie ggfs. weiterer Siedlungsbereiche mit einem Nacht-AST-Angebot mit Anschluß vom/zum NachtBus N11
- Schrittweise, moderate Erhöhung der Nacht-AST-Zuschläge für die Personengruppe unter 20 Jahren

Im einzelnen sind die Planungen dem Kapitel „Nahverkehrsplan Ergänzung 2011“, welches vom Gutachter Planersocietät Dortmund erstellt wurde, zu entnehmen (s. DS 141/11).

Gewerbegebietsanbindungen

Durch die vorgeschlagene Beschlussfassung soll für den Bereich der ÖPNV-Anbindung regional bedeutsamer Gewerbestandorte die Übernahme der folgenden ÖPNV-Angebote in den formalen Nahverkehrsplan erfolgen:

- Bus-Anbindung des Gewerbegebietes „Am Mersch“ in Bönen (heute Linie C 95). Das Fahrplanangebot wird im Jahre 2012 auf der Grundlage der detaillierteren Kenntnis über die Bedarfe der Betriebe im Gewerbegebiet (Schichtzeiten, Herkunftsorte der Mitarbeiter) optimiert, wenn ein verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielbar ist.
 - Fahrtwege über Königsborn Bhf, Bönen Bhf., Gewerbegebiet Am Mersch, Bhf. Nordböge
 - Angebotsdichte/Takt: unregelmäßig, i.D. 1-2 Fahrt/Std. (Anpassung an Schichtzeiten und Bahnanschlüsse erforderlich)
 - Bedienungszeitfenster: 5:00 Uhr bis 23:00 Uhr
- ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Unna-Ost (westlicher Teil mit Stadtwerke/Max-Born-Str.)
 - Fahrtweg: Unna Bhf. – Max-Born-Str. (-Siddinghausen)
 - Angebotsdichte: 4 Hin-/2 Rückfahrten (Stand 11/2011), Anpassung an Schichtzeiten und

Bahnanschlüsse erforderlich

- Bedienungszeitfenster: 5:00 bis 8:00 Uhr, 16:00 bis 18:00 Uhr

Anbindung weiterer regional bedeutsamer Gewerbestandorte im gesamten Kreisgebiet

Die ÖPNV-Anbindung regional bedeutsamer Gewerbegebiete dient insbes. den Zielen, die Erreichbarkeit für Mitarbeiter-/innen zu gewährleisten, für die aufgrund der Entfernung und/oder eines zu erwartenden eher geringen Einkommens keine Alternative besteht (Rad, PKW). Dies ist auch vor dem Hintergrund der großen Zahl an Hartz-IV-Empfängern im Kreis Unna, für die der Kreis Unna die Kosten der Unterkunft trägt, von finanzieller Relevanz. Die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten ist mit zusätzlichen Kosten verbunden, so dass bei der Auswahl der näher zu untersuchenden Gewerbegebiete folgenden Kriterien zugrunde gelegt werden:

- im Rahmen der von mobil + job durchgeführten Befragung wurde entsprechendes Interesse signalisiert
- die Anzahl der interessierten Mitarbeiter ist ÖPNV-relevant (s.u.)
- die Anzahl der Betriebe ist eher gering, so dass ein auf sie zugeschnittenes ÖPNV-Angebot überhaupt machbar ist (unterschiedliche Betriebsanfangs-/schichtzeiten und -modelle etc.)
- mindestens 60% der Mitarbeiter stammen nicht aus der Standortkommune, so dass von einem regional bedeutsamen Gewerbestandort ausgegangen werden kann.

Im Rahmen der NVP-Ergänzung 2011 war eine Untersuchung weiterer 12 ausgewählter Gewerbestandorte bis hin zu konkreten Vorschlägen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung nicht möglich.

Allerdings hat der Gutachter mit Unterstützung der VKU für die ausgewählten Gewerbestandorte Steckbriefe erstellt (s.a. Anlage 1). Daraus lässt sich letztendlich ableiten, für welche Standorte eine vertiefende Betrachtung sinnvoll ist.

Leider stellt sich die Situation bezüglich der Eckdaten für die Gewerbegebiete schwierig dar. Es gibt derzeit keine validen Gesamtzahlen für die einzelnen Gewerbegebiete. Die vorhandene Liste basiert auf Daten der IHK, allerdings sind hier auch nicht alle Betriebe erfasst (sondern nur die Betriebe, die der Kammer angehören), so dass sich die Gesamtanzahl der Betriebe von der Anzahl der angeschriebenen Unternehmen im Gewerbegebiet unterscheidet. Deshalb kann lediglich auf folgende Daten Bezug genommen werden:

- Anzahl befragter Betriebe
- Anzahl antwortender Betriebe
- Mitarbeiteranzahl der antwortenden Betriebe.

Dadurch, dass keine zuverlässigen Angaben zur Gesamtanzahl der Mitarbeiter vorliegen, ist natürlich auch die Bewertung von Handlungserfordernissen unter den o.a. Aspekten entsprechend einzuschätzen.

Als vereinbart sollte gelten, dass – auch wenn große Betriebe auf die damalige Anfrage nicht geantwortet haben – ein Interesse an einer ÖPNV-Nutzung oder deren Verbesserung nicht gegeben ist. Das bedeutet, dass auch Gewerbegebiete, wo von z.B. 87 angeschriebenen nur 8 geantwortet haben und dies ein Potential von 132 Mitarbeiter bedeutet, zunächst nicht vertiefend untersucht werden, obwohl das Gewerbegebiet möglicherweise 1000 Beschäftigte aufweist.

Die ÖPNV-Anbindung weiterer regional bedeutsamer Gewerbestandorte (s. a. Karte Anl. 2) sollte aufgrund relevanter Beschäftigtenzahlen (>300 Beschäftigte = Anzahl Beschäftigter in den befragten Betriebe, die sich beteiligt haben) sowie der o. g. Kriterien für die Standorte

Unna, Industriepark

Lünen, Im Berge

Holzwickede, Ecoport

Bergkamen, Chemiepark/Monopol

Bergkamen, Gewerbepark Rünthe

mit Unterstützung der Initiative mobil&Job im Rahmen der NVP-Fortschreibung 2012-2013 gutachterlich vertiefend geprüft werden. Dazu kommt in Absprache mit der Stadt Bergkamen der Standort Logistikpark A2 (Anregung der Stadt Bergkamen lt. Stellungnahme s.o.) .

Gleiches gilt für das Gewerbegebiet Westfalia in Lünen (s.a. Stellungnahme Stadt Lünen).

Aufgrund der eher überschaubaren Anzahl der zu betrachtenden Gebiete sollte die Konzipierung des betreffenden ÖPNV-Angebotes im Rahmen der NVP-Fortschreibung erfolgen – auch wenn diese Fortschreibung unter die Zielsetzung der Kosteneinsparung erfolgt.

Herkunftsorte der Beschäftigten

Die unter Anl. 2 beigefügte Karte veranschaulicht die regionalen Verflechtungen hinsichtlich der Herkunftsorte der Beschäftigten in den befragten Betrieben - eine wichtige Argumentationshilfe, wenn es um die Begründung für eine gemeinschaftliche, solidare Finanzierung der ÖPNV-Angebote geht.

Kosten und Finanzierung

Laut ÖPNV-Gesetz NRW § 8 Abs. 3 „sind in den Nahverkehrsplänen Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot **und seine Finanzierung** festzulegen“. Angesichts der erheblichen Probleme der kommunalen Haushalte ist es umso wichtiger, nicht nur die Kosten sondern auch die mögliche Finanzierung bzw. Finanzierungsaufteilung auf der Grundlage heute gültiger ÖPNV-Finanzierungsmodelle in Verbindung mit dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) für die Eigentümer der VKU zu regeln. Hierzu haben im Vorfeld zahlreiche Gespräche stattgefunden, wobei insbesondere das Meinungsbild bei den relevanten Entscheidungsträgern bei den Städten und Gemeinden entgegen genommen wurde.

Nacht-ÖPNV

Die gemeinschaftliche Finanzierung der Nacht-ÖPNV-Angebote fand – auch was die Hinzunahme örtlicher Ergänzungen angeht - im Vorfeld allgemein Zustimmung in Politik und Verwaltung der Städte und Gemeinden. Die finanziellen Auswirkungen auf Städte, Gemeinden und Kreis sind der folgenden Tabelle zu entnehmen, wobei von Anfang an allen Beteiligten klar war, dass durch die Umsetzung des Ziels der Hineinnahme der vorher allein durch die Städte/Gemeinden bestrittenen Finanzierung des Nacht-ÖPNV in den formalen NVP eine zusätzliche Last allein auf den Kreis Unna zukommt.

Die finanziellen Auswirkungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

1	2	3	Nacht-ÖPNV - Bestand		
			ab 2012 im BLS (BLS nicht bei Schwerte und Fröndenberg)	Nacht-ÖPNV mit Erweiterungen Lü, We, Bk ab 2012 im BLS (dto. s. Spalte 5)	
	Nacht-ÖPNV bis 2010	Sonderregelung Nacht- ÖPNV 2011 (Kreis 50%)	4	5	6
Bergkamen	6.404,37 €	3.202,19 €	4.700,00 €	5.800,00 €	5.800,00 €
Bönen	6.028,00 €	3.014,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €
Fröndenberg	18.292,00 €	9.146,00 €	9.146,00 €	9.100,00 €	9.100,00 €
Holzwickede	3.703,62 €	1.851,81 €	800,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €
Kamen	8.859,85 €	4.429,93 €	5.000,00 €	6.200,00 €	6.200,00 €
Lünen	7.948,63 €	3.974,32 €	8.500,00 €	10.400,00 €	10.400,00 €
Schwerte	13.561,00 €	6.780,50 €	6.800,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €
Selm	13.613,79 €	6.806,90 €	3.500,00 €	4.200,00 €	4.200,00 €
Unna	12.939,17 €	6.469,59 €	4.400,00 €	5.400,00 €	5.400,00 €
Werne	6.994,19 €	3.497,10 €	3.500,00 €	4.300,00 €	4.300,00 €
Kreis	0,00 €	49.172,31 €	47.346,00 €	54.200,00 €	54.200,00 €

Gewerbegebietsanbindungen

Aufgrund auslaufender, vorläufiger Finanzierungsregelungen ist es erforderlich bis zum Jahresende 2011 Nachfolgeregelungen zur dauerhaften Finanzierung der erforderlichen ÖPNV-Anbindungen der Gewerbegebiete Am Mersch, Bönen und Unna-Ost/Stadtwerke/Max-Born-Str, Unna zu finden und diese möglichst einvernehmlich der Beschlussreife zuzuführen. Eine solidarische Finanzierung der regional bedeutsamen Gewerbegebietsstandorte, d.h. auch Am Mersch, Bönen und Unna-Ost/Stadtwerke/Max-Born-Str., über den Betriebsleistungsschlüssel soll insbesondere dann erfolgen, wenn

- a) die regionale Vernetzung (Beschäftigte haben ihre Wohnstandorte in mehreren anderen Kommunen im Kreis Unna) nachgewiesen ist.
- b) ein hoher Anteil von Beschäftigten zu erwarten ist, der mangels eigenem Fahrzeug auf den ÖPNV angewiesen ist (hoher Anteil Hartz-IV-Empfänger und andere relevante Personengruppen)

Einige Gewerbebestandorte mit entsprechendem absehbarem Potential (s.o.) sollen im Rahmen der NVP-Fortschreibung im Sinne eines Gesamtkonzeptes einer ebenso dezidierten Überprüfung unterzogen werden – mit der Perspektive, dass auch dort die ÖPNV-Angebotsqualität verbessert wird.

Die finanziellen Auswirkungen, bezogen auf die Nahverkehrsplan-Ergänzung sind, was die Einbindung zunächst der Gewerbebestandorte Am Mersch, Bönen und Unna-Ost/Stadtwerke/Max-Born-Str. angeht, der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Nahverkehrsplan-Ergänzung 2011 –

Prognose "Finanzielle Auswirkungen auf Städte, Gemeinden und Kreis" –

Gewerbegebiete + Nacht-ÖPNV

	Nacht-ÖPNV bis 2010	Gewerbegebiete Bö. u. Un.-Ost bis 2011	Nacht-ÖPNV Bestand mit Gewerbegebiete Bö., Un-Ost ab 2012 im BLS	Nacht-ÖPNV mit Erweiterungen und mit Gewerbegeb. Bö., Un-Ost ab 2012 im BLS
1	2	3	7	8
Bergkamen	6.404,37 €	0,00 €	11.600,00 €	12.700,00 €
Bönen	6.028,00 €	52.808,74 €	3.000,00 €	3.300,00 €
Fröndenberg	18.292,00 €	0,00 €	9.100,00 €	9.100,00 €
Holzwickede	3.703,62 €	0,00 €	2.000,00 €	2.100,00 €
Kamen	8.859,85 €	0,00 €	12.400,00 €	13.500,00 €
Lünen	7.948,63 €	0,00 €	17.900,00 €	20.000,00 €
Schwerte	13.561,00 €	0,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €
Selm	13.613,79 €	0,00 €	3.500,00 €	4.200,00 €
Unna	12.939,17 €	15.214,89 €	10.900,00 €	11.900,00 €
Werne	6.994,19 €	0,00 €	4.300,00 €	5.000,00 €
Kreis	0,00 €	0,00 €	81.500,00 €	88.600,00 €

Einen Gesamtüberblick über die Finanzierung der NVP-Ergänzung bietet die folgende Tabelle:

Nahverkehrsplan-Ergänzung 2011 - Prognose "Finanzielle Auswirkungen auf Städte, Gemeinden und Kreis"

	Nacht-ÖPNV bis 2010	Gewerbegebiete Bö. u. Un.-Ost bis 2011	Sonderregelung Nacht-ÖPNV 2011 (Kreis 50%)	Nacht-ÖPNV - Bestand ab 2012 im BLS	Nacht-ÖPNV mit Erweiterungen Lü, We, Bk ab 2012 im BLS	Nacht-ÖPNV Bestand mit Gewerbegebiete Bö., Un-Ost ab 2012 im BLS	Nacht-ÖPNV mit Erweiterungen und mit Gewerbegeb. Bö., Un-Ost ab 2012 im BLS
1	2	3	4	5	6	7	8
Bergkamen	6.404,37 €	0,00 €	3.202,19 €	4.700,00 €	5.800,00 €	11.600,00 €	12.700,00 €
Bönen	6.028,00 €	52.808,74 €	3.014,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €	3.000,00 €	3.300,00 €
Fröndenberg	18.292,00 €	0,00 €	9.146,00 €	9.146,00 €	9.100,00 €	9.100,00 €	9.100,00 €
Holzwickede	3.703,62 €	0,00 €	1.851,81 €	800,00 €	1.000,00 €	2.000,00 €	2.100,00 €
Kamen	8.859,85 €	0,00 €	4.429,93 €	5.000,00 €	6.200,00 €	12.400,00 €	13.500,00 €
Lünen	7.948,63 €	0,00 €	3.974,32 €	8.500,00 €	10.400,00 €	17.900,00 €	20.000,00 €
Schwerte	13.561,00 €	0,00 €	6.780,50 €	6.800,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €
Selm	13.613,79 €	0,00 €	6.806,90 €	3.500,00 €	4.200,00 €	3.500,00 €	4.200,00 €
Unna	12.939,17 €	15.214,89 €	6.469,59 €	4.400,00 €	5.400,00 €	10.900,00 €	11.900,00 €
Werne	6.994,19 €	0,00 €	3.497,10 €	3.500,00 €	4.300,00 €	4.300,00 €	5.000,00 €
Kreis	0,00 €	0,00 €	49.172,31 €	47.346,00 €	54.200,00 €	81.500,00 €	88.600,00 €

Nahverkehrsplan-Relevanz der Amazon-ÖPNV-Verkehre

Die Amazon-Verkehre werden kein Bestandteil des formellen Nahverkehrsplans. Aufgabe eines Nahverkehrsplans ist (Zitat ÖPNV-G):

„(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Abschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben.“

Der NVP trifft grundsätzliche Regelungen in Taktfolge und Betriebszeitfenster für ÖPNV-Angebote, die über einen längeren Zeitraum (mind. 5 Jahre) Bestand haben sollten. Diese Kriterien treffen bei den Amazon-Verkehren nicht zu.

Für die steigenden Mitarbeiterzahlen werden derzeit ÖPNV-Zusatzleistungen aus fast dem gesamten Kreisgebiet angeboten.

Nach dem Weihnachtsgeschäft muß eine Rücknahme nicht mehr benötigter Fahrten erwartet werden. Zwischen den Beteiligten ist verabredet, dass zwischendurch kurzfristig Fahrten entfallen können, wenn sie nicht genutzt werden.