

Anlage 1 zur DS 040/19

Tabellarische Übersicht „Abwägung der Stellungnahmen zum NVP-Fortschreibungs-Entwurf 2017-19“

Charakter der Teil-Stellungnahme:

A = Anregung, redaktioneller oder sachlicher Hinweis

B = Bedenken, Ablehnung

Eindeutig positive, unmissverständlich zustimmende Teilstellungnahmen werden nicht aufgeführt.

Institution Nr.	TS - Nr.	Teil-Stellungnahme	Charakter	Abwägungsvorschlag
Bergkamen	1	vorab umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindung Bergkamen Busbahnhof – Kamen Bahnhof begrüßt. Wie in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschrieben sollen die Anschlüsse an den regionalen Schienenverkehr bedarfsabhängig weiter geprüft werden.	A	zustimmend zur Kenntnis genommen, vgl. auch Maßnahmenpaket B11
	2	Erschließung Overberge durch Einführung der Linie R82 als alternierende Linienführung zur Linie R81 deutlich verbessert. Es soll an der Zielsetzung festgehalten werden, alle Fahrten perspektivisch über die Landwehrstraße zu führen. Es wird angeregt zu prüfen, ob auf dem Linienweg an anderer Stelle eine Beschleunigung erzielt werden kann, um so das erforderliche Zeitfenster für die Fahrten über die Landwehrstraße zu schaffen.	A	siehe VKU 3
	3	Anbindung Wasserstadt - perspektiv. Maßnahmenpaket ... suggeriert, dass Maßnahme an sich noch in Frage gestellt – Einrichtung nicht infrage stellen!	B	Erst mit Abschluss einer Potenzialanalyse kann eine Entscheidung über ein ÖPNV-Angebot auf dieser Relation fallen. Die Potenzialanalyse wird nach Fertigstellung dieses Nahverkehrsplans durchgeführt.
	4	Intermodalität - Inwieweit die aufgeführten Haltestellen für eine Ausweitung des Angebots an Radabstellanlagen geeignet sind, muss im Einzelnen geprüft und mit dem Radverkehrskonzept abgeglichen werden.	A	zustimmend zur Kenntnis genommen
	5	Maßnahmen aus Teilfortschreibung 2016 → „Rückholklausel“: Stadt Bergkamen fordert Vorlage von Nutzerzahlen und Aussagen zum (dauerhaften) Bestand der Linien gem. Kreistagsbeschluss. auch im Hinblick auf ggf. erforderliche Haltestellenerüchtigungen notwendig, da einige Haltestellen aufgrund der Rückholklausel zunächst nur provisorisch eingerichtet wurden	B	Das Thema Rückholklausel wird im Nahverkehrsplan noch mal deutlicher dargestellt. Aussagen zu Nutzerzahlen und zum dauerhaften Bestand werden ergänzt.
Bergk./ Barriere- fh.	6	Ergänzung neues Kapitel „unglücklich“, keine zwingende Notwendigkeit., konkrete Benennung von HSt. konterkariert geplante Vorgehensweise der Stadt, (Stellgn. der	B	Das von der Stadt Bergkamen kritisierte Verfahren zur Überarbeitung des Kapitels Barrierefreiheit ist von mehreren anderen kreisangehörigen Städten im Gegensatz dazu

		Politik für November 2018 avisiert)		gefordert worden. Deswegen muss die Kritik der Stadt Bergkamen zurückgewiesen werden. Hierbei ist von Bedeutung, dass die Erstellung einer Prioritätenliste im Nahverkehrsplan nicht in städtischer, sondern in Zuständigkeit des Aufgabenträgers liegt.
Bönen	1	barrierefreier Haltestellenausbau: fehlt notwendige Verbindlichkeit, insbesondere mit Blick auf notwendige Rahmenbedingungen Der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist auslegungsbedürftig und sollte daher im Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung lokaler Verhältnisse, definiert werden. Ausnahmen (Haltestellen, die vom barrierefreien Ausbau ausgeschlossen werden) müssen, unter Beteiligung entsprechender Interessenverbände bzw. Betroffener, hinreichend begründet werden, wobei die Bewertung der vorhandenen Infrastruktur die Grundlage bildet. Darüber hinaus müssen nach § 8 Abs. 3 PBefG Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden. Die jetzige Fassung des NVP sieht die Verantwortung für die Erstellung von Ausbaukonzepten bei den Kommunen. Die Zuständigkeit hierfür obliegt aber gesetzmäßig und aus Sicht der Gemeinde Bönen dem Aufgabenträger und nicht den Kommunen. In diesem Sinne erwartet die Gemeinde Bönen eine konkretere Aufnahme konzeptioneller Rahmenbedingungen in die Fortschreibung des NVP. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Kommunen die Umbaumaßnahmen schlussendlich umsetzen müssen und die Beantragung von notwendigen Fördermitteln eine konzeptionelle Grundlage im NVP voraussetzt.	B	Das Kapitel Barrierefreiheit wurde überarbeitet und allen Kommunen zugeschickt. Dort ist eine Definition zu den Ausstattungsmerkmalen einer barrierefreien Haltestelle im Kreis Unna enthalten. Dieses neue Kapitel ist mit der Behindertenbeauftragten des Kreises Unna abgestimmt.
Fröndenberg	1	Gespräche mit WB – Ziel Verbesserung von Qualit.Standards, Barrierefh. → Optimierung der einges. Busse. Umsetzung deutlich vor Konzessionsende 2016	A	Ein solches Gespräch wurde am 07.11.2018 beim Bürgermeister der Stadt Fröndenberg/Ruhr unter Beteiligung von Westfalenbus und Kreis Unna geführt. Weitere Gespräche bis zur Umsetzung von Angebotsverbesserungen und Fahrzeugqualitäten finden zwischen 11/2018 und 03/2019 statt.
	2	Ausreichende Wagenbereitstellung durch DB in Ri. Dortmund.	A	zuständigkeitshalber Weiterleitung an NWL
	3	Einrichtung DB-Haltepkt. Langeschede	A	Ein Haltepunkt entlang der Oberen Ruhrtalbahn ist nach Aussage des NWL möglich. Dies ist nachrichtlich im Nahverkehrsplan des Kreises Unna bereits enthalten. Zuständigkeitshalber Weiterleitung an NWL
	4	Qualitätssteigernde Maßn., ÖPNV-Linie Frö.-Opherd.- Holzw. vorab auf Verwaltungsebene abstimmen	A	Diese Abstimmung findet statt bzw. wird in Kürze (1 2019) stattfinden.
Holzwickede	1	Im Zusammenhang mit der Planung einer ÖPNV-Linie Fröndenberg-Opherdicke-Holzwickede soll weiterhin geprüft werden, inwiefern eine Ausweitung der Linienführung über den Bereich Landskrone nach Schwerte realisierbar ist.	A	Diese Anregung für eine veränderte Linienführung wird in die ohnehin anstehenden Gespräche mit Westfalenbus aufgenommen. Zurzeit wird die Linie R50 über Hengsen und Landskrone geführt, da die Autobahnbrücke Lichtendorf gesperrt ist (Stand 11/2018). Der Bereich Landskrone/Lichtendorf sollte im

				Rahmen der anstehenden nächsten NVP-Fortschr. 2019ff genauer untersucht werden.
Kamen	1	Ausreichende Verkehrsbedienung – Abweichungen müssen möglich sein, Richtwerte für die Bedienhäufigkeit fehlen	B	Das Verfahren der Ausreichenden Verkehrsbedienung stammt aus dem Jahr Anfang 2013. Die Modal-Split-Untersuchung lag Ende 2013 vor. Mit diesen Erkenntnissen wurde die Ausreichende Bedienung in der Fortschreibung 2018 noch nicht überarbeitet. Allerdings erfolgte mit der Teilfortschreibung 2016 bereits eine Reaktion auf die Ergebnisse der Modal-Split-Erhebung und den damaligen hohen Fahrgastzahlen der Linien R81/S80. Eine notwendige Komplettüberarbeitung der Methodik Ausreichende Verkehrsbedienung war auch in der Fortschreibung 2018 auf Grund erheblicher anderer Prioritäten nicht möglich, wird aber für die nächste Fortschreibung fest eingeplant.
	2	Östl. Siedlungsbereich von Kamen-Mitte fehlt bei Kategoris. der Siedlungsbereiche	B	siehe dazu Kamen 1
	3	Prüfen, ob hier nicht nur Verbindungen zwischen Ortsteilen und Hauptort bzw. kreisweite Verbindungen zwischen benachbarten Hauptorten oder regionale Verbindungen berücksichtigt werden, sondern <u>auch Verbindungen zu wichtigen Gewerbestandorten, z.B. vom nächsten Verknüpfungspunkt mit dem regionalen Schienenverkehr.</u>	A	siehe dazu Kamen 1 Integration von dezentralen Zielen (zum Beispiel Gewerbe) soll dazu auch integriert werden.
	4	Konkrete Begründung für Ausbau nach 2022 in D 1 nicht ausreichend. In Abstimmungen zwischen den Kommunen und dem Kreis Unna hat der Gutachter ein Verfahren zur Kategorisierung der Haltestellen nach vordringlichem bzw. weiteren Ausbaubedarf oder Haltestellen ohne Bedarf entwickelt. Auf dieser Grundlage sollte der Nahverkehrsplan auch die Haltestellen mit vordringlichem Ausbaubedarf (bis 2022) konkret benennen und den Umbau von Haltestellen nach 2022 entsprechend begründen.	B	Ist nicht mehr relevant, da zwischenzeitliche Überarbeitung des Kapitels Barrierefreiheit, welches unter anderem mit der Stadt Kamen abgestimmt wurde, erfolgte.
	5	Subunternehmerfahrzeuge Abgasnorm Euro 4 oder schlechter, zahlreiche Fahrzeuge verfügen darüber hinaus noch nicht über einen Rußpartikelfilter (S. 55). Im Nahverkehrsplanentwurf wird dies mit der Maßnahme D 5 Fuhrparkqualifizierung beim Klimaschutz (S. 138) aufgegriffen. Hier fehlen jedoch <u>Fristen</u> , bis die Maßnahmen umgesetzt werden können. Insbesondere für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern sollten im Nahverkehrsplan klarere Vorgaben gemacht werden.	B	Für Subuntern muss VKU diese Vorgaben in ihre Lastenhefte/Ausschreibungen hineinnehmen. Ob und wie ist eine Kostenfrage bei den konzessionierten Unternehmen Fristen: dito Vorschlag (bis 2025): Verkehrsunternehmen müssen entspr. Kosten kalkulieren, um politische Beschlüsse zu ermöglichen.
	6	Mobilstationen finden im Maßnahmenkatalog des Nahverkehrsplanes finden sie keine Berücksichtigung. D2: Eine Maßnahme, die den ganzheitlichen Ansatz der Mobilstationen wiedergibt, findet sich nicht. Es sollte geprüft werden, ob	A	Bei Maßnahme D2 wird ein Verweis auf die relevanten Untersuchungen eingeführt: Bewertungsmatrix Mobilstationen. Das Kapitel 7.6 wird, auch was das Thema Mobilstationen angeht, den im Frühjahr 2019 gemäß angepasst.

		und in welcher Form auch die Qualifizierung von Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden kann.		
	7	<u>Verbindungsqualität</u> : Übersicht über Relationen, auf denen die Richtwerte überschritten werden, sollte erstellt werden	A	siehe dazu Kamen 1 Dieses Thema wird mit der oben genannten Ausarbeitung zur Ausreichenden Verkehrsbedienung ebenfalls qualifiziert.
	8	Ausrüstung bestehender Haltestellen mit BusHörStellen auch weiterhin durch die VKU – nicht durch die Kommunen	B	wird korrigiert in: durch die Verkehrsunternehmen.
	9	Anbindung Gewerbegebiete: auch aktuelle Entwicklungen müssen betrachtet werden. Prüfen, ob weiter maßnahmen im Sinne von B9 aufgenommen werden können (zB Arvato)	A	Zukünftige Entwicklungen sind durch Maßnahme C1 abgedeckt. Gewerbegebiet Henry-Everling-Straße Kamen wird als zusätzliche Maßnahme ergänzt.
	10	„Öffnung des Fußwegs westlich der Radstation für kurze und direkte Fußwege vom Mittelbahnsteig (Zug aus Dortmund nach Hamm) zu den Buslinien auf dem Bahnhofsvorplatz (bereits in Planung)“ Diese Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung und wird noch in diesem Jahr fertiggestellt werden.	A	Text wird angepasst
	11	<u>Haltestellenbenennung</u> In der Vergangenheit wurde zur Generierung weiterer Einnahmen Haltestellenamen vermarktet. Dies führte dazu, dass einige Haltestellen nicht mehr über ein Lagebezeichnung verortbar sind und wichtige Ziele im Stadtgebiet wie zum Beispiel das Krankenhaus aus der Haltestellenliste nicht ablesbar sind. Zur besseren Orientierung sollten zukünftig nur noch Haltestellenbezeichnungen gewählt werden, die eine überörtliche Bedeutung haben oder eine Lagebezeichnung wiedergeben, wie z.B. Straßennamen.	A	Zustimmung. Dieses Thema wird in einem zusätzlichen Kapitel für den Nahverkehrsplan aufgegriffen. Es sollen Regelungen getroffen werden.
Bürgerresonanz Kamen	12	Verbesserung ÖPNV-Ang. Derner Str./kamen-Mitte/Lünener Str. etc.	B	Zustimmung, Bedarf soll zusammen mit einer Buslinie zwischen Bergkamen Wasserstadt und Kamen Mitte untersucht werden. Hierzu soll auch die Ausreichende Verkehrsbedienung zu Grunde gelegt werden. Diese wird in einer folgenden NVP-Fortschreibung ab 2019 aktualisiert.
Lünen	1	Abweichung zum NVP-Entwurf, Anbindung Lippewerk über neue Linie zusätzlich zur C1 (Start im 30-Min.-Takt, Pendel zw. Brambauer VH, Lippewerk (Schleifenfahrt J-Rethmann-Str.) und Lünen ZOB Var. 2: Anpassung der Bestandslinie C 1 Siehe Text Stellungnahme	B	Anbindung Lippewerk wird als eigenes Maßnahmenpaket eingefügt.
Schwerte	1	<u>Kapitel 2.2.4 „Lokale Planungen“</u> : Mobilitätskonzept Schwerte 2016 Das Erneuerungsprogramm für die Bushaltestellen wurde aufgestellt und beschlossen und wird derzeit sukzessive umgesetzt. Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept Stadt Schwerte 2013 Bitte das Konzept ergänzend mit auflisten.	A	wird ergänzt

		Maßnahmen: V 3 Optimierung des ÖPNV; aktueller Stand: Daueraufgabe V 4 Öffentlichkeitarbeit zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität; aktueller Stand: Daueraufgabe		
	2	<u>Kapitel 4.5 „Gewerbe- und Industriegebiete“:</u> Das Gewerbegebiet „Wandhofener Bruch“ befindet sich aktuell in der Entwicklung und ist aufzuführen (Bushaltestelle: Hagener Straße; nächste Bahnhöfe ohne Umstieg: Schwerte)	A	wird ergänzt
	3	Angebot Linie 594 sonntags: Prüfauftrag zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes in den NVP formulieren	B	ÖPNV-Anbindung Westhofen wird als Untersuchungsauftrag in einem eigenen Maßnahmenpaket im Rahmen der nächsten NVP-Fortschr. untersucht. Dazu werden im Rahmen der Umsetzung dieses ergänzten Maßnahmenpaketes u.a. die Kosten beim Verkehrsunternehmen abgefragt. ÖPNV-Anbindung Westhofen wird auch im Zusammenhang mit den Stellungnahmen L 432 der DSW konzipiert werden, s.u.
	4	<u>Verlängerung der Linie 432 von Dortmund-Hörde nach Westhofen:</u> Bitte um Neuaufnahme des Prüfauftrages „Verlängerung der Linie 432 von Dortmund-Hörde nach Westhofen“. Eine direkte Anbindung des Ortsteils Westhofen nach Dortmund-Holzen bzw. Dortmund-Hörde ist nur über den ZOB in Schwerte möglich. Bis zum ZOB muss bisher die Linie 594 genutzt werden, die o.g. Probleme mit sich bringt. Die Linie 432 verkehrt aktuell bis Syburg im 60-Minutentakt bzw. 30-Minutentakt an Sonn- und Feiertagen.	A	s. Stellungn. Schwerte 2
Schwer- te/Ände- rungs- wünsche zum Guta. Ent- schei- dungs- matrix Mobil- stationen	5	Anstelle der Haltestellen Bergstraße und Talweg bitten wir die Haltestellen Freischütz und Ostendamm an der Bundesstraße B236 aufzunehmen. Uns ist es wichtig, dass eine Haltestelle nördlich und eine Haltestelle südlich der Autobahnauffahrt aufgenommen wird. Die Haltestelle Freischütz ist von der Schwerterheide genauso gut zu erreichen wie die Haltestelle Bergstraße. An der Haltestelle Freischütz ist die Flächenverfügbarkeit zur Errichtung einer Fahrradabstellanlage größer, als an der Haltestelle Bergstraße. Darüber hinaus ist der Freischütz ein POI für die Stadt Schwerte. Südlich der Autobahnauffahrt befinden sich an der Haltestelle Ostendamm größere Flächenpotenziale zur Errichtung einer Fahrradabstellanlage. Darüber hinaus wird die Haltestelle Talweg in den kommenden Jahren von Straßen.NRW im Rahmen der Umbaumaßnahmen B236 barrierefrei umgebaut. Die Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht vorgesehen. Anstelle der Haltestellen Brüninghaus und Tannenweg ist die Haltestelle Reichshofstraße in Westhofen zu nennen. Die Lage der Haltestelle Brüninghaus ist aus Sicht	B	wird angepasst (auch im separaten Gutachten Bewertungsmatrix Mobilstationen)

		<p>der Stadt Schwerte nicht geeignet für einen Verknüpfungspunkt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Haltestellen Tannenweg und Reichshofstraße sollte nur die Haltestelle Reichshofstraße aufgenommen werden. Die Haltestellen Schulberg, ZOB, Ergste Bahnhof sollen wie vorgeschlagen aufgeführt werden.</p> <p>Die Haltestelle Sparkasse wurde in diesem Jahr bereits barrierefrei umgebaut und zahlreiche Fahrradbügel in der Bahnhofstraße aufgestellt. Die Haltestelle ist somit nicht weiter aufzuführen.</p> <p>Ihrerseits ist aktuell keine Haltestelle im Schwerter Süden benannt. Da die Linie 5 der MVG nicht am Wochenende fährt, wurde keine Haltestelle im Ergster Süden aufgelistet. Um die Wichtigkeit der Verbindung Richtung Letmathe zu verdeutlichen, bitten wir die Haltestelle Kirchstraße als weiteren Verknüpfungspunkt mit zu benennen.</p>		
Schwerte ergänzende Stn.	1	<p>in den vergangenen Wochen haben diverse Gespräche mit Jugendlichen stattgefunden. Die Jugendlichen aus Schwerte haben immer wieder deutlich gemacht, dass sie Verbesserungspotenzial in den Bedingungen des FlashTickets sehen.</p> <p>Das Schulsystem hat sich in den vergangenen Jahren erheblich gewandelt. Viele Schulen haben Ganztagsunterricht eingeführt. Jede Schule hat ihren eigenen Stundenplan und unterschiedlich lange Schulstundenzeiten. Der Schulalltag von Jugendlichen ist oft geprägt von Freistunden.</p> <p>Die Bedingungen des Flashtickets sind nicht mehr zeitgemäß. Das FlashTicket ist aktuell an Schultagen ab 14 Uhr gültig. Ausgenommen sind Fahrten vom Wohnort zur Schule und umgekehrt. Jugendliche, die keine Berechtigung für ein FlashTicketPlus haben, können in Freistunden oder bei Schulende vor 14 Uhr nicht von dem FlashTicket profitieren.</p> <p>Die Stadt Schwerte bittet die Modalitäten des Tickets, unter Beteiligung der Jugendlichen aus dem Kreis Unna, zu überprüfen und anzupassen. Darüber hinaus bittet die Stadt Schwerte die Anpassung des FlashTickets in die Nahverkehrsplanfortschreibung des Kreises Unna aufzunehmen.</p>	B	Das Ziel der Schwerter Schüler ist offenbar, das "Flashticket" auf Ganztagsnutzung für Freizeit Zwecke auszudehnen. Damit würde die bisherige Tarifsystematik unterlaufen, da eine solche Maßnahme zu deutlich höheren Einnahmeverlusten führen würde. Entweder müsste das modifizierte Flashticket deshalb teurer werden oder die Eigentümer müssten die höheren Defizite tragen (politische Entscheidung). 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.
Selm	1	Klimaschutzkonzept (aktuell in Arbeit) informell aufnehmen	A	wird ergänzt
	2	NWL-NVP: beabsichtigte Ausweitungen des Angebotes auf RB 51 noch nicht komplett berücksichtigt – Kreis Unna solauf Umsetzung hinwirken.	A	nachrichtlich im Nahverkehrsplan Kreis Unna enthalten, zuständigkeitshalber Weiterleitung an NWL
	3	Bisher gar nicht umgesetzt wurden die im Nahverkehrsplan Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) stehenden Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe/Haltepunkte Bork und Selm. Auf die Bedeutung dieser Maßnahmen hatte die Stadt Selm bereits in ihrer Stellungnahme zum NWL-Entwurf mit Schreiben vom 18.11.2010 sowie in ihrer Stellungnahme zum damaligen NVP-Entwurf Kreis Unna mit Schreiben vom 02.09.2013 hingewiesen. Der Kreis Unna wird gebeten, sich gegenüber dem Zweckverband nochmals nachdrücklich für eine zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahmen einzusetzen.	A	nachrichtlich im Nahverkehrsplan Kreis Unna enthalten, zuständigkeitshalber Weiterleitung an NWL

	4	Kreis Unna wird gebeten sich nachdrücklich für 2-gleisigen Ausbau Münster – Lünen einzusetzen. <i>(Bezug zur Kernstellungnahme)</i>	A	nachrichtlich im Nahverkehrsplan Kreis Unna enthalten, zuständigkeitshalber Weiterleitung an NWL. Der Kreis Unna setzt sich im Rahmen der Möglichkeiten ohnehin für diese Maßnahme ein.
	5	Bezüglich des im aktuellen NVP-Entwurf unter Verweis auf den NVP 2013 in der Tab. 13 für Selm aufgeführten Maßnahmenpaketes (Linie D 19) wird ausdrücklich nochmals auf den Inhalt der ergänzenden Stellungnahme zum NVP-Entwurf 2013 vom 17.09.2013 hingewiesen. Heute wie damals kann die Stadt Selm zusätzliche finanzielle Belastungen mit Blick auf die weiter andauernde Haushaltskonsolidierung nicht tragen. Eine spätere Zustimmung der Stadt Selm zu dieser Maßnahme bei einer nachhaltig verbesserten Haushaltssituation bzw. bei einer kostenneutralen Umsetzungsmöglichkeit bleibt ausdrücklich vorbehalten. s.a. 8.2.1: pot. Bedarf weiterhin gegeben, Umsetzung dito.	A	zur Kenntnis genommen
	6	Bildungseinrichtungen Tab. 17 auf Seite 29 des NVP-Entwurfes - unter Selm die falsche Schule aufgeführt. Die Äckerschule ist eine Grundschule am Standort Bork. Die richtige Schulbezeichnung unter dieser Standort-Rubrik muss lauten: Förderzentrum Nord (Standort <i>Selm</i>).	B	wird angepasst
	7	Inter- und Multimodalität In der Abb.19 ist beim Haltepunkt Selm-Beifang das Symbol für eine Radstation aufgeführt, die es aber aktuell an diesem Standort nicht mehr gibt.	B	wird angepasst
	8	Zusätzliche TaxiBus-fahrten T 19: Zustimmung vorbehaltlich Nennung der Kosten (dazu siehe unten)	B	Zustimmung inzwischen erteilt, s. unten
Selm TaxiBus- Fahrten	1	die Stadt Selm ist mit der Einrichtung von 2 zusätzlichen TaxiBus-Fahrten (T19) am Samstagabend zur Schließung der derzeit bestehenden Bedienungslücke einverstanden. Grundlage für diese Zustimmung sind die in der Mail der VKU vom 15.10.2018 genannten (zusätzlichen) Kosten für die Stadt Selm in Höhe von 253,- €/Jahr (Abrechnung über BLS).	A	ist bereits umgesetzt
Selm/ Barriere- freiheit	1	der Kreis Unna wird gebeten, das erwähnte zielgruppenspezifische Angebot im Mobilitätsmanagement aufrecht zu erhalten und bei Möglichkeit auszubauen.	A	Dieser Forderung kommt der Kreis Unna sowie die Verkehrsunternehmen ohnehin regelmäßig auf Grund seines Engagements im Bereich Inklusion nach.
	2	Empfehlungen für barrierefreie Haltestellen Eine deutschlandweit geltende Definition einer vollständig barrierefreien Haltestelle steht zurzeit noch aus. Der Kreis Unna wird gebeten, in weitere Diskussionen mit den	A	Eine restriktive Norm für eine barrierefreie Haltestelle als Entscheidungshilfe für Baulaststr erscheint sinnvoll. Die detaillierte Ausgestaltung der Bestandteile einer barrierefreien Haltestelle (zum Beispiel

	<p>Kreisen und kreisfreien Städten Deutschlands einzusteigen, um eine bundesweite Lösung herbeizuführen. Der für den Kreis Unna geltenden Pflichtausstattung barrierefreier Haltestellen wird jedoch grundsätzlich zugestimmt. Begrüßenswert wäre eine detailliertere Erläuterung von zum Beispiel der Gestaltung des Blindenleitsystems, um ein einheitliches Bild zu schaffen.</p>		<p>Blindenleitsystem) wird nicht als Gegenstand dieses Nahverkehrsplans angesehen. Die exakte Umsetzung wird den Kommunen überlassen. Die technologische Entwicklung des barrierefreien Ausbaus beeinflusst die Standards.</p>
3	<p>wird der Kreis Unna gebeten, sich gegenüber dem Zweckverband Westfalen-Lippe nochmals nachdrücklich für eine zeitnahe Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe und Haltepunkte Bork und Selm des regionalen Schienenverkehrs einzusetzen.</p>	A	<p>siehe Selm 3</p>
4	<p>Kategorie 1: Vorrangiger Ausbaubedarf bis Ende 2021 Bei den folgenden ÖPNV-Haltestellen sieht die Stadt Selm einen vorrangigen Ausbaubedarf bis Ende 2021 nach den in Kapitel „Strukturierung des Ausbaubedarfs“ erwähnten Kriterien: Äckerschule, Amtshaus, Elbinger Str., Kamphaus, Kreutzkamp, Ludgerikirche, Münsterlandstraße, Oberförsterei, Realschule/ Ludgerischule, Schloss Cappenberg, Schule (Cappenberg), Schulzentrum/St. Josef, Seilandstr., Selm Bf., Zentrum Neben den an der regelmäßig verkehrenden Linie R19/ D19 gelegenen Haltestellen, die entweder einen Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Zug (Selm Bf.) darstellen, einen Versorgungsbe- reich erschließen und/ oder relevante Einrichtungen für Mobilitätseingeschränkte bedienen, wurden drei weitere Haltestellen mit in die Liste aufgenommen. Diese drei Haltestellen (Äckerschule, Realschule/ Ludgerischule und Schule (Cappenberg)) werden zwar lediglich von Schulbuslinien angefahren, spielen jedoch beim Thema Inklusion eine bedeutende Rolle. Die Stadt Selm möchte so ein Zeichen für das Thema barrierefreie Erreichbarkeit von Schulen setzen. So sollen alle Selmer Schulstandorte mit barrierefreien Haltestellen ausgestattet werden. Hingegen wurden diejenigen Haltestellen nicht berücksichtigt, die lediglich von dem aus Nordkirchen kommend verkehrenden Bürgerbus bedient werden. Da das Bürgerbussystem auf ehrenamtlichem Engagement beruht, sind viele Faktoren in der dauerhaften, langfristigen Bedienung ungewiss. Um nicht vor dem Problem zu stehen, dass Fördermit-</p>	B	<p>wird angepasst</p>

		tel die zum barrierefreien Ausbau genutzt wurden ggfs. zurückgezahlt werden müssen, bleiben diese Haltestellen unberücksichtigt.		
	5	Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 Bei den folgenden ÖPNV-Haltestellen sieht die Stadt Selm einen weiteren Ausbaubedarf ab 2022: Buddenbergstraße, Haus-Berge-Straße, Hellweg-Baumarkt, Kampmann, Kolpingstraße, Luisenstraße, Osthaus Sollten Haltestellen aus Kategorie 1 aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten nicht bis Ende 2021 umgebaut werden, sind diese priorisiert vor den hier in Kategorie 2 aufgeführten Haltestellen umzubauen.	A	wird angepasst
	6	Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf Alle nicht hier aufgeführten Haltestellen der Kategorien 1 und 2 in Selm werden der Kategorie 3 zugeordnet. Die Stadt behält sich jedoch Änderungen vor, die sich aufgrund von neuen Entwicklungen und Planungen ergeben und derzeit nicht absehbar sind.	A	wird angepasst
Unna	1	Maßn.Paket B5/B6 Unna-Königsborn: die Planungen in Königsborn werden befürwortet. Man schlägt als Kompensationsmaßnahme für die wegfallenden Haltestellen entlang der Vaersthausener Straße die <u>Einrichtung eines TB-Verkehrs zur Innenstadt</u> vor.	A	Die Stadt Unna kann auf ihre Kosten eine TaxiBus-Linie einrichten. Ob Bestandteil der ausr. Verkehrsbed. muss in der nächsten NVP-Fortschreibung 2019ff geprüft werden.
	2	Angeregt wird, dass bei Umsetzung des Einkaufszentrums Mühle Bremme das Maßnahmenpaket C3 in den Bereich „Maßnahmenpakete mit Beschluss 2019“ als neues Paket B12 verschoben und umgesetzt wird. <u>Entscheidungen dazu werden im Herbst 2018 erwartet.</u> Des Weiteren wird angeregt, dass lediglich die vier Königsborner Linien über den neuen Haltepunkt Mühle Bremme fahren.	B	<u>Aktualisiert:</u> Gemäß einer fernmündlichen Information der Stadt Unna, entfällt das gesamte Konzept zu Buslinienführungen über das Gelände Mühle Bremme. Diese Teilstellungnahme ist daher obsolet. Das Maßnahmenpaket bleibt nachrichtlich im NVP. S.a. VKU14.
	3	Inklusion an Haltestellen: Die Verpflichtung, einen Sicherheitsring um den Haltestellenmasten lediglich in der Kategorie 4 anzubringen, sollte auch auf die Kategorien 1 bis 3 ausgedehnt werden und je nach örtlichen Erfordernissen vorgenommen werden.	B	Haltestellenring kann an allen Masten von nicht barrierefreien Haltestellen unabhängig der Kategorie angebracht werden. Erfolgt ein barrierefreier Ausbau inklusive eines taktilen Leitsystems, ist der Erhalt des Haltestellenrings vorgesehen. Auch neu gebaute Haltestellen sollen mit Haltestellenringen versehen werden. Für ein besseres Verständnis werden die entsprechenden Passagen im Nahverkehrsplan angepasst.
Unna /Barrierefreiheit	4	Stadt behält sich das Recht vor, den Umbau der Haltestellen zwar anhand der im NVP genannten Kategorien und damit Priorisierungen vorzunehmen, allerdings wird die zeitliche Komponente deutliche Unterschiede aufweisen. Hintergrund ist hierbei die Haushaltslage sowie die personellen Kapazitäten und auch städtebauliche Entwicklungen.	B	Die Empfehlung des Kreises Unna über den Nahverkehrsplan zur Priorisierung des weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus kann in der Umsetzung abweichen, wenn entsprechende Haushaltsmittel nicht zur Verfügung stehen.

Werne	1	Keine Anregungen oder Bedenken, sondern allg. Zustimmung zu NVPO-Inhalten und barrierefreiem Ausbau von Haltestellen	A	zk
VKU	1	Vorschlag Untersuchung der Nachtverkehre – eigenes Maßnahmenpaket	A	Im Anschluß an diese NVP-Fortschr. wird der Kreis Unna eine gutachterl. Untersuchung der Nacht- und Abendverkehre vornehmen lassen.
	2	Schaffung adäquates Schnellbusangebot auch an Wochenende in Kooper. mit NWL befürwortet	A	Zustimmend zur Kenntnis genommen
	3	<p>Zu 3.3 Nahverkehrsplan Kreis Unna 2013 Eine Erschließung der Landwehrstraße in Overberge durch die Linie R81 ist möglich, wenn diese Linie bereits am Bahnhof Werne enden würde. Im Gegenzug könnte die Linie R14 zum Krankenhaus Werne verlängert werden. (vgl. auch Maßnahmenpaket A1)</p> <p>Bei der R14 wäre perspektivisch die Einrichtung eines 60 Minuten-Taktes am Sonntag unter der Voraussetzung aufwandsneutral möglich, dass diese nicht am Bahnhof Hamm, sondern bereits in Bockum-Hövel enden würde. Sie würde dann zwischen Werne, Bahnhof und Bockum, Lützowstraße pendeln. Dieses setzt jedoch voraus, dass in Bockum sichere Anschlüsse mit kurzen Wartezeiten zu einer Hammer Stadtlinie in Richtung Bahnhof geschaffen werden können.</p>	A	<p>In Verbindung mit der Stellungn. Bergk. 2 Umsetzung möglich (L. R 81 über Overberge) Bedingungen wären aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - R 81 zukünftig nur bis Werne Bhf. - R 14 fährt über Werne Bhf. durch bis Werne Krankenhaus auf Linienweg der R 81 - R 82 in Werne unverändert (Anbindung Krankenh. umsteigefrei gegeben) <p>In der SKÖ am 31.1. wäre es möglich die Zustimmung der Städte Bergkamen und Werne einzuholen und die Maßnahme dann noch als umzusetzendes Maßnahmenpaket „B“ in den NVP aufzunehmen. VKU wird zur SKÖ für den Linientausch R 14/R81 die Kosten ermitteln.</p>
	4	<p>Zu 3.3, Tabelle 14 Eine weitergehende Erschließung in Ergste ist aus Umlaufgründen nicht ohne Sprungkosten möglich. (zusätzliches Fahrzeug mit Fahrer)</p>	B	Zustimmung
	5	Umsteigesituation in Hamm-Heringen verbessern	A	Zustimmung
	6	Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit, Marketing – Zielgruppen Schulung Fahrpersonal	A	Wird übernommen
	7	Hinweise zur Information über Fahrplanangebot	A	Wird übernommen

	8	<p>Planungspaket B1 Bei einer zeitlichen Ausweitung der R12 am Abend ist sicherzustellen, dass zeitnahe Weiterfahrtmöglichkeiten in Richtung Kamen, Bahnhof bestehen. Dieses kann vorzugsweise durch zusätzliche Fahrten auf der R13 von und nach Kamen, Bahnhof erfolgen (möglichst umsteigefrei durch Umlaufverknüpfung, wie es bereits am Wochenende tagsüber erfolgt)</p>	B	<p>Weiterfahrtmöglichkeiten mit Linie R 13 wären sehr sinnvoll, sind aber bisher nicht im Entwurf des NVP enthalten. Die finanziellen Konsequenzen werden durch die VKU ermittelt. Die Thematik kann in der SKÖ erörtert werden. Ggfs. kann bei Zustimmung aller Beteiligten diese Erweiterung noch in den NVP aufgenommen und ab 1 /2020 umgesetzt werden oder sie wird für spätere NVP-Fortschreibungen dokumentiert. VKU wird für den Tausch der Linienäste zur SKÖ die Kosten ermitteln.</p>
	9	<p>Planungspaket B2 Eine Konkurrenzierung der R51 durch die T47 auf der Verbindung Holzwickede - Massen ist unbedingt zu vermeiden. Die Linie darf nicht durchgängig nutzbar sein, da sonst beträchtliche Taxikosten (etwa im Schülerverkehr) entstehen können.</p>	B	<p>Dem Bedenken wird gefolgt. Das Maßnahmenpaket wird angepasst. Durchgehende Fahrtmöglichkeiten auf der T 47 werden nicht angeboten.</p>
	10	<p>Planungspaket B3 Die geplante Linie C6 zum Brusenkamp stellt das unter den örtlichen Straßenverhältnissen und politischen Vorgaben bestmögliche Konzept dar. Eine gradlinigere Linienführung ist wegen der schmalen Straßen und den dort parkenden Kfz leider nicht möglich. Die mögliche Anbindung des Wohngebiets „Brusenkamp I“ scheiterte an Widerständen der Bürger und der Politik. Auch auf dem gewählten Linienweg über die Schulstraße und die Laakstraße ist durch ordnungsrechtliche Maßnahmen seitens der Stadt Lünen dafür zu sorgen, dass eine störungsfreie Durchfahrt des Busses ermöglicht wird.</p>	B	<p>Zustimmung, Begründung für die Linienführung wird aufgenommen. Ordnungsrechtliche Maßnahmen der Stadt Lünen sind erforderlich, dies wird zusätzlich ebenfalls aufgenommen.</p>
	11	<p>B5: Auf der Blumenstraße und den anderen neu befahrenen Streckenabschnitten ist durch ordnungsrechtliche Maßnahmen seitens der Stadt Unna dafür zu sorgen, dass eine störungsfreie Durchfahrt des Busses ermöglicht wird.</p>	B	<p>Der Hinweis auf die Notwendigkeit ordnungsrechtlicher Maßnahmen durch die Stadt Unna wird aufgenommen.</p>
	12	<p>Planungspaket B11 Die Änderung der Fahrpläne der Linien C41 und R51 zur anschlussmäßigen Anpassung an die neuen Abfahrtszeiten der S-Bahn S4 in Dortmund-Wickede ab Dezember 2019 wird zu einem höheren betrieblichen Aufwand bei der VKU führen. Die zeitliche Verlegung erlaubt es jedoch neue Potenziale zu erschließen: wie die R51 dann in Holzwickede durch die Gemeindemitte zu führen. Außerdem wäre - wegen der zeitlichen Anpassung der C41 an die R51 (30 Min.-Takt) - eine Verlängerung der C41 vom Airport zum Bahnhof Holzwickede möglich. Eine Anbindung des ECO PORTs über eine zusätzliche Haltestelle auf der Nordstraße ist wünschenswert.</p>	A	<p>Die Weiterführung der Linie C 41 wäre sinnvoll. Dies war jedoch nicht Gegenstand des NVP-Entwurfes. Die Information sollte in den NVP Nachrichtlich aufgenommen werden. Konkretisierung (mit Kosten) erfolgt nach dieser NVP-Fortschreibung bzw. wenn eine Klärung hinsichtlich der zukünftigen Anbindung des Ecoport herbeigeführt ist.</p>

	13	<p>Planungspaket C1 Bei der gewünschten Anbindung von Gewerbegebieten durch vorhandene Buslinien sind Stich- und Umwegfahrten im Interesse der durchfahrenden Kunden unbedingt zu vermeiden.</p>	A	Zustimmung, wird ergänzt. Gilt auch für andere dezentrale Standorte.
	14	C3 Mühle Bremme	A	Erledigt, nachträgliche Info der Stadt Unna: Busdurchführung entfällt. Das Maßnahmenpaket wird die Pakete „momentan ohne Umsetzungsperspektive“ (Kap. 8.2.4.) verschoben. Die durch Gutachter und VKU für diese Maßnahme bereits geleistete Arbeit soll nicht verloren sein sondern für zukünftige Eventualitäten gesichert werden.
	15	<p>Planungspaket C4 Bei einer Buslinie, wie sie unter Maßnahmenpaket C4 skizziert wird, kann es zu Abhängigkeiten mit der Linie R11 in Beckinghausen kommen. Die Linie R11 ist bezüglich der Zeitlage nicht frei wählbar. Daher muss für den Umstieg an der Haltestelle „Am Römerberg“ in Oberaden in Richtung Bergkamen von etwas längeren Wartezeiten ausgegangen werden.</p>	B	Kenntnisnahme. Das Maßnahmenpaket Wasserstadt wird bezüglich der Untersuchung der Anschlüsse angepasst.
	16	<p>Zu 8.2.5 Der Bau einer Unterquerung der Bahnstrecke am Bahnhof Bönen wird von der VKU unterstützt, da der zuverlässige Betrieb der Linien C91, R92, 192, 194 und 195 wegen unkalkulierbaren Wartezeiten an geschlossenen Schranken nicht möglich ist. Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke „Lünen – Münster“ wird von der VKU unterstützt, da die jetzige Eingleisigkeit häufig zu Verspätungen im Zugverkehr führt. Aus diesem Grund sind am Bahnhof Werne (aber auch in Lünen und Preußen, was die RB50 betrifft) derzeit keine attraktiven Anschlüsse zwischen Zug und Bus möglich.</p>	A	Zustimmung. Redaktionelle Ergänzungen und Begründungen werden vorgenommen.
	17	<p>D4 Eine Anschlusssicherung S20-R13 wird befürwortet. Sofern es jedoch durch die geplante Führung der S20 bis Herringen, Markt zu einem zeitlichen Mehrbedarf kommt, ist eine Anschlusssicherung auf die R13 nur bei weiteren Beschleunigungsmaßnahmen auf der S20 möglich.</p>	B	Zustimmung, Ergänzungen im Text

	18	Fahrgastinformation an den Haltestellen: DFI-light – Konzept der VKU IvantoCore-Boxen	A	Zustimmung, Ergänzungen im Text
	19	Zu Busverkehr (S. 55): Bei den Bussen der VKU sind darüber hinaus weitere Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge bei Neuanschaffungen Standard: <ul style="list-style-type: none"> • gelbschwarze Türmarkierungen • 2. Anzeige entgegen Fahrtrichtung seit Anschaffungsjahr 2014 • Vergrößerung Mehrzweckfläche seit Anschaffungsjahr 2011 • gelbe Haltestangen seit Anschaffungsjahr 2014 • geriffelte Haltestangen im Türbereich seit Anschaffungsjahr 2014 		Diese Kriterien haben empfehlenden Charakter, werden aber nun mit aufgenommen.
	20	Zu Projekte (S. 84) Der Aufzählungspunkt „Ausbau der Multimodalität“ bezieht sich auf das Projekt FUN und nicht auf das Projekt NimmBus.	B	Ist richtig, wird geändert
	21	Dezentrale Vertriebsstrukturen	B	Text im NVP wird angepasst (Seite 95) 40000er Einwohnergrenze für fahrtwind-Satelliten wird rausgenommen. Zus. Text: fahrtwind als Plattform des Intergr. Mobilitätsdienstleister fahrtwind vor Ort muss vor dem Hintergrund der Digitalisierung konzeptionell weiterentwickelt werden. Punkte 7.5. und 7.6. im NVP tauschen
	22	Zu 8.3.3 Damit alle Ziele im Kreis Unna mit dem ÖPNV erreicht werden könne, sollte das Angebot der Busangst-Seminare auf alle Verkehrsmittel ausgeweitet werden.	A	Zustimmung, Text wird angepasst (Ängste können auch bzgl. Schienenverkehrsmitteln auftreten).
RVM	1	Hinweise eher redaktioneller Art zu Liniensteckbriefen, s. Stellungnahme	A	Redaktionelle Hinweise werden übernommen
MVG	1	Der Märkische Kreis hat wesentliche Linienverkehre mit Bussen zum 1.6.2018 direkt an die Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH vergeben. Hierzu gehören auch die von der MVG im kreisgrenzenüberschreitenden Verkehr zwischen dem Märkischen Kreis und dem Kreis Unna betriebenen Linien 5, 23 und 27 (Schwerte, Fröndenberg/Ruhr, Unna). Diese Linien sind Bestandteil des Linienbündels „Zentral“, der erteilte öffentliche Dienstleistungsauftrag hat eine Laufzeit bis zum 31.5.2028. Entsprechend unterliegen die Linien 5, 23 und 27 den Bedingungen des Nahverkehrsplans 2017-2022 Mär-	A	Wird ergänzt

		kischer Kreis, u.a. hinsichtlich der Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des Busangebotes (z.B. Takt, Bedienungszeitraum, Fahrzeuge). Wir bitten o.g. Sachlage im NVP Unna aufzunehmen, der Hinweis, dass diese Buslinien der MVG ausschließlich vom Märkischen Kreis finanziert werden, ist bereits im Entwurf unter Sonderregelungen korrekt erfasst		
	2	Kapitel 5.6.2. Sonderregelungen , Seite 57 NVP Unna - Linien 5, 23, 27, 430, 435, 438, 474, 594, T30 Bitte an dieser Stelle den Hinweis ergänzen, dass es sich bei der T30 um eine Linie handelt, die gemeinschaftlich für Westfalenbus und MVG konzessioniert ist.	A	Wird ergänzt
	3	Kapitel 7.5 Mobilitätsdienstleister fahrtwind , Seite 94 NVP Unna Bei weiteren Dienstleistungen ist auch der Auftrag der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH für „AnrufLinienDienst“ aufgeführt. Diese bedarfsorientierten Verkehre werden bei der MVG unter dem Begriff ALF AnrufLinien-Fahrt geführt.	B	Der „ALF“ wird übernommen, was die MVG angeht.
	4	Anhang F Liniensteckbriefe Fortschreibung Konzessionslaufzeiten bzw. Bereitstellung Betriebsdaten Linie 5 Konzessionslaufzeit bis 31.5.2028 (im Entwurf: 8.1.2021) <u>Leistungsangebot / Schwerte Ergste Kirchstraße - Iserlohn Letmathe Mitte</u> nach Schwerte-Ergste: letzte Fahrt 19:28 Uhr (T) von Schw.-Ergste: letzte Fahrt 18:45 Uhr (T) <u>Leistungsangebot/Anbindung Letmathe Bahnhof</u> nach Schwerte-Ergste: Sa letzte Fahrt 19.28 Uhr / So 18:28 Uhr (T) von Schwerte-Ergste: Sa letzte Fahrt 19.45 Uhr / So 18:45 Uhr (T) Betriebsleistung (2017): ca. 53.900 km/Jahr, davon ca. 16.200 km/Jahr im Kreis Unna; Daten ALF (T) werden nachgeliefert Linie 23 Konzessionslaufzeit bis 31.5.2028 (im Entwurf: 31.5.2018) Betriebsleistung (2017): ca. 47.000 km/Jahr, davon ca.11.500 km/Jahr im Kreis Unna Linie 27 Konzessionslaufzeit bis 31.5.2028 (im Entwurf: 31.5.2018)	A	Wird alles redaktionell angepasst

		<p>Betriebsleistung (2017): ca. 315.250 km/Jahr, davon ca. 110.500 km/Jahr im Kreis Unna</p> <p>T30</p> <p>Konzessionslaufzeit bis 31.12.2020 (im Entwurf: ohne Angabe)</p> <p>Betriebsleistung: MVG nicht vorliegend, bitte bei WB (Betriebsführer) erfragen</p> <p>R30</p> <p>Konzessionslaufzeit bis 24.05.2026 (im Entwurf: 28.08.2018)</p> <p>Betriebsleistung: MVG nicht vorliegend, bitte bei WB (Betriebsführer) erfragen</p> <p>AST Iserlohn</p> <p>im Auftrag der Stadt Iserlohn</p> <p>Betriebsleistung: Angaben nicht vorliegend (Km-Daten werden nicht erfasst)</p> <p>Nachtrag von Betriebsdaten für das ALF-Angebot (=Taxibus) der Linie 5 (Fahrplankilometer):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsleistung (2017): ca. 25.600 km/Jahr gesamt, davon ca. 10.500 km/Jahr im Kreis Unna 		
NWL	1	<p><u>S. 10, Einleitung</u>: An mehreren Stellen im Textentwurf (z. B. auf S. 21) wird auf die „Umstrukturierung des Schienenverkehrs (z. B. S-Bahn)“ durch den VRR hingewiesen. Zwar sind die Überlegungen zur Änderung des S-Bahn-Takts beim VRR entwickelt worden, für das Gebiet des Kreises Unna ist der VRR als SPNV-Aufgabenträger hingegen nicht relevant. Die Umsetzung der Taktumstellung (und weiterer SPNV-Maßnahmen) erfolgt damit im Kreis Unna ausschließlich durch den zuständigen SPNV-Aufgabenträger NWL.</p>	B	<p>Der VRR ist nach Auffassung des Kreises Unna angesichts der Brückenkopffunktionen sehr wohl im Kreis Unna von Relevanz.</p> <p>Ansonsten: Text wird angepasst</p>
	2	<p><u>S. 13, Kapitel 2.1.4</u>: An dieser Stelle sollte die Rolle des SPNV-Aufgabenträgers NWL geschärft werden: „Für den Schienenverkehr im Kreis Unna ist der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zuständig. Diesem ist der Kreis Unna über den regionalen Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) als Zweckverbandsmitglied angehörig.“</p>	A	<p>Text wird angepasst</p>

3	<p><u>S. 18, Kapitel 3.1.1:</u> Aufbauend auf dem 1. NVP des NWL aus dem Jahr 2011 haben zwischenzeitlich die Vorbereitungen zur Neuaufstellung begonnen.</p>	A	Text wird angepasst
4	<p><u>S. 18, Tabelle 8:</u> Bei den in Tabelle 8 genannten Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan des NWL ist uns in Teilen nicht klar, nach welchen Kriterien diese aus dem NVP ausgewählt worden sind (siehe hierzu Teil B des NVP NWL). Da auf einigen Strecken mehrere Linien in gegenseitiger Ergänzungsfunktion verkehren, empfehlen wir zudem eine Darstellung auf Basis der Strecken (z. B. anhand der Kursbuchstrecken-Nummern) statt nach Linien. Zu den bislang dargestellten Maßnahmen folgende Rückmeldung:</p>	B	Anpassungen hinsichtlich der Auswahl von im NVP des NWL beschriebenen Maßnahmen werden vorgenommen.
4a	<p>RB 53 Taktverdichtung: Es ist geplant, am Nachmittag zwei weitere Taktlücken im 30-Minuten-Takt zwischen Schwerte und Iserlohn zu schließen. Zwischen Dortmund und Schwerte wird schon heute ein durchgehender 30-Minuten-Takt gefahren. Der Hinweis auf den NVP NWL müsste sich hingegen bei korrekter Zitierweise auf Samstage beziehen (vgl. S. 259 NVP NWL).</p>	B	Wird übernommen
4b	<ul style="list-style-type: none"> • B 54 Durchgehende Verbindung: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde das Angebotskonzept der RB 54 grundlegend umgestaltet. Ziel war z. B. die Herstellung von guten Anschlüssen aus dem Hönnetal auf den RE 57 nach Dortmund in Fröndenberg. Seither verkehrt die Linie in der Regel nicht mehr durchgehend zwischen Neuenrade und Unna. Dies ist aufgrund der angebotsseitigen Vorteile des neuen Konzepts auch nicht länger vorgesehen. Ausnahmen gibt es am frühen Morgen und am Abend unter Durchbindung einzelner Züge. 	B	Text wird angepasst
4c	<p>RE 11 Haltepolitik: Die Haltepolitik der Linien RE 1 und RE 11 wird im Zuge der Umstellung der Linien auf RRR-Fahrzeuge synchronisiert. Ziel ist es, mit dem RE 11 nur Kamen als Zwischenhalt zwischen Dortmund und Hamm zu bedienen. Der RE 1 übernimmt dann die regelmäßige Bedienung aller Halte. Dies ist allerdings erst mit den neuen Fahrzeugen möglich (RE 11 ab 12/2018, RE 1 ab 6/2020).</p>	B	Text wird angepasst

	4d	<ul style="list-style-type: none"> E 6 Dortmund-Bielefeld: Ein durchgehendes Angebot bis nach 24 Uhr ab Dortmund existiert auf dieser Achse bereits. In Hamm muss hierzu teilweise umgestiegen werden. Eine Umsteigefreiheit ist im NVP nicht hinterlegt. 	B	Wird übernommen
	4e	E 17 Schwerte: Die Anschlüsse zwischen RE 7 und RE 17 sind mit dem Fahrplanwechsel 12/2016 umgesetzt worden.	A	Wird übernommen
	5	<u>S. 19, Tabellen 9/10</u> : Wie schon in Tabelle 8 empfehlen wir auch für diese Tabelle eine Sortierung nach Strecken/Korridoren und eine Überprüfung der Auswahl der dargestellten Maßnahmen. Die Darstellungen sind teils unpräzise („Beseitigung von Engpässen“) oder nicht mehr aktuell (Stadtbahnen auf der S4). Wir schlagen vor, die Maßnahmen im SPNV bzw. an seiner Infrastruktur noch einmal detailliert aufzuarbeiten und bei Unklarheiten bilateral mit uns abzustimmen.	B	Tabellen werden angepasst
	6	<u>S. 21, Kapitel 3.1.2</u> : Die Schilderungen zur Taktumstellung der S-Bahn müssten leicht korrigiert werden: „Diese [die S4] wird <u>täglich</u> im Takt 30 verkehren und zur Hauptverkehrszeit <u>montags bis freitags</u> zu einem Takt 15 zwischen Dortmund und Unna-Königsborn verdichtet.“	B	Text wird angepasst
	7	<p><u>S. 42, Tabelle 22</u>: In Tabelle werden die SPNV-Linien den Betreibern zugeordnet. Hier sind uns folgende Abweichungen aufgefallen:</p> <p>RE 11: Abellio Rail (ab 12/2018)</p> <ul style="list-style-type: none"> RB 50: Keolis (statt DB) RB 51: DB (statt Keolis) 	B	Tabellen werden angepasst.
	8	<u>S. 44, Tabelle 25</u> : Die Strecke Dortmund – Kamen – Hamm trägt die KBS-Nummer 415.2 (415.1 und 416 können gestrichen werden). Auf der Strecke Dortmund – Bestwig wird für den RE 57 angegeben, dass abends keine Fahrten stattfinden. Dies ist so nicht korrekt. Die Züge fahren bis 20:41 Uhr stündlich ab Dortmund, ab 21:23 Uhr gilt dies analog, allerdings unter Führung via Schwerte, gekuppelt mit der RB 53. In Bezug auf die RB 53 ist der Mo-Fr bestehende Takt 30 auf die Gesamtstrecke bis Iserlohn zu beziehen. Die RB 54 verkehrt ebenfalls durchgehend im Takt 60 unter teilweiser Überlagerung von zwei	B	<p>KBS-Nummern werden korrigiert</p> <p>RE 57: wird übernommen</p> <p>Alle weiteren Hinweise werden ebenfalls übernommen.</p>

		60'-Taktsystemen zwischen Fröndenberg und Menden. „Einzelne Fahrten“ sieht der Fahrplan nicht vor. Auf der RB 59 wird der Takt 30 ab 12/2018 wieder Mo-Sa gefahren.		
	9	S. 51ff, 5.3 Fahrgastinformation: Elementarer Bestandteil der Fahrgastinformation ist aus Sicht des NWL die digitale Beauskunftung des Fahrtenangebots über die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme, insbesondere EFA und HAFAS (System der Deutschen Bahn). In diesen Systemen sind sämtliche Fahrplandaten – möglichst in Echtzeit – in aktueller Form bereitzuhalten. Dies gilt insbesondere auch für aktuell noch nicht in allen Fällen beauskunftete Subsysteme im bedarfsgesteuerten Bereich wie z. B. AST-Verkehre. Gerade außerhalb der Hauptverkehrszeiten entsteht somit für die Mehrzahl der Nutzer, die sich online informiert, der Eindruck, dass kein ÖPNV-Angebot existiert, obwohl z.B. AST-Fahrten angeboten, jedoch nicht in EFA/HAFAS beauskunftet werden. Dieser Umstand verdient aus unserer Sicht eine ausdrückliche Erwähnung im Kapitel Fahrgastinformation.	B	Es ist richtig, dass AST nicht in Hafas beauskunftet wird. Der Kreis Unna ist für Hafas jedoch nicht zuständig. Das Problem muss vom NWL/der Bahn gelöst werden. In EFA ist das AST im Kreis Unna ebenfalls nicht enthalten. Die Information wird berücksichtigt und an die zuständige Institution weiter geleitet.
Im Folgenden detaillierter Abwägungsvorschlag zu NWL 10: (B)				
		S. 62ff, Kapitel 7: Unter Kapitel 7 wird der angestrebte Aufbau und die Qualität des ÖPNV im Kreis Unna beschrieben. An dieser Stelle fehlt aus unserer Sicht eine detaillierte Analyse der Schwachstellen im bisherigen System z. B. in Form von Abweichungen zwischen gewünschter und realer Verbindungsqualität (Taktung, Reisezeit, Anzahl Umstiege, Verhältnis zur MIV-Fahrzeit), die als Grundlage zur Entwicklung von Maßnahmen dienen könnte.	Mit dieser Fortschreibung wurde vor allem die Umsetzung einer sicheren Vergabe sowie der weiteren Barrierefreiheit im Busverkehr verfolgt. Ergänzend wurden konkrete Anliegen der Kommunen bzw. weiterer Akteure im Kreis Unna untersucht. Eine komplette Schwachstellenanalyse war vor diesem Hintergrund nicht Teil dieser Fortschreibung.	
		Gleiches gilt für die Erschließungsqualität, zu deren Bewertung die durch den ÖPNV erschlossenen Gebiete nach Möglichkeit kartographisch dargestellt werden. Wichtig ist hierbei eine Darstellung der Erreichbarkeit auf Grundlage des realen Wegenetzes (statt auf Basis ringförmiger Erschließungsbereiche). Aus unserer Sicht greift letzterer Ansatz deutlich zu kurz, da die ringförmige Darstellung vermeintlich erschlossener Bereiche sehr theoretischer Natur ist und von den real zurückzulegenden Entfernungen zu den ÖPNV-Zugangsstellen teils massiv abweicht. Berücksichtigt man etwa Elemente mit Barrierewirkungen (Flüsse, Schienenstrecken etc.), so wird man in der realen Erschließung stark von der theoretischen Berechnung abweichende Gebiete vorfinden. Statt einer Berücksichtigung dieser Tatsache im Einzelfall, sollte ein solches Vorgehen realistischerweise als Standard gesetzt werden.	Die Bewertung der Erschließungsqualität mit Radien soll einen ersten Eindruck geben. Im Einzelfall wurden Kommunen für einzelne Haltestellen auch Fußwegisochromen zur Verfügung gestellt. Auch die Nutzung dieser Fußwegisochromen bietet nur bedingt eine größere Aussagekraft, da hier auch einzelne Aspekte nicht abgebildet werden wie Einflüsse durch Topographie und die Barrierefreiheit im weiteren Einzugsbereich einer Haltestelle.	
		Ebenso ist in diese Überlegungen eine Berücksichtigung der Bedienung der jeweiligen Haltestellen sinnvoll: zwar täuscht eine Haltestelle „Grundschule“ u. U. die vollständige Erschließung eines Wohngebietes vor. Wird diese	Die unterschiedliche Bedienungsqualität von Haltestellen wurde berücksichtigt. Alle Auswertungen zu Bushaltestellen berücksichtigen nur Standorte, welche auch an Ferientagen bedient werden.	

<p>jedoch nur an Schultagen 2x bedient, kann das Gebiet nach unserem Ermessen aber nicht als ebenso vollständig erschlossen gekennzeichnet werden, wie jenes, das über eine täglich im Taktverkehr bediente Haltestelle verfügt.</p>	
<p>Zum Aufbau des künftigen ÖPNV-Netzes fehlt uns ein Bekenntnis zu einem hierarchisch aufgebauten und systematisch verknüpften und vertakteten Systems im Sinne eines <u>symmetrischen Integralen Taktfahrplans (ITF)</u>. Gemäß § 2 ÖPNVG NRW soll ein ÖPNV-Netz konsequent an den Schienenverbindungen und den regionalen Schnellbusverbindungen ausgerichtet werden. Die räumliche und zeitliche Ausrichtung von Busangeboten auf übergeordnete Systeme (z. B. Schiene) soll damit nicht nur in den Hauptnachfragerelationen und –zeiten stattfinden, sondern grundsätzlicher Planungsansatz sein. Dies gilt aus unserer Sicht auch ganz ausdrücklich für nachgeordnete Subsysteme wie bedarfsgesteuerte Verkehre (AST), Nachtbusse oder Bürgerbusse. Dies ist elementare Voraussetzung für ein flächendeckend nutzbares ÖPNV-System.</p>	<p>Ein ITF-Schiene existiert bereits. Die Einführung eines ITF im Busbereich würde einen kompletten Prinzipienwechsel bedeuten, der z.Z. nicht sachgerecht und auch nicht finanzierbar ist.</p> <p>Außerdem muss bedacht werden, dass ein ITF-Bus zu erheblichen Sprungkosten aufgrund der Kriterien, die einen ITF ausmachen, führen würde.</p> <p>Bestimmte Elemente des ITF sind bereits heute im Kreis Unna gegeben. So verkehren alle wichtigen Buslinien im 15/30/60/120 Takt. Ausnahmen wie die Linie C1 sind begründet. Mit der Überarbeitung der Ausreichenden Bedienung kann detaillierter geprüft werden, wie sich die Elemente eines ITF für den Kreis Unna darstellen lassen. Ggfs. ist ein „ITF-light“ möglich.</p> <p>Der Kreis Unna ist auf Grund seiner regionalen Verkehrsverflechtungen sehr an guten Anschlüssen zwischen Bahn und Bus gelegen. Dafür wurden Maßnahmenpakete in dieser Fortschreibung mit konkreter Nennung wichtiger Anschlussbeziehungen (auch außerhalb Zug/Bus) formuliert.</p> <p>Wichtig ist für den Kreis Unna, dass diese Anschlüsse auch im Kontext eines zuverlässigen Zugangebots funktionieren. Ob dies zwingend über einen ITF im gesamten Busnetz erfolgen muss, ist nachrangig.</p>
<p>Neben der räumlichen kommt hierbei insbesondere der zeitlichen Verknüpfung eine wichtige Rolle zu. Zur Anbindung schienenferner Räume sehen wir die Verknüpfung Bus/Schiene daher an erster Priorität, so dass wir empfehlen, die Bus/Schiene-Verknüpfungspunkte im NVP konkret zu benennen und zu bewerten. In den bisherigen Darstellungen vermissen wir genaue Analysen und Darstellungen zu möglichen Defiziten bei der Verbindungs- und Umsteigequalität, wie sie z. B. durch einen 90-Minuten-Takt auf der Linie 594 an Sonntagen, durch unsymmetrische Fahrpläne auf der Linie R30 mit nur in einer Richtung passenden Anschlüssen zur RB 53 oder aber durch knapp verpasste Übergänge zwischen RB 51-Zwischentakt und den Bussen nach Werne am Bahnhof Lünen entstehen.</p>	<p>Verknüpfungen zwischen Zug und Bus sind im Nahverkehrsplan enthalten (zum Beispiel in den Maßnahmenpaketen B6 und B11). Das Maßnahmenpaket B11 wird bzgl. Anschlüssen noch mal erweitert.</p> <p>Die weitere Verbesserung der Anschlüsse am Hauptbahnhof Lünen muss auch das Ziel umfassen, auf dem Abschnitt zwischen Dortmund und Lünen immer einen sauberen Takt anzubieten.</p> <p>Das Angebot der Linie 594 wird im Kontext einer Untersuchung der ÖPNV-Anbindung im gesamten Stadtteil Westhofen überprüft und bewertet. Dies erfolgt im Anschluss an die Fortschreibung im Jahr 2019.</p> <p>Die Hinweise zu R30/R50 sind berechtigt. Sie werden im Zusammenhang mit dem Thema Anbindung Holzwickede Landskrone/Hengsen aufgenommen, da dort ja die Linie R50 ebenfalls relevant ist. (Nächste NVP-Fortschr.)</p>
<p>In Bezug auf die Anschlussbindung empfehlen wir planerische Umsteigezeiten von 8 Minuten zwischen Bus und Schiene. Dieser Wert fängt zum einen kleinere Verspätungen im Bereich von 5 Minuten problemlos ab und vermeidet zugleich unattraktiv lange Umsteigezeiten. Der angegebene Maximalwert von 15 Minuten (Bus/Zug) sollte aus Sicht des NWL auf max. 10 Minuten, mindestens</p>	<p>Die Umsteigesituationen an den Bahnhöfen sind zu unterschiedlich und sollen daher im Kreis individuell gelöst werden. So müssen zum Beispiel für Bahnhöfe Kamen (je nach Bahnsteigseite) und Unna (je nach Bahnlinie) unterschiedliche Übergangszeiten festgelegt werden.</p>

jedoch 6 Minuten angepasst werden.			
<p>Von besonderer Bedeutung für zuverlässige Übergänge ist zudem die Anschlusssicherung im Verspätungsfall. Hierzu empfehlen wir, die Anschlusssicherung weiter auszugestalten und z. B. im Bahnverkehr übliche Wartezeitregelungen bzw. sog. „Angesichtsregelungen“, die ein Wegfahren des Anschlusses bei Sichtkontakt vermeiden, zu übernehmen oder weiter zu optimieren.</p>		<p>Anschlusssicherungen bleiben eine qualitative Entscheidung des Fahrpersonals. Hier ist abzuwägen, ob das Abwarten eines verspäteten Zugs mehr Umsteiger betrifft, als Fahrgäste, welche nicht auf diesen Umstieg angewiesen sind.</p> <p>Anschlussgarantien vom Zug auf den Bus müssen von den Eisenbahnunternehmen angeboten werden bzw. sind vom NWL einzuführen. Anschlussgarantien bei wichtigen Bus/Bus-Umsteigen bestehen bereits.</p>	
<p>In Bezug auf die reale und die gewünschte Betriebsqualität (Kap. 7.1.4) vermissen wir Aussagen zu Pünktlichkeitsquoten und Angaben zu Fahrtausfällen. Eine Diskussion von derartigen Quoten halten wir für eine nicht unwesentliche Kenngröße bei der Planung und Fortentwicklung eines ÖPNV-Systems.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	
<p>Die Differenzierung der Verkehrszeiten (S. 63, Tabelle 30) müsste aus unserer Sicht um eine Aussage auf den Bezugsort dieser Fahrplanzeiten ergänzt werden. Dies umfasst zum einen eine linienspezifische und lastrichtungsabhängige Aussage und zum anderen Angaben eines Bezugspunkts. Beispiel: Eine sehr lange Linie soll von 19-21 Uhr im Rahmen der Schwachverkehrszeit bedient werden, anschließend sei der Betriebsschluss angenommen. Auf welchen Punkt im Linienverlauf bezieht sich eine angenommene letzte Fahrt um 21 Uhr? Wir empfehlen an dieser Stelle aus den Erfahrungen mit dem NVP des NWL einen Bezugspunkt im zugeordneten Oberzentrum bzw. im Verknüpfungsknoten der Linie zu wählen und eine Schärfung der Aussagen in Richtung „letzte Abfahrt aus dem Knoten in die Fläche um x Uhr“.</p>		<p>Bis zur nächsten Fortschreibung ist eine Überarbeitung der Ausreichenden Bedienung vorgesehen. Dazu wird diese Anregung aufgenommen.</p>	
	11	<p><u>Seite 75, Tabelle 36:</u> In der Darstellung der Auslastung pro Fahrt bleibt aus unserer Sicht unklar, ob sich die angegebenen Werte auf die Summe aller Einsteiger einer Fahrt oder auf die durchschnittliche Besetzung bezieht.</p>	<p>B</p> <p>Es handelt sich um die Summen aller Einsteiger. Konkretisierung wird durchgeführt.</p>
	12	<p><u>Seite 76, Kapitel 7.2.1:</u> Redaktioneller Hinweis: Im Zweiten Absatz müsste es Hochflurfahrzeuge heißen.</p>	<p>A</p> <p>Wird angepasst</p>
	13	<p><u>Seite 106ff, Kapitel 8.2:</u> In Kapitel 8.2 werden konkrete Maßnahmen zur Umsetzung in verschiedenen Dringlichkeitsstufen genannt. Hier wird aus unserer Sicht dem Leser nicht klar, auf welcher Grundlage diese Maßnahmen entwickelt worden sind. Hierzu wäre die o.g. Schwachstellenanalyse ein wichtiges Instrument um die Maßnahmen transparent und glaubwürdig vermitteln zu können.</p>	<p>B</p> <p>Mit dieser Fortschreibung werden auftragsgemäß die individuellen Wünsche/Bedarfe der Kommunen in den Vordergrund gestellt. Daher erfolgt keine umfassende Bestands- und Schwachstellenanalyse.</p>

	<p>14</p> <p><u>Seite 120, Maßnahme B11:</u> Wie oben bereits geschildert, schlagen wir vor, für die Daueraufgabe der Anschlusssicherung zum Schienenverkehr die Planungsmaxime eines Integralen Taktfahrplans (ITF) im NVP zu verankern. Nur mit dem Werkzeug ITF wird es dauerhaft gelingen, systematische und in beiden Fahrtrichtungen mögliche Übergänge zwischen Schiene und Busverkehr herzustellen. Neben den in der Tabelle genannten Bahnhöfen betrifft dies aus unserer Sicht etliche weitere Verknüpfungspunkte im Kreis Unna, z. B. die Bahnhöfe Lünen, Preußen, Werne, Schwerte oder Ergste.</p>	B	Siehe Teilstellungnahme NWL 10.
	<p>15</p> <p><u>Seite 126, Maßnahme C5:</u> Die Linie 170 und 180 verkehren zwischen Unna und Fröndenberg teils schienenparallel zur RB 54. Hier wäre es aus unserer Sicht daher sinnvoll, ein schlüssiges Gesamtangebot Bus/Schiene in gegenseitiger Ergänzungsfunktion zu entwickeln. In diese Überlegungen sollte auch die Linie 27 einbezogen werden.</p>	A	WB erarbeitet z.Z. (11/2018) eine neue Angebotskonzeption für den gesamten Raum Fröndenberg. Ob die Aufnahme in den aktuellen NVP noch möglich ist, muss abgewartet werden.
	<p>16</p> <p><u>Seite 130, Kapitel 8.2.4:</u> An dieser Stelle erstaunt uns die Formulierung „ohne Umsetzungsperspektive“. Als Aufgabenträger formuliert der Kreis Unna seine Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV und entwickelt auf Grundlage einer Schwachstellenanalyse Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Umso erstaunlicher wirkt es hier, dass die hier gelisteten Maßnahmen ohne Perspektive gesehen werden, nachdem die Verkehrsunternehmen (!) deren Umsetzung für nicht zielführend halten. Es bleibt zu vermuten, dass in diese Einschätzung weniger die verkehrlichen als die rein betrieblichen Belange eingeflossen sind.</p>	B	Mit dieser Fortschreibung werden auftragsgemäß die individuellen Wünsche/Bedarfe der Kommunen in den Vordergrund gestellt. Daher erfolgt keine umfassende Bestands- und Schwachstellenanalyse. Ohne Umsetzungsperspektive heißt, die anderen Maßnahmen sind wesentlich wichtiger für ein attraktives ÖPNV-Angebot. Erst wenn diese Maßnahmen umgesetzt sind, käme eine erneute Prüfung der Maßnahmen dieser Kategorie. Für diesen Prozess lässt sich bei den betroffenen Maßnahmen dieser Kategorie kein Zeitfenster vorgeben. Zum Teil haben diese Maßnahmen auch keine Umsetzungsperspektive, da alternative Überlegungen bestehen bzw. bestimmte infrastrukturelle oder straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen noch nicht gegeben sind. Auch können entstehende Sprungkosten der Grund sein.
	<p>16 a</p> <p>Ganz konkret möchten wir an dieser Stelle auf zwei Aspekte eingehen:</p> <p>Verlängerung der Linie 5 bis Ergste Bahnhof</p> <p>Erst mit der Führung der Linie 5 bis zum Bahnhof Ergste kann diese Linie ihre Netzwirkung entfalten und Umstiege zur RB 53 ermöglichen. Basis für ein solch integriertes Angebot ist allerdings nicht nur die räumliche, sondern auch die zeitliche Abstimmung der Linie 5 auf die RB 53 im Sinne eines ITF. Erst hierdurch können die zu erwartenden Reisezeitvorteile für die</p>	B	Es wurden drei Varianten mit MVG/VKU diskutiert, da mit Verlängerung Linie 5 Anpassungen bei VKU-Linien erforderlich sind. Es konnte keine wirtschaftlich vertretbare Lösung gerade auf Grund der Sprungkosten durch ein zusätzliches Fahrzeug gefunden werden.

		entlang der Linie 5 wohnende Bevölkerung umgesetzt werden. Die Aussage zur Notwendigkeit eines zusätzlichen Fahrzeugs ist vor diesem Hintergrund auch in Bezug auf den Nutzen aus unserer Sicht gesondert zu bewerten		
	16 b	a)Takt der Linie 594 an Sonntagen Die Linie 594 verkehrt an Sonn- und Feiertagen in einem nicht ITF-kompatiblen 90-Minuten-Takt. Dies hat zur Folge, dass die Anbindung von Westhofen an das relevante Oberzentrum Dortmund über den Bahnhof Schwerte nur alle drei (!) Stunden möglich ist. Die fehlende Benennung dieser Tatsache im sog. „Planertreff“ rechtfertigt aus unserer Sicht nicht, die Maßnahme im Sinne eines attraktiven ÖPNV nicht weiterzuverfolgen.	B	s. o. Stellungn. Schwerte Nr. 3 und 4
	17	<u>Seite 132, Kapitel 8.2.5:</u> In Kapitel 8.2.5 benennt der Kreis Unna Empfehlungen von Maßnahmen im SPNV. Unklar bleibt uns an dieser Stelle der Ursprung der vorgeschlagenen Aspekte, indem eine Schwachstellenanalyse, aus der diese Maßnahmen hervorgehen könnten, methodisch in dem vorgelegten Text fehlt, so dass der NVP angreifbar wird. So könnte z. B. die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte mit festgestellten Erschließungs- oder Reisezeitdefiziten begründet werden. Inhaltlich schlagen wir daher vor, die einzelnen Maßnahmen kurz zu erläutern und zu begründen.	B	Wird angepasst/ergänzt
	18	<u>Seite 133, Maßnahme D1:</u> Unter dem 5. Bullet-Point wird beschrieben, dass bei Haltestellen unter 200 Ein-/Aussteigern pro Tag (Werktag? Wochenende?) u. U. auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden kann. Dies betrifft unserer Einschätzung zufolge im ländlichen Raum die Mehrzahl der Haltestellen, unabhängig von der Netzhierarchie der die Haltestelle bedienenden Linien. Würde dies so umgesetzt, bliebe der ÖPNV im Kreis Unna auf absehbare Zeit weit von einem barrierefreien Verkehrssystem entfernt. Diese Regelung definiert damit nicht die Ausnahme, sondern den Regelfall. Im Sinne eines flächendeckend barrierefreien ÖPNV möchten wir hier vorschlagen, eine Einschränkung dahingehend zu ergänzen, dass Haltestellen entlang der Hauptkorridore mit verbindendem Charakter (z.B. „Achsen“ und „Hauptverbindungen“) perspektivisch grundsätzlich barrierefrei zu	B	Wird angepasst/ergänzt Es wird das neue Kapitel zur Barrierefreiheit sowie die Maßnahmensteckbriefe für jede Kommune ergänzt.

		gestalten sind.		
	19	<u>Seite 142, Maßnahme E3:</u> In Maßnahme E3 wird auf die Bedeutung der digitalen Fahrgastinformation abgestellt. Wie oben bereits erläutert, möchten wir an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, dass eine flächendeckende und vollständige Darstellung des Fahrtenangebots in der elektronischen Fahrplanauskunft – inkl. der bedarfsgesteuerten Verkehre – von herausragender Bedeutung ist.	A	Wird zK genommen
	20	<u>Seite 162ff, Liniesteckbriefe:</u> Für die ab Seite 162 aufgeführten Liniesteckbriefe bleibt uns unklar, ob diese den aktuellen oder den wunschgemäßen Zustand abbilden. Hier wäre eine Angabe hilfreich. Ebenso möchten wir vorschlagen, neben der Angabe der Verknüpfungspunkte auch die jeweiligen angestrebten Anschlussbindungen klar zu benennen.	B	Es wird der Status Quo dargestellt. Daher gibt es bei jeder Linie einen Verweis zu den Maßnahmen des Nahverkehrsplans, kann in der Einleitung noch mal betont werden. Weitere Angaben zu den Anschlussbeziehungen werden von den Verkehrsunternehmen nachgeliefert und noch in den NVP integriert.
VCD	1	Tarifgrenze VRR quer durch den Kreis Unna: alle St. und Gemeinden müssen in VRR-Tarif, oder Kreis Unna ges. zum VRR	B	<p>Auffassung wird nicht geteilt, u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - aufgrund der intensiven Pendlerverfl. ins Münsterland, Werne und Selm höher als Ri. Do., Bönen intensiver nach Hamm, Frö. intensiver zum MK - WT ist im Verhältnis zum VRR-Tarif günstiger bei Nachbar- und Kreisverflechtungen - Kreis Unna hat starke Pendlerverflechtungen nach Do. = WT-Kragen, weniger ins westl. Ruhrgebiet - Ausweitung VRR-Kragen landespolitisch nicht durchsetzbar <p>Alternative: gesamter Kreis Unna in den VRR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - weniger politischer Einfluss - weniger Gestaltungsmöglichkeiten - deutlich höhere Kosten <p>Das Thema wird z.Z. zwischen Kreis Unna und VKU-Geschäftsführung intensiv diskutiert. Ziel muss zunächst auch sein, die Informationsdefizite in der Bevölkerung und in der Politik von Selm, Werne, Bönen und Fröndenberg auszuräumen. Diskutiert wird z.B., Kommunikationsmedien zu entwickeln, in denen anhand verschiedener Fahrkartenarten und Beispielrelationen bewiesen wird, dass der WetsfalenTarif nicht generell teurer als der VRR-Tarif ist, sonder zT – in den unteren Preisstufen – sogar günstiger ist.</p>
	2	Ausreichende Bedienung: nochmalige Unterscheidung in Kat. 3 und 4. Zu einer Kat. Zusammenführen, Standards der Kat. 3!	B	Die Methodik der ausr. Verkehrsbedienung wird in der nächsten NVP-FS ohnehin überarbeitet.
	3	Zu frühes Ende der regulären Bedienung abends ab 20 Uhr, AST u.ä. kein Ersatz	B	Die Bedienung im Abend- und Nachtverkehr wird im Rahmen der nächsten NVP-FS ohnehin überarbeitet.

	4	SPNV-Anbindung aus Ri. Do z.T. bis 23 oder 0 Uhr findet keine Busanschlüsse, deshalb Busse bis 22 Uhr, danach TaxiBusse bis 24 Uhr	B	Die Bedienung im Abend- und Nachtverkehr wird im Rahmen der nächsten NVP-FS ohnehin überarbeitet.
	5	Zerstörte Wartehallen, Reparatur Kommune unterbeleibt oder nach Kassenlage – verbindliche Standards definieren, wie und bis wann Wiederherstellung	B	Ist weniger Sache des Aufgabenträgers als des Eigentümers des Verkehrsunt., bzw. des Verkehrsunt. selbst. In diesem Rahmen ist der KU bzgl. der Erarbeitung von Haltestellenwartungskonzepten in Gesprächen mit dem VKU
	6	Erschließung Unna Südstadt mit C 40 besser mit regulären Bussen statt TaxiBus	B	Die Fahrgastentwicklung wird konsequent beobachtet, die Entscheidung ob TB oder Bus fällt im allg. nach einem Testzeitraum von 2 Jahren.
	7	B5-B8: aufgrund S-Bahn-Taktwechsels: Einführung schon im Dez. 2019 anstatt erst im Frühjahr 2020, ansonsten Ärger mit Fahrgästen	B	Tournusmäßiger Fahrplanwechsel der VKU im Januar ist unumgänglich (Personalkapazitäten)
	8	Integration C 31 ok aber Schwerte komplett wie andere Kommunen behandeln, „MVG-Relikte“ abbauen	A	Es handelt sich nicht um „MVG-Relikte“. C31 samstags Halbstundentakt war im NVP 2013 nicht durch die ausr. Verkehrsbed. gedeckt. Die sehr gute Fahrgastentwicklung führt nun zu einer veränderten Einstufung in der Methodik „Ausr. Verkehrsbed.“ und zur Übernahme in den NVP und in die Verlustabdeckung der VKU.
	9	Unverständlich warum D3 (Lippolthausen) nicht unter „C“ gelistet	B	Zustimmung, Verschiebung in Kategorie B, weil zwischenzeitlich ein Konzept zur Anbindung des Lippewerkes entwickelt wurde.
	10	L. 594 Stundentakt sonntags	B	s. Stellgn. Schwerte Nr. 3 und 4
	11	Barrierefreiheit: nicht gebührende Dringlichkeit – Zeitplan erforderlich	B	Kapitel Barrierefreiheit wurde auch in diesem Sinne zwischenzeitlich angepasst. Zeitplanempfehlung für jede Kommune.
DSW21	1	Seite 17, Tabelle 7 „Stadt Schwerte – Kommunale Pläne und Konzepte“: Die Umstellung der Busflotte von DSW21 durch technische Umrüstung bzw. Ersatzbeschaffung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge wurde bereits umgesetzt.	A	Text wird angepasst
	2	Seite 64 f., Kapitel 7.1.2 „Bedienungshäufigkeit“: Auch im Entwurf des NVP 2018 – wie schon 2013 – wird als Bedienungshäufigkeit für Verbindungen aus den Ortsteilen von Lünen mit mehr als 10.000 Einwohnern (Brambauer Mitte) zum Zentrum von Lünen an Samstagen ein 20-Minuten-Takt unterstellt, für regionale Verbindungen vom Hauptort (Lünen Mitte, Lünen-Brambauer) nach Dortmund an Samstagen nur ein 30-Minuten-Takt. Letzteres trifft auf die diesbezüglich vom SPNV bediente Lünen Innenstadt zu. Die im Stadtteil Brambauer endende Stadtbahnlinie U41 von DSW21 verkehrt jedoch samstags ab Brambauer Verkehrshof Richtung Dortmund alle 20 Minuten. Bei Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren sollte aus Sicht von DSW21 eine differenziertere Betrachtung erfolgen (Abgrenzung SPNV von Stadtbahn). Die Belange der benachbarten Verkehrsunternehmen sollten ebenfalls Berücksichtigung finden, insbesondere hinsichtlich durchgehender und damit fahrgastfreundlicher Mobilitätsketten (z.B. Fahrtenkette C1 ↔ U41 an Samstagen seit ein paar Jahren wieder hergestellt: die Linie C1 fährt samstags tagsüber nun wieder passend zur U41 im 20-Minuten-Takt). Ein Hinweis auf die erforderliche Abstimmung bei Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren wäre u.E. notwendig. Montags bis freitags gilt entsprechendes: Die Linie C1 fährt – abgestimmt auf die Stadtbahnlinie U41 – alle 20 Minuten ab Lünen-Brambauer bis Lünen-Stadtmitte. In der Tabelle ist jedoch ein 15-Minuten-Takt sowohl für die HVZ als auch die NVZ Montag bis Freitag angegeben.	B	Dieses Thema wird im Rahmen der demnächst anstehenden nächsten Fortschr. des NVP mit der Überarbeitung der Methodik der ausr. Verkehrsbedienung mit bearbeitet. Der Kreis Unna möchte natürlich am Status der U 41 auch samstags festhalten.

	3	<p>Seite 76, Kapitel 7.2 Fahrzeugstandards / 7.2.1 Schienenverkehr Wir möchten Sie bitten, den Text zur U41 folgendermaßen umzuformulieren bzw. zu ergänzen: „... Hier gelten die Fahrzeugstandards des Nahverkehrsplans der Stadt Dortmund. In den nächsten Jahren erfolgen sowohl eine Modernisierung der vorhandenen B80-Wagen, welche u.a. auf der Linie U41 eingesetzt werden, als auch eine Neubeschaffung von Stadtbahnwagen. ...“</p>	B	Wird übernommen
	4	<p>Seite 77, Tabelle 38 „Fahrzeugstandards Inklusion“: Die Schnittstelle BlindenApp erfüllt DSW21 bislang nicht. Die Beförderung von Elektroscootern ist nur bei entsprechender Fahrzeugausstattung möglich, die im Rahmen von Neuanschaffungen sukzessive erweitert werden wird. Alle weiteren in der Tabelle aufgeführten Punkte erfüllt DSW21.</p>	B	Wird zur Kenntnis genommen
	5	<p>Seite 78, Tabelle 40 „Fahrzeugstandards Komfort“: Die Fahrzeuge von DSW21 sind bislang weder WLAN- noch Bluetooth-fähig. Alle weiteren in der Tabelle aufgeführten Punkte erfüllt DSW21.</p>	B	zK genommen
	6	<p>Seite 79, Tabelle 41 „Fahrzeugstandards Betrieb“: Kontaktloses Bezahlen ist in Fahrzeugen von DSW21 bislang nicht möglich. Haltegurte im Mehrzweckbereich sowie Spiegel für den toten Winkel sind ebenfalls momentan nicht vorhanden. Alle weiteren in der Tabelle aufgeführten Punkte erfüllt DSW21.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen
	7	<p>Seite 100, Tabelle 48 „Empfehlung Haltestellenausstattung für Standardhaltestellen“: Wir weisen darauf hin, dass folgende Punkte von DSW21 in der beschriebenen Art und Weise nicht durchgeführt werden bzw. bei DSW21 nicht vorhanden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplaninformation: mit QR-Code • Sicherheitsring um Mast • Beschilderung von Umsteigewegen • Fahrgastinformation: Bushörstelle <p>Alle weiteren in der Tabelle aufgeführten Punkte erfüllt DSW21.</p>	B	Wird zur Kenntnis genommen. An Haltestellen der DSW im Kreis Unna würde die VKU Sicherheitsringe bereit stellen.
	8	<p>Seite 101, Tabelle 49 „Haltestellenausstattung für andere Haltestellentypen außer Standardhaltestelle“: Wir weisen darauf hin, dass folgende Punkte von DSW21 in der beschriebenen Art und Weise nicht durchgeführt werden bzw. bei DSW21 nicht vorhanden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplaninformation mit QR-Code • Wegeführung zur Haltestelle <p>Alle weiteren in der Tabelle aufgeführten Punkte erfüllt DSW21.</p>	B	Wird zur Kenntnis genommen
	9	<p>Seite 122, Maßnahme C2 „Anbindung des Gewerbegebiets EcoPort“: DSW21 unterstützt die Bemühungen, das Gewerbegebiet EcoPort in den ÖPNV einzubinden. Mit Blick auf eine Optimierung der Ressourcen sollte eine Integration dieser Anforderung in bestehende Angebote angestrebt werden, insbesondere durch eine Kombination mit dem bestehenden „Airport-Shuttle“ des Dortmund Airport. Da der „Airport-Shuttle“ durch Umlaufverknüpfungen betriebliche Verbindungen mit unserer Buslinie 490 aufweist, ist eine integrierte Planung beider Angebote weiterhin zwingend erforderlich. DSW21 ist gerne bereit, die entsprechenden Überlegungen weiterhin im Sinne einer Gesamtoptimierung zu unterstützen. Wirtschaftliche Nachteile für die Betreiber sind dabei allerdings auszuschließen.</p>	B	Nach Bewertung der Ergebnisse des Testzeitraumes relevant. Ggfs. ist der Vorschlag durchaus sinnvoll und in die Folgeplanungen einzubeziehen. Genauso könnte es sein, dass die Linie C 41 der VKU in die Konzeption ein- geht.
RVR	1	Zusätzliches Infrastrukturprojekt reinnehmen: Verlängerung U 47 zum Flughafen	A	Wird zurückgewiesen. Wie auch in der Stellungnahme zum Regionalplan beschrieben, hält der Kreis Unna die Anbindung des Flughafens mit den vorhandenen, attraktiven und in bedarfsgerechter Taktfolge mit ausgedehnten Betriebszeitfenstern ausgestatteten Bussystemen für ausreichend.
	2	R 92 prüfen ob Verlängerung zum Bhf. Nordböge möglich	A	Analog Maßn.Steckbrief Nr. B8 sollen nachfragestärkere Fahrten der R 92 in die Linie C 91 integriert werden. Dabei wurde eine Verlängerung zum Bhf Nordböge geprüft, jedoch zugunsten einer Anbindung des Gewerbegebietes Am Mersch verworfen.
	3	Prüfen ob Angebotsverbesserung durch Schaffung Korridor Holz.- Do-Flughafen – Dortmund – L. 490 einbeziehen sowie Airport-Shuttle. Gem. Holzw. in Applerbeck an die U 47 anbinden	A	Nach Bewertung der Ergebnisse des Testzeitraumes relevant. Ggfs. ist der Vorschlag durchaus sinnvoll und in die Folgeplanungen einzubeziehen. Genauso könnte es sein, dass die Linie C 41 der VKU in die Konzeption ein- geht.

	4	Konzept 170/180 nicht auf 2026 verschoben, sondern kostenneutrale Lösungen finden	A	Eine neue kostenneutrale Konzeption ist zZ in Arbeit.
	5	S 20 in zweitem Schritt wieder bis Hamm Bhf verlängern	A	Zunächst muss der Umstieg in Herringen-Markt optimiert werden. Umlaufverknüpfung mit VBH-Linien in Herringen wird angestrebt.
	6	Anregungen zu den WB-Linien R 30 und R 50 a) Anbindung Hengsen b) Sinnvolle Taktung sonn- und feiertags schaffen	A	Generell sollte der Korridor Hengsen – Landskrone – Lichtendorf mit allen beteiligten Akteuren diskutiert werden. (Im Anschluß an diese NVP-Fortschreibung) Positive Erfahrungen aus der Baustellenumfahrung (BAB-Brücke) stehen im Raum. Wünschenswert wären aktuelle Fahrgasterhebungen von WB.
DB Bahnhofsmanagmt. Dortmund	1	Keine Bedenken und Anregungen, vollkommene Zustimmung		z.K. gen.
MK	1	Die Buslinien 5, 23, 27 und T30 werden durch den Märkischen Kreis finanziert. Im Falle eines Bedarfs zur Modifikation dieser Verkehre durch den Kreis Unna bitte ich um rechtzeitige Abstimmung mit dem Märkischen Kreis.	A	Linie 5: siehe Schwerte Ansonsten keine Veränderungen vorgesehen
	2	Die Linie 132 wird eigenwirtschaftlich von der WB Westfalen Bus GmbH betrieben. Die Konzession endet am 31.07.2020. Der Märkische Kreis als Aufgabenträger ÖPNV wird klären, ob ein eigenwirtschaftlicher Weiterbetrieb durch die WB Westfalen Bus GmbH angestrebt ist, oder eine Vergabe seitens des Aufgabenträgers erforderlich wird.	A	Der Hinweis wird zK genommen, Kreis Unna wünscht bei zukünftigen Entwicklungen auf der L. 132 beteiligt zu werden.
	3	Das Anrufsammeltaxi Iserlohn wird vom Märkischen Kreis weder organisiert noch finanziert.	A	Wird korrigiert
	4	<u>7.1.3 Verbindungsqualität</u> Die Richtwerte für die maximale Fahrzeit ist insbesondere auf den Relationen Schwerte – Iserlohn und Unna – Menden nur durch den Verkehrsträger Schiene zu erreichen. Fahrzeiten der bestehenden Busverbindungen überschreiten diesen Richtwert deutlich. Eine Beschleunigung dieser Buslinien ist jedoch aus meiner Sicht nicht mit der Erschließungsfunktion vereinbar und daher auch nicht sinnvoll. Es sollte somit klargestellt werden, dass sich in diesen Fällen die Zeitvorgabe auf den Verkehrsträger Schiene bezieht.	B	Zustimmung, Überarbeitung mit Optimierung der Methodik Ausr. Verk.Bedienung ab 2019/20
	5	<u>7.2 Fahrzeugstandards</u> Die Linien 5, 23, 27 und T30 werden ausschließlich durch den Märkischen Kreis finanziert. Vor diesem Hintergrund kann die Umsetzung der ab 2019 geltenden neuen, zusätzlichen und/oder höheren Anforderungen an die Fahrzeugausstattung auf diesen Linien seitens des Märkischen Kreises nicht generell zugesagt werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen
	6	<u>F Liniensteckbriefe</u> Bei den Linien 5, 23 und 27 bitte ich die Konzessionslaufzeit auf 31.05.2028 zu ändern. Die Konzessionslaufzeiten der Linien 132 und T30 enden jeweils am 31.07.2020. Zu der Umsetzung der Perspektivmaßnahme C3 für die Linie 27 bitte ich Sie um rechtzeitige Einbindung und Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen und mir.	A	Zustimmung. Wird im Text angepasst.
ProBahn (L. Ebbers)	1	1. Ausreichende Bedienung und Anforderungsprofil Die hier festgelegten Standards für die Bedienung lassen die regionale Gesamtanbindung der Gemeinden teilweise außer Acht. Diese wird überwiegend durch den SPNV erbracht und übersteigt insbesondere die hier festgelegten Bedienzeiträume deutlich. Relevant ist hierbei insbesondere die Erreichbarkeit in Bezug auf das Oberzentrum Dortmund. So sind fast alle Gemeinden auch in der Woche ab Dortmund mit Abfahrten nach 23 Uhr, vielfach sogar nach 0 Uhr, erreichbar. Ausnahmen bilden die Städte Selm (letzte Abfahrt 22:53 Uhr) und Bergkamen (wegen fehlender Bedienung durch den SPNV). Da Bergkamen noch keinen Schienenanschluss besitzt, muss der Busverkehr ausreichende Ersatzangebote bereitstellen. So ist heute die letzte Abfahrt von Dortmund nach Bergkamen bereits um 22:17 Uhr. Wir regen an, entsprechende Angebote einzurichten, vorrangig auf der Linie R81 zwischen Kamen und Bergkamen-Rünthe, damit auch Schichtarbeiter und Besucher von abendlichen Kultur- und Bildungsveranstaltungen den ÖPNV nutzen können. So können auch die teilweise sehr großen Bedienungslücken zwischen letzten Tagesfahrten und den ersten Fahrten des Nachtverkehrs geschlossen werden. Auch Sonntag morgens ist die Anbindung von Bergkamen ausgesprochen schlecht: Während von den übrigen Gemeinden aus Dortmund spätestens gegen 9 Uhr erreichbar ist, ist die erste Ankunft von Bergkamen erst um 09:43 Uhr.	B	Überarbeitung Methodik Ausr VerkBed. steht zukünftig an. Dito Abend- und Nachtverkehr.
	2	Generell sind die vorgesehenen Bedienzeiträume im Abendverkehr insbesondere für größere und verstärkte Ortsteile (etwa ab 4.000 Einwohner) zu gering. Auch im Ballungsrand muss es möglich sein, solche Ortsteile vom Oberzentrum Dortmund und vom jeweiligen Gemeindezentrum aus noch mit Abfahrten zwischen 22 und 23 Uhr zu erreichen. Dies ist heute fast nur bei den im SPNV angebotenen Ortsteilen möglich. Wir verweisen darauf, dass die Abendbedienung in den anderen Kreisen im Umland von Dortmund (Kreis Recklinghausen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis (Nordteil)) eindeutig besser und länger ist als im Kreis Unna.	B	Überarbeitung Methodik Ausr VerkBed. steht zukünftig an. Dito Abend- und Nachtverkehr.
	3	Das Schema für die Bedienungshäufigkeiten von Ortsteilen ist an einer Stelle widersprüchlich aufgebaut. So werden für Ortsteile zwischen 3.000 und 3.999 Einwohner in Kommunen der Kategorie IV bessere Standards gefordert als für Kommunen der Kategorie III.	B	Überarbeitung Methodik Ausr VerkBed. steht zukünftig an.

	4	Maßnahmenpakete: Fehlen von Mengen- und Kostenangaben	B	Mengen, Kosten und Finanzierung sind Gegenstand der Kreistagsvorlage, nicht des NVP.
	5	B3 Wir halten den Einsatz der Linie C 6 für die Feinerschließung von Altlünen als sinnvoll an, auch wenn dadurch die Anbindung von Wethmar Mark entfällt. Auf eine Koordination des Fahrplans mit der Linie D 19 sollte geachtet werden.	A	Koordinierung, mit Linie C 4 hat Priorität weil die räumliche Überlagerung mit der L. C 6 größer ist.
	6	B8 Zu B5 und B6 keine Bedenken. Bei B8 bleibt die Definition „Übernahme der nachfragegestärkten Fahrten in eine neue Linie“ unklar. Wir halten auf der Relation Heeren – Bönen weiterhin eine Bedienung im Takt zusammen mit dem C91 für sinnvoll. Die Umsetzung der drei Maßnahmen sollten unbedingt bereits zum Fahrplanwechsel der S-Bahn im Dezember 2019 statt im Frühjahr 2020 erfolgen.	B	Die heutige Nachfrage zwischen Heeren und Bönen rechtfertigt nicht einen 30-Min.-Takt mit höheren Kosten als heute. R 92 konnte bislang günstig produziert werden. Diese Möglichkeit besteht nicht mehr, weil C 23 und R 53 für einen durchgehenden 30-M.-Takt zwischen Kamen, Heeren und Königsborn in Unna-Mitte vorgesehen sind. Erforderlich für Aufrechterhaltung der Anschlüsse zur Linie S 4 in Königsborn. Fahrplanwechsel der VKU muss im Januar erfolgen (Dienstplanung)
	7	C7 Die Maßnahme ist zwar erfreulich. Wir halten jedoch auf dieser Relation wegen der touristischen Bedeutung (Ophardtcke) weiterhin im Wochenendverkehr eine Bedienung ohne Voranmeldung für erforderlich.	B	Diese Linie wird eigenwirtschaftlich betrieben. Hierdurch ergibt sich ein geringerer Handlungsspielraum bei Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen. Konkret ist bei der Maßnahme C 7 z. Z. nur die eigenwirtschaftlich zu erbringende Erweiterung im TaxiBus-Bereich möglich.
	8	Zur Angebotsverbesserung in Hensen siehe unter C7. Für die Linie 594 ist aus unserer Sicht weiterhin ein Stundentakt an Sonntagen wünschenswert. Damit ist auch eine bessere Integration der Linie in das Angebot im Raum Hagen-Boele möglich. In Hagen gibt es Vorschläge für eine Änderung der Linienführung und Durchbindung der Linie 594 auf die Linie 591, wodurch auch günstigere Umläufe möglich sind	B	Hengsen: siehe StN RVR Nr. 6 L. 594: siehe STN Schwerte 3 und 4
	9	Es gibt mehrere nahe den Stadtgrenzen gebrochene Buslinien nach Dortmund und Hamm. Gerade nach Dortmund sollten diese Linien bis zum nächsten Verknüpfungspunkt mit S-Bahn bzw. Stadtbahn geführt werden, ggf. als Gemeinschaftslinie VKU/DSW21. Das betrifft insbesondere die Verbindungen Lünen – Dortmund-Lanctrop (Durchbindung bis Dortmund-Grevel), Lünen – Lünen-Brambauer (Durchbindung bis Dortmund-Mengede), Schwerte – Dortmund-Holzen (Durchbindung bis Dortmund-Hörde). Entsprechende Konzepte sollten zusammen mit dem Aufgabenträger Stadt Dortmund entwickelt werden.	A	Verknü. C 1 mit L. 474 nicht sinnvoll, da Anbindung Bereich Emil-Stade-Platz an Bramb.-Verkehrshof und Lü-Mitte. Verkn. C 4 / C 14 mit L. 423 nicht sinnvoll, da unterschiedl. Bedienungskonzepte und Taktungen Anbindg. Holzen Richtung Hörde C 31/432 bisher kein Bedarf gesehen, da L. 430 umsteigefrei zw. Schwerte und Hörde
Kreis Coesfeld (ZVM Bus)	1	Linien mit mind. 1 Haltestelle im Kreis Unna Liniensteckbriefe L. 521, 522, 524, 525 und 531 fehlen, weitere Korrekturen in der Anlage zur Stn. (s. Akte, handschriftl.)	B	Änderungen werden ergänzt
Jugendarbeit Kreis Unna Fr Thünker	1	Liste der Jugendeinrichtungen aktualisieren, s. Stn.	B	Diese Liste kann gern im NVP ergänzt werden. Jedoch liegen dem Gutachter die Informationen nicht vor. Jugendämter müssten die Infos bereit stellen.
	2	<u>Gerade wegen</u> demogr. Wandel Attraktivitäten des Nahverkehrs für Kinder und Schüler erhalten/ausbauen, nicht Aufwand reduzieren	B	Dieser NVP unterliegt nicht wie früher der Vorgabe weitestgehender Kostenreduzierungen. Im Gegenteil werden zahlreiche Verdichtungen angeboten, wie zB für die Linie R 12 Bergkamen – Lünen, R 81 Overberge, Anbindung Altlünen mit C 6, Erweiterung Angebote Unna-Südstadt. Erhebliche Angebotsverbesserungen hat es resultierend aus dem NVP 2013 sowie der Fortschr. 2015/16 z.B. auf der Achse Bergk. – Kamen – Unna gegeben. Abend- und Nachtverkehre, die besonders für

				Jugendliche interessant sind, werden einer separaten Betrachtung nach dieser NVP-Fortschr. unterzogen.
	3	Fröndenberg: Erreichbarkeit von attraktiven Freizeiteinrichtungen bemängelt, AST nicht genutzt	B	Abend- und Nachtverkehre, die besonders für Jugendliche interessant sind, werden einer separaten Betrachtung nach dieser NVP-Fortschr. unterzogen. Neues stadtweites Buskonzept ist in Arbeit. Eine konkrete Benennung dieser attraktiven Freizeiteinrichtungen wäre wünschenswert.
	4	Bönen, Frö., Holzw. nur bis 19 Uhr bedient, außer AST kein Nachtangebot. Fahrten abends umständlich, müssen organisiert werden	B	Abend- und Nachtverkehre, die besonders für Jugendliche interessant sind, werden einer separaten Betrachtung nach dieser NVP-Fortschr. unterzogen.
	5	Fahrgastinformation schlecht (Jugendliche)	B	Die Fahrgastinformation wird im Kontext von Digitalisierung weiter ausgebaut. Echtzeitinformation und vereinfachte Buchung, Nutzung und Abrechnung dürften insbesondere für die jungen Leute attraktiv sein.
	6	Schienenstationen nicht barrierefrei, in Bönen gar nicht vorgesehen	B	stimmt nicht - auch Bhf. Bönen ist in der Planung, barrierefrei umgebaut zu werden, z.Z. erfolgt eine Anfrage beim ZRL wegen einer Liste über Planungen und bereits erfolgte barrierefreie Umbauten von Haltepunkten
Kreis-sport-bund	1	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Haus Opherdicke gefordert	A	Sowohl die Angebotsseite ist durch kürzlich eingeführte zusätzliche TaxiBus-Angebote verbessert worden, dadurch sind Rückfahrten auch nach spätabendlich endenden Veranstaltungen möglich. Eine Anbindung in/aus Richtung Fröndenberg wird z.Z. durch das Verkehrsunternehmen geprüft. Außerdem sind die Informationsmedien qualifiziert worden.
Bürger über Face-book (Jürgen Brückhändler)	B1 a	Den ÖPNV bezahlbar machen	A	Der Kreis Unna legt Wert auf einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Dies spiegelt sich auch in der adäquaten Entlohnung der Fahrer wieder. Kreis Unna und Städte und Gemeinden tragen heute die Kosten des ÖPNV. Es wäre eine politische Entscheidung, der alle Verkehrsunternehmen zustimmen müssten, die Fahrpreise zu senken. Dies würde wiederum zu einer stärkeren Belastung der kommunalen Haushalte führen.
Bürger über Face-book (Angelo Hetke)	B1 b	C 5 in Lünen soll im 20-Min.-Takt und die C 11 in Bergkamen im 30-Min.-Takt fahren	B	C 11 wird erbracht aus Standzeiten der S30 und der R11, dadurch kein 30-Min.-Takt möglich. C 5 im 20-Min.-Takt: wäre eine politische Entscheidung aufgrund der entstehenden Sprungkosten
Bürger über Facebook (Petra Ebbers)	B1 c	Samstagsmorgens mehr Frühfahrten (Beruf) von Lünen nach Bergk., abends zurück fehlen Fahrten 20/21 Uhr.	B	Rückfahrten abends wird es mit L. R 12 (Maßn.Paket B 1) geben ab 1/2020. Frühfahrten sind ebenfalls – aber schon ab 7.1.2019 – vorgesehen und zwar 4.53 Uhr ab Lünen ZOB bis Bergkamen.

Bü. Ü. Fb., Luca Schmidt	B1 d	Kamen Bf – Do Hbf mit 5,90 € viel zu teuer, günstigere Preise schaffen	B	s. B1a
Renate Ecker- mann (Unna)	B2	Frau E. regt im Namen ihrer Enkel, die in der Siedlung Kastanienhof Unna wohnen, an, dass auch samstags ab 16 Uhr und sonn- tags ÖPNV auf den Linien C 40 und/oder C 42 über die Kastanienhofschleife angeboten wird.	B	Die Führung der Busse samstags über Kasta- nienhof ab 16 Uhr ist nicht möglich, da hohe Mehrkosten für ein zweites Fahrzeug einer zu erwartenden geringen Nachfrage gegenüber stehen würden. Verlängerung der TaxiBus-Angebote über Kastanienhof sonntags wäre möglich. Wegen der zus. Kosten müsste jedoch die Stadt Un- na zustimmen. Hauptursache für solche Defizite ist immer noch die fehlende Befahrbarkeit anderer Straßen, die attraktivere Lösungen für den Bereich Kastanienhof und Südstadt ermöglichen könnten. Wiederholt ist zu fra- gen, ob es denkbar wäre, dass die Ackerstraße nur in Richtung Kastanienhof und der Kiefernweg nur in Richtung Bahnhof befahren wird. Zum Vergleich darf darauf hin- gewiesen werden, dass ja auch durch die Blumenstraße Busse in beiden Richtungen fahren gelassen werden sollen.
Unbe- kannt	B3	Neue Linie R 13 abends: an Samstagen An- gebote auch noch nach 21 Uhr. R 12 in Lünen 20.17 Uhr für Berufstätige zu früh (Ladenschlusszeiten im Verkauf tlws. bis 22 Uhr!)	B	Zus. Fahrt samstags um 23.17 Uhr ab Kamen nach Bergkamen kommt ab 7.1.2019. Die Maßnahme B 1 beseitigt die angespro- chenen Defizite auf der R 12.
Bürger Oliver Lippert (Kontra- pkt. Un- na)	B4	<ul style="list-style-type: none"> - Zu wenig ÖPNV zw. Unna und Kö- nigborn speziell abends, nachts, Wochenende - C 44 eng, teils ungeeignete Sitzplät- ze - Keine Bedienung durch C 43 und C 44 am Wochenende – Kranken- hausbesuche, Notfallsprechstd., Tax- iBusse zu eng für Schwerbehind. - 80% der Mitfahrenden sind Senio- ren, desh. Platzmangel - an der Einrichtung existiert nur TaxiBus-HSt. 	B	<ul style="list-style-type: none"> - Nacht- und Abend-ÖPNV wird im NVP-FS 2019/20 untersucht. - Mit Maßnahmenpaket B 5 wird der Kleinbus durch StandardBus ersetzt. - Samstags ab ca. 16 Uhr und sonn- tags steht kein anderes Angebot als AST zur Verfügung - Bei der Bestellung von AST und TaxiBus können Wünsche zur Fahr- zeuggröße angegeben werden - Einrichtung St. Georg ist durch Maßn Paket B 5 besser angebunden. Dazu neue Haltestelle an der Kreuz- ung Dorotheenstr./Salzweg einge- richtet.
Bürger Robin Henne- böhl	B5	Linien C42 und C40 sind unabgestimmt mit der RB59 nach Dortmund (Regeltakt außer- halb der Sonderbusse für Schüler morgens und Nachmittags) Die C42 bzw die C40 kommt immer zu x:28 bzw x:58 am Bahnhof in Unna an, nur fährt der Zug jeweils um x:27 und x:57, man darf also immer eine halbe Stunde warten und sieht seinen Zug leider nur noch in der Fer- ne wegfahren. Auf der Rückfahrt ist es ähnlich, der Zug kommt um x:01 bzw um x:31 an, der Bus fährt aber etwa 5 min früher (x:24, x:54)	B	Das Problem ist bekannt. Die VKU wird beauf- tragt, nach Alternativen zu suchen, so dass bessere Anschlüsse angeboten werden kön- nen.

Günther Klumpp, Unna (als Bürger-stn.)	B6	Bitte um Prüfung, ob die Bushaltestelle an der Hochstraße Unna (Stahlwerk Westig/Zapp) zum S-Bahn-Haltepunkt Unna-West verlegt werden kann. Somit würden direkt am Haltepunkt, der mit einer P+R-Fläche und einer sicher noch zu optimierenden Radabstellanlage ausgestattet ist, auch Busverbindungen zu den wesentlichen Routen der Region angeboten. Dies würde nicht nur den Umsteigern nutzen, sondern auch den Bewohnern des großen Siedlungsbereiches zwischen Hansastraße, Hochstraße, Massener Straße, die in ihrem Kern keine Bushaltestelle haben. Ebenso den Beschäftigten des Gewerbegebietes Büddenberg/Rudolf-Diesel-Straße, die auch gegenüber Ihrem Mobil&Job-Berater Krahnmann mehrfach die fehlenden ÖPNV-Anbindung monierten.	B	Das Potential für eine Bus-/Zugverknüpfung wird als sehr gering eingeschätzt, da dadurch keine neuen attraktiven Umsteigeverbindungen entstehen würden. Der Einzugsbereich des Bahnhofes ist durch den S-Bahn-Haltepunkt ausreichend erschlossen.
Lucie Rabe (Bürgerin aus Heeren-Werve)	B8	Frau Rabe vermisst eine Busverbindung für den Schattweg, so dass man einerseits zu Quellenberg, Kress und Ikea fahren kann. Für die andere Richtung könnten Bewohner, die am Schattweg westlich des Waldes wohnen, gefahrenfrei ins Nebenzentrum kommen und dort umsteigen um weiter nach Unna und Kamen fahren zu können. Da der Schattweg am Heerener Wald keinen Bürgersteig oder Radweg hat, sind die Bewohner, die am Schattweg hinter dem Wald wohnen schlecht dran, da die nächste Bushaltestelle (Märkische Str.) fast 1,5 km weit weg ist. Vor allem für Schulkinder große Gefahr gesehen, zumal sich Autofahrer nicht immer an die dort vorgeschr. 30 km/h halten.	B	Der Bau eines Gehweges sowie die Geschwindigkeitskontrolle unterliegen der Obhut der Stadt. Für ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot besteht kein ausreichendes Potential. Bezüglich der Schulbusversorgung wird der Kreis Unna die Stellungnahme an die Stadt Kamen weiter leiten.
Sofia Parke (Bürgerin, Unna-Uelzen Wohnpark)	B7	Töchter besuchen das Clara-Schuhmann-Gymnasium in Holzwickede. Die Anbindung der Busse zu den Zügen finden wir nicht ganz so optimal gelöst und ärgern uns immer wieder darüber, dass wir als berufstätige Eltern die Kinder täglich zum Bahnhof hin und her kutschieren müssen. Es wäre eine große Erleichterung für die Familien, deren Kinder keine Schule in Unna besuchen, wenn die Busse so fahren würden, dass sie einen Anschlusszug-/ Bus nach Holzwickede bekommen könnten. Für die Rückfahrt nach Hause gilt natürlich dasselbe.	B	Die Busse in Unna sind ausgerichtet auf die Beförderung von Schulkindern nach Unna. In Einzelfällen ist es daher nicht vermeidbar, dass bestimmte Fahrtrationen über die Stadtgrenze Unna hinaus nicht optimal angeboten werden können was Anschlüsse angeht.
Stadt Dortmund	1	Im Kapitel 7.1.2 Bedienungshäufigkeit in Tabelle 31 werden die Takte für Verbindungen der Stadt Lünen dargestellt. Hierbei wird für Verbindungen aus den Ortsteilen ins Zentrum von Lünen für die Relation von/nach Brambauer Mitte in der HVZ und NVZ Mo. – Fr. ein Takt 15 angegeben. Dies passt für Umsteiger allerdings nicht zu dem Angebot der Stadtbahnlinie U41, die zu den genannten Zeiten auch nach der S-Bahn-Takt-Umstellung im Dezember 2019 weiterhin im Takt 20 verkehrt.	B	Der genannte Standard ermöglicht statt einem 15-Min.-Takt auch 4 Fahrten/Stunde alternativ. Zur Sicherung des Anschlusses U 41/C 1 soll dieser Standard weiterhin durch die Linie C 1 im 20-Min.-Takt und die Linie C 6 im Stundentakt erfüllt werden.
	2	In diesem Zusammenhang bitte ich Sie, mich über den jeweiligen Stand der Einführung eines Qualitätsmanagementsystems für den ÖPNV im Kreis Unna zu unterrichten. Ihre Vereinbarungen könnten die Basis für eine Vereinbarung der Stadt Dortmund mit der VKU bzw. Deutschen Bahn/Westfalenbus werden.	A	Zur Kenntnis genommen

Stadt Hamm	1	S 20 Bergk. – Hamm: umsteigefreie Verbindung – fehlt im Maßnahmenpaket Kap. 8, auch in Arbeitsgruppe erörtern	B	In Ergänzung zum MaßnPaket D4 (Verbesserung Umstieg in Hamm-Herringen) wird seitens VKU/Kreis Unna weiterhin eine umsteigefreie Lösung angestrebt. Nachbesserung in D 4 wird vorgenommen.
	2	Aufgabenstellung Inlocpark in NVP aufnehmen und gemeinsam bearbeiten – Bedarf nach einem interkommunalen Erschließungskonzept	B	VKU plant bedarfsgerechte Ausweitung der Linien 194 und 195 zum Inlocpark/DPD, wenn die Übernahme der Mehrkosten durch die Stadt Hamm/die VBH vertraglich gesichert ist. Konzept und Kostenschätzung der VKU liegen vor. Gemeinsamer, klärender Termin Stadt Hamm/Kreis Unna mit den Verkehrsunternehmen steht in Kürze an. Wechselwirkungen mit dem Maßnahmenpaket B8 sind möglich. Dieses ist im Kontext dieser Stellungnahme (Hamm 2) zum Inlocpark ggfs. anzupassen.
	3	Aufbau eines Qualitätsmanagement-Systems in die bewährte regionale Kooperation mit allen Aufgabenträgern im ZRL-Raum aufnehmen	A	Gute Anregung, wird ergänzt. Kooperation auf ZRL-Ebene wird angestrebt.
FB 36 Kreis Unna (Straßenverkehr)	1	Die Fahrplan-/Anschlussstabilität wird auch durch für das jeweilige Straßennetz vorgegebene zulässige Höchstgeschwindigkeiten beeinflusst. Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit und Pünktlichkeit (Kapitel 7.1.2 und 7.1.4) ist dieses m.E. planerisch mit einzubeziehen. Die möglichen Auswirkungen u.a. von Geschwindigkeitsreduzierungen sind unter Punkt 7.1.4 kurz angerissen worden. M.E. bedarf es bei zukünftigen Planungen mit Blick auf die Taktungen/Bedienungshäufigkeit der Berücksichtigung der erkennbaren Entwicklung, dass vermehrt auch Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen von den jeweils zuständigen Anordnungsbehörden mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h „belegt“ werden. Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit (vgl. die in 2016 geänderte Regelung des § 45 Abs. 9 StVO, die nunmehr auch streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtsstraßen im unmittelbaren Bereich von verkehrssicherheitssensiblen Bereichen ohne Nachweis einer konkreten Gefahr zulässt), zunehmend aber auch Gesichtspunkte, die auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs oder auf die Luftreinhaltung und den Lärmschutzes abstellen (z.B. Ausfluss der Lärmaktionsplanungen), werden zunehmend zu einer Reduzierung der innerörtlich zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und damit zu einer Reduzierung des innerörtlichen Geschwindigkeitsniveaus führen. Dieses kann, muss sich jedoch nicht unbedingt nachteilig auf die Taktungen des ÖPNV auswirken, da angeordnete Reduzierungen der zulässigen	A	Verkehrsuntern. werden in Verfahren beteiligt. Straßenverkehrsbeh. entscheidet – dort müssen entstehende Mehrkosten berücksichtigt werden. unter D 6 aufnehmen. Die Verkehrsunternehmen werden in den STVO-Verfahren ohnehin beteiligt und können dann auf Sprungkosten, ggfs verpasste Anschlüsse hinweisen.

		Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h je nach örtlicher Gestaltung auch zu einer besseren Homogenität des Verkehrsflusses führen können (Vgl. hierzu u.a. „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, herausgegeben vom Umweltbundesamt im Nov. 2016). Dieser Gesichtspunkt (bessere Homogenität des Verkehrsflusses) ist teilweise jedoch nur ein „Zufallsprodukt“ der oftmals nur Einzelfall bezogenen und damit nicht gesamtverkehrsplanerisch betrachteten Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.		
	2	Thema „Haltestellenausstattung“ unter Kapitel 7.7. Zu begrüßen wäre es, wenn eine „sicherer Wegeführung zur Haltestelle“ Pflichtausstattungsmerkmal für Standard-, Ersatz und neue Haltestellen wäre. Viele Haltestellen gerade an den „Überlandstraßen“, insbesondere Landstraßen mit Alleencharakter erfüllen vermehrt nicht dieses Sicherheitsmerkmal. Oftmals sind Straßenseiten-/randbereiche ausgefahren oder zugewachsen, so dass im Bereich der Wegeführung zur Haltestelle kein Schutzraum für die Fußgänger besteht. Nur Haltestellen, die sicher zu erreichen sind, werden auch vermehrt von potentiellen Fahrgästen angenommen werden. Auch empfiehlt sich insbesondere (aber nicht nur) bei derartigen Haltestellen, die Erkennbarkeit zu erhöhen. Gerade außerorts könnten zusätzliche Signalkörper am Haltestellenschild eine deutliche Verbesserung insbesondere bei Dunkelheit bringen. Ebenso sollte ggfls. das Thema „regelmäßige Unterhaltung der Haltestellen“ unter Kapitel 7.7 angerissen werden. Regelmäßiger Freischnitt (gerade bei den Überlandhaltestellen) und regelmäßige Kontrolle der „Sichtbarkeitsmerkmale“ (z.B. H-Zeichen) sind wesentliche Voraussetzungen für dauerhaft „sichere Haltestellen“.	A	<p>Sichere Wegeführung = Sache der Baulastträger</p> <p>Ergänzungen im Text werden vorgenommen (z.B. zus. Erläuterungen zu den Inhalten der Aufgabe Unterhaltung)</p> <p>Der Kreis Unna ist zZ bemüht, die Wartung und Instandhaltung von Haltestellen, aber auch HBR-Beschilderungen und Mobilstationen in integrierter Form neu zu ordnen.</p>
Kreis-senioren-konfer. Seniorenbeauftragte	1	Eine gesonderte Beschreibung (in einem separaten Kapitel, Text auf der Grundlage der u.a. Spiegelpunkte) der Versorgungssituation älterer Menschen mit Bus und Bahn oder eine Zusammenstellung der spezifischen Anforderungen und Bedürfnisse älterer Fahrgäste findet sich im Text nicht. Die KSK weist darauf hin, dass es für den Kreis Unna allerdings Anzeichen dafür gibt, dass vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ältere Menschen als ÖPNV-Nutzer immer wichtiger werden. Hinweise auf eine solche Entwicklung gibt z.B. der aktuelle Pflegebedarf-splan Kreis Unna 2018. Dem Plan lassen sich aktuelle Zahlen und Entwicklungstrends entnehmen. An dieser Stelle weist die KSK auf einige zentrale Aussagen besonders hin (vgl. dazu die Seiten 23f, 32 und 33), beispielsweise dass	B	Wird im Text übernommen, eigenes Maßnahmenpaket unter „E“, in welchen die Belange der Senioren und der Behinderten Menschen sowie die Grundsätze, Ziele und Maßnahmen aufgeführt werden.

	<ul style="list-style-type: none"> - 2030 die 60plus-Bevölkerung insgesamt rund 37,7% der gesamten Bevölkerung des Kreises stellen wird (gegenüber 29,3 % in 2016 ein Plus von 8,4%-Punkten) und - 8,2% der Kreisbevölkerung im Jahr 2030 sogar 80 Jahre und älter sein werden (ein plus von 1,8%) und damit bald jeder Zehnte - Konzentriert man sich auf die mehrheitlich nicht mehr erwerbstätige Bevölkerung im Alter von 65 Jahren und mehr („Ruhestandsalter“) werden im Jahr 2030 voraussichtlich insg. 108.039 Menschen im Alter 65 plus im Kreisgebiet leben (entspricht bezogen auf 2016 einem Zuwachs von 22,8% oder 20.084 Personen) - die Zahl der „jungen Alten“ (60 – 69 Jahre) steigt bis etwa 2030 konstant an - ca. 70% der Älteren ab 60 Jahren leben ohne wesentliche gesundheitliche Beeinträchtigungen; Senioren sind deutlich anspruchsvoller und privat und sozial aktiver; selbst im Alter 90 Jahre plus sind nur 64% pflegebedürftig - insgesamt gibt es mehr Behinderte - und mehr ältere Behinderte - gleichzeitig verändern sich wichtige Rahmenbedingungen, z.B. wird die Altersarmut voraussichtlich wachsen 		
2	<p>Die KSK regt aus diesem Grund an, sich der spezifischen Bedürfnisse älterer Menschen und der zunehmenden Zahl älterer Behinderter noch stärker als bisher zu widmen und Ältere als Kunden und Fahrgäste dauerhaft im Blick zu behalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist für die Zukunft gedacht gemeint 	A	z.K. genommen
3	<p>Die KSK regt an, gesellschaftliche Teilhabe in den NVP aufzunehmen und als übergeordnetes Ziel und Gestaltungsauftrag hinter dem Leitbild „Daseinsvorsorge im ÖPNV sichern“ und dem verkehrspolitischen Ziel „Mobilität sichern“ weiter zu verfolgen.</p> <p>Für eine an gesellschaftlicher Teilhabe orientierte Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis Unna sind weitere Ziele für den ÖPNV zu setzen und dabei die Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen gegeneinander abzuwägen.</p>	A	Eine bessere Integration des gesellschaftlichen Teilhabe soll Bestandteil der demnächst anstehenden Überarbeitung der Methodik der ausr. Verk.Bed. sein. (z.B. Bedienungszeiten ggfs. ausweiten)
4	<p>Die KSK schlägt vor, mehr gesellschaftliche Teilhabe für Ältere auf verschiedenen Wegen zu fördern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch Stärkung von individueller Mobilitätskompetenz sowie 	A	VKU leistet mit zahlreichen Projekten bereits heute ihren Beitrag insbes. im Projekt Jederbus zu beiden Anregungen.

		- durch Unterstützung von bürgerschaftlichem Engagement		
	5	Mobilitätsangebote für Ältere und für Menschen mit Behinderungen müssen weiterentwickelt und in neue Maßnahmen umgesetzt werden. - PatenTicket - Aktiv60Ticket (Vorschläge zu neuen Projekten)	A	Die Umsetzung dieser Projekte wird mit der VKU besprochen/geprüft.
	6	Die KSK regt an, langfristig verschiedene und neue Formen von Mobilitätsdienstleistungen stärker in den Blick zu nehmen und zu unterstützen, z.B. auch Formen von bürgerschaftlichem Engagement /Eigenengagement. Dazu können z.B. gehören - Informelle Fahrgemeinschaften in der Nachbarschaft, - ehrenamtlich bereitgestellte Bürgerbusse (z.B. Vereine), flexible Bedienungsformen - Fahrdienstleistung „Dritter“ (möglicherweise z.B. Pflegedienste) etc.	A	- Informelle Fahrgemeinschaften in der Nachbarschaft, konterkariert ÖPNV - ehrenamtlich bereitgestellte Bürgerbusse (z.B. Vereine), flexible Bedienungsformen – möglich vgl. Kap 7.1.7 - Fahrdienstleistung „Dritter“ (möglicherweise - konterkariert ÖPNV)
	7	Ein vollständig barrierefreier ÖPNV ist gesetzlich verankert. Der NVP muss hier mit den im PBefG gesetzlich geregelten Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Herstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV übernehmen. Vor diesem Hintergrund und des auf Langfristigkeit angelegten Planungshorizonts <u>vermisst</u> die KSK im NVP-Entwurf eine entsprechende Zielformulierung. Die KSK regt an, ein Leitziel für die Gestaltung dieses Prozesses in den NVP aufzunehmen. Ein solches Leitziel könnte z.B. lauten: Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Personen vollständig barrierefreien ÖPNV. Zu diesem Personenkreis zählen ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen. Die KSK sieht darin eine Ergänzung des im NVP-Entwurf enthaltenen Kapitels Qualitätsstandards (vgl. Kap. 7). Darüber hinaus ist die Formulierung von Unterzielen denkbar, um den Prozess des Handelns besser strukturieren zu können. Die KSK hat dazu ein paar Beispiele für thematische Unterziele zusammengetragen. Grundlage dafür waren andere Nahverkehrspläne. Einige Beispiele für Unterziele sind im Anhang zusammengestellt.	B	Vollständig barrierefrei – nicht gefordert, der NVP gibt den Kommunen begründete Priorisierung für den weiteren barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen, exakte Umsetzung vor Ort erfolgt durch den Baulastträger. Es gibt für die Kommunen eine abgestimmte Empfehlung für den weiteren barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen. Diese ist bereits so konkret auch in der Priorisierung, dass eine zusätzliche Formulierung eines Leitziels nicht mehr zwingend erforderlich ist.

	8	<p>Die KSK regt an, diesen Prozess (Haltestellenbau) auf Dauer so anzulegen, dass die von der Ausbauplanung Betroffenen frühzeitig an den Abstimmungs- und Entscheidungsprozessen beteiligt werden.</p> <p>Die KSK regt in dieser wichtigen Frage weiter an, im NVP für den langfristig orientierten Gestaltungsprozess vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV eine frühzeitige Beteiligung der Interessensvertreter der Menschen mit Beeinträchtigungen fest zu verankern. Dazu bietet sich der Fachbeirat Inklusion im Kreis Unna an. Gegenwärtig wird im neuen Kapitel „Barrierefreiheit“ lediglich eine Kann-Empfehlung genannt (s. S.3, Abschn. 1.2). Eine verbesserte Beteiligung sollte den gesamten Gestaltungsprozess umfassen, d.h. angefangen von den Zielen über die Maßnahmen bis hin zum Monitoring. (wegen gesetzl. Vorgabe)</p>	B	<p>KSK in SKÖ neu als Mitglied verankert, damit frühzeitige Beteiligung gewährleistet</p> <p>Neues Verfahren !!!! Die betroffenen VU sollen ab sofort von allen Kommunen/Baulasträger (manche tun es schon) ihre Pläne zum Ausbau von Haltestellen bekommen. Verkehrsunt. würden diese Pläne dann an die KSK und den FB Inclusion zur Stellungnahme weiter leiten.</p>
	9	<p>Der Seniorenkreis in der Stadt Fröndenberg (SKF) wünscht vor dem Hintergrund der weiteren demografischen Entwicklung für Fröndenberg eine seniorengerechte Qualitätsanhebung gegenüber der Westfalen Bus GmbH durch den Kreis .</p>	A	<p>Es gelten die im NVP aktuell vorgegebenen Qualitätsstandards. Diese wird WB unter der Prämisse der Eigenwirtschaftlichkeit versuchen umzusetzen.</p>
	10	<p>Von Seiten der Delegierten aus dem Kreis-SportBund wird darauf hingewiesen, dass die Bus-Verbindung nach Lünern in den Abendstunden unzureichend sei.</p>	B	<p>Der Kreis Unna wird im Anschluss an diese NVP-Fortschreibung eine gutachterlich begleitete Untersuchung Nacht- und Abend-ÖPNV durchführen lassen. Dabei wird u.a. auch die Relation Unna-Mitte – Unna-Lünern überprüft.</p>
FB Inclusion Behindertenbeauftragte Kreis Unna	1	<p>das Verständnis für die Einbindung von Betroffenenvertretungen seitens der Kommunalverwaltungen und der entsprechenden Fachämter noch nicht flächendeckend im Kreis Unna gegeben ist und auch hier weiterhin bewusstseinsbildende Maßnahmen erforderlich sind ➔ Zusammenarbeit innerhalb der Kommunen sollte verstärkt werden</p>	B	<p>Wird im Text übernommen, eigenes Maßnahmenpaket unter „E“, in welchen die Belange der Senioren und der Behinderten Menschen sowie die Grundsätze, Ziele und Maßnahmen aufgeführt werden.</p>
	2	<p>Wenn noch nicht im NVP, sollten folgende Grundaussagen und Maßnahmen im NVP verankert werden: Grundaussagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Das generelle Ziel bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. ▶ Bei den Umsetzungsmaßnahmen sind die drei Aspekte <ul style="list-style-type: none"> ○ der Auffindbarkeit, ○ der Zugänglichkeit und ○ der Nutzbarkeit zu beachten – denn nur dann können Menschen mit unterschiedlichen Behinderungsarten gesichert den öffentlichen Raum nutzen. ▶ Zur Zielerreichung ist die Formulierung von allgemeingültigen Qualitätsstandards für den Flächenkreis 	B	<p>Vollständig barrierefrei – nicht gefordert, der NVP gibt den Kommunen begründete Priorisierung für den weiteren barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen, exakte Umsetzung vor Ort erfolgt durch den Baulasträger.</p> <p>Wird im Text übernommen, eigenes Maßnahmenpaket unter „E“, in welchen die Belan-</p>

	<p>notwendig.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ein einheitliches Tarifsystem ist anzustreben, da je nach Behinderung die Orientierung im komplexen Tarifsystem eine große Zugangsbarriere darstellt. ▶ In die künftige Nahverkehrsplanung soll der Fachbeirat Inklusion, als kreisweites Fach-Gremium für die Interessen und Bedarfslagen von Menschen mit Behinderung eingebunden werden. <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen in der Kategorie 1 ist in jedem Fall bis 2021 sicherzustellen, hier insbesondere die Haltestellen in Stadtkernen und Linienkreuzen. ▶ Nach belegbaren größtmöglichen Anstrengungen ist die Verschiebung der Haltestellen von Kategorie 1 in Kategorie 2 mit einem formulierten Umsetzungszeitrahmen möglich. ▶ Die Priorisierung von Maßnahmen muss mit einem Enddatum versehen sein um eine langfristige Verschiebung von notwendigen Maßnahmen auszuschließen. ▶ Eine ortsbezogene Priorisierung der Haltestellen ist dem Fachbeirat bis zum Ende des 1. Quartals 2019 vorzulegen. ▶ Bushaltestellen, die mit Masten versehen sind, sind mit Sicherheitsringen auszustatten. (Anmerkung: Haltestellenschilder sind unabdingbar an jedem Haltepunkt, da 15m vor und hinter dem Schild nicht geparkt werden darf. Um Haltestellenschilder zu befestigen, müssen i.d.R. Masten aufgestellt werden. Insbesondere für Menschen mit einer Sehbehinderung sollten somit die Haltestellenmasten mit Sicherheitsringen ausgestattet werden). ▶ Alle Bushaltestellen sind nach einem taktilen und kontrastreichen System barrierefrei auszubauen. ▶ Die Abbildung der Fahrlinien in Piktogrammen wird befürwortet. ▶ Die Qualitätsstandards der VKU müssen zeitnah und verbindlich auf die externen Busunternehmen übertragen werden (Umsetzungszeitrahmen formulieren). Das beinhaltet auch die Ausstattung der Fahrzeuge und die Schulungen der Beschäftigten. Die Schulungsmaßnahmen, z.B. JederBus, NimmBus, Rollatorentaining werden als praktische und wichtige Maßnahme wahrgenommen und haben kreisweit für die unterschiedlichen Nutzergruppen einen hohen Wert. Die 	<p>ge der Senioren und der Behinderten Menschen sowie die Grundsätze, Ziele und Maßnahmen aufgeführt werden.</p> <div data-bbox="957 555 1519 965" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Fristgerechte Einhaltung der Empfehlungen zum barrierefreien Haltestellenausbau obliegt ausschließlich dem Baulastträger.</p> </div> <div data-bbox="957 1016 1519 1137" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Wird mit redaktioneller Endbearbeitung des NVP gewährleistet.</p> </div> <div data-bbox="957 1711 1519 1910" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Im NVP beschriebene Qualitätsstandards gelten für alle Unternehmen.</p> </div> <div data-bbox="957 1928 1519 2056" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Schulungen: wird übernommen (Maßn.Steckbrief)</p> </div> <div data-bbox="957 2092 1519 2213" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Die Verkehrsunt. sind aufgefordert, die relevanten Unterlagen zu erstellen und an die Nutzergruppen zu verteilen.</p> </div>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Fortführung dieser Schulungen soll kontinuierlich und dauerhaft erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Informationen der Verkehrsgesellschaften im Kreis Unna in leicht verständlicher Sprache sollen als Standardformat breiter verteilt werden. ▶ Zusätzliche direkte Linienführungen - ohne Streichung weniger frequentierter Haltestellen - mit weniger Umstiegen zu den ZOB sind anzustreben. 		
	3	Bushaltestellen, die mit Masten versehen sind, sind mit Sicherheitsringen auszustatten. (gemeint ist: immer! Auch barrierefrei ausgebaut hast.!)	B	Wird übernommen
WestfalenBus	1	<p>Seite 43: Linienzuordnung Linienbündel</p> <p>Die Linie C32 ist in der oberen Auflistung als VKU-Konzession gekennzeichnet. Bei der nachfolgenden Zuordnung wird die Linie C32 sowohl im „großen (VKU-)Bündel“ als auch im „kleinen Bündel“ (derzeit WB) mit aufgeführt. Es handelt sich hierbei um eine Gemeinschaftskonzession von VKU und WB. Im NVP sollte mittelfristig eine Aufspaltung der Verkehre zwischen VKU und WB beabsichtigt werden und die jeweilige Konzession auf die beiden Bündel verteilt werden. In einem ersten Gespräch haben beide VU diesen Wunsch nach Aufspaltung geäußert.</p>	B	Dem Prinzip, dass es ab 1.1.21 keine Gemeinschaftskonzessionen mehr geben kann, wird im NVP Rechnung getragen werden. Die Bezeichnung der Linie C32 könnte z.B. in Linie C 32a und C 32b gesplittet werden.
	2	<p>Seite 44: Zuordnung AST-Verkehre zu Linienbündeln</p> <p>Der N-AST-Verkehr im Bereich Unna – Bönen/Fröndenberg/Holzwickede/Kamen-Heeren wird derzeit als Gemeinschaftskonzession der beiden VU VKU und WB betrieben. Im Zuge des ab Seite 146 beschriebenen Vergabeverfahrens für das große Bündel ist bei derzeitigen Gemeinschaftskonzessionen u.E. eine eindeutige Zuordnung der Linien bzw. Linienabschnitte unerlässlich. Die Splittung des N-AST-Verkehres in der Linienbündelzuordnung wird im Liniensteckbrief (S.282) zwar benannt, die Splittung sollte dann aber auch bei der zukünftigen Konzessionszuordnung angestrebt werden. Diese rechtfertigt eventuell ein weiteres Maßnahmenpaket - Trennung und eindeutige Zuordnung der Gemeinschaftskonzessionen – oder zumindest den im NVP zu äussernden Wunsch bei zukünftigen Konzessionsanträgen möglichst eindeutige Zuordnungen zu Unternehmen vorzunehmen. Insofern sollte dieses auf Seite 282 ergänzt werden. Dies gilt im Übrigen für alle Gemeinschaftskonzessionen mit der VKU. Wir sind als WB dazu bereits in</p>	B	Die Bedenken der WB werden berücksichtigt. s.a. WB Nr. 1

		ersten Abstimmungen mit der VKU und sehen hier gute Chancen zu einvernehmlichen Lösungen zu kommen, die das beabsichtigte Vergabeverfahren erleichtern		
	3	Seite 64 ff: Bedienungshäufigkeit Die ab Seite 104 ff. benannten Maßnahmenpakete für die Stadt Fröndenberg C5 und C6 werden auch für die kleineren Ortsteile eine eindeutige Definition der Bedienungshäufigkeit ergeben. Die hier beschriebene Absprache (im Bedarfsfall) zwischen Kreis, Kommune und VU ermöglicht damit die individuelle Ausgestaltung für jeden einzelnen Ortsteil. Gleiches gilt für die Verbindungsqualität (S.72/73).	A	Der Kreis Unna steht im Austausch mit WB, der Stadt Fröndenberg und dem Bürgerbusverein zur Neukonzeption eines ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet. Dieser Prozess konkretisierte sich während der Phase der TÖB-Beteiligung und ist noch nicht abgeschlossen (Stand 17.12.18). Insofern wird diese Teilstellungnahme voraussichtlich obsolet sein.
	4	Seite 75: Bewertung von Angeboten und Leitlinien für Bürgerbusangebote Die Bürgerbusprojekte in und außerhalb des Kreises Unna können u.E. sehr wohl eine sinnvolle Ergänzung und damit theoretisch auch einen Ersatz für bestehenden Regelverkehre und Linienwege leisten. Auch für die Bürgerbuslinien bestehen Konzessionen, die Betriebs- und Bedienpflichten fordern und regeln, außerdem ist immer ein reguläres VU mit in der Verantwortung. Gerade bei der Bedienung kleiner Ortsteile unter 500 Einwohnern, bei Fahrgastzahlen im Regelverkehr von unter 8 Personen, können Bürgerbusleistungen ein sinnvoller und wirtschaftlicher Ersatz sein. Die hier im Kreis Unna gelebte Anerkennung des „übergeordneten“ Westfalen-Tarif es macht solch eine Einbindung erst recht möglich. Hier im NVP sollte u.E. diese Möglichkeit zumindest aufgeführt werden. Dadurch können (wenn auch nur punktuell) auch in wirtschaftlich schwierigen Bereichen gegebenenfalls auch langfristig dichte und gute ÖPNV-Angebote sichergestellt werden.	B	Die Funktion und Bedeutung eines Bürgerbussystems wird vom Kreis Unna anders gesehen. Der BB kommt nur als Ergänzung und nur in Frage, wenn keine andere klassische ÖPNV-Angebotsform möglich ist bzw. keine Finanzierung zustande kommt. Die Anerkennung des Westfalentarifs ist bereits im NVP im Kap. 7.1.7. „Leitlinien für Bürgerbusangebote“ festgehalten, jedoch wird die Verbindlichkeit in der Formulierung angepasst.
	5	Seite 76: Fahrzeugstandards Busverkehr Die NVP-Vorgaben in Bezug auf Fahrzeugalter und Fahrzeugstandards in den Bereichen Inklusion, Information, Komfort, Betrieb und Klimaschutz sind u.E. so akzeptabel und zeitgemäß. Eine Zuordnung dieser Anforderungen auf die unterschiedlichen Fahrzeugtypen erfolgt jedoch nicht. Die üblichen Gefäßgrößen Solo-Kom, Gelenk-Kom und im Einzelfall auch 15m-Kom erfordern auch nicht zwingend eine detaillierte Unterscheidung. Für den inzwischen in vielen Bereiche üblichen und auch sinnvollen Einsatz von Kleinbussen müssen die einzelnen Vorgaben jedoch an einigen wenigen Stellen angepasst werden (z.B. fehlende zweite Tür). Auch im Kreis Unna gibt es einige verkehrliche Bereiche, die auf Grund von	B	Der Einwand ist berechtigt. Der Aspekt „Kleinbusse“ wird bei den Qualitätsstandards differenziert.

	<p>verhältnismäßig niedrigen Fahrgastzahlen solch einen Einsatz rechtfertigen. Hier im NVP sollte zumindest auf den möglichen Einsatz von Kleinbussen hingewiesen werden, eventuell mit der Ergänzung, dass dann die NVP-Vorgaben für die Fahrzeugflotte individuell vor Einsatz dieser Fahrzeuge zwischen den Beteiligten abgestimmt werden. Das würde eine detaillierte Trennung nach Fahrzeugkategorien erübrigen.</p>		
6	<p>Seite 102 ff: Entwicklungskonzept Bahn/Bus</p> <p>Seite 126: Maßnahmenbündel C5 – Weiterentwicklung Linien 170 / 180 und</p> <p>Seite 127: Maßnahmenbündel C6 – Ergänzende Bedarfsangebote C71 und C74</p> <p>Der in den letzten gemeinsamen Gesprächen entstandene Zwischenstand für die beiden Maßnahmenpakete C5 und C6 kann und sollte in dem aktuellen Entwurf nicht abgebildet werden. Der für diese beiden Maßnahmen benannte mögliche Umsetzungstermin „mit Erneuerung der Linienkonzessionen – Mai 2026“ wird jedoch nach aktuellem Stand der Abstimmung mit Kreis / Kommune und VU deutlich vorgezogen. Eine Anpassung des aktuellen Angebotes wird in jedem Fall erfolgen. Insofern sollte zumindest an dieser Stelle ein „vsl. im Jahr 2019“ benannt werden können. Die parallel enthaltene Anmerkung „kann noch zu Anpassungen bei dieser Maßnahme führen“ ermöglicht den nötigen Freiraum für die gemeinsame Planung und Abstimmung, so dass hier keine weitere Erläuterung des Planungsstandes erforderlich ist.</p>	B	<p>Der Kreis Unna steht im Austausch mit WB, der Stadt Fröndenberg und dem Bürgerbusverein zur Neukonzeption eines ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet. Dieser Prozess konkretisierte sich während der Phase der TÖB-Beteiligung und ist noch nicht abgeschlossen (Stand 17.12.18). Insofern wird diese Teilstellungnahme voraussichtlich obsolet sein.</p>
7	<p>Explizit für das Maßnahmenpaket C6 empfehlen wir die Aufnahme der beiden weiteren Stadtbuslinien C72 und C73 sowie der Linie 160, auch für diese Linien könnten sich aus der kompletten Überplanung heraus neue Linienstrukturen ergeben. Dies darf und wird natürlich nicht zu Einschränkungen bei der Bedienungshäufigkeit und –qualität führen, Änderungen, die das bisherige Niveau erhalten können jedoch sinnvoll sein.</p>	A	<p>Der Kreis Unna steht im Austausch mit WB, der Stadt Fröndenberg und dem Bürgerbusverein zur Neukonzeption eines ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet. Dieser Prozess konkretisierte sich während der Phase der TÖB-Beteiligung und ist noch nicht abgeschlossen (Stand 17.12.18). Insofern wird diese Teilstellungnahme voraussichtlich obsolet sein.</p>
8	<p>Seite 130: weitere Prüfaufträge</p> <p>Auch wenn die Bürgerbuslinien in ihrer Art und Gestaltung nicht Bestandteil des NPV's sind, sondern nur als ÖPNV-Zusatzangebot benannt werden, könnte bei den beiden Maßnahmenpaketen auf die möglichen Korrekturen auch bei den Bürgerbuslinien hingewiesen werden. Gerade die heutige zum Teil ergänzende Linienführung der Bürgerbuslinien zeigt ja eine sinnvoll Integration dieser Angebote in den Regelverkehr. Hier sollte u.E. der Bezug zu den beiden Maßnahmen C5 und C6 hergestellt werden.</p>	B	<p>Der Kreis Unna steht im Austausch mit WB, der Stadt Fröndenberg und dem Bürgerbusverein zur Neukonzeption eines ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet. Dieser Prozess konkretisierte sich während der Phase der TÖB-Beteiligung und ist noch nicht abgeschlossen (Stand 17.12.18). Insofern wird diese Teilstellungnahme voraussichtlich obsolet sein.</p>

	<p>Seite 138: Fuhrparkqualifizierung beim Klimaschutz</p> <p>Der mögliche Kleinbuseinsatz in einzelnen ausgewählten Verkehrsräumen des Kreises Unna sollte auch an dieser Stelle benannt werden. Neben der Modernisierung des Fuhrparks durch Neufahrzeuge gleicher Fahrzeugkategorien kann auch der gezielte Einsatz kleinerer Gefäßgrößen in Bezug auf Emissionen und Immissionen hohe positive Auswirkungen auf die hier benannten Klimaschutzziele haben. Diese Möglichkeit lässt sich u.E. leicht in dieses Maßnahmenpaket integrieren.</p>	B	Der Einwand ist berechtigt. Der Aspekt „Kleinbusse“ wird bei der Fuhrparkqualifizierung differenziert.
10	<p>Seite 146: Vergabe – Grundlagen für Direktvergabe</p> <ul style="list-style-type: none"> Zur weiteren Sicherstellung des Direktvergabewunsches an die VKU könnte die bereits oben genannte eindeutige Zuordnung von Linienkonzessionen beitragen. Wir würden die Aufnahme dieses Zieles/Wunsches durchaus akzeptieren. Die Gründe zum Entstehen dieser Gemeinschaftskonzessionen sind überwiegend in der Historie zu suchen und spielen in den heutigen Strukturen mehr und mehr eine untergeordnete Rolle. <p>Die geplante Direktvergabe für das „große Bündel“ an die VKU wird sehr ausführlich beleuchtet und die Auswirkungen entsprechend beschrieben. Allerdings finden sich keine Hinweise auf die weiteren Perspektiven für die heute erbrachten eigenwirtschaftlichen Leistungen der WB. Zumindest eine Art Absichtserklärung – nach Möglichkeit die weiteren Leistungen (kleines Bündel) in heutiger Form, also als eigenwirtschaftlich zu erbringende Leistungen zu erhalten – hielten wir an dieser Stelle für angebracht und notwendig. Die reine Feststellung, wie diese Verkehre heute erbracht werden, reicht u.E. so nicht aus. Die voraussichtliche Laufzeit/Gültigkeit des neuen NVP wird ja die Laufzeiten des „kleinen Bündels“ sicherlich betreffen. Insofern ist eine Aussage an dieser Stelle notwendig.</p>	B	Die Bedenken der WB werden berücksichtigt. s.a. WB Nr. 1
11	<p>Zu Teil 2: Anhang – Liniensteckbriefe</p> <p>Seite 164: Linie 27 der MVG</p> <p>Die in den beiden Maßnahmenbündeln C5 und C6 angestrebte Überplanung des Verkehrsangebotes im Bereich der Stadt Fröndenberg könnte auch geringfügige Auswirkungen auf das Fahrplan- und Fahrwegangebot der Linie 27 der MVG haben, z.B. Bedienung des Fröndenberger OT Dellwig mit Einzelfahrten. Hierzu wären Abstimmungen mit der MVG und dem</p>	B	Der Kreis Unna steht im Austausch mit WB, der Stadt Fröndenberg und dem Bürgerbusverein zur Neukonzeption eines ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet. Dieser Prozess konkretisierte sich während der Phase der TÖB-Beteiligung und ist noch nicht abgeschlossen (Stand 17.12.18). Insofern wird diese Teilstellungnahme voraussichtlich obsolet sein.

	<p>Nachbaraufgabenträger Märkischer Kreis notwendig. Im vorliegenden Liniensteckbrief könnte entweder unter Maßnahmen oder Anmerkungen auf die beiden Maßnahmenpakete C5 und C6 verwiesen werden.</p> <p>Seite 171: Linie 132 der WB</p> <p>Durch die Zuordnung und Verantwortlichkeit der Linie zum Aufgabenträger Märkischer Kreis müssen eventuell beabsichtigte Veränderungen auf dieser Linie nicht in den vorliegenden Entwurf einfließen. Die Linie ist bereits neu beantragt und genehmigt, das Konzessionsdatum kann daher angepasst werden (Laufzeit bis 31.07.2020).</p> <p>Seite 176: Linie 160</p> <p>Aufnahme des Hinweises zum Maßnahmenpaketes C6.</p> <p>Seite 202: AST Schwerte</p> <p>In Bezug auf die beabsichtigte Direktvergabe an die VKU kann eine eindeutige Konzessionsvergabe notwendig sein. Im Liniensteckbrief kann man dies als „Prüfung der weiteren Notwendigkeit der Gemeinschaftskonzession“ aufnehmen.</p> <p>Seite 203: AST Unna</p> <p>In Bezug auf die beabsichtigte Direktvergabe an die VKU kann eine eindeutige Konzessionsvergabe notwendig sein. Im Liniensteckbrief kann man dies als „Prüfung der weiteren Notwendigkeit der Gemeinschaftskonzession“ aufnehmen.</p> <p>Seite 204 – 207: Bürgerbuslinien Fröndenberg</p> <p>Aufnahme der möglichen Auswirkungen der Maßnahmenbündel C5 und C6 unter Maßnahmen oder Anmerkungen.</p> <p>Seite 230: Linie C72</p> <p>Aufnahme der möglichen Auswirkungen der Maßnahmenbündel C5 und C6 unter Maßnahmen oder Anmerkungen.</p> <p>Seite 231: Linie C73</p> <p>Aufnahme der möglichen Auswirkungen der Maßnahmenbündel C5 und C6 unter Maßnahmen oder Anmerkungen.</p> <p>Seite 249: Linie R52</p> <p>Die Linie R52 wird derzeit und perspektivisch mit den heutigen Linien 170 und 180 Fröndenberg – Unna verknüpft. Die Überplanung des Verkehrsraumes Fröndenberg mit den Maßnahmenpaketen C5 und C6 kann dadurch theoretisch zu Auswirkungen in Bezug auf Fahrplanlage und Fahrweggestaltung (im Innenstadtbereich Unna – siehe auch Maßnahmenpaket C3 – hier ja bereits</p>	<p>Liniensteckbriefe stellen grundsätzlich zunächst den Status Quo der einzelnen Linien dar. Änderungen aufgrund der weiteren Abstimmung zum ÖPNV-Konzept in der Stadt Fröndenberg werden mit dem aktuellsten Arbeitsstand vor Fertigstellung des NVP eingearbeitet.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>aufgeführt) führen. Angebotsveränderungen in Bezug auf Leistungsumfang und Fahrtenhäufigkeit sind allerdings nicht zu erwarten. Der Bezug zu den Maßnahmen C5 und C6 sollte an dieser Stelle aufgeführt werden.</p> <p>Seite 281: Nacht-AST Unna – Bönen/Fröndenberg/Holzwickede/Kamen-Heeren</p> <p>Die bisherige Gemeinschaftskonzession führt zu einer Doppelzuordnung der Linie auf das „große Bündel“ und das „kleine Bündel“. Wie oben beschrieben, ist hier möglicherweise eine Aufteilung auf zwei Einzelkonzessionen sinnvoll. Diese Perspektive oder Wunsch sollte an anderer Stelle (s.o.) aufgenommen werden und dann hier als Querverweis auftauchen</p>		
Die Grünen (KT-Fraktion)	1	<p>Festschreibung des Status Quo reicht hier nicht aus. Leider bleibt dieser Entwurf in einem Stadium der Nachbesserung stecken. Er wird nicht konsequent genug nach vorne gedacht. Die Grüne Kreistagsfraktion wünscht sich als Zielvorgabe für 2030 einen verbesserten Modal Split, mehr Klimaschutz und zufriedene ÖPNV Kunden.</p>	B	<p>NVP ist ausgerichtet auf ÖDLA 2021 ff, nicht 2030.</p> <p>Immer wurde dieser NVP unter dem Aspekt der bestehenden finanziellen Grenzen gesehen.</p>
	2	<p>Aus Sicht der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wäre eine Erweiterung des VRR-Kragens auf den gesamten Kreis Unna die Maßnahme, die am meisten für die Verbesserung des Modal Splits im Kreis Unna erreichen kann</p>	A	<p>Auffassung wird nicht geteilt, u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - aufgrund der intensiven Pendlerverfl. ins Münsterland, Werne und Selm höher als Ri. Do., Bönen intensiver nach Hamm, Frö. intensiver zum MK - WT ist im Verhältnis zum VRR-Tarif günstiger bei Nachbar- und Kreisverflechtungen - Kreis Unna hat starke Pendlerverflechtungen nach Do. = WT-Kragen, weniger ins westl. Ruhrgebiet - Ausweitung VRR-Kragen landespolitisch nicht durchsetzbar - Alternative: gesamter Kreis Unna in den VRR: <ul style="list-style-type: none"> - weniger politischer Einfluss - weniger Gestaltungsmöglichkeiten - deutlich höhere Kosten
	3	<p>Wenig hilfreich ist es auch, dass es verschiedene Nutzungsbedingungen an unmittelbar benachbarten Bahnhöfen gibt: Bahnhof Unna - Nuterausweis und am Bahnhof Holzwickede - kostenloser 24 Stunden Parkschein.</p>	A	<p>Liegt im Entscheidungsspielraum der Städte und Gemeinden sowie des NWL aufgrund seiner Förderbedingungen was P+R und B+R angeht (Verbot von Parkgebühren bei geförderten Anlagen)</p>
	4	<p>Ein in die Zukunft gedachter, anzustrebender Modal Split sollte durchaus Gegenstand des Nahverkehrsplanes sein. 30 % MIV, 30% ÖPNV und 30% Fahrrad/Fußgänger könnten hier anzustrebende Meilensteine darstellen.</p>	A	<p>Eine diesbezügliche Diskussion muss politisch geführt werden. Wie bereits mitgeteilt sollen in der Ausschusssitzung im Mai 2019 erste Bausteine benannt werden.</p>
	5	<p>vor allem in den Abendstunden und an den Wochenenden ist eine Ausweitung der Betriebszeiten nötig Schwachstellenanalyse und eine Nutzerbefragung war bis jetzt noch nicht erkennbar, ist aber unbedingt notwendig.</p>	B	<p>Eine dezidierte Untersuchung des Abend- und Nacht-ÖPNV wird in der folgenden NVP-Fortschr. 2019 ff stattfinden.</p>

	6	bei den Kategorien der Betriebszeitenfenster die Kategorie 4 zu streichen und so Bönen und Fröndenberg die halbwegs annehmbaren Busbetriebszeiten der Kategorie 3 zu ermöglichen.	B	Das Verfahren der Ausreichenden Verkehrsbed. wird in der NVP-Fortschr. 2019 ff auch diesbezüglich qualifiziert.
	7	Der letzte Bus am RRX Haltepunkt Nordböge fährt im aktuellen Fahrplan um 17:28 Uhr. Danach fährt nur noch ein Taxibus. Gerade für Bönen gibt es darum dringenden Handlungsbedarf.	B	TaxiBus ist aus Sicht der Kreisverw. ein bedarfsgerechtes und Bussen gleichberechtigtes Angebot. Ansonsten s. Teilstellgn. 5
	8	Fröndenberg sind uns die neu angedachten Konzepte der der Deutschen Bahn/Westfalenbus noch nicht bekannt. Der Standpunkt „Hauptsache eigenwirtschaftliche Vergabe“ - sprich es darf die Kommune nichts kosten - bringt den ÖPNV hier auf keinen Fall weiter.	A	Wird zK genommen. Hängt auch von der Finanzierungsbereitschaft des Kreises und der Stadt ab.
	9	Die VKU hat genau einen Bus mit Hybridantrieb und setzt ansonsten auf Euro5 EE und Euro 6 Busse. Die Subunternehmen fahren zu 80 - 90% mit älteren Fahrzeugen, die gerade mal die Euro 4 Abgasnorm erfüllen und zum Teil sogar mit Bussen ohne Rußpartikelfilter. Dieser Zustand sollte in Zeiten von Klima-Katastrophe, Luftverschmutzung und drohenden Fahrverboten nicht auch noch festgeschrieben werden. Wir fordern deutlichere Anstrengungen der VKU, die Busflotte zukunftsfest zu machen und sich an den Förderprogrammen für die Elektromobilität zu beteiligen. Wie aus anderen Kommunen zu vernehmen ist, werden dort massenweise Elektrobusse bestellt und sind auch im Betrieb. Es ist darum nicht einzusehen warum solche Busse nicht auch in unserem Kreisgebiet zum Einsatz kommen können.	B	Die Umstellung auch der Subunternehmerfahrzeuge auf mind. Euro 5 oder Euro 6 ist möglich, jedoch muss finanzierbar sein. Allein die Umstellung der Busflotte in Schwerte auf Euro 6 hatte jährliche Zusatzkosten von 250.000 Euro zur Folge.
	10	Bei den Fahrzeugstandards fehlt beim Kauf von Neufahrzeugen der „elektronische Abbiegeassistent“ bzw. andere Sicherheitseinrichtungen, dessen Einführung der Kreistag für Fahrzeuge der Kreis-Tochterunternehmen beschlossen hat. Sollte diese Einrichtung per se serienmäßig sein, entfällt natürlich dieser Einwand.	B	Wird als Qualitätsstandard noch aufgenommen. Empfehlender Charakter.
BezReg. Arnsberg (Personenbef.)	1	S. 43, Tab 24, Liniennr. 86 in D 86 ändern, dito Kap. E, Linien für ÖDLA ebenfalls im Großen Bündel in D 86 ändern	A	Wird übernommen
	2	Zu Kapitel 7.1.7 (Leitlinien für Bürgerbusangebote) S. 76/77 Hinweis, dass der Begriff „Betriebsführung“ im Personenbeförderungsgesetz einer anderen Bedeutung zukommt. Es wäre sinnvoll auch hier die Begrifflichkeit „Konzessionär“ oder die Formulierung aus den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG (dass ein Verkehrsunternehmen Genehmigungsinhaber und verantwortlicher Unternehmer nach dem Personenbeförderungsgesetz der Bürgerbuslinie ist) zu verwenden.	B	Wird übernommen

	<p>Korrekturen und Ergänzungen zu Liniensteckbriefen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 5 der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH bis 31.05.2028 - Linie 23 der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH bis 31.05.2028 - Linie 27 der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH bis 31.05.2028 - Linie 122 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie 132 der Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 31.07.2020 - Linie 140 der Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbH & Co. KG bis 16.02.2028 - Linie 145 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie 151 Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 11.07.2018 ist der Konzessionär die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH mit der Laufzeit bis 31.12.2020 - Linie 170 der Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 24.05.2026 - Linie 183 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie 189 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie 192 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie 193 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linien 430, 435, 438 und 474 der Dortmunder Stadtwerke AG bis 30.06.2028 - Linie 536 der Regionalverkehr Münsterland GmbH und Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Bei der Linie AirportShuttle handelt es sich um eine Sonderlinie nach § 43 PBefG, Konzessionär ist der Flughafen Dortmund GmbH bis 30.03.2028 - Die Linie B 1 - B 4 der Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 09.01.2021 sind Linien des Bürgerbus Fröndenberg. Lt. Kapitel 7.1.7 sind Bürgerbuslinien kein Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, ebenso sind diese Linien kein Bestandteil des Kleinen Bündels. Gleiches gilt für die Linie B 13 der Regionalverkehr Münsterland GmbH. - Linie C 2 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie C 22 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Bei den Linien C 32 und C 45 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH ist die Westfalenbus GmbH Mitkonzessionär. - Linie R 13 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 	3	B Werden übernommen
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	---------------------

		<ul style="list-style-type: none"> - Linie R 14 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie R 30 der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH/Westfalenbus GmbH bis 24.05.2026 - Linie R 53 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie T 30 der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH/Westfalenbus GmbH bis 31.12.2020 - Linie AST Lünen der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 28.10.2019 - Linie Nacht-AST Unna der Deutschen Bahn/Westfalenbus GmbH und Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 ist sowohl Großes AST-Bündel als auch Kleines AST-Bündel angegeben. - Linie N 1 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie N 2 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 - Linie NE 1 der Dortmunder Stadtwerke AG bis 30.06.2028 - Linie NE 25 der Dortmunder Stadtwerke AG bis 30.06.2028 - Die Linien 194 und 195 der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020 sind in einer Genehmigungsurkunde festgelegt. Daher wäre es zu überlegen für beide Linien nur einen Liniensteckbrief zu erstellen. <p>Da sich zurzeit diverse Linien im Wiedererteilungsverfahren befinden bitte ich die korrekten Laufzeiten der jeweiligen Genehmigungen vor Verabschiedung des Nahverkehrsplanes über die Liniendatenbank auf der Internetseite www.bezreg-arnsberg.nrw.de zu prüfen und ggf. zu aktualisieren.</p>		
	4.1	Hinsichtlich der Linie 18 und R 30 des Kleinen Bündels ist mit dem Kreis Unna bereits telefonisch Kontakt aufgenommen worden. Die Linien werden nachträglich ergänzt.	B	Wird berücksichtigt
	4.2	Ebenso wurde bereits vereinbart, dass in Tabelle 55 (D Übersicht der ein- und ausbrechenden Linien) der AST Schwerte in den AST Iserlohn umbenannt wird. Hintergrund ist, dass der AST Iserlohn in die Vergabebefugnis des Märkischen Kreises, der AST Schwerte in die Vergabebefugnis des Kreises Unna fällt. M.E. hat sich hierzu eine zusätzliche Mitteilung in einer gesamten Stellungnahme der Bezirksregierung erübrigt.	B	Wird berücksichtigt
Bezreg. Arnsb. Luftreinhaltung	5	<p>Aus Sicht der Luftreinhalteplanung nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Auf Seite 76 darauf verwiesen, dass bei Konzessionen auf andere Verkehrsunternehmen der aktuelle Standard bei den Fahrzeugstandards mindestens zu halten ist. Ziel sei eine kontinuierliche Verbesserung durch regelmäßige Fahrzeugwechsel.</p> <p>Auf Seite 55 wird erklärt, dass die Fahrzeuge der jeweiligen Subunternehmen noch zu 80 bis 90% lediglich die Abgasnorm Euro 4 oder schlechter</p>	B	Ist eindeutig eine Frage der Kosten und der Finanzierung und damit eine rein politische Entscheidung. In wie weit die Busse im Kreis Unna betroffen sind, wäre ja auch davon abhängig, welchen Kommunen im Bedienungsgebiet Fahrverbote drohen. Es wäre sicher sinnvoll, wenn die Verkehrsunternehmen die Auswirkungen für sich und die Subunternehmen skizzieren könnten, wenn der Mindeststandard bei der Abgasnorm z.B. auf Euro 5 angehoben wird. Grundsätzlich ist die Argumen-

	<p>aufweisen.</p> <p>Im Hinblick auf das laufende Vertragsverletzungsverfahren durch die EU in der Luftreinhalteplanung und der Antrag der Deutschen Umwelthilfe und den drohenden Klageverfahren auf Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte gegen einzelne Kommunen ist diese Tatsache nicht zufriedenstellend.</p> <p>Des Weiteren sollten konkrete Anforderungen an Emissionsstandards für die Abwicklung des ÖPNV gestellt werden. Dies sollte auch für Subunternehmer gelten.</p> <p>Sogar der LRP Ruhrgebiet von 2011 stellt Forderungen an Emissionsstandards bei der Abwicklung von z.B. Schülerverkehr, denen die ÖPNV-Anbieter gefolgt sind. Derartige, auf die heutige Situation angepassten Vorgaben sollte auch der Nahverkehrsplan enthalten.</p> <p>Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten ist. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten.</p>		<p>tation der Bezirksregierung nachvollziehbar.</p>
6	<p>Bei der Vergabe von Dienstleistungen an Subunternehmen ist das</p> <p>Tariftreue- und Vergabegesetz in der Neufassung vom 01.04.2017, hier insbesondere § 3 Abs. 2 Satz 1 und § 6 Abs. 1, zu berücksichtigen.</p>	A	<p>Wird zustimmend zur Kenntnis genommen</p>