

Anlage zur Vorlage DS-Nr. 188/13

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

Abwägung der Einzel-Stellungnahmen

A = Anregung, Redaktioneller Hinweis usw.

B = Bedenken, Ablehnung z. K. = zur Kenntnis genommen

Kursiv: Erläuterungen und Klarstellungen aus der Sitzung der Ständigen Kommission ÖPNV am 5.11.13

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
1	Stadt Bergkamen	1	Verfahren Ausr. VBed. begrüßt	zk	A
		2	Erhebliche Bedenken gegen Erhöhung der Verlustabdeckung VKU um 362T€ (HH-Konsolidierung !!) <i>Die Stadt Bergkamen stellt klar, dass dieser Vorbehalt keinen Einfluß sowohl auf die eigene Mitfinanzierung, als auch auf die Mitfinanzierung innerhalb der Solidargemeinschaft hat.</i>	z. K.	B
		3	Erhöhung der Verlustabdeckung für Bergkamen mit getragen	zk	A
		4	Erschließung Overberge R 81 begrüßt	zk	A
		5	Verlegung/Änderung von Haltestellen nochmals prüfen, HSt Hansastr. wegen Straßenquerschnitt schwierig	neue Haltestelle wird eingerichtet, wenn eine Absicherung unter Beteiligung des Baulastträgers erfolgt ist	B
		6	Obsolete T35 f. Erschl. Heinrichstr./Gartensiedl./Waldrandsiedl. verwenden – bilateral mit VKU	zk	A
		7	Verzicht auf S80 samstags: Zustimmung	zk	A
		8	Abendverkehr Oberaden: dringende Bitte um Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten, → ÖV-Anb. Wasserstadt! <i>Nachdrücklicher Hinweis der Stadt, Wasserstadt ca. ab 1.1.17 ÖPNV-Erschließung erforderlich!!</i>	VKU und Aufgabenträger entw. Lösungsmöglichkeiten dann, wenn Wasserstadt konkret wird (z. B. Bebauungsplan)	A
		9	Änderung Fahrtzeiten f. Chemiepark und Gewerbepark Rünthe begrüßt	zk	A
		10	Logistikpark A2: kurzfristig mit Citybuslinie anbinden Langfristig weitere Anbindungsmögl.	z. K.; sobald das Gewerbegebiet eine entspr. Anzahl an Mitarbeitern aufweist	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			prüfen, bes. aus Ri. Westen nicht gegeben, Schichtzeiten berücksichtigen; <i>Stadt bittet darum, die ÖPNV-Erschließung des Logistikparks nicht aufzuschieben</i>	und die Herkunft der Mitarbeiter bekannt ist, werden ÖV-Angebote konkret geplant	B
		11	Unterversorgung Nachtverkehr Rünthe: mittelfristig erneut Lösungsmögl. suchen	Seit 01.09.12 verkehrt im Ortsteil Rünthe ein Nachtbus N11	A
		12	Anbindung Ökostation: Zustimmung Shuttle-Bus-Lösung auf Kosten des Veranstalters	Zk	A
		13	Prüfen, ob Bereich Ostenhellweg (Friedhof) besser an ÖPNV angebunden werden kann	Wurde geprüft, andere bis heute gut genutzte Haltestellen würden durch eine Maßnahme schlechter gestellt, deshalb Buslinienverlegungen abgelehnt	A
		14	Verbesserung Anb. Ortsteil Heil: Bus-/Radverknüpfung: HSt Im Kattros, Kreuzstr., Einrichtung von Radabstellanlagen vorgeschlagen, bedingt geeignet bzw. zu weit entfernt	die Entfernung zw. dem OT Heil und dem OT Oberaden für Radfahrer (ca. 2,5 km) wird als nicht zu lang eingeschätzt	B
2	Gemeinde Bönen	1	der Ausr. VerkBed. wird für Bönen Rechnung getragen.	Zk	A
		2	Maßnahmenpaket für Bönen Zustimmung. L. 192 wie dargestellt optionale Verbesserung, kontinuierliche Überprüfung	Zustimmung, textliche Beschreibung wird konkretisiert; das heutige Verkehrsangebot hat solange Bestand, bis der Bahnübergang beseitigt ist.	A
		3	Erweiterung L. 194/195 z.Z. nicht darstellbar, Bedienung der Ortsteile Westerbönen und Osterbönen Grundversorgung über sonderfinanziertes TaxiBus-Angebot gesichert	zk	A
		4	Mitfinanzierung der zus. Verlustabdeckung wird beschlossen.	zk	A
		5	Östl. Erweiterung Am Mersch/InlocPark – besonders nördliche Flächen des InlocParks, Lidl Logistiklager und Stahlhandel Becker - Ausblick/perspektivische Planung Hinweis fehlt	Wird unter „perspektivischen Planungen“ aufgeführt.	AB
3	Stadt Fröndenberg	1	Einstufung bzgl. Ausr. Verkehrsbed. Zustimmung	z. K.	A
		2	Ablehnung der vorgeschlagenen neuen Angebote an Sonntagen (Insbes. wegen Kosten 35 T€)	Verzicht auf Maßnahme, Verweis auf ein neu zu erarbeitendes Konzept, ggfs.	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			<i>Stadt sieht generell weniger Bedarf im innerörtl. Verkehr als in einer Verbesserung der Verbindungen sonntags in Nachbarstädte Auch BRS sieht keine nennenswerten Fahrgastzuwächse bei Umsetzung des Maßnahmenpaketes.</i>	auf Basis der Haushaltsbefragung	
4	Gemeinde Holzwickede	1	Zustimmung Einstufung Ausr. Verk.bed. Kateg. III	zk	A
		2	Maßnahmenpakete z.K. genommen	zk	A
		3	Zustimmung zusätzliche Verlustabdeckung bei Nachweis der Stabilisierung des Angebotes in Holzw.	Das Angebot in Holzwickede bleibt nach heutigem Sachstand stabil.	A
5	Stadt Kamen Ausschußvorlage liegt vor, Beschlussvorschläge vorbehaltlich der polit. Beschlussfassung	1	Bedienungszeitfenster der Ausr. Verkbed. ab 22 Uhr öffnen, soweit für Hauptachsen Bedarfe nachgewiesen	Soweit die Fahrgastbelastungen ausreichend sind, bleiben diese Fahrten erhalten. Siehe auch Seite 80, Tabelle 23. Dieses gilt auch für Fahrten außerhalb der Bedienungszeitfenster. Der Text wird bzgl. bedarfsgesteuerter Verkehre angepasst	B
		2	Darstellung des ÖPNV-Ang. auch für bislang nicht untersuchte Gewerbegebiete prüfen, ggfs. späterer Auftrag	Weitere Untersuchungen von Gewerbebeständen in Kamen bzw. im ges. Kreisgebiet können z.B. in Verbindung mit dem Projekt mobil&Job erfolgen.	A
		3	Auswirkungen Wegfall S80 samstags im Rahmen Evaluierung betrachten, nach 2 Jahren vorlegen	Zustimmung, Nachfrageanalysen der S30, R81 und R12 werden zu gegebenem Zeitpunkt überprüft.	A
		4	Verbesserung Heeren – Unna samstags 30MT positiv bewertet; <i>Der Stadt ist bewusst, daß die Umsetzung der Maßnahme für sie mit Mehrkosten verbunden ist.</i>	zk	A
6	Stadt Lünen Ausschußvorlage liegt vor, Beschlussvorschläge vorbehaltlich der polit. Beschlussfassung	1	Komplette Zustimmung zu allen Maßnahmen <i>Der Stadt ist bewusst, daß die Umsetzung der Maßnahmen für sie mit Mehrkosten verbunden ist.</i>	zk	A
7	Stadt Schwerte	1	Streichung T 31 und T 38: aufgrund der geringen Einsparpotentiale aufrecht erhalten	Zustimmung, T 31 und T 38 werden erhalten. Stadt muß Mehrkosten tragen.	B
		2	C 31 samstags Rücknahme des 30MT hin zum 60 MT abgelehnt; Konflikt mit	Takt samstags auf C31 wird aufrecht erhalten, Zusatz-	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			guter Nachfrage, in einigen Bereichen keine Alternativen <i>Vertrag muss angepasst werden, Mehrkosten darüber regeln.</i>	kosten muss Stadt tragen, da Grenze der ausr. Verkbed. überschritten	
8a	Stadt Selm 1. Stellungn. vom 2.9.	1	Tab 2, S. 19: Modernisierungsmaßn. Stationen Selm und Bork fehlen (Verweis auf NWL-NVP und STN der Stadt Selm, Kreis Unna soll sich für Umsetzung engagieren	Wird zuständigkeitshalber an den SPNV-Aufgabenträger weitergeleitet.	A
		2	Bedienungszeitfenster Kategorie III: außerhalb liegende, genannte Fahrten (R19, T19, T53) dürfen nicht in Frage gestellt werden, Erhalt des best. Angebotes	Zustimmung, es handelt sich um eine regionale Achse bei R19 und T19, Ergänzung zum Schienenverkehr, deshalb diese gut ausgelasteten Fahrten; sie werden aufgrund der regionalen Verbindungsfunktion erhalten; zusätzlich wird Text angepasst; Verkehre, die Gewerbegebiete anbinden, wie die T53, können auch außerhalb der festgelegten Bedienungszeitfenster liegen und werden trotzdem erhalten, wenn die Nachfrage entsprechend nachgewiesen ist.	B
		3	Ausführl. Behandlung einer etwaig erf. Busverbindung Waltrop – Selm begrüßt, in Gesprächen zukünftig umsetzungsorientiert weiter verfolgen, Hinweis auf Auswirkungen newPark (neue Arbeitsplätze, neue Pendlerverflechtungen ...)	zk	A
		4	11.1.5.: D19 Angebotsverbesserung samstags ausdrücklich begrüßt, ebenso Schaffung besserer Übergänge am Hbf. Lünen von/nach Do. - Hinweis: Maßnahme fehlt in Tab. S. 170 !!	z. K.; in Tabelle auf Seite 170 ist nur das aktuelle Angebot dargestellt	A
		5	Tab. 59: Linienweg N19 optimieren, zus. Wohngebiete anschließen, begrüsst, mit VKU erörtern	Zustimmung, Vorschlag wird geprüft werden	A
		6	Frühere T56 heute unter T 53 fahrend	wird korrigiert	A
8b	Stadt Selm 2. Stellungn. vom 17.9.13	1	Zustimmung zu verkehrsplanerischen und fachl. Belangen sowie übergeordn. Planungen aufrecht erh.	z. K.	A
		2	Umsetzung Maßnahmenpaket 11.3.5	Die von der Stadt Selm vor-	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
		4	abgelehnt (HH-Konsolid.) Ablehnung von Maßnahmen in anderen Städten im Kr. Unna wenn durch solidare Finanzierung Selm betroffen, HH-Mehrbelastg. d. Erhöhg. Kreisumlage um rd. 1 Mio. Euro	gebrachte Haushaltsproblematik kann nachvollzogen werden. In Abstimmung mit der Stadt Selm bleibt die Maßnahme Bestandteil des NVP, soll auch umgesetzt werden, zumal Kreis (Beschlußvorschlag) und auch Stadt Lünen diese Maßnahme umsetzen möchten – jedoch erst, wenn die Stadt Selm dies auf Grund einer verbesserten Haushaltslage für möglich hält. Die Maßnahme wird somit was die Umsetzung angeht zeitlich deutlich nach hinten verschoben.	
		3	Neuer Verkehr Selm – Waltrop nur, wenn kostenneutral	Zustimmung	A
9	Stadt Unna	1	Keine pauschale Anwendung Def. d. ausr. Bedqualität, individ. Bedarfssituation!, wesentl. Veränd. der aktuellen BedQualit. → Einzelfallprüfung mit St. Unna <i>Anregung: Dreiteilung der Beschlüßlagen usw. aus der Email an die Städte und Gemeinden in den NVP übernehmen.</i>	Die Systematik Ausr. Verkehrsbedienung findet grundsätzlich Anwendung. Nur in begründeten Ausnahmefällen (z. B. Fahrgastnachfrage, regionale Ergänzung zum SPNV, Erreichbarkeit von Gewerbegebieten etc.) werden Abweichungen definiert. <i>Zusätzliche Verkehrsangebote über die Maßnahmenpakete hinaus zur Realisierung der ausr. Verkehrsbedienung werden insoweit kostenmäßig relevant nicht ohne Rücksprache mit der jeweiligen Kommune umgesetzt. Übernahme (s.o.) der Formulierungen zur Dreiteilung der Beschlüsse in NVP wird vorgenommen.</i>	A
		2	Schleifenführung C44 (TaxiBus) wird abgelehnt. Fahrtweg ab Wilhelminenstr. zur Hammer Str. Hst Grillostr. beibehalten.	Dem Vorschlag der Stadt wird gefolgt. Linie C 44 wird zur Hammer Str. verlängert.	B
		3	C40 Südstadt, im Bereich Südfriedhof nicht benötigt, unnötiges Wenden	Es gibt im heutigen Straßennetz keine andere Mög-	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
		10	<p>vermeiden; prüfen, Abschnitt rausnehmen, Einsparungen erzielen.</p> <p>Stadt meldet deshalb Finanzierungsvorbehalt an.</p>	<p>lichkeit, dass Wenden des Fahrzeuges durchzuführen. Die Schleifenfahrt kann unter bewusster Auslassung des Südfriedhofs vermieden werden, wenn bauliche Veränderungen im Straßennetz erfolgen können wie Bau eines Kreisverkehrs oder busgerechter Ausbau der Ackerstr. <i>Da die Stadt Unna grundsätzlich der geplanten Wochenendbedienung der Südstadt zustimmt, wird das Maßnahmenpaket im NVP aufrecht erhalten und zur Umsetzung vorgesehen, ausdrücklich jedoch zeitlich nach hinten verschoben, bis eine Lösung gefunden ist, bei der die unwirtschaftliche Schleifenfahrt entfallen kann.</i></p>	
		4	Auch für C44 zusätzliche HSt einrichten	Zustimmung; zus. Haltestelle machbar.	A
		5	AST als Ersatz für entfallende Taxi-Busfahrten der L. C45 (T45) „angeregt“	AST als Ersatz samstags zwischen 09.00 Uhr und 15.00 Uhr ist möglich, jedoch ist die Formulierung „angeregt“ unzutreffend, da das AST allein von der Stadt zu finanzieren und somit auch zu bestellen ist. In den verbleibenden Zeitfenstern kann das AST schon heute bestellt werden.	A
		6	Neubau einer Fußgänger-/Radfahrerbrücke aus Kostengründen im Verh. zum Nutzen nicht weiter verfolgt	Zustimmung; Text wird angepasst	A/B
		7 10	<p>Verbesserung der Erschließung Indupark: BRS-Linien 170/180 und D 145 über Einsteinstraße</p> <p>Finanzierungsvorbehalt für Maßnahme im Indupark <i>Stadt Unna trägt die Maßnahme grundsätzlich mit, regt jedoch an, vor der Umsetzung die Linienführung in</i></p>	<p><i>Dem Vorschlag der Stadt wird gefolgt.</i></p> <p><i>Das Maßnahmenpaket wird im NVP aufrecht erhalten und zur Umsetzung vorgesehen, ausdrücklich jedoch zeitlich nach hinten ver-</i></p>	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			<i>Verbindung mit den Kosten noch zu diskutieren und klarer herausarbeiten, welche Betriebe bzw. Mitarbeiter profitieren sowie den Bedarf dezidierter prüfen.</i>	<i>schoben, bis eine Lösung gefunden ist, bei der die von der Stadt aufgestellten Forderungen einvernehmlich erfüllt sind (s. Spalte links).</i>	
		8	Ergänzungsbedarf in Tagesrandzeiten D 145 sowie Routenänderung – tats. Bedarfsprüfung unterziehen, mit Unternehmen erörtern, reale Nachfrage abklären, mit Stadt Unna abstimmen	Das Gewerbegebiet ist einer Bedarfsprüfung durch die Initiative „mobil+job“ unterzogen worden. Die Unternehmen wurden befragt und haben auch in ausr. Menge geantwortet im Zus. mit Schichtzeiten, Herkunft der MA, Anzahl der ÖPNV-Interessierten MA usw.; <i>die reale Nachfrage soll jedoch noch weiter verifiziert werden.</i>	B
		9	Verbesserung Öffentlichkeitsarbeit TaxiBus, AST	Zustimmung; Text wird ergänzt.	A
		(11)	<i>Maßnahmenpaket R53 Königsborn – Heeren-Werve</i>	<i>Wird von der Stadt Unna mitgetragen.</i>	A
10	Stadt Werne (Kommunalbetrieb)	1	Zustimmung Ausschuss zu Teil A; <i>für Teil C liegt inzwischen auch die politische Zustimmung vor.</i>	z. K.	A
		(2)	<i>Sollte es – z.B. in Verhandlungen mit der Stadt Hamm – zu Lösungen kommen, bei denen S10 nicht über Bockum-Hövel sondern direkt geführt wird, so wäre dies in Werne zustimmungsfähig.</i>	<i>Zustimmung, zK.</i>	A
11	VKU	1	VKU in hohem Maße im Vorfeld eingebunden, zahlr. Anregungen u. Einwände bereits berücksichtigt, keine grunds. Bedenken	z.K.	A
		2	Systematische Vorgehensweise „Ausr. Verkehrsbed.“ findet Zustimmung	zk	A
		3	Kap. 11.1.1 R14 Stadtgebiet Hamm, Mitfinanzierung durch die Stadtwerke Hamm anzustreben	z.K.	A
		4	Vor Umsetzung von Maßnahmen weitere Zählungen angeraten (belastb. u. aktuelleres Datenfundamt.); bei Maßnahmen sollten betriebliche Optimierungen möglich bleiben	wird z. K. genommen	A
12	Stadt Hamm	1	Relation Werne – Hamm (R14 u.	Die Linie S10 wird lediglich	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			S10): unterschiedl. Linienwege – Reduz. S10 – Bedienungslücken in der Fläche befürchtet, Bitte bei konkreten Fahrplanmaßnahmen mit St. Hamm u. VBH abstimmen	auf dem Abschnitt zwischen Werne und Lünen zurückgenommen; zwischen Werne und Hamm besteht bereits heute kein Angebot auf der S10 im untersuchten Zeitraum; die Maßnahme betrifft nur die Linie R14, die sonntags zum 60-Minuten-Takt immer über Bockum-Hövel fahrend aufgewertet wird.	
		2	Kap. 7.4.: durchgehende Schnellbusverbindung – aus Sicht auch St. Hamm verkehrlich beste Lösung, Erörterung in gemeins. Gespräch AufgTräger u. Verkehrsunternehmen angeregt	Zustimmung	A
13	Handwerkskammer Do., in Absti. mit Kreishandwerkerschaften Do + Hellweg	1	In die Überlegungen einbeziehen: Ausbau Fahrradverleihsysteme, sichere Parkflächen für Fahrräder, Mitnahme Fahrräder im ÖV, Anbindung Parkpl. an BAB-Auffahrten usw.	zusätzlich wird im Text das Metropolrad Ruhr als Empfehlung auch für einige Städte bzw. Gewerbegebietsrelationen im Kreis Unna empfohlen, ansonsten sind die Belange des Radverkehrs nicht Gegenstand eines ÖPNV-NVPs; die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich möglich. Die Anbindung von Parkplätzen an BAB-Auffahrten ist nicht Gegenstand des NVPs. Grundsätzlich wird der Busverkehr im Kreis Unna unter Berücksichtigung der Hauptlastrichtungen an den Schienenverkehr fahrplanmäßig angepasst. Dabei müssen allerdings Prioritäten gesetzt werden in Abhängigkeit von der Nachfragequantität der Umstiegsrelationen.	A
		2	Optimierungsbedarf Abstimmung Übergänge ÖPNV SPNV	zk	A
		3	Perspektivisch Flächen für CarSharing an ÖV-Knoten vorsehen, ÖV Vorreiterrolle Info- u. Buchungssysteme	grundsätzlich Zustimmung, jedoch ist das Thema Carsharing nicht Gegenstand	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			me	eines NVPs.	
		4	Wegen Luftreinhalteplänen schon jetzt Euro VI-Fahrzeuge einplanen	Kreis Unna fördert neue Fahrzeuge ausschließlich mit Euro 6 Motoren.	A
		5	Bei ÖV-Beschleunigung ges. Wirkungsgefüge betrachten	wird schon so umgesetzt. Das Jobticket wird im Kreis Unna wie auch woanders in 2 Varianten, einmal für die jeweilige Stadt und kreisweit, angeboten. Beide Tickets können auch auf nicht-VKU Linien genutzt werden (ohne AST)	A
		6	Unters. Gewerbegebiete bes. begrüsst, weitere einbeziehen	zk	A
		7	Firmenticket sollte auf allen Linien im Kreisgebiet einsetzbar sein	Ist auf allen Linien einsetzbar	A
		8	Campus Unna an ÖV anbinden, Shuttle gute Lösung	zk	A
14	DSW21	1	Im ges. NVP nur die Bezeichnungen „Dortmunder Stadtwerke AG“ oder „DSW21“ verwenden	Text wird im gesamten NVP angepasst.	A
		2	Kap. 6.1.2., ab S. 62: Bedienungshäufigkeit: Diskrepanz Verbindung Sa Lü-Ortsteile – Zentrum 20-Min.-Takt, vs. regionale verb. vom Hauptort nach Do nur 30-Min.-Takt, Hinweis auf Sa U 41 im 20-Min.-Takt, einseitige Betrachtung zu kurz gegriffen, Wiederherst. 20-Min.-Takt für C1 begrüsst, Hinweis auf erforderliche Abstimmung bei kreisgrenzüberschr. Verkehren gefordert	Dieser Hinweis ist grundsätzlich richtig. Aber Bestandschutz für den Takt auf der U41 auch aufgrund der guten Nachfrage. Außerdem nimmt Lünen-Brambauer aufgrund seiner Größe und seiner Infrastruktur z. B. Krankenhaus eine Sonderstellung ein, ist fast vergleichbar mit einer kleineren Stadt oder Gemeinde.	B
		3	Kap. 6.2.7., S. 78: Fuhrpark Schienenverkehr: S-Bahn S4 und Stadtbahn U 41 fehlen, Textvorschlag für U41	Ist richtig, Text wird ergänzt.	A
		4	Kap. 11.1.4., S. 135, Lünen: Verknüpfung U41 u. C1 Samstag: Wiederherst. der durchgeh. Mobilitätskette begrüßt, jedoch „an Samstagen“ hervorheben	z. K.	A
		5	Kap. 11.3.4., S. 151/152, Holzw., Ecoport, Anbindg. L. 440: a) Zus. Haltestelle begrüsst, jedoch bisher Problem Höchstgeschw. 70	Die Einwendungen der DSW21 sind berechtigt. Hierbei handelt es sich aber ohnehin um eine eher perspektivisch zu sehende	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			km/h, Ausgestaltung, ausr. Wartebereich, Beleuchtung, Querungshilfe Chaussee b) Verlängerung L. 440 zum Bhf. Holzw.: deutliche Mehrkosten durch Besteller zu zahlen, zus. Fahrzeug erf., Wendemögl. für Gelenkzüge herstellen	Maßnahme.	
		6	Anhang, S. 166, Tab. 63: Bezeichnung der Streckenführung U 41 korrigieren: Do-Hörde – Lü.-Brambauer	Text wird angepasst.	
		7	DSW21 bei Schulzeitstaffelmaßnahmen beteiligen wenn betroffen	Die Schulzeitstaffelungsmaßnahmen beziehen sich nur auf den Bereich Selm und Werne, wo DSW21 nicht betroffen ist. Für den Bereich Schwerte, der ebenfalls untersucht wurde, betrifft dieses Thema nur die Busse der BRS und VKU.	
16	Vestische Straßenbahnen	1	Vestisches Spätverkehrsnetz: L. 284 einbezogen	z.K.	A
		2	In Kap. 4.2.3. zus. tabell. Darstellung aller Buslinien incl. grenzüberschr. Verkehre, dazu auch L. 284	Die tabellarische Darstellung im Anhang ist ausreichend. Die Linie 284 wird dort bereits ausgeführt.	A
		3	Bezeichnung „T“ für Taktfrequenzen austauschen, wegen Verwendung für Produkt TaxiBus	Das T als Taktfrequenz wird nicht mehr verwendet; T20 geändert in Takt 20 usw.	A
		4	Präzisere Formulierung Passus zum bil. Vertrag	Wird übernommen, Text wird angepasst.	A
		5	Bitte um Bewertung: Diskrepanz zw. C1 am Verkehrshof wieder 20-Min.-Takt versus Verknüpfung L. 284/C1 bis sehr günstig, zukünftig nur noch 1x/Std.	Der Umstieg zwischen C1 und U 41 ist absolut dominant gegenüber dem Umstieg zw. C1 und 284. Dies wird im Text allerdings nochmal etwas deutlicher dargestellt.	A
		6	L. 284/Spätverkehrsnetz: Sa nach 22 Uhr und sonntags nach 21 Uhr nur noch TaxiBus / entspr. Vermerk im NVP gewünscht	Dem Vorschlag der Vestischen Straßenbahn zur Umstellung der entspr. Fahrten auf TaxiBus-Verkehr wird seitens des Kreises Unna zugestimmt.	B
		7	Finanzierungsvertrag: verringerte Fahrleistung durch Vermerk berücksichtigen	Der Finanzierungsvertrag ist überarbeitungsbedürftig. Dies wird im NVP erwähnt, die Umsetzung der Überar-	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				beilegung des Finanzierungsvertrages wird in den nächsten Monaten zw. dem Kreis Unna und den Vestischen Straßenbahnen bewerkstelligt.	
		8	Bzgl. Kap. 9.2 Gliederung überprüfen – bezieht sich nur auf Nachtverkehr	Einwand ist richtig, wird angepasst.	A
19	Wehrverw. Düsseldorf	1	Keine Bedenken	z. K. gen.	A
20	Landwirtschaftskammer NRW	1	Keine Bedenken und Anregungen	zk	A
26	Kreis Soest	1	Kap. 1.2 S. 21 Gesellschafterstruktur VKU korrigieren	wird korrigiert.	A
		2	S. 163, Abb. 38: Pendlerbeziehg. Unna – Werl ergänzen, 688 Pendler	wird überprüft und ggf. angepasst (nur Werte über 500 werden angezeigt).	A
		3	Kap. 6.1.3., S. 70: Bitte um Prüfung, ob für Unna – Werl eine umsteigefreie Verbindung festgeschrieben werden kann	wird überprüft, jedoch besteht umsteigefreie Verbindung auf der Schiene zwischen Unna und Werl. Eine Wiederherstellung des früher durchgehenden Busverkehrs im Zuge der Linie 546 ist nicht möglich.	A
27	MVG	1	Verknüpfung L. 27 mit 180 in Langschede: Prüfung konnte bei MVG nicht durchgeführt werden, da bei PlaSoc angeforderte Fahrpläneentwürfe f. 180 fehlen	Prüfung z.Z. obsolet, da Stadt Frö. die Maßnahme ablehnt; zudem liegt von BRS keine Stellungnahme vor.	A
		2	L. 27, zus. HSt in Strickherdicke – möglich, jedoch konkrete Lage im Verh. zu HSt. Kötter noch abzustimmen, oder Verleg. Kötter in südl. Ri.	z. K.	A
		3	L. 5 – Streckenverlauf (nicht nach Menden) und Liniendarstellung in Ergste korrigieren	wird übernommen	A
32	Kreis Unna, 51.2 – Jugendhilfeplanung	1	Nahverkehr für Kinder und Schüler attraktiv erhalten – nicht Strecken und Takte kürzen, Erreichbarkeit erhalten	grundsätzlich Zustimmung, jedoch muss z. K. genommen werden, dass der Kreistag den Auftrag erteilt hatte, über die NVP-Fortschreibung zur Haushaltskonsolidierung beizutragen. Außerdem ist im Rahmen des Verfahrens der Ausr. Verkehrsbedienung auch für Kinder und Jugendliche und Schüler dafür ge-	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				sorgt worden, dass u. a. auch Erreichbarkeiten verbessert worden sind.	
		2	Kinder +Jugendliche empfinden Mobilität für sie als schlecht, unzufrieden, deren Freizeitangebote nicht erreichbar	Die Umsetzung des Verfahrens der Ausr. Verkehrsbedienung sorgt u. a. auch für Verbesserungen im Freizeitverkehr. Informationsdefizite könnten jedoch der Grund sein, das partiell Kinder und Jugendliche die Mobilität als nicht optimal empfinden.	A
		3	Abendangebote fehlen in Holzw., Frö., Bönen	Die Aussage ist nicht ganz korrekt; Abendangebote im Bereich TaxiBus sind in Howi und Bönen vorhanden, jedoch zugegebenermaßen z. Z. nicht in Fröndenberg.	A
		4	Fahrgastinformation für Jugendliche schlecht	Kann nicht nachvollzogen werden, z. B. steht die Servicezentrale fahrtwind mit Auskünften 24 Std. am Tag zur Verfügung.	A
		5	Schienenstationen nicht barrierefrei, bes. Bönen	Die Aussage ist grundsätzlich richtig, jedoch wird diese Information zuständigkeitshalber weitergeleitet an den Schienenpersonennahverkehrsaufgabenträger ZRL bzw. an DB Station und Service	A
33	Märkischer Kreis	1	ÖV-Verbindungen zw. MK und KU durch MK finanziert, deshalb bei Modifikationsbedarf Abstimmung mit MK suchen	z. K.	A
		2	Kap. 1.2: ergänzen: T30 durch MK finanziert	ist richtig, Text wird ergänzt	A
		3	N-AST Schw. – Iserl. durch Stadt Iserl. finanziert	ist richtig, Text wird ergänzt	A
		4	4.2.3. Schw.: Bezeichnung Umstieg korrigieren "nach Is.-Letmathe"	ist richtig, Korrektur wird durchgeführt	A
		5	6.1.1.: klarstellen ob dargest. Betriebszeiten auch für 6.1.2. kreisgrenzüberschreitd. Verbindungen gelten	Der Schienenverkehr unterliegt diesbzgl. besonderen Voraussetzungen (Bestandsschutz, überregionale Verbindungen etc.). Beim Busverkehr erfolgt eine textliche	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				Ergänzung unter der Tabelle 6.1.1.	
		6	Bedienungshäufigkeit: Un—Mend, Schw.-Iserl., Frö – Menden – incl. Bahn? bei Busverbindungen Finanz. durch Kreis Unna	Die Bedienungshäufigkeit auf den genannten Relationen bezieht sich auf Achsen, d. h. Bus und Bahn, soweit vorhanden, zusammen genommen; Angebotsmehrleistungen im Busverkehr sind nicht vorgesehen.	A
		7	6.1.3.: Klarstellung erbeten, ob Zeitvorgaben auf SPNV bezogen	Die Zeitvorgaben beziehen sich auf die gesamte Achse, also Busverkehr und SPNV zusammen genommen, soweit vorhanden.	A
		8	9.1: Nachtverkehrsangebot: auch Nacht-AST Schw. – Iserlohn erwähnen	Einwand ist berechtigt, Text wird ergänzt.	A
		9	Tab. 64: Fußnote 40 anpassen: Bedienung durch T 30	wird überprüft, ggf. ergänzt	A
36	RVM	1	S. 171 Anhang, T52 Linienverlauf korrigieren: Se – Nordk – Südk - Werne	Wird übernommen	A
		2	T 55 Linienverlauf korrigieren: Werne – Horst – Herbern – Capelle Bf (Lüd.hs.)	Wird übernommen	A
37	Diakonie Schwerte	1	Barrierefreiheit gefordert: Bhf. Schwerte, zu den Gleisen, Aushangfahrpläne in der Bahnhofshalle nicht altengerecht, Schriftgröße etc.	Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Schwerte in der Modernisierungsoffensive 2 ist im Landesförderprogramm vorgesehen. Ansonsten wird dieser Punkt zuständigkeithalber an den ZRL verwiesen.	A
		2	Info über Verspätungen fehlt auf den Gleisen	Zuständigkeithalber ZRL; im Rahmen der NVP-Aufstellung sind die diesbzgl. Mängel kreisübergreifend erfasst worden. Die Beseitigung der Mängel kann in den kommenden Jahren in Abhängigkeit von zur Verfügung stehenden Finanzmitteln durch die jew. zuständ. Träger in Angriff genommen werden. Für einig Belange sind die	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				Städte zuständig. Anzeige- und Ansagesysteme müssen in Busse grundsätzlich vorhanden sein. Siehe auch Kapitel 6.2.8.	
		3	Barrierefreiheit im Busbereich gefordert (Ansagesysteme in Bussen fehlen, Bhfs.-Zugang, Hst-Beleuchtg., Leistreifensystem, Hochborde	Zk Der Kreis Unna ist in Abhängigkeit der zur Verf. stehenden Finanzmittel bemüht, in den kommenden Jahren Maßnahmen zur Barrierefreiheit umzusetzen.	A
		4	Zu hohe Fahrtzeiten (max 15 Min.) zwischen Ergste u. Schw. Hbf., fehlende Bus-Verbindungen zw. Do., Schw.-Holzen u. Westhofen, gilt auch für weitere Verbindungen aus Ortsteilen nach Ergste	Die Fahrtzeit zwischen Ergste und Schwerte kann aufgrund der Entfernung zwischen den Ortszentren und der vorhandenen Straßenverbindungen nicht kürzer gestaltet werden. Unter Wirtschaftlichkeitsaspekten gibt es keine Alternative zur Linienführung von Ergste über Villigst nach Schwerte. Für eine Verbindung zwischen Do-Schwerte-Holzen und Westhofen gibt es keine Grundlagen bzw. Informationen über eine entsprechende Nachfrage.	A
		5	Kritik an Taktrücknahme C31 samstags; bessere Abstimmung von Zug und Bus am Wochenende gefordert	Die Taktrücknahme auf der C31 wird nicht umgesetzt.	B
		6	Hoher Ticketpreis 5,10 € zw. Do und Schw. Trägt nicht zur Kundenbindung bei; Kombi-Tickets fehlen	Zwischen Schwerte und Dortmund wird der VRR-Tarif angewendet. Auf die Höhe der Preise im VRR hat der Kreis Unna keinen Einfluss. Die Ticketpreise sind für Gelegenheitsfahrer allgemein höher als für Nutzer von Monatskarten. Die Grenze des VRR sorgt außerdem dafür, dass die Konstruktion von Kombi-Tickets erschwert ist.	A
		7	MOF2 sollte erläutert werden, welche Maßnahmen sind geplant	wird ergänzt.	A
		8	Allg. für Nicht-Fachleute unverständlich	z. K.	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			che Formulierungen im NVP, z.B. Abb. 1 nicht ohne zus. Recherche zu lesen		
38	Kreispolizeibehörde	1	Keine Bedenken	zk	A
39	Bezreg., Landesentwicklung/Agrarstruktur	1	Nicht betroffen	z. K.	A
40	Jobcenter Kreis Unna	1	Gewerbegebiet Wahrbrink muss aus jeder Kommune des Kreises in zumutbarer Zeit zu den Schichtzeiten erreichbar sein. Flexible Anpassungen an Veränderungen in der Arbeitszeit ermöglichen. Für Bewerber aus Lü-Brambauer z.Z. keine Möglichkeit in zumutb. Zeit zu den Schichtzeiten!	Das Gewerbegebiet Wahrbrink ist grundsätzlich aktuell aus jeder Kommune, wo entsprechender Bedarf besteht, erreichbar. Aufgrund schlechter Auslastung mussten einige Verbindungen inzwischen wieder eingestellt werden (z. B. Lü.-Brambauer).	B
		2	Erreichbarkeiten verbessern: Unna – Lünen, Fahrzeit zu lang, vor 6 Uhr gar nicht Anbindung Kamen/Ka.-Methler an Bönen: 5.56 Uhr zu knapp für 6 Uhr Von Werne sind Lünen, Bönen, Kamen zu Frühsch. 6 Uhr schlecht/gar nicht zu erreichen Gewerbegebiet Bönen aus Selm nicht in zumutbarer Zeit erreichbar	Die Hinweise zur Verbesserung von Erreichbarkeiten wird dankend aufgenommen. Jedoch ist angesichts der Haushaltssituation nicht jede Relation optimal mit ÖPNV abzudecken. Darüber hinaus besteht die Absicht, die ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten nach Abschluss des NVP-Verfahrens noch einmal separat dezidiert zu überprüfen, zu analysieren und daraus ggf., soweit finanzierbar, ergänzende Maßnahmen für den ÖPNV zu entwickeln.	A
41	BUND Kreisgrp. Unna	1	Abbinden ganzer Ortsteile abgelehnt: C45 Unnaer Osten, AST keine Alternative	Ganze OT werden nicht abgebunden, sondern lediglich ist geplant, zu bestimmten Zeiten Potentiale umzuschichten. Die Einsparungen im TaxiBus-Bereich an WE auf der T45 gehen zu Lasten von 7 Personen in 2 ½ Monaten; von Stadt und Kreis Unna hierfür auszubringende finanzielle Aufwendungen sollen im Stadtgebiet an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				und einer großen Menge von Fahrgästen zu Gute kommen. Es besteht weiterhin das AST-Unna.	
		2	SPNV nicht immer eine Alternative. Frage, wie die HPkte Lünern und Hemmerde erreicht werden können.	Der Haltepunkt Lünern kann fußläufig bzw. mit dem Fahrrad gut erreicht werden. In Hemmerde kann der Bahnhof mit dem Fahrrad erreicht werden. In Hemmerde steht das AnrufSammelTaxi ersatzweise zur Verfügung, mit dem man allerdings nicht zum Bahnhof fahren würde, sondern üblicherweise direkt zum Stadtzentrum Unna.	A
		3	Damaliger Wegfall Busverbindg. Unna – Werl als einschneidend erlebt	Wird zur Kenntnis genommen, eine Wiederherstellung dieser Busverbindung ist nicht möglich.	A
42	ProBahn	1	Festgelegte Standards für d. Bedienung lassen reg. Gesamtanbindung der Gemeinden tlws. außer Acht, SPNV, übersteigt festgelegte Bedienungszeiträume deutlich, Beispiele ... Vorschläge für Selm und Werne.	Der SPNV unterliegt einem Bestandschutz bzw. erfüllt überregionale Verbindungsoptionen, deshalb ist in keinsten Weise vorgesehen, deshalb die Bedienungszeiträume ggf. etwaig zu kürzen. Die Tabelle 6.1.2 wird entsprechend textlich noch erläutert.	B
		2	Bedienungszeiträume im Abendverkehr für Ortsteile ab 4000 Ew zu gering	Eine Verschiebung der Bedienungszeiträume würde kettenreaktionsartig sich auch auf andere Kategorien auswirken und dementsprechend die Kosten in enormer Weise in die Höhe treiben. Angesichts der Haushaltslage ist dies jedoch abzulehnen.	B
		3	Schema Bed.Häufigkt. widersprüchlich: Ortsteile zw. 3000 u. 3999 Ew in Kat. IV bessere Standards als in III	Eine Widersprüchlichkeit wird in diesem Punkt nicht gesehen; eine Veränderung würde bedeuten, eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt im Kerngebiet von Werne, Cappenberg	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				und Opherdicke oder alternativ den Bereich Mühlenberg in Fröndenberg auf einen 60-Minuten-Takt zu bringen, was nicht akzeptabel ist. Die Ausreichende Bedienung ist keine rein quantitative Tabelle. Durch eine qualitative Nachkontrolle wird möglich exakt auf Vor-Ortsituationen eingegangen.	
		4	Anstelle TB mit Voranm. Busanbindung ohne Voranmeldung für Bhf. Holzw. – Haus Opherdicke gefordert	Wird zurückgewiesen, da der Bedarf sehr unregelmäßig ist und die Menge der Besucher des Hauses Opherdicke völlig unkalkulierbar ist.	B
		5	Vorgeschlagene Maßnahmen nur verkehrlich, jedoch nicht wirtschaftlich bewertbar mangels Mengen- u. Kostenangaben	War so vorgesehen, die Informationen über Kosten wurden von den Verkehrsunternehmen vereinbarungsgemäß zum Ende der Sommerferien eingereicht und den Städten und Gemeinden zur Verfügung gestellt.	A
		6	S10/R14 60MT zw. Werne u. Hamm begrüßt, gute Anschlüsse am Bhf. Werne in/aus Ri. Lünen schaffen	zk	A
		7	S10/118 Lünen Angebotsrücknahme: AST oder TB im Geistviertel abgelehnt, Vorschlag: C1 jede zweite Fahrt über Friedrichstr. führen	Der Vorschlag, jede zweite Fahrt über die Friedrichstr. zu führen, muss zurückgewiesen werden. Das Angebot wird für die Fahrgäste intransparent und unverständlich, der Takt ginge verloren.	A
		8	D19 samstags Se/Lü: weniger vordringlich als eher Verbesserung der Spätverkehre Lü - Selm	Hier ist der Aufgabenträger Kreis Unna anderer Auffassung. Die Priorität liegt auf der D19 samstags. Diese Maßnahme ist im Vorfeld von den beteiligten Städten Selm und Lünen befürwortet worden.	A
		9	Mo – Fr Übergang S80 → RE11 zu knapp, Nachbesserung gefordert	Der S80 ist an den Rendezvous-Punkt am	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				Bergkamener ZOB gebunden. Diese Nachbesserung des Übergangs ist wünschenswert, ist aber z. Z. nicht möglich.	
		10	C44 Königsborn: sollte in der veränderten Führung auch samstags als Bus verkehren (Flächenbed. auch ohne Voranmeldung sichern)	Die C44 in Königsborn als Bus anzubieten ist nicht bedarfsgerecht.	A
		11	C 45 Wochenende: aufrecht erhalten	Es handelt sich nicht um die C45, sondern um den TaxiBus-Betrieb der T45 und dieser wird auch nur auf dem Abschnitt Stockum-Hemmerde am Wochenende eingestellt und ansonsten aufrecht erhalten. Außerdem obliegt die Entscheidung hierüber eher der Stadt Unna. Außerdem wird das Angebot zwischen Lünern und Unna verbessert, wo durch eine dichtere Bebauung mehr Potenzial im Einzugsbereich der Haltestellen existiert. Dagegen war zwischen Lünern und Hemmerde eine Nachfrage von 7 Fahrgästen in 2 ½ Monaten im betrachteten Zeitraum zu verzeichnen.	A
		12	T93, T94, 192: Beschreibung unvollständig (Fahrplan TB an Schultagen unklar)	Der Text wird angepasst. Darüber hinaus wird allerdings der Schulverkehr nicht berücksichtigt, da für NVP nicht relevant.	A
		13	Schwerte: T 38 erhalten!	wird erhalten (Wunsch der Stadt Schwerte)	A
		14	C31 Rücknahme 30MT sa.: unangemessen aufgrund Fahrgastzahlen, Folge (Annahme) Wirtschaftlichkeit auch Mo- Fr verschlechtert	wird erhalten (Wunsch der Stadt Schwerte)	B
		15	Fröndenb.: einige Relationen durch neues Konzept sonntags besser bedient als in der Woche (Frö – Dellw.), deshalb Gesamtüberarb. Frö. notwendig	Aussage ist nicht richtig. Werktags ergänzt der Bürgerbus die Linie 180 zum annähernden Stundentakt.	B
		16	Schwerte, L. 594, 60MT in SVZ wich-	z. K.	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			tig		
		17	Geplante Anbindg. Wethmarmark und angrenz. Wohngebiet: 60MT zu wenig, zus. Erschließungswert f. Wohngebiet gering	Abwanderung der Fahrgastpotentiale zur Münsterstr. wird wegen starker Zensur nicht gesehen. Anpassung an Schichtzeiten kann im Rahmen der Detailplanung noch erfolgen.	B
		18	Kap. 4.1.3.: Liste VRR-Gültigkeit um Unna ergänzen	ist richtig, wird ergänzt	A
		19	Kap. 9.1.:Werne: Linie verkehrt von Lünen über Bergkamen und Werne ...	ist richtig, wird ergänzt	A
43	RVR	1-6	Der RVR würdigt den NVP in einem sehr hohen Maße. Insb. die Themen „Übergeordnete Planungen“, „Ausreichende Bedienung und Anforderungsprofil“, „Analyse“, „Erschließung von Gewerbegebieten“, „Maßnahmen“ werden hervorgehoben.	z.K.	
44	Bezirksregierung Arnsberg	1	Zu Kap. 2.2: Änderung: „Als Aufgabenträger für den ÖPNV erhält der Kreis Unna Mittel vom Land für <u>Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV</u> (§11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) sowie...“	Wird geändert	A
		2	Zu Kap. 4.1.2: Gibt es noch folgende Linien?: 170.1 BRS; 530, T52 RVM Diese Linien sind nicht bekannt! Linie 626 der VKU bitte aufnehmen. Konz. bis 2020	170.1 entfällt, 530 bei vrr.de aufgeführt und in Lünener Liniennetzpl., T52 in Fahrplanbuch aufgeführt 626 aufgenommen	A A
		3	Zu Kap. 6.2.8: Luftreinhalteplanung vs. Anschaffung von Bussen bzw. Vorgaben bei der Vergabe von Verkehrsleistungen. Keine Aussagen im Entwurf.	Kapitel nach Rücksprache mit VKU ergänzen; Analog des Vorschlags der Bez.-Reg. (M6, M9 aus Luftreinhalteplan Kamen)	A
45	NWL	1	Kap. 1.1.1: Übergeordnete Planung; Es wird nur noch ein NWL-NVP erstellt	Wird geändert	A
		2	Kap. 4.1.2: Rubrik Schienenverkehr= DSW21, Vorschlag: DSW21 Schiene eigene Rubrik „Stadtbahnverkehr“	Wird angepasst	A
		3	Kap. 6.2.7: Fuhrpark, Fahrzeugtypen anpassen, ergänzen (siehe Stellungnahme)	Wird angepasst	A
		4	Kap. 7.2:	Wird angepasst	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			Bedienungshäufigkeit; RB 54 keine Taktlücke in SVZ. Ausführungen zu RB 59 doppelt		
		5	Kap. 7.10: Fahrgastinformation, Hinweis über Fahrkartenautomaten in SPNV-Fahrzeugen fehlt. DSW21 Fahrkartenautomaten an Bahnstationen im Kreisgebiet existieren nicht	Wird angepasst Wird angepasst	A A
46	Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Dortmund – Unna e.V.	1	Gute Grundlage, integrierte Betrachtungsweise über Kreisgrenzen, Tarif, Hst., Marketing wird geschätzt	z.K.	A
		2	Ausbau des ÖPNV im Kreis Unna wünschenswert ÖPNV als Mobilitätsdienstleister entwickeln Printmedien ausgestalten Liniennetzplan nur mit regelmäßig verkehrenden Linien darstellen	z.K.	A
		3	Ausreichende Verkehrsbedienung Grundsätzlich gefolgt - Kategorie II jedoch Ende zu früh, letzte Abfahrt sollte nach 22.00 Uhr sein	Wird abgelehnt, Verweis auf Sparabsicht des Kreises	B
		4	Kap. 11 Lünen/Werne; C1 20-min-Takt empfohlen SVZ R14 statt S10 kritisch Selm; Schlechte räumliche Erschließung abseits des Linienwegs der R19 Bergkamen; Abendangebot befürwortet Unna; Kürzung C45 kritisch weil sonst nur Schiene und kein Aufzug in Unna Schwerte, Reduzierung C31 entspricht nicht der realen Fahrgastnachfrage, daher aufrechterhalten Ausweitung 594 am Wochenende pos. wegen Takt, Übergang RB53	z.K. Ablehnung z.K. z.K. Ablehnung Ablehnung z.K.	A B A A B B A
<p>Bei den folgenden Stellungnahmen von Bürgern wurden die Nachnamen wie schon beim NVP 2008 bewusst abgekürzt, um den persönlichen Datenschutz der Personen zu gewährleisten. Über relevante Prüfergebnisse werden auch die jeweiligen Kommunen in Kenntnis gesetzt.</p>					
BÜ1	Frau S., Peukingerweg, Unna sowie 33 Personen auf Unterschriftenliste	1	Linienführung der Stadtbusse in Unna: ungünstige Einstiegsmöglichkeiten aus Richtung. Stadtmitte (Markt) nach Peukingerweg, Jahnstr., Wielandstr., Klopstockstr., Teile Körnerstr., Herderstr., Lessingstr. - Wunsch nach	Andere Einstiegshaltestellen als heute (näher am Markt) sind z. Z. nicht vorhanden, am ehesten zu empfehlen ist die Haltestelle Lindbrauerei.	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
			zus. Hst. In der Wasserstr., nördl. Einmünd. Herderstr./Kesseb. Weg oder an Morgenstr./PGU nicht nur zur Schulzeit, Mängel C40, C44, 145, C45 .	Eine zus. Haltestelle im Zuge der C44 zwischen evgl. Kindergarten und der B1 ist vorgesehen! An der Haltestelle Peukinger Weg existieren schon mindestens stdl. Angebote.	
BÜ 2	Detlef A., Buchenstr., Selm	1	Verstärkerfahrten auf RB51 für morgendl. u. Nachmittägl. Berufsverkehr für den Abschn. Lünen – Coesfeld gefordert (andernorts auch ...!), dafür Taktverstärker Lü – Do entfallen lassen	Zuständigkeitshalber an den ZRL weiterzuleiten	B
		2	Verstärkerzüge bei BVB-Heimspielen nicht nur von Lünen sondern ab Coesfeld gefordert, erweiterte Anerkennung der Eintrittskarte als Fahrkarte (Kombi-Ticket) gefordert	Zuständigkeitshalber an den ZRL weiterzuleiten	B
		3	Verbesserung der Umsteigesituation RB 51/RB 50 in Lünen, zu kurze Übergangszeit	Zuständigkeitshalber an den ZRL weiterzuleiten	B
		4	Taktverstärkung D19 gefordert (Lüdinghs. - Selm – Lünen ZOB zum Regelfall im !Std.-Takt machen)	Das Gesamtangebot R19/D19 entspricht der Nachfrage der Ausr. Verkehrsbedienung und dem notwendigen Bedarfen des Schülerverkehrs.	B
BÜ3	Dirk R., Unna, Anwohner Bereich Südfriedhof	1	C40 Ausweitg. Wochenende: Übertragung der Argumentation „Sozialstruktur“ von Bereich Ahorn-/Eichenstr. auf „Südfriedhof-Bereich“ nicht zutreffend	z. K., der Text wird angepasst. Der Südfriedhof muss angebunden sein, auch in der Schwachverkehrszeit, Schleifenfahrt z. Z. nicht vermeidbar (siehe auch Stellungnahme der Stadt Unna)	B
		2	Linienführung C40/C44: Staus, Verkehrsbehinderungen durch haltende Busse entlang Lönsstr. (beengt), bis zu 15 Min. Haltezeit am Südfriedhof – Straße blockiert Vorschläge zu alternativer Streckenführung	Vorschlag zur alternativen Streckenführung wird zur Prüfung an die Stadt und an die VKU weitergeleitet.	B
		3	Verhalten der VKU-Fahrer, Südfriedhof, bis zu 15 Min. Motor laufen lassen, trotz Beschwerde bei VKU kaum Änderung, sogar wenn Fz. verlassen wird	VKU wird um Prüfung gebeten.	B
BÜ4	Rolf S., Beethovenweg,	1	R51 – Erweiterung auf Nacht-	Der Vorschlag wird an die	A

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
	Holzwickede		TaxiBus, gut aber Finanzierung fraglich, Anregung erste Fahrten morgens und späte Fahrten Mo – Fr durch TaxiBus ersetzen, kostenneutral, Interesse, Kostenunterschied TaxiBus/Linienverkehr	VKU mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet. <i>Über das Prüfergebnis ist die Gemeinde zu informieren. (gilt für alle Kommunen)</i>	
BÜ5	Daniel S., Krümmfuß, Unna	1	C45 – Vorschläge: Verschiebg. Abfahrtszeit am Hemm. Bhf., nach Durchfahrt OD Hemmerde über B1 zurückfahren, Indupark Ost erschließen, andere Richtung C45B über Ind.Park und Dörfer	Die VKU wird um Prüfung gebeten.	B
		2	Integr. Erschließung InduPark Ost, einzelne Stichfahrten D45, 145, 170, 180 aufgeben	wird zurückgewiesen, Erschließung der Gewerbegebiete wird als sehr bedeutsam im Kreis Unna angesehen.	B
		3	Zweifel an Sinnhaftigkeit Shuttle Hochschulcampus: integrieren in Regelangebot, aber weniger umwegig (R54)	Integration in den Regelbetrieb denkbar, ÖV Hochschulbindung ist eher mittelfristig zu sehen.	B
		4	Anregungen zu Stadtbuskonzept Unna, auf Schülerlinien weitg. Verzicht, Grundtakt '10/40; Haltest. Freizeitbad u. Aluwerk aufgeben	Stadtbuskonzept durch C-Linien ist vorhanden, Schülerlinien müssen bleiben, Haltestellenaufgabe wird von VKU abgelehnt.	B
		5	Verbindung Iserlohn – Unna: Fahrzeit L. 27 passend zum Anschluss an RB54 tauschen	Linie 27 wird von der MVG betrieben, kein Einfluss durch den Kreis Unna	B
		6	Schirmverkauf in S30 albern	z. K.	B
		7	Sinnvolleres Marketing bei VKU, Vorbild Soest, ÖPNV für tourist. Angebote erschließen, Busangebote zu Veranstaltungen in Unna anbieten	Marketing ist aus Sicht des Kreises Unna i. O. Eventverkehre werden bereits angeboten (Fahrten zum Stadtfest usw., Fahrradbus etc.).	A
BÜ6	Jürgen K., Sümbergstr., Fröndenberg	1	Verlorener Anschluss RB54/RB59 am Wochenende in Unna: Tausch Wochenendtakt RB 59 um 30 Min.	Wird zuständigkeitshalber an ZRL weitergeleitet	B
		2	Verbesserung Verknüpfung Fröndenberg über RB54 mit Hamm in Unna, Taktversch. bzw. Verleg. Busabfahrt 170/180	Bzgl. der RB54 zuständigkeitshalber an ZRL. Linien 170/180: Verschiebung nicht möglich (BRS).	B
		3	Bessere Anbindung Fröndenberg/Menden an Ruhrgebiet: Taktversch.	Zuständigkeit ZRL	B
		4	Verkn. RE 57 mit Menden und Ortsverkehr Frönd.	Verkn. mit Menden: Zuständigkeit ZRL.	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
				ÖV Fröndenberg: aus Kostengründen nicht möglich.	
		5	Ringlinien C71-C74 Verbesserung/überhaupt Herstellung der Anschlüsse zur Bahn, insbes. RE 57	aus Kostengründen nicht möglich.	B
		6	Abstimmung RB54 mit Buslinien 27, 132, 170, 180: z.B. RB54 Parallelankunft mit 170/180 in Unna	Verschiebung 170/180, 132 (BRS) nicht möglich. Linie 27 wird von der MVG angeboten, Verschiebung nicht möglich.	B
		7	Fahrtanschluss F80 an RE57; weitere Vorschläge	Zeitlagen des F80 sind nicht veränderbar; der F80 ist ohnehin nur ein saisonales Angebot.	A
		8	Verbesserte Tarifgestaltung im Tourismusverkehr	z. K., F80 verfügt bereits über besondere Tarifgestaltung.	A
BÜ7	F.-J. L., Eichenstr., Selm	1	Rollstuhlfahrer besser berücksichtigen, z.B. Bus Fa. Nies keine Rampe, Mitfahrt nicht möglich, Anfrage bei fahrtwind(?) nach Rampe Bus nach Lünen: „zu 90% ja“ - nützt nichts	wird an die VKU zur Prüfung und Beantwortung weitergeleitet.	B
BÜ8	C. T., Bergkamen	1	Direkte Busverbindung Ruenthe – Hamm Bhf. gewünscht, zu lange Wartezeiten generell	Entsprechende Gespräche zwischen Kreis Unna, VKU und Stadt Hamm werden in Kürze aufgenommen. <i>Stadt Bergkamen ist zu beteiligen.</i>	B
		2	Kritik, dass S30 nicht mehr nach Do durchfährt, auch hier noch mehr Wartezeiten	Besondere Wartezeiten treten am ZOB Bergkamen fahrplanmäßig nicht auf. Anschlussgarantie vorhanden.	B
BÜ9	Manuela B., vermutlich Bk-Overberge	1	Schlechte Busanbindung Overberge, Busverkehr an der Landwehrstraße oder Kamer Heide gewünscht	Ortsteil Overberge soll neu mit R81 erschlossen werden, Voraussetzung: pos. Beschluss der Stadt Bergk. <i>(liegt inzwischen vor)</i>	B
BÜ10	Celine D.,	1	Verbesserung Busverb. Heeren-W. - Bönen. Weniger TaxiBusse. Bes. Wochenende Probleme	TaxiBus entspricht der (geringen) Nachfrage.	B
		2	Kleinbuslinie von Bönen nach Hammkump oder direkt nach Werl einrichten, Schüler nicht in Bönen sondern in Werl zur Schule!	Es erfolgt die Weiterleitung dieser Stellungnahme an das Schulverwaltungsamt der Stadt Werl zur Prüfung (Schüleranzahl etc.)	B
BÜ11	Nils L., Unterdorfstr., Schw.-Ergste	1	Langfrist. Ersatz der T38 durch C32, Definiert. Langfristig, Ausbau einer Straßenverbindung usw.	Alles obsolet, da T38 erhalten bleibt	B

TÖB Nr.	Beteiligte Institution	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	A B
		2	Lage der Hst Amtshaus falsch	Das sind nur Prinzipskizzen	A
		3	Alles durch Abwäg. 1 erledigt?	Perspektivische Maßnahme	B
		4	Bhf. Schwerte fehlt bei P&R-Anlagen S. 36	Wird ergänzt	A
		5	L. 5 Ergste – Letmathe, nicht Menden	Wird korrigiert	A
		6	Ergster Bhf. nicht barrierefrei, Aussage „in abseh. Zeit nicht vorgesehen“ begründen	keine Finanzmittel	A
		7	S. 144: L. 21 nach Iserl. falsch, L. 5	Wird korrigiert	A
		8	S. 144: Kartenmaßstab falsch, Karten zu klein	Wird korrigiert	A
		9	Zahlr. Haltestellen falsch positioniert	Das sind nur Prinzipskizzen	A
BÜ12	Oliver L., Hansastr., Bergkamen	1	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Overberge	Ortsteil Overberge soll neu mit R81 erschlossen werden, Voraussetzung: pos. Beschluss der Stadt Bergkamen. <i>(liegt inzw. vor)</i>	B