

Nahverkehrsplan Kreis Unna

Fortschreibung des 2. Nahverkehrsplans

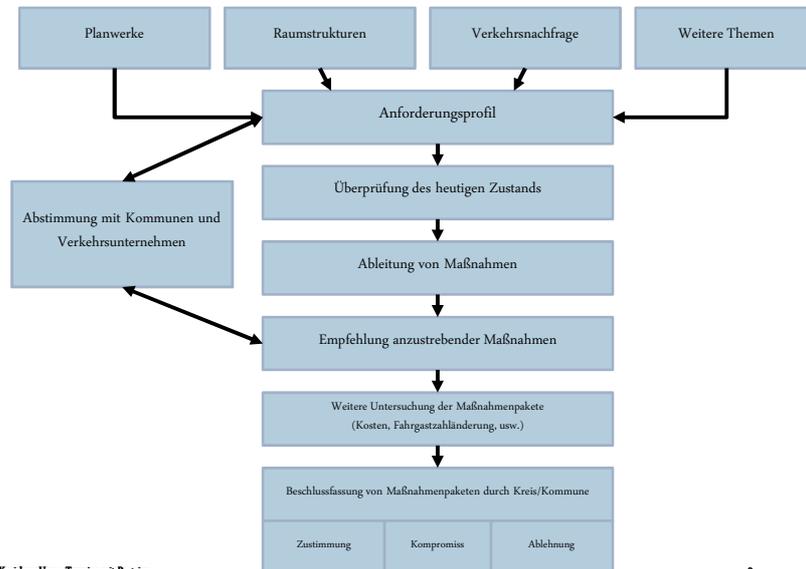


Tagesordnungspunkte

- > Arbeitsphasen des Nahverkehrsplans
- > Ausreichende Verkehrsbedienung
- > Große Maßnahmenpakete
- > Kleine Maßnahmenpakete



Arbeitsphasen



Ausreichende Verkehrsbedienung

Hintergrund

- langfristiges Ziel: Verteilung von Nahverkehrsleistungen auf Basis von Strukturdaten
- Kommunen mit vergleichbarer Struktur sollen ähnliches Bedienungsangebot haben
- *Ausreichende Verkehrsbedienung* gibt Orientierungsrahmen; keine strikte Vorgabe
- Einzelfallsituationen aufgrund kleinräumlicher Besonderheiten diskutieren
(z. B. Anteil an Hochhäusern in Einzelhauswohnsiedlung)

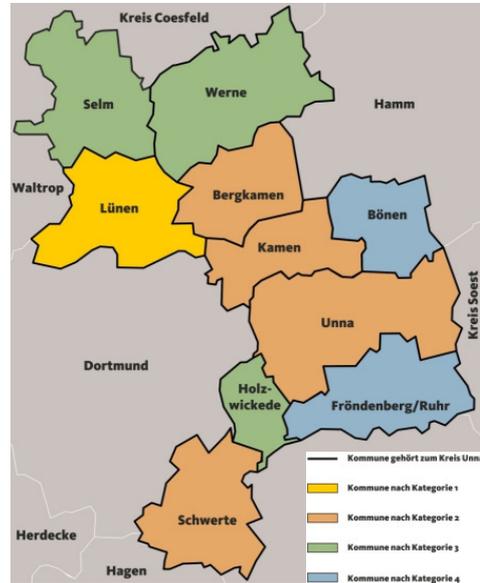
Methodik zur Ermittlung der ausreichenden Verkehrsbedienung

- Kategorisierung der Kommunen
- Kategorisierung der Ortsteile
- Festlegung wesentlicher Verkehrsrelationen
- Zuweisung von Bedienungszeitfenstern und -häufigkeiten für jede Kategorie

Ausreichende Verkehrsbedienug
Kategorisierung der Kommunen

Berücksichtigte Kenngrößen:

- Zentrenart
- Geschäftsstruktur im Hauptort
- Einwohnerzahl
- Einwohnerdichte
- Beschäftigte pro Kommune
- Beschäftigte pro Einwohner
- Schülerzahlen
- Öffentliche Einrichtungen

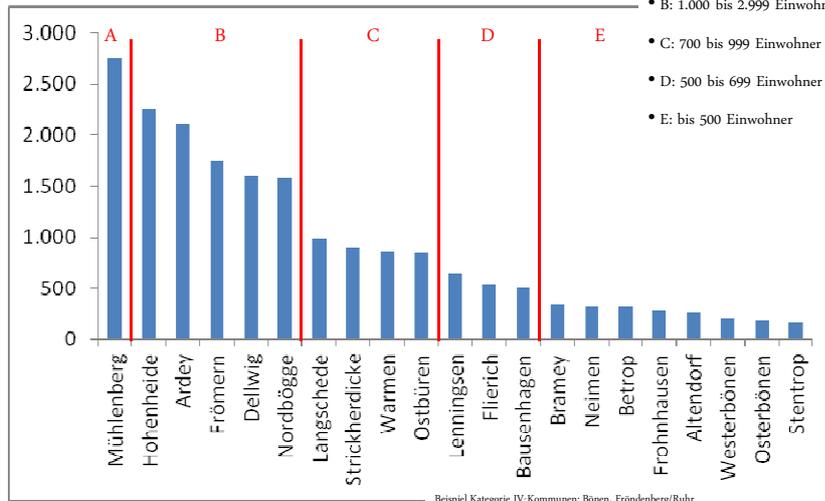


Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

Ausreichende Verkehrsbedienug
Kategorisierung aller Ortsteile

Unterteilungen:

- A: ab 3.000 Einwohner
- B: 1.000 bis 2.999 Einwohner
- C: 700 bis 999 Einwohner
- D: 500 bis 699 Einwohner
- E: bis 500 Einwohner



Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

Ausreichende Verkehrsbedienung Festlegung der Bedienzeitenfenster und Bedienungshäufigkeit

Uhrzeit (4 = Zeitraum von 04.00 bis 05.00, usw.)																							
Wochentage	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Montag bis Freitag																							
Hauptverkehrszeit (HVZ)						AZ							AZ							AZ			
Normalverkehrszeit (NVZ)						AZ							AZ										
Schwachverkehrszeit (SVZ)																				AZ			
Samstag																							
Normalverkehrszeit (NVZ)						AZ														AZ			
Schwachverkehrszeit (SVZ)						AZ																	
Sonn- und Feiertag																							
Schwachverkehrszeit (SVZ)																							

Ortsteil oder Städtungsschwerpunkt	HVZ	NVZmo-fr	NVZsa	SVZ
Verbindungen aus den Ortsteilen von Lünen zum Zentrum von Lünen				
Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung mit Abprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.				
Bis 499 Einwohner oder geringe Einwohnerdichte				
Lüdnortbauern	T60 (- 1 Fahrt/Std)	T60 (- 1 Fahrt/Std)	T60 (- 1 Fahrt/Std)	T120 (- 1 Fahrt/Std)
500 bis 999 Einwohner				
Berklinghausen	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 1 Fahrt/Std)	T140 (- 1 Fahrt/Std)
1000 bis 3999 Einwohner				
Göhren, Neidenes	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T140 (- 1 Fahrt/Std)
4.000 bis 7.499 Einwohner				
Bauners, Aistede, Brannbauer West, Gelbort, Nordlünen, Westmar	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T140 (- 1 Fahrt/Std)
7.500 bis 9.999 Einwohner				
Lünen Nord, Lünen Süd, Horstmar	T70 (- 3 Fahrten/Std)	T70 (- 3 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T140 (- 2 Fahrten/Std)
Ab 10.000 Einwohnern				
Brannbauer Mitte	T70 (- 4 Fahrten/Std)	T70 (- 4 Fahrten/Std)	T70 (- 3 Fahrten/Std)	T140 (- 2 Fahrten/Std)
Kreisweite Verbindungen				
Von Hauptort zu benachbarten Hauptort im Kreis	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T140 (- 1 Fahrt/Std)
Regionale Verbindungen				
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für				
Lünen Mitte, Lünen Brannbauer	T20 (- 3 Fahrten/Std)	T20 (- 3 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)	T70 (- 2 Fahrten/Std)

Berücksichtigte Kenngrößen:

- > Berufsverkehr
- > Besorgungsverkehr
- > Freizeitverkehr
- > heutiges Angebot
- > heutige Nachfrage

Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

7

Ausreichende Verkehrsbedienung

Was wurde bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt?

- aktuelle Fahrgastnachfrage
- Verhältnis von aktuellem Angebot und *Ausreichender Verkehrsbedienung*
- Zwangspunkte, welche Über-/Unterbedienungen unvermeidbar machen
(Betriebsablauf, Straßeninfrastruktur, usw.)
- Verhältnis von Einsparung und entstehenden Erschließungsdefiziten
- Vergleich erheblicher Über-/Unterbedienungen mit anderen Kommunen/Relationen
- Vertretbarkeit von Maßnahmen bzgl. Haushaltsslage
- Sicherstellung eines Gleichgewichts zwischen hoher Erschließung und kurzen Reisezeiten

Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

8

Ausreichende Verkehrsbedienung

Verhältnis von Einsparmaßnahmen und Angebotsausweitungen

- größere, sinnvolle Einsparungen nicht vorhanden, da Netz bereits sehr effizient
(z. B. VKU rund 41 umlaufverknüpfte Linien, Vermeidung überlanger Standzeiten)
- Durchsetzung größerer Einsparmaßnahmen bedeutet erhebliche Schwächung des ÖPNV im Kreis Unna (Fahrgastzahlen, Image, Erschließungsdefizite usw.)
- Finanzielle Lage der Kommunen und des Kreises ermöglicht derzeit keine größeren Ausweitungen
- Einsparungen nutzen, um finanzielle Auswirkungen von Angebotsausweitungen abzufedern
- kleinere Maßnahmen bei vielen Linien; meist einzelne Fahrten
- Angebotsausweitungen betreffen vor allem das Wochenende

Große Maßnahmenpakete

- umfassende Einsparungen und Angebotsausweitungen
- Einsparungen für Angebotsausweitungen nutzen
- Auswirkungen bei regionalen Linien je nach Kommune anders
- enthalten Empfehlung zur Ausgestaltung bei Angebotsausweitungen:
 - konventionelle Buslinie
 - Taxibus
 - Anruf-Sammel-Taxi
 - Bürgerbus

Große Maßnahmenpakete

- Evaluierung aller Maßnahmen vor Ende einer zweijährigen Probezeit
- Grundlage für Bewertung einer Maßnahme ist Fahrzeugauslastung über alle Fahrten

Auslastung über alle Fahrten	Nachfrage	Folge
0 bis 5 Fahrgäste	gering	Verzicht auf Angebot prüfen; vor allem wenn keine Erschließungsdefizite entstehen
5 bis 10 Fahrgäste	ausreichend bis gut	Angebot sollte weiterbetrieben werden; Einzelfahrten bzgl. Auslastung prüfen
ab 10 Fahrgästen	gut bis sehr gut	Angebot beibehalten

Kosten pro gefahrenen Kilometer oder pro transportiertem Fahrgast können nur eine Orientierungsgröße sein. Mit Buslinien können nur selten dauerhaft Gewinne erzielt werden.

Kommune/Achse	Linie	Maßnahme
Lünen – Werne - Hamm	118, C1, S10, R14	So: 60-Minutentakt auf Linie R14, Verzicht auf 118 und S10
Lünen	C1 C1, R11, R12	Sa: 20-Minutentakt in Normalverkehrszeit mit Verknüpfung U41 So: Schließung von Taktlücken zum 60-Minutentakt
Selm - Lünen	D19	Sa: 60-Minutentakt in Normalverkehrszeit
Bergkamen	T35, R81 R11, R12	Verbesserung der Erschließung in Overberge Abendverkehr in Oberaden
Kamen - Bergkamen	S80	Sa: Verzicht auf Angebot
Kamen - Unna	C23, C43, C53	Sa: 30-Minutentakt in Normalverkehrszeit, Verzicht auf C43
Unna	C40 C45	Abend- und Wochenendverkehr Anpassung des Wochenendangebots
Bönen	T93, T94, 192	Neues Konzept über Süd- und Ostbönen
Holzwickede	R51	Erschließung im Hauptort
Schwerte	C31 T31, T38 594	Sa: 60-Minutentakt Verzicht auf Angebot So: 60-Minutentakt
Fröndenberg/Ruhr	170, 180, C71, C73	Wochenendverkehr für mehrere Ortsteile

Lünen – Werne – Hamm

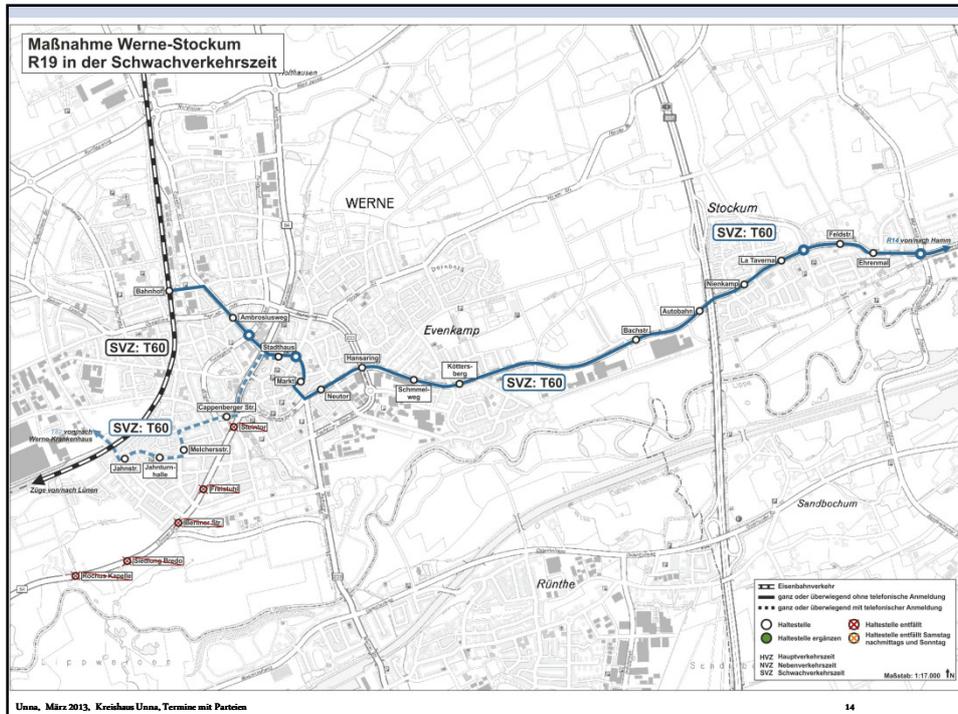
Einrichtung eines 60-Minutentakts auf Linie R14 sonntags

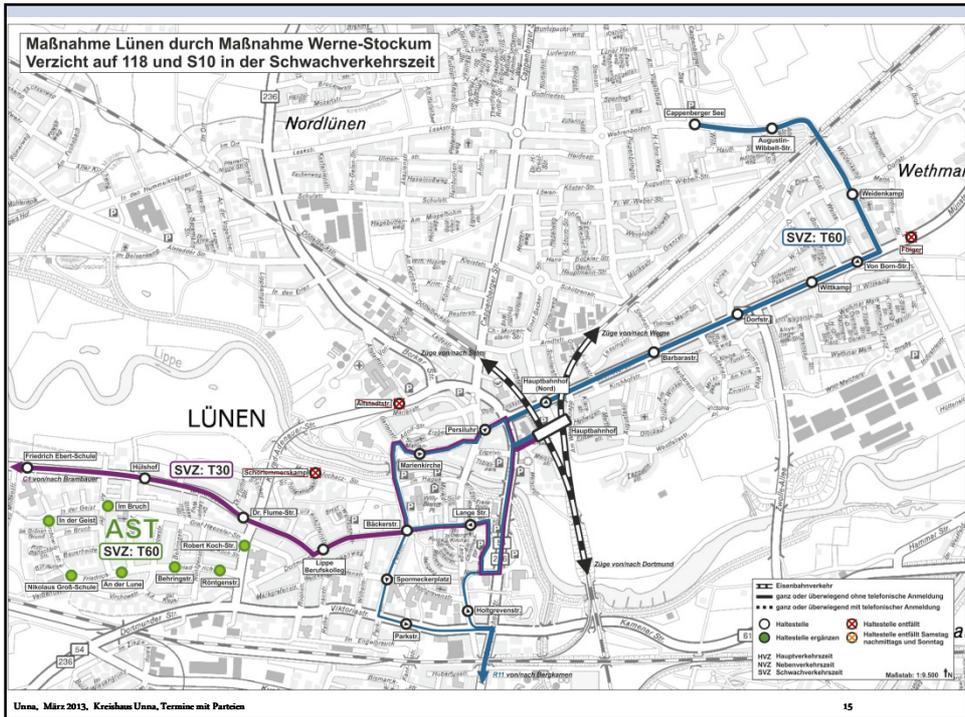
Ausgangslage

- Werne-Stockum Ortsteil mit ~ 4.700 Einwohnern und überwiegend kompakt bebaut
- alle zwei Stunden eine Fahrt auf Linie R14
- keine sinnvollen Alternativen zwischen Hamm und Werne
- keine Alternativen zur R14 in Werne-Stockum
- parallele Bedienung zwischen Werne und Lünen (Zug, S10)
- schwache Fahrgastnachfrage auf Linie 118 (~3 Fahrgäste pro Fahrt)

Maßnahme

- 60-Minutentakt für Linie R14, Verzicht auf die Linien 118 und S10
- Einsparung nutzen, um Mehrkosten für Taktverdichtung bei R14 abzufedern
- Anschluss an Werne Bahnhof (Zug von/nach Lünen <=> R14 von/nach Hamm)
- konventionelle Busfahrten
- Sicherstellung der Anbindung im Geistviertel durch 30-Minutentakt bei C1 und AST-Angebot
- Mehrleistung: ca. 15.000 Fahrplankilometer pro Jahr





Planersocietät
Stadtplanung · Verkehrsplanung · Kommunikation

Lünen

Wiederherstellung des 20-Minutentakts samstags bei Linie C1 mit Anschluss zur U41

Ausgangslage

- Brambauer Verkehrshof wichtigster Verknüpfungspunkt außerhalb der Innenstadt
- wesentlicher Umsteigeverkehr zwischen U41 und C1
- Takte von C1 (alle 30 Minuten) und U41 (alle 20 Minuten) nicht kompatibel
- U41 nur jede 3. Fahrt mit Anschluss, C1 nur jede 2. Fahrt mit Anschluss
- 31% Fahrgastverlust bei C1 durch Taktreduktion im 2. Nahverkehrsplan

Umsteiger Verkehrshof

Verkehrszweck	Anteil
C1 ↔ U41	89%
C1 ↔ 284	9%
sonstige	2%

Maßnahme

- Rücknahme der Einsparung aus dem 2. Nahverkehrsplan bei C1
- Einrichtung eines 20-Minutentakts zwischen 09:00 und 19:00
- Sicherstellung von drei Verknüpfungen pro Stunde zwischen U41 und C1 während des 20-Minutentakts
- Mehrleistung: ca. 18.000 Fahrplankilometer pro Jahr

Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

16

Lünen

Schließung von Taktlücken sonntagvormittags

Ausgangslage

- Taktlücken erschweren die Nutzung des ÖPNV und machen diesen weniger attraktiv
- mehrere bevölkerungsstarke Ortsteile mit Taktlücken sonntagvormittags:
 - Brambauer mit Linie C1, Nordlünen mit Linie R11, Alstedde mit Linie R12
- betrifft wegen R11 und R12 auch Bergkamen und Kamen

Linie	Taktlücke
C1	09:00 bis 14:00
R11	09:00 bis 13:00
R12	10:00 bis 12:00

Maßnahme

- C1: Auffüllen zum 30-Minutentakt auch wegen Änderungen im Geistviertel
- R11: Auffüllen zum 60-Minutentakt auch wegen dem entfallenden Angebot der Linie S10
- R12: Auffüllen zum 60-Minutentakt
- alle Leistungen als konventionelle Busfahrten
- Mehrleistung: ca. 9.400 Fahrplankilometer pro Jahr (C1 bereits in Maßnahme für R14 berücksichtigt)

Selm - Lünen

Stärkung des Samstagsverkehrs in Normalverkehrszeit mit Linie D19

Ausgangslage

- Bork größter Ortsteil von Selm mit ~ 7.600 Einwohnern; überwiegend kompakt bebaut
- Verkehrsverflechtungen zu den Ortszentren von Selm und Lünen
- Zughalte in Selm wegen Lage für Verbindungen in Selm und nach Lünen unattraktiv
- D19 bringt Zeitersparnis von 10 Minuten nach Lünen gegenüber R19
- Verknüpfungen zwischen D19 und Zügen von/nach Dortmund nicht optimal (- 16 Minuten Wartezeit)

Halt	Abdeckung (Radius 1.000 m um Halt)
Bork	34% vom Hauptort abgedeckt
Beifang	37% vom Hauptort abgedeckt
Selm	31% vom Hauptort abgedeckt

Maßnahme

- Einrichtung eines stündlichen Angebots auf Linie D19 zwischen 09:00 und 15:00 (NVZ)
- zusätzliche Haltestelle in Nordlünen Brucknerstraße auf Höhe der Einmündung Brucknerstraße
- konventionelle Busfahrten
- 2 Fahrten pro Stunde nach Dortmund: 1x direkt, 1x ohne lange Wartezeiten an Lünen Hbf.
- Mehrleistung: ca. 8.500 Fahrplankilometer pro Jahr

Bergkamen

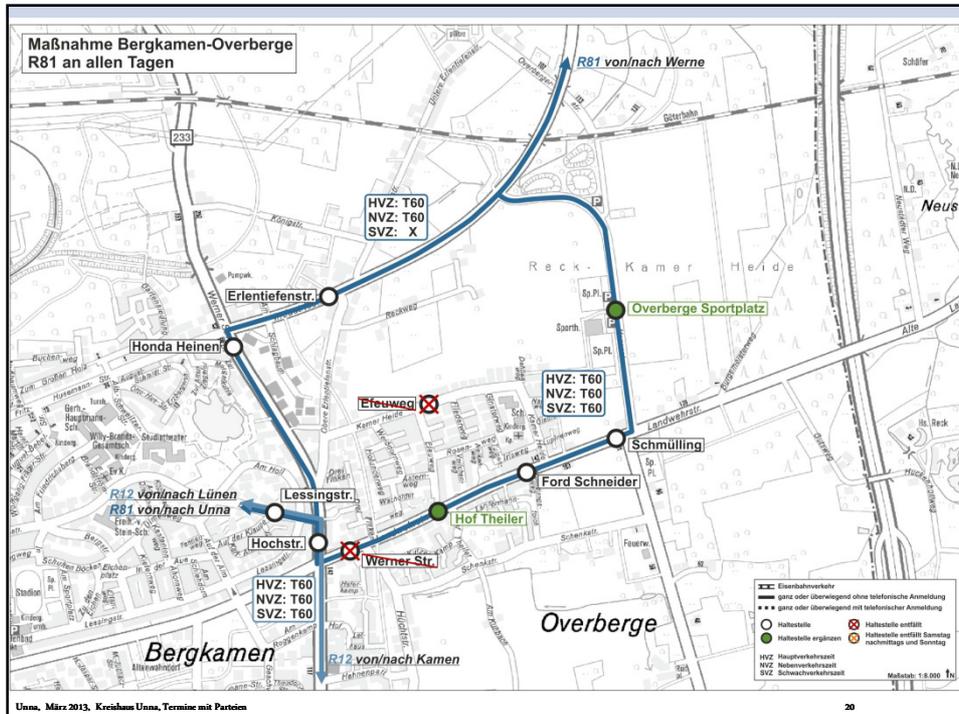
Verbesserung der Erschließung in Overberge

Ausgangslage

- Overberge Ortsteil mit ~ 4.000 Einwohnern; überwiegend kompakt bebaut
- östlicher Bereich (Landwehrstraße) nur durch Taxi- und Schulbuslinien erschlossen (128, 193, T35)
- Haltestellen Honda Heinen und Erlentiefenstraße wenig genutzt

Maßnahme

- Aufteilung des 30-Minutentakts in zwei Äste mit je einem 60-Minutentakt
- stündlicher Linienweg über Landwehrstraße in der Schwachverkehrszeit
- Verzicht auf Halt *Werner Straße* zu Gunsten nahe gelegenen Halt Hochstraße
- Beibehaltung aller konventionellen Busfahrten
- Verzicht auf T35 zwischen den Halten Schmülling und Werner Straße
- Mehrleistung: ca. 5.500 Fahrplankilometer pro Fahr
- Wert umfasst einen 30-Minutentakt zwischen Bergkamen und Werne samstags zwischen 09:00 und 15:00



Bergkamen - Kamen

Verzicht auf S80 an Samstagen

Ausgangslage

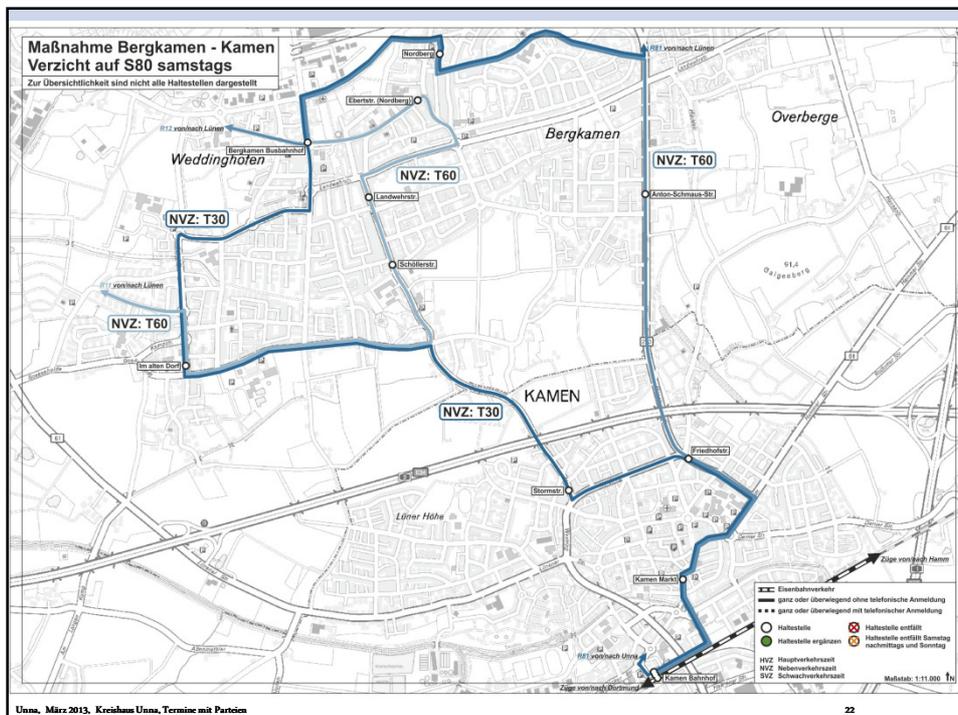
- S80 zusätzliches Angebot zur Linie R81
- ca. 8 Fahrgäste pro Fahrt
- R12: 1 Fahrt pro Stunden zwischen Bergkamen und Kamen
- R81: 2 Fahrten pro Stunden zwischen Bergkamen und Kamen

Linie	Bergkamen <-> Kamen
S80	17,5 Minuten
R12	23,5 Minuten
R81	27,5 Minuten

Fahrzeit zwischen Bergkamen Busbahnhof und Kamen Busbahnhof (Mittelwert aus Hin- und Rückfahrt)

Maßnahme

- Verzicht auf S80 an Samstagen
- Nutzung eingesparter Leistung, um mögliche Mehrleistungen in Bergkamen abzufedern



Kamen-Heeren/Werve - Unna

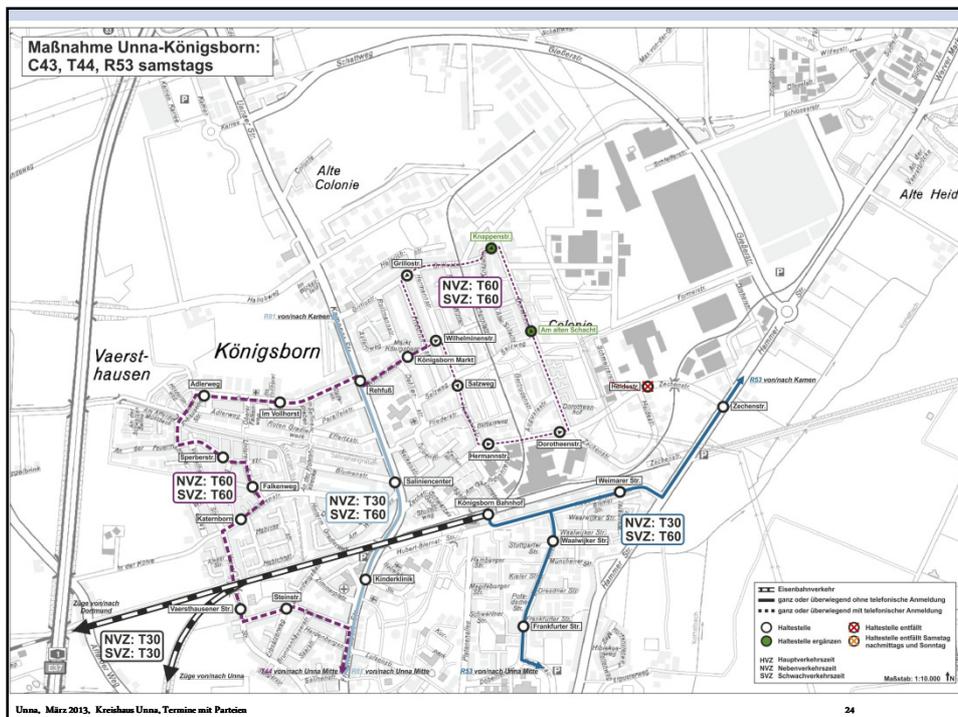
Neues Bedienungsangebots samstags

Ausgangslage

- Heeren/Werve größter Ortsteil von Kamen mit ~ 8.500 Einwohnern; überwiegend kompakt bebaut
- Verkehrsverflechtungen zu den Zentren von Bönen, Kamen und Unna
- wichtige Verknüpfungspunkte zum Bahnverkehr: Kamen Bf., Königsborn Bf., Unna Bf.
- Überlagerung von C43 und R53 in Unna-Königsborn zum 30-Minutentakt

Maßnahme

- 30-Minutentakt auf Linie C23 und R53 für Kamen-Heeren/Werve
- 30-Minutentakt auf Linie R53 verursacht Überangebot durch C43 in Unna-Königsborn
- Ausweitung der Erschließung von Linie T44 nördlich der S-Bahnlinie und Verzicht auf C43
- zusätzlich Erschließung und Anbindung an Unna Mitte durch Linie S4
- zusätzliche Fahrten auf Linie R53 als konventionelle Busfahrten
- Mehrleistung: ca. 7.100 km/Jahr



Unna

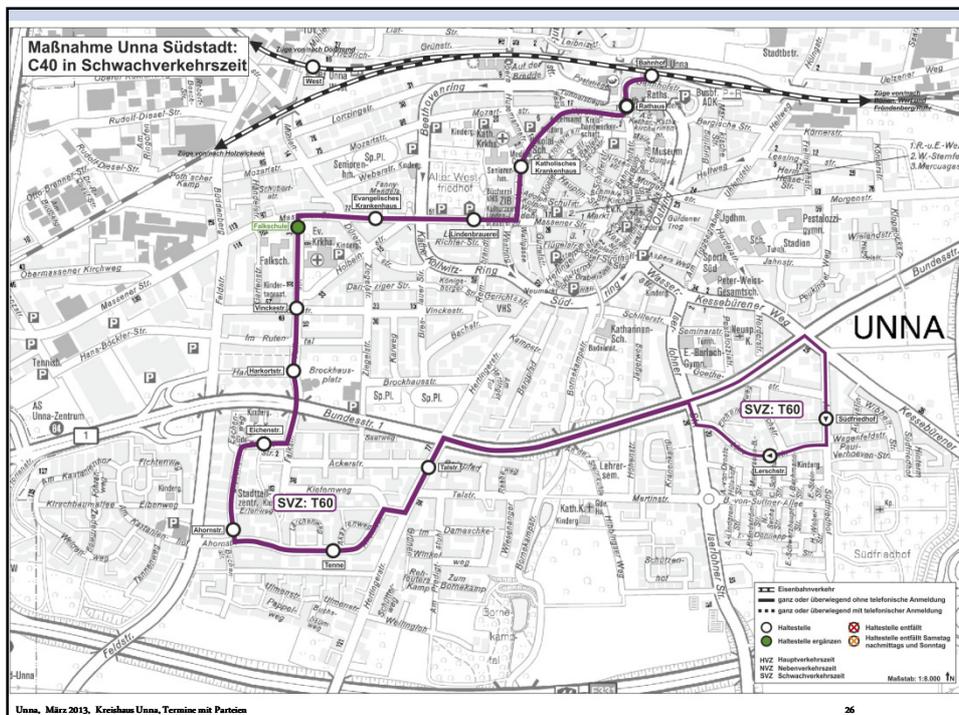
Ausweitung des Bedienungsangebots für die Südstadt in der Schwachverkehrszeit

Ausgangslage

- Südstadt großer Siedlungsschwerpunkt mit ~ 5.800 Einwohnern; überwiegend dicht bebaut
- Hochhausbebauung entlang Eichenstraße und Ahornstraße
- AST-Angebot unzureichend, da nicht in VRL-Tarif integriert (eigener Tarif)
- Zielgruppen von AST-Angeboten und Sozialstruktur in der Südstadt nicht durchweg übereinstimmend
- nächstes Angebot Linie T52 im 120-Minutentakt
- gute Nachfrage im bestehenden Angebot der Linien C40 und C42

Maßnahme

- Angebots auf Linie C40 in Schwachverkehrszeit und Ergänzung fehlender Fahrten in Normalverkehrszeit
- Führung aller Fahrten über Südfriedhof (als nächste Wendemöglichkeit und als zusätzliche Erschließung)
- Verknüpfung mit Zugverkehr von/nach Dortmund an Unna Bahnhof
- Einrichtung einer weiteren Haltestelle am Evangelischen Krankenhaus
- konventionelle Busfahrten
- Mehrleistung: ca. 7.800 Fahrplankilometer pro Jahr



Unna

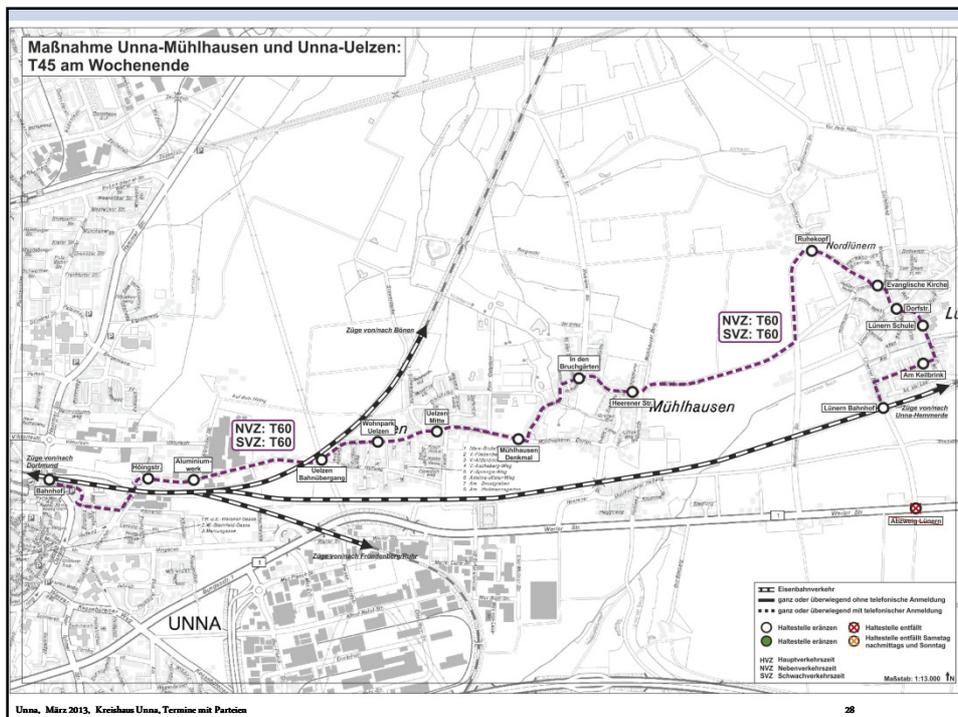
Anpassung des Bedienungsangebots am Wochenende bei Linie T45

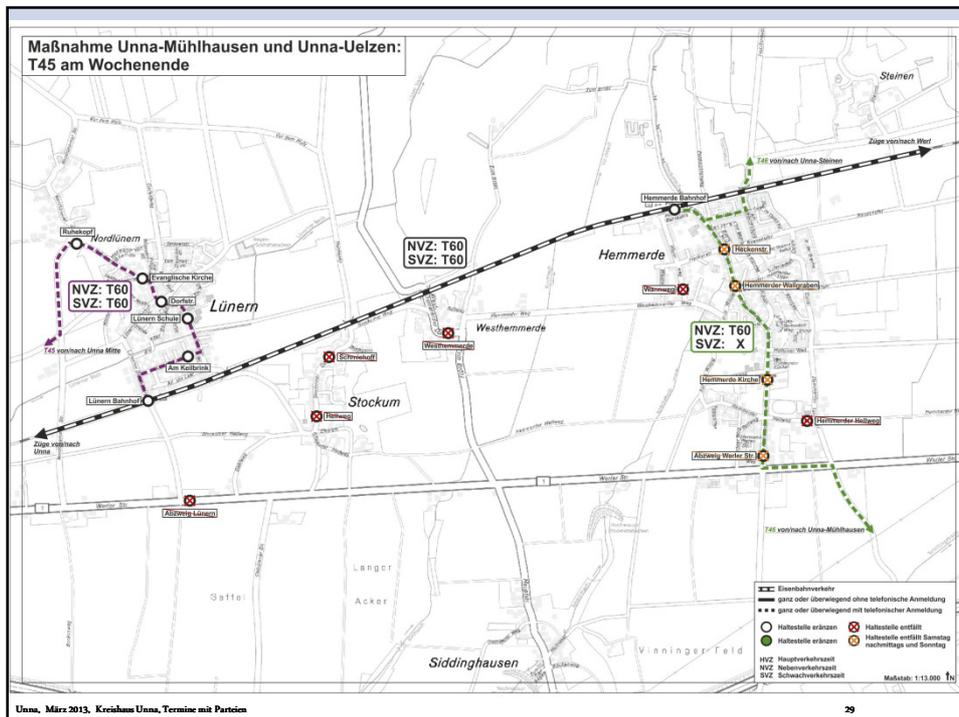
Ausgangslage

- C45/T45 überwiegend paralleles Angebot zum Zug (RB59)
- größere Ortsteile mit Zughalt: Lünern und Hemmerde
- größere Ortsteile ohne Zughalt: Mühlhausen und Uelzen
- dichte Besiedlung entlang des Linienwegs von C45/T45 in Mühlhausen und Uelzen
- zusätzliches Angebot in Hemmerde durch T46
- Fahrzeit von C45/T45 keine Alternative zum Zug aus Lünern und Hemmerde

Maßnahme

- T45 für allen größeren Ortsteile ohne Zughaltbindung: Mühlhausen, Uelzen
- Linienweg bis Lünern Bahnhof für Verknüpfung mit Zug
- Einrichtung eines 60-Minutentakts in Normal- und Schwachverkehrszeit am Wochenende
- Taxibusfahrten
- Mehrleistung: ca. 1.000 Fahrplankilometer pro Jahr bei Abrufungsgrad von beispielsweise 30%





Planersocietät
Stadtplanung · Verkehrstechnik · Kommunikation

Bönen

Neues Konzept für Süd- und Ostbönen

Ausgangslage

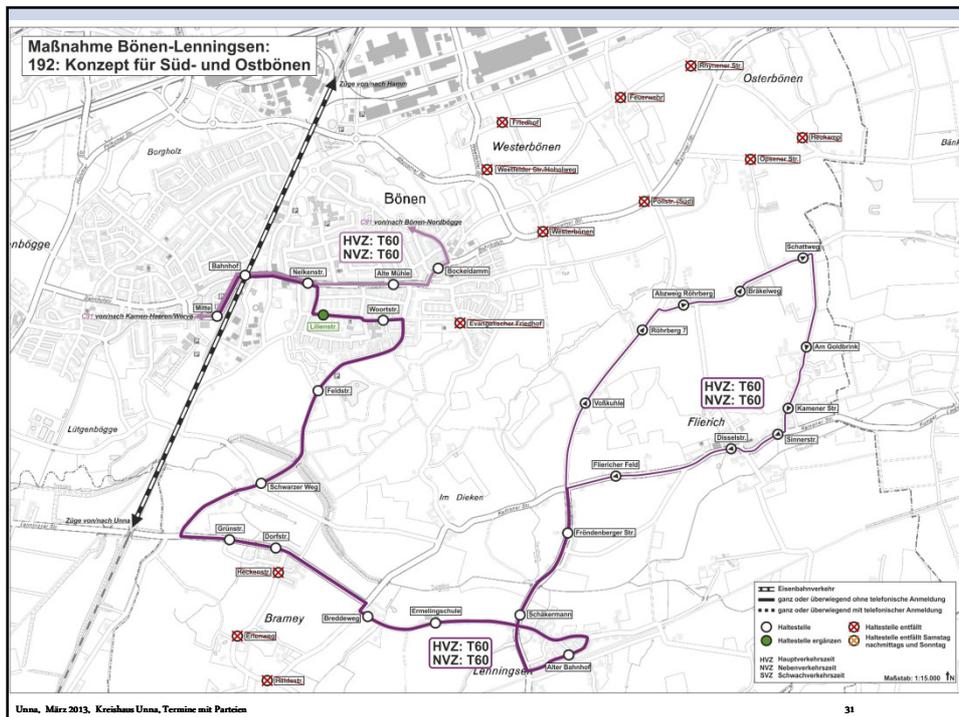
- undurchsichtiges Angebot und wechselnder Linien für Hin- und Rückfahrt in Lenningsen bei Linie 192
- Oster- und Westerbönen dünn und dispers besiedelt; deutlich unter 500 Einwohnern
- Bramey unter 500 Einwohnern mit kleinem und kompakten Ortskern
- Konfliktpunkte verhindern besser Nutzung der Linie 192 (z. B. für Altenböge)
- keine Anbindung der Haltestelle Bönen Mitte durch Linie 192

Maßnahme

- Verzicht auf die Linien T93, T94; Stärkung der Linie 192
- Angebot für alle Ortsteile ab 500 Einwohnern und kompakten Siedlungsbereich von Bramey
- Linienweg bis Bönen Mitte
- einheitlicher Linienweg in Lenningsen für Hin- und Rückweg
- Hauptverkehrszeit: konventionelle Busfahrten, Nebenverkehrszeiten: Taxibusfahrten
- Beseitigung des Bahnübergangs in Bönen Mitte und Einrichtung einer Wendemöglichkeit in Flierich
- Angaben zu Mehr-/Minderleistung erfolgen zeitnah durch VKU

Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

30



Planersocietät
Stadtplanung · Verkehrsplanung · Kommunikation

Schwerte

Verzicht auf Taxibuslinien

Ausgangslage

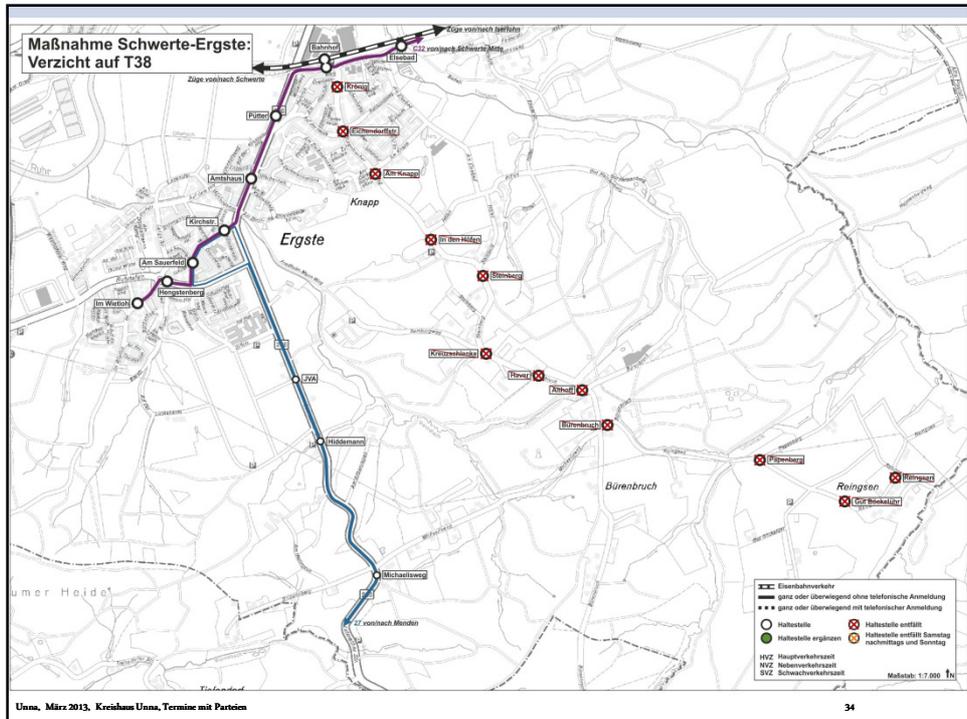
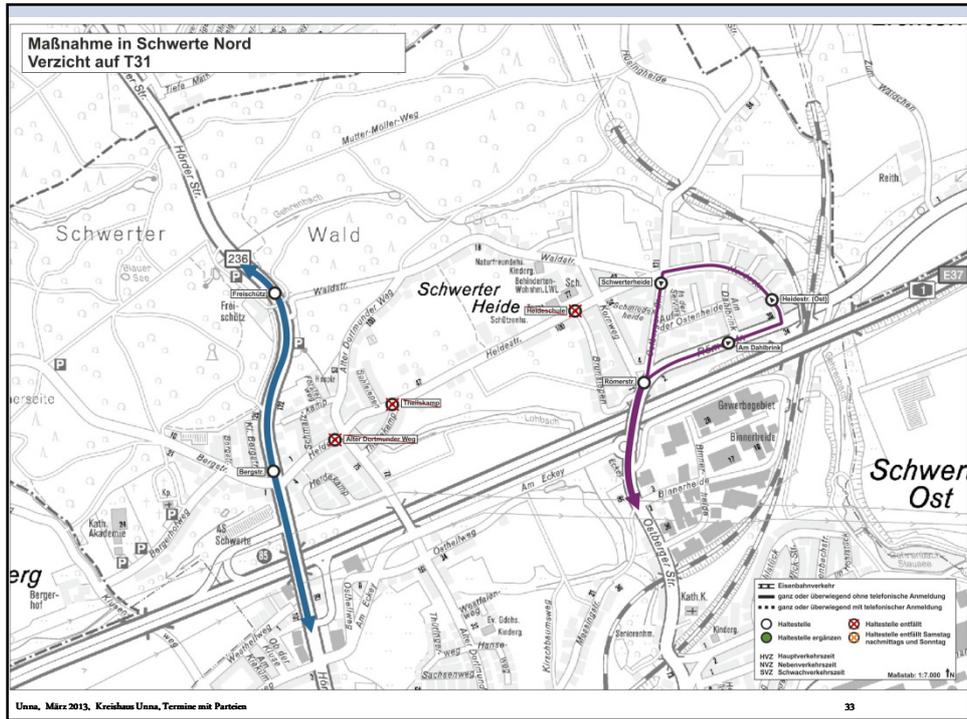
- T31 zusätzliches Angebot zu C31 und 430 (wenn T31 verkehrt, verkehren C31 und 430 jeweils alle 30 Minuten)
- exklusiv durch T31 erschlossene Bereiche minimal
- T38 erschließt überwiegend dünn und dispers besiedelte Bereiche im Süden von Ergste
- deutliche Überschreitung des finanziellen ÖPNV-Rahmens in Schwerte

Maßnahme

- finanzieller Rahmen für ÖPNV-Leistungen in Schwerte stark überschritten
- ohne Anpassung des finanziellen Rahmens sind auch kleinere Einsparungen durchzuführen
- Verzicht auf T31
- Sicherstellung des bestehenden Angebots von C31 und 430 zwischen 14:00 und 19:00 montags bis freitags
- Verzicht auf T38
- Minderleistung: ca. 24.000 Taxibuskilometer pro Fahrt bei Abrufungsgrad von beispielsweise 30%

Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

32



Schwerte

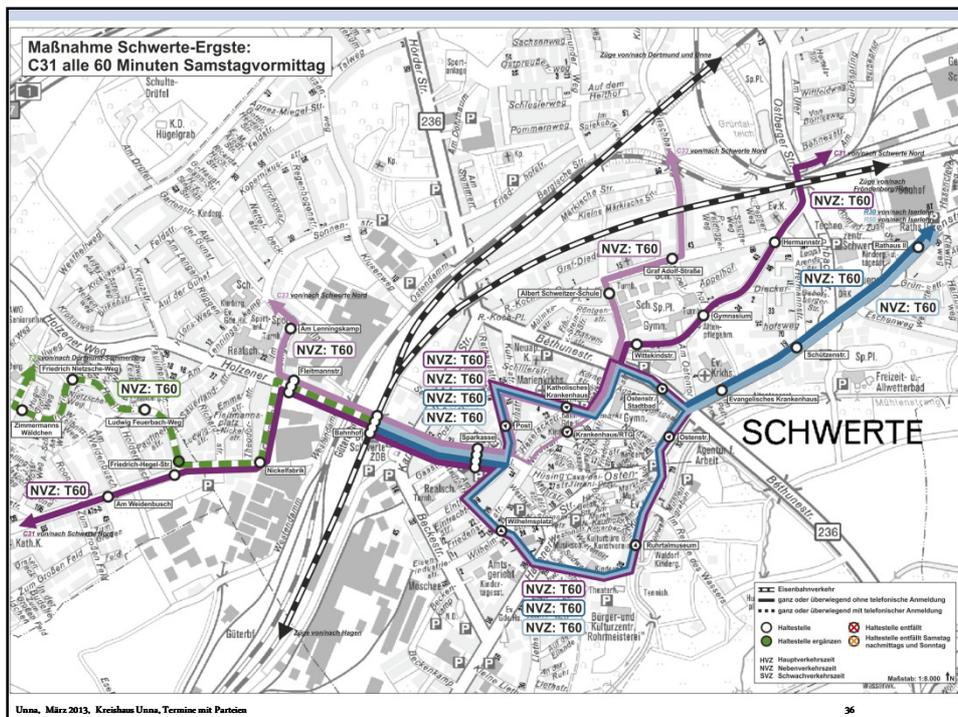
Umstellung auf 60-Minutentakt am Samstagvormittag

Ausgangslage

- C31 für Erschließung im Norden von Schwerte und in Holzen
- alternative Angebote für Bereiche nördlich der Innenstadt (C33, R30, R50)
- alternative Angebote für Teilbereiche von Holzen (T39)

Maßnahme

- finanzieller Rahmen für ÖPNV-Leistungen in Schwerte stark überschritten
- ohne Anpassung des finanziellen Rahmens ist diese starke Einsparmaßnahme durchzuführen
- Verzicht auf Verstärkerfahrten zum 30-Minutentakt Samstag vormittags
- Minderleistung: ca. 5.600 Fahrplankilometer/Jahr



Fröndenberg/Ruhr

Neues Angebotskonzept für die Linie 170, 180, C71 und C73

Ausgangslage

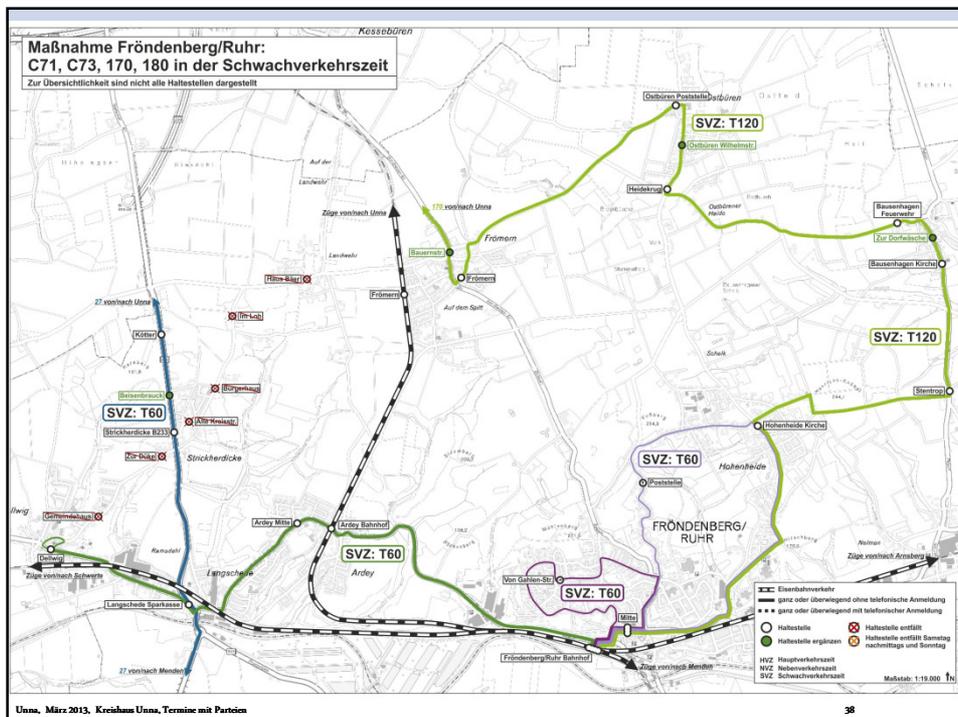
- Ortsteile ohne Bahnanschluss praktisch ohne Angebot im ÖPNV an Sonntagen
- betrifft auch Einwohner starke Ortsteile: Dellwig, Mitte-Bereich Hohenheide, Langschede, Ostbüren
- viele Ortsteile ohne regelmäßige Bedienung an den Hauptort
- Führung aller Fahrten der Linie 27 über Dellwig auszuschließen

Maßnahme

- Einrichtung eines 60-Minutentakts auf Linie C73
- Einrichtung eines 60-Minutentakts auf Linie 180 zwischen Dellwig und Fröndenberg Mitte und Bahnhof
- Verknüpfung in Langschede zwischen 180 und 27 von/nach Unna
- Einrichtung zusätzlicher Haltestelle um Erschließung an bestehenden Linienwegen zu verbessern
- Gewährleistung gleicher Anfahrtsminuten auf allen Linien
- Angaben zu Mehr-/Minderleistung erfolgen zeitnah durch DB Westfalenbus

Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

37



Bergkamen

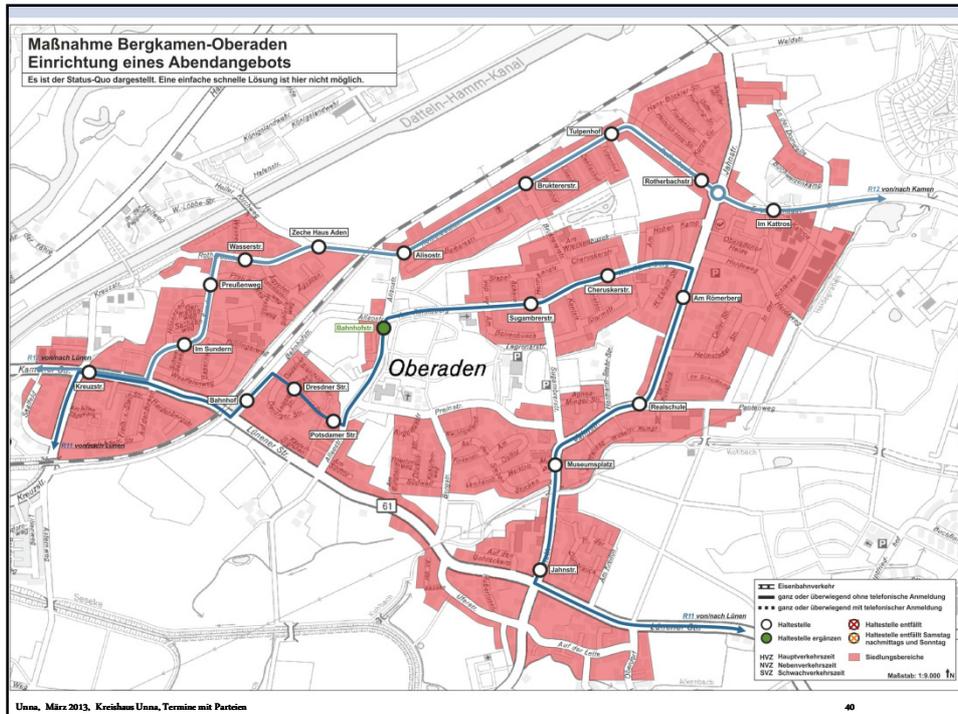
Verbesserung der Erschließung in Oberaden

Ausgangslage

- Oberaden größter Ortsteil mit ~ 12.500 Einwohnern; mehrere Siedlungsschwerpunkte
- Bedienungsangebot vor allem im Abendverkehr durch Einzelfahrten von R11 und R12
- Verkehrsverflechtungen zu den Ortszentren von Lünen und Bergkamen
- Konflikt zwischen guter Erschließung (R11) und schnellen Reisezeiten (R12)
- beide Linien mit Zwangspunkten
 - R11 und R12 an Haltestelle Kreuzstraße verknüpft
 - R12 und S30 an Haltestelle Bergkamen Busbahnhof verknüpft

Maßnahme

- aufgrund engen Zeitplans für Nahverkehrsplan noch kein Konzept
- keine Empfehlung eines Drittnetzes (z. B. Abendnetz)
- andere Maßnahmen gelten auch hier (z. B. Schließung von Taktlücken bei Linien R11 und R12)
- Mehr- bzw. Minderleistung von Konzept abhängig



Schwerte

Verbesserung der Taktung bei Linie 594 an Sonntagen

Ausgangslage

- Westhofen zweitgrößter Ortsteil mit ~ 5.500 Einwohnern; überwiegend kompakt bebaut
- Linienweg erschließt nahe zu kompletten Ortsteil
- 90-Minutentakt ermöglicht nur wenige regelmäßigen Verknüpfungen an Schwerte Bahnhof
- 90-Minutentakt kaum merkbar und damit Hemmschwelle für ÖPNV-Nutzung
- Ortsteil Wandhofen ebenfalls vom 90-Minutentakt betroffen
- aktuell kein finanzieller Spielraum für Mehrleistungen

Maßnahme

- Einrichtung eines 60-Minutentakts an Sonntagen
- Verkürzung des Linienweg auf Schwerte – Hagen-Kabel prüfen
- Umstieg in Hagen Kabel auf drei Linien im Stundentakt nach Hagen Hbf. (514, 524, 542)

Holzwickede

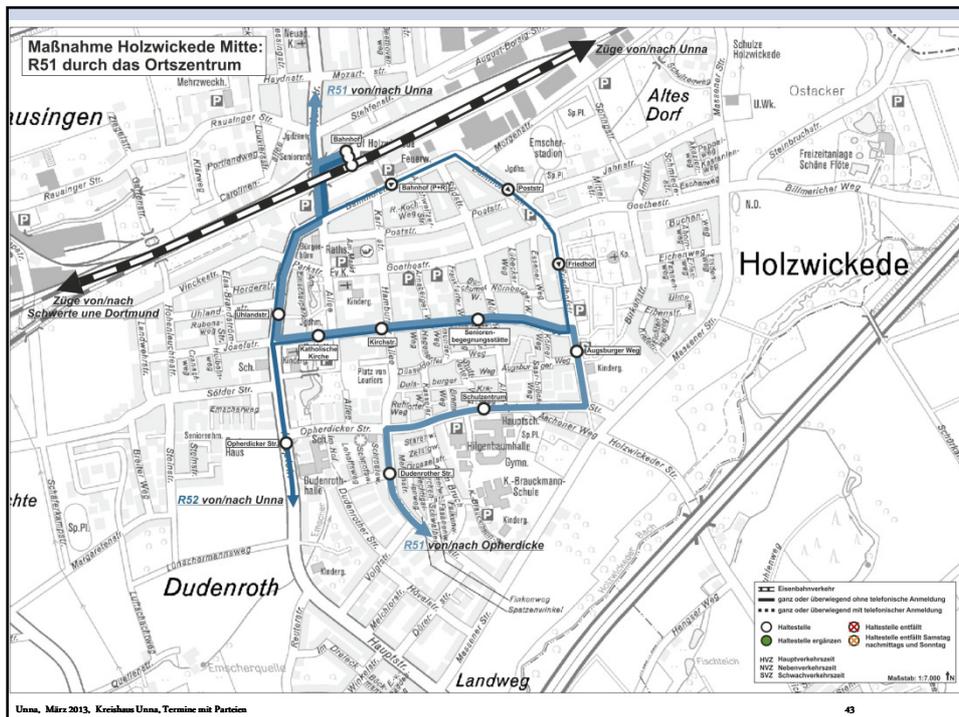
Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an den Hauptort

Ausgangslage

- Zentrum von Holzwickede im Bereich der Haltestellen Umlandstraße und Katholische Kirche
- wechselndes Bedienungsangebot aus Holzwickeder Ortsteilen je nach Wochentag
- ungünstige Vertaktung von R51 und R52 aus Opherdicke und Hengsen nach Holzwickede Mitte und Bahnhof
- zeitlich knapper Umlauf bei Linie R51

Maßnahme

- Führung aller Fahrten über die Haltestellen Katholisches Krankenhaus und Umlandstraße
- Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen bei Linie R51 für Linienweg durch das Ortszentrum
- Beibehaltung derzeitiger konventioneller Fahrten und Taxibusfahrten
- Annäherung an 30-Minutentakt bei den Linien R51 und R52 ab Opherdicke und Hengsen
- Hauptfriedhof auch über Haltestelle Augsburgs Weg erreichbar
- Angaben zu Mehr-/Minderleistung erfolgen zeitnah durch VKU




Planersocietät
Stadtplanung · Verkehrsplanung · Kommunikation

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg
M. Sc. Rolf Alexander

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18
www.planersocietaet.de

Unna, März 2013, Kreishaus Unna, Termine mit Parteien

44