KREIS UNNA

DER LANDRAT

21.02.2019 **Drucksache 040/19**

Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) Kreis Unna 2017 - 2019; Beschluss über die Abwägung der Stellungnahmen

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität	11.03.2019	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreisausschuss	25.03.2019	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	26.03.2019	Entscheidung	öffentlich

Organisationseinheit	Planung und Mobilität		
Berichterstattung	Sabine Leiße		
Budget	01	Zentrale Verwaltung	
Produktgruppe	01.11	Planung und Mobilität	
Produkt	01.11.04	Verkehrsentwicklungsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV	
Haushaltsjahr		**Ertrag/Einzahlung [€]**	
	2019 ff.	**Aufwand/Auszahlung [€]**	ca. 130.000,00

Beschlussvorschlag

1. Der Nahverkehrsplan (Fortschreibung 2017-2019) wird mit dem Abwägungsergebnis zu den Stellungnahmen gem. Anlage 1 dieser Drucksache beschlossen.
2. Der Durchführung eines weiteren Vorlaufbetriebes für die ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes EcoPort in Holzwickede mit optimierten Angebotsqualitäten und dessen Mitfinanzierung durch den Kreis Unna wird zugestimmt.
3. Der Landrat wird beauftragt, die Nahverkehrsplan-Fortschreibung unter Berücksichtigung der erfolgten Beschlüsse über die Abwägung kurzfristig redaktionell fertig zu stellen, die öffentliche Bekanntmachung zu veranlassen und den Nahverkehrsplan an die relevanten Träger öffentlicher Belange zu versenden.
4. Der Landrat wird beauftragt, in Absprache mit der VKU die Vergabe eines Tarifgutachtens für eine Neuausrichtung der Ticketangebote für Schüler im Kreis Unna zu veranlassen.

Sachbericht

1. Zielsetzung und Bestandteile der Nahverkehrsplan-Fortschreibung 2017-2019

Kernpunkt und Anlass für gutachterliche Untersuchungen und deren formale Einbettung in ein Nahverkehrsplan-Verfahren (Fortschreibung) war ursprünglich das Thema „Qualitätsstandards“ vor dem Hintergrund der auf den 1.7.2019 terminierten Vorabbekanntmachung für den ÖDLA der VKU.
Es war auch von vornherein klar, daß das Thema „Barrierefreiheit an Haltestellen“ im Hinblick auf die Anforderung aus dem PBefG, bis 2022 alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut zu haben, eine wesentliche Rolle bei der Fortschreibung einnehmen sollte (s.a. Kap. 4/Seite 10 dieser Vorl.).
Dennoch gab es schon frühzeitig zahlreiche Anforderungen und Bedarfe im Bereich der Angebotsplanung, die sich in beschlussfähigen und umsetzbaren Maßnahmenpaketen „B“ des Nahverkehrsplans darstellen.
Zuletzt im Rahmen der SKÖ fanden 3 kleinere Maßnahmen der Angebotsoptimierung, die nicht Bestandteil der Stellungnahmen bzw. der Abwägung sein konnten, jedoch dennoch umgesetzt werden sollten, wie alle anderen Maßnahmen Konsens in der SKÖ.
Dazu kamen nach politischen Anträgen mehrere Einzelmaßnahmen wie die ÖPNV-Anbindung des Lippewerkes Lünen, des EcoPort Holzwickede sowie der Ökostation Bergkamen und des Hauses Opherdicke. Eine schnelle Reaktion des Aufgabenträgers und der VKU war hinsichtlich der Qualifizierung der ÖPNV-Erschließung für das Unternehmen Arvato in Kamen gefragt.
Ziel soll die Umsetzung der Maßnahmen der Angebotsplanung zu Beginn des Jahres 2020 sein. Für die Einzelprojekte greifen z.T. andere Startzeitpunkte.

2. Bisheriger Verfahrensablauf

Der Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität ist zuletzt im Rahmen mehrerer Vorlagen im Jahre 2018 ausführlich über die beabsichtigte Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) und die Entwicklung der per Antrag hinzugekommenen Einzelprojekte informiert worden:

- Kreistag 13.3.2018, DS 015/18, Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Kreis Unna; Einleitung des Verfahrens zur Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange
- Kreistag 3.7.2018, DS 069/18, Nahverkehrsplanfortschreibung; außerordentliche Beschlussfassung für dringliche Sonderprojekte der Angebotsplanung; Beschlüsse:
  1. Der Landrat wird beauftragt, alle in der Drucksache 069/18 dargestellten Planungsansätze weiter zu verfolgen (incl. Gespräche mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen).
  2. In 2018 werden bis zu 30.000 Euro für die Finanzierung der Maßnahmen
  a. Testbetrieb EcoPort Holzwickede
  b. Testbetrieb Ökostation Bergkamen
  c. Testbetrieb Haus Opherdicke Holzwickede
  d. Planungskosten Fröndenberg – Opherdicke – Holzwickede
  bereitgestellt. Für 2019 sind die dargestellten Ansätze in den Haushalt 2019 einzuplanen.
  3. Die Entscheidung über die Maßnahmen
  a. „Lippewerk“ Lünen
  b. Fröndenberg – Opherdicke – Holzwickede
  c. Haus Villigst Schwerte
  erfolgt im Rahmen der Beschlussfassung über den NVP im Frühjahr 2019
- Kreistag 9.10.2018, DS 132/18, Nahverkehrsplanfortschreibung - Dringliche Sonderprojekte der Angebotsplanung; Beschlussfassung ÖPNV-Anbindung Lippewerk
- Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität am 13.11.2018 sowie Kreistag am 4.12.2018 mit DS 170/18 Nahverkehrsplanfortschreibung - Dringliche Sonderprojekte der

Angebotsplanung; Neue Beschlussfassungen ÖPNV-Anbindungen Lippewerk und Arvato Kamen, Beschlüsse:

1. Die in dieser DS dargestellte Vorgehensweise bzgl. der Einrichtung und Finanzierung von neuen ÖPNV-Angeboten insbesondere für Gewerbestandorte soll Grundlage bei weiteren Verhandlungen sein, wenn es gilt den ÖPNV zu verbessern. Dabei sind das Engagement der betreffenden Kommunen sowie des / der Unternehmen/s eine wichtige Voraussetzung.
2. Das für das Lippewerk dargestellte ÖPNV-Angebot wird mitgetragen. Der Landrat wird beauftragt, bzgl. der Kostenaufteilung weiter mit der Stadt Lünen zu verhandeln.
   Der Kreis Unna ist grundsätzlich zu einer Mitfinanzierung von 90.000 €/a bereit.
3. Das Engagement aller Beteiligten bzgl. der Ansiedlung und ÖPNV-Anbindung des Unternehmens Arvato in Kamen (1.000 Mitarbeiter ab Frühjahr 2019) wird begrüßt. Der Landrat wird aufgefordert, die Gespräche weiterzuführen mit der Zielsetzung, einen Vorlaufbetrieb im Sinne von Pkt. 1 einzurichten."

Das Beteiligungsverfahren wurde unmittelbar nach der Sitzung der Ständigen Kommission ÖPNV (SKÖ) vom 16.1.2018, bei der Vertreter der Kreistagsfraktionen zugegen waren, am 1.2.2018 gestartet. Am 16.1.18 wurden auch bereits die Kosten der B-Maßnahmenpakete genannt. Frist zur Abgabe der Stellungnahmen war der 1.10.2018.

Eine Prognose der zu erwartenden Veränderungen der Verlustabdeckung für die relevanten Kommunen bei Umsetzung der ab 01/2020 realisierbaren Maßnahmenpakete („B") wurde den Kommunen sowie den SKÖ-Kreistagsmitgliedern in der Sitzung der SKÖ am 31.1.2019 noch einmal vorgestellt. Auch die Kosten für die 3 zusätzlichen Angebotsmaßnahmen im Raum Bergkamen, Kamen und Werne wurden vorgetragen. Nachdem über die Einzelprojekte Lippewerk, Arvato, Ökostation und Haus Opherdicke und deren Finanzierung bereits im Vorfeld beschlossen worden war, steht lediglich auf der Grundlage dieser Vorlage noch der Beschluss über die aktuelle Entwicklung und die damit einhergehende neue Lösung zur Anbindung des EcoPorts im Rahmen einer weiteren, angebotsoptimierten Testphase aus.

Die relevanten Träger öffentlicher Belange machten im Vergleich zu früheren NVP-Ergänzungen und -Fortschreibungen sowie bei NVP-Neuaufstellungen noch intensiver Gebrauch von dem Angebot des Kreises Unna eine Stellungnahme abzugeben. Alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden, die VKU und 5 weitere Verkehrsunternehmen, 5 Kreisverwaltungs-Fachbereiche, eine Kreistagsfraktion, Nachbaraufgabenträger, RVR, ProBahn und VCD sowie die Bezirksregierung Arnsberg gaben eine schriftliche Stellungnahme ab. Insgesamt trafen beim Kreis Unna 32 Stellungnahmen von Institutionen und 11 von Bürgern ein. Die Kreisverwaltung hatte dabei für 216 Teil-Stellungnahmen Abwägungsvorschläge zu erarbeiten.
Etwaig problematische Bestandteile der Stellungnahmen waren bereits im Rahmen der SKÖ am 31.1.19 sowie bilateral im Vorfeld mit den Akteuren besprochen worden. Insgesamt wurde in der SKÖ für alle Themen Konsens festgestellt.
Unter Anlage 1 findet sich die tabellarische Auflistung der Einzelstellungnahmen, soweit Anregungen oder Bedenken geäußert wurden. Außerdem ist jeweils der Vorschlag des Landrates zur Abwägung aufgeführt, welcher in der SKÖ Zustimmung fand.

3. Rechtlicher Hintergrund

Gesetzliche Grundlage für das Vorgehen des Kreises Unna in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger des ÖPNV sind das ÖPNV Gesetz NRW (ÖPNVG NRW) und das PBefG in ihrer momentan gültigen Fassung. Dazu folgende Auszüge:

§ 8
Nahverkehrsplan
*(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. …..*

§ 9
Aufstellungsverfahren
(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. …..

(2) Die vorhandenen Unternehmen ….. wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.

*(4) Über den Nahverkehrsplan **entscheidet die Vertretungskörperschaft** der …. Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.*

4. Wesentliche, beschlussrelevante Inhalte des NVP und zentrale Gesichtspunkte der Stellungnahmen

Grundsätzlich fanden die Inhalte des NVP sowohl bei den Städten und Gemeinden als auch bei den weiteren Institutionen Zustimmung, bei wenigen Einzelaspekten wurden Bedenken geäußert.

Zur Erleichterung der Erkennbarkeit der Relevanz der politischen Beschlussfassungen in dieser Vorlage sei wie folgt zu differenzieren:
zwischen finanziell relevanten Maßnahmen des ÖPNV-Angebotes ….

- Maßnahmenpakete „B“
- Nachträgliche Ergänzung von Maßnahmen im Raum Kamen, Bergkamen und Werne
- Einzelprojekte, überwiegend aus politischen Anträgen

…. und wichtigen Themenfeldern resultierend aus den Stellungnahmen, aus der Abwägung und aus der Diskussion in der SKÖ (ohne direkte finanzielle Konsequenz)

- Barrierefreiheit
- Tariffragen (VRR, FlashTicket)
- Qualitätsstandards Fahrzeuge (Alter, Euro-Norm…)

Beschlussgegenstände mit direkten finanziellen Folgewirkungen

Maßnahmenpakete „B“

Die sog. „B-Maßnahmenpakete“ sind die „klassischen“ Maßnahmepakete, die bereits im Rahmen der Vorlage aus Februar 2018 (s. DS 015/18) ausführlicher beschrieben worden sind, für die noch der Beschluss des Kreistages 2019 aussteht. Es handelt sich um Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen, die bereits in den Gremien der Städte und Gemeinden beschlossen worden sind. Die Umsetzung kann ab Januar 2020 erfolgen.

- B1) Verbesserung der Erschließung und der regionalen Erreichbarkeit von Bergkamen-Oberaden
  Linie S20 - Erhalt im bestehenden Angebot
  Linie R12 - Ausweitung auf Takt 30 montags bis freitags zwischen ca. 06:00 Uhr und 20:00 Uhr; Erweiterung des Angebots abends bis ca. 23:00 Uhr im Takt 60
  Linie C2 - Integration in Lünen (Mitte – Alstedde) in einen Takt 30 zur Verbesserung eines einfach

verständlichen Angebots (eine Linie im Takt 30, statt zwei Linien im Takt 60)

- B2) Verbesserung der Erschließung des Ortszentrums Holzwickede
  Linie R51 - Führung aller Fahrten durch das Ortszentrum über Bonner Allee und Hauptstraße; Verlegung der Haltestelle Augsburger Weg in Richtung Kreuzungsbereich Friedhofstraße/Bonner Allee ▪ Linie T47 - Verlängerung von der Endhaltestelle Schöne Flöte über Steinbruchstraße, Goethestraße und Hauptstraße
- B3) Anbindung/Erschließung Lünen-Altlünen
  Linie C6 - Verlegung des Linienwegs aus dem Bereich Wethmar Mark nach Altlünen ▪ Bedienung mit bestehendem Fahrplanangebot von Linie C6 (Stand: 12/2017) ▪ montags bis freitags etwa halbstündliche Abfahrten zwischen Schulzentrum Brusenkamp und Lünen mit Linie C4 ▪ Lünen Hauptbahnhof mit Anschluss von/nach Dortmund (RB50 oder RB51)
- B4) Anbindung/Erschließung Unna Südstadt durch Erweiterung Linie C 40 und Anbindung Südfriedhof in Unna sonntags
  Linie C40 - Erweiterung des Fahrtenangebots Linie C40 in Anlehnung an die Ausreichende Verkehrsbedienung überwiegend als TaxiBus ▪ Verlängerung der Fahrten am Wochenende bis zum Südfriedhof (überwiegend TaxiBus)
- B5) Verbesserung der Anbindung und Erschließung von Unna-Königsborn, Anpassung an neuen S-Bahn-Takt ab Dez. 2019
  Linie C43 - endet im Norden von Königsborn mit zusätzlicher Erschließung entlang Grillostraße ▪ Führung über südliche Dorotheenstraße statt südliche Hermannstraße ▪ Verbesserte Erreichbarkeit der Einrichtungen Sozialwerk Sankt Georg und Unnaer Tafel e.V. durch neue Haltestelle im Bereich Dorotheenstraße/Salzweg ▪ alle Fahrten gehen in Königsborn Nord auf Linie C44 über ▪ Anschlüsse mit Linie S4 während Hauptverkehrszeit am Bahnhof Königsborn Linie C44 ▪ endet im Norden von Königsborn mit zusätzlicher Erschließung entlang Grillostraße ▪ Führung über nördliche Vaersthausener Straße statt Unterer Falkenweg und entlang Blumenstraße ▪ Führung über Steinstraße entfällt für Einsatz eines größeren Fahrzeugs (Solobus) ▪ alle Fahrten gehen in Königsborn Nord auf Linie C43 über ▪ Anschlüsse mit S4 montags bis freitags während der Hauptverkehrszeit am Bahnhof Königsborn und mit Linie R81 ganztags an der Haltestelle Salinencenter. Samstags TaxiBus mit S-Bahnanschlüssen in Königsborn.
- B6) Anpassung an neuen S-Bahn-Takt in Unna-Königsborn
  Linien C23 und R53 - Takt 30 während Haupt- und Normalverkehrszeit ▪ Kennzeichnung als eine Linie R23 oder C23, da alle Fahrten umlaufverknüpft mit Linien C43/C44 und R92 ▪ Maßnahmen bei diesen Linien berücksichtigen weitere lokale Themen und sind damit in eigenen Steckbriefen dargestellt (vgl. B5 und B8)
- B7) Erschließung Unna, Friedrich-Ebert-Str.
  Linien S81 und R81 ▪ Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Friedrich-Ebert-Straße zwischen den Haltestellen Mühle Friedrichsborn und Amtsgericht ▪ Standort voraussichtlich zwischen den Seitenstraßen Luisenstraße und Steinstraße
- B8) Überplanung Angebot Linie R 92
  Linie R92: ▪ Übernahme der nachfragestarken Fahrten in eine neue Linie ▪ Erweiterung des aktuellen Linienwegs (Kamen-Heeren – Bönen Mitte) bis in das Gewerbegebiet Am Mersch ▪ Prüfung einer Integration in die bestehende Linie C91 oder als eigenständige Buslinien
- *B9) Optimierte Anbindung Bergkamener Gewerbegebiete: ist bereits umgesetzt (zusätzliche Fahrt auf L. R 82 abends eingerichtet von Werne Stadthaus nach Bergk. Busbhf.) Diese Maßnahme wird verschoben in das Kapitel 8.1 „Vorab umgesetzte Maßnahmen“.*
- B10) Vollständige Integration Linie C 31 in Betriebsleistungsschlüssel (Schwerte) aufgrund adäquater Nachfrageentwicklung

Nachträgliche Ergänzungen um Maßnahmen im Raum Kamen, Bergkamen und Werne

Bezüglich der Umsetzung der von der VKU in Absprache mit dem Kreis Unna und in Zusammenarbeit mit dem Gutachterbüro noch während der Stellungnahmenprüfung und –abwägung erarbeiteten Optimierungsvorschläge im ÖPNV-Angebot im Raum Kamen/Bergkamen/Werne bestand in der SKÖ Konsens, dass diese Maßnahmen äußerst sinnvoll sind und angesichts der überschaubaren finanziellen Auswirkungen zum nächst möglichen Zeitpunkt realisiert werden können. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

1. Bergkamen, halbstündige Erschließung des Ortsteils Overberge; Aufgrund etwas längerem Linienweg (über Overberge) entstehen Mehrleistungen, damit Mehrkosten
   Mehr-km: +8300 km/Jahr, bedeutet bei der üblichen Finanzierung über den Betriebsleistungsschlüssel ca. 5000 €/Jahr Mehrkosten für Stadt und 5000 €/J. für den Kreis.

2. Maßnahme R 14 zum Krankenhaus in Werne: samstags bis 15 Uhr Busverkehr – hier werden 1900 km zusätzlich gefahren, was ca. 1200 Euro für Kreis wie Kommune zur Folge hätten.

3. Anschluss Linie R 12 und R 13/D 80 abends: hier ergab sich bei der Stellungnahmenüberprüfung und –abwägung bei der VKU der zusätzliche Vorschlag, die Weiterfahrt des R 12–Angebotes (letztendlich mit Bussen nach Bergkamen und Kamen Bhf., bedeutet „sitzenbleiben in der R 13 oder der D 80“) – mit den Linien R 13/D 80 durchzuführen. Die Mehrleistung würde zu zusätzlich 4400 km mit Mehrkosten für Bergkamen und Kamen von insgesamt ca. 2700 € führen.

Hier eine genauere Übersicht zu den km und den grob abgeschätzten Kosten:

Maßnahme	Mehr-km ges.	Mehr-km Werne	Mehrkosten Werne	Mehr-km Bergkamen	Mehrkosten Bergkamen	Mehr-km Kamen	Mehrkosten Kamen
Erschließung Overberge	8300			8300	5000		
R 14 samstags Bus zum Krankenhaus	1900	1900	1200				
Abendfahrten als Verlängerung R 12 (auf R 13 und D 80)	4400			2750	1700	1650	1000

Mehrkosten Kreis Unna: ca. 9000 €/Jahr

Einzelprojekte (überwiegend aus politischen Anträgen)

ÖPNV-Anbindung Lippewerk Lünen-Lippholthausen

- Kosten ca. 280.000 €/Jahr, Bedingung genehmigter Haushalt Stadt Lünen, nicht vor 4/5 2019
- Kreistagsbeschluss: Beteiligung i.H.v. 90.000 €/Jahr
- 2 Jahre Vorlaufbetrieb ab Januar 2020
- Abbruch nach 1 Jahr wenn keine 50 Nutzer (100 hin und zurück), nach 2 Jahren 100 (200)

- 30-Min.-Takt (werktags; vor- und nachmittags jeweils vier Stunden) zwischen Brambauer-Verkehrshof, Lippewerk und ZOB Lünen zusätzlich zur C1
- Linien-Steckbrief: so wie Konzeption der Vorlaufphase
- politischer Beschluss für Vorlaufbetrieb: ist bereits erfolgt

Schichtzeitengerechte Anpassung der ÖPNV-Erschließung des Gewerbestandortes Arvato in Kamen

- Kosten für Vorlaufbetrieb ca. 45.000 € (Teilung St. Kamen, Kreis Unna, Arvato)
- Spätere Finanzierung: allgemeine Verlustabdeckung der VKU
- 6 Monate Vorlaufbetrieb (7.1.19 - 7.7.19)
- zusätzliche Fahrten insbes. auf Linien R 81, S 20, R 11, R 13, Mo-Fr/Sa zum Erreichen der Frühschicht und nach der Spätschicht für Beschäftigte insbes. aus Kamen, Unna, Bergkamen, Werne, Lünen
- Entscheidung bzgl. dauerhafter Erhaltung von Fahrten: nach 6 Monaten abhängig von Nutzungsintensität,
- Liniensteckbrief: Angebot der Vorlaufphase
- neues B-Maßnahmenpaket im NVP
- polit. Beschluss für Vorlaufphase erledigt
- polit. Beschlussfassung im Hinblick auf späteres, dauerhaftes Angebot: Beschluss jetzt vorbehaltlich, dass sich die eingerichteten Zusatzfahrten in puncto Nutzung durch Arvato-Beschäftige bewährt haben.
- Nach aktuellen Information sind die Fahrgastzahlen auf den zusätzlich angebotenen Fahrten sehr zufriedenstellend, eine Fahrt ist zeitweise mit über 50 Fahrgästen ausgelastet. Das Projekt nimmt nach Auffassung der VKU und des Kreises Unna einen äußerst erfolgreichen Verlauf.

Gewerbegebiet EcoPort Holzwickede

- Bisheriger Vorlaufbetrieb (20-Min.-Takt, 43er Verkehr) führte zu der Einschätzung, dass eine ÖPNV-Anbindung des EcoPort weiterhin sinnvoll ist. Es wurden 74 Berechtigungsausweise ausgegeben.
- Aufgrund der prognostizierten Steigerung der Passagierzahlen im Jahr 2019 auf rund 2,5 Mio. Fluggäste, plant der Airport, während der HV-Zeiten eine Frequenzerhöhung des Airport-Express, der den Flughafen mit dem Hauptbahnhof Dortmund verbindet (somit Taktverdichtung von zurzeit 60 Minuten auf 30 Minuten). Da die HV-Zeiten des Airports mit den Zeiten, zu denen der EcoPort angefahren wird, nahezu übereinstimmen, führt die neue Taktung des Airport-Express dazu, dass sich neue Synergien ergeben, die genutzt werden können. Dies bedeutet die Beibehaltung der derzeitigen Kosten.
- Die projektbegleitende Arbeitsgruppe einigte sich auf einen 2. Testbetrieb für den Zeitraum vom 29.3.2019 – 25.10.2019. Dieser Zeitraum entspricht dem Sommerflugplan des Flughafens; hier gilt es für den Flughafen zu testen, inwieweit sich die Einrichtung des 30-Minuten-Taktes auf dem Airport-Express in den Hauptverkehrszeiten lohnt.
- Angeboten wird ein attraktiver 15-Min.-Takt in der morgendlichen und nachmittäglichen HVZ.
- Es fährt der vom Flughafen im 43er Verkehr (Sonderverkehr für Fluggäste und ausgewiesene EcoPort-Mitarbeiter) weiterhin angebotene Shuttlebus.
- Die Abfahrtzeiten der Busse am Bahnhof Holzwickede sollen noch besser als bisher auf die Ankünfte der DB abgestimmt werden, der 15-Min.-Takt soll ein passgenaues Umsteigen von und zur Schiene am Bhf. Holzwickede gewährleisten, was in der zweiten Testphase bewiesen werden muss.
- neuer politischer Beschluss beim Kreis Unna und bei der Gemeinde Holzwickede jetzt erforderlich für die zweite Vorlaufphase

- Die Berechtigungsausweise für EcoPort-Mitarbeiter sollen ab Ende März 2019 kostenlos und in höherer Stückzahl (150 statt 100) ausgegeben werden.
- Die Gesamtkosten für den 2. Vorlaufbetrieb betragen 67.450 €/Jahr.
- Für den Testzeitraum von 7 Monaten teilen sich die Gemeinde Holzwickede und der Kreis Unna die zusätzlichen Betriebskosten für die Einbindung der EcoPort-Schleife. Für den Kreis Unna entsteht eine Finanzierungsnotwendigkeit von 19.300 € bis 25.10.2019 (aktualisierte, exakte Berechnung nach Betriebstagen).
- Mittelfristiges Ziel bleibt, ab Ende 2019 ein Angebot im 42er Verkehr (für Jedermann nutzbar) zu schaffen, eingebettet in die üblichen ÖPNV-Tarife, bestenfalls angeboten durch die VKU, auch zur Gewinnung von Synergieeffekten z.B. mit Linie C 41.

ÖPNV-Anbindung der Ökostation/Umweltzentrum Bergkamen-Heil

- Kosten in der Testphase für den Kreis Unna 11.000 bis 12.000 €/Jahr (Kostenunterdeckung)
- Aufstockung der vorhandenen, bisher allein durch die Stadt Bergkamen sonderfinanzierten TaxiBus-Linie T 36, Fahrplanentwurf der VKU Mo - Fr und Samstag ab ca. 8 Uhr im 60-Min.-Takt bis ca. 22 Uhr
- Testphase seit 1.9.2018 für 1 Jahr
- polit. Beschluss war erfolgt
- Angebot und Finanzierung nach Abschluss der Testphase – Entscheidungsgrundlage gemäß NVP, s. Nr. 5 (Evaluierung)

ÖPNV-Erreichbarkeit des Hauses Opherdicke/Holzwickede

- Zusatzkosten in Höhe von 3.300 € (Testbetrieb)
- zusätzliche TaxiBus-Angebote (Rückfahrten in Richtung Holzw.-Bhf. in den Abendstunden werktags, als T 51 um 21.12, 22.12, 23.12 Uhr, Züge in Richtung Dortmund und in Richtung Unna erreichbar
- Infoblatt erarbeitet
- Testbetrieb 1 Jahr seit 1.8.18, bisher kaum Nutzung ab Haus Opherdicke
- vorhandener Liniensteckbrief muss ergänzt werden
- politischer Beschluss für Testphase war erfolgt
- Angebot und Finanzierung nach Abschluss der Testphase – Entscheidungsgrundlage gemäß NVP, s. Nr. 5 (Evaluierung)

In der Sitzung des Ausschusses für Kreisentwicklung und Mobilität im November 2019 wird über die Ergebnisse der Evaluierung der Maßnahmen „EcoPort“, „Arvato“, „Ökostation“ und „Haus Opherdicke“ berichtet. Dabei wird ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet werden.

Weitere Beschlussgegenstände (ohne direkte finanzielle Folgen)

Neues Buskonzept Stadt Fröndenberg/Ruhr

- Abstimmungen mit Stadt, Bürgerbusverein und Unternehmen Westfalenbus sind noch nicht abgeschlossen.
- Konkretere Ausarbeitung der Konzeption erfolgt in den nächsten Monaten
- Integration der Überlegungen zu einer ÖPNV-Verbindung zwischen Holzwickede, Opherdicke und

Fröndenberg müssen in die Ausarbeitung für das lokale Buskonzept einbezogen werden

Barrierefreiheit

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans muss konform mit dem PBefG sein und die Planungsfunktion zum vollständig barrierefreien ÖPNV übernehmen:

- für alle Kommunen wurde ein priorisiertes Umbaukonzept erstellt
- die Option „Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden“ (PBefG §8 (3) wurde dazu berücksichtigt
- exakte Umsetzung vor Ort erfolgt durch Baulastträger (meist nicht Kreis Unna), daher kein Enddatum für barrierefreien Ausbau

Für den weiteren barrierefreien Ausbau sollen die Interessensvertreter der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen verstärkt eingebunden werden.
Deshalb werden die Kreisseniorenkonferenz und der Fachbeirat Inklusion als weitere Mitglieder in die Ständige Kommission ÖPNV aufgenommen (s. Vorlage DS 038/19).

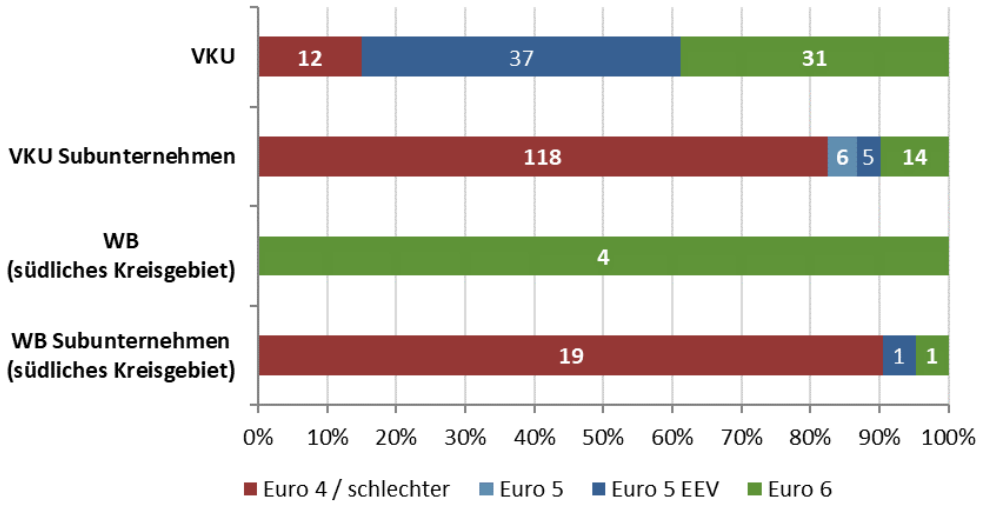
Die Möglichkeit, an Haltestellen einen Sicherheitsring anzubringen soll für alle Haltestellen gegeben sein.

- Sicherheitsring an allen Masten von nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen möglich
- nach barrierefreiem Ausbau kann Sicherheitsring am Mast verbleiben
- auch bei neu zu errichtenden Haltestellen ist ein Sicherheitsring am Mast möglich

Qualitätsstandards Fahrzeuge – Klimaschutz und Alter

Die aktuelle Situation bei den Abgasnormen der Busse (inklusive Subunternehmen) sollte nicht in der Fortschreibung festgeschrieben werden.

- eine schnelle Umstellung aller Fahrzeuge über Euro 4 ist möglich
- kurzfristig alle Fahrzeuge auf eine höhere Norm umzustellen ist von Finanzierung und Verfügbarkeit neuer Fahrzeuge abhängig
- Art und Umfang klimafreundlicher Fahrzeuge im Kreis Unna kann nur durch eine politische Entscheidung forciert werden



Tab. 42: Fahrzeugstandards Klimaschutz

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Euro-Norm 4 für alle Bestandsfahrzeuge	■			■	
Euro-Norm 5 EEV für neu angeschaffte Gebrauchtfahrzeuge	■	■		■	■
Euro-Norm als aktuell strengste Norm (aktuell Euro 6)	■		■		■

Tab. 37: Typen bei Fahrzeugstandards

Typ	Merkmal	Höchstalter
1	▪ Fahrzeug verkehrt auch in den Schulferien	12 Jahre
2	▪ Fahrzeug verkehrt nur an Schultagen	17 Jahre
3	▪ Fahrzeug verkehrt nach Fahrtanmeldung mit (Großraum-) Taxi	15 Jahre

Zum Thema „Fahrzeugalter“ im Kapitel „Qualitätsstandards“ des Nahverkehrsplans war man sich in der SKÖ einig, dass ein Zusatz in den NVP aufgenommen werden soll: „Ausnahmen in Spitzenverkehren sind möglich.“

<u>Tariffragen</u>

VRR-Tarif im Kreis Unna

Der Kreis Unna wurde in den letzten Wochen und Monaten – auch über die Stellungnahmen zum NVP-Entwurf – mit der Thematik „VRR-Tarifkragen“ konfrontiert, verbunden mit der Frage, ob der Kreis Unna Mitglied im VRR werden sollte, bzw. ob z.B. die Stadt Selm in den Tarifkragen der VRR-Brückenköpfe aufgenommen werden kann.
Beim Kreis Unna war u.a. auch zu diesem Thema ein Tarifworkshop eingerichtet worden. Folgende Fakten sind festzuhalten:

- Als Anfang der 90iger Jahre die Zweckverbände zum SPNV gegründet wurden, hat sich der Kreis Unna bewusst gegen eine Mitgliedschaft im VRR ausgesprochen. Man wollte ausdrücklich einen eigenen Zweckverband gründen (ZRL, mit Kr. Soest, St. Hamm, MK und HSK), zum einen aus finanziellen Gründen (Kosten des ÖPNV) und zum anderen aus Gründen deutlich weniger vorhandener (politischer) Einflußnahmemöglichkeiten im VRR.
- Im ZRL, jetzt NWL, standen und stehen immer noch finanzielle Last und (politische) Einflussmöglichkeit in einem wesentlich besseren Verhältnis zueinander.
- Außerdem gilt der VRR-Tarif grundsätzlich nur bis incl. der Kommunen, die unmittelbar (Bergkamen <u>fast</u> unmittelbar) an den VRR-Raum angrenzen. Andererseits gehört Dortmund zum Tarifkragen des Westfalentarifs. Auch dadurch haben sich in den letzten Jahren Verbesserungen für die Nutzer ergeben, welche jedoch noch nicht genügend bekannt sind.
- Alle Argumente gilt es auch vor dem Hintergrund der jeweiligen individuellen Pendlerverflechtungen zu bewerten. Bezüglich der Pendlerbeziehungen der Kommunen, die hinter den Brückenköpfen liegen (wie Selm, Werne, Bönen, Fröndenberg) wurde festgestellt, dass diese Kommunen eher weniger Verflechtungen in den VRR-Raum haben, sondern - so z.B. Selm -

quantitativ stärker ins Münsterland. Eine Aufnahme von Selm in den VRR-Tarifkragen hätte also wiederum eine Zäsur in tariflicher Hinsicht zwischen Selm und Münsterland zur Folge.

- Der VRR-Tarif weist einen großen Sprung zwischen den unteren Tarifgruppen und den Gruppen C und D auf, während der Westfalentarif dort noch weitere Abstufungen vorsieht.
- Die Wünsche, dem VRR-Raum anzugehören, basieren zum Teil auch auf Irrtümern bzw. mangelnder Kenntnis der Tarifsystematiken. Z.B. vergleicht man häufig den Fahrpreis von Selm nach Dortmund mit dem des VRR-Tarifes von Lünen nach Dortmund (PS B). Beim Vergleich mit dem Westfalentarif findet man dann einzelne, im VRR scheinbar günstigere Preise. Jedoch würde man auch im VRR-Tarif höchstwahrscheinlich nicht das gleiche zwischen Selm und Dortmund und erst recht nicht zwischen Werne und Dortmund bezahlen wie zwischen Lünen und Dortmund. Bei einer insofern verifizierten Betrachtung wäre vermutlich die heutige Anwendung des Westfalentarifes deutlich günstiger.

Für vergleichende Betrachtungen (WestfalenTarif/VRR-Tarif) sei auf die Grafiken in Anlage 2 hingewiesen.

Alles zusammen genommen besteht beim Kreis Unna die Auffassung, dass man im Westfalentarifraum richtig aufgehoben ist. Aufgrund der regionalen Fenster im Westfalentarif hat man gerade im Kreis Unna sehr große Gestaltungsmöglichkeiten. Dies wäre als Mitglied im VRR nicht gegeben (s. Einführung Preisstufe B, s. DS 036/19).
Die damalige Entscheidung für den ZRL (heute NWL) aufgrund der politischen Einflussnahme und den finanziellen Erwägungen heraus ist auch nach heutigen Maßstäben richtig gewesen. Wichtig ist auch, dass die ÖPNV-Aufgabenträger im Westfalentarifraum nicht für die SPNV-Betriebsleistungen mit bezahlen müssen. Es kann nur im Sinne – insbesondere auch der in der Haushaltssicherung befindlichen - Kommunen im Kreis Unna sein, die bestehende Situation zu belassen.

Schülerfahrkarten

Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Schwerte zum NVP-Entwurf wurde u.a. gefordert, das “Flashticket” auf Ganztagsnutzung für Freizeitzwecke auszudehnen. Damit würde zunächst die bisherige Tarifsystematik unterlaufen, da eine solche Maßnahme zu deutlich höheren Einnahmeverlusten führen würde. Diese Thematik müsste deshalb dezidiert – auch gutachterlich begleitet – untersucht werden. Auch ist zu bedenken, dass der Eltern-Eigenanteil für das Ticket steigen müsste. Die Elternbeiträge sind aber über die Schülerfahrtkosten-Verordnung gedeckelt.
Der Landrat schlägt vor, diese Thematik im Rahmen eines Gutachtens, welches von der VKU in Auftrag gegeben werden könnte, zu untersuchen.

<u>Schienen-Anbindungen</u>

U47-Verlängerung:
In verschiedenen Stellungnahmen und Konzeptpapieren von Institutionen erscheint in den letzten Monaten ein Projekt, bei dem die Stadtbahn U 47 aus Richtung Do-Aplerbeck zum Flughafen Dortmund verlängert werden soll.
Die Stadt Dortmund hat die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer diesbezüglichen Stadt-/U-Bahn-Anbindung bereits untersucht und ablehnend beantwortet. Im FNP der Stadt Dortmund ist eine Trasse dargestellt, über die zukünftig eine Linienführung machbar wäre, falls sich Potenzial entwickelt; ein Vorgehen, um zu erreichen, dass man sich keine Optionen für später verbaut.

Der Kreis Unna lehnt die Planung und den Bau einer Stadtbahnverlängerung aus Richtung Do-Aplerbeck zum Flughafen Dortmund ab, soweit Flächen auf dem Gebiet des Kreises Unna beansprucht werden sollen bzw. insoweit eine Mitfinanzierung durch den Kreis Unna erforderlich werden würde.

RegionalStadtBahn Bergkamen:
s. Kreistagsbeschluss vom 26.2.2019

Alle Stellungnahmen sowie die Abwägungsvorschläge sind unter Anlage 1 zu dieser Vorlage aufgelistet.

5. Umsetzungsprozess und Evaluierung (Probezeit)

Umsetzung

Die Umsetzung der „B-Maßnahmenpakete“ durch die VKU erfolgt in Absprache zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen unter Beteiligung der jeweils betroffenen Stadt. Der Umsetzungsprozess beginnt am 01.01.2020. Dies gilt auch für die später hinzugekommenen Maßnahmen im Raum Kamen, Bergkamen und Werne. Die vorläufige bzw. abschließende Umsetzung der Einzelprojekte Lippewerk, EcoPort, Arvato, Ökostation und Haus Opherdicke obliegt individuellen Absprachen und Beschlüssen und ist dem Kapitel 4 dieser Vorlage zu entnehmen.

Evaluierung

Maßnahmenpakete „B“ des Nahverkehrsplans:
Insbesondere das Fahrgastaufkommen soll kontinuierlich – erstmals 2 Jahre nach der Einführung einer Maßnahme - durch Nachfrageanalysen überprüft werden. Erfolglose Maßnahmen werden nach 2 Jahren zurück genommen. Erneute kritische Überprüfungen der Maßnahmen können im Rahmen von NVP-Neuaufstellungs- oder -Fortschreibungsverfahren in den Folgejahren erfolgen.
Grenzwerte im Busverkehr:
Die bereits in der letzten NVP-Fortschreibung erarbeitete Abstufung zur Fahrzeugauslastung pro Fahrt (Busverkehr) wird zum Maßstab genommen:

- 0-5 Fahrgäste = geringe Nachfrage = Verzicht auf Angebot prüfen
- 5-10 = ausreichend bis gut = Angebot sollte weiter betrieben werden; Einzelfahrten, z.B. zeitliche Randlagen, bzgl. Auslastung prüfen
- Mehr als 10 = gut bis sehr gut = Angebot beibehalten

Für die zusätzlichen Maßnahmen im Raum Kamen, Bergkamen und Werne gelten diese Regelungen ebenso.
Grenzwerte bei TaxiBus-Angeboten:
Für Bedarfsangebote, welche eine Anmeldung erfordern (TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi), sollten etwa 10% der angebotenen Fahrten unabhängig von der Besetzung nachgefragt sein. Alle Richtwerte gelten für Fahrten mit finanzieller Beteiligung des Kreises Unna. Hiervon unabhängig sind sonderfinanzierte Angebote (zum Beispiel in voller kommunaler Finanzierung).

Einzelprojekte aus politischen Anträgen:

- Lippewerk: Abbruch nach 1 Jahr, wenn keine 50 Nutzer (100 hin und zurück), Abbruch nach 2 Jahren, wenn keine 100 (200 hin und zurück)
- EcoPort: Bewertung in Abhängigkeit von Nachfrageanalysen, die im Vorfeld zur Beendigung der zweiten Vorlaufphase am 31.10.2019 durchzuführen sind

- Arvato: nach den ersten Fahrgastzählungen ist dieses Projekt sehr erfolgreich gestartet. Einige Fahrten waren mit über 30, teilweise sogar 50 Fahrgästen besetzt. Eine dauerhafte Fortführung der hinzu gekommenen Einzelfahrten bietet sich an. Dennoch bleibt es bei der halbjährigen Vorlaufphase.
- Ökostation: 1 Jahr Testphase, Bewertung wie TaxiBus-Angebote, s.o.
- Haus Opherdicke: 1 Jahr Testphase, Bewertung wie TaxiBus-Angebote, s.o.

6. Kosten und Finanzierung – Übersicht für den Kreis Unna

Maßnahme	Zusätzliche Betriebskosten (€)	**Beschlussrelevanz für Kreistag 26.3.19**	Beschluss bereits gefasst
Maßnahmenpakete „B“	ca. 100.000	**Ja** (VKU-Verlustab-deckung ab 2020)	nein
Zusätzliche Angebotsmaßnahmen im Raum Kamen, Bergk., Werne	ca. 9.000	**Ja** (VKU-Verlustab-deckung ab 2020)	nein
Lippewerk	90.000	nein	ja
EcoPort	19.300	**Ja** (Haushalt 2019)	nein
Arvato	15.000	nein	ja
Ökostation	12.000	nein	ja
Haus Opherdicke	3.300	nein	ja
GESAMT		ca. 130.000 €	

7. Erläuterungen zum Beschlussvorschlag

Der Nahverkehrsplan ist im Rahmen seines Verfahrens zur Teilfortschreibung mit der nun vorzunehmenden abschließenden Beschlussfassung über die vom Landrat vorgeschlagene Abwägung der Stellungnahmen in seine entscheidende Phase getreten.
Der Kreistag beendet in seiner Sitzung am 26.03.2019 mit seinem Beschluss das NVP-Fortschreibungsverfahren. Anschließend ist lediglich noch die gesetzlich vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung durchzuführen. Außerdem findet die redaktionelle Fertigstellung des fortgeschriebenen NVP statt und der NVP kann online veröffentlicht und den Trägern Öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt werden. Am 1.7.2019 erfolgt die Vorabbekanntmachung für den ÖDLA der VKU.

Der Kreistag stellt mit seinem Beschluss am 26.03.2019 die Weichen für die zukünftige Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Kreisgebiet für die nächsten Jahre.

Die Städte und Gemeinden sind an der Finanzierung der Verkehre auf Basis des Betriebsleistungsschlüssels im Allgemeinen zur Hälfte beteiligt, daraus ergibt sich eine nicht unwesentliche Mitverantwortung bei den Entscheidungen.

Der Kreistag trifft mit seinem Beschluss, die betreffenden B-Maßnahmenpakete, die zusätzlich hinzugekommenen Maßnahmen im Raum Kamen, Bergkamen und Werne und die Einzelmaßnahmen umzusetzen gleichzeitig die Entscheidung, für diese Maßnahmen gemeinsam mit den Kommunen (auf der Grundlage der dortigen Beschlüsse aus 2018 und 2019) die finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.
(Für einige Einzelmaßnahmen liegen die Beschlüsse des Kreistages bereits vor.)

Anlagen

1. Tabellarische Übersicht „Abwägung der Stellungnahmen zum NVP-Fortschreibungs-Entwurf 2018“
2. Vergleich WestfalenTarif mit VRR-Tarif