Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Nahverkehrsplan

Kreis Unna

Fortschreibung 2013

Entwurf

Auftraggeber:
Kreis Unna
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna

Dortmund, Mai 2013

Impressum

Auftraggeber:

Kreis Unna, Stabsstelle Planung und Mobilität

Friedrich-Ebert-Straße 17

59425 Unna

Projektleitung: Sabine Leiße

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

M. Sc. Rolf Alexander

Dipl.-Ing Gernot Steinberg (Projektleitung)

Julian Nolte

Julian Scheer

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

TEIL A: Angebotsplanung

TEIL B: Schulzeitstafflung

TEIL C: Tarifgutachten

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis **8**

Tabellenverzeichnis **10**

Abkürzungsverzeichnis **12**

0 Vorbemerkungen **14**

1 Rechtliche Vorgaben **15**

1.1 Weitere Planwerke 17
1.1.1 Übergeordnete Planungen 17
1.1.2 Weitere Fachpläne 19
1.1.3 Weitere ÖPNV-Planungen im Kreis Unna 20
1.2 Finanzierung 21

2 Inklusion **24**

2.1 UN-Behindertenrechtskonvention (i. V. m. § 8 Abs. 3 PBefG) 24
2.2 Verkehrsplanerische Grundlagen und Handlungsmöglichkeiten des Kreises Unna ... 25

3 Raumstrukturen **28**

3.1 Der Kreis Unna 28
3.2 Einwohnerentwicklung 30
3.3 Arbeitsplätze 31
3.4 Schulen und Schülerzahlen 33
3.5 Weitere verkehrsrelevante Standorte 34
3.5.1 Einzelhandelskonzentrationen außerhalb des Hauptorts 34
3.5.2 Gewerbegebiete 34
3.5.3 Freizeit und Tourismus 35
3.5.4 Park and Ride- Anlagen (P+R) 35
3.5.5 Bike and Ride-Anlagen (B+R) 36

4 ÖPNV im Jahr 2012 ..... **38**

4.1 Aufgabenträger und Organisation 38
4.1.1 Aufgabenträger 38
4.1.2 Verkehrsunternehmen 38
4.1.3 Tarifstruktur 39
4.2 Angebot 40
4.2.1 SPNV und kommunaler Schienenverkehr 40
4.2.2 Produktprofilierung im Busangebot 40
4.2.3 Busangebot 42
4.3 Dienstleistungen und weitere Angebote 44
4.3.1 VKU-Tandem 44
4.3.2 NimmBus 44

4.3.3 mobil&schule 46
4.3.4 mobil&job 47
4.3.5 Mobil.Pro.Fit. 47
4.3.6 Servicezentrale fahrtwind 47

5 Verkehrsnachfrage 49
5.1 Individualverkehr 49
5.2 ÖPNV 50

6 Ausreichende Bedienung und Anforderungsprofil 55
6.1 Ausreichende Bedienung 55
6.1.1 Betriebszeiten 57
6.1.2 Bedienungshäufigkeit 62
6.1.3 Verknüpfungs- und Verbindungsqualität 68
6.2 Anforderungsprofil 73
6.2.1 ÖPNV und Siedlungspolitik 73
6.2.2 Erschließungsqualität 74
6.2.3 Pünktlichkeit 74
6.2.4 Information und Marketing 75
6.2.5 Infrastruktur 75
6.2.6 Haltestellenkataster 76
6.2.7 Fuhrpark im Schienenverkehr 78
6.2.8 Fuhrpark im Busverkehr 78
6.2.9 Personal 79
6.2.10 Garantien 79
6.2.11 Qualitätskontrollen 80
6.3 Bewertung von Angeboten 80

7 Analyse 82
7.1 Erschließung 82
7.2 Bedienungshäufigkeit 84
7.3 Fahrzeit 85
7.4 Umstiege 86
7.5 Verknüpfungen 86
7.6 Ausgestaltung des Busangebots 87
7.7 Haltestellen im Busverkehr 88
7.8 Stationen im Schienenverkehr 89
7.9 Fuhrpark 90
7.10 Fahrgastinformation 92
7.11 Anregungen und Wünsche von Kommunen 95
7.12 Zusammenfassung 97

8 Erschließung von Gewerbegebieten 98

9 Nachtverkehr 117

9.1 Bedienungsangebot 117
9.1.1 Tarife im Nachtverkehr 121
9.1.2 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen 121
9.2 Einzelfalluntersuchungen 122
9.2.1 Anbindung Umweltzentrum Westfalen 122
9.2.2 Anbindung Haus Opherdicke 124
9.2.3 Anbindung Schloss Cappenberg 125
9.2.4 Anbindung Hochschule Unna 126
9.2.5 Busverbindung zwischen Selm und Waltrop 127

10 Überprüfung nicht beschlossener Angebotskürzungen aus dem Nahverkehrsplan 2007/2008 129

11 Maßnahmen 132

11.1 Allgemeine Maßnahmenpakete 132
11.1.1 Stadt Werne: S10, R14 – 60-Minutentakt zwischen Werne und Hamm während SVZ 132
11.1.2 Stadt Lünen: S10, 118 – Verzicht auf Angebot während SVZ 133
11.1.3 Stadt Lünen: C1, R11, R12 – Schließung von Taktlücken sonntags 134
11.1.4 Stadt Lünen: C1 und U41 – Verknüpfung in Lünen-Brambauer samstags 135
11.1.5 Städte Selm/Lünen: D19 - Angebot samstags während NVZ 135
11.1.6 Stadt Bergkamen: R81 – Erschließung in Overberge und Angebot samstags während NVZ 136
11.1.7 Städte Bergkamen/Kamen: S80 – Verzicht auf Angebot samstags 137
11.1.8 Städte Kamen/Unna: C23/R53, C43, C44 – Neues Bedienungskonzept samstags 137
11.1.9 Stadt Unna: C40 – 60-Minutentakt am Wochenende während SVZ 139
11.1.10 Stadt Unna: C45 – Neues Konzept am Wochenende 139
11.1.11 Gemeinde Bönen: T93, T94, 192 – Neues Konzept für Süd- und Ostbönen 140
11.1.12 Stadt Schwerte: T31, T38 – Verzicht auf Angebot 142
11.1.13 Stadt Schwerte: C31 – 60-Minutentakt samstags 143
11.1.14 Stadt Fröndenberg/Ruhr: Neues Konzept für Schwachverkehrszeit 143
11.2 Perspektivische Maßnahmenpakete 146
11.2.1 Stadt Bergkamen: Neues Konzept für Abendverkehr in Oberaden 146
11.2.2 Stadt Schwerte: 594 – 60-Minutentakt während SVZ 147
11.2.3 Gemeinde Holzwickede R51 – Erschließung im Hauptort 147
11.3 Gewerbegebiete 148
11.3.1 Stadt Bergkamen, Chemiepark/Monopol 148
11.3.2 Stadt Bergkamen, Gewerbepark Rünthe 149
11.3.3 Stadt Bergkamen, Logistikpark A2 149
11.3.4 Gemeinde Holzwickede, Ecoport 150
11.3.5 Stadt Lünen, Im Berge/Im Berge Ost 151
11.3.6 Stadt Lünen, Westfalia 152

11.3.7 Stadt Unna, Industriegebiet 153
11.4 Nachtverkehr 155
11.5 Verknüpfung zwischen Bus- und Radverkehr 156
11.6 Weitere Maßnahmen 157

Anhang 160

Literaturverzeichnis 189

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Fahrgastnachfrage pro Linie ab 25 Fahrgästen pro Fahrt montags bis freitags 50
Abb. 2: Fahrgastnachfrage pro Linie ab 10 Fahrgästen pro Fahrt an Samstagen 51
Abb. 3: Fahrgastnachfrage pro Linie ab 10 Fahrgästen pro Fahrt an Sonntagen 51
Abb. 4: Fahrzwecke nach Tagestyp bei VKU 52
Abb. 5: Fahrzwecke pro Woche bei VKU und BRS 52
Abb. 6: Verknüpfungspunkte im Kreis Unna (ab 500 Umsteigern pro Woche) 53
Abb. 7: Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreises Unna (ab 250 Umsteigern pro Woche) 54
Abb. 8: Kategorisierung aller Kreiskommunen 56
Abb. 9: Wesentliche Ausstattungsmerkmale des Fuhrparks von VKU und BRS 91
Abb. 10: Abgasnormen im Fuhrpark von VKU 92
Abb. 11: Ausschnitt Liniennetzkarte Werne (Hauptort) 93
Abb. 12: Auswahl von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen 94
Abb. 13: Verschiedene Fahrkartenautomaten im Schienenverkehr 95
Abb. 14: Erschließung des Gewerbegebiets Bergkamen, Chemiepark/Monopol 102
Abb. 15: Erschließung des Gewerbegebiets Bergkamen, Gewerbepark Rünthe 105
Abb. 16: Erschließung des Gewerbegebiets Bergkamen, Logistikpark A2 107
Abb. 17: Erschließung Holzwickede, Ecoport 109
Abb. 18: Erschließung des Gewerbegebiets Lünen, Im Berge/Im Berge Ost 111
Abb. 19: Erschließung des Gewerbegebiets Lünen, Westfalia 113
Abb. 20: Erschließung des Gewerbegebiets Unna, Industriepark 116
Abb. 21: Erschließung in Schwerte, Schwerterheide 129
Abb. 22: Maßnahme S10 und R14 in Werne während der SVZ 133
Abb. 23: Maßnahme S10 und 118 in Lünen während SVZ 134
Abb. 24: Maßnahme R81 in Overberge 137
Abb. 25: Maßnahme Kamen-Heeren/Werve und Unna-Königsborn 138
Abb. 26: Maßnahme östliche Ortsteile Unna 140
Abb. 27: Maßnahme 192 in Bönen 141
Abb. 28: Maßnahme Verzicht auf T31 142
Abb. 29: Maßnahme in Schwerte-Ergste 143
Abb. 30: Maßnahmen in Fröndenberg/Ruhr 145
Abb. 31: Ausgangslage in Bergkamen-Oberaden (Schwachverkehrszeit) 146
Abb. 32: Ausgangslage in Holzwickede (Hauptort) 148
Abb. 33: Maßnahme Bergkamen, Logistikpark A2 150
Abb. 34: Maßnahme Lünen, Im Berge/Im Berge Ost 152
Abb. 35: Maßnahme Lünen, Westfalia 153
Abb. 36: Maßnahme Unna, Industriepark 154
Abb. 37: Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises Unna ab 500 Pendlern 161
Abb. 38: Pendlerverflechtungen des Kreises Unna nach außerhalb ab 500 Pendlern 162
Abb. 39: Liniennetz im Kreis Unna nach Betreibern 164

Abb. 40: Nachtangebot im Kreis Unna – Karte 174
Abb. 41: Erschließung in der Stadt Bergkamen 179
Abb. 42: Erschließung in der Gemeinde Bönen 180
Abb. 43: Erschließung in der Stadt Fröndenberg/Ruhr 181
Abb. 44: Erschließung in der Gemeinde Holzwickede 182
Abb. 45: Erschließung in der Stadt Kamen 183
Abb. 46: Erschließung in der Stadt Lünen 184
Abb. 47: Erschließung in der Stadt Schwerte 185
Abb. 48: Erschließung in der Stadt Selm 186
Abb. 49: Erschließung in der Stadt Unna 187
Abb. 50: Erschließung in der Stadt Werne 188

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Maßnahmen übergeordneter Planungen 17
Tab. 2: Maßnahmen übergeordneter Nahverkehrspläne 18
Tab. 3: Maßnahmen weiterer Nahverkehrspläne 19
Tab. 4: Gesellschafterstruktur der Verkehrsgesellschaft Unna (2010) 21
Tab. 5: Gliederung und Raumstruktur im Kreis Unna (2011) 29
Tab. 6: Bevölkerungsentwicklung und -prognose nach Kommune 30
Tab. 7: Demographische Entwicklung und Prognose für den gesamten Kreis Unna 31
Tab. 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Kommune 32
Tab. 9: Pendlerströme zu Zentren außerhalb des Kreises Unna (Auswahl) 33
Tab. 10: Schulen und Schülerzahlen 33
Tab. 11: Großflächiger Einzelhandel außerhalb von Orts- und Ortsteilzentren 34
Tab. 12: Gewerbegebiete für eine detailliertere Untersuchung im Rahmen der Fortschreibung 35
Tab. 13: ÖPNV-relevante Freizeit- und Tourismusziele 35
Tab. 14: P+R-Anlagen 36
Tab. 15: Radstationen 36
Tab. 16: Verkehrsunternehmen im Kreis Unna 38
Tab. 17: Produkte im Busverkehr 41
Tab. 18: Fahrzeugbestände (Krad + Auto) zum 01.01.2011 49
Tab. 19: Relevante Stationen in Ortsteilen für lokale Verbindungen 57
Tab. 20: Verknüpfungspunkte 68
Tab. 21: Erschließungsradien 74
Tab. 22: Zuweisung von Haltestelleninfrastruktur 76
Tab. 23: Bewertung von Angeboten 80
Tab. 24: Auffällige Erschließungsdefizite im Busverkehr (ohne AST-Angebote) 82
Tab. 25: Auffällige Erschließungsdefizite im Schienenpersonennahverkehr 83
Tab. 26: Bedienungsdefizite 84
Tab. 27: Auffällige Überbedienungen 85
Tab. 28: Defizite bei der Fahrzeit ab 5 Minuten 85
Tab. 29: Defizite bei Verknüpfungen 86
Tab. 30: Haltestellenpositionen mit Hochbord 88
Tab. 31: Barrierefreier Ausbau der Stationen im Kreis Unna 89
Tab. 32: Anzahl von Verkaufsstellen im Kreis Unna 95
Tab. 33: Anmerkungen der Kommunen 96
Tab. 34: Stärken und Schwächen des ÖPNV im Kreis Unna 97
Tab. 35: Daten des Gewerbegebiets Bergkamen, Chemiepark/Monopol 100
Tab. 36: Daten des Gewerbegebiets Bergkamen, Gewerbepark Rünthe 103
Tab. 37: Daten des Gewerbegebiets Bergkamen, Logistikpark A2 106
Tab. 38: Daten des Gewerbegebiets Holzwickede, Ecoport 108
Tab. 39: Daten des Gewerbegebiets Lünen, Im Berge/Im Berge Ost 110

Tab. 40: Daten des Gewerbegebiets Lünen, Westfalia 112
Tab. 41: Daten des Gewerbegebiets Unna, Industriepark 114
Tab. 42: Maßnahmen zum Nachtverkehr aus NVP-Ergänzungsgutachten 117
Tab. 43: Tarife im Nacht-AST-Verkehr ohne die Stadt Schwerte 121
Tab. 44: Stärken und Schwächen des Nachtverkehrs 122
Tab. 45: Erschließung und Bedienungsangebot am Haus Opherdicke 124
Tab. 46: Erschließung und Bedienungsangebot am Schloss Cappenberg 125
Tab. 47: Pendlerbeziehungen für Selm 127
Tab. 48: Maßnahmen im Nachtverkehr 155
Tab. 49: Einrichtung von Radabstellanlagen an Haltestellen 156
Tab. 50: Aufstockung der Kapazität bestehender Radabstellanlagen 156
Tab. 51: Radabstellanlagen im Kreis Unna 163
Tab. 52: Schienenverkehr im Kreis Unna 165
Tab. 53: Angebot im Busverkehr im Kreis Unna (ohne Schüler-, Nacht- und Freizeitverkehr) 167
Tab. 54: Nachtangebot im Kreis Unna – Linienübersicht 173
Tab. 55: Kategorisierung der Kommunen 175
Tab. 56: Haltestellenkataster 176

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BRK	Behindertenrechtskonvention
BRS	Busverkehr Ruhr-Sieg
BVR	Busverkehr Rheinland
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DSW	Dortmunder Stadtwerke
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MOF	Bahnhofsmodernisierungsoffensive
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVZ	Normalverkehrszeit
NVZmf	Normalverkehrszeit von Montag bis Freitag
NVZsa	Normalverkehrszeit an Samstagen
NWL	Zweckverband Westfalen-Lippe
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RE	Regionalexpress
RRX	Rhein-Ruhr-Express

RVM	Regionalverkehr Münsterland
SKÖ	Ständige Kommission ÖPNV
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SVZso	Schwachverkehrszeit an Sonntagen
TSI PRM	Technische Spezifikationen für Interoperabilität Mobilitätsbehinderte Personen
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZRL	Zweckverband Ruhr-Lippe

0 Vorbemerkungen

Vor dem Hintergrund einer notwendigen Haushaltskonsolidierung über alle Fachbereiche und Dienststellen der Kreisverwaltung Unna erhielt die Stabsstelle für Planung und Mobilität den Auftrag über eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2007/2008, eine Kostenreduktion im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu leisten.

Der Aufstellungsbeschluss erfolgte im Ausschuss für Planung und Verkehr MITTE 2012: Ziel ist es die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bis Ende 2013 abzuschließen. Enthalten sind die drei Hauptkapitel Angebotsplanung, Schulzeitstaffelung und Tarifgutachten. Für die Angebotsplanung sind vier Themenfelder von wesentlicher Bedeutung:

- Festlegung einer kreisweit geltenden Ausreichenden Bedienung
- Anbindung von Gewerbegebieten
- Nachtverkehr
- Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr

Die Fortschreibung wird in mehreren aufeinander aufbauenden Teilschritten erarbeitet. Die wesentlichen Arbeitsschritte sind:

- Darstellung der aktuellen Rahmenbedingungen
- Analyse der Raumstrukturen
- Entwicklung einer kreisweiten Ausreichenden Bedienung zusammen mit der Aufstellung eines Anforderungsprofils
- Bestandsanalyse des kreisweiten Bedienungsangebots
- Ableitung von Maßnahmen mit grober wirtschaftlicher Bewertung

Während der Aufstellung werden alle betroffenen Kommunen des Kreises Unna über die ständige Kommission ÖPNV (SKÖ) beteiligt.

1 Rechtliche Vorgaben

Europäische Verordnung EG 1370/2007

Diese Verordnung wurde vom Rat der Europäischen Union im Oktober 2007 beschlossen und löste die bis dahin geltende Verordnung EWG 1191/69 ab. Die neue Verordnung ist in Deutschland am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. Sie regelt nicht nur das verkehrsspezifische Beihilferecht, welches bereits EWG 1191/69 regelte, sondern umfasst zusätzlich einen Rahmen für den Marktzugang durch Wettbewerbsverfahren und Direktvergaben. Europäische Verordnungen stehen über nationalen Gesetzen, weshalb sich diese gegenüber anderen rechtlichen Vorgaben, wie dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), durchsetzen. Diese Verordnung ist zum 01.01.2013 in das nationale Personenbeförderungsrecht implementiert worden. Daher werden die nationalen Auswirkungen im unten stehenden Abschnitt zum PBefG ausgeführt.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

In diesem Gesetz sind alle wesentlichen Regelungen zur Beförderung von Personen festgelegt. Demnach ist es die Aufgabe des ÖPNV, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr sicherzustellen[1]. Das Gesetz weist die zuständige Genehmigungsbehörde an, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Aufgabenträgern und verantwortlichen Verkehrsunternehmen, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV sicherzustellen.

In Nahverkehrsplänen sind die Belange mobilitätseingeschränkter bzw. behinderter Menschen zu berücksichtigen. Die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 setzt weitreichendere Anforderungen an die Beachtung der Belange dieser Menschen. So ist zukünftig die Barrierefreiheit im ÖV zu gewährleisten. Dazu nötige Maßnahmen sind festzulegen und mit Umsetzungshorizonten zu versehen. Konkret benannte und begründete Ausnahmen sind, sofern im Nahverkehrsplan festgelegt, bis auf Weiteres zulässig.[2]

Ebenfalls ist in der Novelle des PBefG zum 01.01.2013 die oben genannte Europäische Verordnung EG 1370/2007 in das nationale Recht implementiert worden. Wie zuvor sind Verkehrsleistungen vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen. Ist allein durch eigenwirtschaftliche Verkehre die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV nicht sichergestellt, kann die zuständige Behörde (in NRW der jeweilige Kreis bzw. die jeweilige kreisfreie Stadt als Aufgabenträger) gemeinwirtschaftliche Verkehre unter Berücksichtigung der Interessen des Mittelstandes vergeben. Neben wettbewerblichen Vergabeverfahren bestehen weiterhin die Möglichkeiten der Inhouse-Vergabe bzw. einer Direktvergabe. Hierbei sind an den be-

[1] Vgl. §8 Abs. 1 PBefG

[2] Vgl. §8 Abs. 3 PBefG

treffenden Linien interessierte sonstige Unternehmen, über die Gründe der direkten Vergabe an ein eigenes oder drittes Verkehrsunternehmen zu informieren.[3]

Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Der Kreis Unna ist gemäß dem Gesetz über den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen verantwortlich für den ÖPNV in seinem Kreisgebiet.

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, sowie - mit Ausnahme des SPNV - von mittleren und großen kreisangehörigen Städten die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. (§3 Abs. 1 ÖPNVG NRW)

Im Schienenverkehr erfolgte der Zusammenschluss zu Zweckverbänden auf Grundlage des §1 Abs. 1 ÖPNVG NRW. Hier bildet der Kreis Unna zusammen mit der Stadt Hamm, dem Hochsauerlandkreis, dem Märkischen Kreis und dem Kreis Soest den Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe. Das ÖPNVG NRW sieht in §1 Abs. 1 vor, dass das Land Nordrhein-Westfalen durch drei große Zweckverbände abgedeckt wird. Der Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe ist dem Dachzweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zugeordnet. Dieser umfasst den kompletten östlichen Bereich von Nordrhein-Westfalen.

Ziel von Nahverkehrsplänen ist die Sicherung und Verbesserung des ÖPNV unter Berücksichtigung weiterer Belange[4]:

- Umweltschutz
- Barrierefreiheit
- Städtebau
- Vorgaben durch den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan
- Vorgaben durch den Infrastrukturfinanzierungsplan

Dazu berücksichtigt der Nahverkehrsplan Raum- und Verkehrsstrukturen sowie vorhandene Prognosen zu zukünftigen Entwicklungen und gibt eine grobe finanzielle Abschätzung für empfohlene Maßnahmen. Zusätzlich sollen nach §8 Abs. 3 Qualitätsstandards definiert werden, welche alle Bereich des öffentlichen Verkehrs umfassen wie Angebot, Fuhrpark oder Personal.

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgt über ein Beteiligungsverfahren. Dieses umfasst alle vom Nahverkehrsplan direkt betroffenen Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und Verkehrsunternehmen. Der Nahverkehrsplan ist mit dem Zweckverband und den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen[5].

[3] vgl.§8, 8a, 8b PBefG

[4] vgl. §8 Abs. 1 ÖPNVG NRW

[5] vgl. §9 Abs. 1 bis Abs. 3 ÖPNVG NRW

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV wird zusätzlich durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen gefordert.

Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt. (§8 Abs. 2 BGG)

Weiterhin definiert das Gesetz eine Vorgabe zur barrierefreien Ausgestaltung öffentlicher Plätze und Anlagen.

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. (§4 BGG)

1.1 Weitere Planwerke

1.1.1 Übergeordnete Planungen

Alle Grundsätze und Ziele aus den übergeordneten Planungen werden berücksichtigt. Dies sind:

- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen 1995 (LEP NRW),
- Gebietsentwicklungsplan Arnsberg 2004 (GEP Arnsberg) und
- Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP)

Der ÖPNV-Bedarfsplan von 1998 für Nordrhein-Westfalen wurde vor Ende seiner Laufzeit von der IGVP abgelöst und ist hier nicht mehr berücksichtigt. Auf der Ebene der Gebietsentwicklungspläne und der integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) werden bereits schienenbezogene Maßnahmen formuliert, welche auch den Kreis Unna betreffen.

Tab. 1: Maßnahmen übergeordneter Planungen

Maßnahme	GEP	IGVP
Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Dortmund und Soest	X	
Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Dortmund, Hamm und Paderborn	X	X
Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Dortmund, Lünen und Münster	X	X
Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Schwerte und Iserlohn	X	X
Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Schwerte und Warburg	X	X
Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Unna, Fröndenberg/Ruhr und Neuen-		X

Maßnahme	GEP	IGVP
rade		
Bau einer Regionalstadtbahnlinie zwischen Dortmund, Bergkamen, Werne und Hamm	X	X
Bau einer Stadtbahnverbindung zwischen Dortmund Hauptbahnhof, Dortmund Flughafen und Holzwickede	X	X

Quelle: Gebietsentwicklungsplan Arnsberg 2004, Internetpräsenz der integrierten Gesamtverkehrsplanung (26. Juli 2012)

Der Kreis Unna ist Teil des Zweckverbands Ruhr-Lippe (ZRL). Dieser bildet mit weiteren Zweckverbänden den seit 2008 bestehenden Dachzweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Beide Zweckverbände stellen Nahverkehrspläne auf. Darin enthaltene Maßnahmen betreffen auch den Kreis Unna.

Tab. 2: Maßnahmen übergeordneter Nahverkehrspläne

Maßnahme	NWL	ZRL
Ausbau der Strecke zwischen Dortmund und Hamm	X	X
Ausbau der Strecke zwischen Dortmund, Lünen und Münster	X	X
Ausbau der Strecke zwischen Hagen und Warburg	X	X
Ausbau der Strecke zwischen Holzwickede und Unna	X	X
Ausbau der Strecke zwischen Schwerte und Iserlohn	X	X
Ausbau der Strecke zwischen Unna und Fröndenberg		X
Angebotsausweitung bei Linie RB50		X
Angebotsausweitung bei Linie RB51		X
Angebotsausweitung bei Linie RB54	X	X
Angebotsausweitung bei Linie RB59		X
Angebotsausweitung bei Linie RE7	X	
Angebotsausweitung bei Linie RE13		X
Angebotsausweitung bei Linie RE17		X
Angebotsausweitung bei Linie RE57	X	X
Regionalstadtbahnlinie zwischen Dortmund, Bergkamen, Werne und Hamm	X[6]	X
Einrichtung des neuen Produkts Rhein-Ruhr-Express (RRX)	X	X

[6] als nachrichtliche Erwähnung aufgeführt

Maßnahme	NWL	ZRL
Modernisierung der Station Bönen		X
Modernisierung der Station Fröndenberg/Ruhr	X	
Modernisierung der Station Holzwickede/Flughafen Dortmund	X	X
Modernisierung der Station Kamen	X	
Modernisierung der Station Lünen (Bahnsteig Richtung Münster)		X
Modernisierung der Station Preußen	X	
Modernisierung der Station Schwerte	X	X
Modernisierung der Station Selm-Beifang	X	X
Modernisierung der Station Unna	X	
Neue Station Lünen-Alstedde	X	X
Reaktivierung einer Station zwischen Schwerte und Fröndenberg[7]	X	
Halt der Linie RE1 in Nordbögge zu allen Tageszeiten		X

Quelle: Nahverkehrsplan Nahverkehr Westfalen-Lippe, Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Ruhr-Lippe

1.1.2 Weitere Fachpläne

Weitere Fachpläne umfassen die Nahverkehrspläne der umliegenden Kreise und kreisfreien Städte sowie Untersuchungen und Einzelgutachten. Das Kreisgebiet berührt sieben Nahverkehrspläne von benachbarten Kreisen und kreisfreien Städte. Zum Teil wirken sich darin abgeleitete Maßnahmen auch auf den Kreis Unna aus.

- Nahverkehrsplan Stadt Hamm
- Nahverkehrsplan Stadt Hagen (2. Fortschreibung, 2009)
- Nahverkehrsplan Stadt Dortmund (Neuaufstellung seit 2013)
- Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld (2005)
- Nahverkehrsplan Märkischer Kreis (2007)
- Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen (1. Fortschreibung, 2006)
- Nahverkehrsplan Kreis Soest (2012)

Tab. 3: Maßnahmen weiterer Nahverkehrspläne

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme	Status
Stadt Hamm	S10	Führung über das Zentrum von Bockum-Hövel	Umsetzung noch nicht erfolgt
	S20	Halt an Herringen-Markt	Nicht umgesetzt (auch

[7] Auf Grund von Fahrplanzwängen kann zurzeit keine Station reaktiviert werden.

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme	Status
			nicht von S30)
	R14	Führung über Hohenhöveler Straße in Bockum-Hövel	Umgesetzt
Stadt Hagen	-	-	-
Stadt Dortmund	Wegen der parallel zum NVP Unna laufenden Neuaufstellung des NVP Dortmund konnten keine Maßnahmen abgeglichen werden		
Kreis Coesfeld	R32	Verzicht auf diese Linie und neues Betriebskonzept durch Linie R19	Umgesetzt
	T52	Bedienung montags bis freitags bis 19:00 im 120-Minutentakt Bedienung samstags bis 14:00 im 120-Minutentakt	Umgesetzt Umgesetzt
	T55	Bedienung montags bis freitags bis 19:00 im 120-Minutentakt Bedienung samstags bis 14:00 im 120-Minutentakt	Umgesetzt Umgesetzt
	T57	Verknüpfung zum Schienenverkehr an Selm Bf. Bedienung montags bis freitags bis 19:00 im 120-Minutentakt Bedienung samstags bis 14:00 im 120-Minutentakt keine Bedienung an Sonntagen	Umgesetzt Umgesetzt Umgesetzt Umgesetzt
Märkischer Kreis	-	-	-
Kreis Recklinghausen	-	-	-
Kreis Soest	-	-	-

Quelle: Stadt Hagen Nahverkehrsplan 2. Fortschreibung 2009; Kreis Coesfeld, 2. Nahverkehrsplan; Kreis Recklinghausen, Nahverkehrsplan 1. Fortschreibung; Kreis Soest, Nahverkehrsplan 2012; Märkischer Kreis, Nahverkehrsplan 2007, Beschlussvorlage Nahverkehrsplan Hamm 2005

1.1.3 Weitere ÖPNV-Planungen im Kreis Unna

Zusätzlich sind zwei Gutachten für die Fortschreibung des zweiten Nahverkehrsplans zu beachten.

Ergänzung des Nahverkehrsplans für den Kreis Unna 2011

Im Jahr 2011 ergab sich die Notwendigkeit eine NVP-Ergänzung zu erstellen. Berücksichtigt wurden die Themen Nachtverkehr und Erschließung von Gewerbegebieten. Die Ergebnisse wurden in die Nahverkehrsplanfortschreibung übernommen.

Gutachten zur Regionalstadtbahn zwischen Dortmund, Bergkamen, Werne und Hamm

Dieses Projekt ist langfristig ausgelegt. Schon wegen der Einordnung in die zweite Stufe der IGVP ist eine konkretisierende Weiterplanung nicht vor 2015 realistisch.

1.2 Finanzierung

Die VKU, welche den größten Anteil am Bedienungsangebot im Kreisgebiet leistet, setzt sich aus zehn Gesellschaftern zusammen. Die Stadt Fröndenberg/Ruhr ist ausschließliches Bedienungsgebiet von Busverkehr Ruhr-Sieg (BRS).

Tab. 4: Gesellschafterstruktur der Verkehrsgesellschaft Unna (2010)

Kommune/Gesellschafter	Anteil absolut	Anteil in Prozent
Kreis Unna	968.180 €	25%
Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH	966.990 €	25%
Lünen	632.050 €	16%
Unna	353.910 €	9%
Kamen	311.320 €	8%
Bergkamen	296.030 €	8%
Werne	197.970 €	5%
Bönen	53.220 €	1%
Holzwickede	42.280 €	1%
Selm	34.150 €	1%

Quelle: Geschäftsbereich Verkehrsgesellschaft Unna 2010

Das Bedienungsangebot im Kreis Unna wird durch mehrere teilräumige Regelungen finanziert, die im Folgenden erläutert werden.

Betriebsleistungsschlüssel I

Dieses Finanzierungselement besteht schon seit mehreren Jahrzehnten und ist als Solidargemeinschaft angelegt. Der Betriebsleistungsschlüssel gilt für alle Kommunen, in denen schon seit der Einführung dieser finanziellen Regelung die VKU tätig ist. Er umfasst die Verkehre in den Kommunen Bergkamen, Bönen, Holzwickede und Kamen sowie teilweise Verkehre in den Städten Lünen, Unna, Selm und Werne. In diesen Städten wurden bei der Einführung des Betriebsleistungsschlüssels I mehrere Buslinien von anderen Verkehrsunternehmen betrieben:

- Lünen: Regionalverkehr Münsterland (RVM) und Vestische Straßenbahnen

- Unna: BRS
- Selm: RVM
- Werne: RVM

Diese Linien werden heute nicht über den Betriebsleistungsschlüssel II oder einen eigenen Vertrag abgerechnet.

Die Kosten, welche durch den Betriebsleistungsschlüssel I entstehen, werden zur Hälfte vom Kreis Unna und zur anderen Hälfte von den Kommunen getragen. Da das Bedienungsangebot zwischen den betroffenen Kommunen stark variiert, ist die Grundlage für jede Kommune ein Zuweisungsschlüssel über die geleisteten Betriebskilometer.

Betriebsleistungsschlüssel II

Der Betriebsleistungsschlüssel II basiert ebenfalls auf dem Prinzip der Solidargemeinschaft. Er gilt seit der Übernahme von Verkehrsleistungen von Regionalverkehr Münsterland. Hiervon waren die regionalen Buslinien im Nordkreis, welche bis dahin von RVM betrieben wurden, betroffen. Mit der Übernahme des Betriebs durch die VKU ist dieser Betriebsleistungsschlüssel II eingeführt worden. Dieser gilt für Regionalverkehre in den Kommunen Selm und Werne sowie teilweise in Lünen.

Identisch zum Betriebsleistungsschlüssel I werden die Kosten zur Hälfte vom Kreis Unna und zur Hälfte von den Kommunen bezahlt. Die Grundlage für jede Kommune ist ebenfalls ein Zuweisungsschlüssel über die geleisteten Betriebskilometer.

Einzelfallbezogene Regelungen

Neben den beiden Betriebsleistungsschlüsseln besteht eine Reihe von Einzelfallregelungen, welche einzelne Linien, Kommunen oder Verkehrsunternehmen betreffen. Nachfolgend sind diese einzelfallbezogene Regelungen dargestellt.

Der Stadtverkehr in Schwerte wurde bis 2005 eigenwirtschaftlich von der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) erbracht. Nachdem die Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr gewährleistet werden konnte, wurde der Stadtverkehr Schwerte auf der Grundlage von Verhandlungsergebnissen zwischen VKU, MVG, Märkischer Kreis, Kreis Unna und der Stadt Schwerte an die VKU vergeben. Grundlage war ein gedeckelter Betrag von 280.000€ jährlich. Diese Kosten werden zur Hälfte vom Kreis Unna und zur anderen Hälfte von Schwerte getragen. Die Linien R30 und R50 von BRS sind im Wesentlichen eigenwirtschaftlich.

Bei den Linien R30, R50 und R52 (BRS) ist das überwiegende Angebot ohne kommunale Zuschüsse. Es erfolgt allerdings eine finanzielle Beteiligung an Einzelfahrten im Spätverkehr bei der Linie R30. Hierbei werden die entstehenden Kosten auf Grundlage eines Vertrags zur Hälfte vom Kreis Unna und zur anderen Hälfte von Schwerte getragen.

Der Kreis Unna finanziert gemeinsam mit Fröndenberg/Ruhr das örtliche Busangebot, welches von BRS erbracht wird. Hierfür gilt ein zwischen dem Kreis Unna und der Stadt Fröndenberg/Ruhr geschlossener Vertrag. Eine finanzielle Beteiligung am Bürgerbusbetrieb in der Stadt Fröndenberg/Ruhr erfolgt durch den Kreis Unna nicht.

Für die Linie 284 zwischen Waltrop und Lünen-Brambauer der Vestischen Straßenbahnen besteht ein Finanzierungsvertrag. Die entstehenden Kosten werden zur Hälfte vom Kreis Unna und zur anderen Hälfte von der Stadt Lünen getragen.

Für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen bestehen unterschiedliche Regelungen. AST-Verkehre finanzieren ausschließlich die Kommunen. Die Taxibuslinien T35 und T36 werden ausschließlich durch die Stadt Bergkamen und die Linien T46, T47 und T48 ausschließlich durch die Stadt Unna finanziert.

Die Buslinien von DSW und MVG werden ohne finanzielle Bezuschussung des Kreises Unna bzw. der kreisangehörigen Kommunen angeboten.

Gesondert vom Tagverkehr erfolgt die Finanzierung des Nachtverkehrs. Dieses wird vor allem durch die VKU geleistet. Angebote, welche über die Kreisgrenzen hinaus führen, werden überwiegend von anderen Verkehrsunternehmen erbracht.

Das Nachtangebot von VKU und BRS wird seit 2012 gemeinschaftlich vom Kreis Unna und den Kommunen finanziert. Diese solidare Finanzierung erfolgt ausschließlich über die allgemeine Verlustabdeckung entsprechend den Betriebsleistungsschlüsseln bei der VKU. Dies gilt für die Nachtbusse (N1, N2, N10, N11, N19), den Nachttaxibus T81 und die Nacht-AST-Angebote für die Städte Unna, Kamen, Werne und die Gemeinden Holzwickede und Bönen. Dabei wird die Aufstockung des Fahrtenangebots bei den innerhalb von Lünen verkehrenden Linien N1 und N2, welche oberhalb des Nacht-AST-Niveaus liegen, ausschließlich von der Stadt Lünen finanziert. Die Nacht-AST-Angebote zwischen den Städten Unna und Fröndenberg/Ruhr sowie Menden und Fröndenberg/Ruhr (beide BRS) werden ebenfalls solidar, aber je zur Hälfte von der Stadt Fröndenberg/Ruhr und Kreis Unna finanziert.

Die Nachtangebote in der Stadt Schwerte (N31, N32) werden in Anlehnung an den Kostendeckungsvertrag für den weiteren ÖPNV der VKU in Schwerte je zur Hälfte von Schwerte und dem Kreis Unna finanziert. Die Defizitabdeckung wurde in einen neuen ÖDLA-konformen Vertrag zwischen Stadt, Kreis und VKU integriert.

Das Nachtangebot zwischen Lüdinghausen und der Stadt Selm (T4) wird durch die RVM angeboten. Die Kosten werden je zur Hälfte von der Stadt Selm und vom Kreis Unna getragen.

Die weiteren Nachtangebote der DSW (NE1, NE25) und MVG (Nacht-AST von Schwerte nach Iserlohn) unterliegen der finanziellen Verantwortung der jeweiligen Verkehrsunternehmen. Eine finanzielle Beteiligung des Kreises Unna oder der kreisangehörigen Kommunen erfolgt nicht.

2 Inklusion

2.1 UN-Behindertenrechtskonvention (i. V. m. § 8 Abs. 3 PBefG)

Die UN-Behindertenrechtskonvention schützt die Rechte von Menschen mit Behinderung und verbietet Benachteiligung. Das Gesetz drückt den Anspruch aller Menschen auf Gleichbehandlung, Teilhabe und Selbstbestimmung aus und formuliert keine Sonderrechte.

Nach Artikel 20 BRK müssen wirksame Maßnahmen getroffen werden, um Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit zu sichern. Außer den in Artikel 20 BRK genannten Maßnahmen, dient dem vor allem die unter Nr. 4 (Art. 9 BRK) angesprochene barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Forderungen:

Die barrierefreie Gestaltung von Einrichtungen des ÖPNV und von Transportmitteln (Artikel 9 BRK) ist erforderlich. Erforderlich ist ebenfalls die Bereitstellung von Informationen in geeigneter Form.

Maßnahmen:

- Stationsansagen in den Verkehrsmitteln für blinde Menschen
- kontrastreiche Anzeigen für sehbehinderte Menschen
- dynamische Fahrgastinformationen mit Sprachausgabe an Bushaltestellen für sehbehinderte und blinde Menschen.

Viele Menschen mit Behinderung sind in ihrer körperlichen Beweglichkeit und/oder ihren Sinnen (Hören, Sehen) eingeschränkt. Eine wichtige Zielgruppe sind aber auch Menschen mit geistiger Behinderung bzw. psychischer Erkrankung.

Mit dem Beschluss des Kreistages im September 2010 hat das »Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte für Menschen mit Behinderung« für die Arbeit des Kreises Unna eine zentrale Bedeutung bekommen. Die Umsetzung der Menschenrechtskonvention wird als wichtige, fachgebietsübergreifende Aufgabe verstanden.

Inklusion soll die gleichberechtigte Teilnahme aller Menschen am Leben in der Gemeinschaft ermöglichen und sichern. Der Kreis Unna überprüft deshalb sein gesamtes Leistungsspektrum im Hinblick auf die Möglichkeiten dieser selbstbestimmten Teilhabe und der Barrierefreiheit und arbeitet, wo notwendig, an Verbesserungen.

2.2 Verkehrsplanerische Grundlagen und Handlungsmöglichkeiten des Kreises Unna

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Kreis Unna ist Aufgabenträger für den ÖPNV sowie Gesellschafter der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU).

Als Aufgabenträger für den ÖPNV erhält der Kreis Unna Mittel vom Land für die sog. Fahrzeugförderung (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) sowie für den Ausgleich von Schülerverkehrsfahrtkosten (§ 11 a ÖPNVG NRW). Diese Mittel kann er jeweils bis zu einem gewissen Anteil für die Realisierung und Förderung von Projekten verwenden. Darüber hinaus reichende Mittel sind im Rahmen der vom Kreis Unna entwickelten Förderrichtlinien an die Verkehrsunternehmen weiterzureichen. Dabei können bestimmte Anforderung als Fördervoraussetzung formuliert werden.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die ÖPNV-Aufgabenträger Kreis Unna, Kreis Soest, der Märkische und Hochsauerlandkreis sowie die Stadt Hamm haben sich zum Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Ruhr-Lippe (ZRL) zusammengeschlossen. Dieser ist wiederum Mitglied des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der u. a. die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr ausschreibt und bestellt.

Mobilitätsketten

Damit die Mobilität von Menschen mit Behinderung erreicht werden kann, ist die Betrachtung der gesamten Wegekette vom Start (z. B. der Wohnung) bis zum Ziel (z. B. der Arbeitsstätte) erforderlich. Das heißt, auch der Weg von der Wohnung z. B. zur Bushaltestelle bzw. von der Bushaltestelle zur Arbeitsstätte incl. Fahrgastinformation sollte behindertengerecht sein. Der Kreis Unna ist damit zwar ein wichtiger Partner zur Gewährleistung einer möglichst unabhängigen Mobilität, aber nicht der alleinige Verantwortliche.

Hier müssen die verschiedenen Akteure zusammenarbeiten. Entsprechende Arbeitsstrukturen stehen in Kooperation mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen zur Verfügung.

Gestaltungsbereich des Kreises Unna

Die folgenden Handlungsbereiche sind im Wesentlichen aus den Ergebnissen der Fachtagung Inklusion des Kreises Unna am 16.05.2012 abgeleitet; weitere Maßnahmen werden in Absprache mit der VKU sowie den weiteren Verkehrsunternehmen und des ZRL/NWL entwickelt.

In Kooperation mit den Verkehrsunternehmen, insb. der VKU, wird derzeit seitens der Verwaltung Kreis Unna erarbeitet, welche der u. g. Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung

stehenden Fördermittel innerhalb welchen zeitlichen Rahmens geplant und umgesetzt werden können.

Informationsketten im Vorfeld (fahrtwind etc.):

- die Mitarbeiter von fahrtwind für Anfragen von Menschen mit Behinderung schulen
- fahrtwind (01803 504030) muss Informationen über die behindertengerechte Ausstattung von Haltestellen und Bahnhöfen weitergeben können. (Bestandsaufnahme erfolgt im Rahmen des Nahverkehrsplans)
- Vermarktung von fahrtwind im Hinblick auf die Zielgruppe der behinderten Menschen

Informationen in den Bussen

- Haltestellenanzeigen/TFT-Bildschirme (Kontrast: Farbe Bernstein auf Schwarz)
- Haltestellenansagen (ggfls. Schulung der Busfahrer)
- Akustische Signale (Haltestellenansage, Einfahrtsignale)

Ausstattung der Busse

- Kontrastreiche Haltestellenanzeigen (Kontrast: Farbe Bernstein auf Schwarz)
- Kontrastreiche Haltegriffe

Anmerkung: Zulassungsvoraussetzungen bei Stadtbussen sind u. a.:

- Seitliche Absenkmöglichkeit bei Niederflurbussen
- Mindeststandards für Anzahl und Breite der Bustüren
- Fahrzeugbodengestaltung ohne Querstufen
- Verzicht auf eine mittig angebrachte Haltestange bei Doppeltüren

Mobilitätstraining

- Ertüchtigung der Projekte NimmBus und VKU-Tandem für die Belange von Behinderten
- Information und Schulung des Betreuungspersonals der Wohnstätten, damit diese die Informationen entsprechend weitergeben können (als Multiplikatoren)
- Für geistig behinderte Schüler (Auswertung des Projekts MogLi der TU Dortmund)
- Behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge im SPNV (WC, Spaltbreite zwischen Zug und Bahnsteig, usw.)

Grundsätzlich muss bei Zügen unterschieden werden zwischen Alt- und Neubaufahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen, die auf Grund von Verträgen verkehren, die per Ausschreibung bzw. durch Vertragsverlängerungen vergeben worden sind. Altfahrzeuge (Dieseltriebwagen Baureihen VT 628, VT 612, Doppelstockwaggons mit Baujahr bis 2001) sind nur bedingt behindertengerecht. Zwar verfügen sie in der Regel über eine rollstuhlgeeignete Toilette und markierte und gesicherte Stellplätze für Rollstühle, doch ist weder ein ebenerdiger Zugang vom 76 cm hohen Bahnsteig möglich (Ausnahme Steuerwagen der Doppelstockzüge mit Überfahrrampe), noch verfügen die Fahrzeuge über echte rollstuhlgerechte Toilette. Taktile

Unterstützungen von Bedienelementen oder auch für sehbehinderte entsprechend geeignete Kontraste der Fahrgastinfosysteme fehlen in der Regel.

Diese wirtschaftlich inzwischen schon abgeschriebenen Fahrzeuge noch umzurüsten ist nicht mehr wirtschaftlich. Hier können erst mit Auslaufen der Verträge (RE17: Dezember 2016, RE7: Dezember 2015) und der europaweiten Ausschreibung Neuerungen umgesetzt werden.

Neubaufahrzeuge obliegen bereits gesetzlich den Anforderungen der europaweiten Norm für behindertengerechte Fahrzeuge TSI PRM, in der alle geforderten Belange berücksichtigt sind. Während bei Ausschreibungen in früheren Jahren grundsätzlich Neubaufahrzeuge zwingend vorgegeben waren (und zur Ablösung der Altflotten sowohl dringend erforderlich wie auch wirtschaftlich darstellbar waren) zeigen neuere Ausschreibungen, dass diese bei ausschließlicher Forderung nach Neubaufahrzeugen, teilweise wirtschaftlich nicht mehr darstellbar waren und die Vergaben sogar aufgehoben werden mussten.

Gerade bei Wiedervergaben von Linien, auf denen heute schon neuere Fahrzeuge verkehren, werden inzwischen auch diese bzw. mit diesen vergleichbare Typen gefordert. Dann muss im Einzelfall genau untersucht werden, welche der bei Neubaufahrzeugen bereits vom Grundsatz geforderten Aspekte, auch wirtschaftlich noch vertretbar sind, ohne das die Ausschreibung in Gänze gefährdet wird. Die dann jedoch geforderten Mindeststandards der Fahrzeuge umfassen zwar in der Regel alle Elemente TSI PRM gerechter Fahrzeuge, es werden jedoch ggf. Kompromisse bei der Anzahl der rollstuhlgerechten Einstiege, den exakten Maßen der rollstuhlgerechten Toiletten, der Anzahl TSI PRM gerechter Sitzplätze bzw. der optischen Fahrgastinfosysteme gemacht. In der Summe kommen diese Anforderungen den Anforderungen der TSI PRM sehr nah, belassen den hierfür erforderlichen Umbau auf einem wirtschaftlich vertretbaren Maß.

3 Raumstrukturen

3.1 Der Kreis Unna

Im Kreisgebiet leben 409.524 Menschen (Stand: 2011). Die Kreisfläche beträgt knapp 543 km². Damit ist die Bevölkerungsdichte von 755 Einwohnern je Quadratkilometer höher als der nordrheinwestfälische Landesdurchschnitt von 523 Einwohnern je Quadratkilometer.

Der Kreis Unna setzt sich aus zehn Kommunen zusammen. Gemäß dem Gebietsentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen werden davon sieben Kommunen als Mittelzenten und drei als Grundzentren eingestuft. Die Kreisstadt ist Unna. Mit Ausnahme der Stadt Lünen gehören alle Kommunen in der zentralörtlichen Gliederung zur Ballungsrandzone. Westlich vom Kreisgebiet beginnt das Ballungskerngebiet, zu welchem die Stadt Lünen gehört.

Alle Kommunen sind zwischen 40 km² und 90 km² groß. Die größten Kommunen sind Lünen und Unna mit jeweils über 60.000 Einwohnern. Die kleinsten Kommunen mit je unter 20.000 Einwohnern sind die Gemeinden Bönen und Holzwickede. Es ergeben sich deutliche Unterschiede in der Bevölkerungsdichte. In den Städten Bergkamen, Kamen und Lünen liegt diese bei über 1.000 Einwohnern je Quadratkilometer, während alle anderen Kommunen Bevölkerungsdichten zwischen knapp 400 und 800 Einwohnern je Quadratkilometer haben.

Tab. 5: Gliederung und Raumstruktur im Kreis Unna (2011)

Kommune	Status	Zentralörtliche Gliederung		Fläche	Kreisanteil	Einwohner	Einwohner/km²
Bergkamen	Stadt	Mittelzentrum	Ballungsrandzone	44,84	8%	50.267	1.121
Bönen	Gemeinde	Grundzentrum	Ballungsrandzone	38,02	7%	18.439	485
Fröndenberg/Ruhr	Stadt	Grundzentrum	Ballungsrandzone	56,21	10%	21.712	386
Holzwickede	Gemeinde	Grundzentrum	Ballungsrandzone	22,36	4%	17.103	765
Kamen	Stadt	Mittelzentrum	Ballungsrandzone	40,93	8%	44.217	1.080
Lünen	Stadt	Mittelzentrum	Ballungskern	59,2	11%	87.061	1.471
Schwerte	Stadt	Mittelzentrum	Ballungsrandzone	56,2	10%	47.983	854
Selm	Stadt	Mittelzentrum	Ballungsrandzone	60,34	11%	26.747	443
Unna	Stadt	Mittelzentrum	Ballungsrandzone	88,53	16%	66.202	748
Werne	Stadt	Mittelzentrum	Ballungsrandzone	76,08	14%	29.793	392
Kreis Unna				542,71	100%	409.524	755

Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Gebietsentwicklungsplan Arnsberg 2003

3.2 Einwohnerentwicklung

Für die Auswertung demographischer Veränderungen wird wenn möglich ein Zeitraum von je zehn Jahren, also seit 2001 und bis 2021, genutzt und langfristige Entwicklungen zu verdeutlichen.

Alle Kommunen des Kreises Unna verzeichnen rückläufige Bevölkerungszahlen. Zwischen 2001 und 2011 betrugen die Bevölkerungsrückgänge für die meisten Kommunen zwischen -4% und -6%. Kreisweit lag der Wert bei -5%. Die negative Bevölkerungsentwicklung setzt sich auch in der Prognose fort. Die Prognose von IT-NRW für den Kreis Unna entspricht dabei dem Wert der letzten zehn Jahre von -5%. Auf kommunaler Ebene werden bis 2021 in Fröndenberg/Ruhr und Bönen die höchsten Bevölkerungsrückgänge mit je -9% erwartet. Der geringste Bevölkerungsrückgang wird für die Stadt Kamen mit -2% prognostiziert.

Tab. 6: Bevölkerungsentwicklung und -prognose nach Kommune

Kommune	2001	Veränderung 2001 zu 2011		2011	Veränderung 2011 zu 2021		2021
Bergkamen	52.955	-2.688	-5%	50.267	-1.987	-4%	48.280
Bönen	19.349	-910	-5%	18.439	-929	-5%	17.510
Fröndenberg/Ruhr	23.054	-1.342	-6%	21.712	-1.832	-9%	19.880
Holzwickede	17.739	-636	-4%	17.103	-983	-6%	16.120
Kamen	46.348	-2.131	-5%	44.217	-987	-2%	43.230
Lünen	92.005	-4.944	-6%	87.061	-4.271	-5%	82.790
Schwerte	50.534	-2.551	-5%	47.983	-2.463	-5%	45.520
Selm	27.389	-642	-2%	26.747	-1.307	-5%	25.440
Unna	70.117	-3.915	-6%	66.202	-1.772	-3%	64.430
Werne	30.779	-986	-3%	29.793	-2.393	-9%	27.400
Kreis Unna	430.269	-20.745	-5%	409.524	-18.924	-5%	390.600

2001 und 2011 mit Stichtag 31.12.; 2021 mit Stichtag 01.01.

Quelle: Datenbank Information und Technik Nordrhein-Westfalen (20.07.2012), eigene Berechnung

Der demographische Wandel lässt sich im Kreis Unna bereits aus den Bevölkerungszahlen der letzten zehn Jahre erkennen. Zwischen 2001 und 2011 nahm die Bevölkerungszahl besonders bei den sehr jungen Altersgruppen der unter 15-Jährigen, sowie in den mittleren Altersgruppen zwischen 30 Jahren und 40 Jahren stark ab. Im gleichen Zeitraum wuchs die Anzahl in den Altersgruppen ab 80 Jahren deutlich. In der Prognose bis zum Jahr 2021 setzt sich dieser Trend fort, wobei hier mit Abstand am stärksten der Anteil der über 90-Jährigen steigen wird (+41%). Bis zur Altersgruppe der 50- bis 55-Jährigen wird die Bevölkerungszahl überwie-

gend abnehmen; teilweise mit deutlich mehr als -25%. Fast gespiegelt werden die Altersgruppen ab 55 Jahren sich verändern. Hier bestehen heute überwiegend zweistellige Zuwachsraten.

Tab. 7: Demographische Entwicklung und Prognose für den gesamten Kreis Unna

Altersgruppe	2001	Veränderung 2001 zu 2011		2011	Veränderung 2011 zu 2021		2021
unter 5 Jahre	21.125	-5.782	-38%	15.343	-841	-6%	14.502
5 bis unter 10 Jahre	23.607	-6.260	-36%	17.347	-2.176	-14%	15.171
10 bis unter 15 Jahre	25.951	-4.582	-21%	21.369	-4.999	-31%	16.370
15 bis unter 20 Jahre	24.517	-872	-4%	23.645	-4.976	-27%	18.669
20 bis unter 25 Jahre	23.476	+392	+2%	23.868	-3.014	-14%	20.854
25 bis unter 30 Jahre	23.248	-1.676	-8%	21.572	-576	-3%	20.996
30 bis unter 35 Jahre	32.295	-10.418	-48%	21.877	+902	+4%	22.779
35 bis unter 40 Jahre	36.521	-14.025	-62%	22.496	+37	+0%	22.533
40 bis unter 45 Jahre	34.820	-3.067	-10%	31.753	-9.078	-40%	22.675
45 bis unter 50 Jahre	31.263	+4.212	+12%	35.475	-11.997	-51%	23.478
50 bis unter 55 Jahre	27.948	+5.654	+17%	33.602	-1.050	-3%	32.552
55 bis unter 60 Jahre	23.237	+6.394	+22%	29.631	+4.593	+13%	34.224
60 bis unter 65 Jahre	29.391	-3.771	-15%	25.620	+5.866	+19%	31.486
65 bis unter 70 Jahre	23.152	-2.767	-14%	20.385	+6.162	+23%	26.547
70 bis unter 75 Jahre	19.952	+4.794	+19%	24.746	-3.587	-17%	21.159
75 bis unter 80 Jahre	14.892	+2.802	+16%	17.694	-321	-2%	17.373
80 bis unter 85 Jahre	8.041	+4.843	+38%	12.884	+4.042	+24%	16.926
85 bis unter 90 Jahre	4.436	+2.733	+38%	7.169	+1.873	+21%	9.042
90 Jahre und mehr	2.397	+651	+21%	3.048	+2.161	+41%	5.209

2001 und 2011 mit Stichtag 31.12.; 2021 mit Stichtag 01.01.

Quelle: Datenbank Information und Technik Nordrhein-Westfalen (20.07.2012), eigene Berechnung

3.3 Arbeitsplätze

Im Kreis Unna arbeiten knapp unter 110.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand: 2011). Schwerpunkte bilden Lünen und Unna mit jeweils über 20.000 sowie Schwerte mit über 10.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Keine Kommune verzeichnet

einen Arbeitsplatzüberschuss. Am nächsten einem Wert von eins (Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist gleich der Einwohnerzahl) ist die Gemeinde Holzwickede mit einem Wert von 0,50.

Tab. 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Kommune

Kommune	Beschäftigte	Einwohner	Beschäftigte am Arbeitsort je Einwohner
Bergkamen	8.908	50.267	0,18
Bönen	6.021	18.439	0,33
Fröndenberg/Ruhr	3.660	21.712	0,17
Holzwickede	8.569	17.103	0,50
Kamen	9.955	44.217	0,23
Lünen	20.645	87.061	0,24
Schwerte	12.501	47.983	0,26
Selm	4.163	26.747	0,16
Unna	25.614	66.202	0,39
Werne	8.633	29.793	0,29
Kreis Unna	108.669	409.524	0,27

Beschäftigte 2011 mit Stichtag 30.06.; Einwohner 2011 mit Stichtag 31.12.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Im Kreis Unna bestehen unterschiedlich starke Pendlerverflechtungen. Stärkere Pendlerströme bestehen im Kreis Unna überwiegend zwischen benachbarten Kommunen. Besonders hoch sind die Verflechtungen von der Stadt Kamen mit den Nachbarstädten Bergkamen und Lünen. Die Pendlerströme innerhalb des Kreises Unna und nach außen sind im Anhang dargestellt.

- Anhang Abb. 37: Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises Unna ab 500 Pendlern
- Anhang Abb. 38: Pendlerverflechtungen des Kreises Unna nach außerhalb ab 500 Pendlern

Neben kreisinternen Pendlerverkehren bestehen auch starke Verflechtungen zu benachbarten Kommunen. Dies betrifft vor allem das westlich an den Kreis Unna angrenzende Oberzentrum Dortmund. Alle Kommunen haben Pendlerverflechtungen mit Dortmund im zweistelligen Prozentbereich. Für Lünen und Schwerte ist diese Verflechtung am stärksten, da jeweils knapp 1/3 aller Pendlerverflechtungen mit Dortmund bestehen. Weitere starke Verflechtungen bestehen zwischen Bönen und Hamm (Anteil 23%), Werne und Hamm (Anteil 16%) sowie zwischen den Städten Fröndenberg/Ruhr und Menden (Anteil 21%).

Tab. 9: Pendlerströme zu Zentren außerhalb des Kreises Unna (Auswahl)

Kommune	Pendler gesamt	Dortmund	Hamm	Iserlohn	Menden
Bergkamen	22.501	16%	9%	< 1%	< 1%
Bönen	11.321	11%	23%	< 1%	< 1%
Fröndenberg/Ruhr	10.054	13%	2%	6%	21%
Holzwickede	13.932	28%	2%	1%	< 1%
Kamen	22.897	19%	7%	< 1%	< 1%
Lünen	35.689	35%	3%	< 1%	< 1%
Schwerte	21.253	36%	1%	9%	1%
Selm	12.436	16%	2%	< 1%	< 1%
Unna	36.546	23%	6%	1%	2%
Werne	13.765	12%	16%	< 1%	< 1%
Kreis Unna	200.394	23%	6%	2%	2%

Quelle: Datenbank Information und Technik Nordrhein-Westfalen (20.07.2012), eigene Berechnung

3.4 Schulen und Schülerzahlen

Alle Kommunen verzeichnen rückläufige Schülerzahlen. Mit Ausnahme von Fröndenberg/Ruhr und Unna liegen die Rückgänge bei etwa 10%. Diese Entwicklung hat sich besonders auf die Stadt Lünen ausgewirkt, wo im Schuljahr 2006/2007 fünf Schulen geschlossen wurden. Die kreisweite Prognose der Schülerzahlen geht von einem weiteren Rückgang bis zum Jahr 2019 von -41% aus. Dies entspräche einer Schülerzahl von knapp 37.000 Schülern.

Tab. 10: Schulen und Schülerzahlen

Kommune	Schulen 2012	Schüler 2006/2007	Veränderung 2006/2007 zu 2010/2011		Schüler 2010/2011
Bergkamen	16	6.853	-580	-9%	6.273
Bönen	6	2.590	-211	-9%	2.379
Fröndenberg/Ruhr	6	2.499	-75	-3%	2.424
Holzwickede	7	2.216	-240	-12%	1.976
Kamen	13	5.638	-535	-10%	5.103
Lünen	24	11.059	-1.085	-11%	9.974
Schwerte	14	5.976	-369	-7%	5.607

Kommune	Schulen 2012	Schüler 2006/2007	Veränderung 2006/2007 zu 2010/2011		Schüler 2010/2011
Selm	14	3.508	-369	-9%	3.223
Unna	22	9.596	-267	-3%	9.329
Werne	10	4.276	-363	-9%	3.913

Quelle: Datenbank Information und Technik Nordrhein-Westfalen (20.07.2012), eigene Berechnung

Die Bedeutung der Schulstandorte sowie der Entwicklung der Schülerzahlen wird mit einem eigenen Gutachten zur Optimierung der Schulanfangszeiten berücksichtigt. Hier ist das primäre Ziel, den Aufwand im Busverkehr zu reduzieren.

› Teil B: Schulzeitstafflung

3.5 Weitere verkehrsrelevante Standorte

3.5.1 Einzelhandelskonzentrationen außerhalb des Hauptorts

Neben den Ortszentren bestehen auch weitere größere Einzelhandelsstandorte in nicht integrierten Lagen. Diese sind ebenfalls im Hinblick auf Versorgungsverkehr und Erreichbarkeit der dortigen Arbeitsplätze zu berücksichtigen.

Tab. 11: Großflächiger Einzelhandel außerhalb von Orts- und Ortsteilzentren

Kommune	Bezeichnung
Bergkamen	Römerlager
Kamen	Kamen-Karree Zollpost
Schwerte	Am Dohrbaum
Unna	Massener Straße/Hans-Böckler-Straße

Quelle: Einzelhandels- bzw. Zentrenkonzepte der Kommunen

3.5.2 Gewerbegebiete

Gewerbegebiete sind wichtige Arbeitsplatzstandorte im Kreis Unna. Bereits in einer Ergänzung zum Nahverkehrsplan wurden 2011 mehrere Gewerbegebiete im gesamten Kreis Unna auf ihre Erschließung durch den ÖPNV untersucht. Von diesen untersuchten Gewerbegebieten wurde für fünf eine vertiefende Untersuchung und für zwei eine erstmalige Untersuchung in der Fortschreibung durchgeführt (Bergkamen, Logistikpark A2 und Lünen, Westfalia).

Tab. 12: Gewerbegebiete für eine detailliertere Untersuchung im Rahmen der Fortschreibung

Kommune	Gewerbegebiet
Bergkamen	Chemiepark/Monopol Gewerbepark Rünthe Logistikpark A2
Holzwickede	Ecoport
Lünen	Im Berge/Im Berge Ost Westfalia
Unna	Industriepark

3.5.3 Freizeit und Tourismus

Freizeit- und touristische Verkehre gewinnen im ÖPNV zunehmend an Bedeutung. Neben landschaftlichen Zielen wie Naherholungsgebiete können auch Einzelattraktionen von Bedeutung sein.

Tab. 13: ÖPNV-relevante Freizeit- und Tourismusziele

Kommune	Bezeichnung
Bergkamen	Umweltzentrum Westfalen
Fröndenberg/Ruhr	Kulturzentrum Ruhraue
Holzwickede	Haus Opherdicke
Lünen	Seepark
Schwerte	Rohrmeisterei
Selm	Schloss Cappenberg
Unna	Lindenbrauerei
Werne	Solebad

3.5.4 Park and Ride- Anlagen (P+R)

Die Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Schienenverkehr erfolgt im Kreis Unna an Stationen des Schienenverkehrs durch P+R-Anlagen. Die Nutzung dieser Anlagen ist fast überall kostenlos. Behindertenstellplätze wurden nicht mitgezählt.

Tab. 14: P+R-Anlagen

Kommune	Station	Stellplätze	Anmerkung
Bönen	Bönen Nordbögge	64 42	
Fröndenberg/Ruhr	Bahnhof	109	
Holzwickede	Holzwickede/Flughafen Dortmund	76	
Kamen	Kamen	423	
Lünen	Hauptbahnhof Preußen	111 92	kostenpflichtig
Schwerte	Ergste	35	
Selm	Beifang Bork	34 27	
Unna	Unna Hemmerde Königsborn Massen	105 17 85 55	Nur mit Parkberechtigung der DB nutzbar
Werne	Werne	130	

Quelle: eigene Erhebung

3.5.5 Bike and Ride-Anlagen (B+R)

Zusätzlich zu P+R-Anlagen besteht an vielen Stationen auch ein Angebot an B+R-Anlagen. An größeren Verknüpfungspunkten (meist zum Schienenverkehr) werden Radstationen betrieben. Es handelt sich um bewachte und personenbesetzte Fahrradabstellanlagen. Sie bieten neben einem Abstellplatz zusätzliche Dienstleistungen wie kleinere Reparaturen und Reinigungen gegen geringe Gebühr an. Betreiber der meisten Radstationen ist die DiesDas-Service GmbH, eine Tochtergesellschaft der AWO.

Tab. 15: Radstationen

Kommune	Standort	Kapazität
Bönen	Station Bönen	80
Fröndenberg/Ruhr	Station Fröndenberg	30
Kamen	Station Kamen	365
Lünen	Station Lünen Hauptbahnhof Haltestelle Markt	210 60

Kommune	Standort	Kapazität
Schwerte	Station Schwerte	66
Selm	Station Beifang	85
Unna	Station Unna Parkhaus Massener Straße	307 40
Werne	Station Werne	140

Quelle: DiesDas-Service GmbH

Über die bewachten Radabstellanlagen der Radstationen hinaus werden zahlreiche unbewachte Anlagen angeboten. Das Qualitätsspektrum reicht hier von kostenlosen nicht überdachten Radständern bis zu langfristig mietbaren Radboxen, in denen das eigene Fahrrad eingeschlossen werden kann.

› Anhang Tab. 51: Radabstellanlagen im Kreis Unna

4 ÖPNV im Jahr 2012

4.1 Aufgabenträger und Organisation

4.1.1 Aufgabenträger

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt in der Verantwortung der Zweckverbände. Dies sind der Dachzweckverband NWL und als Mitglied davon der ZRL. Die Stadtbahnlinie U41 zwischen Lünen-Brambauer und Dortmund ist kommunaler Schienenverkehr. Der Aufgabenträger dieser Linie ist im Bereich Lünen formal der Kreis Unna. Aufgabenträger für den Busverkehr ist der Kreis Unna.

4.1.2 Verkehrsunternehmen

Das Leistungsangebot im ÖPNV wird von mehreren Verkehrsunternehmen erbracht. Im Busverkehr sind dies vor allem VKU und BRS.

› Anhang Abb. 39: Liniennetz im Kreis Unna nach Betreibern

Tab. 16: Verkehrsunternehmen im Kreis Unna

Verkehrsunternehmen	Linien	
Schienenverkehr		
Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	10	RE1, RE6, RE7, RE11, RE17, RE57, RB51, RB53, RB54, S4
Keolis (Eurobahn)	4	RE3, RE13, RB50, RB59
DSW	1	U41
Busverkehr		
Bürgerbusverein Fröndenberg/Ruhr	4	B1, B2, B3, B4
Bürgerbusverein Nordkirchen	1	B13
BRS	17	132, 160, 170, 180, 546, 170.1, C71, C72, C73, C74, F80[8], R30, R50/T50, R52/T52, T30, T61, T71, Nacht-AST Menden – Fröndenberg/Ruhr
BVR	1	594
DSW	7	430, 431, 435, 438, 472, NE1,NE25
Flughafen Dortmund	1	Airport Shuttle

[8] Ehemalige Liniennummer F1, Gemeinschaftslinie von VKU und BRS

Verkehrsunternehmen	Linien	
MVG	4	5, 23, 27, Nacht-AST Schwerte - Iserlohn
RVM	9	521, 524, 525, 530, 531, T4, T52, T55, T57
VGB	2	29, 140
VKU	112	105, 106, 107, 109, 112, 116/T116, 118, 119, 122, 124, 126, 127, 128, 138, 145, 146, 147, 151, 154, 155, 156, 158, 178, 179, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 193, 207, 208, 209, 536, 538, 620, 621, 623, 624, 625, 631, 632, 633, 634, C1, C14, C2, C21, C22, C23, C24, C31/T31, C32/T32, C33/T33, C4, C40, C41/T41, C42, C43, C44/T44, C45/T45, C5, C91/T91, D45, D86, F80[9], N1, N10, N11, N19, N2, N31, N32, R11, R12, R14/T14, R19, R51/T51, R53, R54, R81, R82/T82, R92, S10, S20, S30, S80/D80, T138, T17, T35, T36, T38, T39, T46, T47, T48, T54, T56, T81, T93, T94, 194/T194, 195/T195, AST Schwerte, AST Unna, AST Lünen, Nacht-AST Kamen – Bönen, Nacht-AST Werne, Nacht-AST Unna – Bönen/Kamen-Heeren/Fröndenberg/Holzwickede
Vestische Straßenbahnen	1	284

Quelle: Fahrplanbücher VKU, Onlinekursbuch Deutsche Bahn

4.1.3 Tarifstruktur

Der Kreis Unna ist Teil des ZRL. Angewandt wird der Ruhr-Lippe-Tarif. Für Fahrten innerhalb des Kreises kommt ausschließlich dieser Tarif zur Anwendung. Er umfasst das gesamte Angebot im Nahverkehrsbereich. Im Norden grenzt der Ruhr-Lippe-Tarif an den Münsterland-Tarif und im Westen an den Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR). Für Verkehre in benachbarte Tarifsysteme bestehen Übergangsregelungen. So werden VRR-Fahrkarten bei Fahrten in den Kreis Unna auf allen Linien in Lünen, Schwerte, Kamen, Holzwickede und Bergkamen anerkannt.

Im Ruhr-Lippe-Tarif bestehen Angebote für verschiedene Nutzergruppe. Dazu gehören Einzelfahrscheine für Gelegenheitsfahrer, Abonnements für Vielfahrer sowie Fahrkarten, welche nur einem eingeschränkten Nutzerkreis angeboten werden wie z. B. das FlashTicket, FirmenTicket, Seniorenticket oder Sozialticket.

Die Tarifstruktur und die zukünftige Entwicklung und Einnahmen sind Themenfelder eines eigenen Gutachtens zur Tarifstaffelung und werden daher hier nicht weiter ausgeführt.

- Teil C: Tarifgutachten

[9] Ehemalige Liniennummer F1, Gemeinschaftslinie von VKU und BRS

4.2 Angebot

4.2.1 SPNV und kommunaler Schienenverkehr

Der Schienenverkehr ist Bestandteil von Nahverkehrsplänen auf kommunaler Ebene. Er orientiert sich an den Nahverkehrsplänen der SPNV-Aufgabenträger. Daher können auch eigene Forderungen und Bedarfe an den Schienenverkehr formuliert werden. Der SPNV ist von hoher Relevanz für die Erreichbarkeit übergeordneter Ziele außerhalb des Kreisgebiets und übernimmt in einigen Kommunen auch innerörtliche Verkehrsaufgaben. Zudem soll sich die Ausgestaltung des Busangebots am Schienenverkehr orientieren, um ein attraktives Gesamtkonzept für den ÖPNV sicherzustellen. Deshalb ist die fahrplantechnische Anschlusssicherung, bei der sich der Busverkehr nach dem Schienenverkehr richteten sollte, von großer Bedeutung.

Der Kreis Unna wird von mehreren Regionalbahn- und Regionalexpresslinien erschlossen Dabei halten Regionalexpresslinien überwiegend nur an zentral gelegenen Stationen. Der Grundtakt ist bei den meisten Linien ein 60-Minutentakt, welcher bedarfsorientiert verdichtet oder ausgedünnt wird. Zusätzlich verkehrt von der Stadt Unna über die Ortsteile Königsborn und Massen die S-Bahnlinie 4 nach Dortmund je nach Tageslage im 20- oder 30-Minutentakt. Der Ortsteil Lünen-Brambauer wird durch die von Dortmund kommende Stadtbahnlinie U41 erschlossen. Diese verkehrt ebenfalls je nach Tageslage im 20- oder 30-Minutentakt. Genauere Angaben zum Linienweg und zur Bedienungshäufigkeit sind dem Anhang zu entnehmen.

› Anhang Tab. 52: Schienenverkehr im Kreis Unna

Insbesondere in der Stadt Unna kommt dem Schienenverkehr auch eine innerörtliche Erschließungsfunktion zu, da die Linien S4 und RB59 über mehrere Stationen im Stadtgebiet verfügen. Auch in weiteren Kommunen ist innerörtlicher Schienenverkehr von Bedeutung: Fröndenberg/Ruhr (RB54) und Schwerte (RB53).

4.2.2 Produktprofilierung im Busangebot

Die meisten Linien verkehren innerhalb des Kreises Unna. Linien, die über die Kreisgrenzen hinaus verkehren, stellen häufig Anbindungen zu Verknüpfungspunkten her. Die überwiegende Mehrzahl aller regelmäßig verkehrenden Linien sind getaktet. Ausnahmen bilden einzelne Fahrten morgens, welche für die Schülerbeförderung angepasst wurden. Ergänzt wird das Angebot durch Taxibuslinien. Einzelne Linien verkehren dabei nur am Wochenende. Ergänzt wird das reguläre Busangebot durch Anruf-Sammel-Taxi-Angebote. Die unterschiedlichen Eigenschaften und Erschließungsaufgaben der Linien im Kreis Unna werden durch eine Produktprofilierung verdeutlicht.

Tab. 17: Produkte im Busverkehr

Produkt	Kennung	Wesentliche Merkmale
Schnellbus	S + Zahl (z. B.: S10)	› Schnelle Verbindung zwischen Orts- und Ortsteilzentren › Nicht alle Zwischenhalte werden bedient › Anschlüsse an bestimmten Verknüpfungspunkten › Rote Farben im Liniennetzplan
Regionalbus	R + Zahl (z. B.: R11)	› Verbindungen zwischen Orts- und Ortsteilzentren › Teilweise parallel zum Schnellbus mit Bedienung von Haltestellen, welche vom Schnellbus nicht bedient werden › Anschlüsse an bestimmten Verknüpfungspunkten › Blaue Farben im Liniennetzplan
Citybus	C + Zahl (z. B.: C1)	› Verbindungen vor allem innerhalb eines Stadtgebiets › Meist kurze Streckenführungen in benachbarte Orte › Lila Farben im Liniennetzplan
Direktbus	D + Zahl (z. B.: R19)	› Ergänzende Verbindungen im Berufsverkehr mit direkten Linienwegen › Grüne Farben im Liniennetzplan
Taxibus	T + Zahl (z. B.: T17)	› Verbindungen meist innerhalb eines Orts › Verkehrt nach telefonischer Voranmeldung › Grüne Farben im Liniennetzplan, Linienweg gestrichelt
Nachtbus	N + Zahl (z. B.: N1)	› Verbindungen innerhalb eines Orts und in benachbarte Orte › Verkehrt in Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf › Sonntag und in Nächten auf einen Feiertag › Teilweise telefonische Voranmeldung › Schwarze Liniennummer, Linienweg nicht dargestellt
Fahrradbus	F + Zahl (z. B.: F80)	› Regionale Verbindungen im Freizeitverkehr › Verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen › Grüne Liniennummer, Linienweg nicht dargestellt › Angebot nur zwischen Mai und September
Bürgerbus	B + Zahl (z. B.: B1)	› Verbindungen innerhalb eines Stadtgebiets › Ehrenamtlicher Betrieb › Rosa Farbe im Liniennetzplan
Andere	Zahl (z. B. 207)	› Linien welche nur an Schultagen verkehren › Strecke und Fahrzeiten auf Bedürfnisse der Schulen ausgerichtet › Grüne Farbe im Liniennetzplan, Linienweg gestrichelt

Quelle: Fahrplanbücher des Kreises Unna

Die Produktprofilierung kann nicht im ganzen Kreis Unna umgesetzt werden. So verkehren mehrere Buslinien aus dem VRR und dem Märkischen Kreis in den Kreis Unna. Diese nutzen keine oder eine abweichende Produktprofilierung. Bei einigen Kommunen sind daher Abweichungen von der Produktprofilierung unvermeidbar (z. B. Schwerte).

4.2.3 Busangebot

Das Angebot im Busverkehr unterscheidet sich zwischen den einzelnen Kommunen im Kreis Unna teilweise deutlich. Nachfolgend wird eine Übersicht zu jeder Kommune gegeben. Angaben zum Linienweg und zum Takt können dem Anhang entnommen werden.

› Anhang Tab. 53: Angebot im Busverkehr im Kreis Unna (ohne Schüler-, Nacht- und Freizeitverkehr)

Stadt Bergkamen

Das Angebot wird in Bergkamen durch drei Regionalbuslinien (R11, R12, R81), drei Schnellbuslinien (S20, S30, S80) und zwei Taxibuslinien erbracht (T35, T36). Durch die Regional- und Schnellbuslinien bestehen direkte Verbindungen in die benachbarten Kommunen sowie nach Unna und Dortmund. Es gibt keine Citybuslinien, so dass Regional- und Schnellbuslinien auch für die innerörtliche Erschließung genutzt werden (z. B. S30 in Weddinghofen, R81 in Rünthe). Ergänzt wird dieses Angebot durch die lokal verkehrenden Taxibuslinien (T35, T36).

Gemeinde Bönen

Das Bedienungsangebot in Bönen besteht aus mehreren Buslinien. Zwischen Nordbögge, dem Hauptort, Altenbögge und Kamen-Heeren/Werve verkehrt die Linie C91. Zwischen Mitte, Altenbögge und Kamen-Heeren/Werve besteht ein paralleles Angebot durch die Linie R92. Für die Erschließung des östlichen und südlichen Bereichs existiert ein Angebot aus der Linie 192 und zwei Taxibuslinien (T93, T94). Für das Gewerbegebiet Am Mersch wurde ein eigenes Angebot eingerichtet, welches sich an Schichtzeiten und Anschlüssen zum Schienenverkehr in Bönen und Nordbögge ausrichtet (Linien 194, 195).

Stadt Fröndenberg/Ruhr

Das Bedienungsangebot in Fröndenberg/Ruhr besteht aus mehreren Regionalbuslinien (23, 27, 132, 170, 180), vier Citybuslinien (C71, C72, C73, C74), vier Bürgerbuslinien (B1, B2, B3, B4) und zwei Taxibuslinien (T61, T71). Die Linien 170 und 180 übernehmen zusätzlich innerörtliche Erschließungsfunktionen und ermöglichen direkte Verbindungen aus mehreren Ortsteilen zum Hauptort Fröndenberg sowie nach Unna. Die City- und Bürgerbuslinien erschließen den Hauptort (Mitte, Mühlenberg, Hohenheide) sowie die Linie C74 die östlich gelegenen Ortsteile in Richtung Wickede/Ruhr. Weitere regionale Verbindungen bestehen in Richtung Menden aus dem Hauptort (Schienenverkehr, 23, 132) sowie aus den Ortsteilen Strickherdicke und Langschede (27). Die Taxibuslinie T61 verkehrt von Bentrop nach Wickede, die Taxibuslinie T71 erschließt den Ortsteil Altendorf und ist in Dellwig mit der Linie 180 verknüpft.

Gemeinde Holzwickede

Das Bedienungsangebot besteht aus zwei Regionalbuslinien (R51, R52). Beide verbinden Holzwickede mit Unna und übernehmen die innerörtliche Erschließung (Mitte, Hengsen, Opherdicke: beide Linien; Landkrone: R51). Im Bereich Landskrone besteht die Möglichkeit mit den Linien 431 und 438 in Richtung Dortmund-Aplerbeck zu fahren.

Stadt Kamen

Das Bedienungsangebot in Kamen wird vor allem durch vier Citybuslinien geleistet (C21, C22, C23, C24). Darüber hinaus verkehren zwei Regionalbuslinien (R12, R81) und eine Schnellbuslinie (S80) aus Bergkamen kommend bis zum Station Kamen. Die Linie R81 und S80 fahren weiter nach Unna.

Stadt Lünen

Das Bedienungsangebot in Lünen besteht vor allem aus Citybuslinien (C1, C2, C4, C5, C14) und Regionalbuslinien (R11, R12, R19). Ergänzend verkehren weitere Linien (116, 118, D19, S10, S20). Neben den Citybuslinien haben auch Regionalbuslinien örtliche Erschließungsfunktionen (z. B. R12 nach Alstedde). Teilweise verkehren die Citybuslinien auch über die Stadtgrenzen bis zum nächsten Verknüpfungspunkte (z. B. C5 nach Dortmund-Eving). Regional- und Schnellbuslinien ermöglichen direkte Verbindungen in benachbarte und weitere Kommunen (z. B. S10 nach Hamm).

Stadt Schwerte

Das Bedienungsangebot in Schwerte wird durch drei Citybuslinien (C31, C32, C33) und mehreren Regionalbuslinien erbracht (5, 430/435, 594, R30, R50). Ergänzend verkehren mehrere Taxibuslinien (T30, T31, T38, T39, T138)

Durch Regionalbuslinien bestehen Verbindungen nach Dortmund-Hörde, Iserlohn und Hagen sowie mit einem Umstieg in Ergste nach Menden (C32 mit 5). Vor allem die Regionalbuslinien R30, R50 und 594 übernehmen auch innerörtliche Erschließungsaufgaben in Westhofen, Wandhofen (594) sowie östlich der Innenstadt und in Geisecke (R30, R50). Die Citybuslinien verbinden weitere Ortsteile mit dem Hauptort und bieten eine Fahrtmöglichkeit nach Dortmund Holzen (C31). Ergänzt wird dieses Angebot durch Taxibuslinien, von denen zwei Linien zu Zielen außerhalb von Schwerte verkehren (T30 nach Iserlohn-Hennen/-Drüpplingsen, T39 nach Dortmund Sommerberg).

Stadt Selm

Das Bedienungsangebot in Selm wird vor allem durch die Regionalbuslinie R19 geleistet, welche Selm mit Lüdinghausen und Lünen verbindet. Ergänzt wird diese Linie durch die Linie D19, welche in Selm zwischen Hauptort und Bork parallel zur Linie R19 verkehrt. Ab Bork fährt die Linie D19 ohne Anbindung des Ortsteils Cappenberg direkt nach Lünen. Ergänzt wird dieses Angebot durch Taxibuslinien nach Olfen (T57), nach Werne über Nordkirchen (T52) sowie vom Ortsteil Cappenberg nach Werne (T56).

Stadt Unna

Das Bedienungsangebot in Unna besteht aus mehreren Citybuslinien (C40, C42, C43, C44, C45), Regionalbuslinien (27, 170, 180, R51, R52, R53, R54, R81) und einer Schnellbuslinie (S80). Ergänzt wird die Erschließung durch Taxibusverkehre in mehreren Ortsteilen (Massen/Afferde: T47, T48; östliche Ortsteile: T46) sowie den zeitweise verkehrenden Linien (D45, 145). Regionalbuslinien übernehmen auch innerörtliche Erschließungsaufgaben, wo

Citybuslinien nicht verkehren (Buderuskolonie, Industriegebiet, Billmerich). Durch die Regional- und Schnellbuslinien bestehen direkte Verbindungen in alle benachbarten Ortsteile; teilweise auch zu weiter entfernten Kommunen (S80, R81: Bergkamen und Werne, 27: Menden).

Stadt Werne

Das Angebot in Werne setzt sich aus drei Regionalbuslinien (R14, R81, R82), zwei Schnellbuslinien (S10, S80) und drei Taxibuslinien (T52, T55, T56) zusammen. Citybuslinien bestehen nicht, wobei die Linie R82 den Charakter einer Citybuslinie hat, da diese nur innerhalb des Hauptorts verkehrt. Zudem übernimmt auch die Linie R81 innerörtliche Erschließungsaufgaben im nördlichen Bereich des Hauptorts. Die Anbindung von Stockum sowie eine direkte Verbindung nach Hamm besteht durch die Linie S10 und R14, welche parallel zwischen Stockum und dem Hauptort verkehren. Die Taxibuslinien verkehren aus dem Hauptort nach Selm-Cappenberg (T56), Selm über Nordkirchen (T52) und Nordkirchen-Capelle (T55).

4.3 Dienstleistungen und weitere Angebote

Neben dem Betrieb der Buslinien stellt der Kreis Unna in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Dritten Angebote zur Verfügung, um einen möglichst attraktiven ÖPNV im Kreis Unna anzubieten. Wichtiges Ziel ist die langfristige Kundenbindung vor dem Hintergrund des demographischen Wandels.

4.3.1 VKU-Tandem

Menschen zu helfen, eigenständig mobil zu bleiben oder wieder mit Bus und Bahn mobil zu werden, ist das Anliegen dieses Begleitservices. Kunden, die noch keine oder nur wenig Erfahrung bei der Nutzung von Bus und Bahn haben, geht das VKU Tandem partnerschaftlich zur Hand. Die Kunden werden im Regelfall für eine Fahrt von einem Mitarbeiter der VKU begleitet. Dabei beantwortet der Mitarbeiter alle wichtigen Fragen rund um Bus und Bahn. Denn wer einmal weiß, wie es geht, der schafft es bei der nächsten Alleinfahrt problemlos selbst.

4.3.2 NimmBus

In Zukunft werden im Rahmen des demographischen Wandels immer mehr alte Menschen und immer weniger junge Menschen den Bevölkerungsdurchschnitt bilden. Aus diesem Grund hat der Kreis Unna als mögliches Gegeninstrument das Projekt NimmBus entwickelt. Die Projektumsetzung wurde der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) übertragen. Sie setzt die Interessen des Kreises Unna im gesamten Kreisgebiet in einen einheitlichen Standard um. Mit diesem Projekt soll die zu erwartende Minderung an Fahrgästen durch eine früh angesetzte ÖPNV-Sensibilisierung abgefedert werden. Rücksichtsvolles Verhalten im Bus, cleverer Umgang mit den Tarifangeboten und ein klares Bekenntnis zum umweltschonenden Bus-, Bahn- und Radangebot im Kreisgebiet müssen erlernt, geübt und erfahren

werden. Kinder und Jugendliche, aber auch aktive Senioren sollen von den Leistungen des ÖPNV überzeugt werden. Im Weiteren werden die einzelnen Bausteine des Projektes NimmBus vorgestellt.

NimmBus – die Busschule des Kreises Unna

Welches ist die richtige Buslinie? Woran erkenne ich, wohin ein Bus fährt? Wie fahre ich mit dem Rollator sicher Bus und Bahn? Antworten auf diese und andere Fragen liefert seit Oktober 2010 NimmBus. NimmBus macht fit für den Busverkehr. Denn auch Busfahren muss wie Laufen, Fahrradfahren und später auch Autofahren erlernt werden. Ziel des Projektes ist die Gewinnung und nachhaltige Bindung neuer Kundengruppen für die umweltfreundlichen Verkehrsarten, insbesondere für den Busverkehr. NimmBus stellt die generationsübergreifende Betreuung der Kunden in den Mittelpunkt der Bemühungen. Vom Kindergartenkind bis hin zu den Senioren – die unterschiedlichen Zielgruppen werden fit gemacht für das Busfahren. Es werden zahlreiche Bausteine, die eine umweltgerechte, sichere und soziale Mobilität fördern, konzipiert und praktisch umgesetzt.

Busschule (Grundschule, Sekundarstufe 1)

Seit März 2011 tourt die Busschule erfolgreich durch den Kreis Unna. Mit der Busschule werden auf Grund des bevorstehenden bzw. gerade erfolgten Schulwechsels und der damit verbundenen Notwendigkeit, Bus fahren zu müssen, überwiegend Schüler der vierten und fünften Klassen angesprochen. NimmBus führt während ca. zweier Zeitstunden eine theoretische Schulung sowie praktische Übungen durch. Im theoretischen Teil werden grundlegende Themen wie z. B. Vorteile der Nutzung des Umweltverbundes, Lesen eines Fahrplanes und Verhalten im Bus mit den Schülern besprochen. Das in der Theorie erlernte wird in direktem Anschluss praktisch im Bus wiederholt. Dabei werden insbesondere Gefahrenstellen an der Haltestelle und am Bus demonstriert, aber auch Sicherheitseinrichtungen im Bus erläutert. Rund 5.000 Schülerinnen und Schüler (Stand April 2013) haben bis jetzt die Busschule NimmBus besucht. Die Resonanz bei Schülern, Lehrern, Betreuern und Eltern ist durchweg positiv. Gerade der präventive Ansatz, den die Busschule verfolgt, wird in der Öffentlichkeit sehr begrüßt.

Schülerhefte

Unter dem Motto „meine Busfahrt – macht Spaß“ wird die Mobilitätserziehung für Schülerinnen und Schüler durch speziell entwickelte Schülerhefte ergänzt. Zusätzlich zur Busschule vermitteln diese Schülerhefte Wissenswertes rund um die tägliche Busfahrt. Es wurden zwei verschiedene Hefte aufgelegt, altersspezifisch aufgeteilt in Klasse eins bis drei und in Klasse vier bis sechs. Für die jüngeren Schüler wurde es als Ausmal- und Mitmachheft konzipiert, für die Älteren als umfassende Informationsschrift.

BusGuides

In Kooperation mit der Kreispolizeibehörde Unna wird Schulen die Möglichkeit geboten, Schüler ab der achten Klasse zu BusGuides ausbilden zu lassen. Nach Unterrichtsschluss sorgen die BusGuides an der Haltestelle für einen geordneten und dadurch stressfreien Ein-

stieg. Sie kontrollieren beispielsweise, dass sich die Schüler hintereinander – in der Reihenfolge ihres Eintreffens – an der Haltestelle aufstellen. Im Bus achten BusGuides darauf, dass die Mitschüler sich setzen oder sich festhalten und sie vermitteln in Streitfällen. Durch ihr ehrenamtliches Engagement tragen die BusGuides zur Förderung eines sozialen und fairen Miteinanders in den Bussen bei. Sie leisten damit einen wichtigen Beitrag zu mehr Zivilcourage.

Turnbus/Ampelbande

Den Turnbus/Die Ampelbande konzipierte NimmBus als individuelle Reaktion auf die Probleme bei der Beförderung einer Gruppe von Schülern einer Förderschule. Hier kam es seitens der Busfahrer verstärkt zu Meldungen über besorgniserregende Zustände während der Schülerfahrten. Bisher übliche Reaktionen auf das fehlerhafte Verhalten der Kinder hatten meist eine Sanktionierung der betreffenden Schüler zum Ziel. Dieses Vorgehen zeigte i. d. R. nur geringen bis gar keinen Erfolg. Daher wurde nach Alternativen zum „erhobenen Zeigefinger" gesucht. Um den Spaß der Schüler beim Toben aufzugreifen, entstand die Idee des sogenannten Turnbusses. Unter Anleitung der Betreuer wurde den Schülern erlaubt, vor der Fahrt für einen fest definierten Zeitraum im Bus zu toben und zu turnen. Bei Beginn der Fahrt müssen sich die Kinder dann setzen und während der ganzen Busfahrt auf ihren Plätzen sitzenbleiben. Zur Visualisierung dieser Regel wurde eine mobile Ampel im Bus installiert. Grün steht dabei für Spielen und Toben, rot für sich setzen und während der Fahrt sitzen bleiben. Das Prinzip „vor der Fahrt dürft ihr toben, während der Fahrt bleibt ihr sitzen" hatte eine positive Verhaltensänderung der Schüler zur Folge, was die Busfahrten deutlich entspannter und sicherer macht.

An NimmBus angegliederte Projekte

Die Angliederung folgender Projekte an NimmBus erfolgte auf Grund inhaltlicher Überschneidungen und optimierter innerbetrieblicher Organisationsabläufe:

- Inklusion
- Qualifizierung der VKU-Verkaufsagenturen

Der inhaltliche Schwerpunkt des Projektes lag in einer detaillierten Bestandsaufnahme der bestehenden VKU-Verkaufsagenturen. Ziel war es, Handlungsfelder zu ermitteln, mit denen die Servicequalität für die Kunden der VKU im Kreis Unna durch die Verkaufsagenturen verbessert wird.

4.3.3 mobil&schule

mobil&schule ist ein Pilotprojekt, welches am Berufskolleg Werne durchgeführt wird. Ziel ist es, Schüler und Lehrer verstärkt für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad zu gewinnen. Ergebnisse zu diesem Projekt lagen im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung noch nicht vor. Diese werden für Ende 2013 erwartet.

4.3.4 mobil&job

Mobilität spielt eine herausragende Rolle für Unternehmen. Neben Lieferverkehren gehören hierzu vor allem Mitarbeiter- und Besucherverkehre. Folge sind ein erhöhten Verkehrsaufkommen und damit verbunden höhere Umweltbelastungen (z. B. Feinstaub und CO_2). Im Kreis Unna bilden Fahrten zum/vom Arbeitsplatz knapp 40% des gesamten Verkehrsaufkommens. Daher entschloss sich der Kreis Unna die Initiative mobil&job zu entwickeln. Mitarbeiter von mobil&job zeigen Unternehmen im Kreis Unna wie diese durch betriebliches Mobilitätsmanagement für den Personenverkehr bestehende Betriebsabläufe effizienter, umweltfreundlicher und kostengünstiger gestalten können. Hierzu gehört die Bestandaufnahme der verkehrlichen Situation bis zur Aufstellung und Umsetzung von Mobilitätsplänen. Entwickelt werden kurz- und langfristige Maßnahmen wie die Einführung von Firmentickets zur Stärkung des ÖPNV.

4.3.5 Mobil.Pro.Fit.

Mobil.Pro.Fit. ist eine gemeinsame Aktion der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund sowie der Städte Hamm und Dortmund und des Kreises Unna. Das Umweltministerium des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützte 2012 die Entwicklung des Beratungs- und Qualifizierungskonzeptes für Betriebe mit einem finanziellen Zuschuss. Das Programm ergänzt die erfolgreiche Arbeit von mobil&job im Rahmen der Aktivitäten des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Neben Einzelberatungen der sechs beteiligten Unternehmen wurden gemeinsame Workshops durchgeführt und die erfolgreichen Unternehmen (im Kreis Unna waren es im ersten Jahr KiK und MOVE) wurden für ihre Aktivitäten 2013 ausgezeichnet und zertifiziert. Das Projekt soll in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

4.3.6 Servicezentrale fahrtwind

Die Servicezentrale fahrtwind wurde vom Kreis Unna initiiert und 1998 vom Land Nordrhein-Westfalen aus dem Programm Sicherheit und Service im ÖPNV gefördert. Finanziell wird fahrtwind seit einigen Jahren auch vom ZRL unterstützt, um die Erreichbarkeit per Telefon an Wochenenden und Feiertagen sicherzustellen. Seit Mai 2000 befindet sich die Serviceeinrichtung am Betriebshof der VKU in Kamen. Der überwiegende Teil der Serviceangebote wird telefonische in Anspruch genommen (ca. 80%). Dabei kommen der Servicezentrale mehrere Aufgaben zu:

- Telefonische Beratung für bundesweite Fahrplanauskünfte und Fahrpreisermittlungen
- Zentrale Annahme und Bestellung von Taxibusfahrten im Kreis Unna
- Annahme, Bearbeitung und Weiterleitung von Fragen, Anregungen und Kritik an die zuständigen Verkehrsunternehmen
- Vor-Ort Beratungsservice zum gesamten ÖPNV-Angebot im Kreis Unna
- Personelle Unterstützung bei vom Kreis Unna initiierten Aktivitäten und Projekten (z. B. Informationsbedarf bei neuen Fahrscheinangeboten)

- Fahrgastinformation für Fröndenberg/Ruhr, wo BRS keine Serviceeinrichtung mehr betreibt
- Übernahme von Aufgaben aus anderen Mobilitätszentralen (Regionalverkehr Ruhr-Lippe, Stadtwerke Hamm, Märkische Verkehrsgesellschaft)

Zudem gewährleistet fahrtwind durch seine Nähe zu den Verkehrsunternehmen, dass immer aktuelle Informationen und Auskünfte in einer Qualität vorhanden sind, die durch private Call-Center nicht möglich ist (z. B. Änderungen im Schülerverkehr).

Das Angebot wird von mehr als 8.000 Menschen monatlich genutzt. Dies entspricht knapp 380 Kundenkontakten pro Tag. Spitzenwerte liegen bei 600 Kundenkontakten pro Tag[10]. Die Nutzerzahlen belegen, dass mit fahrtwind eine bei ÖPNV-Nutzern sehr gut anerkannte Einrichtung geschaffen wurde.

[10] Laut Angabe des Kreises Unna

5 Verkehrsnachfrage

Weder der Kreis Unna noch die kreisangehörigen Kommunen, mit Ausnahme der Stadt Kamen, verfügen über aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Die letzten kreisweit erhobenen Daten stammen aus dem Jahr 1996 und waren nicht für eine Auswertung der kreisweiten aktuellen Verkehrsnachfrage geeignet. Im Rahmen der erstellten Nachhaltigkeitsstrategie für den Kreis Unna wurde festgestellt, dass auch anderweitig keine Daten verfügbar sind. Dazu wurde 2013 eine Haushaltsbefragung beauftragt, um aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten im Kreis Unna zu erhalten. Die Daten lagen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2007/2008 noch nicht vor.

5.1 Individualverkehr

Entsprechend den nicht mehr aktuellen und nur kreisweit erhobenen Modal-Split-Daten kann die kreisweite Verkehrsnachfrage im Individualverkehr nur sehr vereinfacht dargestellt werden. Dargestellt werden nur Fahrzeugbestände aus den Jahren 2010 sowie 2011 und mit den damaligen Bevölkerungszahlen gegenübergestellt.

Die Fahrzeugdichte für den gesamten Kreis Unna liegt bei 0,6 Fahrzeugen pro Einwohner. Größere Abweichungen von diesem Wert bestehen bei den einzelnen Kommunen nicht. Alle Kommunen haben Zuwächse bei den Pkw-Zahlen, wobei die Gemeinde Bönen mit 653 zusätzlichen Fahrzeugen (Krad und Auto) gegenüber 2010 den deutlichsten Zuwachs verzeichnet (+6%). Die geringsten Zuwächse mit unter 150 Fahrzeugen bestehen in der Gemeinde Holzwickede (+142) und der Stadt Kamen (+148). Ein Zusammenhang zwischen kommunaler Einwohnerzahl und Veränderung bei den Kraftfahrzeugzahlen besteht nicht. Die Gemeinden Bönen und Holzwickede haben annähernd die gleiche Bevölkerungszahlen, aber deutlich unterschiedliche Zuwachsraten bei den Fahrzeugbeständen.

Tab. 18: Fahrzeugbestände (Krad + Auto) zum 01.01.2011

Kommune	gesamt	Pro Einwohner	Veränderung zu 2010
Bergkamen	27.568	0,5	+ 2%
Bönen	11.418	0,6	+ 6%
Fröndenberg/Ruhr	13.732	0,6	+ 1%
Holzwickede	11.182	0,7	+ 1%
Kamen	25.336	0,6	+ 1%
Lünen	44.821	0,5	+ 1%
Schwerte	28.668	0,6	+ 1%

Kommune	gesamt	Pro Einwohner	Veränderung zu 2010
Selm	16.195	0,6	+ 2%
Unna	35.384	0,5	+ 2%
Werne	18.324	0,6	+ 2%
Kreis Unna	232.628	0,6	+ 2%

Referenzwert für die Angabe pro Einwohner ist die Bevölkerungszahl zum 31.12. 2010

Quelle: Kraftfahrtbundesamt, IT NRW

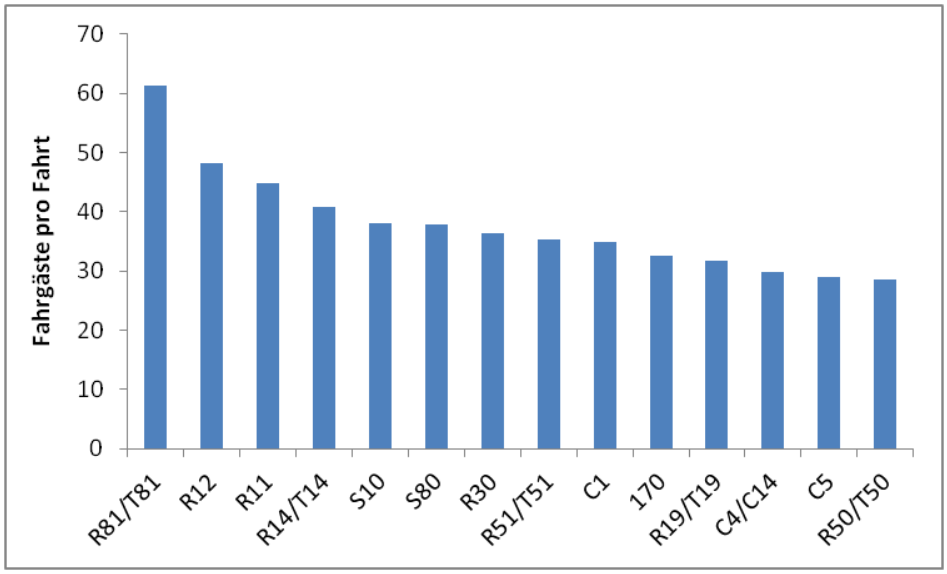
5.2 ÖPNV

Auswertungen zum ÖPNV im Kreis Unna sind nur eingeschränkt möglich. Annähernd vollständige Daten liegen von den Verkehrsunternehmen VKU (ohne Linien C24 und R54) und BRS (ohne Linie R52) vor. Teilweise liegen sie nur in aggregierter Form vor, so dass eigene Annahmen zur Umrechnung für eine ausreichend fein gegliederte Darstellung erforderlich sind.

Nachfrage bei Buslinien

Die am stärksten nachgefragte Linie von montags bis freitags ist die Linie R81, die zwischen Unna, Kamen, Bergkamen und Werne verkehrt. Zur am zweitstärksten nachgefragten Linie R12 zwischen Bergkamen und Lünen besteht bereits ein deutlicher Abstand von durchschnittlich knapp 13 Fahrgästen pro Fahrt. Neben der Nachfrage Regionalbuslinien besteht auch auf drei Citybuslinien und zwei Schnellbuslinien montags bis freitags eine hohe Nachfrage von durchschnittlich mindestens 25 Fahrgästen pro Fahrt.

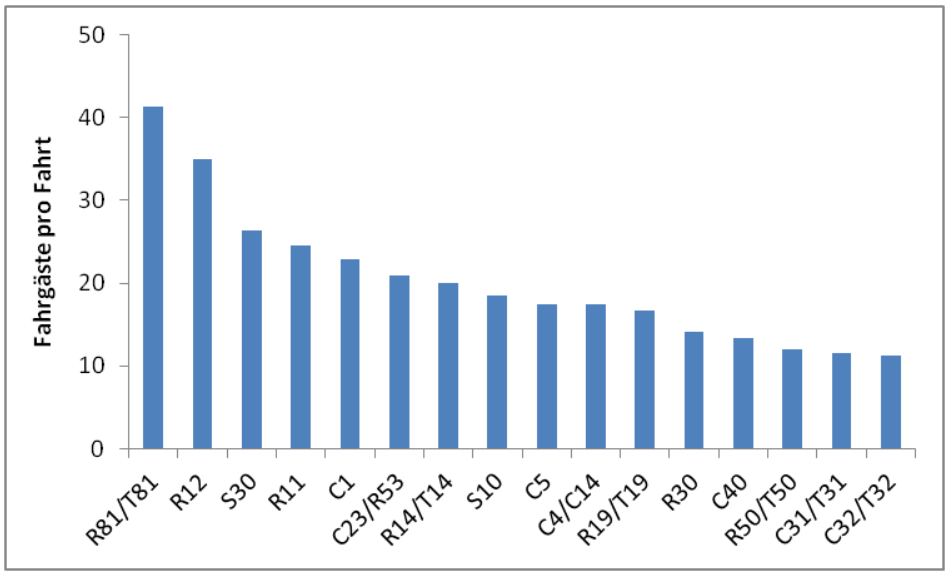
Abb. 1: Fahrgastnachfrage pro Linie ab 25 Fahrgästen pro Fahrt montags bis freitags



Quelle: Nachfrageanalysen von VKU und BRS, 2012

Die nachfragestärksten Linien an Samstagen (ab durchschnittlich zehn Fahrgästen pro Fahrt) decken sich mit den nachfragestärksten Linien von montags bis freitags. Deutlich am stärksten nachgefragt ist wieder die Linie R81. Auch der Abstand zur am zweitstärksten nachgefragte Linie R12 ist mit einer Differenz von durchschnittlich sieben Fahrgästen pro Fahrt wieder deutlich.

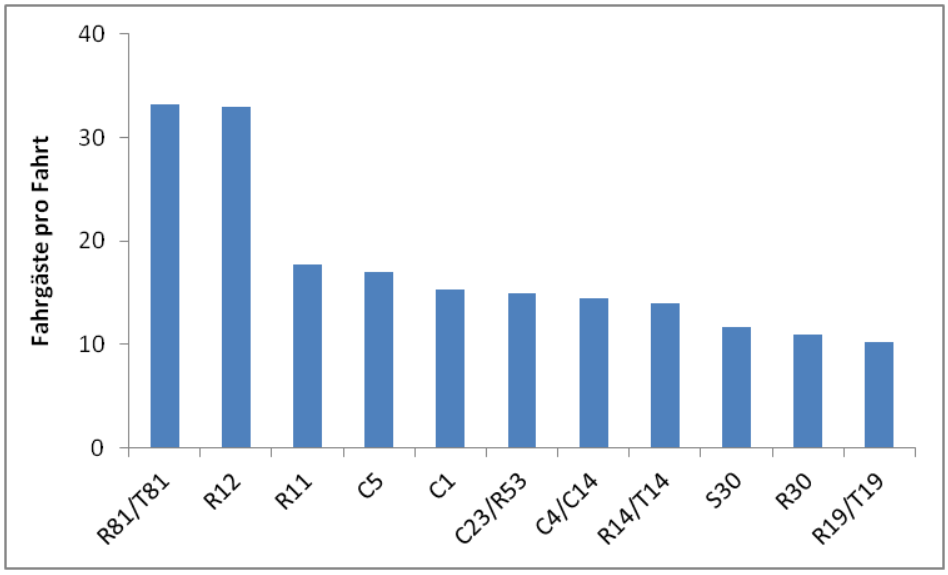
Abb. 2: Fahrgastnachfrage pro Linie ab 10 Fahrgästen pro Fahrt an Samstagen



Quelle: Nachfrageanalysen von VKU und BRS, 2012

Die beiden nachfragestärksten Linien an Sonntagen (ab durchschnittlich zehn Fahrgästen pro Fahrt) sind, wie an den übrigen Wochentagen, die Linien R81 und R12. Allerdings befindet sich die Nachfrage dieser Linien im Gegensatz zu den übrigen Wochentagen sonntags auf einem ähnlichen Niveau. Die Differenz von der R12 zur R11 als am drittstärksten nachgefragte Linie beträgt durchschnittlich etwa 15 Fahrgäste pro Fahrt.

Abb. 3: Fahrgastnachfrage pro Linie ab 10 Fahrgästen pro Fahrt an Sonntagen

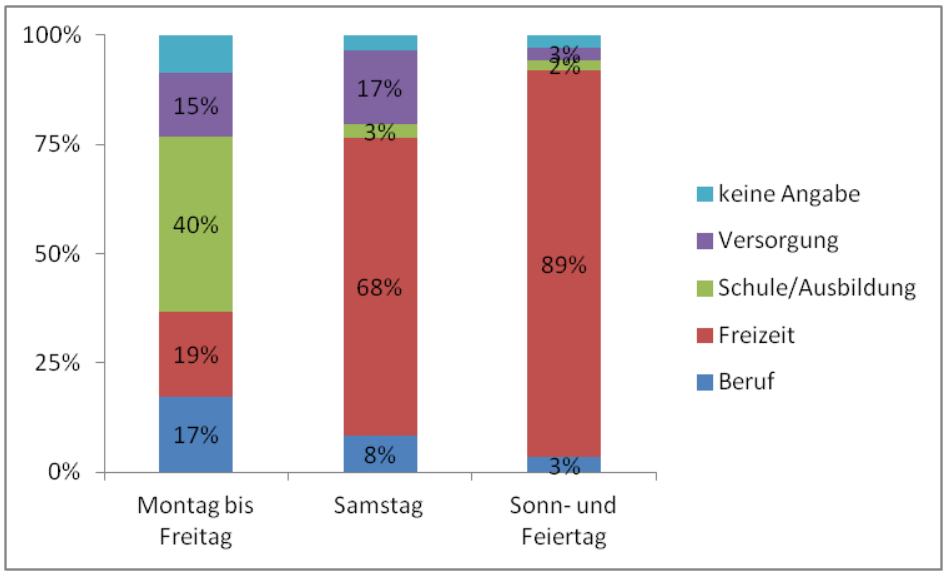


Quelle: Nachfrageanalysen von VKU und BRS, 2012

Reisezwecke

Bei den Linien der VKU zeigt sich eine typische Verteilung über die drei Wochentagstypen montags bis freitags, samstags sowie sonn- und feiertags. Den größten Anteil macht montags bis freitags der Schüler- und Ausbildungsverkehr mit 40% aus. Die anderen Reisezwecke sind montags bis freitags etwa gleich stark vertreten. Am Wochenende werden die Buslinien vor allem für Freizeitwege genutzt, wobei an Samstagen noch ein größerer Anteil Versorgungswege besteht. Dieser Reisezweck steigt gegenüber montags bis freitags um 2%.

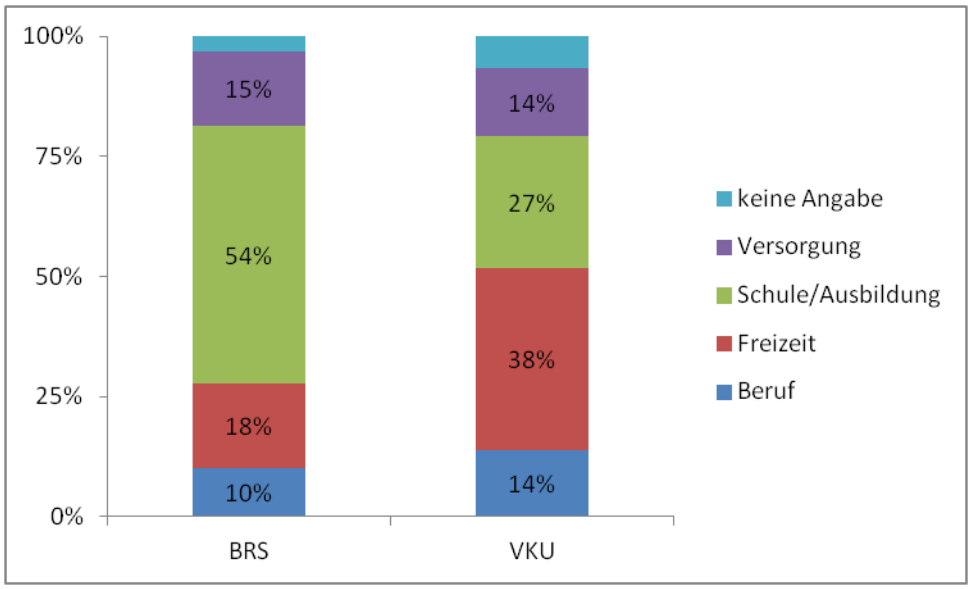
Abb. 4: Fahrzwecke nach Tagestyp bei VKU



Quelle: Quelle: Nachfrageanalysen von VKU, 2012

Bei der Wochenbetrachtung der Linien von BRS dominiert der Bereich Schule/Ausbildung. Dieser macht knapp die Hälfte aller Fahrzwecke aus. Die anderen Nutzungszwecke sind etwa gleich stark verteilt.

Abb. 5: Fahrzwecke pro Woche bei VKU und BRS

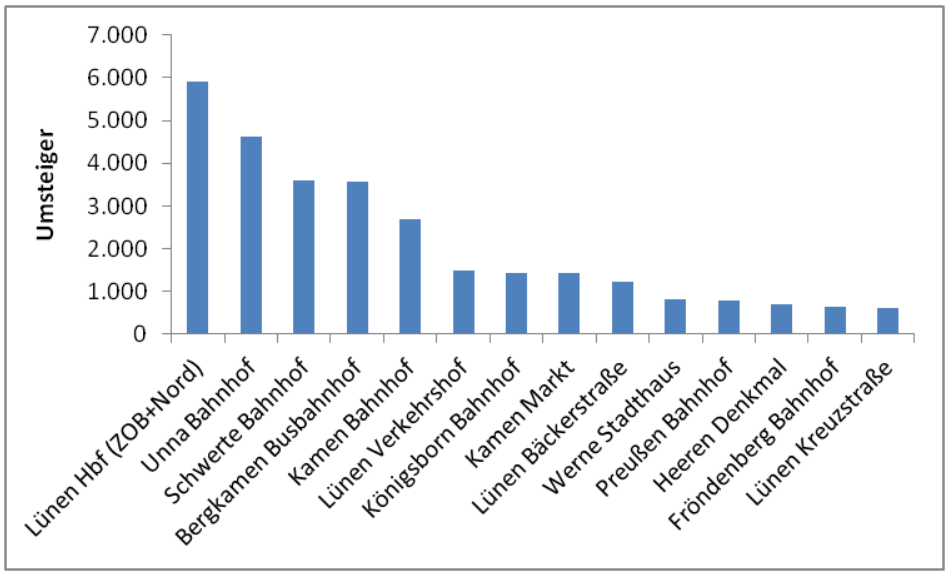


Quelle: Quelle: Nachfrageanalysen von VKU und BRS, 2012

Umsteigebeziehungen

Die wesentlichen Umsteigebeziehungen (ab 500 Umsteiger pro Woche) bestätigen, dass die Stationen zum Schienenverkehr wichtige Verknüpfungspunkte im Kreis Unna sind. An acht Haltestellen ist ein Umstieg zum Schienenverkehr möglich (7-mal zum Schienenverkehr, 1-mal zur Stadtbahn). Ausnahme ist Bergkamen Busbahnhof. Die Stadt verfügt über keine Stationen im Schienenverkehr, hat aber einen Busbahnhof, welcher durch Anschlussverknüpfungen zwischen regional verkehrenden Schnellbuslinien ebenfalls eine wichtige Umsteigestation ist. Über die größte Anzahl an Verknüpfungspunkten mit mehr als 500 Umsteigern verfügt die Stadt Lünen. Hier bestätigt sich auch die besondere Bedeutung des Ortsteils Lünen-Brambauer, welcher nach dem Hauptbahnhof der wichtigste Verknüpfungspunkt in Lünen ist. Maßgeblich ist hier die Verknüpfung zwischen der Stadtbahnlinie U41 und der Buslinie C1. Knapp 90% aller Umstiege erfolgte über diese Relation[11].

Abb. 6: Verknüpfungspunkte im Kreis Unna (ab 500 Umsteigern pro Woche)

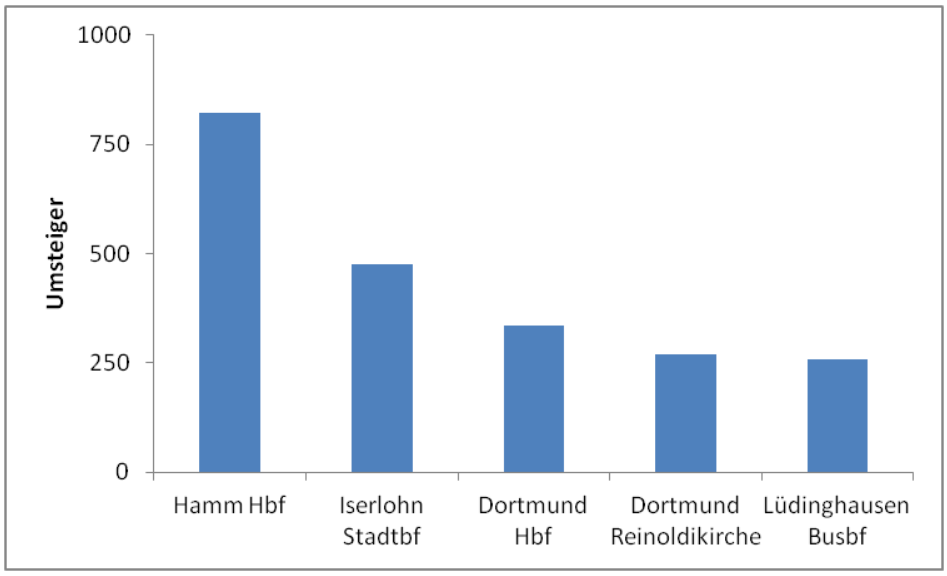


Quelle: Nachfrageanalysen von VKU und BRS, 2012

Auch außerhalb des Kreises Unna bestehen wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien des Kreises mit Linien anderer Verkehrsunternehmen sowie zum Schienenverkehr. Mit Abstand am bedeutendsten ist Hamm Hauptbahnhof. Von hier bestehen mit den Linien R14 und S10 regelmäßige Verbindungen nach Werne (R14 und S10) und Lünen (S10). Diese Verknüpfungspunkte liegen in den jeweiligen Stadtzentren und ermöglichen einen Umstieg zum regionalen Schienenverkehr. Der größte Anteil der Umstiege erfolgt allerdings nur zwischen Montag und Freitag (in der Regel über 90% aller Umsteigevorgänge). Ausnahme ist die Haltestelle Dortmund Reinoldikirche. Hier finden knapp 25% aller Umstiege am Wochenende statt.

[11] Vgl. VKU-Fahrgastanalyse Linie C1, 2012

Abb. 7: Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreises Unna (ab 250 Umsteigern pro Woche)



Quelle: Nachfrageanalysen von VKU und BRS, 2012

6 Ausreichende Bedienung und Anforderungsprofil

Für wichtige Verkehrsrelationen im Kreis Unna wurden Vorgaben für verschiedene Verkehrsrelationen (z. B. Ortsteil <> Hauptort) zu Bedienungszeiten, Bedienungshäufigkeiten, Umstiegen und Fahrzeiten ermittelt. Diese vier Kenngrößen ergeben die Vorgaben in der Ausreichenden Bedienung. Primär sollen die Anforderungen an die Bedienungszeitfenster und Bedienungshäufigkeit sichergestellt werden (erste Ebene). Ist dies der Fall soll auch die sekundäre Ebene sichergestellt werden (Vorgaben zu Fahrzeiten und Umstiegen). Damit stellt die Ausreichende Bedienung die Basis dar, um die bestehenden Angebote auf ihre Qualität hin zu untersuchen und neue Angebotsmöglichkeiten zu entwickeln.

Ergänzt wird die Ausreichende Bedienung durch ein Anforderungsprofil. Dieses ist ein weiterer wichtiger Baustein neben der Ausreichenden Bedienung. In diesem sind Vorgaben und Empfehlungen zu Themenfelder enthalten, welche nicht über die Ausreichende Bedienung abgedeckt werden. Dies sind:

- Verhältnis von Siedlungspolitik und ÖPNV-Angebot
- Erschließungsqualität
- Pünktlichkeit
- Information und Marketing
- Infrastruktur
- Fuhrpark
- Personal
- Garantien

6.1 Ausreichende Bedienung

Der Kreis Unna ist durch große strukturelle Unterschiede geprägt[12]. Es ist evident, dass für ländlich geprägte Bereiche mit kleinen Siedlungskernen nicht die gleichen Anforderungen an ein Angebot im ÖPNV gelten können wie für stark verdichtete Kommunen. Für die Entwicklung einer Ausreichenden Bedienung wurden daher alle Kommunen im Kreis Unna hinsichtlich mehrerer Merkmale untersucht. Ziel war es, Kommunen mit ähnlichen Strukturen in einer Kategorie zusammenzufassen. Hierfür wurden mehrere Kenngrößen ausgewertet:

- Zentrenart (Mittel- oder Grundzentrum)
- Geschäftsstruktur im Hauptort (Art und Größe der Einkaufsmöglichkeiten)
- Einwohnerzahl
- Einwohnerdichte
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro Kommune
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro Einwohner

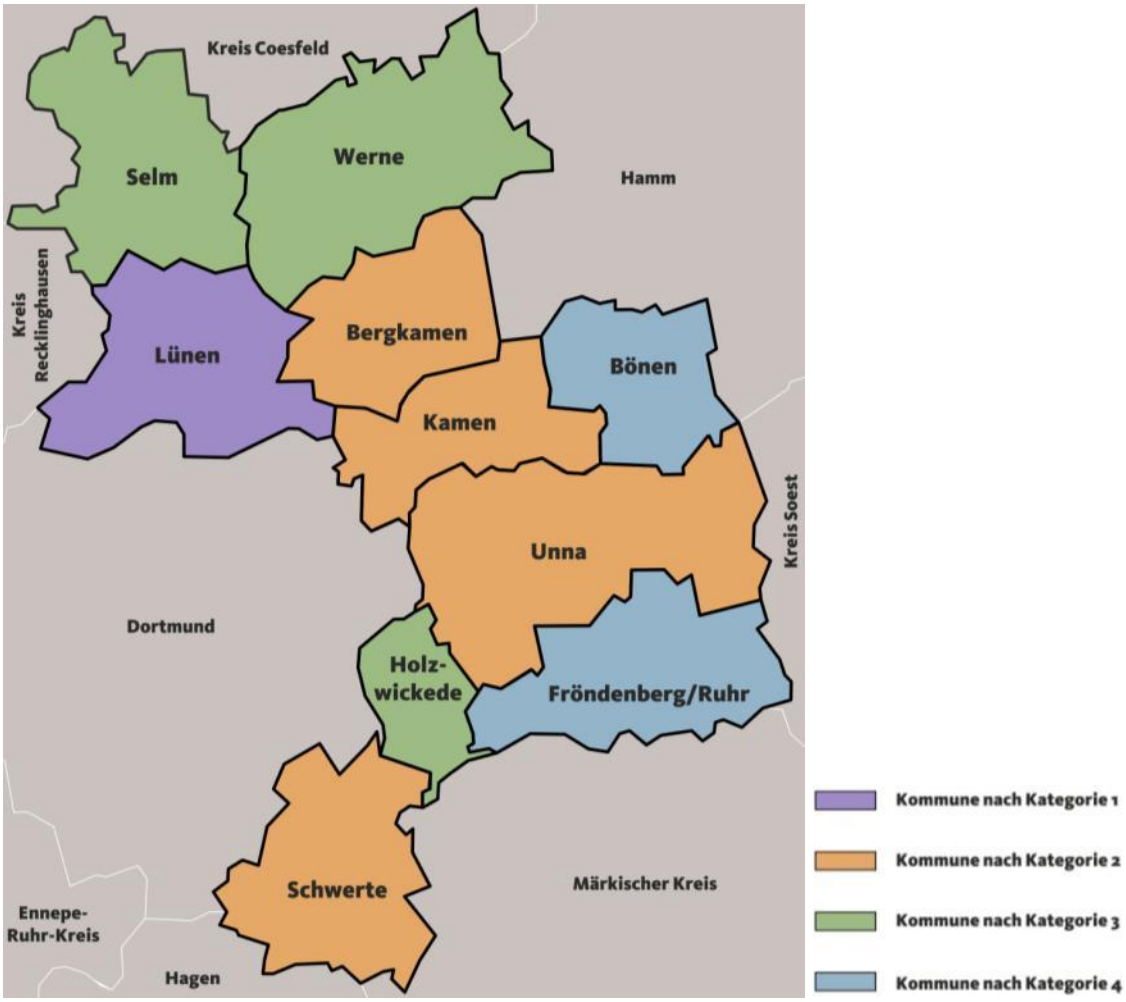
[12] Siehe auch Kapitel 2

- Schülerzahlen
- Schulstandorte
- Anzahl öffentlicher Einrichtungen (Verwaltungen, Krankenhäuser, usw.)

Alle Werte wurden in Relation zur den kreisweiten Gesamtwerten gesetzt. Die Abgrenzung in vier Kategorien ergab sich durch die drei größten Abstände, nachdem die Summe über alle Werte gebildet wurde.

- Anhang Tab. 55: Kategorisierung der Kommunen

Abb. 8: Kategorisierung aller Kreiskommunen



Mit der Ausreichenden Bedienung werden immer Vorgaben für Relationen, nie für einzelne Buslinien festgelegt. Daher war es nötig, alle Ortsteile im Kreis Unna zu kategorisieren. Wesentliches Unterscheidungsmerkmal ist, das der Hauptort über Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z. B. Einkauf) sowie weitere Einrichtungen (z.B. Rathaus, Kino usw.) verfügt. Hierbei wurde bei lokale Verbindungen (Ortsteile ‹› Hauptort) zwischen einem Hauptort und den Ortsteilen unterschieden. Nicht alle vorliegenden statistischen Daten konnten auf Grund ihres räumlichen Zuschnitts verwendet werden, da dieser stellenweise zu groß war. In diesen Fällen wurden Siedlungsschwerpunkte gebildet. Bei einzelnen Ortsteilen besteht nicht zwingend nur eine Verkehrsnachfrage zum eigenen sondern auch zum Hauptort einer benachbar-

ten Kommune. Diese Sonderfälle wurden berücksichtigt und werden in der Ausreichenden Bedienung aufgeführt.

Bei der Überprüfung des bestehenden Angebots mit den entwickelten Vorgaben der Ausreichenden Bedienung wurden alle regelmäßig verkehrenden Linien berücksichtigt (keine Schüler- und Freizeitverkehre). Eine Einschränkung wurde allerdings im Schienenverkehr für lokale Verbindungen vorgenommen. Zwar verfügen mehrere Kommunen über innerörtliche Verbindungen im Schienenverkehr, allerdings eignen sich diese nicht immer für lokale Verbindungen. Bei abseits von Siedlungsschwerpunkten liegenden Stationen bestehen attraktivere Möglichkeiten im Busverkehr (z. B. für die Verbindung zwischen Selm-Bork und Selm Mitte). Daher wurde der Schienenverkehr für lokale Verbindung nur bei drei Kommunen berücksichtigt.

Tab. 19: Relevante Stationen in Ortsteilen für lokale Verbindungen

Kommune	Station
Fröndenberg/Ruhr	Ardey Frömern
Unna	Hemmerde Unna-Königsborn Lünern
Schwerte	Ergste

6.1.1 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten richten sich in erster Linie nach dem Fahrgastaufkommen durch verschiedene Nutzgruppen wie Berufspendler oder Schüler sowie den Öffnungszeiten von für den ÖPNV relevanten Zielen wie Geschäfte im Stadtzentrum. Auch die bestehende Auslastung von Buslinien gibt Hinweise auf die Ausgestaltung der Betriebszeiten. Dabei sind Ziele, welche besondere Anforderungen an den ÖPNV stellen (z. B. große Betriebe mit Schichtdienst), zu beachten. Die Verkehrszeiträume stellen daher eine Orientierung dar und sind nicht strikt umzusetzen.

Strukturelle Unterschiede im Kreis Unna werden durch die oben beschriebene Kategorisierung berücksichtigt[13]. Zudem können in begründeten Einzelfällen abweichende Betriebszeiten oder eine Anpassung der Übergänge zwischen den Verkehrszeiten bei einzelnen Linien angesetzt werden.

Bei bestehenden Fahrten außerhalb des Bedienungszeitraums (z. B. für Lünen vor 05:00 und 24:00) ist über die Fahrzeugauslastung eine notwendige Aufrechterhaltung für jede einzelne Fahrt nachzuweisen.

[13] Siehe Kapitel 5.3.1

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie I (Lünen)

Bedienungszeitfenster

	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									AZ					
Sonn- und Feiertag																				
Schwachverkehrszeit (SVZ)																				

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie II (Bergkamen, Kamen, Schwerte, Unna)

Bedienungszeitfenster

	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						AZ								
Sonn- und Feiertag																				
Schwachverkehrszeit (SVZ)																				

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie III (Holzwickede, Selm, Werne)

Bedienungszeitfenster

	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						AZ								
Sonn- und Feiertag																				
Schwachverkehrszeit (SVZ)																				

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie IV (Bönen, Fröndenberg/Ruhr)

Bedienungszeitfenster

	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						AZ								
Sonn- und Feiertag																				
Schwachverkehrszeit (SVZ)																				

6.1.2 Bedienungshäufigkeit

Entscheidend bei der Festlegung der Bedienungshäufigkeit als Bestandteil der Ausreichenden Bedienung ist, dass sich alle Angaben immer auf Relationen (z. B. Ortsteil – Hauptort) und nicht auf einzelne Buslinien beziehen. Die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit können daher auch durch mehrere Linien erfüllt werden (z. B. kann die Vorgabe *30-Minutentakt* durch eine Linie im 30-Minutentakt oder durch zwei Linien im 60-Minutentakt erfüllt werden).

Um eine hohe Attraktivität für das Bedienungsangebot zu erreichen, soll ein getaktetes Angebot immer einem ungetakteten Angebot vorgezogen werden. Dabei sind die Takte an Verknüpfungspunkten aufeinander abzustimmen und Takte, welche über eine schlechte Merkbarkeit verfügen (nicht symmetrische Takte)[14], zu vermeiden.

Es werden für jede Kategorie Vorgaben für die folgenden Relationen gemacht:

- aus Ortsteilen ab 500 Einwohnern zum eigenen Hauptort
- bei Relevanz aus Ortsteilen ab 500 Einwohnern zu einem anderen Hauptort
- vom Hauptort in benachbarte Hauptorte im Kreis Unna
- vom Hauptort zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

Mit diesen Relationen sind alle für den kommunalen ÖV relevanten Verkehrsbeziehungen für den Kreis Unna abgedeckt. Die nachfolgenden Tabellen stellen die Ausreichende Bedienung gemäß §8 Absatz 4 PBefG für alle Kategorien und Ortsteile dar.

Der Ortsteil Lünen-Brambauer wird als einziger auch bei regionalen Verbindungen berücksichtigt. Dieser unterschiedet sich hinsichtlich der Einwohnerzahl, Verkehrsbeziehen (z. B. von/nach Dortmund) und Infrastruktur (z. B. Krankenhaus) deutlich von allen anderen Ortsteilen im Kreis Unna. Zudem verfügt dieser Ortsteil mit der Haltestelle Brambauer Verkehrshof über den bedeutendsten Verknüpfungspunkt außerhalb eines Hauptorts.

[14] Die Merkbarkeit von Takten richtet sich nach dem 60-Minutentakt. Alle regelmäßigen Takte, welche voll im 60-Minutentakt aufgehen sind als gut merkbar einzustufen wie ein 10-, 20- oder 30-Minutentakt.

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie I (Stadt Lünen)

Ortsteil oder Siedlungsschwerpunkt	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZ
Verbindungen aus den Ortsteilen von Lünen zum Zentrum von Lünen				
Bis 499 Einwohner oder geringe Einwohnerdichte Lippholthausen	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.			
500 bis 999 Einwohner Beckinghausen	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T120 (~ 1 Fahrt/2 Std)
1.000 bis 3.999 Einwohner Gahmen, Niederaden	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
4.000 bis 7.499 Einwohner Bauverein, Alstedde, Brambauer West, Geistviertel, Nordlünen, Wethmar	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
7.500 bis 9.999 Einwohner Lünen Nord, Lünen Süd, Horstmar	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)
Ab 10.000 Einwohnern Brambauer Mitte	T15 (~ 4 Fahrten/Std)	T15 (~ 4 Fahrten/Std)	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)
Kreisweite Verbindungen				
Von Hauptort zu benachbarten Hauptort im Kreis Unna z. B. Lünen Mitte – Selm Mitte	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
Regionale Verbindungen				
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Lünen Mitte, Lünen-Brambauer	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std.)	T30 (~ 2 Fahrten/Std.)
Verbindungen vom Hauptort nach Waltrop für Lünen Mitte, Lünen, Brambauer	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie II (Städte Bergkamen, Kamen, Schwerte, Unna)

Ortsteil oder Siedlungsschwerpunkt	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZ
Verbindungen aus den Ortsteilen zum Hauptort				
Bis 400 Einwohner oder geringe Einwohnerdichte Heil, Stockum, Lichtendorf, Siddinghausen, Afferde, Westhemmerde, Rottum, Derne	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.			
500 bis 999 Einwohner Kessebüren	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T120 (~ 1 Fahrt/2 Std)
1.000 bis 2.249 Einwohner Wandhofen, Billmerich, Holzen Nord, Lünern, Unna Oststadt, Methler Nord, Schwerte Nordost, Uelzen, Südkamen, Mühlhausen	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
2.250 bis 4.999 Einwohner Weddinghofen Ost, Schwerte Ost/Schwerter Heide, Königsborn West, Overberge, Oberaden Nord, Villigst, Oberaden West, Im Gänsewinkel, Geisecke, Oberaden Süd, Hemmerde, Schwerte Nordwest, Holzen Süd	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
5.000 bis 9.999 Einwohner Heeren-Werve, Lüner Höhe, Rünthe, Ergste, Weddinghofen West, Methler Kaiserau, Unna Südstadt, Westhofen, Königsborn Ost	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
Ab 10.000 Einwohner Massen	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)
Kreisweite Verbindungen				
Von Hauptort zu benachbarten Hauptort im Kreis Unna z. B. Kamen Mitte – Bergkamen Mitte	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
Regionale Verbindungen				
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Bergkamen, Kamen, Schwerte, Unna	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std.)	T30 (~ 2 Fahrten/Std.)

Ortsteil oder Siedlungsschwerpunkt	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZ
Verbindungen vom Hauptort nach Hamm für Bergkamen, Kamen	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Hagen für Schwerte	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T20 (~ 3 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Soest für Unna	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Werl für Unna	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Menden für Unna	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Iserlohn für Schwerte	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrten/Std)

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie III (Gemeinde Holzwickede, Städte Selm und Werne)

Ortsteil oder Siedlungsschwerpunkt	HVZ	NVZ	SVZ
Verbindungen aus den Ortsteilen zum Hauptort			
Bis 499 Einwohner oder geringer Siedlungsdichte Aktuell keine Ortsteile/Siedlungsschwerpunkte in dieser Kategorie	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfall-entscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.		
500 bis 999 Einwohner Hengsen, Landskrone	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T120 (~ 1 Fahrt/2 Std)
1.000 bis 3.999 Einwohner Werne Süd, Werne Nord, Cappenberg, Opherdicke	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
Ab 4.000 Einwohner Bork, Stockum	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
Kreisweite Verbindungen			
Von Hauptort zu benachbarten Hauptort im Kreis Unna z. B. Holzwickede Mitte – Unna Mitte	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
Regionale Verbindungen			
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Holzwickede, Selm, Werne	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Hamm für Werne	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie IV (Stadt Fröndenberg/Ruhr und Gemeinde Bönen)

Ortsteil oder Siedlungsschwerpunkt	HVZ	NVZ	SVZ
Verbindungen aus den Ortsteilen zum Hauptort			
Bis 499 Einwohner oder geringer Siedlungsdichte Stentrop, Osterbönen, Westerbönen, Altendorf, Frohnhausen, Bentrop, Neimen, Bramey	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfall-entscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.		
500 bis 699 Einwohner Bausenhagen, Flierich, Lenningsen	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	-
700 bis 999 Einwohner Ostbüren, Warmen, Strickherdicke, Langschede	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T120 (~ 1 Fahrt/2 Std.)
1.000 bis 2.999 Einwohner Nordbögge, Dellwig, Frömern, Ardey, Mitte (Hohenheide)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
Ab 3.000 Einwohner Mitte (Mühlenberg)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
Kreisweite Verbindungen			
Von Hauptort zu benachbarten Hauptort im Kreis Unna (z. B. Fröndenberg/Ruhr Mitte – Unna Mitte)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std.)
Regionale Verbindungen			
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Bönen, Fröndenberg/Ruhr	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Menden für Fröndenberg/Ruhr	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T30 (~ 2 Fahrten/Std)	T60 (~ 1 Fahrt/Std)

6.1.3 Verknüpfungs- und Verbindungsqualität

Nicht auf allen Verkehrsrelationen können umsteigefreie Verbindungen bestehen. Insbesondere für Ziele außerhalb des Kreises Unna sind Verknüpfungspunkte ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV. Anzustreben sind immer wartezeitarme Anschlüsse auf wichtigen nicht umsteigefreien Verbindungen.

Tab. 20: Verknüpfungspunkte

Kategorie	Bezeichnung	Umsteiger pro Woche
Typ 1	Hauptumsteigepunkte im Kreis Unna	Ab 2.000 Umsteigern
Typ2	Nebenumsteigepunkte im Kreis Unna	Ab 500 Umsteigern
Typ 3	Wichtige Umsteigepunkte außerhalb des Kreises	Ab 250 Umsteigern

Die Verbindungsqualität setzt sich aus zwei Kenngrößen zusammen: der Reisezeit inklusive möglicher Umsteigezeiten und der Anzahl der benötigten Umstiege. Je geringer die Werte für alle drei Kenngrößen sind, desto attraktiver ist eine Verbindung. Die Grenzwerte orientieren sich an bestehenden Fahrtmöglichkeiten verbunden mit dem Ziel, Kunden schnelle und direkte Verbindungen zu bieten.

Aus diesem Grund werden durch den Nahverkehrsplan Vorgaben zur Ausreichenden Bedienung im Sinne des §8 Absatz 3 PBefG hinsichtlich der Fahrzeit und Umstiege für jede einzelne Kategorie gemacht. Die Vorgaben sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie I

(Stadt Lünen)

Umstiege
Verbindungen innerhalb einer Kommune Alle Ortsteile ab 500 Einwohnern verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptort (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune). Lünen Hauptort von/nach • Brambauer, Nord, Süd, Horstmar, Bauverein, Alstedde, Geistviertel, Nordlünen, Wethmar, Gahmen, Niederaden, Beckinghausen Aus Ortsteilen weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.
Verbindungen im Kreis Unna Für Kommunen der Kategorie I besteht mindestens zu allen angrenzenden Kreiskommunen eine umsteigefreie Verbindung. Lünen von/nach: • Bergkamen, Kamen, Selm, Werne Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises

Für Kommunen der Kategorie I besteht mindestens zu wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna eine umsteigefreie Verbindung.

Lünen von/nach:

- Dortmund

Lünen-Brambauer von/nach:

- Dortmund

Fahrzeit

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises

- Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil an den Hauptort: maximal 15 Minuten Fahrzeit
- Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil nicht an den Hauptort: maximal 25 Minuten Fahrzeit

Verbindungen im Kreis Unna

- Zwischen Hauptorten der Kategorie I und Hauptorten angrenzender Kommunen bis zu 30 Minuten
- Zwischen Hauptorten der Kategorie I und Hauptorten nicht angrenzender Kommunen bis zu 80 Minuten

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

- Zwischen Hauptorten der Kategorie I und wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna bis zu 30 Minuten

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie II

(Städte Bergkamen, Kamen, Schwerte und Unna)

Umstiege

Verbindungen innerhalb einer Kommune

Alle Ortsteile ab 500 Einwohnern verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptort (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune):

Bergkamen Hauptort von/nach

- Oberaden, Overberge, Rünthe, Weddinghofen

Bergkamen-Rünthe von/nach

- Werne Hauptort

Kamen Hauptort von/nach

- Mitte (Lüner Höhe), Heeren-Werve, Methler, Südkamen

Schwerte Hauptort von/nach

- Ergste, Geisecke, Holzen, Villigst, Wandhofen, Westhofen

Unna Hauptort von/nach

- Mitte (Südstadt), Billmerich, Hemmerde, Kessebüren, Königsborn, Lünern, Massen, Mühlhausen, Uelzen

Aus Ortsteilen weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.

Verbindungen im Kreis Unna

Für Kommunen der Kategorie II besteht mindestens zu allen angrenzenden Kreiskommunen eine umsteigefreie Verbindung

Bergkamen von/nach

- Kamen, Lünen, Werne

Kamen von/nach

- Bergkamen, Bönen, Lünen, Unna

Schwerte von/nach

- Holzwickede

Unna <von/nach

- Bönen, Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede, Kamen

Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

Für Kommunen der Kategorie II besteht mindestens zu wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna eine umsteigefreie Verbindung

Bergkamen von/nach

- Dortmund, Hamm

Kamen von/nach

- Dortmund, Hamm

Schwerte von/nach

- Dortmund, Hagen, Iserlohn

Unna von/nach

- Dortmund, Menden

Fahrzeit

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

- Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil an den Hauptort: maximal 15 Minuten Fahrzeit
- Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil nicht an den Hauptort: maximal 25 Minuten Fahrzeit

Verbindungen im Kreis Unna

- Zwischen Hauptorten der Kategorie II und Hauptorten angrenzender Kommunen bis zu 30 Minuten
- Zwischen Hauptorten der Kategorie II und Hauptorten nicht angrenzender Kommunen bis zu 80 Minuten

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

- Zwischen Hauptorten der Kategorie I und wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna bis zu 30 Minuten

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie III

(Gemeinde Holzwickede, Städte Selm und Werne)

Umstiege
Verbindungen innerhalb einer Kommune Alle Ortsteile ab 500 Einwohner verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptort (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune) Holzwickede Hauptort von/nach • Mitte (Bereich Landskrone), Hengsen, Landskrone Selm Hauptort von/nach • Bork, Cappenberg Selm-Bork, Selm-Cappenberg von/nach • Lünen Hauptort Werne Hauptort von/nach • Stockum Aus Ortsteilen weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.
Verbindungen im Kreis Unna Für Kommunen der Kategorie III besteht mindestens zu allen angrenzenden Kommunen der Kategorie I und II im Kreis Unna eine umsteigefreie Verbindung. Holzwickede von/nach • Schwerte, Unna Selm von/nach • Lünen Werne von/nach • Lünen, Bergkamen Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.
Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna Für Kommunen der Kategorie III besteht mindestens zu wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna eine umsteigefreie Verbindung. Holzwickede von/nach • Dortmund Selm von/nach • Dortmund, Lüdinghausen Werne von /nach • Dortmund, Hamm

Fahrzeit
Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna • Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil an den Hauptort: maximal 15 Minuten Fahrzeit • Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil nicht an den Hauptort: maximal 25 Minuten Fahrzeit **Verbindungen im Kreis Unna** • Zwischen Hauptorten der Kategorie III und Hauptorten angrenzender Kommunen bis zu 30 Minuten • Zwischen Hauptorten der Kategorie III und Hauptorten nicht angrenzender Kommunen bis zu 80 Minuten **Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna** • Zwischen Hauptorten der Kategorie III und wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna bis zu 30 Minuten

Ausreichende Bedienung für Kommunen der Kategorie IV

(Gemeinde Bönen und Stadt Fröndenberg/Ruhr)

Umstiege
Verbindungen innerhalb einer Kommune Alle Ortsteile ab 500 Einwohner verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptort (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune) Bönen Hauptort von/nach • Bramey-Lenningsen (Bereich Lenningsen), Flierich, Nordbögge Fröndenberg/Ruhr von/nach • Ardey, Bausenhagen, Dellwig, Frömern, Mitte (Hohenheide und Mühlenberg), Langschede, Ostbüren, Strickherdicke, Warmen Fröndenberg/Ruhr-Frömern von/nach • Unna Hauptort Aus Ortsteilen weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.
Verbindungen im Kreis Unna Für Kommunen der Kategorie IV besteht mindestens zu allen angrenzenden Kreiskommunen der Kategorie I und II im Kreis Unna eine umsteigefreie Verbindung. Bönen von/nach • Kamen, Unna Fröndenberg/Ruhr von/nach • Unna Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

Für Kommunen der Kategorie IV besteht mindestens zu wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna eine umsteigefreie Verbindung

Bönen von/nach

- Hamm

Fröndenberg/Ruhr von/nach

- Dortmund, Menden

Fahrzeit

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

- Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil an den Hauptort: maximal 15 Minuten Fahrzeit
- Wenn Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteil nicht an den Hauptort: maximal 25 Minuten Fahrzeit

Verbindungen im Kreis Unna

- Zwischen Hauptorten der Kategorie IV und Hauptorten angrenzender Kommunen bis zu 30 Minuten
- Zwischen Hauptorten der Kategorie IV und Hauptorten nicht angrenzender Kommunen bis zu 80 Minuten

Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

- Zwischen Hauptorten der Kategorie IV und wichtigen Zentren außerhalb des Kreises Unna bis zu 30 Minuten

6.2 Anforderungsprofil

6.2.1 ÖPNV und Siedlungspolitik

Die Siedlungspolitik ist ein wichtiger Faktor für einen erfolgreichen ÖPNV. Ein möglichst flächendeckendes und regelmäßiges Angebot muss für dicht besiedelte Wohnbereiche bestehen. Bedeutende Arbeitsplatzstandorte sind entsprechend den Arbeitszeiten anzubinden. Ziel ist es jedoch nicht eine flächendeckende Erschließung des gesamten Kreisgebiets zu leisten. Dies betrifft vor allem ländliche Räume, in denen kleinere und zerstreute Siedlungsbereiche bestehen, welche nur durch umwegige Linienführungen erschlossen werden können und nur geringe Fahrgastnachfrage haben und damit ein regelmäßiges Bedienungsangebot rechtfertigen.

Neben der Erschließung bestehender Siedlungsgebiete kommt vor allem der Ausweisung neuer Wohn-, Arbeits- und Freizeitbereiche eine erhebliche Bedeutung zu. ÖPNV ist nur dann erfolgreich, wenn dieser attraktiv für Fahrgäste ist (regelmäßiges Bedienungsangebot, direkte und schnelle Verbindungen). Dies ist aber wiederum nur möglich, wenn eine Buslinie für möglichst viele Zwecke genutzt werden kann (Arbeit, Versorgung, Freizeit, usw.).

Auch die Ausweisung neuer Gewerbegebiete wirkt sich auf den ÖPNV aus. Erfolgt die Ausweisung ausschließlich nach einer attraktiven Erreichbarkeit für den Individual- und Liefer-

verkehr für die Unternehmen, liegen diese Gebiete häufig an Autobahnen und abseits von bestehenden Wohngebieten und damit abseits von regelmäßigen Bedienungsangeboten. In solchen Fällen sind Einnahmen durch Gewerbesteuern mit nötigen Ausgaben für eine erforderliche Erschließung durch den Schienenverkehr oder Buslinien gegenüberzustellen.

Die Siedlungspolitik ist gemeinsam zwischen dem Kreis Unna, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen zu diskutieren. Neue Wohngebiete, Arbeitsplatzschwerpunkte sowie Freizeit- und Infrastruktureinrichtungen (z. B. Schulen) sollen immer im Einzugsbereich von bereits regelmäßig verkehrenden Bedienungsangeboten erfolgen. Damit wird die Fahrzeugauslastung erhöht und ein Beitrag zur Verbesserung der finanziellen Bilanz im ÖPNV geleistet.

6.2.2 Erschließungsqualität

Die Erschließungswirkung des ÖPNV wird über die Erschließungsqualität der Haltestellen definiert. Relevant sind alle Haltestellen, welche mindestens in der Haupt- und Nebenverkehrszeit über ein Bedienungsangebot verfügen und damit eine Grundversorgung mit ÖPNV ermöglichen. Dazu werden die im Nahverkehrsplan 2007/2008 angewendeten Erschließungsradien übernommen und ergänzt. Stadtbahnen sind weder dem Eisenbahn- noch dem Busverkehr in ihrer Verkehrsfunktion zuzuordnen. Dies soll bei den Einzugsradien durch einen eigenen Richtwert berücksichtigt werden. Diese Einzugsradien gelten unabhängig von der Kategorie für alle Kommunen gleichermaßen.

Tab. 21: Erschließungsradien

Haltestelle	Einzugsbereich (Radius)
Eisenbahnverkehr	1.000 m
Stadtbahnverkehr	800 m
Busverkehr	300 m

6.2.3 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit im ÖPNV ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal. Neben regelmäßiger Auswertung von Pünktlichkeitswerten, sind auch Punkte im Netz zu identifizieren, welche häufig Ursachen für Unpünktlichkeit sind. Bei möglichen Maßnahmen müssen Bau- und Instandhaltungskosten berücksichtigt werden. Dabei gilt: je kostenintensiver eine Maßnahme ist, desto mehr Fahrgäste müssen von dieser profitieren.

Die Verkehrsunternehmen erheben regelmäßig Daten zur Pünktlichkeit und werten diese aus. Abschnitte im Liniennetz, welche die Pünktlichkeit beeinträchtigen, sind zu identifizieren, um mit weiteren Ressorts (u. a. Bauverwaltung der Kommunen und StraßenNRW) Maßnahmen zur Beseitigung der Schwachstellen zu entwickeln.

6.2.4 Information und Marketing

Begleitende Marketingmaßnahmen sind wichtiger Bestandteil bei Maßnahmen im ÖPNV wie z. B. bei der Einführung neuer Angebote. Durch gezielte Informationspolitik können weitere Nachfragepotenziale gefunden werden, welche eine zusätzliche Einnahmemöglichkeit darstellen. Ein wichtiges Ziel muss dabei die Identifikation von Nutzern mit dem ÖPNV sein, was sich in Aussagen wie *das ist meine Linie* wiederspiegeln kann. Dabei sind Busse und Züge als umweltfreundliche, moderne und zuverlässige Alternative zum eigenen Auto zu bewerben. Mit den zu erwartenden Entwicklungen bei Führerscheinbesitz und Fahrzeugverfügbarkeit wird die Gruppe der wahlfreien Nutzer weiter zunehmen. Gerade hier kann weiteres Potenzial im ÖPNV liegen, in dem vor allem die Kenntnisse über den ÖPNV verbessert und Missverständnisse beseitigt werden. Dazu gehört auch ein offensiver Umgang mit Verspätungen. Für den Fahrgast ist weniger der Grund der Verspätung als vielmehr die Verspätung selbst von Bedeutung. Kurzzeitige Störungen sollen daher als IST-Informationen in Fahrplanauskünfte integriert und über DFI-Anzeigen weitergegeben werden. Dabei soll der Fahrgast nicht nur über die Störung, sondern auch über Fahralternativen informiert werden. Langfristige Änderungen im Angebot müssen frühzeitig zwischen allen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Kommunen und dem Kreis Unna abgestimmt und den Kunden über möglichst viele Wege kommuniziert werden wie Aushänge an Haltestellen, Presse, im Internet (Internetseite der Verkehrsunternehmen, der Mobilitätszentrale) oder in den Fahrzeugen der betroffenen Linie.

Das Angebot des ÖPNV im Kreis Unna ist durch regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Das Marketing soll dabei zielgruppenorientiert ausfallen. Information und Marketing sollen auf möglichst vielen Wegen erfolgen. Wesentliche Informationsmöglichkeiten sind die Internetseiten der Verkehrsunternehmen und des ZRL, Presse, Vor-Ort-Information durch Kundenzentren und in kleinem Rahmen durch das Fahrpersonal. Beim Fahrpersonal sind die Informationsmöglichkeiten einem pünktlichen Betrieb unterzuordnen.

6.2.5 Infrastruktur

Der Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen wirken auf die Straßenbaulastträger ein, dass der Straßenzustand einen sicheren und zügigen Betrieb ermöglicht. Baumaßnahmen sind unter allen Beteiligten frühzeitig abzusprechen, um alternative Bedienungskonzepte auszuarbeiten und Fahrgäste frühzeitig informieren zu können.

Zudem sind weitere Infrastrukturmaßnahmen zu prüfen, welche den ÖPNV beschleunigen wie Busspuren oder die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen. Verknüpfungspunkte sind so auszugestalten, dass auch bei hohem Verkehrsaufkommen Fahrzeuge sich nicht gegenseitig behindern.

Haltestellen sind eine wichtige Visitenkarte des ÖPNV. Bei der Ausgestaltung der Haltestellen und der Zuwegung sind die Anforderungen durch das Gesetz zur Gleichstellung behin-

derter Menschen zu berücksichtigen. Bis 2022 müssen sämtliche Haltestellen, um der im PBefG geforderten Barrierefreiheit Rechnung zu tragen, diese Anforderungen erfüllen. Allerdings können begründete Ausnahmen im Rahmen des Anforderungsprofils definiert werden. In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden hierfür Haltestellen verschiedenen Kategorien zugordnet, welche sich dann entsprechend in den Ausstattungsmerkmalen unterscheiden. Unabhängig von Art und Umfang der empfohlenen Haltestelleninfrastruktur gilt für alle Merkmale und alle Haltestellenkategorien, dass eine stetige Wartung und Reinigung durchgeführt wird, um Kunden auch langfristig attraktive Haltestellen bieten zu können. Dies umfasst:

- Haltestellen und Mülleimer in regelmäßigen Abständen zu reinigen (durch die Kommune) und Fahrgastinformation auf Vollständigkeit und Aktualität zu prüfen (durch Verkehrsunternehmen)
- Vandalismusschäden innerhalb von einem Werktag zu beseitigen und Ersatz innerhalb von fünf Werktagen zu leisten (durch die Kommune oder das Verkehrsunternehmen)

6.2.6 Haltestellenkataster

Im Zuge der Nahverkehrsplanfortschreibung wurde ein kreisweites Haltestellenkataster erstellt. Neben der Bestandsanalyse wurden mehrere Kategorien für Haltepositionen definiert. Ausgangslage der Kategorisierung ist das System, 4 + 1. Es umfasst die ersten vier Kategorien, die sich nach der Anzahl von Ein-, Aus- und Umsteigern ergeben:

- Kategorie I: mehr als 3.500 Ein-, Aus- und Umsteiger
- Kategorie II: 800 bis 3.459 Ein-, Aus- und Umsteiger
- Kategorie III: 400 bis 799 Ein-, Aus- und Umsteiger
- Kategorie IV: bis zu 399 Ein-, Aus- und Umsteiger

Ergänzt werden diese durch Haltestellen, welche nur durch Taxibuslinien, AST-Verkehre und Schülerverkehre angefahren werden (Kategorie V). Eine Abweichung von dieser Einordnung erfolgt, wenn im Einzugsbereich Einrichtungen liegen, deren Zielgruppe besonders auf einen möglichst barrierearmen ÖPNV angewiesen ist (z. B. Senioreneinrichtung oder Krankenhaus).

Tab. 22: Zuweisung von Haltestelleninfrastruktur

Merkmal	Kat. I	Kat. II	Kat. III	Kat. IV	Kat. V
Ausbau					
Mast mit Haltestellenzeichen nach StVO 224	x	x	x	x	x
Haltestellenname und -position	x	x	x	x	x
Stand-/Wartefläche	x	x	x	x	x

Merkmal	Kat. I	Kat. II	Kat. III	Kat. IV	Kat. V
Barrierefreiheit[15] (Zuweg, Hochbord, Leitstreifen)	x	x	x	x	x[16]
Beleuchtung direkt (eigene Beleuchtung)	x	x	x		
Beleuchtung indirekt (durch Straßenbeleuchtung)				x	x
Ausstattung					
Mülleimer	x	x	x	x	x
Witterungsschutz	x	x	x		
Sitzmöglichkeit (mindestens 3 Sitzplätze)	x	x	x		
Information					
Fahrplan für jede Linie	x	x	x	x	x
Angabe aller haltenden Linien mit Linienweg	x	x	x	x	x
Tarifinformation	x	x	x	x	
Umgebungsplan	x	x			
Liniennetzplan (mindestens der Kommune)	x	x			
Wegweiser zur Haltestelle	x	x			
Uhr	x	x			
Dynamische Fahrgastinformation an Halteposition	x	x			
Dynamische Fahrgastinformation als Übersichtstafel	x				
Akustische Fahrgastinformation	x				
Wegweiser zwischen Haltestellenpositionen	x	x			
Fühlbarer Haltestellenplan	(x)[17]				
Dienstleistungen					
Kundenzentrum	x				
Verkaufsstelle im direkten Umfeld		x			
Fahrkartenautomat außerhalb von Stationen	(x)[17]				
Kiosk	(x)[17]				
Radstation	x				
P+R-Anlage[18]	x	x	x	x	
Sonstiges					
Behindertentoiletten	x				

[15] Barrierefreiheit ist nach dem PBefG bis 2022 für alle Haltestellen zu gewährleisten. Ausnahmen sind zu begründen.

[16] Entfällt bei Haltestellen, welche nur mit Taxibus oder AST bedient werden, da PKW zum Einsatz kommen

[17] Optionales Element

[18] Nur bei Stationen außerhalb der Hauptorte

6.2.7 Fuhrpark im Schienenverkehr

Im Kreis Unna verkehren auf nahezu allen Linien behindertengerechte Züge. Während die Doppelstockzüge (RE1, RE6, RE 7) im Steuerwagen über Überfahrrampen, Rollstuhlstellplätze und ein rollstuhlgerechtes WC verfügen, ist bei den Elektrotriebwagen von RB50, RB59, RE3, RE13 und S4 der Einstieg an allen Türen niveaugleich. Zusätzlich verfügen die Elektrotriebwagen über eine Spaltüberbrückung, mindestens ein durch Rollstuhlfahrer nutzbare Toilette und auseichenden Rollstuhlstellplätzen. Alle Einstiegstüren verfügen über taktile Türöffner und optische wie akustische Türschließwarneinrichtungen. Auf dem RE7 verkehrt noch befristet ein Umlauf (von 6 Umläufen) mit klassischen Silberlingen, die nicht behindertengerecht sind. Sobald zwischen Köln und Siegen die schon seit 1,5 Jahren vorgesehenen Fahrzeuge zum Einsatz kommen (derzeit schon im Probeeinsatz) werden die dortigen Doppelstockzüge abgezogen und beim RE7 eingesetzt.

Die Dieseltriebwagen von RB50, RB53, RB 54 und RE 57 verfügen ebenfalls über ebene Einstiege am normgerechten 76 cm hohen Bahnsteig und ebenso wie die Elektrotriebwagen über mobile Klapprampen, um auch bei bis zu 38 cm tiefen Bahnsteigen Rollstuhlfahrern einen Einstieg zu ermöglichen. Gesonderte Rollstuhlstellplätze und entsprechende Toiletten sind ebenfalls vorhanden. Lediglich beim RE 17 und RE57 sowie auf Grund von längeren Wartungsarbeiten am Regelfahrzeug und dadurch bedingtem Einsatz von Ersatzdieseltriebwagen bei der RB54, verkehren nicht behindertengerechte Dieseltriebwagen mit Hochflureinstieg. Der Einsatz der Ersatzfahrzeuge der RB54 endet in absehbarer Zeit, die Fahrzeuge auf den RE 17 und RE 57 werden ab Dezember 2016 durch vollständig behindertengerechte Fahrzeuge abgelöst.

In allen Zügen gibt es akustische Informationen (vom Triebfahrzeugführer bzw. automatisch) zur nächsten Station, zur Ausstiegsseite sowie zu den Anschlüssen. Mit Ausnahme der älteren Dieseltriebwagen bei RE17 und RE57 (RB54 derzeit im Ersatzeinsatz statt der regulären Fahrzeuge) sowie der oben beschriebenen Garnitur beim RE7 verfügen alle Fahrzeuge zudem über elektronische Fahrzielanzeiger außen am Fahrzeug sowie innen im Bereich der Ein- und Ausstiege.

6.2.8 Fuhrpark im Busverkehr

Neben den Haltestellen sind auch die Fahrzeuge eine Visitenkarte des ÖPNV. Alle Fahrzeuge müssen betriebssicher sein und die rechtlichen Bestimmungen erfüllen. Eine höchstmögliche Qualität sollen alle zur Verfügung stehenden Fahrzeuge einschließlich der Ersatzfahrzeuge haben. Sie sind sauber, modern, komfortabel und geeignet für den vorgesehenen Einsatz. Alle Fahrzeuge verfügen über eine Außenbeschilderung an der Fahrzeugfront und am türseitigen Bereich. Ergänzend ist die Liniennummer am Heck und am fensterseitigen Bereich vorhanden.

Weitere Anforderungen an Qualitätsstandards entstehen durch die Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen. Dazu gehören neben denen im Gesetz zur Gleichstellung

behinderter Menschen zählenden Personen auch weitere Personen mit Kinderwagen und kurzzeitig Eingeschränkte (z. B. Unfallgeschädigte). Dies bedeutet für die Qualitätsstandards:

- Doppeltüren
- Niederflurfahrzeuge mit Klapprampe an der Tür zum Mehrzweckbereich
- Mehrzweckbereich mit mindestens zwei Stellplätzen (Rollstuhl, Kinderwagen)
- Ausreichende Anzahl und Verteilung von Haltewunschtasten im Fahrzeug
- Optische Haltestellenanzeige und akustische Haltestellenansage vom Band
- Optische Bestätigung des Haltewunsches
- Behindertengerechte Sitzplätze in Türnähe

Neben diesen Ausstattungsmerkmalen können weitere Ausstattungsmerkmale optional vorhanden sein:

- Videoüberwachung
- Klimaanlage
- Internet
- Weitere Fahrgastinformation in Form vom Liniennetzplänen und Tarifen

Bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge haben Vorgaben zur Umweltfreundlichkeit und zu den Ausstattungsmerkmalen, welche mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung erleichtern, die höchste Priorität. Die Umsetzung mindestens der im Rahmen der PBefG-Novelle erforderlichen Qualitätsstandards ab 2022 ist bereits heute anzustreben, da heute neu beschaffte Fahrzeuge eine Nutzungserwartung über 2022 hinaus haben.

6.2.9 Personal

Das Personal steht in direktem Kundenkontakt und repräsentiert gegenüber dem Kunden den ÖPNV und das Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsunternehmen haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Personal geeignet ist. Dazu sollen folgende Qualitätsstandards gelten:

- Sicherer Umgang mit dem Fahrzeug
- Grundkenntnisse zum Liniennetz im Kreis Unna: wichtige Verknüpfungspunkte und größere touristische Ziele (mit Kommunen abzustimmen)
- Kenntnisse über alle wesentliche Bestandteile des Tarifsystems
- Mitführen eines Fahrplans und einer Liniennetzkarte
- Ausreichende Deutschkenntnisse im Kundenkontakt

6.2.10 Garantien

Zunehmend von Bedeutung werden Garantieleistungen. Dabei versichern Verkehrsunternehmen, dass der Fahrgast die bezahlte Leistung in vollem Umfang erhält. Kann dies bei einer Fahrt nicht gewährleistet werden, gewährt das Verkehrsunternehmen dem Kunden eine Entschädigung oder Erstattung. Wesentlich ist, dass alle Garantien kreisweit gelten und damit von allen Verkehrsunternehmen im Kreis Unna anerkannt und angeboten werden.

Anschlussgarantie

An einem Verknüpfungspunkt wird der Anschluss zu einer anderen Linie garantiert. Ist dies nicht möglich, bestellt der Fahrer den betroffenen Fahrgästen ein Taxi. Für diese Kosten kommt das Verkehrsunternehmen auf. Die Anschlussgarantie kann zeitlich eingegrenzt werden, beispielsweise auf den Abendverkehr.

Pünktlichkeitsgarantie

Bei der Pünktlichkeitsgarantie ist nicht die Verspätung des einzelnen Fahrzeugs, sondern die Verspätung an der Zielhaltestelle entscheidend. Überschreitet diese einen definierten Grenzwert, kann sich der Fahrgast an das für die Verspätung verantwortliche Verkehrsunternehmen wenden. Dort wird ihm ein Entschädigungsbetrag gewährt.

Mobilitätsgarantie

Die Mobilitätsgarantie steht im engen Zusammenhang mit der Pünktlichkeitsgarantie. Sie greift allerdings schon an der Starthaltestelle. Ist ein Fahrzeug über einen definierten Grenzwert verspätet, kann sich der Fahrgast ein Taxi bestellen. Die Mobilitätsgarantie kann dabei auf einen Maximalbetrag begrenzt werden und nur einer bestimmten Nutzgruppe zugänglich gemacht werden wie Monatskarteninhabern.

6.2.11 Qualitätskontrollen

Die aufgestellten Qualitätsstandards sollen in regelmäßigen Abständen (z. B. jährlich) überprüft werden. Dies erfolgt durch die Erhebung und Auswertung quantitativer Daten wie Verspätungen und qualitativer Daten wie Fahrgastbefragungen durch die Verkehrsunternehmen. Die Ergebnisse sind mit dem Kreis Unna, den Kommunen und anderen Verkehrsunternehmen zu besprechen, um mögliche Maßnahmen zur langfristigen Qualitätssicherstellung entwickeln zu können.

6.3 Bewertung von Angeboten

Klare Grenzen ab wann eine Fahrgastnachfrage auf einer Linie gut ist, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Als Orientierung sollen die nachfolgenden Werte genutzt werden:

Tab. 23: Bewertung von Angeboten

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 bestehen bleiben; allerdings sind einzelne Fahrten (z. B. zeitlichen Randlage) einzeln zu überprüfen
Ab 10 Fahrgäste	Gut bis sehr gut	Angebot sollte bestehen bleiben

Es soll bewusst die absolute Zahl der Fahrgäste berücksichtigt werden und nicht die Relation zur Fahrzeuggröße. Kein Verkehrsunternehmen ist wirtschaftlich in der Lage alle Fahrzuggrößen in ausreichender Anzahl vorzuhalten. Daher ist es unvermeidbar, dass beispielsweise an einem Sonntag ein Gelenkbus bei einer Auslastung von 5 bis 10 Fahrgästen pro Fahrt eingesetzt werden muss, da bereits alle kleineren Fahrzeuge verwendet werden.

Neben der Fahrzeugauslastung ist auch die Kostenseite wichtig bei der Bewertung wie Angebote angenommen werden. Die klassischen Kenngrößen *Kosten pro gefahrenem Kilometer* und *Kosten pro transportiertem Fahrgast* können aber nur eine weitere Entscheidungshilfe zur vorab aufgeführten Tabelle (Tab. 23) sein. Mit ÖPNV-Angeboten können nur sehr selten dauerhaft Gewinne erwirtschaftet werden. Daher kann die Höhe eines Defizits durchaus als weiterer Entscheidungsgrund herangezogen werden, nicht jedoch die Tatsache, dass ein grundsätzliches Defizit erwirtschaftet wird.

7 Analyse

Durch das Anforderungsprofil ergeben sich bei fast allen Linien Veränderungsbedarfe. Diese betreffen meistens Tagesrandzeiten oder Übergänge von einem Bedienungszeitfenster in das andere. In diesen Fällen sind nur einzelne Fahrten betroffen. Ausführlich werden Analyseergebnisse erläutert, aus denen sich die unter 11.1 dargestellten Maßnahmenpakete ergeben. Ergänzend werden am Ende dieses Kapitels die Anregungen und Wünsche der Kommunen aufgeführt (Unterkapitel 7.11 Anregungen und Wünsche von Kommunen). Die Analysen des Nachtangebots und die Erschließung von Gewerbegebieten sind weitere Themen im Kreis Unna und damit auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2007/2008. Eine umfassende Darstellung zu den Themen Gewerbegebieten und Nachtverkehr erfolgt in den Kapiteln 8 und 9.

7.1 Erschließung

Die Erschließung im Busverkehr ist überwiegend als gut zu bewerten. Ortszentren werden sehr gut erschlossen und nur wenige dicht bebaute Bereiche haben keine Bushaltestelle im Umkreis von 300 Metern. Einzelne Erschließungsdefizite ergeben sich nur am Wochenende, weil zu dieser Zeit kein Angebot besteht.

Nachfolgend sind auffallende Erschließungsdefizite aufgelistet. Hier besteht meist eine dichte Bebauung durch mehrgeschossige Häuser und/oder Erschließungsdefizite erstrecken sich über eine größere Fläche. Im Rahmen der im Anforderungsprofil formulierten Ziele beim Unterkapitel 6.2.1 ÖPNV und Siedlungspolitik werden Defizite in dünn und/oder dispers besiedelten Bereichen nicht berücksichtigt.

› Anhang Abb. 41 bis Abb. 50: Erschließung durch den ÖPNV nach Kommune

Tab. 24: Auffällige Erschließungsdefizite im Busverkehr (ohne AST-Angebote)

Kommune	Ortsteil/Bereich	Defizit
Bergkamen	Overberge	Landwehrstraße im Bereich Efeuweg samstagnachmittags und sonntags
Bönen	Altenbögge	Nördlich Auf dem Holtfeld
	Burgholz	Gartenstraße und Königsholz
Holzwickede	Mitte	Friedrich Ebert-Straße und Natorper Straße
	Mitte	Steinstraße und Breiter Weg
	Mitte	Massener Straße und Goethestraße

Kommune	Ortsteil/Bereich	Defizit
Kamen	Mitte	Danziger Straße
	Mitte	Henri David-Straße
	Mitte	Westring und südlich Lünener Straße
	Heeren/Werve	Rosenstraße
Lünen	Wethmar	Willi Melchers-Straße
	Nordlünen	Akazienstraße
	Brambauer	Heinrichstraße
Schwerte	Ergste	Am Derkmannsstück
	Ergste	Zum Mühlenberg
Selm	Mitte	Westlich und östlich der Kreisstraße
	Bork	Bahnhofstraße und Kettelerstraße
	Cappenberg	Übbenhagen
Unna	Mitte	Krautstraße
	Massen	Königsborner Straße
	Königsborn	Dorotheenstraße
	Südstadt	Eichenstraße und Ahornstraße samstagnachmittags und sonntags
Werne	Mitte	Goerdelerstraße
	Mitte	Lippestraße

Mehrere Stationen eignen sich auf Grund der Entfernung zu Siedlungsschwerpunkten nicht für lokale Verbindungen. Daher werden Erschließungsdefizite im Schienenpersonennahverkehr nur für regionale Verbindungen berücksichtigt. Grundlage ist dabei die Annahme, dass kompakte Ortsteile bzw. Siedlungsschwerpunkte über eine Station verfügen sollten, wenn diese an eine Bahnstrecke grenzen. Bei Reaktivierungen von Stationen ist zu prüfen, ob diese auf Grund der Siedlungsentwicklung möglichweise an einer anderen Stelle erfolgen sollten.

Tab. 25: Auffällige Erschließungsdefizite im Schienenpersonennahverkehr

Kommune	Ortsteil/Bereich	Anmerkung
Fröndenberg/Ruhr	Dellwig/Langschede	Reaktivierung Station Langschede
Lünen	Alstedde	Zusätzliche Station Lünen-Alstedde
Schwerte	Geisecke	Reaktivierung Station Geisecke
	Nord	Reaktivierung Station Schwerte Ost
Unna	Massen	Zusätzliche Station Massen Süd

7.2 Bedienungshäufigkeit

Bei Verbindungen innerhalb einer Kommune bestehen zur Haupt- und Nebenverkehrszeit montags bis freitags keine auffälligen Defizite im Bedienungsangebot. Abweichungen von den Vorgaben der Ausreichenden Bedienung bestehen vor allem am Wochenende. Hiervon sind regionale Achsen als auch Linien, welche nur innerhalb einer Kommune verkehren, betroffen. Nähere Angaben zu Linienwegen und Bedienungshäufigkeiten der nachfolgend aufgeführten Linien können dem Anhang entnommen werden.

› Anhang Tab. 53: Angebot im Busverkehr im Kreis Unna (ohne Schüler-, Nacht- und Freizeitverkehr)

Tab. 26: Bedienungsdefizite

Linie	Defizit	Vorgabe
Schienenverkehr		
RB54	SVZ: Taktlücken	SVZ: 60-Minutentakt
RB59	NVZsa: 60-Minutentakt	NVZsa: 30-Minutentakt
RB53	NVZsa: 60-Minutentakt SVZ: Taktlücke abends	NVZsa: 30-Minutentakt SVZ: 60-Minutentakt
RB59	NVZsa: 60-Minutentakt	NVZsa: 30-Minutentakt
Busverkehr		
T35	SVZ: kein Angebot	SVZ: 60-Minutentakt
170 180 C71 C73	SVZ: Einzelfahrten SVZ: Einzelfahrten SVZ: 60-Minutenakt nicht über gesamte SVZ SVZ: kein Angebot	SVZ: 120-Minutentakt SVZ: 60-Minutentakt SVZ: 60-Minutentakt SVZ: 60-Minutentakt
C23 R53	NVZsa: 60-Minutentakt NVZsa: 60-Minutentakt	NVZsa: 30-Minutentakt NVZsa: 30-Minutentakt
C1 R11 R12	NVZsa: 30-Minutentakt SVZso: Taktlücken morgens SVZso: Taktlücken morgens SVZso: Taktlücken morgens	NVZsa: 20-Minutentakt SVZso: 30-Minutentakt SVZso: 60-Minutentakt SVZso: 60-Minutentakt
594	SVZso: 90-Minutentakt	SVZso: 60-Minutentakt
D19	NVZsa: keine Angebot	NVZsa: 60-Minutentakt
C40 C45	SVZ: kein Angebot SVZ: Einzelfahrten	SVZ: 60-Minutentakt SVZ: 60-Minutentakt

Linie	Defizit	Vorgabe
R14	SVZ: 120-Minutentakt	SVZ: 60-Minutentakt

Verglichen mit der Anzahl an Unterbedienungen bestehen nur an wenigen Stellen auch Angebote, welche die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung deutlicher überschreiten. Überbedienungen im Schienenverkehr bestehen auch wegen betrieblicher Zwänge sowie der überregionalen Bedeutung vieler Linien des Schienenverkehrs nicht.

Tab. 27: Auffällige Überbedienungen

Linie	Überangebot	Anmerkung
S80	NVZsa: 60-Minutentakt	Überwiegend zusätzliches Angebot zur Linie R81
T93	Gesamtes Angebot	Vorgabe: keine Bedienung von Ortsteilen/Siedlungsschwerpunkten unter 500 Einwohnern zwingend erforderlich
T94	SVZ: 60-Minutentakt	Vorgabe: keine Bedienung von Ortsteilen/Siedlungsschwerpunkten unter 500 Einwohnern zwingend erforderlich
C31	NVZsa: 30-Minutentakt	Vorgabe: 60-Minutentakt
T31	Gesamtes Angebot	Überwiegend zusätzliches Angebot zu den Linien 430 und C31
T38	Gesamtes Angebot	Vorgabe: keine Bedienung von Ortsteilen/Siedlungsschwerpunkten unter 500 Einwohnern

7.3 Fahrzeit

Die meisten Relationen erfüllen die Vorgaben zu den maximalen Reisezeiten. Gerade bei Verbindungen, welche ganz oder überwiegend durch den Schienenverkehr möglich sind, bestehen sehr kurze Reisezeiten (z. B. lokal: zwischen Unna-Hemmerde und Unna Mitte, regional: zwischen Kamen und Dortmund). Bei größeren Abweichungen (ab 5 Minuten) bestehen teilweise schnellere Alternativen von montags bis freitags (siehe Spalte Anmerkung in Tab. 28: Defizite bei der Fahrzeit ab 5 Minuten).

Tab. 28: Defizite bei der Fahrzeit ab 5 Minuten

Relation	Linie	Vorgabe	Fahrzeit	Anmerkung
Bergkamen - Dortmund	S30	30 Minuten	~ + 6 Minuten	
Bergkamen - Hamm	R81 + RE1	30 Minuten	~ + 15 Minuten	
Bergkamen - Lünen	R12	30 Minuten	~ + 5 Minuten	Kein Defizit mit S20 (verkehrt nur mo-fr)
Lünen (Niederaden – Mitte)	C4 C14	25 Minuten 30 Minuten	~ + 7 Minuten ~ + 5 Minuten	

Relation	Linie	Vorgabe	Fahrzeit	Anmerkung
Selm - Lünen	R19	30 Minuten	~ + 7 Minuten	Kein Defizit mit D19 (verkehrt nur mo-fr)
Werne - Hamm	S10 R14	30 Minuten 30 Minuten	~ + 6 Minuten ~ + 16 Minuten	

7.4 Umstiege

Alle Ortsteile bzw. Siedlungsschwerpunkte ab 500 Einwohnern haben eine umsteigefreie Verbindung zum Hauptort. Diese wird in den meisten Fällen durch den Busverkehr gewährleistet. Teilweise bestehen auch zusätzlich Fahrtmöglichkeiten im Schienenverkehr. Auch bei einigen Ortsteilen, welche Verkehrsbeziehungen zu einem Hauptort einer benachbarten Kommune haben, bestehen umsteigefreie Verbindungen wie zwischen Bergkamen-Rünthe und Werne oder den Ortsteilen von Selm mit Lünen. Auch bei den regionalen Verbindungen besteht fast immer mindestens eine umsteigefreie Verbindung pro Stunden. Hier bestehen teilweise Ausnahmen im Spätverkehr und am Wochenende (z. B. zwischen Bönen und Kamen). Eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Zentren von Bergkamen und Hamm fehlt über alle Tageszeiten.

7.5 Verknüpfungen

Auf wichtigen Relationen, bei denen ein Umstieg erforderlich ist oder die Fahrzeit mit einem Umstieg deutlich verkürzt werden kann, bestehen überwiegend gute Verknüpfungen zwischen den betroffenen Linien. Teilweise können die Anschlüsse nicht über alle Verkehrszeiten angeboten werden, was besonders die Schwachverkehrszeit betrifft. Gerade aber in der Schwachverkehrszeit, in der Buslinien seltener verkehren, sollten die schon bestehenden Anschlüsse der Haupt- und Nebenverkehrszeit vorhanden sein.

Tab. 29: Defizite bei Verknüpfungen

Haltestelle	Anschlussnotwendigkeit	Anmerkung
Umstiege im Kreis Unna		
Lünen, Hbf.	D19 <> Züge von/nach Dortmund	Fahrzeitgewinn aus/nach Selm durch D19 gegenüber R19 wegen langer Wartezeit (~ 15 Minuten) ohne Nutzen
Lünen, Brambauer Verkehrshof	C1 <> u41	Samstag besteht durch unterschiedliche Takte (C1: 30-Minutentakt, U41: 20-Minuten-takt) nur ein Anschluss pro Stunde; knapp 90 % aller Umstiege erfolgt aber samstags über diese Relation
Lünen, Beckinghausen Kreuzstraße	R11 <> R12	Keine Verknüpfung in der Schwachverkehrszeit

Haltestelle	Anschlussnotwendigkeit	Anmerkung
Umstiege außerhalb des Kreises Unna		
Hamm-Herringen	S30 <> Stadtverkehr Hamm	Wechselnde Verknüpfungen (Linie und Haltestelle) je nach Tageszeit

7.6 Ausgestaltung des Busangebots

Produktprofilierung

Das Busangebot weist eine starke Produktprofilierung aus, die für Kunden eine zusätzliche Orientierungshilfe sein kann. Das Vergabemuster für Liniennummern, über welche die Produktprofilierung erkennbar ist, wird von den Verkehrsunternehmen VKU und BRS angewendet. Zum Teil verkehren Linien benachbarter Verkehrsunternehmen in den Kreis Unna, welche eine andere Produktprofilierung verwenden. Das im Kreis Unna angewendete System kann daher nicht auf alle im Kreisgebiet verkehrenden Linien übertragen werden. Allerdings wird auch bei einzelnen Linien, die von der VKU und BRS betrieben werden, die Produktprofilierung nicht konsequent angewendet. So haben mehrere Linien die Merkmale des Produkts Citybus, sind aber nicht mit dem Buchstaben C versehen (116, 118, R50, R82). Abweichungen bestehen auch bei drei Linien, die dem Produkt Regionalbus entsprechen würden (170, 180, S10) sowie bei einem Nachtangebot (T84).

Zusätzlich besteht eine Übereinstimmung zwischen Bus- und Schienenverkehr, wo bei verschiedenen Verkehrsmitteln die gleiche Buchstabenkennung zum Einsatz kommt. Dies betrifft die S4 der Deutschen Bahn sowie die Schnellbuslinien S10, s20, s30, s80 der VKU.

Übersichtlichkeit des Angebots

Im Kreis Unna besteht eine überwiegend durchgängige Vertaktung zwischen Buslinien und dem Schienenverkehr. Im Taktverkehr besteht ein einheitliches Grundschema. Es kommt überwiegend der 60-Minutentakt zur Anwendung. Auf nachfrageschwachen Linien wird der Takt zum 120-Minutentakt ausgedünnt. Auf nachfragestarken Linien wird ein dichterer Takt angeboten. Auf einzelnen Achsen besteht eine Verdichtung bis zu einem 20-Minutentakt montags bis freitags von morgens bis abends (Lünen-Brambauer <> Lünen Mitte, Unna-Königsborn <> Unna Mitte). Bedienungsangebote mit schlecht merkbaren Takten bestehen nur vereinzelt (594: 90-Minutentakt sonntags, R53: 20/40-Minutentakt montags bis freitags). Zum Teil bestehen Taktsprünge im Übergang zwischen zwei Verkehrszeiten. Außerdem enthalten regelmäßig verkehrende Linien abweichende Abfahrtsminuten und Linienwege an Schul- und Ferientagen, was den Fahrplan unübersichtlich macht (z. B. R11 und R52).

Die Mehrzahl aller Linien ist durch einen eindeutigen Linienweg gekennzeichnet. Bei einzelnen Linien bzw. in einzelnen Ortsteilen bestehen allerdings Aufspaltungen von Linienwegen (z. B. R81 in Bergkamen-Rünthe und S30 in Bergkamen-Weddinghofen) oder längere Streckenabschnitte, welche nur im Einrichtungsbetrieb bedient werden können (z. B. Innenstädte von Lünen, Unna und Schwerte).

In Bönen besteht im Süden und Osten ein unübersichtliches Angebot aus mehreren Linien zur Erschließung von Bramey-Lenningsen durch die Linien T93, T94 und 192. Diese verkehrenden teilweise abhängig von der Tageszeit (T94, 192). Erschwert wird die Verständlichkeit des Angebots durch die wechselnde Linienführung der Linie 192 in Lenningsen je nach Fahrtrichtung.

7.7 Haltestellen im Busverkehr

Die Ausstattung der Haltestellen wurde im Rahmen des Haltestellenkatasters erhoben. In der nachfolgenden Tabelle wurden alle Haltestellenpositionen berücksichtigt, an welches ein regelmäßiges Bedienungsangebot durch Busse besteht (Schnell-, Regional-, Citybus, regelmäßige Bedienung durch Linien benachbarter Verkehrsunternehmen).

Der Anteil an Haltestellen mit einem Hochbord schwankt zwischen den Kommunen deutlich. Den größten Anteil hat die Stadt Selm mit 27%. Dem gegenüber stehen die Kommunen Holzwickede und Fröndenberg/Ruhr, in welchen weniger als 5% aller Haltestellenpositionen über ein Hochbord verfügen. Auffällig ist, dass kreisweit kaum Haltestellenpositionen über taktile Leitstreifen für Blinde verfügen (7%).

Bereits heute verfügen aber die meisten Haltestellenpositionen über einen barrierefreien Zuweg. Deutlich vom kreisweiten Durchschnitt von 77% weicht nur die Gemeinde Bönen ab. Hier ist knapp die Hälfte aller Haltestellenpositionen nicht barrierefrei erreichbar. Ursache ist hier der hohe Anteil an Haltestellenpositionen, welche direkt am Fahrbandrand liegen und über keine sichere Wartefläche verfügen und damit auch über einen Zuweg.

Neben einer sicheren Standfläche ist auch die Beleuchtung ein wichtiges Sicherheitsmerkmal von Haltestellen. Hier wurde zwischen Haltestellen mit eigener Beleuchtung (= direkt), Beleuchtung durch Straßenlaterne im Bereich der Halteposition (= indirekt) und keiner Beleuchtung unterschieden. Bei den meisten Kommunen sind knapp 50% aller Haltestellen nicht beleuchtet.

Tab. 30: Haltestellenpositionen mit Hochbord

Kommune	Hochbord vorhanden	Leitstreifen vorhanden	Zuweg barrierefrei	Keine Beleuchtung	Am Straßenrand
Bergkamen	21%	11%	81%	63%	13%
Bönen	10%	4%	45%	60%	44%
Fröndenberg/Ruhr	1%	0%	66%	54%	41%
Holzwickede	3%	3%	85%	38%	15%
Kamen	11%	9%	83%	42%	9%
Lünen	21%	7%	92%	30%	10%
Schwerte	15%	6%	74%	49%	15%

Kommune	Hochbord vorhanden	Leitstreifen vorhanden	Zuweg barrierefrei	Keine Beleuchtung	Am Straßenrand
Selm	27%	9%	69%	61%	34%
Unna	7%	6%	72%	46%	28%
Werne	5%	5%	64%	41%	36%
Kreis Unna	14%	7%	89%	61%	33%

Grundlage ist die Summe aller regelmäßig bedienten Haltestellenpositionen

Im Zuge kreisweit bedeutende Themen wie Inklusion sowie den Vorgaben durch das PBefG, kommt dem barrierefreien Ausbau und der Haltestellenausstattung eine große Bedeutung zu. Welche Ausstattung dabei erforderlich ist, wird durch das Haltestellenkataster vorgeben.

- Kapitel 6.2.6 Haltestellenkataster
- Anhang Tab. 56: Haltestellenkataster

7.8 Stationen im Schienenverkehr

Bei der Modernisierung von Bahnhöfen und Stationen ist die barrierefreie Gestaltung ein wichtiger Aspekt (Blindenleitstreifen, Beleuchtung, Fahrplan, barrierefreie Zuwegung). 2004 hat das Land mit der Deutschen Bahn die erste Modernisierungsoffensive für Stationen im Schienenverkehr (MOF 1) vereinbart, 2008 folgte die zweite Vereinbarung (MOF 2).

Tab. 31: Barrierefreier Ausbau der Stationen im Kreis Unna

Kommune	Station	Status
Bönen	Bönen	Nicht barrierefrei konnte in den bisherigen vom Land geförderten Projekte MOF 1 und 2 u. a. auf Grund der Mittelausstattung nicht berücksichtigt werden. Daher ist kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen
	Nordbögge	Nicht barrierefrei zunächst ist kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen. Möglicherweise aber erfolgt ein Umbau im Rahmen der Ertüchtigung der Stationen für den RRX
Holzwickede	Holzwickede/Flughafen Dortmund	Nicht barrierefrei Umbau durch MOF 2 vorgesehen
Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg	Nicht barrierefrei Umbau durch MOF2 vorgesehen
	Ardey	Nicht barrierefrei kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen
	Frömern	Nicht barrierefrei kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen

Kommune	Station	Status
Kamen	Kamen	Nicht barrierefrei Umbau durch MOF 2 vorgesehen
	Methler	Barrierefrei
Lünen	Lünen Hauptbahnhof	Teilweise barrierefrei Der Bahnsteig für die Westmünsterlandbahn ist barrierefrei.
	Preußen	Nicht barrierefrei Umbau durch MOF 2 vorgesehen
Schwerte	Schwerte (Ruhr)	Nicht barrierefrei Umbau durch MOF 2 vorgesehen
	Ergste	Nicht barrierefrei, kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen
Selm	Selm	Nicht barrierefrei, kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen
	Bork	Nicht barrierefrei, kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen
	Selm-Beifang	Nicht barrierefrei Planung durch ZRL finanziert. Liegt vor. Umbau mit Mitteln nach § 12 ÖPNVG wird derzeit geprüft
Unna	Unna	Barrierefrei
	Unna West	Nicht barrierefrei kein Umbau in absehbarer Zeit vorgesehen
	Unna-Königsborn	Barrierefrei
	Lünern	Barrierefrei
	Hemmerde	Barrierefrei
	Massen	Barrierefrei
Werne	Werne	barrierefrei

Quelle: Kreis Unna 2013

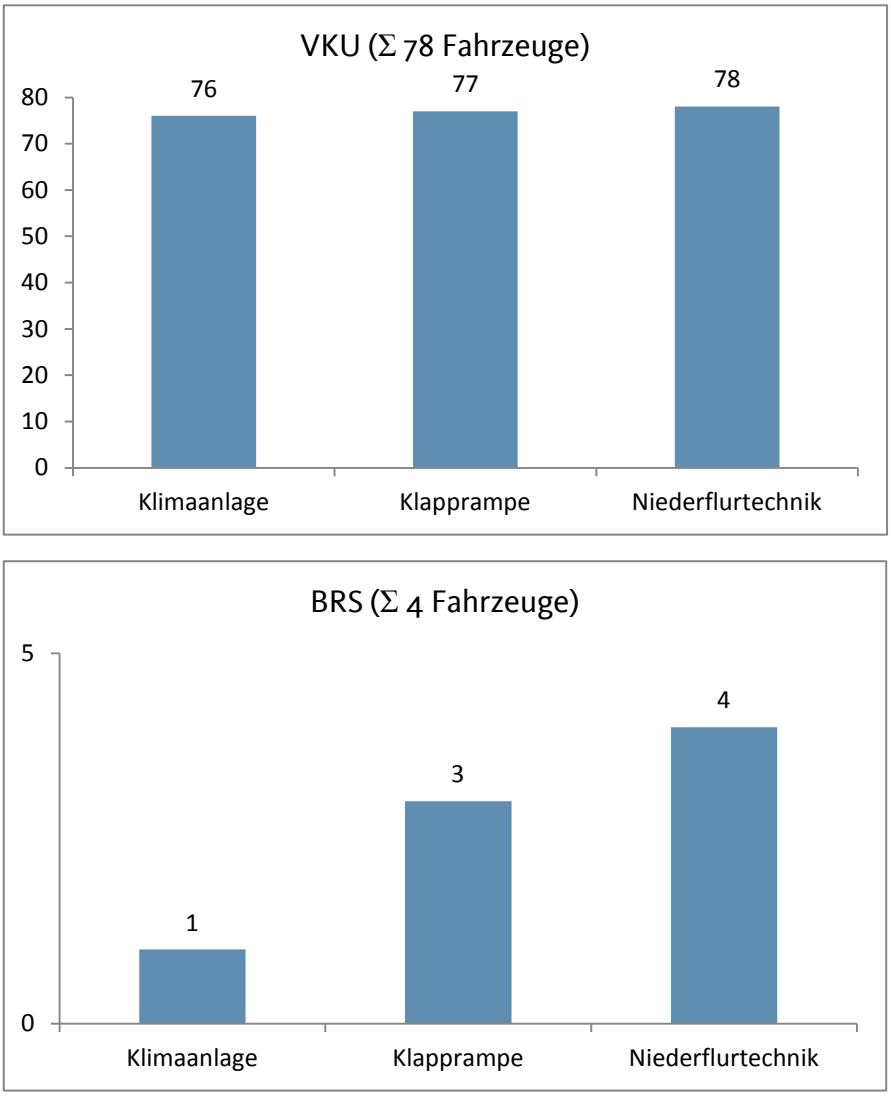
Für die o. g. Maßnahmen gilt es zu prüfen, ob – wenn eine Finanzierung aus MOV 2 nicht möglich ist – eine Förderung aus § 12 ÖPNVG erfolgen kann.

7.9 Fuhrpark

Der Großteil des Bedienungsangebots wird im Kreis Unna durch VKU und BRS erbracht. Zum Teil werden Verkehrsleistungen von Subunternehmern durchgeführt. Der komplette Fuhrpark beider Verkehrsunternehmen besteht aus Niederflurfahrzeugen. Einzelne Fahrzeuge

haben keine Klapprampe an der Tür zum Mehrzweckabteil. Zusätzliche Ausstattungsmerkmale in Form von Klimaanlagen haben nur bei der VKU nahezu alle Fahrzeuge.

Abb. 9: Wesentliche Ausstattungsmerkmale des Fuhrparks von VKU und BRS

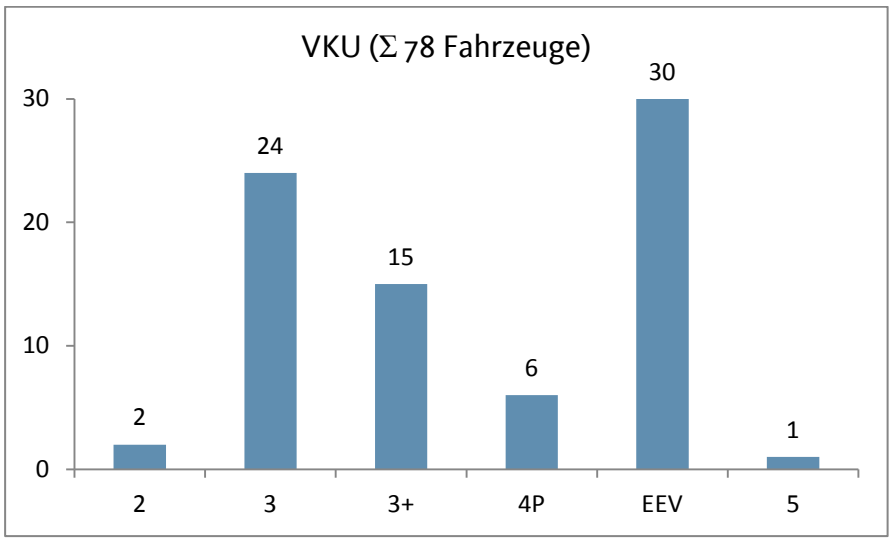


Quelle: VKU und BRS

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist auch die Umweltfreundlichkeit zu berücksichtigten. Diese wird vor allem durch die Euro Abgasnorm zum Ausdruck gebracht[19]. Etwa die Hälfte aller Fahrzeuge der VKU erfüllen nur die älteren Abgasnormen 3+ oder schlechter (52%). Demgegenüber stehen 31 Fahrzeuge, welche mindestens den EEV-Standard erfüllen (40%). Der unternehmenseigene Fuhrpark von BRS im Kreis Unna erfüllt bis auf ein Fahrzeug die aktuellste Euro-Abgasnorm.

[19] Höchste Abgasnorm derzeit Euro 5. Für Fahrzeuge mit der Erstzulassung ab 1. September 2015 gilt Abgasnorm Euro 6.

Abb. 10: Abgasnormen im Fuhrpark von VKU



Quelle: VKU, 2012

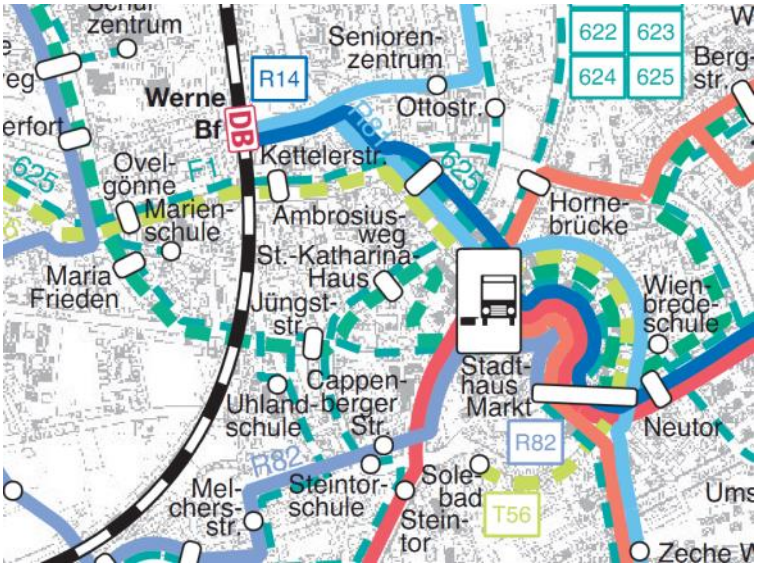
7.10 Fahrgastinformation

Fahrplan und Liniennetz, Fahrplanauskunft

Die wichtigsten Medien für die Fahrgastinformation sind die Fahrpläne der Linien und die Liniennetzkarten für die räumliche Orientierung. Bei den Aushangfahrplänen kommen noch überwiegend zeitlich sortierte Fahrpläne zum Einsatz. Dabei werden alle an einer Haltestelle verkehrenden Linien nach Abfahrtszeit sortiert (vgl. Aushangfahrpläne an Stationen). Insbesondere bei Haltestellen mit vielen Abfahrten verschiedener Linien und/oder stärkeren Abweichungen im Bedienungsangebot zu bestimmten Tages- oder Stundengruppen sind diese Fahrpläne sehr unübersichtlich. Inzwischen wurde in Kamen damit begonnen, statt zeitlich sortierten Fahrplänen, Fahrplänen für jede Linie auszuhängen, was im Sinne der Übersichtlichkeit sehr positiv zu bewerten ist.

Für alle Kommunen bestehen örtliche Liniennetzkarten, welche auch die Produktprofilierung farblich unterstützen. Die Darstellung als topographische Karte, in welcher die Stadtstrukturen im Hintergrund zu erkennen sind (Straßen, Bebauung usw.), erleichtert dem Kunden die Orientierung. Neben dem regelmäßigen Bedienungsangebot werden auch alle weiteren Verkehre dargestellt, wie seltener verkehrende Schüler- und Verstärkerlinien. Zwar bieten die Liniennetzkarten damit eine vollständige Darstellung, allerdings wirken die Karten stellenweise unübersichtlich. Zudem zeigt die topographische Hintergrundkarte nicht immer den aktuellen Stand (z. B. Bergkamen-Overberge).

Abb. 11: Ausschnitt Liniennetzkarte Werne (Hauptort)



Quelle: Liniennetzplan Werne, 2012

Im Fahrzeug

Die Fahrgastinformation im Fahrzeug erfolgt optisch und akustisch. Für die optische Fahrgastinformation kommen überwiegend einzeilige Anzeigetafeln zum Einsatz. Zunehmend verfügen Busse der VKU über größere Flachbildanzeigen, welche die Fahrgäste umfassender informieren können (z. B. die nächsten sechs folgenden Haltestellen). Die akustische Haltestelleninformation erfolgt durch Bandansagen und umfasst immer die Angabe der nächsten Haltestelle. Bei den zum Einsatz kommenden Minibussen, wie auf der Linie C44, ist keine akustische und/oder optische Fahrgastinformation vorhanden.

Im Schienenverkehr erfolgt die Information in moderneren Fahrzeugen akustisch und optisch. In älteren Fahrzeugen, wie sie häufig noch auf den Linien RE17 sowie in Einzelfällen S4 zum Einsatz kommen, ist keine optische Anzeige möglich. Akustische Ansagen müssen dort durch das Fahrpersonal erfolgen.

An den Haltestellen und Stationen

An Haltestellen erfolgt die Fahrgastinformation über die Fahrpläne aller haltenden Linien. Zusätzlich enthalten nahezu alle Haltestellen Tarifinformationen und eine Liniennetzkarte, welche zumindest das nähere Umfeld abbildet. Zunehmend sind die Bushaltestellen an größeren Verknüpfungspunkten mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet (z. B. Unna und Lünen). Diese stellen auf einer Übersichtstafel alle abfahrenden Linien dar. Zusätzlich werden Informationen über Abfahrten je nach Halteposition über kleinere DFI-Anzeigen angezeigt.

Im Schienenverkehr verfügen die meisten Stationen ebenfalls über dynamische Fahrgastinformationssysteme. An größeren Stationen stehen neben Anzeigen auf den Bahnsteigen auch Anzeigetafeln mit einer Übersicht der nächsten Abfahrten zur Verfügung.

Abb. 12: Auswahl von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen

Quelle: eigene Aufnahmen; links: Station Bönen, Rechts Haltestelle Unna Bahnhof

Eine durchgängige Beschilderung, wie welche Haltepositionen innerhalb eines Verknüpfungspunkts schnellstmöglich und ggf. barrierefrei zu erreichen sind, besteht nur selten.

Im Internet/digital

Auch über die Internetseiten von VKU und BRS sowie die Servicezentrale fahrtwind können sich Kunden umfassend über den ÖPNV im Kreis Unna informieren. Fahrplananfragen erfolgen über die landesweite elektronische Fahrplanauskunft (EFA), so dass Echtzeitinformationen bei der Verbindungssuche berücksichtigt werden. Informationen zum Liniennetz bleiben allerdings teilweise auf den Wirkungsbereich der Verkehrsunternehmen beschränkt. Die Möglichkeit Fahrpläne als PDF herunterzuladen besteht nur über die Internetseite des ZRL. Ein Verweis auf diese kreisweite Möglichkeit besteht auf den Internetseiten von VKU und BRS nicht. Ergänzt wird das digitale Angebot durch Apps für Smartphones (VKU-App und Deutsche Bahn-App).

Vor Ort

Information und Beratung vor Ort besteht durch die Servicezentrale fahrtwind in Kamen und dem Kundenzentrum am Hauptbahnhof Lünen. Andere Verkehrsunternehmen betreiben keine Kundenzentren im Kreis Unna. Stellvertretend für BRS besteht an mehreren Stationen eine Vor-Ort-Information durch die Reisezentren der Deutschen Bahn. Ergänzt wird dieses Angebot durch mehrere Verkaufsagenturen.

Tab. 32: Anzahl von Verkaufsstellen im Kreis Unna

Kommune	Anzahl
Bergkamen	6
Bönen	2
Fröndenberg/Ruhr	1
Holzwickede	1
Kamen	5
Lünen	14
Schwerte	4
Selm	2
Unna	4
Werne	3

Quelle: Fahrplanbücher Kreis Unna, Internetseite Deutsche Bahn

Zusätzlich besteht an allen Stationen die Möglichkeit, Fahrkarten und Fahrplanauskünfte über die Fahrkartenautomaten von Deutscher Bahn, Keolis und Dortmunder Stadtwerke einzuholen. Hierbei kommen allerdings die unternehmenseigenen Fahrkartenautomaten zum Einsatz. Diese unterscheiden sich in Erscheinungsbild, Bedienungsmenü und Umfang des VRL-Fahrkartensortiments, was für Kunden verwirrend wirken kann.

Abb. 13: Verschiedene Fahrkartenautomaten im Schienenverkehr

Quelle: eigene Aufnahme, 2012

7.11 Anregungen und Wünsche von Kommunen

Im Zuge des Aufstellungsverfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2007/2008 erfolgten verschiedene Anregungen und Wünsche der Kommunen zum Nahverkehr auf ihrem Gebiet. Im Folgenden werden die Anregungen dargestellt, die im weiteren Aufstellungsverfahren geprüft und ggf. berücksichtigt wurden.

Tab. 33: Anmerkungen der Kommunen

Kommune	Standort	Anmerkung
Bergkamen	Overberge	Erschließung von Neubaugebieten prüfen Erschließungsdefizit Heinrichstraße
	Weddinghofen	Linienführung S30 über Töddinghauser Straße zur Erschließung des Logistikparks A2
	Weiteres	Umwegige Linienführung S30 widerspricht dem Produkt Schnellbus
Bönen	Bramey-Lenningsen	Parallelbedienung durch 192, T93, T94; Übernahme der Linien in gemeinschaftliche Finanzierung
	Am Mersch	Erschließung nördlicher und östlicher Bereich im Zuge der Erweiterung
	Mitte	Ausbau der Radstation am Station Bönen
Fröndenberg/Ruhr	Bausenhagen, Ostbüren, Hohenheide	Wiedereinführung des 60-Minutentakts von/nach Unna
	Weiteres	Entzerrung der Abfahrtszeiten von 170/180 und RB54 am Station Unna
		Berücksichtigung von Ganztagsschulen in ÖV-Planung
		Verknüpfung der Buslinien zum Schienenverkehr mindestens am Station Fröndenberg
Holzwickede	Ecoport	Nicht alle Bereiche erschlossen
Kamen	Mitte	Anbindung des Bereich Koppelstraße prüfen
	Technologiepark/ Gartenstadt	Erschließungsdefizite vorhanden
Lünen	Westfalia	ÖV-Angebot von Wohn- und Arbeitsbereichen unzureichend
Schwerte	Weiteres	LSA-Beeinflussung an mehreren Kreuzungen wünschenswert
Selm	Bork, Cappenberg, Mitte	Wiedereinführung des 30-Minutentakts montags bis freitags 60-Minutentakt nach Lüdinghausen am Wochenende
	Mitte	Regelmäßiges umsteigefreies Bedienungsangebot nach Werne und Waltrop
Unna	Mitte	Erschließungsdefizit Krautstraße Verbesserung der Erreichbarkeit des Hellwegcenters aus östlichen Ortsteilen
	Süd/Kastanienhof	Verbesserung der Anbindung an die Kirchen im Zentrum

Quelle: Protokolle der Auftaktveranstaltungen

7.12 Zusammenfassung

Aus der Analyse des bestehenden Angebots im Nahverkehr des Kreises lassen sich zusammenfassend nachfolgende aufgeführte Stärken und Schwächen ableiten.

Tab. 34: Stärken und Schwächen des ÖPNV im Kreis Unna

Stärken	Schwächen
Angebot	
+ Meisten Siedlungsbereiche und Ziele erschlossen + Vertaktete Linien + Anschlüsse zwischen vielen Linien + Meistens Takte mit guter Merkbarkeit	– Kleinere Erschließungsdefizite außerhalb Siedlungsschwerpunkten – Einzelne Linien mit unattraktiven Takten (teilweise nur zu bestimmten Tageszeiten)
Information	
+ Vielfältige Informationswege	– Meisten Haltestellen ohne Umgebungspläne – Unvollständige Haltestellenbeschriftung – Verschiedene Fahrkartenautomaten
Fuhrpark und Beförderung	
+ Moderne und saubere Fahrzeuge + Barrierefreier Fuhrpark	– Minibusse ohne Haltestelleninformation
Infrastruktur	
+ Moderne Busbahnhöfe	– Viele Haltestellen unzureichend in Erscheinungsbild und Ausstattung – Viele Haltestellen nicht barrierefrei

Die Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen des Angebots verdeutlicht die insgesamt als gut zu bezeichnende Qualität des ÖPNV im Kreis Unna. Neben einzelnen Defiziten im Angebot, besteht insbesondere bei den Haltestellen ein wesentliches Optimierungspotenzial. Dies umfasst sowohl die bauliche Gestaltung als auch die Qualität der Informationen für den Nutzer.

8 Erschließung von Gewerbegebieten

Bereits im Rahmen der Nahverkehrsplanergänzung 2011 wurde die Erschließung von Gewerbegebieten im Kreisgebiet untersucht. Von den zwölf untersuchten Gewerbegebieten wurde eine vertiefende Untersuchung bei fünf Gewerbegebieten im Zuge der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans empfohlen. Grundlage für die Auswahl war vor allem die Anzahl an Beschäftigten und dem daraus abzuleitenden möglichen Fahrgastpotenzial. In die Auswahl wurden schließlich nur Gewerbegebiete aufgenommen, welche auch ein entsprechendes Interesse an der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für die Beschäftigten im Rahmen einer Fragebogenaktion zeigten. Dies betrifft die folgenden Gewerbegebiete:

- Stadt Bergkamen, Chemiepark/Monopol
- Stadt Bergkamen, Gewerbepark Rünthe
- Gemeinde Holzwickede, Ecoport
- Stadt Lünen, Im Berge/Im Berge Ost
- Stadt Unna, Industriepark

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Kommunen zum Ergänzungsgutachten sollen zwei weitere Standorte untersucht werden:

- Stadt Bergkamen, Logistikpark A2
- Stadt Lünen, Westfalia

Bei der Untersuchung wurde berücksichtiget, dass die Erschließung der Gewerbegebiete zum Teil über mehrere Haltestellen erfolgte. In solchen Fällen wurde eine zentrale Haltestelle im Gewerbegebiet als Referenzhaltestelle ausgewählt. Bei den Verbindungen zu den Hauptwohnorten war die Referenzhaltestelle immer eine zentrale Haltestelle im jeweiligen Ortszentrum. Dabei wurden umsteigefreie Verbindungen gegenüber Umsteigeverbindungen bevorzugt, wenn sich keine erheblichen Zeitgewinne durch einen Umstieg ergeben.

Der Logistikpark A2 in der Stadt Bergkamen befindet sich aktuell in der Realisierung. Da Daten zu Anzahl und Herkunft der Mitarbeiter nicht in dem Umfang vorliegen, wie es bei den anderen Gewerbegebieten der Fall ist, kann die Analyse für den Logistikpark A2 nur eingeschränkt durchgeführt werden. Sie ist zu einem späteren Zeitpunkt zu aktualisieren.

Die Mehrzahl der Gewerbegebiete verfügt über eine regelmäßige ÖV-Anbindung. Die jeweiligen Buslinien sind in ihrem weiteren Verlauf mit dem Schienenverkehr und weiteren regionalen und lokalen Buslinien verknüpft. Zwei Gewerbegebiete verfügen über keine Haltestellen im Gebiet selber, sondern werden nur am Rand erschlossen (Bergkamen, Chemiepark/Monopol und Lünen, Westfalia). Beim Gewerbegebiet Westfalia in der Stadt Lünen besteht zudem nur eine sehr eingeschränkte Bedienung durch zwei Fahrten morgens vom Ortszentrum Lünen ins Gewerbegebiet. Die nächsten regelmäßig bedienten Haltestellen liegen mindestens 700m entfernt auf der Münsterstraße. Bei den Gewerbegebieten, welche

durch ein regelmäßiges Bedienungsangebot erschlossen werden, können in der Regel alle Hauptanfangs- und -endzeiten bei den Arbeitsschichten abgedeckt werden. Problematisch sind sehr frühe Schichtanfänge (meist vor 05:00) und sehr späte Schichtenden (meist nach 22:30). Zu den Ortszentren der Hauptwohnsitze von Beschäftigten aus den Gewerbegebieten bestehen häufig umsteigefreie Verbindungen. Verbindungen mit mehr als einem Umstieg bilden die Ausnahme.

Die Analyse aller sieben Gewerbegebiete ist nachfolgend tabellarisch und graphisch aufgeführt. Daraus ableitbare Maßnahmen werden zusammen mit anderen Maßnahmen für den ÖV im Kreis Unna untersucht und dargestellt.

Tab. 35: Daten des Gewerbegebiets Bergkamen, Chemiepark/Monopol

Grunddaten	
Lage	Nördlich vom Ortszentrum
Angeschriebene Betriebe	12
Antwortende Betriebe	9
Mitarbeiterzahl der antwortenden Betriebe	2.152

Arbeitercharakteristika	
Hauptschichtbeginn	05:00 – 09:00, 13:00 – 14:00, 21:00 – 22:00
Hauptschichtende	05:00 – 06:00, 13:00 – 18:00, 21:00 – 22:00
Hauptwohnorte	Bergkamen: 30%, Kamen: 11%, Hamm: 11%, Werne 10%

Erschließung durch ÖPNV		
Haltestelle	**Lage**	**Linien**
Ernst-Schering-Straße	Südwestlicher Rand des Gewerbegebiets	R12, R81, T35, T36

Charakteristika des Bedienungsangebots montags bis freitags (ohne Schüler- und Nachtverkehr)

R12	60-Minutentakt, Anschluss mit S30 (Bergkamen Busbahnhof) und R11 (Kreuzstraße)
R81	30- bis 60-Minutentakt, Anschluss zum Schienenverkehr (Kamen Bahnhof)
T35	60-Miuntentakt, telefonische Voranmeldung
T36	60-Minutentakt, telefonische Voranmeldung

Erreichbarkeit aus Hauptwohnorten			
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Ernst-Schering-Straße**	**Ab Ernst-Schering-Straße**
Bergkamen	Direkt, 2 Minuten*	05:13 bis 19:13 im T60 und 06:43, 20:43, 21:29 05:12 bis 19:42 im T30 und 19:44, 20:14, 21:14, 22:07, 23:06	05:13 bis 20:13 im T60 04:47 bis 19:47 im T30 und 20:47, 21:47**
Kamen	Direkt, 17-25 Minuten	05:13 bis 20:13 im T60 05:12 bis 19:12 im T30 und 19:44, 20:14, 21:14, 22:07, 23:06	05:13 bis 19:13 im T60 und 06:43, 20:43, 21:29 04:47 bis 19:47 im T30 und 20:47
Hamm	1 Umstieg, 50-60 Minuten	05:13 bis 20:13 im T60 05:12 bis 19:12 im T30 und 19:44, 20:14, 21:14, 22:07, 23:06	05:13 bis 19:13 im T60 und 06:43, 20:43, 21:29 04:47 bis 19:47 im T30 und 20:47
Werne	Direkt, 27 Minuten	05:47 bis 19:47 im T30 und 20:47, 21:47**	05:12 bis 19:12 im T30 und 19:44, 20:14, 21:14, 23:06

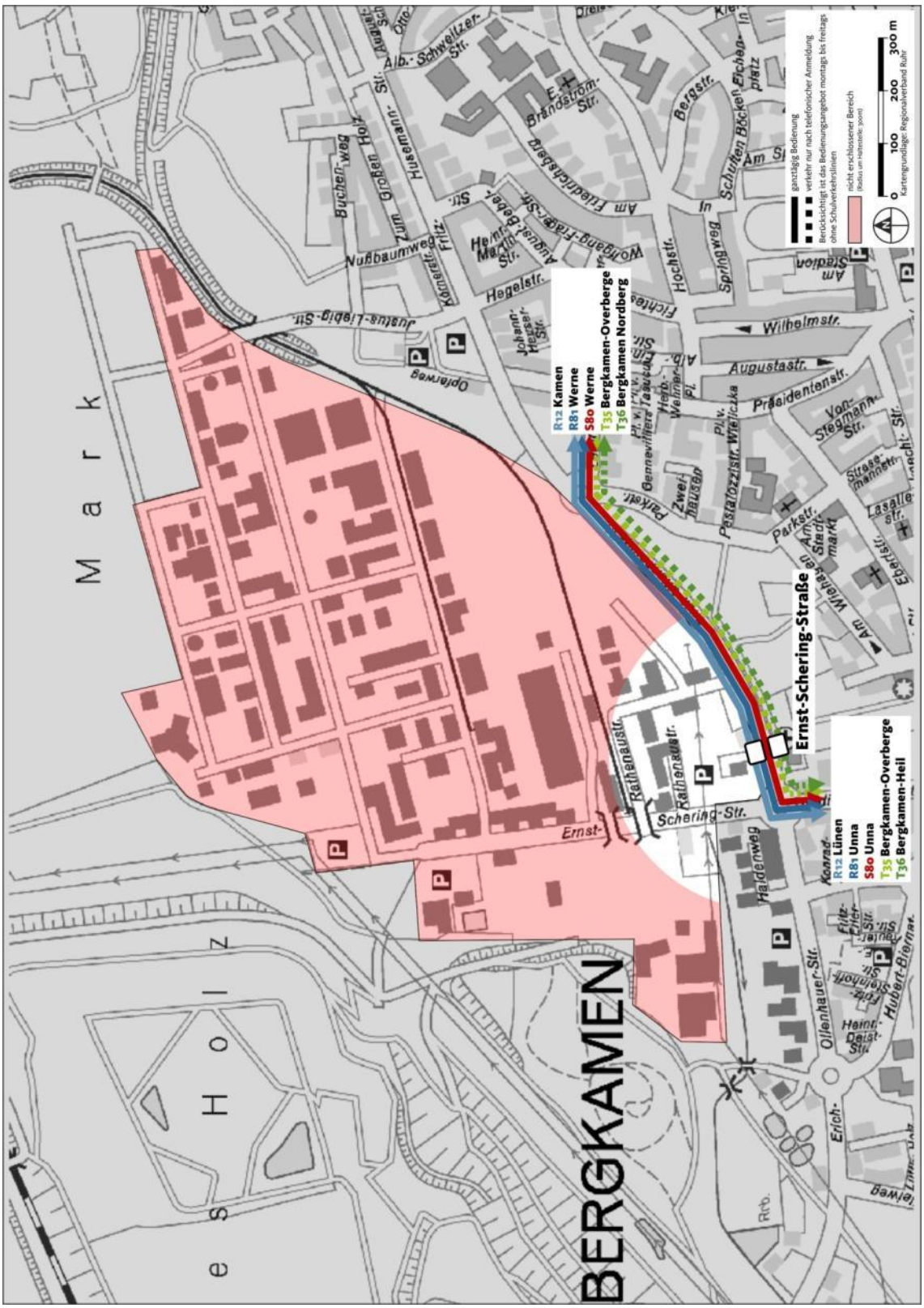
*Fußweg nach Bergkamen Busbahnhof: 500m (6 Minuten)

** nur nach telefonischer Anmeldung

Bewertung	
positiv	**negativ**
› Dichtes Bedienungsangebot durch Regionalbuslinien	› Schichtanfangs- und -endzeiten 05:00 und 22:00 kaum durch ÖV abgedeckt
› Bedienungsangebot deckt überwiegend Hauptschichtanfangs- und -endzeiten ab	› Nur Unternehmen im Umfeld des Hauptzugangstors durch Haltestelle erschlossen
› Zentren der Hauptwohnorte meist umsteigefrei erreichbar	› Größere fußläufige Entfernungen zu den meisten Unternehmen

Quelle: Fahrplanauskunft VKU, Kreis Unna

Abb. 14: Erschließung des Gewerbegebiets Bergkamen, Chemiepark/Monopol



Tab. 36: Daten des Gewerbegebiets Bergkamen, Gewerbepark Rünthe

Grunddaten	
Lage	Östlich im Ortsteil Rünthe; Grenze zu Hamm
Angeschriebene Betriebe	61
Antwortende Betriebe	25
Mitarbeiterzahl der antwortenden Betriebe	454

Arbeitercharakteristika	
Hauptschichtbeginn	06:00 – 10:00, 14:00, 22:00
Hauptschichtende	06:00, 14:00 – 20:00, 22:00
Hauptwohnorte	Bergkamen: 32%, Kamen: 11%, Werne: 11%, Hamm: 10%

Erschließung durch ÖPNV		
Haltestelle	**Lage**	**Linien**
Gewerbepark	Kreuzung Industriestraße/Marie-Curie-Str.	R81
Kettelerschule	Westlich außerhalb des Gewerbegebiets	R81, S80
Poco	Südlich im Gewerbegebiet	R81
Sandbochumer Weg	Kreuzung Industriestraße/Rünther Straße	R81

Charakteristika des Bedienungsangebots montags bis freitags (ohne Schüler- und Nachtverkehr)

R81	30- bis 60-Minutentakt, Anschluss zum Schienenverkehr (Kamen Bahnhof)
S80	60-Minutentakt, Anschluss mit S20 (Bergkamen Busbahnhof)

Erreichbarkeit aus Hauptwohnorten			
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Gewerbepark**	**Ab Gewerbepark**
Bergkamen	Direkt, 15 Minuten	05:54 bis 18:54 im T60 und 05:24, 19:56	06:02 bis 19:02 im T60 und 05:32, 21:32*
Kamen	Direkt, 45 Minuten	05:54 bis 18:54 im T60 und 19:56	06:02 bis 19:02 im T60 und 21:32**
Werne	Direkt, 15 Minuten	06:02 bis 19:02 im T60 und 05:32, 21:32*	05:54 bis 18:54 im T60 und 05:24, 19:56
Hamm	1 Umstieg, 50-70 Minuten	06:54 bis 18:54 im T60 und 05:24, 19:56 07:02 bis 19:02 im T60	05:54 bis 18:54 im T60 und 05:24, 19:56 07:02 bis 19:02 im T60

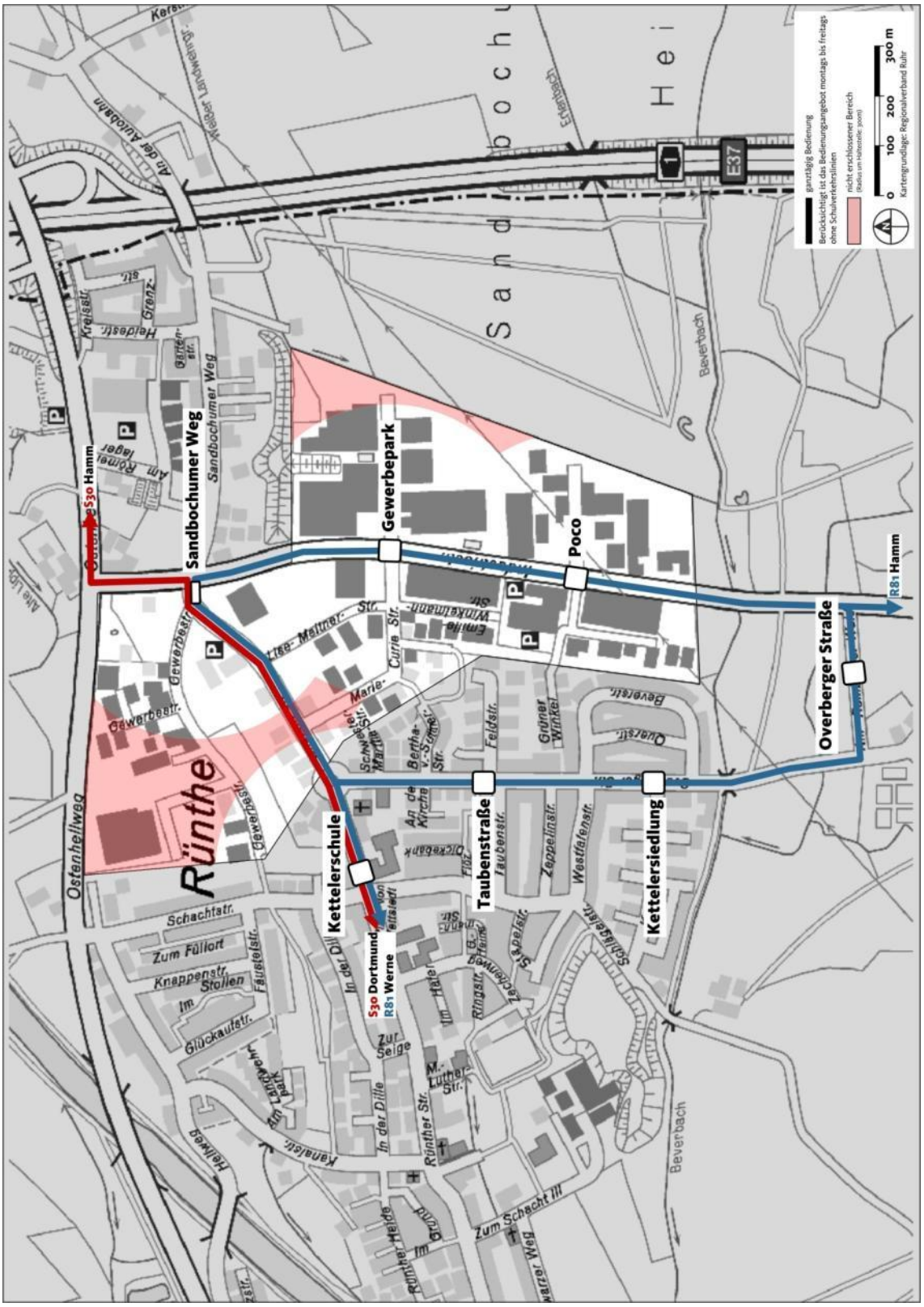
*nur nach telefonischer Anmeldung

** nur nach telefonsicher Anmeldung und Umstieg an Bergkamen Busbahnhof (77 Minuten)

Bewertung	
positiv	**negativ**
› Durch mehrere Haltestellen weitegehend erschlossen › Zentren der Hauptwohnorte meist umsteigefrei erreichbar	› Schichtanfangs- und -endzeit 22:00 kaum durch ÖV abgedeckt › Schichtendzeit 20:00 kaum durch ÖV abgedeckt › Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu knapp bzgl. Schichtanfangs- und -endzeiten › Letzte Fahrt nach Bergkamen-Weddinghofen, Kamen und Unna (21:32 ab Gewerbepark) mit unattraktivem Anschluss an Bergkamen Busbahnhof (33 Minuten Aufenthalt)

Quelle: Fahrplanauskunft VKU, Kreis Unna

Abb. 15: Erschließung des Gewerbegebiets Bergkamen, Gewerbepark Rünthe



Tab. 37: Daten des Gewerbegebiets Bergkamen, Logistikpark A2

Grunddaten	
Lage	Südwestlich im Ortsteil Weddinghofen; Grenze zu Kamen
Angeschriebene Betriebe	keine
Antwortende Betriebe	keine
Mitarbeiterzahl der antwortenden Betriebe	keine

Arbeitercharakteristika	
Hauptschichtbeginn	entfällt
Hauptschichtende	entfällt
Hauptwohnorte	Vsl. Bergkamen und nähere Umgebung

Erschließung durch ÖPNV		
Haltestelle	**Lage**	**Linien**
Lünener Straße (West)	In Kamen westlich auf Lünener Straße	C21

Charakteristika des Bedienungsangebots montags bis freitags (ohne Schüler- und Nachtverkehr)

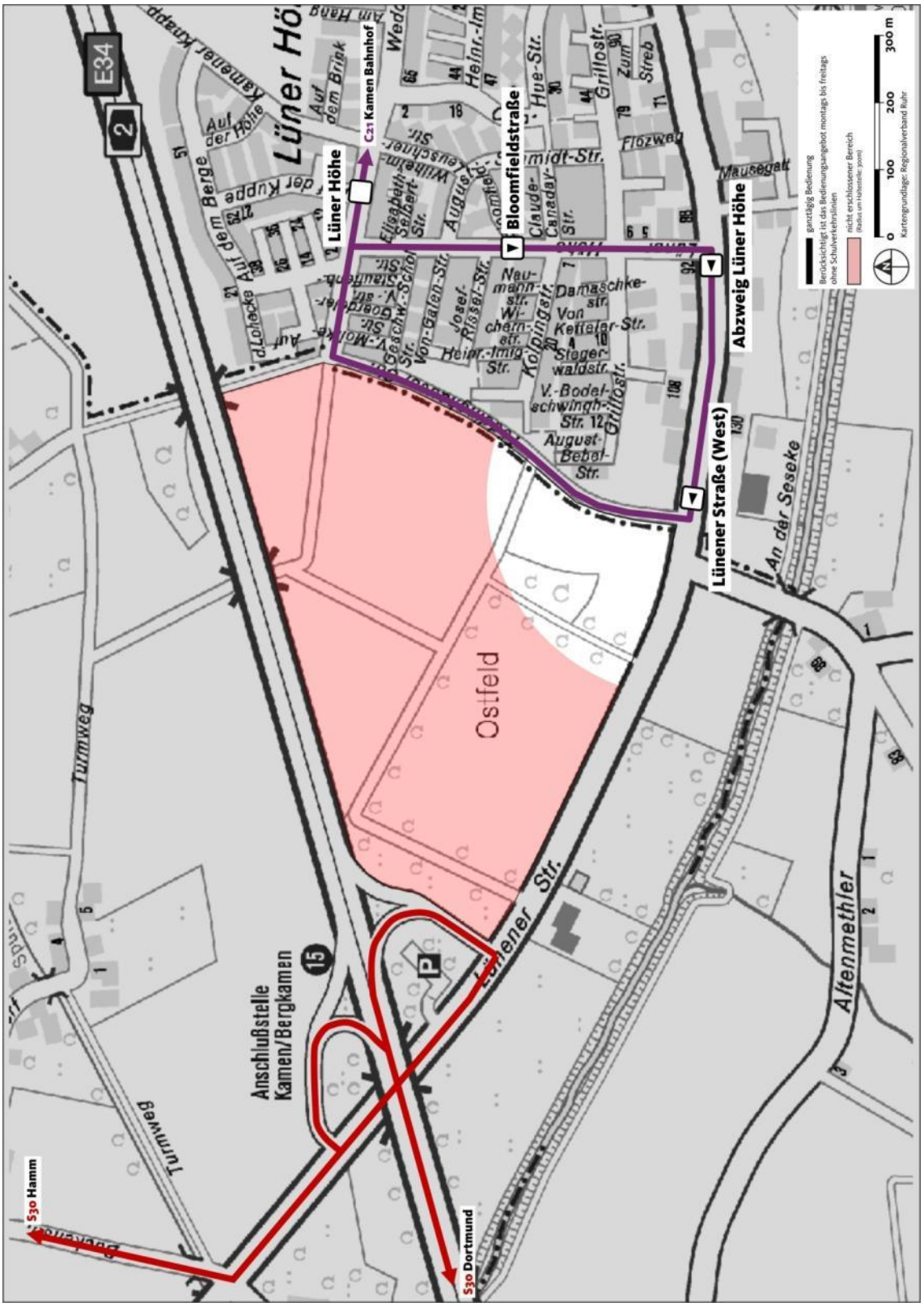
C21	30-Minutentakt bis Kamen Markt, 60 Minutentakt bis Kamen Bahnhof, Anschluss mit C22, C23, C24 (Kamen Markt) und zum Schienenverkehr (Kamen Bahnhof)

Erreichbarkeit aus Hauptwohnorten			
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Lünener Straße (West)**	**Ab Lünener Straße (West)**

Bewertung	
positiv	**negativ**
› Dichtes Bedienungsangebot durch Citybuslinie	› Aktuell wären nur Unternehmen im südöstlichen Bereich des Gewerbegebiets durch Haltestelle erschlossen

Quelle: Fahrplanauskunft VKU, Kreis Unna

Abb. 16: Erschließung des Gewerbegebiets Bergkamen, Logistikpark A2



Tab. 38: Daten des Gewerbegebiets Holzwickede, Ecoport

Grunddaten	
Lage	Nördlich vom Ortszentrum, Grenze zu Dortmund
Angeschriebene Betriebe	58
Antwortende Betriebe	28
Mitarbeiterzahl der antwortenden Betriebe	765

Arbeitercharakteristika	
Hauptschichtbeginn	07:00 – 09:00
Hauptschichtende	15:30 – 18:00
Hauptwohnorte	Sonstige: 33%, Dortmund: 23%

Erschließung durch ÖPNV		
Haltestelle	**Lage**	**Linien**
Gewerbegebiet Nord	Westlicher Beginn Wilhelmstraße	R51
Sachsenstraße	Mittig auf Sachsenstraße	R51
Wickeder Straße	Kreuzung Wilhelmstraße/Wickeder Straße	R51

Charakteristika des Bedienungsangebots montags bis freitags (ohne Schüler- und Nachtverkehr)	
R51	60-Minutentakt, Anschluss zum Schienenverkehr (Dortmund-Wickede S)

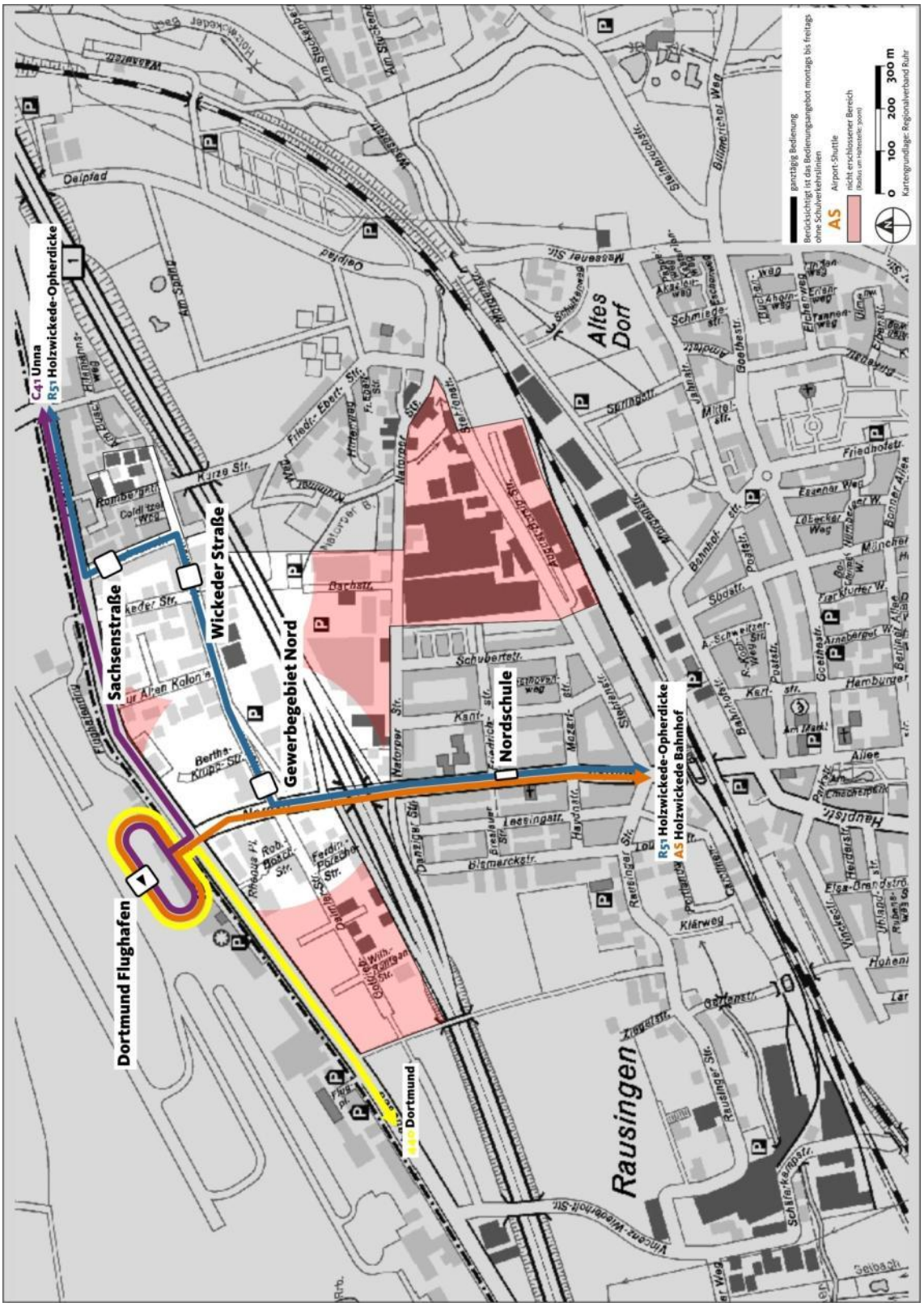
Erreichbarkeit aus Hauptwohnorten			
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Gewerbegebiet Nord**	**Ab Gewerbegebiet Nord**
Dortmund	1 Umstieg, 40-60 Minuten	05:54 bis 18:54 im T60 und 20:49 06:06 bis 20:06 im T60 und 22:27*	05:54 bis 18:54 im T60 und 20:49 06:06 bis 20:06 im T60 und 22:27*

* nur nach telefonischer Anmeldung

Bewertung	
positiv	**negativ**
› Bedienungsangebot deckt Hauptschichtanfangs- und -endzeiten ab › Anschlüsse nach Dortmund (S4)	› Westliches Gewerbegebiet entlang Gottlieb-Daimler-Straße und Schäferkampstraße durch Haltestellen nicht erschlossen › Weite Fußwege bei Anfahrt mit Linie 440 aus Dortmunder Stadtteilen Aplerbeck und Hörde › Ankunfts- und Abfahrtszeiten bzgl. Schichtzeiten knapp

Quelle: Fahrplanauskunft VKU, Kreis Unna

Abb. 17: Erschließung Holzwickede, Ecoport



Tab. 39: Daten des Gewerbegebiets Lünen, Im Berge/Im Berge Ost

Grunddaten	
Lage	Östlich im Ortsteil Brambauer, nördlich Brambauerstraße
Angeschriebene Betriebe	67
Antwortende Betriebe	40
Mitarbeiterzahl der antwortenden Betriebe	860

Arbeitercharakteristika	
Hauptschichtbeginn	05:00 – 09:30, 14:00, 20:00
Hauptschichtende	05:00, 14:30 – 18:30, 21:00, 23:00
Hauptwohnorte	Lünen: 34%, Dortmund 19%

Erschließung durch ÖPNV

Haltestelle	**Lage**	**Linien**
Auf dem Kelm	Kreuzung Brambauerstraße/Auf dem Kelm	C1
Meininghaus	Östliche Zufahrt zum Gewerbegebiet	C1, 116

Charakteristika des Bedienungsangebots montags bis freitags (ohne Schüler- und Nachtverkehr)

C1	20- bis 30-Minutentakt, Anschluss mit U41 (Brambauer Verkehrshof)
116	60-Minutentakt, Anschluss mit U41 (Brambauer Verkehrshof)

Erreichbarkeit aus Hauptwohnorten

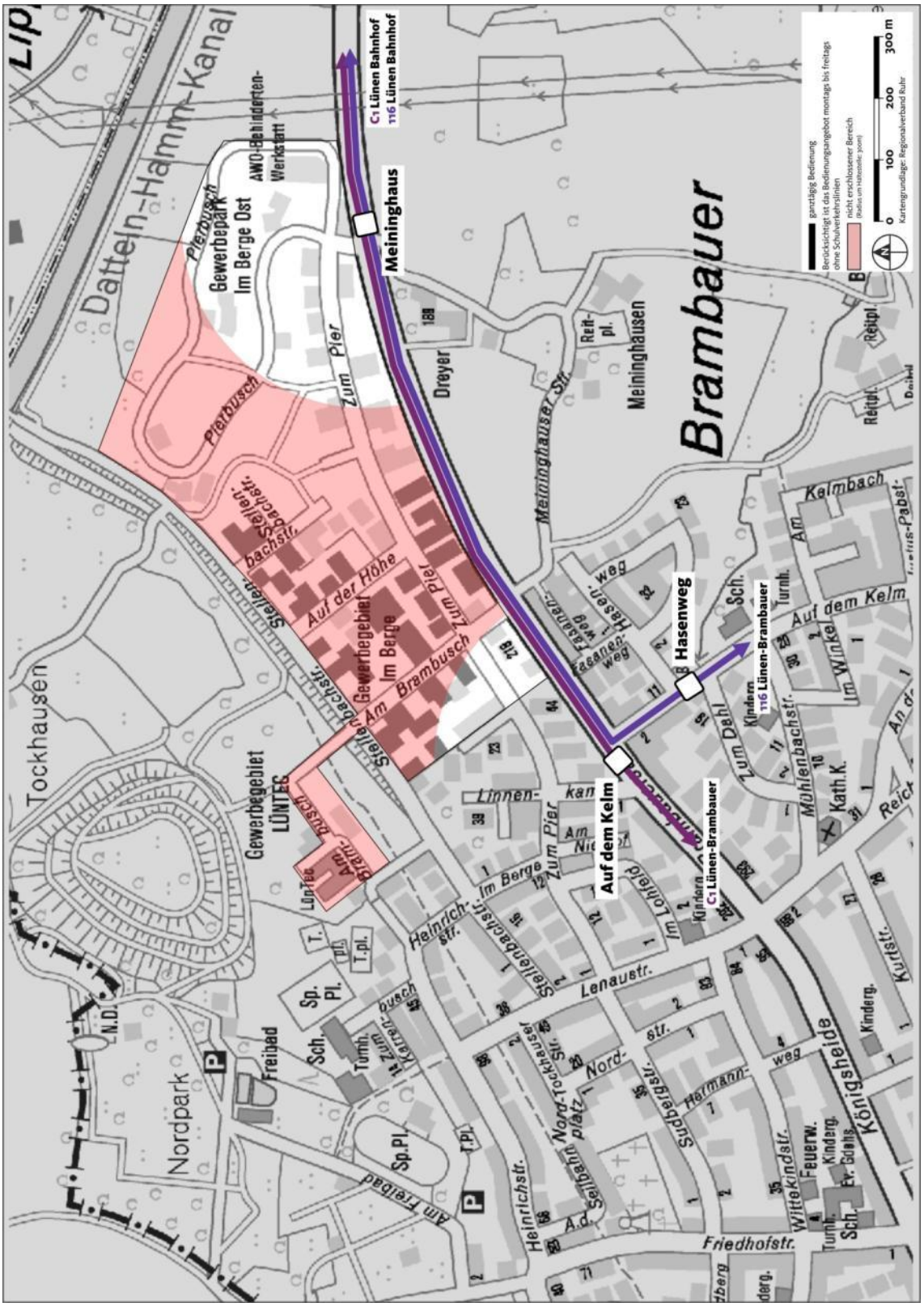
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Meininghaus**	**Ab Meininghaus**
Lünen	Direkt, 18 Minuten	05:37 bis 20:17 im T20 und 04:57, 20:42, 21:12, 22:12	06:12 bis 20:52 im T20 und 05:32, 21:21, 21:51, 22:51
Dortmund	1 Umstieg, 28 Minuten	06:12 bis 20:52 im T20 und 05:32, 21:21, 21:51, 22:51	05:37 bis 20:17 im T20 und 04:57, 20:42, 21:12, 22:12

Bewertung

positiv	**negativ**
› Dichtes Bedienungsangebot durch Citybuslinie › Bedienungsangebot deckt überwiegend Hauptschichtanfangs- und -endzeiten ab › Anschlüsse nach Dortmund (U41)	› Schichtanfangs- und -endzeit 05:00 kaum durch ÖV abgedeckt › Schichtendzeit 23:00 nicht durch ÖV abgedeckt › Nur Unternehmen im Umfeld der Brambauerstraße durch Haltestellen erschlossen

Quelle: Fahrplanauskunft VKU, Kreis Unna

Abb. 18: Erschließung des Gewerbegebiets Lünen, Im Berge/Im Berge Ost



Tab. 40: Daten des Gewerbegebiets Lünen, Westfalia

Grunddaten	
Lage	Zwischen den Ortsteilen Wethmar und Beckinghausen
Angeschriebene Betriebe	20
Antwortende Betriebe	7
Mitarbeiterzahl der antwortenden Betriebe	124

Arbeitercharakteristika	
Hauptschichtbeginn	07:00
Hauptschichtende	16:00, 18:00
Hauptwohnorte	Lünen: 27%, Dortmund: 16%

Erschließung durch ÖPNV		
Haltestelle	**Lage**	**Linien**
Westfalia	Nordöstlicher Rand des Gewerbegebiets	R11

Charakteristika des Bedienungsangebots montags bis freitags (ohne Schüler- und Nachtverkehr)	
R11	2 Einzelfahrten morgens nach Westfalia, 1 x ab Kreuzstraße und 1 x ab Bergkamen Busbahnhof

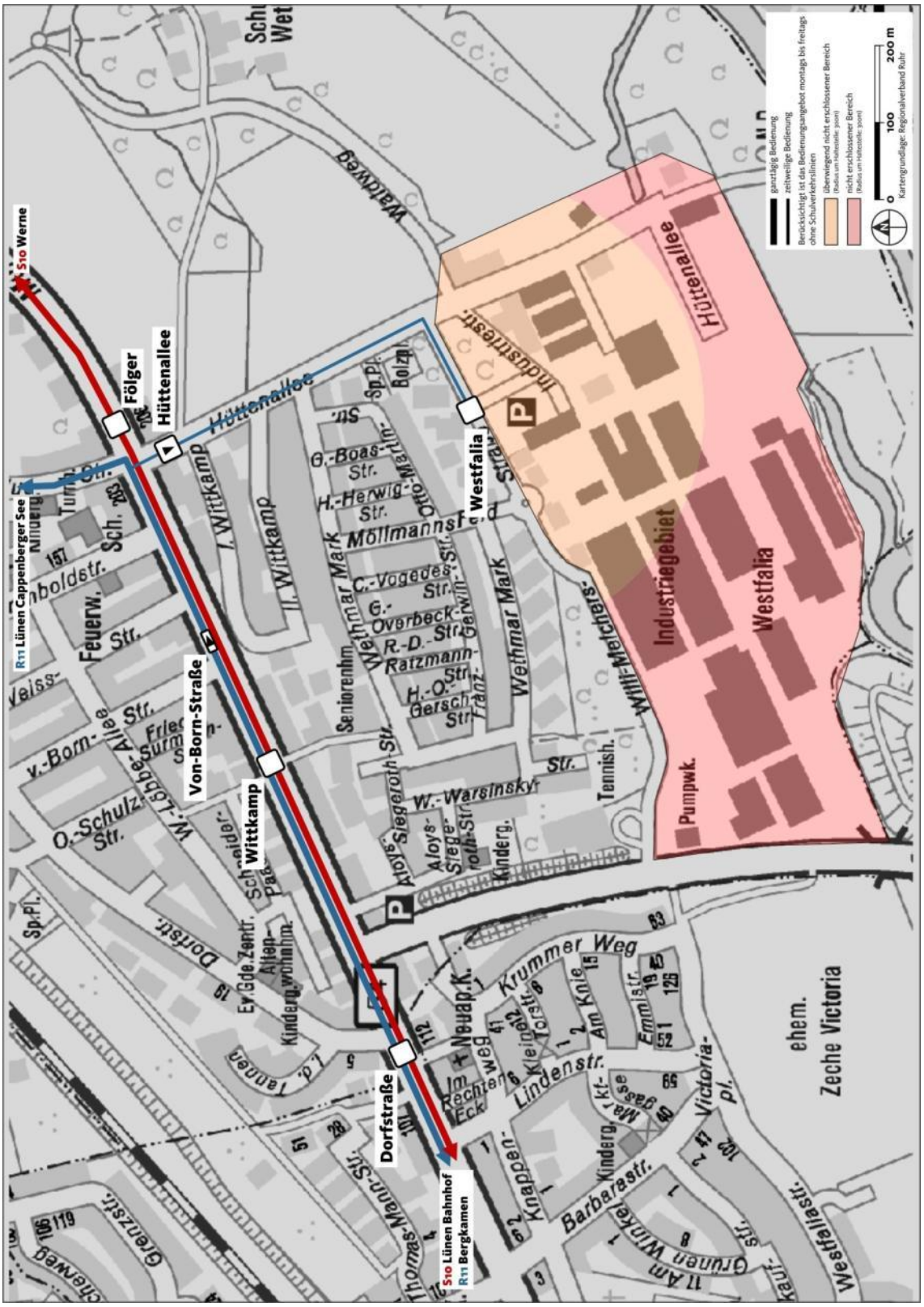
Erreichbarkeit aus Hauptwohnorten			
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Westfalia**	**Ab Westfalia**
Lünen	Direkt, 10 Minuten	05:54, 07:44	Kein Angebot*
Dortmund	1 Umstieg, 25 Minuten	07:44	Kein Angebot*

*nächste regelmäßig bediente Haltestelle: Fölger (S10) in 700m (8 Minuten Fußweg)

Bewertung	
positiv	**negativ**
	› Schichtanfangszeit kaum durch ÖV abgedeckt › Schichtendzeit nicht durch ÖV abgedeckt › Gewerbegebiet nicht durch regelmäßig bediente Haltestellen erschlossen

Quelle: Fahrplanauskunft VKU, Kreis Unna

Abb. 19: Erschließung des Gewerbegebiets Lünen, Westfalia



Tab. 41: Daten des Gewerbegebiets Unna, Industriepark

Grunddaten	
Lage	Östlich vom Ortszentrum
Angeschriebene Betriebe	92
Antwortende Betriebe	57
Mitarbeiterzahl der antwortenden Betriebe	2.265

Arbeitercharakteristika	
Hauptschichtbeginn	02:00, 05:00 – 11:00, 13:30 – 15:00, 20:30 – 22:00
Hauptschichtende	05:00 – 07:00, 11:00, 14:00 – 23:00
Hauptwohnorte	Unna: 31%, Dortmund: 13%

Erschließung durch ÖPNV		
Haltestelle	**Lage**	**Linien**
Abzweig Indu-Park	Südliche Zufahrt zum Gewerbegebiet	170, 180, AST
Alfred-Nobel-Straße	Mittig im Gewerbegebiet	145, 170, 180, AST
DGB-Schule	Kreuzung Morgenstraße/Max-Planck-Straße	145, 170, 180, AST
Firma Audi	Kreuzung Einsteinstraße/Max-Planck-Straße	145, 170, 180, AST
Firma Dreve	Südlich im Gewerbegebiet	145, 170, 180, AST
Heisenbergstraße	Mittig im Gewerbegebiet	145, 170, 180, AST
Industriepark	Mittig im Gewerbegebiet	AST
Otto-Hahn-Straße	Südöstlich Im Gewerbegebiet	AST
Tennishalle	Westliche Zufahrt zum Gewerbegebiet	145, 170, 180, D45, AST
Umspannwerk	Mittig im Gewerbegebiet	AST

Charakteristika des Bedienungsangebots montags bis freitags (ohne Schüler- und Nachtverkehr)

D45	3 Fahrten morgens, 2 Fahrten nachmittags
145	2 Fahrten morgens von Unna Bahnhof nach Unna Südfriedhof
170	120-Minutentakt, zusammen mit Linie 180 60-Minutentakt von/nach Unna Bahnhof
180	120-Minutentakt, zusammen mit Linie 170 60-Minutentakt von/nach Unna Bahnhof
AST	60-Minutentakt, nur im Abendverkehr, nur nach telefonischer Anmeldung

Erreichbarkeit aus Hauptwohnorten			
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Heisenbergstraße**	**Ab Heisenbergstraße**
Unna	Direkt, 6 Minuten	07:14* bis 19:14 im T60 und 05:54 20:40 bis 00:40 im T60 als AST	08:46 bis 18:46 im T60 und 05:36, 06:46, 07:21 20:40 bis 00:40 im T60 als AST
Dortmund	1 Umstieg, 37-43 Minuten	07:14* bis 19:14 im T60 und 05:54 20:40 bis 00:40 im T60 als AST	08:46 bis 18:46 im T60 und 05:36, 06:46, 07:21 20:40 bis 00:40 im T60 als AST

* 07:14 an Ferientagen, sonst 06:52

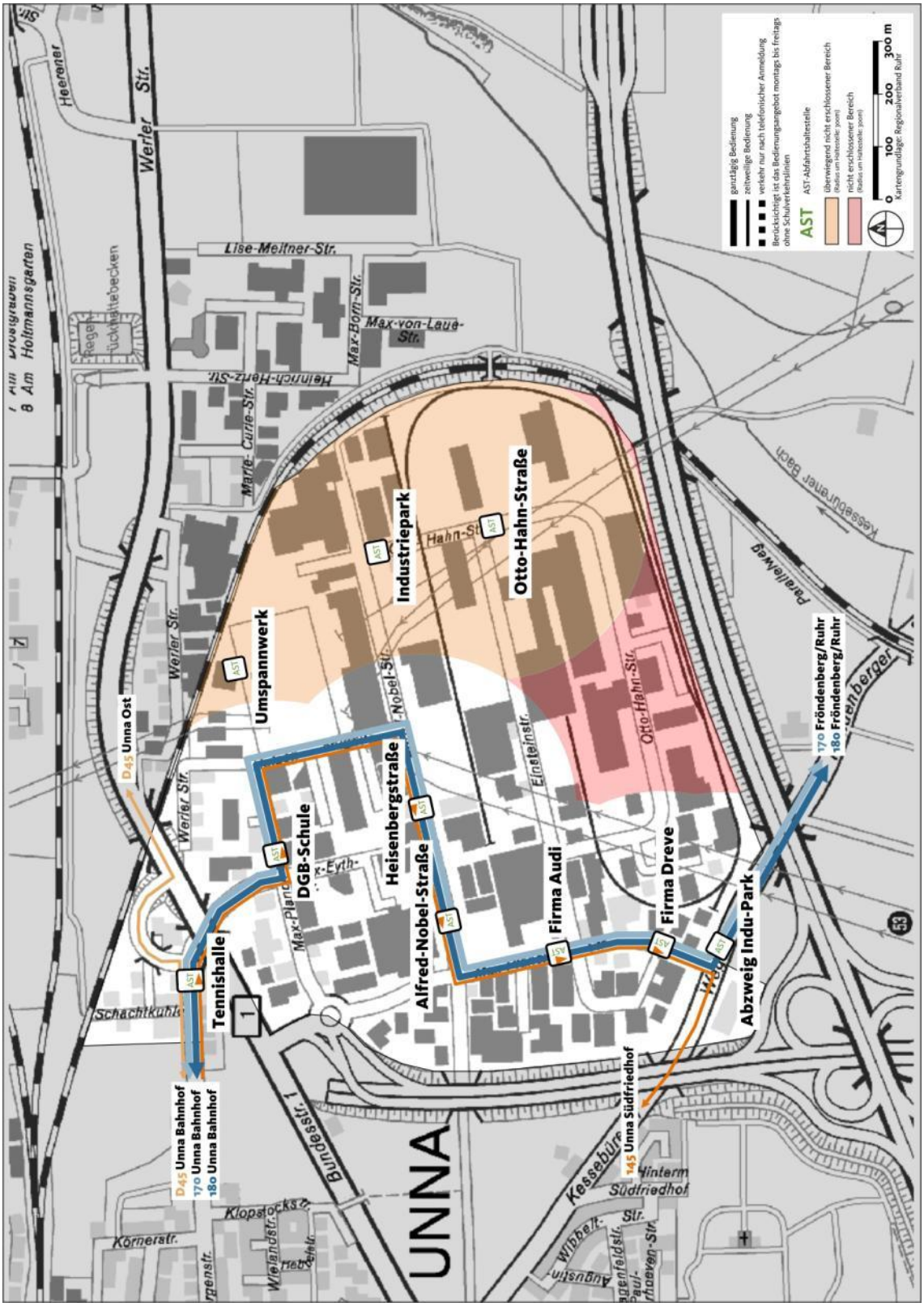
Kommune	**Anbindung Ortszentrum**	**An Stadtwerke Unna**	**Ab Stadtwerke Unna**
Unna	Direkt, 9 Minuten 1 Umstieg, 20 Minuten	05:55, 06:57, 07:55 06:54 bis 18:54 im T60	16:11, 17:11 08:31 bis 19:31 im T60 und 06:21*, 07:01*
Dortmund	1 Umstieg, 41-49 Minuten 2 Umstiege, 47 Minuten	05:55, 06:57, 07:55 06:54 bis 18:54 im T60	16:11, 17:11 08:31 bis 19:31 im T60 und 06:21*, 07:01*

* umsteigefreie Fahrten der Linie T46, Fahrzeit 21 Minuten

Bewertung	
positiv	**negativ**
› Bedienungsangebot deckt überwiegend Hauptschichtanfangs- und -endzeiten ab › Durch mehrere Haltestellen weitegehend erschlossen	› Südliches Gewerbegebiet entlang Einsteinstraße und Otto-Hahn-Straße nicht durch Haltestellen regelmäßig erschlossen › Intransparentes Bedienungsangebot durch Vielzahl von Linien verschiedener Bedienungsqualität › Ankunfts- und Abfahrtszeiten bzgl. Schichtzeiten teilweise knapp

Quelle: Fahrplanauskunft VKU, Kreis Unna

Abb. 20: Erschließung des Gewerbegebiets Unna, Industriepark



9 Nachtverkehr

Neben der Erschließung von Gewerbegebieten war auch der Nachtverkehr Bestandteil des Ergänzungsgutachtens zum Nahverkehrsplan 2007/2008. Dazu wurden Empfehlungen und Maßnahmen entwickelt, welche zum 01. September 2012 umgesetzt wurden.

Tab. 42: Maßnahmen zum Nachtverkehr aus NVP-Ergänzungsgutachten

Linie	Maßnahme	Status	Anmerkung
Neu	Anbindung von Lünen-Brambauer	umgesetzt	Neue Linie N1; Fahrten ohne telefonische Anmeldung
Neu	Anbindung von Lünen-Alstedde	umgesetzt	Neue Linie N2; Fahrten ohne telefonische Anmeldung
Neu	Anbindung des nördlichen Teil des Hauptorts von Werne	umgesetzt	Neues AST-Angebot: Nacht-AST Werne
Neu	Anbindung von Werne-Stockum	umgesetzt	Neues AST-Angebot: Nacht-AST Werne
T81	Verlängerung bis Bergkamen Busbahnhof	umgesetzt	

Quelle: Ergänzungsgutachten zum 2. Nahverkehrsplan, VKU-Fahrplanauskunft

Mit Aufnahme des neuen Angebots im Nachtverkehr wurde dieser in die gemeinschaftliche Finanzierung von Nahverkehrsleistungen des Kreises Unna integriert. Zusätzlich wurden Anpassungen bei Tarif für den Nachtverkehr vorgeschlagen. Dies umfasste eine Kürzung der bestehenden Rabatte im Nacht-AST-Angebot über drei Jahre und die Beibehaltung des Nachtbuszuschlags in Höhe von 1,20 €. Die vorgeschlagenen Änderungen beim Tarif des Nacht-AST-Verkehrs wurden nicht umgesetzt.

9.1 Bedienungsangebot

Soweit nicht anders erwähnt beziehen sich Angaben zu Fahrtenanzahl, Takt usw. nur auf Nächte von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und von einem Wochentag auf einen Feiertag.

- Anhang Abb. 40: Nachtangebot im Kreis Unna – Karte
- Anhang Tab. 54: Nachtangebot im Kreis Unna – Linienübersicht

Stadt Bergkamen

Das Nachtangebot besteht aus den Linien N11 und T81. Die Linie T81 verkehrt nur nach telefonischer Anmeldung. Die Linie N11 ist in Lünen-Süd mit der Linie N10 verknüpft, so dass Werne und Bergkamen mit einem Umstieg aus dem Zentrum von Dortmund erreicht werden können. Die Linie N11 verkehrt dabei entgegen dem Uhrzeigersinn von Lünen über Bergka-

men und Werne zurück nach Lünen. Durch die unterschiedliche Bedienungshäufigkeit (N11: 90-Minutentakt, T81: 60-Minutentakt) bestehen je nach Fahrtenlage unterschiedliche Verknüpfungspunkte in Bergkamen (Lindenweg oder Busbahnhof).

Auffällige Erschließungsdefizite bestehen in den Ortsteilen Overberge und Weddinghofen. In Overberge sind Wohngebiete im Bereich Efeuweg/Landwehrstraße und Werne Straße/Heinrichstraße nicht erschlossen; in Weddinghofen Wohngebiete südlich der Landwehrstraße.

Gemeinde Bönen

Innerhalb der Gemeinde Bönen besteht kein Bedienungsangebot. Das Nacht-AST-Angebot kann nur von Starthaltestellen aus der benachbarten Kamen genutzt werden. Im Schienenverkehr besteht ein Angebot auf der Linie RE1 mit Halt in Nordbögge. Da kein innerörtliches Angebot im Nachtverkehr besteht, sind ab Nordbögge keine Anschlussfahrten zu anderen Ortsteilen von Bönen möglich. Derzeit muss ein Umstieg in Kamen auf das AST-Angebot erfolgen, was besonders für Fahrgäste aus Hamm sehr umwegig und zeitintensiv ist. Durch die Angebotsform Anruf-Sammel-Taxi können Nutzer bis vor die Haustür gefahren werden, wodurch keine Erschließungsdefizite bestehen.

Stadt Fröndenberg /Ruhr

In der Stadt Fröndenberg/Ruhr existiert kein innerörtliches Angebot im Nachtverkehr. Allerdings besteht aus den angrenzenden Städten Unna und Menden jeweils ein Nacht-AST-Angebot, womit Fahrgäste vor die Haustür gebracht werden. Die Abfahrten erfolgen nach telefonischer Anmeldung von den Starthaltestellen in Unna oder Menden im 60-Minutentakt. Durch die Angebotsform Anruf-Sammel-Taxi können Nutzer bis vor die Haustür gefahren werden, wodurch keine Erschließungsdefizite bestehen. Die Einbindung Fröndenbergs in die AST-Angebote der Städte Unna und Menden ist gegenüber einem innerörtlichen Angebot zu bevorzugen, da im Nachtverkehr Fröndenberg im SPNV nicht bedient wird.

Gemeinde Holzwickede

In der Gemeinde Holzwickede besteht kein innerörtliches Angebot im Nachtverkehr. Es ist aber möglich, durch ein Nacht-AST-Angebot aus Unna alle Ziele in Holzwickede zu erreichen. Die Abfahrten erfolgen nach telefonischer Anmeldung von der Starthaltestelle in Unna im 60-Minutentakt. Da kein innerörtliches Angebot im Nachtverkehr besteht, sind ab dem Station Holzwickede keine Anschlussfahrten zu Ortsteilen möglich. Derzeit muss ein Umstieg in Unna auf das AST-Angebot erfolgen, was besonders für Fahrgäste aus Dortmund einen großen Umweg bedeutet und damit zeitintensiv ist. Durch die Angebotsform Anruf-Sammel-Taxi können Nutzer bis vor die Haustür gefahren werden, wodurch keine Erschließungsdefizite bestehen.

Stadt Kamen

Das Angebot in der Stadt Kamen setzt sich aus einer Linie (T81) und AST-Angeboten zusammen. Die Taxibuslinie verkehrt zwischen den Städten Unna, Kamen und Bergkamen. Dabei wird der Station in Kamen nur in Richtung Unna bedient. Sie verkehrt nach telefonischer Anmeldung im 60-Minutentakt. Das Nacht-AST-Angebot Kamen-Bönen ermöglicht von mehreren Starthaltestellen in den Ortsteilen von Kamen (Mitte, Methler, Süd, Heeren) alle Ziele innerhalb Kamens im 60-Minutentakt zu erreichen. Abfahrten nach 24:00 bestehen allerdings nur noch von den drei Starthaltestellen Bahnhof, Markt und Jugendfreizeitzentrum. Zusätzlich besteht im Schienenverkehr ein Angebot auf der Linie RE1 mit den Stationen Kamen und Kamen-Methler. Ein drittes Nacht-AST-Angebot wird aus Unna für den Kamener Ortsteil Heeren/Werve angeboten. Starthaltestelle ist der Station Unna. Abfahrten erfolgen in Abstimmung mit dem Schienenverkehr im 60-Minutentakt nach telefonischer Anmeldung. Durch die Angebotsform Anruf-Sammel-Taxi können Nutzer bis vor die Haustür gefahren werden, wodurch keine Erschließungsdefizite bestehen. Die Nachtangebote sind auf den Schienenverkehr am Station Kamen ausgerichtet.

Stadt Lünen

Die Stadt Lünen verfügt über ein umfangreiches Nachtbusangebot mit sechs Linien, wobei die Linie NE1 von Dortmund kommend im Ortsteil Brambauer endet. Diese Linie verkehrt mindestens einmal täglich und bei mehreren Fahrten im 60-Minutentakt. Innerörtlich verkehren die Linie N1 und N2 im 90-Minutentakt. Die Linien N1 und NE1 treffen sich an der Haltestelle Brambauer Verkehrshof, sind aber auf Grund der unterschiedlichen Takte nicht miteinander verknüpft. Der Süden wird durch die Linien N10 (von/nach Dortmund) und N11 (Lünen –Bergkamen – Werne – Lünen) im 90-Minutentakt erschlossen. Die Linie N11 verkehrt ausschließlich, die Linie N10 überwiegend, im Einrichtungsverkehr durch Lünen. Desweiteren besteht mit der Linie N19 im 90-Minutentakt eine Verbindung nach Selm. Dabei werden Haltestellen im parallelen Streckenabschnitt von N10 und N19 nur von der Linie N10 bedient. Verknüpfungen bestehen im Ortsteil Süd an der Haltestelle Jägerstraße und in der Innenstadt. Hier ist aber kein gemeinsamer Verknüpfungspunkt für alle Linien (N1, N2, N10, N11, N19) vorhanden. Je nach Fahrtrelation können dies die Haltestellen Persiluhr oder ZOB/Hauptbahnhof sein. Im Schienenverkehr besteht auf der Linie RB50 ein Nachtangebot mit einem Fahrtenpaar nach 24:00 und mit Halt in Preußen und Lünen Hauptbahnhof.

Im Nachtbusnetz bestehen teilweise Defizite in der Erschließung. Auffällig ist dies bei Wohngebieten in Lünen Süd (südlich Alsenstraße), Niederaden, Horstmar (entlang Preußenstraße) und Gahmen (Bereich Kaubrügge[20]).

[20] Die Haltestelle Kaubrügge wird nur in Fahrtrichtung Dortmund bedient, obwohl hier auch der Linienweg aus Dortmund entlang führt.

Stadt Schwerte

Die Stadt Schwerte wird im Norden durch die Linie NE25 von/nach Dortmund erschlossen. Sie endet am Station Schwerte und verkehrt mindestens einmal täglich. Innerhalb von Schwerte wird die Erschließung vor allem durch die zwei Linien N31 und N32 gewährleistet. Beide sind mit der Linie NE25 am Station Schwerte verknüpft und verkehren nach telefonischer Anmeldung im 60-Minutentakt. Dabei erschließt die Linie N32 die südlich von der Innenstadt gelegenen, die Linie N31 die nördlichen gelegenen Ortsteile. Hier besteht in Lichtendorf eine weitere Verknüpfung zur Nachtbuslinie NE24 von/nach Dortmund-Aplerbeck.

Auffällige Erschließungsdefizite bestehen im nördlichen Teil von Holzen. Der Ortsteil Wandhofen wird im Nachtverkehr nicht angebunden.

Stadt Selm

Von Lünen kommend fährt die Linie N19 auf der B236 bis Station Selm im 90-Minutentakt. Zusätzlich besteht mit der Linie T4 eine Fahrtmöglichkeit von Selm nach Lüdinghausen und von dort mit Anschluss nach Münster. Die Linie T4 dient primär der Anbindung der Discothek in Selm, welche auch von der Linie N19 angefahren wird. Die Linie T4 verkehrt nach telefonischer Anmeldung im 120-Minutentakt. Auf Grund der unterschiedlichen Takte zwischen N19 und T4 besteht keine Verknüpfung.

Die Erschließung erfolgt entlang der Hauptverkehrsstraße, wodurch alle übrigen Ortsteile/Siedlungsschwerpunkte nicht durch Nachtangebote erschlossen. Dies betrifft vor allem den Bereich nördlich der Freiherr-von-Stein-Straße (Cappenberg), südwestlicher Bereich vom Ostwall (Bork) sowie im Hauptort alle Wohnbereich außerhalb eines 300m-Radius um die B236.

Stadt Unna

Die Stadt Unna verfügt über ein flächendeckendes Nacht-AST-Angebot. Die Abfahrten erfolgen nach telefonischer Anmeldung von der Starthaltestelle Unna Bahnhof bis vor die Haustür im 60-Minutentakt. Zusätzlich verkehrt die Linie T81 zwischen Unna, Kamen und Bergkamen. Der Linienweg folgt der L678 durch den Unnaer Ortsteil Königsborn. Die Linie verkehrt nach telefonischer Anmeldung im 60-Minutentakt. Im Schienenverkehr besteht ein Nachtangebot auf der Linie RB59, was für den innerörtlichen Verkehr von Bedeutung ist, da die östlich gelegenen Ortsteile Lünern und Hemmerde bedient werden. Durch die Angebotsform Anruf-Sammel-Taxi können Nutzer bis vor die Haustür gefahren werden, wodurch keine Erschließungsdefizite bestehen. Zudem wird der nördliche Bereich von Unna zusätzlich durch die Linie T81 erschlossen. Das Nachtangebot ist auf die RB59 aus Dortmund abgestimmt.

Stadt Werne

Die Stadt Werne ist durch die Linie N11 im südlichen Bereich inklusive dem Ortszentrum im 90-Minutentakt erschlossen. Die Linie verkehrt von Lünen über Kamen und Werne zurück nach Lünen im Einrichtungsverkehr, weshalb aus Lünen relativ lange Fahrzeiten nach Werne bestehen. Zusätzlich besteht ein Nacht-AST-Angebot, mit dem alle Ziele innerhalb von Werne erreicht werden können. Abfahrten erfolgen nach telefonischer Anmeldung im 90-Minutentakt ab der Haltestelle Stadthaus. Hier ist das AST-Angebot auch mit der Linie N11 verknüpft. Durch die Angebotsform Anruf-Sammel-Taxi können Nutzer bis vor die Haustür gefahren werden, wodurch keine Erschließungsdefizite bestehen.

9.1.1 Tarife im Nachtverkehr

Die Fahrpreise im Nachtverkehr sind abhängig von der Bedienungsform und dem Betreiber. Für die Nachtbuslinien NE1 und NE25 (DSW) gilt der VRR-Tarif ohne Nachtzuschläge. Für die regelmäßig verkehrenden Buslinien (N1, N2, N10, N11, N19) sowie Nachttaxibuslinien (N31, N32, T81) gilt der VRL-Tarif zuzüglich eines Nachtbuszuschlags von 1,20 € pro Fahrt bzw. 1,70€ für Hin- und Rückfahrt). Für Fahrten aus Bergkamen und Lünen werden VRR-Tarife anerkannt. Der Nachtzuschlag muss zusätzlich bezahlt werden.

Für Fahrten im Nacht-AST-Angebot gilt ein eigener Tarif. Dieser richtet sich nach Alter, Besitz einer Zeitfahrkarte und Anzahl der durchfahrenen Zonen.

Tab. 43: Tarife im Nacht-AST-Verkehr ohne die Stadt Schwerte

	Anzahl der durchfahrenen Zonen in Euro			
	1	2	3	4
Unter 20 Jahre	1,80	2,40	3,20	3,20
Über 20 Jahre	4,00	4,60	6,40	8,70
Über 20 Jahre, ermäßigt	2,50	3,10	4,90	7,20

In Fröndenberg/Ruhr besteht keine Preiszone 1, Ermäßigt: Inhaber einer gültigen Zeitfahrkarte, Freifahrtberechtigte und Schwerbehinderte
Quelle: Fahrplanbücher des Kreises Unna

Für das Anruf-Sammel-Taxi von Schwerte nach Iserlohn gilt ein abweichender Tarif. Dieser umfasst einen Einheitstarif innerhalb der Stadt Iserlohn. Für Fahrten von Schwerte nach Iserlohn muss ein Aufpreis pro Fahrt von 3,60€ gezahlt werden. Neben Einzelfahrkarten können auch Viererfahrkarten erworben werden. Für bestimmte Fahrgäste bestehen ermäßigte Preise bei allen oder einzelnen Fahrkarten (Kinder unter 6 Jahren, Personen ab 60 Jahren).

9.1.2 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Im Nachtangebot steht der sichere Heimweg von Veranstaltungen und Festen im Vordergrund. Daher sollen diese Angebote möglichst alle größeren Siedlungsgebiete erschließen,

um kurze Fußwege von der Haltestelle zur Haustür zu ermöglichen. Primäres Ziel ist es daher nicht, dass Nachtbuslinien über ein günstiges Reisezeitverhältnis zum MIV verfügen, zumal mit dem Nachtangebot gerade die Menschen angesprochen werden sollen, welche ohnehin zum Beispiel wegen Alkoholkonsums nicht mit dem Auto nach Hause fahren sollten bzw. können. Die Reisezeitverhältnisse zwischen ÖV und MIV wurden daher im Nachtverkehr nicht untersucht.

Tab. 44: Stärken und Schwächen des Nachtverkehrs

Stärken	Schwächen
+ Vermarktung + Viele Siedlungsbereiche erschlossen + Verknüpfungspunkte mit Anschlussgarantien + Nacht-AST-Angebote mit Bedienung vor die Haustür	– Uneinheitliche Verknüpfung von Angeboten in Lünen und Bergkamen – Erschließungsdefizite durch nicht bediente Haltestellen entlang Linienweg – Parallel bediente Haltestellen nicht von allen Linien bedient – Umwegige Verbindungen durch fehlende Nachtangebote in Holzwickede und Bönen

Quelle: Ergänzungsgutachten zum 2. Nahverkehrsplan, VKU-Fahrplanauskunft

9.2 Einzelfalluntersuchungen

Neben der Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebots erfolgten in fünf Fällen folgende detailliertere Untersuchungen zur ÖPNV-Anbindung:

- Stadt Bergkamen, Umweltzentrum Westfalen
- Gemeinde Holzwickede, Haus Opherdicke
- Stad Selm, Schloss Cappenberg
- Stadt Unna, Hochschule Unna
- Verbindung zwischen Selm und Waltrop

9.2.1 Anbindung Umweltzentrum Westfalen

Der Wunsch der Stadt Bergkamen und des Kreises Unna nach einer Busanbindung des Umweltzentrum Westfalen (Ökostation Bergkamen) wurde bereits mehrfach in den vergangenen Jahren und während der Aufstellung der Nahverkehrsplanfortschreibung eingebracht. Die Gründe sind hier vor allem die Funktion als touristisches Ziel und als Bildungseinrichtung. Die grundsätzliche Frage nach einer ÖPNV-Anbindung ist daher gegeben. Zusätzlich ist zu berücksichtigten, dass nach derzeit laufenden Umbaumaßnahmen (Gästehaus) eine steigende Besucheranzahl möglich ist. Nach der Umbauphase werden mehr Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Laut einer Abschätzung vom Betriebsleiter des Umweltzentrums Westfalen Herrn Sänger werden 4.300 Übernachtungsgäste pro Jahr erwartet (39 Übernachtungsmöglichkeiten, 365 Tage, 30% Zielübernachtungsquote). Die vorliegenden Besucherzahlen wurden bei dort stattfindenden Veranstaltungen erhoben. In der letzten Zählperiode haben ca. 26.000 Personen das Umweltzentrum Westfalen besucht.

Entsprechend der dargelegten Hochrechnung müsste ein Bedienungsangebot für alle Wochentage eingerichtet werden. Die zur Verfügung gestellten Daten lassen jedoch keine abschließende Bewertung zu, da keine Unterscheidung nach Wochentagen (vor allem Wochenende) und nach Art der Veranstaltungen vorgenommen wurde.

Die Ökostation liegt am Westenhellweg (L736) und ist nicht unmittelbar durch den ÖPNV erschlossen (nicht im Einzugsbereich bestehender Bushaltestellen). Die nächsten regelmäßig bedienten Haltestellen sind Lippebrücke (F80, S80, R81) und Lippestraße (126, T36). Die Linien F80 und 126 scheiden von vornherein aus, da diese nur für spezielle Nutzergruppen verkehren, was sich auch in der Ausgestaltung der Fahrpläne zeigt (F80: freizeitlicher Radverkehr an Sonn- und Feiertagen, 126 Schülerverkehr).

Die Entfernung von der Haltestelle Lippebrücke beträgt ca. 1,8 km (22 Minuten Fußweg) zur Ökostation. Von der Haltestelle Lippestraße sind es 1,5 km (18 Minuten Fußweg). Die T36 verkehrt allerdings nur nach telefonischer Anmeldung und hat anders als die S80 und R81 keine regionale Erschließungsfunktion. Entsprechend den Angaben der Ökostation muss von einem Einzugsradius ausgegangen werden, welcher mindestens den gesamten Kreis Unna betrifft. Eine ÖPNV-Erschließung müsste daher durch eine regionale Buslinie erfolgen, welche idealerweise mit mehreren Stationen verknüpft ist, um auch eine überregionale Anbindung sicher zu stellen. Zudem muss die Buslinie an allen Wochentagen verkehren, wodurch von den in Frage kommenden Linien nur die R81 möglich ist. Änderungen dieser Linie sind aber abzulehnen:

- Linienweg über Westhellweg muss über Oberaden zurück zum Busbahnhof geführt werden
- Bedienung des Nordbergs ist auszuschließen, da weiterer Linienweg über Weddinghofen nach Kamen führen muss
- Rünthe benötigt auf Grund Bevölkerungszahl, Siedlungsstruktur und Linienwegspaltung (1x über Kettelersiedlung, 1x über Gewerbepark) jede Fahrt

Auch die Einführung von Stichfahrten ab der Haltestelle Lippebrücke bis zur Umweltstation Westfalen ist nicht zu empfehlen. Es besteht keine Wendemöglichkeit vor Ort. Wendemöglichkeiten an der Zufahrtsstraße zum Kraftwerk oder auf dem dortigen Parkplatz sind auszuschließen (Wenden von Gelenkbussen in Kreuzungsbereichen problematisch; Parkplatz bei hoher Auslastung nicht als Wende nutzbar). Zudem wäre eine Fahrzeitverlängerung von etwa 5 Minuten pro Fahrt die Folge (Annahme: Wenden auf Kreuzung erlaubt und möglich). Viele Fahrgäste wären auf der Fahrt zwischen Bergkamen und Werne durch die Einführung von Stichfahrten betroffen, zumal die R81 zu den bedeuteten Linien im Kreis Unna gehört (Fahrgäste zwischen Werne und Bergkamen: Wochentag ca. 820 Fahrgäste, Samstag ca. 440 Fahrgäste, Sonntag 190 Fahrgäste)[21]. Zudem widersprechen Stichfahrten der Verkehrsfunktion und Produktprofilierung von Regionalbussen im Kreis Unna. Diese sollen möglichst direkte Verbindungen zwischen Hauptorten ermöglichen und dabei siedlungsstarke Wohngebiete erschließen.

[21] Nachfrageanalysen der VKU, 2012

Daher sind Linien T36, S80 und R81 für die Erschließung des Umweltzentrums Westfalen nicht geeignet. Auch die Einführung eines zusätzlichen Angebots ist kritisch zu sehen. Vor allem auf Grund der finanziellen Situation von Kommunen und Kreis Unna ist ein zusätzliches überregionales Angebot kostenintensiv:

- Angebot an allen Wochentagen
- Regionale Verknüpfung mit Schienenverkehr
- Konventionelle Busfahrten (Entfernungen zu Stationen schließen Taxibuslinien aus)
- Bei aktueller Datenlagen keine Auslastungsabschätzung möglich

Eine sinnvolle und auch finanziell vertretbare Lösung kann aktuell nur durch einen Shuttle-Bus erfolgen. Es ist möglich, dass gerade zu Veranstaltungen mehr Besucher kommen als an klassischen Öffnungstagen. Damit kann auch im ÖPNV eine Nachfrage entstehen, welche nicht sinnvoll durch eine Taxibuslinie gedeckt werden kann. Hier ist ein Shuttlebus (z.B. Werne Bahnhof – Werne Stadthaus – Umweltzentrum Westfalen – Bergkamen Busbahnhof – Kamen Bahnhof) sinnvoll, welcher aber aktiv mit der jeweiligen Veranstaltung beworben werden muss. Fahrten werden durch den Veranstalter angefragt und finanziert.

9.2.2 Anbindung Haus Opherdicke

Für das Museums- und Veranstaltungszentrums Haus Opherdicke in der Gemeinde Holzwickede wurde eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in den vergangenen Jahren wiederholt ins Gespräch gebracht. Die Gründe sind hier vor allem die Funktion als touristisches Ziel und als Bildungseinrichtung. Die grundsätzliche Frage nach einer ÖPNV-Anbindung ist daher gegeben. Konkrete Daten zu Besucherzahlen und deren Verteilung auf Werktage, Wochenenden und Sonderveranstaltungen sowie zum Taxibusangebot der Linie R51 konnten nicht bereitgestellt werden.

Das Haus Opherdicke wird im ÖPNV durch zwei Regionalbuslinien erschlossen (R51, R52). Unregelmäßige Fahrten bestehen zusätzlich im Schüler- und Freizeitverkehr (179, F80). Das Museum ist dienstags bis sonntags zwischen 10:30 und 17:30 geöffnet. Damit sind für die Erschließung besonders die regelmäßig verkehrenden Linien R51 und R52 von Bedeutung.

Tab. 45: Erschließung und Bedienungsangebot am Haus Opherdicke

Bedienungsangebot während Öffnungszeiten[22]	Verknüpfungspunkte	Anmerkung
R51: Holzwickede-Opherdicke – Dortmund-Wickede – Unna Mitte		
Montag bis Sonntag: 60-Minutentakt	Holzwickede Bf. Dortmund-Wickede Bf. Unna Bf.	Wochenende nur mit telefonischer Anmeldung

[22] Zusammenfassende Angabe; für Details siehe Fahrplan

Bedienungsangebot während Öffnungszeiten[22]	Verknüpfungspunkte	Anmerkung
R52: Holzwickede Mitte – Unna Mitte		
Montag bis Freitag: 60-Minutentakt	Holzwickede Bf. Unna Bf.	

Quelle: Fahrplanbücher des Kreises Unna

Vor allem durch die Verknüpfung zum Schienenverkehr am Station Holzwickede bestehen gute regionale Verbindungen. Angaben zur Haltestellenfrequentierung am Wochenende liegen nicht vor. Bei Freizeitverkehren kann von einer höheren zeitlichen Flexibilität ausgegangen werden, weshalb der am Wochenende bestehende 60-Minutentakt auch bei telefonischer Anmeldung nicht als nachteilig bewertet werden kann. Eine Ausweitung des Bedienungsangebots der Linie R51 bzw. die Einrichtung eines Wochenendangebots auf der Linie R52 in Holzwickede sind daher nicht erforderlich, da die bestehende Erschließung bereits durch die Linie R51 auch im regionalen Kontext ausreicht.

9.2.3 Anbindung Schloss Cappenberg

Mehrfach wurde in den vergangenen Jahren der Wunsch des Museums- und Veranstaltungszentrums Schloss Cappenberg in der Stadt Selm nach einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung gegenüber dem Kreis Unna vorgebracht. Die Gründe sind hier vor allem die Funktion als touristisches Ziel und als Bildungseinrichtung. Die grundsätzliche Frage nach einer ÖPNV-Anbindung ist daher gegeben. Konkrete Daten zu Besucherzahlen und deren Verteilung an Werktage, Wochenenden und Sonderveranstaltungen sowie Fahrgastzahlen zur Linie T56 liegen nicht vor.

Der Komplex Schloss Cappenberg wird im ÖPNV durch die gleichnamige Haltestelle erschlossen. Ein regelmäßiges Bedienungsangebot besteht durch die Linien R19 und T56. Weitere Anbindungen bestehen durch Einzelfahrten im Schüler- und Freizeitverkehr. Das Museum hat von Dienstag bis Sonntag zwischen 10:00 und 17:00 geöffnet. Damit sind für die Erschließung besonders Linien mit einem regelmäßigen Bedienungsangebot von Bedeutung: Dies trifft nur auf die Linien R19 und T56 zu.

Tab. 46: Erschließung und Bedienungsangebot am Schloss Cappenberg

Bedienungsangebot während Öffnungszeiten[23]	Verknüpfungspunkte	Anmerkung
R19: Lünen Mitte – Selm Mitte – Lüdinghausen Mitte		
Montag bis Sonntag: 60-Minutentakt, teilweise 120-Minutentakt zwischen Selm und Lüdinghausen	Lünen Hbf. Selm Bf. Lüdinghausen Busbf.	

[23] Zusammenfassende Angabe; für Details siehe Fahrplan

Bedienungsangebot während Öffnungszeiten[23]	Verknüpfungspunkte	Anmerkung
T56: Selm-Cappenberg – Werne Mitte		
Montag bis Samstag: 60- bis 120-Minutentakt Sonntag: 120-Minutentakt	Werne Stadthaus	Nur mit telefonischer Anmeldung

Quelle: Fahrplanbuch Bergkamen, Lünen, Selm, Werne 2011

Durch die Verknüpfungspunkte der Linie R19 zum Schienenverkehr besteht auch eine gute Anbindung in die Region. Die Nachfrageanalysen, gerade der bedeutenderen Linie R19, zeigen allerdings keine auffällige Nachfrage an der Haltestelle Schloss Cappenberg. Bei der letzten Erhebung vom März/April 2012 wurden hier montags bis freitags 13 Ein- und Aussteiger, samstags 10 Ein- und Aussteiger sowie sonntags 3 Ein- und Aussteiger gezählt. Diese Werte können wegen der fehlenden Besucherzahlen nicht in Relation zu diesen gesetzt werden. Absolut betrachtet besteht an allen Tagen eine geringe Haltestellenfrequentierung. Zudem besteht kein direkter Zusammenhang zwischen der Haltestellenbelastung und dem Schloss Cappenberg, da die gleichnamige Haltestelle auch Wohnbereiche in Cappenberg erschließt. Zudem ist bei Freizeitaktivitäten von einer höheren zeitlichen Flexibilität auszugehen, weshalb hier ein 60-Minutentakt nicht als nachteilig bewertet werden muss. Eine Ausweitung des Bedienungsangebots ist daher nicht erforderlich, da die bestehende Erschließung bereits durch die Linie R19 auch im regionalen Kontext ausreicht.

9.2.4 Anbindung Hochschule Unna

Der Wunsch der Stadt Unna nach einer Verbesserung der Busverbindung zum Hochschulcampus Unna (ehemalige Landestelle) wurde während der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2007/2008 vorgebacht. Aktuell besteht durch die R54 eine stündliche Anbindung mit Verknüpfung zu den Stationen in Kamen-Methler, Unna-Massen und Unna Mitte. Zurzeit besteht keine regelmäßige Kursbelegung. Veranstaltungen sind je nach Studiengang auf mehrere Tage begrenzt. Deshalb ist von keiner konstanten Nachfrage durch die Studierenden auszugehen. Daher ist zuerst eine Optimierung des bestehenden Angebots der R54 durchzuführen. Da hier ein 60-Minutentakt besteht, sollten Fahrten so angeboten werden, so dass diese mit den Studienanfangs- und -endzeiten übereinstimmen. Da viele Studierende aus der Region kommen sind auch Anschlüsse zum Schienenverkehr relevant. Ein Neuaufstellung der R54 als Campuslinie ist aber nicht zu verfolgen, da diese Linie bereits heute wichtig für die Erschließung der Wohnbereich in Kamen-Methler ist und durch mehrere Verknüpfungen keinen großen Spielraum im Fahrplan. Zu prüfen ist daher die zusätzliche Einrichtung eines Campus-Shuttles. Das Angebot richtet sich dabei ausschließlich nach den Studienzeiten und den kurzen Übergangen zum Schienenverkehr. Um möglichst vielen in der Region lebenden Studierenden eine Anbindung mit möglichst wenigen Umstiegen bieten zu können ist folgenden Linienweg zu prüfen: Station Kamen-Methler – Hochschule Unna – Station Massen – Station Unna (Zwischenhaltestellen werden nicht bedient). Vor allem bei

einer weiteren Zunahme der Studierendenzahlen ist eine Angebotsergänzung der R54 in Form eines Campus-Shuttles sinnvoll.

9.2.5 Busverbindung zwischen Selm und Waltrop

Der Wunsch der Stadt Selm nach einer Busverbindung zwischen Selm und Waltrop wurde seitens der Stadt Selm bereits bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2007/2008 vorgebracht. Grundlage sind vor allem die von der Stadt Selm vorgebrachten Bedürfnisse im Berufsverkehr zwischen Selm und Waltrop sowie die Tatsache, dass in der Vergangenheit durch die Vestische Straßenbahnen eine solche Buslinie betrieben wurde. Derzeit besteht keine regelmäßige Direktverbindung zwischen diesen beiden Kommunen. Die am häufigsten in Fahrplanauskünften genannte Verbindung ist nur wenig attraktiv. Sie führt von Selm nach Lünen Mitte (R19 oder Schienenverkehr), von Lünen Mitte nach Lünen Brambauer (C1) und dann von Lünen-Brambauer nach Waltrop Mitte (Linie 284). Es sind zwei Umstiege nötig. Die Fahrzeit beträgt etwa 90 Minuten. Eine Fahrt mit dem Auto von Selm Zentrum nach Waltrop Zentrum dauert etwa 15 Minuten. Für eine Verbindung zwischen zwei direkt aneinander grenzenden Kommunen ist dies ein sehr unattraktives ÖPNV-Angebot.

Wesentlich für die Stadt Selm ist der Berufsverkehr von/nach Waltrop; also der Schwerpunkt montags bis freitags sowie morgens und nachmittags. Zwischen den beiden Kommunen besteht ein je nach Relation unterschiedlich stark ausgeprägtes Pendleraufkommen: von Selm nach Waltrop 169 Personen und von Waltrop nach Selm 91 Personen (gesamt 260 Personen). Gemessen mit anderen Pendlerverflechtungen zu Kommunen außerhalb des Kreises Unna ist dies ein sehr geringes Pendleraufkommen.

Tab. 47: Pendlerbeziehungen für Selm

Relation	Pendleraufkommen (beide Richtungen summiert)
Selm – Dortmund	1.973 Personen
Selm – Lüdinghausen	771 Personen
Selm – Olfen	528 Personen
Selm – Nordkirchen	551 Personen
Selm – Waltrop	260 Personen

Quelle: Pendlerrechnung IT NRW, 2010

Daten zu Reisezwecken wie Versorgung oder Freizeit können zum jetzigen Zeitpunkt nicht zugrunde gelegt werden, da keine aktuellen Haushaltsbefragungen vorliegen. Sie könnten aber den Bedarf dieser Verbindung ggf. bestätigen.

Grundsätzlich ist auch ein ÖPNV-Angebot zwischen Kommunen des Kreises Unna mit kleineren und außerhalb des Kreises Unna liegenden Nachbarkommunen wünschenswert. Allerdings ist der Bedarf für eine Relation zwischen Selm und Waltrop auf Grund der vorhandenen Daten vorerst als nachrangig einzustufen. Vor allem muss berücksichtigt werden, dass

zwar absolut 260 Pendler zwischen Selm und Waltrop verkehren, aber nicht eine Verlagerung von 100 % auf ein ÖPNV-Angebot möglich ist. Der Modal-Split-Wert im ÖPNV für Kommunen im ländlichen Raum liegt zwischen 5 % und 10 %, so dass kaum deutlich mehr als 30 Pendler für ein neues ÖPNV-Angebot erwartet werden können.

In einer solchen Ausgangslage kann eventuell über die Einrichtung einer Taxibuslinie diskutiert werden. Für ein solches Angebot sollten aber weitere Werte aus Haushaltsbefragungen vorliegen, da eine Argumentation ausschließlich über Pendlerverflechtungen hier unzureichend ist.

10 Überprüfung nicht beschlossener Angebotskürzungen aus dem Nahverkehrsplan 2007/2008

Nicht alle im Nahverkehrsplan 2007/2008 entwickelten Angebotseinsparungen wurden umgesetzt. Da es sich teilweise um deutliche Angebotseinsparungen handelte, wurden diese gesondert mit der in dieser Nahverkehrsplanfortschreibung entwickelten Ausreichenden Bedienung überprüft.

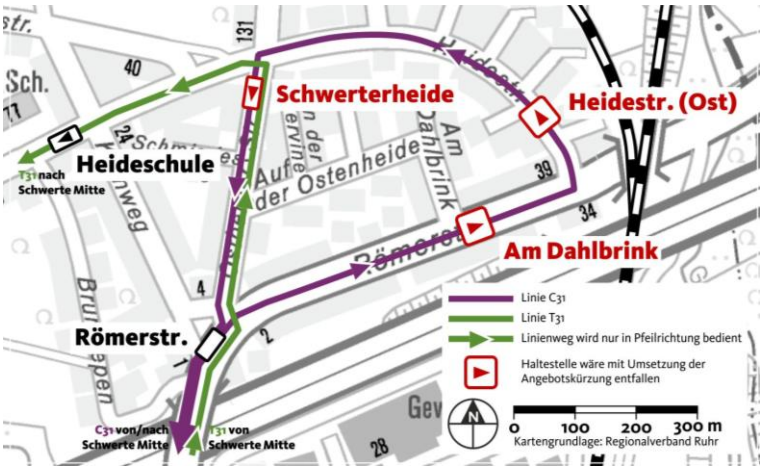
C21: Taktausdünnung

Vorgesehen war das Bedienungsangebot auf der Linie C21 von einem 30- auf einen 60-Minutentakt auszudünnen. Erfolgen sollte dies montags bis freitags sowie samstagvormittags. Unter Berücksichtigung der neuen Ausreichenden Bedienung ist diese Einsparung nicht möglich. Die Siedlungsdichte und kompakte Bebauung in diesem Bereich erfordert ein Angebot wie es bereits heute auf der C21 besteht.

C31: Verkürzung des Linienwegs in Schwerterheide

Vorgesehen war der Verzicht der Schleifenfahrt in Schwerterheide. Dadurch wären die Haltestellen Am Dahlbrink, Heidestraße (Ost) und Schwerterheide entfallen. Erschlossen wäre dieser Bereich nur noch durch die südlich vom Siedlungsschwerpunkt gelegene Haltestelle Römerstraße. Die Maßnahme hätte erhebliche Erschließungsdefizite zur Folge, da lediglich die Haltestelle Schwerterheide von Montag bis Freitag von mittags bis abends durch eine Taxibuslinie (T31) angebunden wäre.

Abb. 21: Erschließung in Schwerte, Schwerterheide



Quelle: Fahrplanbücher des Kreises Unna

Die Linie C31 verfügt im Umlauf über genügend Zeit, um diese Haltestelle mit anzubinden. Wie auch bei anderen Linien sollen keine langen Standzeiten bestehen, sondern mit verbleibenden Restzeiten noch eine zusätzlich Erschließung geleistet werden. Zudem weisen die durch den Verzicht wegfallenden Haltestellen eine gute Nutzung auf, wobei ein Schwerpunkt bei der Haltestelle Schwerterheide liegt. Etwa 5,3% des Gesamtfahrgastaufkommens

(Ein- und Aussteiger) erfolgt an diesen drei Haltestellen; abgesehen von den Haltestellen in der Innenstadt ein sehr guter Wert. Von einem Verzicht der Schleifenfahrt ist daher abzusehen.

C43/C44: Stadtverkehr Unna (neues Bedienungskonzept)

Ein neues Bedienungskonzept im Bereich Unna-Königsborn ist mit der neuen Ausreichenden Bedienung möglich. Dies erfolgt auch an Samstagen im Zuge eines der Maßnahmenpakete.

› Städte Kamen/Unna: C23/R53, C43, C44 – Neues Bedienungskonzept samstags

C72: Rücknahme des 30-Minutentakts auf dem Mühlenberg zum 60-Minutentakt

Vorgesehen war eine Taktausdünnung im Bereich Mühlenberg von einem 30- auf einen 60-Minutentakt. Dies hätte einem Verzicht auf die Linie C72 entsprochen. Diese Angebotseinsparung ist auch mit der Ausreichen Bedienung nicht möglich. Die Bevölkerungszahlen und Bebauungsdichte rechtfertigen einen 30-Minutentakt. Zudem würde mit dem Verzicht auf die Linie C72 eine Ringlinie im Einrichtungsverkehr bestehen. Solche Angebote sind grundsätzlich kritisch zu sehen, da immer in eine Richtung lange und zeitintensivere Verbindungen entstehen. Bei Verzicht der Linie C72 würde dies auf die Linie C71 zutreffen (verkehrt nur entgegen dem Uhrzeigersinn).

R19: Taktausdünnung

Vorgesehen war die Umstellung auf einen 120-Minutentakt am gesamten Wochenende innerhalb der Stadt Selm. Grundsätzlich sind 120-Minutentakte nicht erstrebenswert. Takte welche weniger Fahrten pro Stunde als ein 60-Minutentakt bieten, sind nicht attraktiv für Fahrgäste. Diese müssen sich wie beispielsweise beim 120-Minutentakt neben der Abfahrtsminute auch die Abfahrtsstunde merken. Auch bei Anwendung der neuen Ausreichenden Bedienung ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Die Linie R19 bildet das wesentliche Angebot für Verbindungen innerhalb der Stadt Selm sowie zu den benachbarten Zentren von Lüdinghausen und vor allem Lünen. Gerade für diese lokalen Verbindungen ist die Alternative durch den Schienenverkehr nur selten gegeben, da die Stationen des Schienenverkehrs überwiegend abseits dichter Siedlungsstrukturen liegt. Nachfrageanalysen der Linie R19 bestätigen zudem eine starke Fahrgastnachfrage auch am Wochenende für Verbindungen innerhalb von Selm als auch nach Lünen (samstags: ~ 17 Fahrgäste pro Fahrt, sonntags: ~ 10 Fahrgäste pro Fahrt).

R92: Verzicht auf die Linie

Der Verzicht ist auch auf Grundlage der Ausreichenden Bedienung möglich, wobei hier grundsätzlich der Anspruch besteht, eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Hauptorten der Gemeinde Bönen und der Stadt Kamen zu ermöglichen. Dies erfolgt durch die Linie R92, welche unter einer anderen Liniennummer von Kamen-Heeren/Werve weiter nach Kamen fährt. Zudem hat diese Linie eine große Bedeutung für den Schülerverkehr. Durch den Bahnübergang im Hauptort Bönen entstehen auf der C91 teilweise Verspätungen in deren Folge der Anschlussbus nach Kamen in Kamen-Heeren/Werve (C23) nicht mehr erreicht

werden kann. Dieses Risiko besteht durch die Umlaufverknüpfung der Linie R92 mit einem der beiden Kurse der Linie C23 nicht. Ein Verzicht auf dieses Angebot kann daher nicht empfohlen werden.

11 Maßnahmen

Durch die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung entstehen bei vielen Linien größere oder kleinere Anpassungsmaßnahmen. Besonders bei den Regional- und Schnellbuslinien können durch Maßnahmen in einer Kommune weitere Kommunen betroffen sein. Die Maßnahmenpakete werden nachfolgend umfassend dargestellt.

Bei allen Maßnahmenpaketen wird ein Umsetzungshorizont angegeben. Dieser richtet sich nach mehreren Merkmalen. Eine hohe Priorität haben dabei Maßnahmen, welche ein Angebot schaffen, wo bisher kein adäquates Angebot besteht. Hierbei sollten Maßnahmen, welche ohne weitere bauliche Maßnahmen auskommen (z. B. ergänzendes Angebot auf einem bereits bestehenden Linienweg), zuerst umgesetzt werden.

Komplexe Maßnahmen, welche beispielsweise mehrere Kommunen gleichzeitig betreffen, erfordern ein höheres Maß an Absprache und Planung. Daher besitzen komplexere Maßnahmenpakete einen längeren Umsetzungshorizont.

Alle Maßnahmen sind vor Ablauf einer zweijährigen Probezeit zu evaluieren. Als Grundlage für die Einschätzung, wie gut Angeboten angenommen wurden, dienen die Angaben unter 6.3 Bewertung von Angeboten.

Die Maßnahme für das Gewerbegebiet Westfalia betrifft gleichzeitig auch das nördlich angrenzende Wohngebiet Wethmar Mark. Die Verbesserung der Erschließung dieses Wohngebiets ist daher unter 11.3.6 Stadt Lünen, Westfalia zu finden.

11.1 Allgemeine Maßnahmenpakete

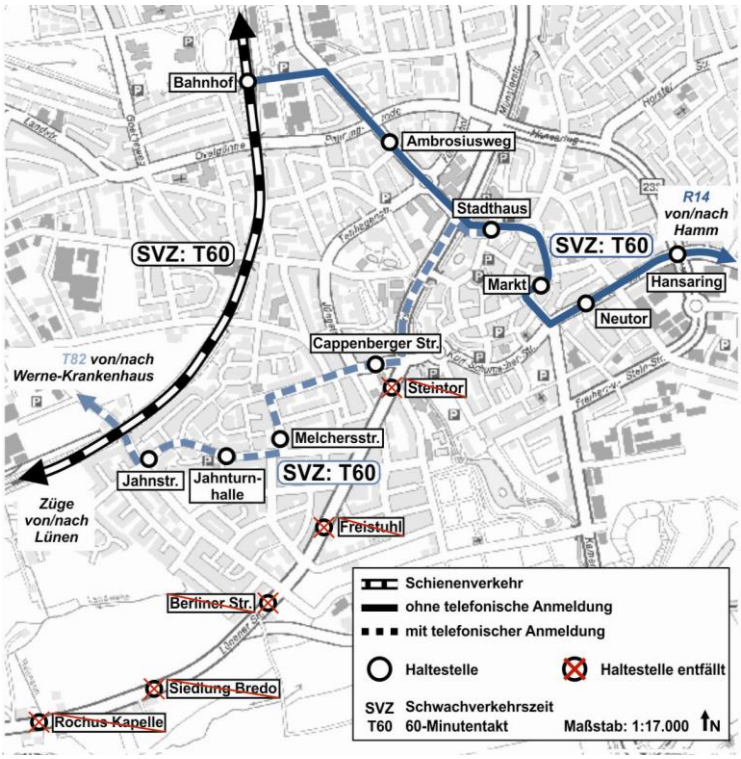
Nachfolgend werden die Maßnahmenpakete durch Schilderung der Ausgangslage und einer Beschreibung der Maßnahmen dargestellt. Angaben zu Fahrzeugauslastungen, Haltestellennutzung usw. stammen, sofern nicht erwähnt, aus den Nachfrageanalysen von VKU und BRS.

11.1.1 Stadt Werne: S10, R14 – 60-Minutentakt zwischen Werne und Hamm während SVZ

Werne-Stockum ist mit knapp 4.700 Einwohnern der größte Ortsteil der Stadt Werne. Die überwiegend kompakte Bebauung wird in der Schwachverkehrszeit durch die R14 erschlossen. Es besteht ein 120-Minutentakt, was den Vorgaben der Ausreichenden Bedienung widerspricht. Sowohl für Werne-Stockum als auch für die regionale Achse zwischen Werne und Hamm ist in der Schwachverkehrszeit ein 60-Minutentakt bei der R14 erforderlich. Im Gegenzug wird auf das Angebot der Linie S10 in der Schwachverkehrszeit verzichtet. Die Haltestellen, welche nur durch diese Linie angebunden werden, haben in der Schwachverkehrszeit eine sehr geringe Nachfrage (z. B. sonntags im Schnitt pro Haltstelle ein Fahrgast). Zudem

besteht im dichter besiedelten südwestlichen Teil des Hauptorts eine Alternative durch die R82. Für die Verbindung zwischen Werne und Lünen besteht eine schnelle Fahrtmöglichkeit durch den Schienenverkehr (RB50). Um auch weiterhin eine attraktive Fahrtmöglichkeit zwischen Lünen und Hamm anbieten zu können wird die R14 von Werne Stadthaus bis zum Station Werne verlängert. Die Haltestelle Ambrosiusweg wird mit bedient. Am Station Werne besteht ein attraktiver Umstieg durch kurze Übergangszeiten. Die zusätzlichen Fahrten ergänzen das ohne telefonische Anmeldung bestehende Angebot, so dass diese Fahrten ebenfalls ohne Anmeldung einzurichten sind.

Abb. 22: Maßnahme S10 und R14 in Werne während der SVZ



Bei dieser Maßnahme ergeben sich zwangläufig Änderungen im bestehenden Angebot von Lünen, auf die im folgenden Maßnahmenpaket eingegangen wird. Diese Maßnahme ist daher den komplexen Maßnahmenpaketen zuzuordnen, für welche ein längerer Umsetzungshorizont eingeplant werden kann.

11.1.2 Stadt Lünen: S10, 118 – Verzicht auf Angebot während SVZ

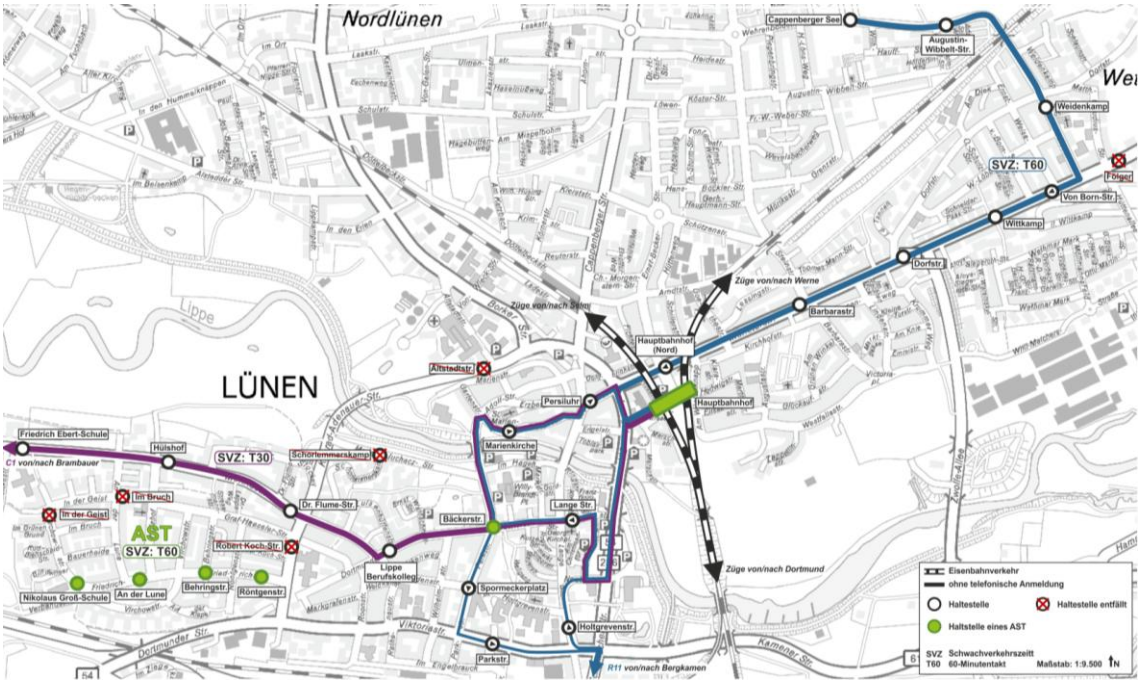
Durch das Maßnahmenpaket für die Stadt Werne ergeben sich zwangsläufig Änderungen im Angebot der Stadt Lünen, da die S10 für Wethmar und die 118 für das Geistviertel entfallen; beide Linien sind umlaufverknüpft. Ein Verzicht auf die 118 ist auch unter Berücksichtigung der Besetzung möglich[24]. Um die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung für das Geistviertel und Wethmar während der Schwachverkehrszeit zu sichern, müssen Taktlücken bei der R11 sonntagmorgens geschlossen werden und die C1 sonntags in einem durchgehenden 30-

[24] VKU-Nachfrageanalyse Frühsimmer 2012:3 Fahrgäste pro Fahrt sonntags, Spitzenbesetzung einmalig 5 Fahrgäste pro Fahrt

Minutentakt verkehren. Da die C1 durch den nördlichen Teil des Geistviertel fährt, ergibt sich durch die Taktverdichtung ein angemessener Ersatz beim Verzicht auf die 118 in diesem Bereich. Diese Fahrten ergänzen das bestehende Angebot, welches ohne telefonische Anmeldung besteht. Daher sind diese Fahrten auch ohne telefonische Anmeldung anzubieten.

Grundsätzlichen sollen keine neuen Erschließungsdefizite beim Verzicht auf bestehende Angebote entstehen, was aber für den südlichen Teil des Geistviertels durch Verzicht der Linie 118 geschieht. Besonders betroffen wären Bewohner im Umfeld der Friedrichstraße, wo sonntags die Haltestelle An der Lune von 30 % aller Fahrgäste genutzt wird. In diesem Bereich ist daher ein Ersatz in Form eines flexiblen Angebots einzurichten. Dies kann in Absprache zwischen dem Kreis Unna, der Stadt Lünen und der VKU als AST- oder Taxibusangebot erfolgen. Als Haltestellen außerhalb des Geistviertel sind als Umsteige zum Regionalverkehr die Haltestellen Bäckerstraße und Hauptbahnhof anzubieten.

Abb. 23: Maßnahme S10 und 118 in Lünen während SVZ



Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der vorherigen und nachfolgenden dargestellten Maßnahme. Damit gehört diese zu den komplexen Maßnahmen für die ein längerer Umsetzungshorizont einzuplanen ist.

11.1.3 Stadt Lünen: C1, R11, R12 – Schließung von Taktlücken sonntags

Taktlücken erschweren die Nutzung des ÖPNV und erschweren eine spontane Nutzung und sind daher auch für Gelegenheitsnutzer wenig attraktiv. Daher sollten die Taktlücken sonntagvormittags geschlossen werden. Dieses Maßnahmenpaket ergibt sich auch aus dem vorherigen Maßnahmenpaket. Für Lünen-Wethmar ist wegen des Verzichts auf die S10 auf der R11 ein durchgehender 60-Minutentakt und auf der C1 ein durchgehender 30-Minutentakt einzurichten. Zudem ist die Taktlücke bei der R12 durch eine weitere Fahrt morgens zu schließen, sodass ein auch hier ein durchgehender 60-Minutentakt besteht. Diese Fahrten

ergänzen das bestehende Angebot, welches ohne telefonische Anmeldung erfolgt und sind daher auch ohne telefonische Anmeldung anzubieten.

Dieses Maßnahmenpaket steht im Zusammenhang mit den beiden vorherigen Maßnahmenpaketen. Allerdings kann die Schließung von Taktlücken unabhängig vom Sachstand der beiden anderen Maßnahmen erfolgen und ist daher zeitnah umzusetzen.

11.1.4 Stadt Lünen: C1 und U41 – Verknüpfung in Lünen-Brambauer samstags

Die Haltestelle Brambauer Verkehrshof gehört zu den bedeuteten Verknüpfungspunkten im Kreis Unna. Die wesentliche Umsteigebeziehung besteht hier zwischen der U41 und der C1. Knapp 90 % aller Umstiege erfolgt zwischen diesen Linien. Allerdings sind die Takte nicht kompatibel. Die U41 verkehrt alle 20 Minuten, die C1 alle 30 Minuten. Daher kann nur je Stunde eine attraktive Verknüpfung mit knappen Übergangszeiten ermöglicht werden. Die Reduktion auf einen 30-Minutentakt bei der C1 war eine Maßnahme aus dem Nahverkehrsplan 2007/2008 und führte zu einem Fahrgastverlust von knapp 31 %. Daher ist der 20-Minutentakt zusammen mit der Sicherstellung von drei Anschlüssen zwischen U41 und C1 für die Normalverkehrszeit samstags (ca. 09:00 bis 19:00) wieder herzustellen (vgl. Verknüpfung von Montag bis Freitag).

Diese Maßnahme benötigt keine baulichen Maßnahmen oder Ähnliches, so dass diese leicht umzusetzen ist. Diese Umsetzung sollte im Hinblick auf den Fahrgastverlust von 31 % nach der Taktumstellung zeitnah durchgeführt werden.

11.1.5 Städte Selm/Lünen: D19 - Angebot samstags während NVZ

Die Stadt Selm hat vor allem Verkehrsverflechtungen mit der Stadt Lünen. Neben dem Hauptort ist der Ortsteil Bork mit knapp 7.600 Einwohnern dicht besiedelt und überwiegend kompakt bebaut. Die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung können allerdings nicht durch das bestehende Angebot samstags abgedeckt werden. Ausschlaggebend ist hier auch die Lage der Stationen in Selm, welche nur 30 % bis 40 % der Wohnbebauung abdecken. Aus vielen Siedlungsschwerpunkten sind diese nur über längere Fußwege erreichbar. Daher ist der Schienenverkehr nicht geeignet, die Vorgaben für lokale Verbindungen zu erfüllen. Bereits heute besteht mit der D19 montags bis freitags ein ergänzendes Angebot zur R19. Dieses ist auch für die Normalverkehrszeit samstags in Selm (ca. 09:00 bis 15:00) einzurichten. Dabei sind die Fahrten zeitlich so durchzuführen, dass am Hauptbahnhof Lünen kurze Übergangszeiten zum Schienenverkehr von/nach Dortmund bestehen. So kann auch die Anforderung einer halbstündlichen Verbindung zwischen Selm und Dortmund zur Normalverkehrszeit samstags erfüllt werden (einmal direkt per Schienenverkehr (RB51), einmal mit kurzem Übergang in Lünen zwischen D19 und RB50).

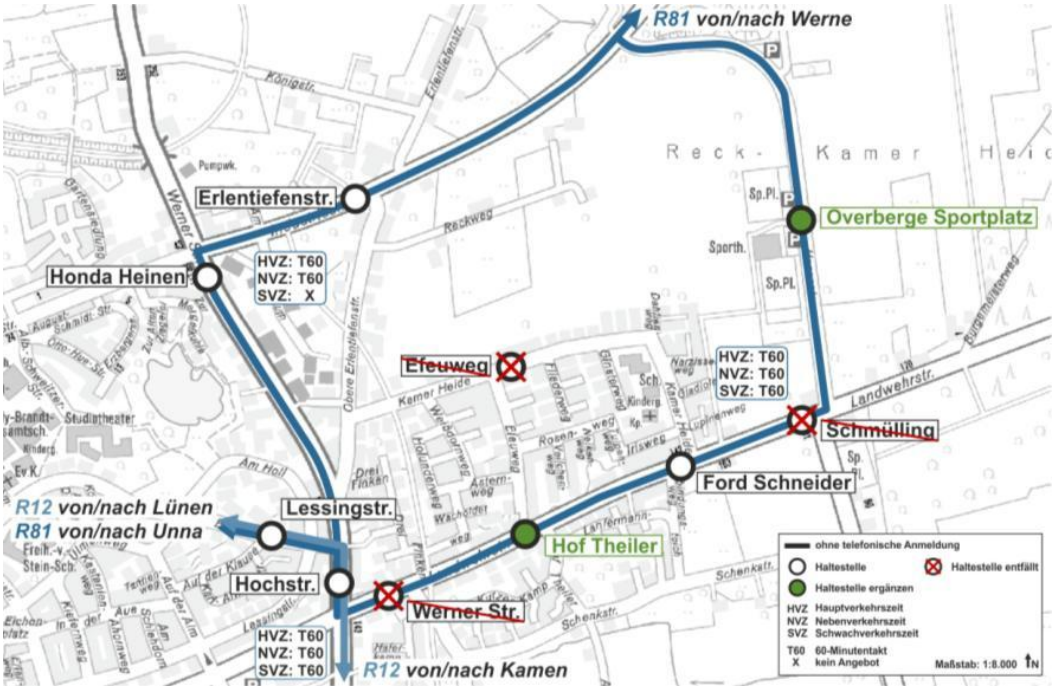
Für eine bessere Erschließung der Siedlung Brusenkamp ist die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zu prüfen (Kreuzung Borkener Straße/Brucknerstraße).

Abgesehen von der Einrichtung einer weiteren Haltestelle sind bei diesem Maßnahmenpaket keine baulichen Maßnahmen oder Ähnliches erforderlich. Daher sollte diese Maßnahme zeitnah umgesetzt werden. Die Einrichtung einer weiteren Haltestelle kann ggf. später erfolgen.

11.1.6 Stadt Bergkamen: R81 – Erschließung in Overberge und Angebot samstags während NVZ

Overberge ist mit knapp 4.000 Einwohnern ein überwiegend kompakt bebauter Ortsteil. Größere Bereiche werden durch die T35 und die im Schülerverkehr bestehenden Angebote (128, 193) erschlossen. In der Schwachverkehrszeit besteht kein Angebot. Dies erfüllt nicht die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung. Eine regelmäßige Erschließung über alle Tageszeiten ist erforderlich. Dazu wird die R81 in Overberge in zwei Linienäste geteilt. Während des 30-Minutentakts erfolgt im Wechsel je eine Fahrt über Werner Straße und Industriestraße sowie eine Fahrt über Landwehrstraße und Hansastraße. Während der Schwachverkehrszeit ist diese Aufteilung nicht möglich, da ein 60-Minutentakt besteht, welcher die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung erfüllt. Da die beiden Haltestellen Erlentiefenstraße und Honda Heinen in der Schwachverkehrszeit kaum nachgefragt werden (z. B. sieben Ein-/Aussteiger sonntags) sind alle Fahrten während der Schwachverkehrszeit über Landwehrstraße und Hansastraße zu führen. Beim neuen Linienweg sind die bestehenden Haltestellen zu überprüfen. Auf Grund der Nähe der Haltestellen Hochstraße und Wernerstraße genügt die Anbindung einer dieser Haltestellen mit Priorität auf Hochstraße (Verknüpfung zu anderen Linien, soziale Einrichtungen im Umfeld). Die entfallende Haltestelle Efeuweg wird ersetzt durch eine neue Haltestelle auf der Landwehrstraße (Kreuzung Landwehrstraße/Efeuweg). Der neue Linienweg über die Hansastraße führt direkt am Sportgelände von Overberge vorbei. Da auch sonntags und abends ein stündliches Bedienungsangebot sicherzustellen ist, sollte auf Höhe der Sportplätze eine weitere Haltestelle eingerichtet werden. Hier ist für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine Querungshilfe zu bauen. Im Gegenzug ist ein Verzicht auf die Haltestelle Schmülling zu prüfen. Auf das Angebot der Linie T35 kann zwischen Werner Straße und Schmülling verzichtet werden.

Abb. 24: Maßnahme R81 in Overberge



Die Maßnahme in Overberge umfasst auch die Wiederherstellung des 30-Minutentakts in Normalverkehrszeit zwischen Bergkamen Mitte, Bergkamen-Overberge, Bergkamen-Rünthe und Werne Mitte (ca. 09:00 bis 15:00). Diese Fahrten ergänzen das bestehende Angebot, welches ohne telefonische Anmeldung durchgeführt wird. Dazu sind die ergänzenden Fahrten zwischen Bergkamen und Werne ebenfalls ohne telefonische Anmeldung durchzuführen.

Diese Maßnahme lässt sich auch ohne die Einrichtung neuer Haltestellen umsetzten. Daher sollte eine Umsetzung zeitnah erfolgen. Durch die Neuordnung der Haltestellen wird allerdings die Erschließung optimiert, so dass die Neuordnung der Haltestellen idealweise mit der Umsetzung dieser Maßnahme zeitnah erfolgen sollte.

11.1.7 Städte Bergkamen/Kamen: S80 – Verzicht auf Angebot samstags

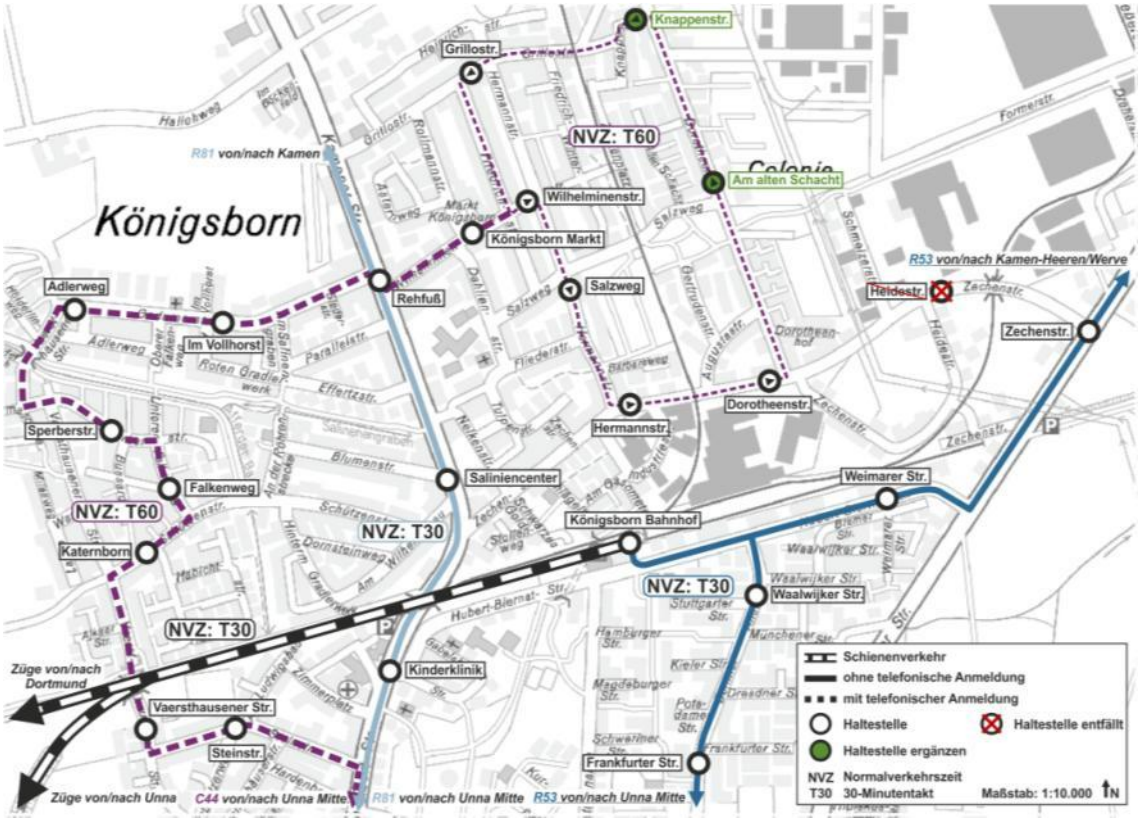
Das Angebot ist ein ergänzendes Angebot zur Linie R81 zwischen den Städten Bergkamen und Kamen. Diese nutzt innerhalb von Bergkamen einem direkteren Linienweg über die Bambergstraße. Zusätzlich besteht mit der R12 über Nordberg ein weiteres Angebot zwischen Bergkamen und Kamen, sodass ohne die Schnellbuslinie drei Fahrten pro Stunde zwischen Kamen und Bergkamen möglich sind. Mit den Vorgaben der Ausreichenden Bedienung ist ein Verzicht auf das Angebot der S80 daher möglich. Hier ist auch zu berücksichtigen, dass für Fahrgäste mit Ziel Dortmund ein stündliches Angebot durch die Linie S30 besteht.

11.1.8 Städte Kamen/Unna: C23/R53, C43, C44 – Neues Bedienungskonzept samstags

Ausschlaggebend für dieses Maßnahmenpaket ist der Ortsteil Kamen-Heeren/Werve. Dieser ist mit knapp 8.500 Einwohner der größte Ortsteil von Kamen, welcher überwiegend kompakt bebaut ist. Die Erschließung erfolgt vor allem durch die C23 und R53, welche umlaufver-

knüpft sind. Zurzeit besteht hier ein 60-Minutentakt, der mittags durch Einzelfahrten kurzzeitig zu einem 30-Minutentakt verdichtet wird. Durch die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung ist aber auf beiden Linien ein 30-Minutentakt während der Normalverkehrszeit erforderlich (ca. 09:00 bis 16:00). Im weiteren Verlauf der R53 überlagert sich diese mit der C43, was zu einem Überangebot zwischen Unna-Königsborn und Unna Mitte führt, so dass auf das Angebot der C43 verzichtet werden kann. Für die Wohngebiete zwischen Unna Mitte und Unna-Königsborn ändert sich dabei nichts. Besteht bisher ein 30-Minutentakt aus zwei stündlich verkehrenden Linien (C43, R53), ist nach der Umsetzung dieses Maßnahmenpakets weiterhin ein 30-Minutentakt durch eine halbstündlich verkehrende Linie (R53) vorhanden. Im Bereich oberhalb der Station Unna-Königsborn werden vier Haltestellen ausschließlich durch die C43 bedient (Salzweg, Hermannstraße, Dorotheenweg, Heidestraße). Um die Erschließung in diesem Bereich weiterhin zu gewährleisten, erfolgt durch die C44 eine Schleifenfahrt in diesem Bereich, bei der auch die AST-Haltestelle Zum Alten Schacht mit eingebunden wird.

Abb. 25: Maßnahme Kamen-Heeren/Werve und Unna-Königsborn



Dieses Maßnahmenpaket erfordert Angebotsveränderungen bei mehreren Linien. Allerdings sind keine größeren baulichen Maßnahmen erforderlich, so dass die Umsetzung zeitnah erfolgen sollte. Die Einrichtung neuer Haltestellen kann auch im Nachgang der Umsetzung erfolgen.

11.1.9 Stadt Unna: C40 – 60-Minutentakt am Wochenende während SVZ

Die Südstadt ist ein großer Siedlungsschwerpunkt mit knapp 5.800 Einwohnern, der überwiegend dicht bebaut ist. Insbesondere entlang von Eichenstraße und Ahornstraße und damit entlang der C40 ist eine dichte Hochhausbebauung vorhanden. Während der Schwachverkehrszeit sowie in Randlagen der Nebenverkehrszeit besteht sowohl bei der C40 als auch C42 kein Angebot. Alternativen bestehen nur über längere Fußwege (R54) oder einem für diesen Siedlungsbereich nicht angemessenen Angebot (R52). Auch die Alternative des AST-Unna ist hier nicht angemessen, da die Zielgruppe von AST-Angeboten nicht mit der überwiegenden Sozialstruktur in diesem Siedlungsschwerpunkt übereinstimmt, denn der AST-Verkehr erfolgt über einen eigenen Tarif und kann nicht mit Monatsfahrkarten genutzt werden. Der Vorteil einer Beförderung bis vor die Haustür ist hier selten gegeben, da die C40 und C42 direkt entlang des dicht besiedelten Hochhausbereichs verkehren. Daher ist auf der C40 ein 60-Minutentakt einzurichten. Fehlende Fahrten in der Normalverkehrszeit bis zum Beginn der Schwachverkehrszeit sind ebenfalls mit einem 60-Minutentakt aufzufüllen. Alle Fahrten führen von der Haltestelle Talstraße zum Südfriedhof, um die Erschließung auch in diesem Bereich am Wochenende zu verbessern. Mit einer zusätzlichen Haltestelle wird die Erreichbarkeit des Evangelischen Krankenhauses verbessert. Alle Fahrten sind ohne telefonische Voranmeldung anzubieten und auf den Schienenverkehr von/nach Dortmund auszurichten.

Mit Ausnahme einer weiteren Haltestelle sind keine weiteren baulichen Maßnahmen zur Umsetzung dieses Maßnahmenpakets erforderlich. Die Einrichtung des ergänzenden Angebots sollte daher zeitnah erfolgen.

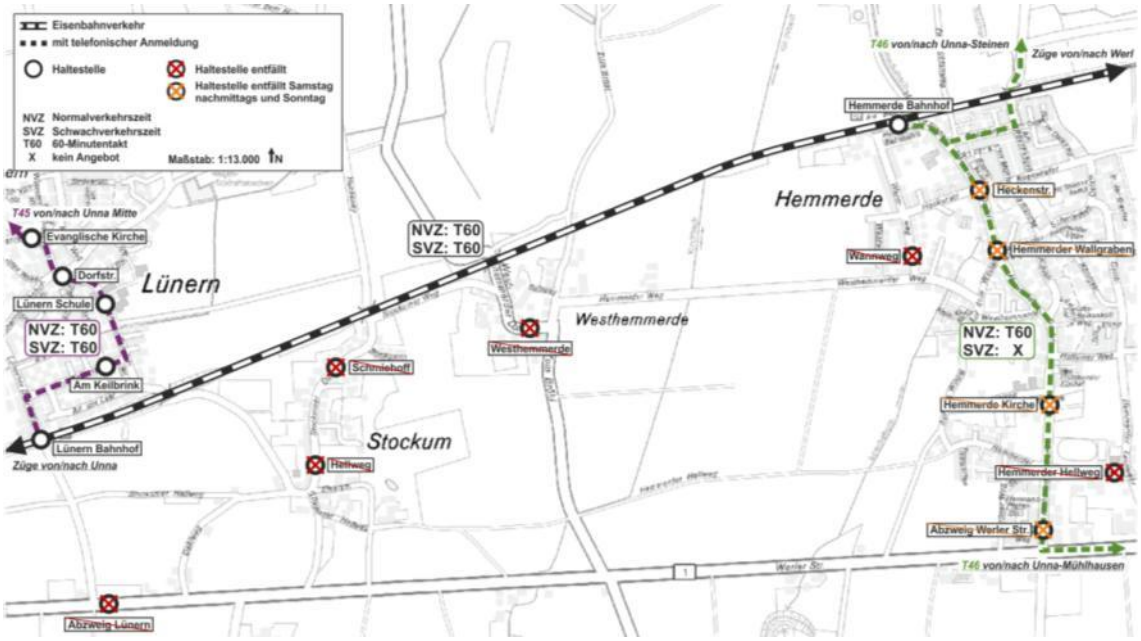
11.1.10 Stadt Unna: C45 – Neues Konzept am Wochenende

Die C45 verkehrt parallel zur RB59 zwischen Unna Mitte und Unna-Hemmerde. Die Ortsteile entlang dieser Verbindung lassen sich in drei Kategorien gliedern:

- größere Ortsteile mit Station: Hemmerde, Lünern
- kleinere Ortsteile ohne Station: Stockum, Westhemmerde
- größere Ortsteile ohne Station: Uelzen, Mühlhausen.

Vor allem in den beiden Ortsteilen ohne eine Station besteht eine überwiegend kompakte Siedlungsstruktur, welche von der C45 erschlossen wird. Nach den Vorgaben der Ausreichenden Bedienung ist auf der C45 ein 60-Minutentakt zwischen Unna Mitte und Unna-Mühlhausen erforderlich, so dass vor allem sonntags das Angebot ergänzt werden muss. Dabei sollten alle Fahrten am Wochenende bis Lünern verkehren um eine weitere Verknüpfung zum Schienenverkehr zu ermöglichen. Der Abschnitt zwischen Unna-Lünern und Unna-Hemmerde entfällt. Für den südlichen Bereich von Hemmerde besteht an Samstagen bis mittags weiterhin die Möglichkeit durch die T46 die Station Hemmerde zu erreichen. Die Vorhaltung ergänzender Fahrten samstagnachmittags und sonntags ist zu prüfen.

Abb. 26: Maßnahme östliche Ortsteile Unna



11.1.11 Gemeinde Bönen: T93, T94, 192 – Neues Konzept für Süd- und Ostbönen

Die Bereiche südlich und östlich in Bönen werden durch drei Linien erschlossen. Vor allem im Ortsteil Flierich und Siedlungsschwerpunkt Lenningsen besteht ein schwer verständliches Angebot, da Linien nur zu bestimmten Tageszeiten verkehren. Zudem unterscheiden sich Hin- und Rückwege in Lenningsen. Überwiegend kompakt bebaut sind der Ortsteil Flierich sowie die Siedlungsschwerpunkte Lenningsen und Bramey. In den Ortsteilen West- und Osterbönen leben deutlich unter 500 Menschen. Zudem besteht eine sehr disperse Siedlungsstruktur.

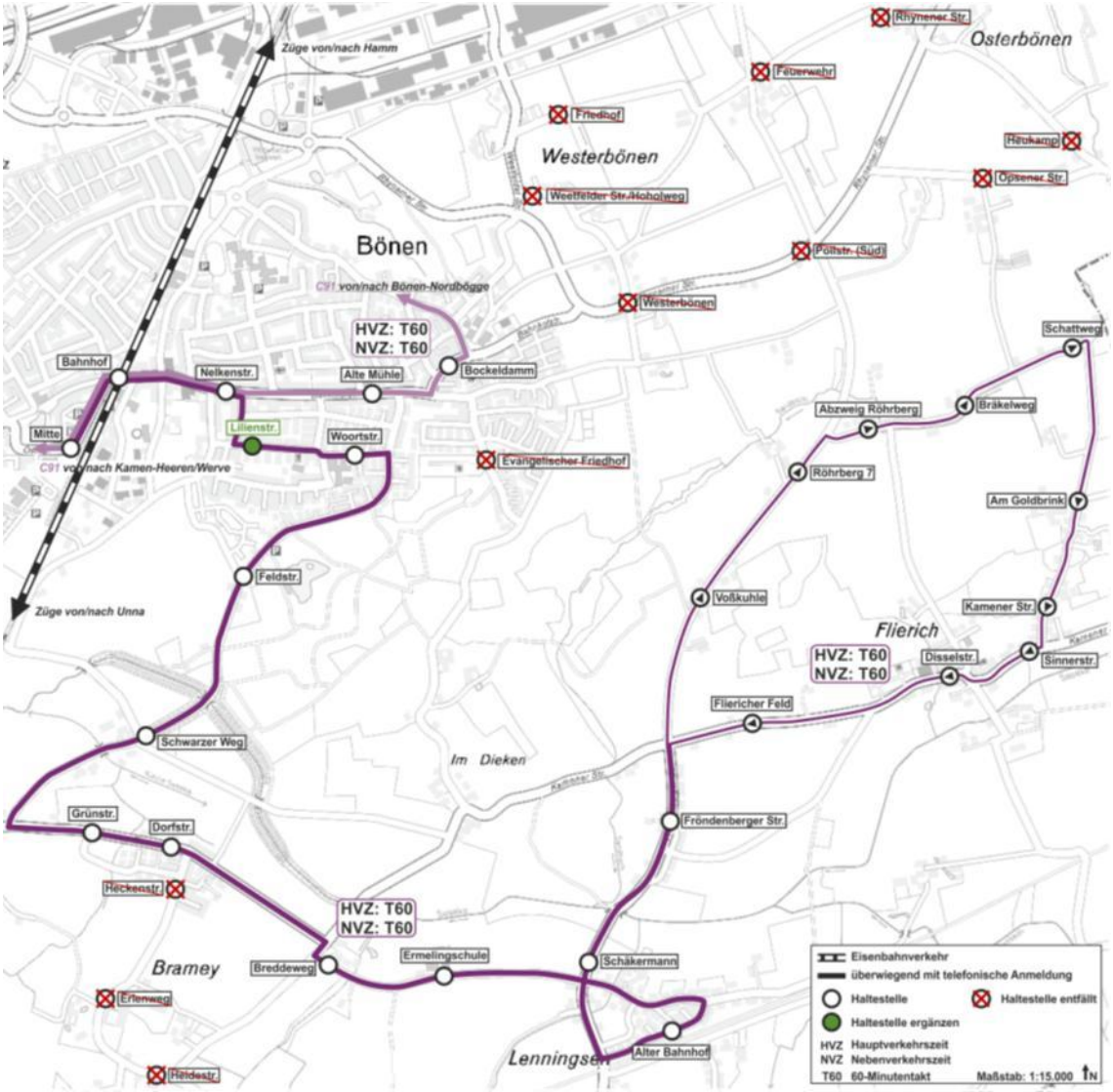
Die dichter besiedelten Bereiche sind durch ein verständliches Angebot zu stärken. Dazu wird der Linienweg der 192 zur Haupt- und Normalverkehrszeit angeboten. Dazu werden kleinere Änderungen im Linienweg vorgenommen:

- in Bramey über die Kamener Straße
- in Lenningsen sind Hin- und Rückweg identisch
- im Hauptort über Woortstraße und Feldstraße
- Verlängerung bis zum Nahversorgungszentrum an der Oststraße

Zudem ist eine weitere Haltestelle auf der Woortstraße zu prüfen, um die Erschließung im Hauptort zu verbessern.

Im Gegenzug zur Aufwertung der 192 sollte auf die Angebote der T93 und T94 verzichtet werden. Die Fahrten der 192 werden wie bereits heute in der Hauptverkehrszeit als Angebot ohne telefonische Anmeldung durchgeführt. In der Normalverkehrszeit ersetzt die 192 die T94. Die Durchführung der Fahrten in der Normalverkehrszeit kann daher als Taxibus erfolgen.

Abb. 27: Maßnahme 192 in Bönen



Insbesondere bei dieser Maßnahme sind bauliche Maßnahmen zu prüfen, welche einen zuverlässigen Betrieb ermöglichen. Dazu gehört vor allem die Beseitigung des Bahnübergangs im Hauptort von Bönen. Das starke Verkehrsaufkommen auf dieser Schienenstrecke schränkt auch die Zuverlässigkeit der Linien C91 und R92 regelmäßig ein. Dies betrifft nicht nur die Wartezeiten während der geschlossenen Schranken. Bei langen Rückstaus auf der Bahnhofstraße haben die Busse nicht die Möglichkeit, die vor dem Bahnübergang liegende Haltestelle zu erreichen. Als weitere bauliche Maßnahme ist die Einrichtung einer Wendemöglichkeit in Flierich (Kreuzung Kamener Straße/Schattweg). Die derzeitige Schleifenfahrt erfolgt nur, um das Fahrzeug zu wenden und ist auch auf Basis der Vorgaben aus der Ausreichenden Bedienung nicht erforderlich.

Die Verkürzung des Linienwegs in Bramey und die Einrichtung einer Wendemöglichkeit in Flierich dienen primär dem Ziel, den bereits vorhanden Zeitpuffer im Umlauf weiter zu erhöhen. Nur mit einem möglichst großen Zeitpuffer kann ein zuverlässiges Bedienungsangebot bis zum Nahversorgungstandort an der Oststraße gewährleistet werden. Trotzdem ist weiterhin die Beseitigung des Bahnübergangs zu verfolgen. Bei einer Umsetzung wäre der Zeit-

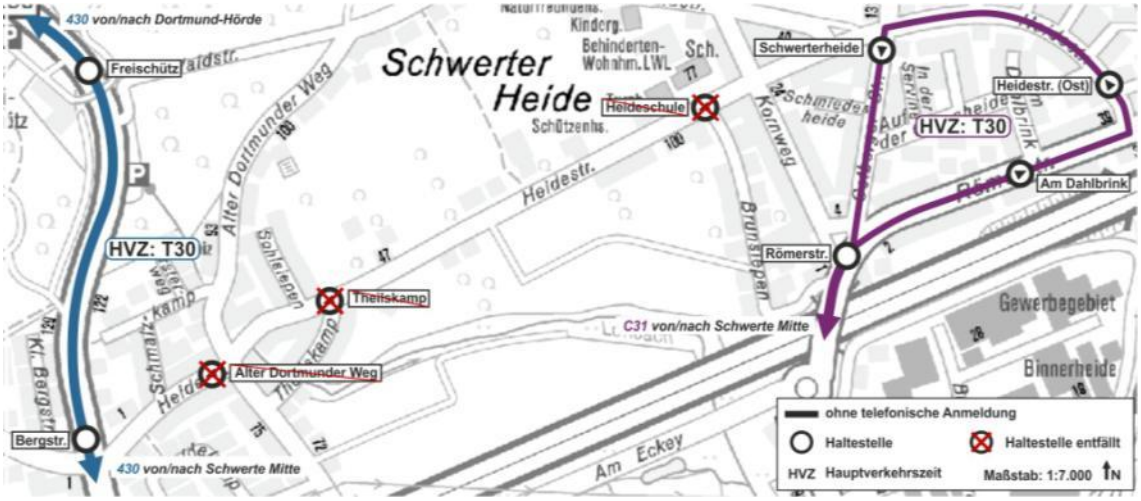
puffer der 192 nicht mehr erforderlich und könnte sinnvoll zur Verbesserung der Erschließung im nördlichen Altenbögge genutzt werden.

Insbesondere die Beseitigung des Bahnübergangs in Bönen hat keinen Umsetzungshorizont. Auch ohne die Einrichtung einer Wendmöglichkeit ist das neue Konzept der 192 umsetzbar und sollte daher zeitnah erfolgen. Ein zuverlässiger Betrieb hängt vor allem von der Querung des Bahnübergangs ab. Ist dieser nicht zu gewährleisten, muss die Linie bis zur Beseitigung des Bahnübergangs bereits an der Station Bönen enden.

11.1.12 Stadt Schwerte: T31, T38 – Verzicht auf Angebot

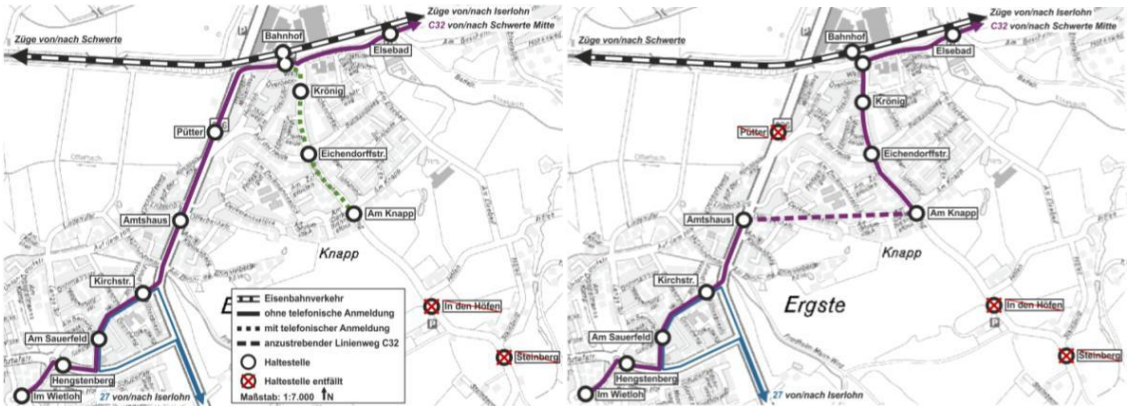
Die T31 verbindet den Bereich Schwerterheide mit der Innenstadt. Dabei ist der exklusiv durch diese Linie erschlossene Bereich minimal. Im Norden von Schwerte verkehren außerdem die 430 über die Hörder Straße (30-Minutentakt) und ab Schwerterheide die C31 (30-Minutentakt). Daher kann auf diese Taxibuslinie verzichtet werden. Die Maßnahme ist zeitnah umzusetzen.

Abb. 28: Maßnahme Verzicht auf T31



Die T38 verbindet Reingsen mit der Station Ergste. Der Linienweg führt über den Bürenbrucher Weg, wodurch der nördliche Siedlungsschwerpunkt von Ergste erschlossen wird. Zusätzlich besteht ein weiteres Busangebot in Ergste durch die C32, welche über die Letmather Straße verkehrt. Auf Grund der geringen Einwohnerzahl und -dichte in Reingsen kann auf die T38 verzichtet werden. Problematisch ist dieser Verzicht allerdings für den nördlichen Siedlungsschwerpunkt von Ergste, da die C32 keinen angemessenen Ersatz bieten kann. Für die C32 ist daher langfristig eine Straßenverbindung zwischen den Haltestellen Amtshaus und Am Knapp zu schaffen bzw. auszubauen. Solange dies nicht möglich ist, bleibt die T38 zwischen der Station Ergste und der Haltestelle Am Knapp erhalten. Die Maßnahme, den Streckenverlauf auf Ergste zu begrenzen kann zeitnah umgesetzt werden.

Abb. 29: Maßnahme in Schwerte-Ergste



Links: kurzfristig, rechts: langfristig

11.1.13 Stadt Schwerte: C31 – 60-Minutentakt samstags

Die C31 verbindet Schwerter Heide und Holzen mit dem Stadtzentrum und der Station Schwerte (Ruhr). Zudem besteht in Dortmund-Holzen ein Übergang zur Linie 432 nach Dortmund Hörde und Dortmund-Syburg. Samstagvormittags besteht ein 30-Minutentakt. Nach den Vorgaben der Ausreichenden Bedienung ist ein 60-Minutentakt zu dieser Zeit ausreichend. Diese Vorgabe steht allerdings im Konflikt mit der guten Nachfrage während des 30-Minutentakts (Verstärkerfahrten zum 30-Minutentakt ca. 14 Fahrgäste pro Fahrt)[25]. Zudem besteht in Schwerter Heide und dem südlichen Bereich von Holzen keine Alternative zu einer anderen Linie. Das Angebot der VKU unterliegt in der Stadt Schwerte allerdings anderen Voraussetzungen als in den anderen Kommunen des Kreises Unna (siehe 1.2 Finanzierung). Da hier der festgelegte Deckelbetrag von 280.000€ deutlich überschritten wurde und die Stadt Schwerte eine Stärkungspaktkommune ist, ist hier die Einsparnotwendigkeit stärker gegeben. Sofern keine Möglichkeiten gefunden werden, um das Ungleichgewicht zwischen Finanzierung und Angebot zu lösen (z. B. Anhebung des Deckelbetrags) ist zeitnah auf die Verstärkerfahrten zum 30-Minutentakt zu verzichten.

11.1.14 Stadt Fröndenberg/Ruhr: Neues Konzept für Schwachverkehrszeit

Vor allem im Sonntagsangebot haben viele Ortsteile ohne Anschluss an den Schienenverkehr kein regelmäßiges Bedienungsangebot. Dies betrifft auch einwohnerstarke Ortsteile wie Dellwig und Ostbüren sowie überwiegend kompakt bebaute Siedlungsschwerpunkte (Hohenheide). Dadurch fehlt auch vielen Ortsteilen eine regelmäßige Bedienung an den Hauptort. Das neue Konzept sieht eine Verbesserung des Angebots auf Basis der Vorgaben aus der Ausreichenden Bedienung bei mehreren Linien vor (170, 180, C71, C73). Der 120-Minutentakt bleibt bei der 170 erhalten. Es werden aber Fahrten dem bisherigen Angebot hinzugefügt. Im Zuge der Angebotsverbesserungen auf den verbleibenden drei Linien, muss bei der 170 ein 120-Minutentakt bestehen, auch wenn dieser weniger attraktiv für Nutzer ist.

[25] Vgl.: Fahrgastanalysen VKU – Linie C31 samstags

Für die 180 wird ein 60-Minutentakt eingerichtet mit einer Verkürzung des Linienwegs zwischen Hauptort und Dellwig. Die durchgehende Verbindung zwischen Dellwig und Unna wird durch einen in beiden Fahrtrelationen bestehenden Umstieg, mit kurzen Übergangszeiten, ersetzt. Dieser erfolgt an der Station Ardey zwischen 180 und RB54 oder wenn möglich bereits in Langschede zwischen 180 und 27.

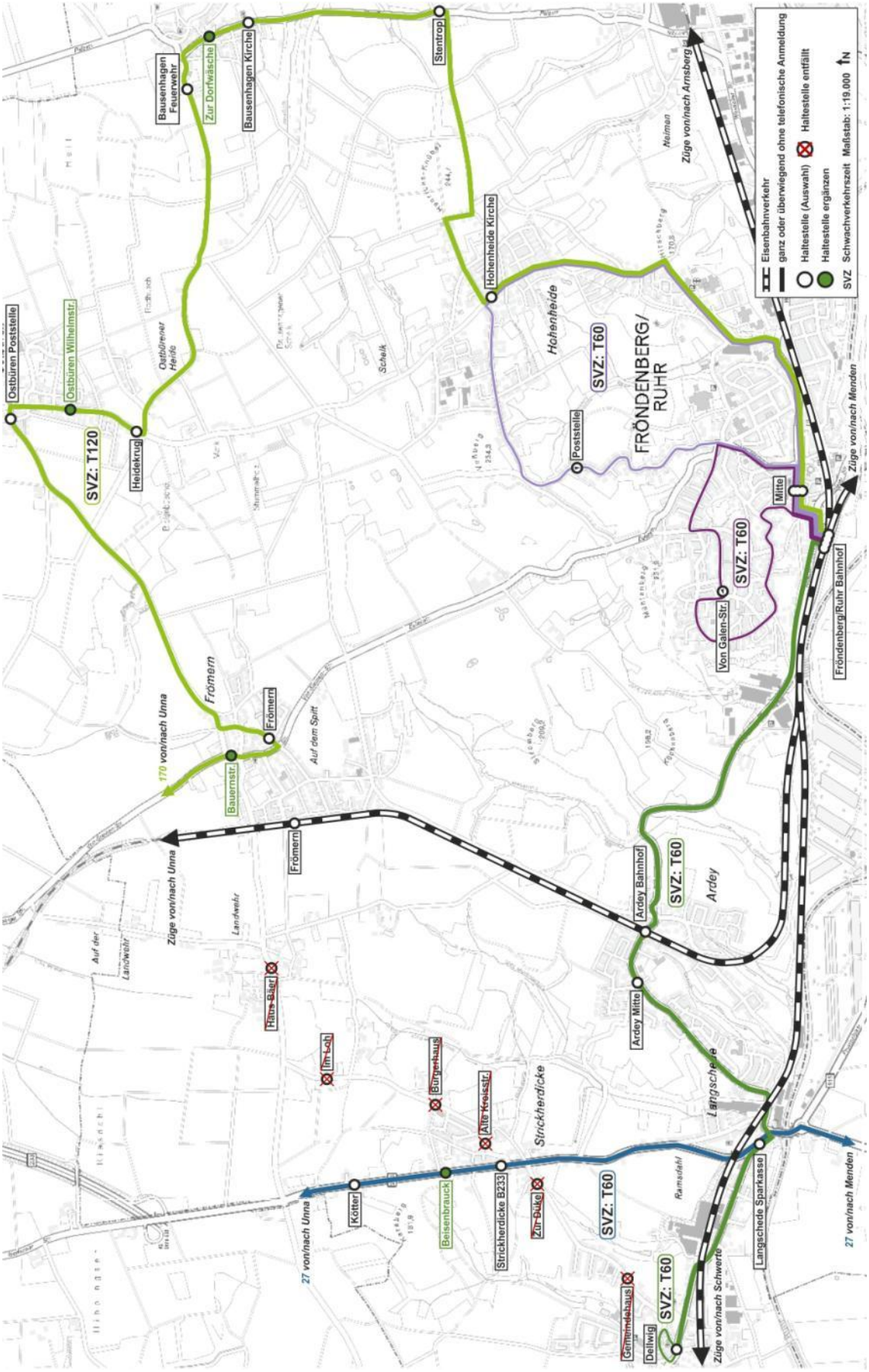
Die Linie C73 erschließt den kompakt und dichter besiedelten Bereich Mühlenberg. Hier besteht bereits ein 60-Minutentakt, welcher allerdings auf das festgelegte Bedienungszeitfenster der Ausreichenden Bedienung mit einzelnen Fahrten angepasst werden muss.

Der Siedlungsschwerpunkt Hohenheide erfordert ebenfalls ein stündliches Angebot, welches durch die Linie 170 nicht geleistet werden kann (120-Minutentakt). Hier ist ein ergänzendes Angebot erforderlich. Im bestehenden Umlauf besteht die Möglichkeit die C73 im 60-Minutentakt über Hohenheide verkehren zulassen.

In der Stadt Fröndenberg/Ruhr bestehen in mehreren Bereichen größere Haltestellenabstände, obwohl die Linienwege entlang dichter besiedelter Gebiete führen. Um die Erschließung zu verbessern sind zusätzliche Haltestellen einzurichten. Ggf. kann dafür auch auf eine weniger nah am Siedlungsbereich liegende Haltestelle verzichtet werden. Dies betrifft die 27 (Kreuzung Unnaer Straße/Beisenbrauck), die 170 (Kreuzung Ostbürener Straße/Wilhelmstraße und Palzstraße/Zur Dorfwäsche) sowie die 170 und 180 in Frömern (Kreuzung Von Steinen-Straße/Bauerstraße).

Die bestehenden Angebote auf den betroffenen Linien werden bereits heute ohne telefonische Anmeldung angeboten. Daher sollen auch die ergänzenden Fahrten ohne telefonische Anmeldung erfolgen.

Abb. 30: Maßnahmen in Fröndenberg/Ruhr



11.2 Perspektivische Maßnahmenpakete

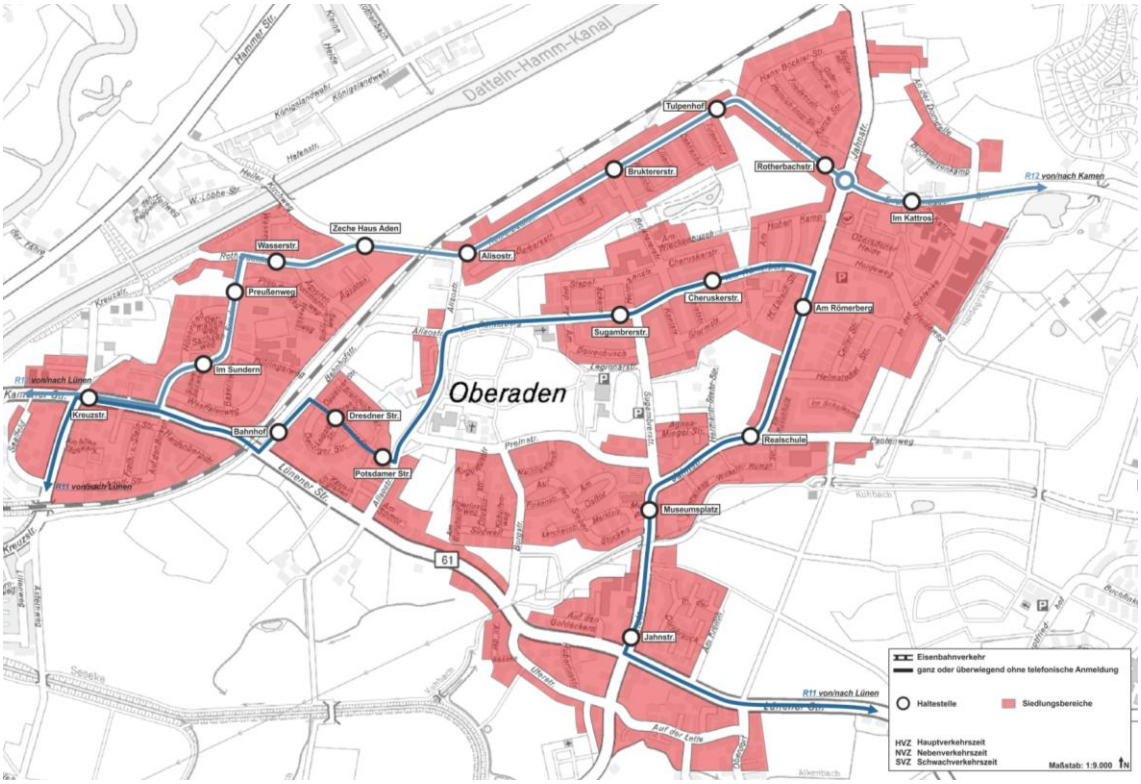
11.2.1 Stadt Bergkamen: Neues Konzept für Abendverkehr in Oberaden

Oberaden ist der größte Ortsteil der Stadt Bergkamen mit knapp 12.500 Einwohnern. Es bestehen mehrere überwiegend kompakt bebaute Siedlungsschwerpunkte. Verkehrsverflechtungen hat dieser Ortsteil mit Lünen und dem Hauptort Bergkamen. Im Abendverkehr besteht vor allem von/zum Hauptort kein regelmäßiges Angebot bei R11 und R12. Die S20 verkehrt nicht im Abendverkehr.

Keine der beiden Regionalbuslinien alleine kann ein angemessenes Abendangebot für Oberaden leisten. Die R12 ermöglicht durch den direkten Linienweg im Norden von Oberaden schnelle Verbindungen zwischen Hauptort und Lünen. Dafür werden wesentliche Bereiche nicht erschlossen. Die R11 erschließt nahezu alle Bereiche von Oberaden, hat aber relativ lange Fahrzeiten von/nach Lünen und Bergkamen.

Die Problematik der Anbindung im Abendverkehr ist der Stadt Bergkamen, dem Kreis Unna und der VKU bekannt. Die Verbesserung des Abendverkehrs ist auch nach dem Beschluss der Fortschreibung weiter zu verfolgen. Mögliche Konzepte sollen die Planungen zur Wasserstadt Oberaden berücksichtigen. Dabei sind Maßnahmen aus anderen Maßnahmenpaketen mit umzusetzen (z. B. Schließung von Taktlücken bei R11 und R12). Zudem sind Angebote, welche nur im Abendverkehr bestehen zu vermeiden. Diese verringern die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV; das Angebot wird komplexer durch zeitweilig verkehrende Linien. Mögliche Konzepte berücksichtigen die wichtigen Verknüpfungspunkte der R11 und R12.

Abb. 31: Ausgangslage in Bergkamen-Oberaden (Schwachverkehrszeit)



11.2.2 Stadt Schwerte: 594 – 60-Minutentakt während SVZ

Westhofen ist mit knapp 5.500 Einwohnern und einer überwiegend kompakten Bebauung der zweitgrößte Ortsteil von Schwerte. Die 594 erschließt bereits heute nahezu den kompletten Ortsteil. Fahrten werden sonntags im 90-Minutentakt angeboten. Dieser Takt verfügt über eine schlecht Merkbarkeit und ist eine Hemmschwelle für Gelegenheitsnutzer sowie für eine spontane Nutzung des ÖPNV. Da im Schienenverkehr ein 60-Minutentakt besteht, können Bewohner von Westhofen regionale Verbindungen nur alle drei Stunden nutzen. Auch durch die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung ist ein dichteres Angebot in Form eines 60-Minutentakts erforderlich. Die Umsetzung kann hier durch mehrere Varianten erfolgen, welche im Zuge der Nahverkehrsplanfortschreibung nicht alle umfassend untersucht werden konnten. Zu prüfen sind daher nach Beschluss der Nahverkehrsplanfortschreibung folgende Varianten:

- 60-Minutentakt und Verkürzung auf Strecke zwischen Schwerte und Hagen-Kabel
- 60-Minutentakt und Verkürzung auf Strecke zwischen Schwerte und Hagen-Boele
- Einrichtung eines 60-Minutentakts ohne Veränderungen im Linienweg

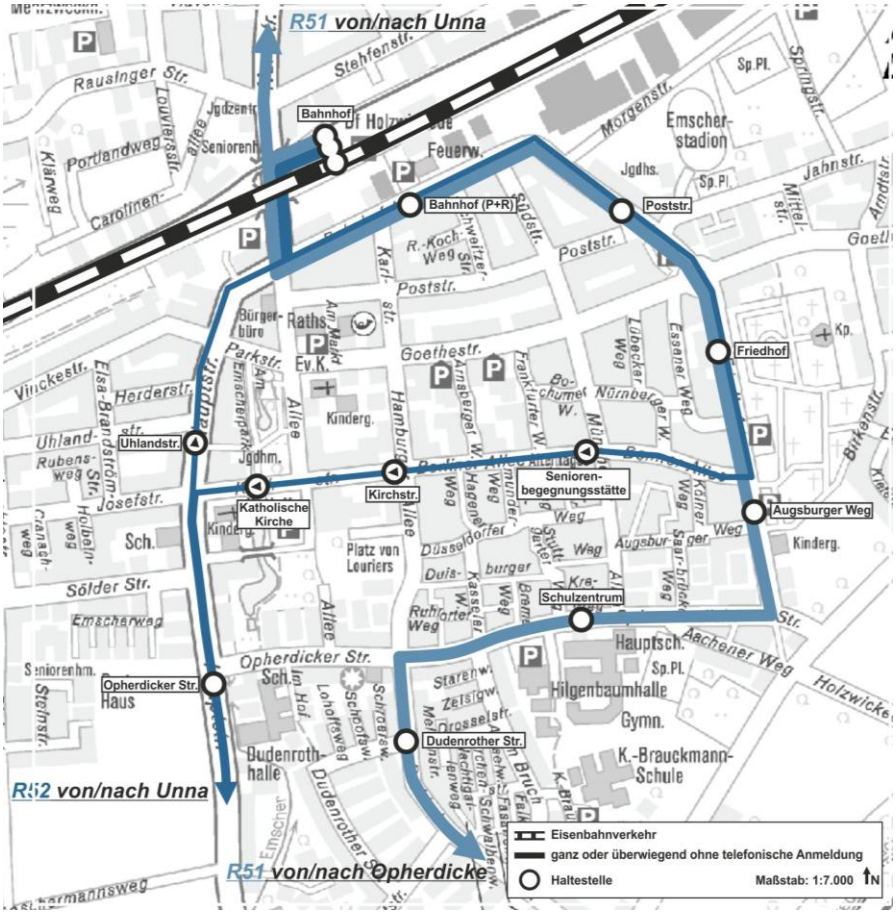
Vom 90-Minutentakt ist auch der Ortsteil Wandhofen betroffen. Daher kann eine Reaktivierung der Station Westhofen nur eingeschränkt das bestehende Defizit beheben. Sollte dennoch eine Reaktivierung angestrebt werden, ist in jedem Fall eine Reaktivierung an einem anderen Standort in Westhofen zu prüfen mit dem mehr Siedlungsbereich erschlossen werden können.

Bei diesem Maßnahmenpaket stehen mehrere Varianten zur Verfügung, welche auch finanziell gegeneinander abgewogen werden müssen. Zusammen mit möglichen Änderungen in der Umlaufplanung hat diese Maßnahme keinen kurzfristigen Umsetzungshorizont.

11.2.3 Gemeinde Holzwickede R51 – Erschließung im Hauptort

Der zentrale Bereich der Gemeinde Holzwickede wird erschlossen durch die Haltestellen Uhlandstraße und Katholisches Krankenhaus. Die R51, welche neben den Ortsteilen Opherdicke und Hengsen auch über Landkrone verkehrt, nutzt im Zentrum die Bahnhofstraße und verkehrt damit nicht durch das Zentrum von Holzwickede. Langfristig ist ein Linienweg über Uhlandstraße anzustreben, um die Anbindung an den Hauptort zu verbessern. Mögliche Konzepte müssen weiterhin die Anbindung des Hauptfriedhofs zu allen Verkehrszeiten sicherstellen (HVZ, NVZ, SVZ).

Abb. 32: Ausgangslage in Holzwickede (Hauptort)



11.3 Gewerbegebiete

Die Maßnahmen im Bedienungsangebot stehen außerhalb der Vorgaben der Ausreichenden Bedienung. Bei gegebener Relevanz können Einzelfahrten außerhalb der Bedienungszeitfenster nötig sein. Bei solchen Angeboten muss eine Nachfrage bestehen, welche aus Sicht des möglichen Auftraggebers (z. B. Unternehmen, Kreis Unna) dieses zusätzliche Angebot rechtfertigt. Angaben zu bestehenden und einzurichtenden Angeboten beziehen sich auf montags bis freitags.

11.3.1 Stadt Bergkamen, Chemiepark/Monopol

Eine bessere Erschließung innerhalb des Gewerbegebiets durch die bestehenden Buslinien ist nicht möglich, da es sich um kein öffentliches Gelände handelt. In der Vergangenheit wurde ein Werksbus getestet, der aber kaum in Anspruch genommen wurde. Durch die Nähe der Haltestellen Ernst-Schering-Straße besteht eine gute Erreichbarkeit des Hauptzugangs. Innerhalb des Geländes kann die Erreichbarkeit durch ein Leih- bzw. Werksfahrradsystem verbessert werden. Eine zentrale Vergabe sollte am Haupteingang erfolgen, um auf Beschäftigte sowie Besucher des Gewerbeparks begrenzt sein.

Problematisch ist die Schichtendzeit um 22:00 für Arbeiter mit dem Ziel Dortmund, Kamen, Hamm, da die letzte Fahrt der R81 erst Bergkamen Busbahnhof beginnt (Abfahrt 22:21). Da diese Linie bis Unna verkehrt und in Kamen mit dem Schienenverkehr nach Dortmund und Hamm verknüpft ist, kann diese für viele Beschäftigte relevant sein. Daher sollte diese letzte Fahrt bereits ab Ernst Schering-Straße erfolgen (Abfahrt 22:19). Änderungen bei den Abfahrtszeiten sind wegen der Anschlüsse zum Schienenverkehr und der Maßnahme im Gewerbepark Rünthe nicht möglich. Für die Schichtanfangszeit 05:00 ist eine Fahrt ab Unna mit Endstation Ernst Schering-Straße zu prüfen (ggf. als Linie D80).

11.3.2 Stadt Bergkamen, Gewerbepark Rünthe

Der Gewerbepark wird sehr gut erschlossen, sodass im Busangebot nur ein kleiner Handlungsbedarf bei den Fahrtzeiten besteht. Die letzte Fahrt der R81 nach Bergkamen Kamen und Unna erfolgt um 21:32. Es ist ein Umstieg an Bergkamen Busbahnhof nötig, da diese Fahrt bis Bergkamen als Taxibusangebot besteht und in Bergkamen ein Umstieg auf die letzte Fahrt der R81 ohne telefonische Anmeldung erfolgt. Dieser Umstieg beinhaltet einen Aufenthalt von 33 Minuten, für Beschäftigte mit den Zielen Bergkamen-Weddinghofen, Kamen (mit Anschluss nach Dortmund und Hamm) sowie Unna (32% aller Beschäftigten ohne Bergkamen-Weddinghofen). Die letzte Fahrt sollte erst 22:05 von der Haltestelle Gewerbepark erfolgen und eine Anschlussgarantie zur R81 an Bergkamen Busbahnhof haben. Ein Aufenthalt am Busbahnhof entfällt.

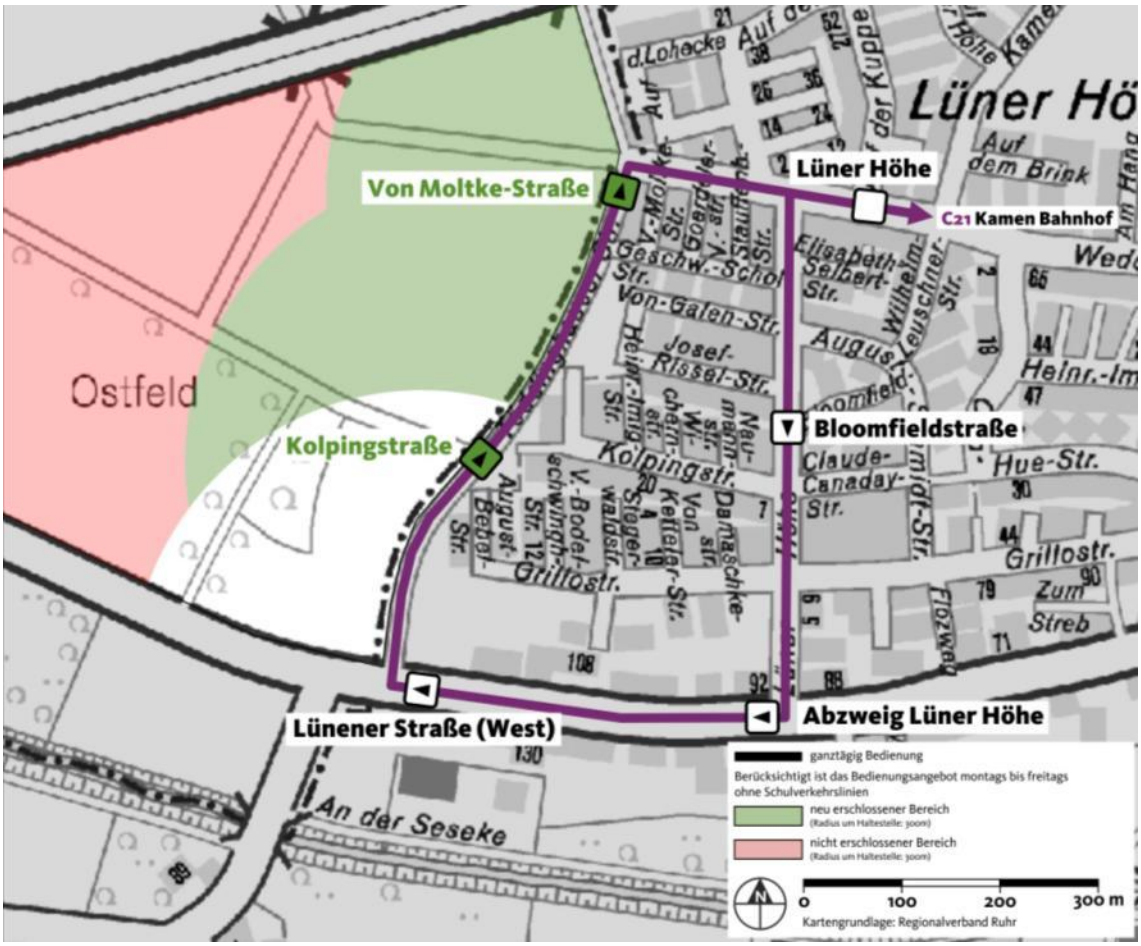
Nach Werne besteht noch eine Fahrtmöglichkeit um 23:21 ab Kettelerschule, welche mit Schichtende 22:00 unattraktiv ist. Die Fahrt, die eine Stunde früher bereits an Honda Heinen endet, sollte stattdessen bis Werne verkehren (22:21 an Kettelerschule). Dafür kann ggf. die letzte Fahrt ab Honda Heinen entfallen. Zusätzlich sind für diese Teilmaßnahme sichere gut ausgeleuchtete Fußwegverbindungen zwischen dem Gewerbegebiet und den Haltestellen Kettelersiedlung und Taubenstraße sicherzustellen. Die Maßnahmen bei der R81 sind mit der Maßnahme für den Chemiepark/Monopol abzustimmen.

11.3.3 Stadt Bergkamen, Logistikpark A2

Solange keine umfangreicheren Informationen zu diesem Gewerbegebiet vorliegen, sind nur Maßnahmen ohne größere Auswirkungen für das aktuelle Streckennetz zu empfehlen. Der Vorschlag den Linienweg der S30 über die Töddinghauser Straße zu führen sollte nicht weiterverfolgt werden. Hier bestehen bauliche Einschränkungen im Straßenraum. Zudem würde dieser Linienweg dem Produkt Schnellbus widersprechen. Eine erste Verbesserung kann bereits für den östlichen Bereich durch zusätzliche Haltestellen bei der C21 erreicht werden. Daher sollten Neuansiedlungen im Logistikpark A2 zuerst in diesem östlichen Bereich erfolgen. Zudem ergibt sich auch ein positiver Effekt für die Bewohner der Lüner Höhe, da die Fußentfernungen zur nächsten Haltestelle verkürzt werden.

Bisher verkehren nicht alle Fahrten der C21 bis zur Station Kamen. Mit der Ansiedlung von Unternehmen ist zu überprüfen, welche Fahrten in Abstimmung mit den Schichtzeiten bis zur Station Kamen verkehren sollten.

Abb. 33: Maßnahme Bergkamen, Logistikpark A2



11.3.4 Gemeinde Holzwickede, Ecoport

Für die nicht erschlossenen Bereiche im Westen und Südosten bestehen auf Grund mehrerer Einschränkungen nur Kompromisse, zumal der AirportShuttle in Maßnahmen nicht berücksichtigt wird (eigener Tarif, spezielle Zielgruppe, Priorität auf eine direkte Verbindung zwischen Flughafen und Bahnhof ohne Zwischenhalte).

Die Erreichbarkeit des östlichen Bereichs kann durch bauliche Maßnahmen verbessert werden. Hier sollte der Fußgängertunnel der Station Holzwickede/Flughafen Dortmund nach Norden zur Stehfenstraße verlängert werden. Im westlichen Bereich kann durch mindestens eine weitere Haltestelle entlang der 440 die Erreichbarkeit verbessert werden. Hier ist zu berücksichtigen, dass die Linie am Flughafen endet. Von einer zusätzlichen Haltestelle würden daher nur Beschäftigte aus dem Dortmunder Süden (v. a. Aplerbeck) profitieren. Daher sollte eine Verlängerung dieser Linie bis zur Station Holzwickede/Flughafen Dortmund geprüft werden.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, ein Fahrradverleihsystem für die Beschäftigten anzubieten[26]. Für diese Maßnahme ist eine Verlängerung des Fußgängertunnels zur Stehfanstraße unerlässlich. Die Zugänge müssen über Rampen sichergestellt werden. Auch die Nordstraße ist auf die Verkehrssicherheit für Radfahrer hin zu prüfen.

11.3.5 Stadt Lünen, Im Berge/Im Berge Ost

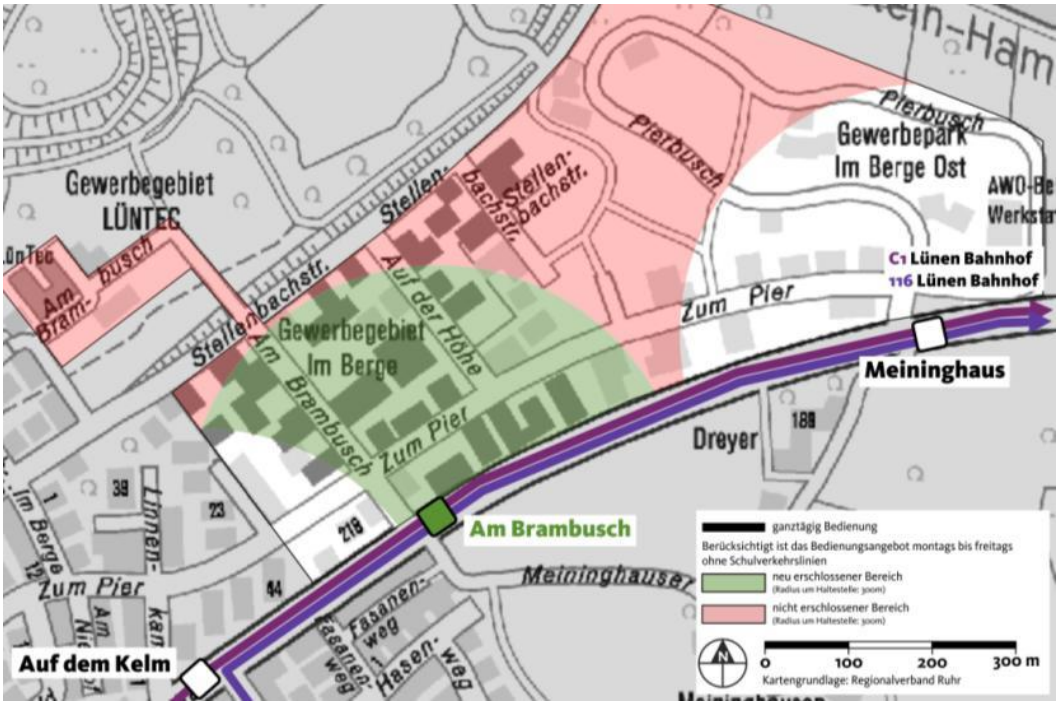
19 % der Beschäftigten in diesem Gewerbegebiet wohnen in Dortmund, so dass der Verknüpfung von U41 mit C1 und 116 eine erhebliche Bedeutung zukommt. Problematisch sind dabei sehr frühe und sehr späte Schichtzeiten zu denen ein Angebot bei der Stadtbahn, aber nicht mehr bei den Buslinien besteht. Da 34 % aller Beschäftigten aus Lünen stammen, sollten je eine Fahrt morgens und abends über den gesamten Linienweg der 116 oder C1 angeboten werden. Eine Verknüpfung zur U41 mit kurzen Übergangszeiten ist sicher zustellen.

Eine Verbesserung innerhalb des Gebiets ist mit der C1 nicht möglich, da der Umlauf keine zeitlichen Puffer für einen längeren Linienweg hat. Zudem wären von einem längeren Linienweg viele Fahrgäste betroffen, welche keine Vorteile durch eine Streckenführung durch das Gewerbegebiet hätten. Auch die Führung einzelner Fahrten durch das Gewerbegebiet ist auszuschließen, da abgesehen vom fehlenden Zeitpuffer kein gleichmäßiger Takt und keine regelmäßigen Anschlüsse über den gesamten Linienweg gewährleistet werden können. Eine Änderung im Linienweg der 116 wäre zwar möglich, ist aber auf Grund des 60-Minutentakts weniger attraktiv. Die Linie C1 fährt überwiegend im 20-Minutentakt.

Auch ohne die Veränderung von Linienweg kann die Erschließung durch eine zusätzliche Haltestelle deutlich verbessert werden (Kreuzung Brambauerstraße /Am Brambusch). Dabei sollte die zusätzliche Haltestelle zusammen mit der bereits bestehenden Haltstelle Meininghaus mit einer Querungshilfe ausgestattet. Die baulichen Maßnahmen sind mit dem für 2015 geplanten Kreisverkehr auf Höhe der geplanten Haltestelle Am Brambusch abzustimmen

[26] vgl. Gewerbegebiet KIM, Krailing bei München

Abb. 34: Maßnahme Lünen, Im Berge/Im Berge Ost



11.3.6 Stadt Lünen, Westfalia

Bei diesem Gewerbegebiet ist auch das nördlich angrenzende Wohngebiet zu berücksichtigen. Es liegt teilweise deutlich außerhalb des Einzugsbereichs regelmäßig bedienter Haltestellen, was vor allem für die mehrgeschossigen Gebäude an der Straße Wethmar Mark zutrifft. Hierdurch wird ein Bedienungsangebot auch außerhalb der Schichtzeiten des Gewerbegebiets erforderlich. Auf Grund der Bebauung im nicht erschlossenen Bereich durch Wohnhäuser mit mehreren Etagen, ist ein Bedienungsangebot, welches in der Haupt- und Normalverkehrszeit ohne telefonische Anmeldung angeboten wird, erforderlich.

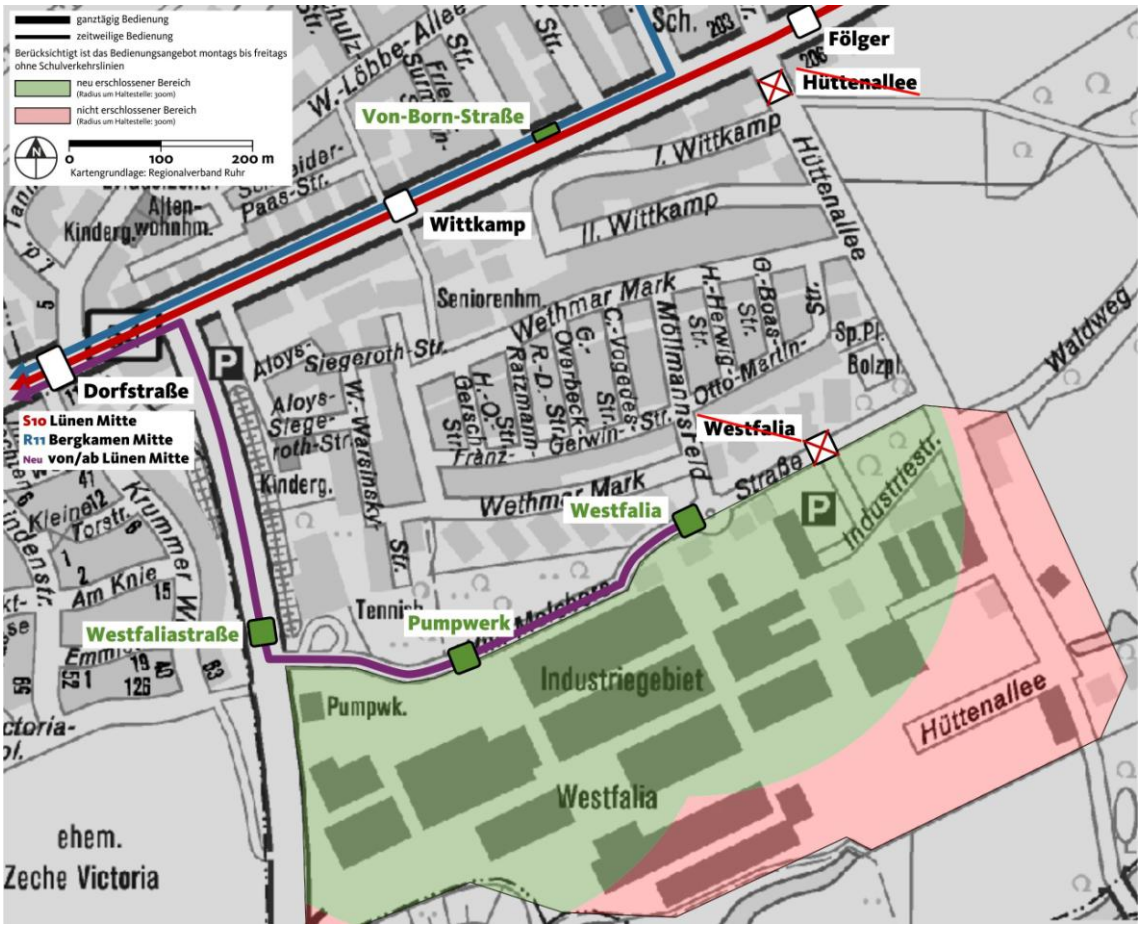
Die bestehenden Linien R11 und S10 können für die Erschließung nicht genutzt werden, da durch eine umwegige Linienführung über die Willy Melchers-Straße ehrbliche Fahrzeitverlängerungen entstehen und mehrere Verknüpfungen nicht mehr gewährleistet werden können.

Da knapp 16 % aller Beschäftigten aus Dortmund stammen und auch für die Wohnbereiche eine umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof Lünen sowie zum Stadtzentrum bestehen sollte, muss ein neues Angebot eingeführt werden. Da bereits heute die Vorgaben der Ausreichenden Bedienung in Wethmar erfüllt werden, ist ein Linienweg über die Haltestelle Wittkamp nicht erforderlich. Nach der Haltestelle Dorfstraße führt der Linienweg über Zwolle-Allee und Willi-Melchers-Straße zum Gewerbegebiet Westfalia. Dazu werden neue Haltestellen eingerichtet bzw. bestehende Haltestellen verlegt.

Diese Verlängerung erschließt bei den Wohngebieten nur den südlichen Teil des Wohngebiets Wethmar Mark. Damit ist dieser Bereich von der absoluten Bevölkerungszahl mit Lünen Beckinghausen vergleichbar (Kategorie 500 bis 999 Einwohner). Daher sollte ein Bedienungsangebot in der Haupt- und Normalverkehrszeit im 60-Minutentakt erfolgen. Für die

Schwachverkehrszeit wäre ein 120-Minutentakt erforderlich. Da allerdings gerade durch die neuen Haltestellen Pumpwerk und Westfalia die kompakten Siedlungsstrukturen an der Straße Wethmar Mark erschlossen werden, ist ein 60-Minutentakt als Taxibusangebot zu prüfen.

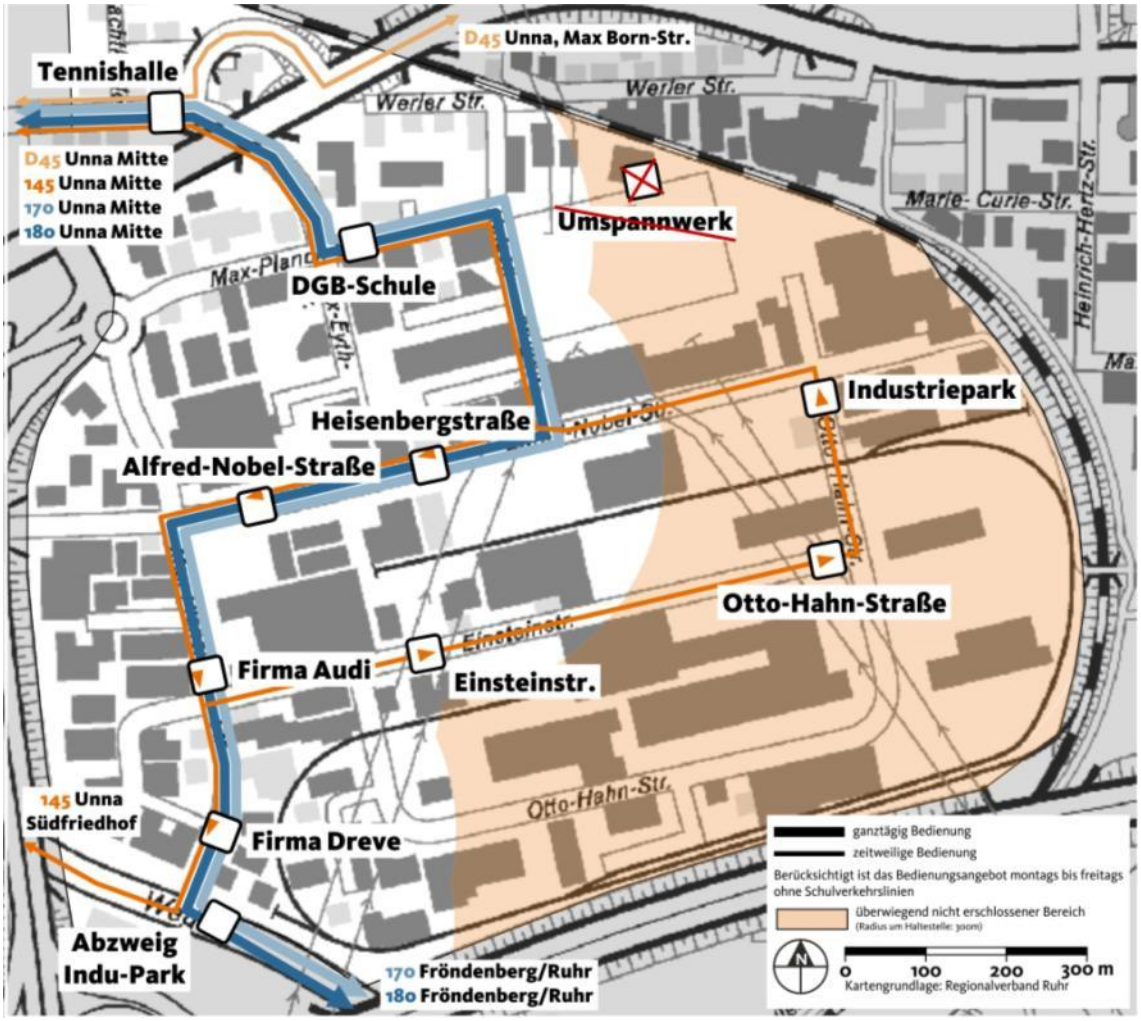
Abb. 35: Maßnahme Lünen, Westfalia



11.3.7 Stadt Unna, Industriegebiet

Verbesserungen im Bedienungsangebot sind vor allem im Abendverkehr nötig. Nach 18:30 besteht nur noch ein Angebot durch das AST-Unna. Dieses ist kritisch zu sehen, da es nicht in den VRL-Tarif integriert ist. Beschäftigte müssen für die Nutzung zahlen, auch wenn sie im Besitz eines Firmenticket sind. Auf Grund der großen Anzahl an Beschäftigen und mehreren Schichtanfangs- und -endzeiten nach 18:30 ist hier Angebot erforderlich, welches mit Firmenticket genutzt werden kann. Knapp 50 % aller Beschäftigten stammen aus Unna oder Dortmund, sodass ein zusätzliches Angebot eine umsteigefreie Verbindung zur Station Unna beinhalten muss. Hierfür ist eine Aufwertung der Linie 145 mit ergänzenden Fahrten nach 18:30 mit stündlichen Fahrten bis 22:30 zu prüfen.

Abb. 36: Maßnahme Unna, Industriepark



Durch ergänzende Fahrten bei der 145 ändert sich die Erschließung nur geringfügig, allerdings ist nun das gesamte ÖPNV-Angebot im Gewerbegebiet mit Fahrkarten des VRL (z. B. JobTicket) nutzbar. Ein häufigeres Bedienungsangebot, welches die 170 und 180 tagsüber ergänzt ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Ist dieses im Interesse der Unternehmen im Gewerbepark, sind die Unternehmen an den Mehrkosten zu beteiligen.

Da ein großer Teil allen Beschäftigens aus der Stadt Unna kommt, ist auch die lokale Anbindung im Radverkehr zu überprüfen. Dies betrifft die Hauptzufahrtsstraßen aus Westen (Kessebürener Weg) und Norden (Werler Straße, Heerener Straße, Twiete). Insbesondere die Erreichbarkeit aus Norden ist im Radverkehr unzureichend, da die Querung der Gleise einen Umweg erfordert. Dazu sollte zwischen der Alfred Nobel-Straße und Heinrich-Hertzstraße eine neue rad- und fußgängerfreundliche Querungsmöglichkeit gebaut werden. Diese hätte zudem den Vorteil, dass Beschäftigte im östlichen Teil des Gewerbegebiets als weitere ÖPNV-Alternativen die Linie D45 und T46 nutzen können (Haltestelle Stadtwerke).

11.4 Nachtverkehr

Im Nachtverkehr besteht kein großer Handlungsbedarf, da eine Reihe von Maßnahmen bereits durch das Ergänzungsgutachten zum Nahverkehrsplan 2007/2008 durchgeführt wurde. Kleinere Maßnahmen ergeben sich vor allem mit dem Ziel, Nutzer schnell und sicher nach Hause zu bringen.

Tab. 48: Maßnahmen im Nachtverkehr

Kommune	Maßnahme	Maßnahme/Anmerkung
Bergkamen	T81 Verlängerung des Linienwegs und Produktbezeichnung	Die Anbindung von Overberge im Bereich Efeuweg ist bereits Teil eines Maßnahmenpakets. Auch für den Nachtverkehr sollte ein Angebot bestehen. Dazu ist die T81 über die Landwehrstraße zu Verlänger mit den Haltestellen In den Kempten, Altenwohndorf, Hof Theiler (neue Haltestelle im Zuge des Maßnahmenpakets für R81 in Overberge) und Ford Schneider. Entsprechend den Produkten N31 und N32 in Schwerte ist der Nachtverkehr der R81 als N81 zu vermarkten.
Bönen	Nacht-Ast: Ergänzendes Angebot	Die Gemeinde Bönen hat neben Dortmund auch größere Verkehrsverflechtungen mit Hamm. Im Nachtverkehr besteht aber keine direkte Rückfahrmöglichkeit, da an der Stationen Bönen kein Nacht-AST-Angebot besteht. Die Alternative über Unna, um von dort nach Bönen zu fahren stellt auf Grund des Umwegs keine angemessene Alternative dar. Auf das Nacht-AST-Angebot von/nach Unna könnte dann verzichtet werden.
Holzwickede	N51: Ergänzendes Angebot	Im Nachtverkehr besteht keine direkte Rückfahrmöglichkeit aus Dortmund, da in Holzwickede kein Nacht-AST-Angebot besteht. Die Alternative über Unna, um von dort nach Holzwickede zu fahren stellt auf Grund des Umwegs keine angemessene Alternative dar. Bereits heute bietet im Tagesverkehr die R51 eine gute Erschließung in Holzwickede, sodass ergänzende Fahrten als Nachttaxibus zu prüfen sind. Auf das Nacht-AST-Angebot von/nach Unna könnte dann verzichtet werden.
Lünen	N10 Veränderung des Linienwegs und zusätzliche Haltestelle.	Die Wohnbereiche südlich der Alsenstraße in Lünen sind bisher nicht in das Nachtbusnetz eingebunden. Hier ist Verlängerung des Linienwegs zu prüfen; ggf. auch durch eine andere Nachtbuslinie. Im Bereich Wethmar ist eine weitere Haltestelle einzurichten, um die Wohnbereich im Wethmar Mark anzubinden. Dies kann durch eine zusätzliche Haltestelle erfolgen, welche bereits im Tagesverkehr auf der Zwolle-Allee vorgeschlagen wird (Kreuzung Zwolle-Allee/Willi Melchers-Straße. Durch bauliche Maßnahmen (z. B. Beleuchtung ist ein sichere Fußwegeverbindung zum Wohngebiet Wethmar Mark sicherzustellen.
Selm	N19	Bisher werden nur die Wohnbereiche im Umfeld der Kreisstraße erschlossen. Durch die Umgestaltung des Linienwegs zu einer Schleifenfahrt durch den Hauptort Selm können mehr Wohnbereich erschlossen werden.

11.5 Verknüpfung zwischen Bus- und Radverkehr

Mit der Einrichtung von sicheren Radabstellanlagen kann die Erreichbarkeit von Bushaltestellen verbessert werden. Davon können vor allem Wohnbereiche profitieren, welche über kein regelmäßiges Bedienungsangebots oder nur über bedarfsgesteuerte Angebote erschlossen sind und wo ein regelmäßiges Angebot finanziell nicht sinnvoll darstellbar ist.

Ebenfalls können besonders Arbeitsplatzstandorte außerhalb städtischer Lagen profitieren, wie es häufig bei Gewerbegebieten der Fall ist. Mögliche Maßnahmen bei Gewerbegebieten, welche in der Fortschreibung untersucht wurden, sind unter 11.2 Gewerbegebiete aufgeführt.

Bei folgenden Haltestellen ist die Einrichtung sicherer Radabstellanlagen zu prüfen. Neu errichtete Anlagen müssen den Vorgaben des ADFC entsprechen.

Tab. 49: Einrichtung von Radabstellanlagen an Haltestellen

Kommune	Haltestelle	Verbesserung der Anbindung für
Bergkamen	Im Kattros Kreuzstraße (Lünen)	Heil Heil
Fröndenberg/Ruhr	Langschede Sparkasse	Altendorf, Ardey, Dellwig
Holzwickede	Hengsen	Hengser Holz
Kamen	Lenningser Straße Altenmetheler Heide	Flierich, Bramey/Lenningsen Paschheide
Schwerte	Villigster Straße	Villigst, Bereich Zum Mühlenberg
Selm	Amtshaus Kreutzkamp Selm Zentrum	Bork Cappenberg Hauptort Selm
Unna	Roonstraße	Massener Heide

Bei der Erhebung des Haltestellenkatasters fielen zudem an mehreren Haltestellen eine größere Anzahl Fahrräder außerhalb der Abstellanlagen auf, weil diese voll ausgelastet waren. Daher ist an den folgenden Haltestellen die Kapazität der Radabstellanlagen zu erhöhen. Aufgeführt sind alle Standorte, an denen mehr als fünf Räder außerhalb der Abstellanlage gezählt wurden.

Tab. 50: Aufstockung der Kapazität bestehender Radabstellanlagen

Kommune	Haltestelle	Räder außerhalb der Abstellanlage
Lünen	Brambauer Verkehrshof Hauptbahnhof	10 22
Werne	Bahnhof	30

11.6 Weitere Maßnahmen

Vermarktung

Neue Angebote benötigen immer einen gewissen Zeitraum bis diese von der Bevölkerung angenommen werden. Diese Zeitspanne sollte möglichst kurz sein, um frühzeitig eine Maßnahme bewerten und ggf. nachbessern zu können. Neue Angebote sollten daher frühzeitig über verschiedene Medien beworben werden:

- Internetseite von Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbunds
- Artikeln in lokalen Zeitungen
- Informationsmaterial für wichtige Zielgruppen eines neuen Angebots
- Stadtteilbezogene Informationsmaterialien
- Aushänge in Bussen (z. B. auf einer Linie, welche zusätzlich in der Schwachverkehrszeit verkehren wird)

Kundenakquirierung

Im Kreis Unna werden bereits viele Maßnahmen durchgeführt, um neue Kunden zu gewinnen bzw. Kunden langfristig an den ÖPNV zu binden. Allerdings ist durch den steigenden Führerscheinbesitz bei Frauen und generell bei älteren Menschen mit einem steigenden Anteil wahlfreier Menschen zu rechnen. Diese sind zur Erfüllung ihrer Mobilitätsbedürfnisse nicht zwingend auf den ÖPNV angewiesen. Daher muss der ÖPNV weiter auf diese Gruppe wahlfreier Menschen eingehen. Ziel muss hier vor allem sein, den ÖPNV als eine Alternative zum Auto aufzuzeigen. In der Vergangenheit waren Aktionstage, an denen Fahrzeugscheininhaber diesen als Fahrschein nutzen konnten sehr erfolgreich[27]. Dabei ist diese Maßnahme nicht auf größere Städte begrenzt, sondern auch für den ländlichen Raum geeignet[28].

Viele in Zusammenarbeit mit VKU durchgeführt Projekte waren sehr erfolgreich und haben dazu beigetragen, den ÖPNV stärker im Bewusstsein der Einwohner des Kreises Unna als Alternative zum eigenen Auto aufzuzeigen. Daher sind diese Projekte auch weiterhin durchzuführen. Entscheidend ist vor allem, dass diese Projekte kreisweit Anwendung finden, um einen möglichst hohen Nutzen für den ÖPNV zu erreichen.

Kundenbetreuung

Bereits heute bestehen umfassende und vielfältige Informationsmöglichkeiten. Insbesondere die Einrichtung fahrtwind wird von sehr vielen Nutzern nachgefragt, was einen langfristigen Fortbestand rechtfertigt. Da die Vor-Ort-Betreuung am Wochenende nur eingeschränkt bzw. gar nicht angeboten wird, ist besonders die durchgehende telefonische Beratung ein wichtiges Element der Servicezentrale fahrtwind.

Potenzial in der Verbesserung der Kundenbetreuung liegt vor allem bei personenbesetzten Angeboten sowie im Internet. Mit fahrtwind und dem Kundenzentrum am Hauptbahn Lünen

[27] Vgl. Aktion *Fahren mit KFZ-Zulassung* in Leipzig 2012

[28] Vgl. Aktion *Freifahrt mit Fahrzeugschein* im Märkischen Kreis 2013

bestehen zwei Serviceeinrichtungen, welche durch Agenturen der Deutschen Bahn an mehreren Stationen des Schienenverkehrs ergänzt wird. Ein Vor-Ort-Service sollte immer an Standorten bestehen, welche durch eine zentrale Lage von vielen Nutzern erreicht werden können. Daher ist zu prüfen, wie langfristig eine Verlegung der Servicezentrale fahrtwind vom jetzigen Standort am Betriebshof der VKU in Kamen zur Haltestelle Kamen Markt verlegt werden kann.

Kombiticket

Größere Freizeitattraktionen liegen im Kreis Unna (z. B. Lindenbrauerei) sowie direkt außerhalb der Kreisgrenzen (v. a. in Dortmund, Hagen und Hamm). Bisher gibt es allerdings keine Angebote bei Kombitickets. Gerade diese sind aber auch für Gelegenheitsnutzer interessant, weil sie diese von nötigen Tarifkenntnissen befreien und damit eine wichtige Barriere in der ÖPNV-Nutzung aufheben. Eine spontane Nutzung des ÖPNV wird gefördert. Daher sind mögliche Angebote auf mögliche Ziele im Kreis Unna sowie außerhalb zu prüfen. Möglich sind Dauerangebote für Attraktionen, welche das gesamte Jahr geöffnet sind und einmalige Angebote für temporäre oder einmalige Veranstaltungen.

Fahrplanmedien

Bei den Printmedien bestehen noch Verbesserungspotenziale. Die Liniennetzkarten sollen nur alle regelmäßigen Angebote darstellen. Die große Anzahl von Schülerverkehren machen die Karten unübersichtlich. Zudem sind als Hintergrund aktuelle Grundlagenkarten mit Straßen und Bebauung zu verwenden.

In den Fahrplanbüchern sind nach Möglichkeit immer alle Fahrten mit allen Zwischenhalten anzugeben. Wo sinnvoll sind Anschlüsse im Linienband zu vermerken. Angaben wie alle 90-Minuten sind zu vermeiden, da diese keine Erleichterung für den Nutzer sind.

In vielen Fällen benötigen Fahrgäste nur Fahrpläne für einzelne Linien. Daher sind alle Fahrpläne auch über die Internetseiten der Verkehrsunternehmen als PDF zur Verfügung zu stellen. Ergänzend wird auf die Angebots- und Informationsmöglichkeiten des Verkehrsverbunds verwiesen.

Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr

Ziel eines qualitativ hochwertigen Busverkehrs sind kurze Reisezeitverhältnisse zum motorisierten Individualverkehr. Durch Beschleunigungsmaßnahmen können Fahrzeitgewinne erzielt werden, welche z. B. die Nutzung attraktiver für den Kunden machen und dem Betreiber mehr Fahrplanstabilität ermöglichen. Potentiale hängen dabei immer von der speziellen Situation vor Ort ab und können nicht allgemeingültig formuliert werden. Daher sind mögliche Einsatzbereiche für die nachfolgend dargestellten Maßnahmen zwischen Verkehrsunternehmen, dem Kreis Unna und den Kommen zu diskutieren.

- Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen

  An Kreuzungen mit einer hohen Staugefahr gewährleistet eine Bevorrechtigung des ÖPNV vor allem die Fahrplanstabilität. Dies kann einerseits durch die Freigabe des

Gesamtverkehrs bei der Annäherung eines Busses an die Kreuzung erfolgen oder durch eine gezielte Bevorrechtigung z. B. bei Ausfahrt aus dem Haltestellenbereich. Durch den Einsatz funkgestützter Ansteuerung durch ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem ist lediglich eine technische Aufrüstung der Ampelanlagen erforderlich. Bauliche Maßnahmen entfallen.

› Sonderfahrstreifen/Busspur

An regelmäßig stark belasteten Straßenabschnitten können eigene Fahrstreifen für Busse einen stabilen Betriebsablauf sichern und kurze Fahrzeiten ermöglichen. Diese können ggf. auch zeitlich befristet sein (HVZmorgens nur stadteinwärts, HVZ nachmittags nur stadtauswärts). Die Einrichtung von Sonderfahrstreifen ist häufig mit Veränderungen des Straßenquerschnitts verbunden. Es sind meistens größere bauliche Maßnahmen erforderlich, wodurch diese Maßnahmen auch finanzielle Auswirkungen haben kann. Daher eignen sich Sonderfahrstreifen nur, wenn eine erhebliche Anzahl von Fahrgästen von deren Einrichtung profitiert.

› Busschleusen

Eine Busschleuse ermöglicht eine exklusive Durchfahrt nur für den ÖPNV. Diese Maßnahme kann z. B. in Wohngebieten sinnvoll sein, welche erheblich von Durchgangsverkehr betroffen sind. Mit einer Busschleuse kann der Durchgangsverkehr unterbunden werden, während die Erschließung durch den Bus weiterhin gewährleistet wird. Busschleusen können passiv durch bauliche Veränderungen im Straßenraum oder aktiv durch ferngesteuerte Polleranlagen ausgeführt werden.

Anhang

Der Anhang enthält mehrere Karten, welche für eine bessere Lesbarkeit im Format A3 ausgedruckt werden sollten.

Abbildungen

- Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises Unna ab 500 Pendlern
- Pendlerverflechtungen des Kreises Unna nach außerhalb ab 500 Pendlern
- Liniennetz im Kreis Unna nach Betreibern (Karte im Format A3)
- Nachtangebot im Kreis Unna – Karte (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Bergkamen (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Gemeinde Bönen (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Fröndenberg/Ruhr (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Gemeinde Holzwickede (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Kamen (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Lünen (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Schwerte (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Selm (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Unna (Karte im Format A3)
- Erschließung in der Stadt Werne (Karte im Format A3)

Tabellen

- Radabstellanlagen im Kreis Unna
- Schienenverkehr im Kreis Unna
- Angebot im Busverkehr im Kreis Unna (ohne Schüler-, Nacht- und Freizeitverkehr)
- Kategorisierung der Kommunen
- Haltestellenkataster

Abb. 37: Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises Unna ab 500 Pendlern

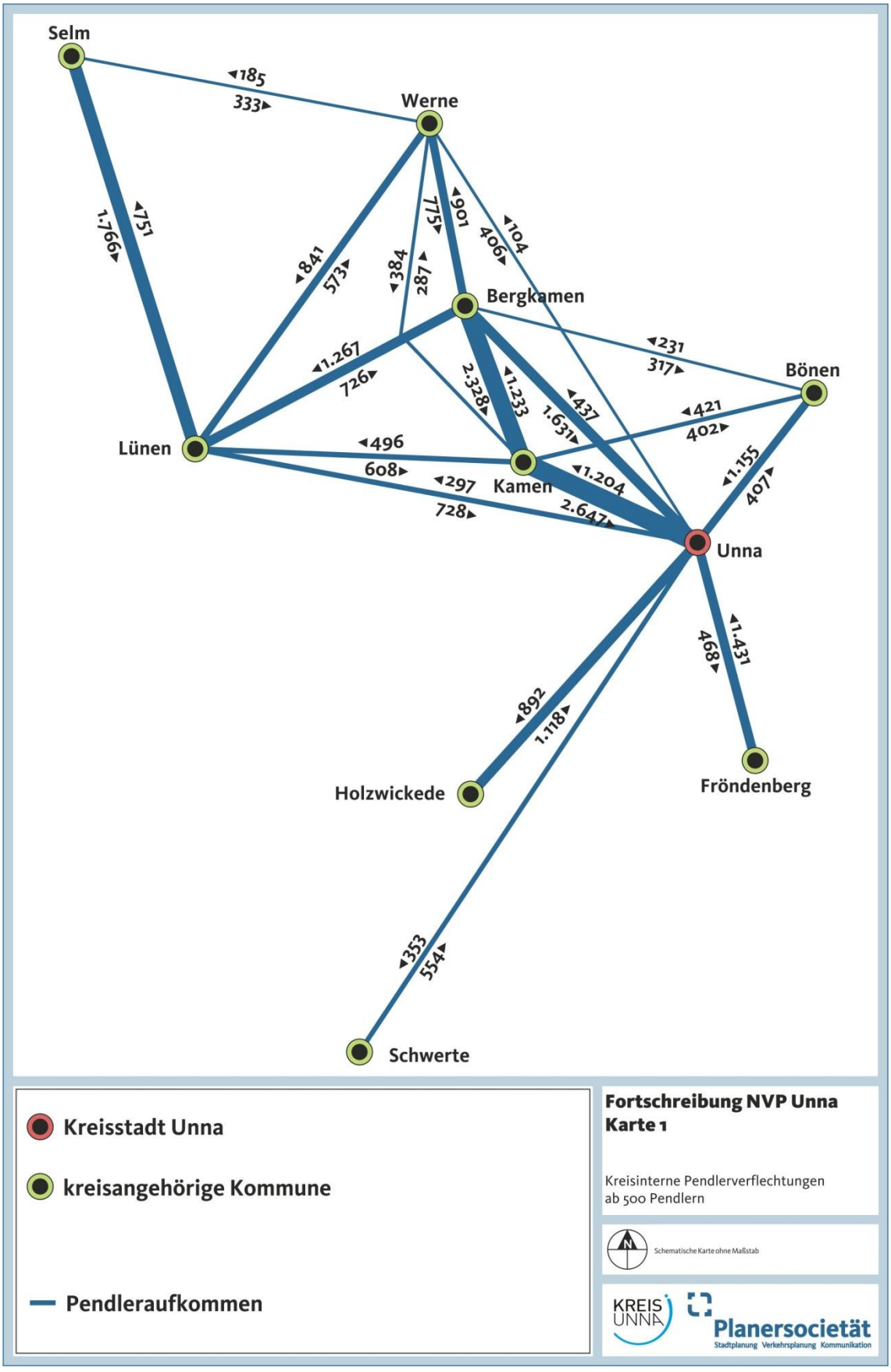
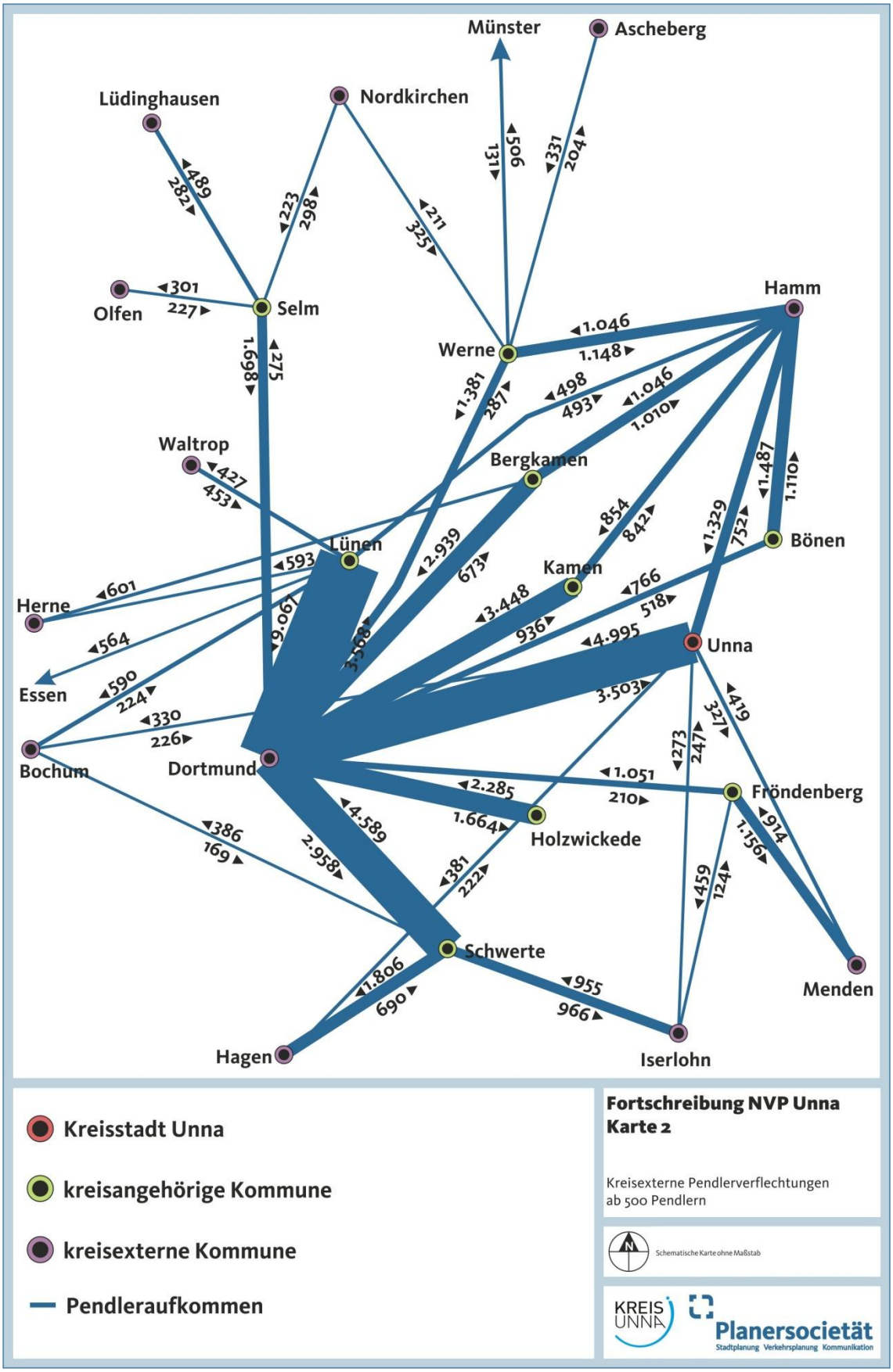


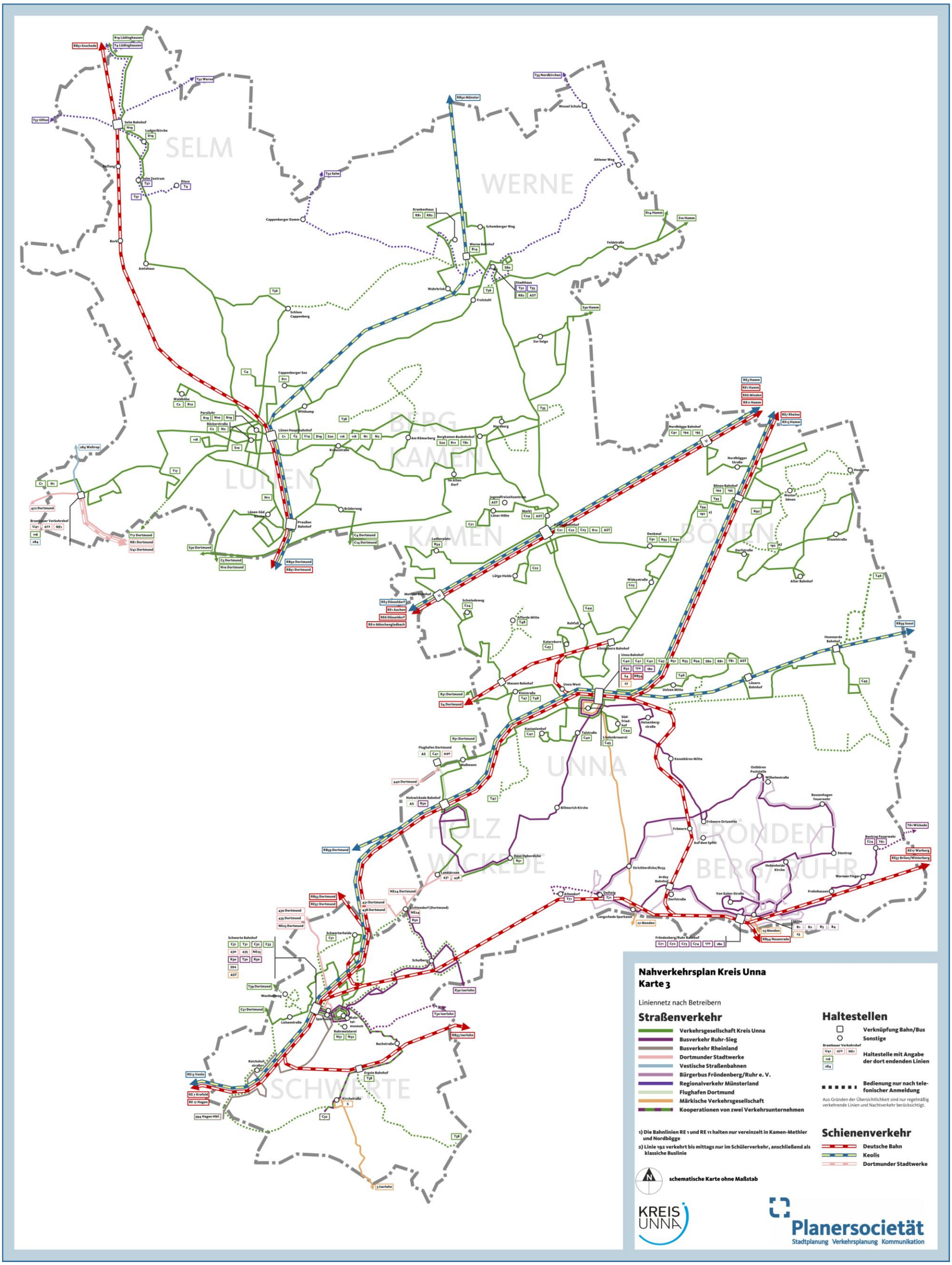
Abb. 38: Pendlerverflechtungen des Kreises Unna nach außerhalb ab 500 Pendlern



Tab. 51: Radabstellanlagen im Kreis Unna

Kommune	Haltestelle	Anzahl	Anmerkung
Bönen	Bönen Bahnhof	37	
	Lenningsen Alter Bahnhof	15	
	Nordbögge Bahnhof	28	
Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg Bahnhof	62	Plus 3 Fahrradboxen
	Frömern	9	
Holzwickede	Bahnhof Holzwickede/Flughafen Dortmund	96	
Kamen	Kamen Bahnhof	60	
	Methler Bahnhof	100	
	Pastoratsfeld	2	
	Südkamener Straße	30	
Lünen	Lünen Hauptbahnhof	80	
	Persiluhr	10	
	Preußen Bahnhof	114	
	Wittekindstraße	8	
Schwerte	Ergste Bahnhof	8	
	Schwerte Bahnhof	67	
	Sparkasse	4	
	Post	4	
Selm	Beifang	35	
	Bork	40	Plus 20 Fahrradboxen
	Selm Bahnhof	20	
Unna	Hemmerde Bahnhof	32	
	Königsborn Bahnhof	100	
	Lünern Bahnhof	14	
	Massen Bahnhof	92	
Werne	Berliner Straße	4	
	Ehrenmahl	8	
	Jagdhaus Langern	6	
	Werne Bahnhof	50	

Abb. 39: Liniennetz im Kreis Unna nach Betreibern



Tab. 52: Schienenverkehr im Kreis Unna

Linie	Betreiber	Strecke	Kreis Unna	
			Stationen	Bedienung (HVZ-NVZ-SVZ)
U41	DSW	Dortmund – Lünen	Brambauer Verkehrshof Brambauer Krankenhaus Herrentheystraße	T20 – T20 – T30
S4	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Dortmund – Unna	Massen Unna-Königsborn Unna West Unna	T20 – T30 – T30
RB50	Keolis (Eurobahn)	Dortmund – Lünen – Münster	Preußen Lünen Hauptbahnhof Werne an der Lippe	T60 – T60 – T60
RB51	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Dortmund – Lünen – Coesfeld – Gronau – Enschede	Preußen Lünen Hauptbahnhof Bork (Westfalen) Selm-Beifang Selm	T20/40* – T20/40* – T60 * samstags T60
RB53	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Dortmund – Schwerte – Iserlohn	Schwerte (Ruhr) Ergste	T60* – T60* – T60 * mo-fr T30 zwischen Dortmund und Schwerte
RB54	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade	Unna Frömern Ardey Fröndenberg	T60 – T60 – T60*/** * nur sonntags zwischen 08:00 und 20:00 ** sonntagvormittags nur T120
RB59	Keolis (Eurobahn)	Dortmund – Unna – Soest	Holzwickede Unna Lünern Hemmerde	T30 – T60* – T60 * montags bis freitags T30

Linie	Betreiber	Strecke	Kreis Unna	
			Stationen	Bedienung (HVZ-NVZ-SVZ)
RE1	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Paderborn – Hamm – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Aachen	Kamen Kamen-Methler* Nordbögge*	T60 – T60 – T60 * Stationen werden nur im Abendverkehr bedient
RE3	Keolis (Eurobahn)	Hamm – Dortmund – Herne – Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf	Nordbögge Kamen Kamen-Methler	T60 – T60 – T60* * nur sonntags zwischen 08:30 und 20:30
RE6	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Minden – Bielefeld – Hamm – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf	Kamen	T60 – T60 – T60
RE7	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Rheine – Münster – Hamm – Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln – Neuss – Krefeld	Bönen Unna Holzwickede Schwerte (Ruhr)	T60 – T60 – T60
RE11	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg – Essen – Dortmund – Hamm	Nordbögge Kamen Kamen-Methler	T60 – T60 – kein Angebot
RE13	Keolis (Eurobahn)	Hamm – Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach – Venlo	Bönen Unna Holzwickede Schwerte (Ruhr)	T60 – T60 – T60* * nur sonntags zwischen 10:30 und 20:30
RE17	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Hagen – Fröndenberg – Brilon – Warburg	Schwerte (Ruhr) Fröndenberg	T60 – T60 – T60
RE57	Deutsche Bahn (DB Regio NRW)	Dortmund – Fröndenberg – Winterberg/Brilon/Willingen	Fröndenberg	T60 – T60 – T60* * nur sonntags zwischen 07:00 und 19:00

Quelle: Online-Kursbuch Deutsche Bahn

Tab. 53: Angebot im Busverkehr im Kreis Unna (ohne Schüler-, Nacht- und Freizeitverkehr)

Linie	Betreiber	Strecke	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZso
5	MVG	Schwerte-Ergste – Menden	T60	T120	T60	T60
23	MVG	Fröndenberg – Menden	T60	T60	T60	
27	MVG	Unna – Fröndenberg-Langschede – Menden	T60	T60	T60	T60
116/T116	VKU	Lünen (Brambauer – Mitte)	T60	T60	T60	
118	VKU	Lünen (Geistviertel – Mitte)	T60	T60	T60	T60
132	BRS	Fröndenberg – Menden – Balve – Neuenrade	EF	EF		
170	BRS	Unna – Fröndenberg	T120	T120	T120	EF
180	BRS	Unna – Fröndenberg	EF	T120	T120	EF
192	VKU	Bönen (Bramey-Lenningsen – Mitte)	T60[29]			
194/T194	VKU	Bönen (Nordbögge – Gewerbegebiet Am Mersch – Mitte)	T60	T60		
195/T195	VKU	Bönen (Nordbögge – Gewerbegebiet Am Mersch – Mitte)	T60	EF		
284	Vestische Straßenbahnen	Lünen-Brambauer – Waltrop	T30	T30	T60	T60
430	DSW	Schwerte – Dortmund-Hörde	T30	T30	T30	T30
431	DSW	Holzwickede Landskrone – Dortmund Schwerter Wald	T30	T30	T30	T30
435[30]	DSW	Schwerte – Dortmund-Hörde				
438	DSW	Holzwickede Landskrone – Dortmund-Hacheney	T30	T30	T60	T60
472	DSW	Lünen-Brambauer – Dortmund-Mengede	T60	T60	T60	-

[29] Nur nachmittags

[30] Nur SVZ abends an allen Wochentagen

Linie	Betreiber	Strecke	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZso
594/T594	BVR	Schwerte – Hagen	T30	T60	T60[31]	T90
Airport Shuttle	Dortmund Flughafen	Holzwickede Bahnhof – Dortmund Flughafen	T20	T20	T20	T20
AST Schwerte[32]	VKU	Schwerte (Mitte – alle Ortsteile)				
AST Unna[32]	VKU	Unna (alle Ortsteile – alle Ortsteile)			EF	T60
B1	Bürgerbusverein Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg (Mitte – Ardey – Dellwig – Frömern – Mitte)	T120	T120	EF	
B2	Bürgerbusverein Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg (Mitte)	T120	T120	EF	
B3	Bürgerbusverein Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg (Mitte – Bausenhagen – Ostbüren – Mitte)	T120	T120	EF	
B4	Bürgerbusverein Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg (Mitte)	T120	T120	EF	
B13	Bürgerbusverein Nordkirchen	Selm – Nordkirchen-Südkirchen		EF		
C1	VKU	Lünen (Brambauer – Mitte)	T20	T20	T30	T30-T60
C2	VKU	Lünen (Alstedde – Mitte)	T60	T60	EF	EF
C4	VKU	Lünen – Dortmund-Lanstrop	T60	T60	T60	T60
C5	VKU	Lünen – Dortmund-Eving	T30	T30	T30	T60
C14	VKU	Lünen – Dortmund-Lanstrop	T60	T60		
C21	VKU	Kamen (Mitte)	T30	T30	T30	T60
C22	VKU	Kamen (Süd – Mitte)	T60	T60	T60	T60-T120
C23	VKU	Kamen (Heeren-Werve – Mitte)	T30	T30	T30-T60	T60
C24	VKU	Kamen (Methler – Mitte)	T30	T30	T30	T120

[31] Zwischen Schwerte-Westhofen, Schwerte-Wandhofen und Schwerte Mitte T30

[32] Nur SVZ abends an allen Wochentagen

Linie	Betreiber	Strecke	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZso
C31	VKU	Dortmund-Holzen - Schwerte	T30	T30	T30	T60
T31	VKU	Schwerte (Mitte – Schwerterheide)	T60[33]	EF		
C32/T32	BRS + VKU	Schwerte (Mitte – Ergste)	T30	T30	T30	T60
C33/T33	VKU	Schwerte (Mitte)	T60	T60	T60	T60
C40	VKU	Unna (Mitte)	T60	T60	T60	
C41/T41	VKU	Dortmund Flughafen – Unna	T60	T60		
C42	VKU	Unna (Mitte)	T60	T60	T60	
C43	VKU	Unna (Königsborn – Mitte)	T60	T60	T60	
C44/T44	VKU	Unna (Königsborn – Mitte)	T60	T60	T60	
C45/T45	VKU	Unna (Hemmerde – Mitte)	T60	T60	T60	EF
C71	BRS	Fröndenberg (Mitte)	EF	T60	T60	T60[34]
C72	BRS	Fröndenberg (Mitte)	T60	T60	T60	
C73	BRS	Fröndenberg (Mitte)	T60	T60	T60	
C74	BRS	Fröndenberg (Bentrop – Mitte)	T60	T60	T60	
C91/T91	VKU	Bönen – Kamen-Heeren-Werve	T60	T60	T60	T60
D19	VKU	Lünen – Selm	T60			
D45	VKU	Unna (Mitte)	EF			
D86	VKU	Schwerte – Werne	EF	EF	EF	EF

[33] Nur HVZ nachmittags

[34] Nur ab mittags

Linie	Betreiber	Strecke	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZso
R11	VKU	Lünen – Bergkamen	T60[35]	T60[35]	T60	T60
R12	VKU	Lünen – Bergkamen – Kamen	T60	T60	T60	T60
R14/T14	VKU	Werne – Hamm	T60	T60	T60	T120
R19/T19	VKU	Lünen – Selm – Lüdinghausen	T60+EF	T60	T60	T60
R30	BRS	Schwerte – Iserlohn	T60	T60	T60	T120
R50/T50	BRS	Schwerte – Dortmund-Lichtendorf	T60	T60	T60	EF
R51/T51	VKU	Holzwickede – Unna	T60	T60	T60	T60
R52/T52	BRS	Holzwickede – Unna	T60	T60	T60[36]	T120[36]
R53	VKU	Kamen-Heeren-Werve – Unna	T20/40	T20/40	T60	T60
R54	VKU	Kamen-Methler – Unna	T60[37]	T60	T60	T60
R81/T81	VKU	Werne – Bergkamen – Kamen – Unna	T60	T60	T60	T60
R82/T82	VKU	Werne (Mitte)	T60	T60	T60	T60
R92	VKU	Kamen-Heeren-Werve – Bönen	T60	T60		
S10	VKU	Lünen – Werne – Hamm	T60	T60	T60	T120
S20	VKU	Bergkamen – Lünen	T60	T60		
S30	VKU	Hamm-Herringen – Bergkamen – Dortmund	T60[38]	T60[38]	T60	T120

[35] Zwischen Lünen und Bergkamen-Oberaden T30

[36] Nur zwischen Unna und Unna-Billmerich

[37] HVZ morgens T30

[38] Zwischen Bergkamen und Dortmund T30

Linie	Betreiber	Strecke	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZso
S80	VKU	Werne – Bergkamen – Kamen – Unna	T60	T60	T60[39]	
T17	VKU	Dortmund-Brechten – Lünen-Lippholthausen		EF	EF	
T30	BRS	Schwerte – Iserlohn-Hennen/-Drüpplingsen	T60[40]	T60[40]	T60[40]	T60[40]
T35	VKU	Bergkamen (Mitte)	T60	T60	T60	
T36	VKU	Bergkamen (Heil – Mitte)	T60	T60	T60	
T38	VKU	Schwerte (Ergste – Reingsen)	T60	T60	T60	T60
T39	VKU	Dortmund-Sommerberg – Schwerte	T60	T60	T60	T60
T46	VKU	Unna (Hemmerde – Siddinghausen –Mühlhausen)	T60	T60	T60	
T47	VKU	Unna-Massen – Holzwickede	T60	T60	T60	
T48	VKU	Unna (Afferde – Massen)	T60	T60	T60	
T52	RVM	Selm – Nordkirchen – Werne	T120	T120	EF	
T54[41]	VKU	Unna (Massen)			T60	T60[42]
T55	RVM	Werne – Nordkirchen-Capelle	T120	T120	EF	
T56	RVM	Selm-Cappenberg – Werne	T60	T60	T60	T120
T57	RVM	Selm – Olfen	T120	T120	EF	
T61	BRS	Fröndenberg-Bentrop – Wickede	T60	T60	T60	

[39] Nur zwischen Bergkamen und Kamen

[40] Nach Iserlohn-Hennen oder Iserlohn-Drüpplingsen im Wechsel (T120)

[41] Zusätzlich SVZ abends von Montag bis Freitag Einzelfahrten

[42] Nur von Massen Bahnhof nach Massen Roonstraße

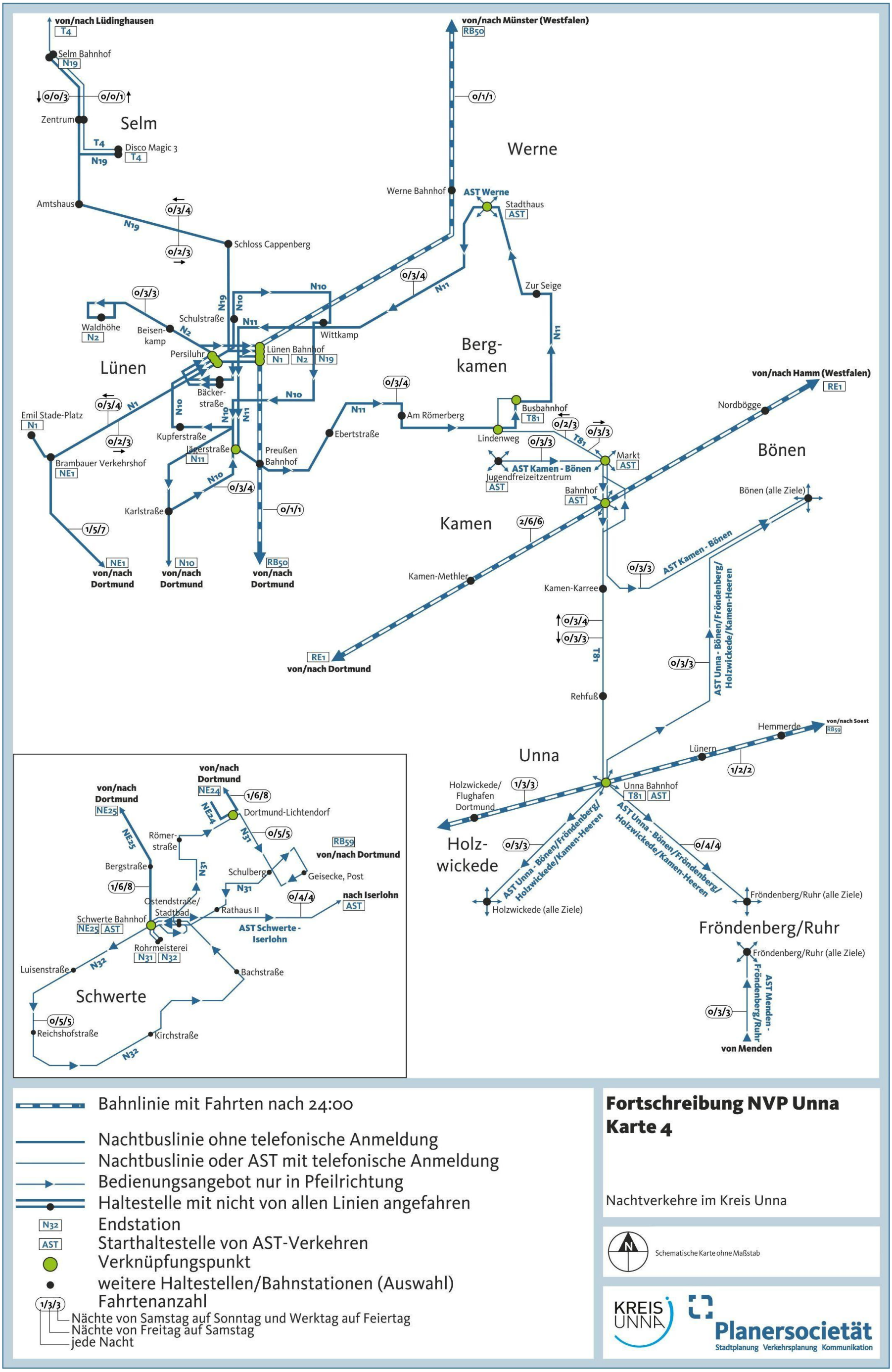
Linie	Betreiber	Strecke	HVZ	NVZmf	NVZsa	SVZso
T71	BRS	Fröndenberg (Altendorf – Dellwig)	T60	T60	T60	
T93	VKU	Bönen (Mitte – Westerbönen – Osterbönen – Flierich)	T60	T60	T60	
T94	VKU	Bönen (Mitte – Bramey-Lenningsen)	T60	T60	T60	
T138	VKU	Schwerte (Mitte – Villigst)		EF	EF	
T620	VKU	Werne (Mitte)		EF		

Tab. 54: Nachtangebot im Kreis Unna – Linienübersicht

Linie	Betreiber	Strecke	Mo - Fr	Sa	So
N1	VKU	Lünen (Mitte – Brambauer)		T90	T90
N2	VKU	Lünen (Mitte – Alstedde)		T90	T90
NE1	DSW	Dortmund – Lünen-Brambauer	EF	T60	T60
N10	VKU	Dortmund – Lünen		T90	T90
N11	VKU	Lünen – Bergkamen – Werne		T90	T90
N19	VKU	Lünen – Selm		T90	T90
NE25	DSW	Schwerte – Dortmund-Hörde	EF	T60	T60
N31	VKU	Schwerte (Mitte – Geisecke – Lichtendorf)		T60	T60
N32	VKU	Schwerte (Mitte – Westhofen – Erste – Villigst)		T60	T60
Nacht-AST Kamen	VKU	Kamen -> Bönen	EF[43]	T60	T60
AST Lünen	VKU	Lünen (Mitte -> alle Ortsteile)	EF	EF	EF
Nacht-AST Menden	BRS	Menden -> Fröndenberg		T60	T60
Nacht-AST Schwerte - Iserlohn	MVG	Schwerte -> Iserlohn		T60	T60
Nacht-AST Unna	VKU	Unna -> Unna, Bönen, Fröndenberg, Holzwickede, Kamen-Heeren/Werve		T60	T60
Nacht-AST Werne	VKU	Werne (Mitte -> alle Ortsteile)		T90	T90
T4	RVM	Selm – Lüdinghausen		EF	EF
T81	VKU	Unna – Kamen – Bergkamen		T60	T60

[43] Nur freitags

Abb. 40: Nachtangebot im Kreis Unna – Karte



Tab. 55: Kategorisierung der Kommunen

Kommune	Zentrum		Bevölkerungs-zahl		Bevölkerungs-dichte (km²)		Beschäftigte		Beschäftigte pro Einwohner		Schüler		Öffentliche Ein-richtungen		Einzelhandels-struktur		Σ
	Art	Wert	Wert	Anteil	Wert	Anteil	Wert	Anteil	Wert	Anteil	Wert	Anteil	Wert	Anteil	Wert	Anteil	
Fröndenberg /Ruhr	GZ	1	21.712	0,05	386	0,51	3.660	0,03	-	0,17	2.424	0,05	0	0,00	1	0,05	1,86
Bönen	GZ	1	18.439	0,05	485	0,64	6.021	0,06	-	0,33	2.379	0,05	0	0,00	1	0,05	2,16
Holzwickede	GZ	1	17.103	0,04	765	1,01	8.569	0,08	-	0,50	1.976	0,04	0	0,00	1	0,05	2,72
Selm	MZ	2	26.747	0,07	443	0,59	4.163	0,04	-	0,16	3.223	0,06	0	0,00	2	0,09	3,00
Werne	MZ	2	29.793	0,07	392	0,52	8.633	0,08	-	0,29	3.913	0,08	1	0,09	2	0,09	3,22
Schwerte	MZ	2	47.983	0,12	854	1,13	12.501	0,12	-	0,26	5.607	0,11	2	0,18	3	0,14	4,05
Bergkamen	MZ	2	50.267	0,12	1.121	1,48	8.908	0,08	-	0,18	6.273	0,12	0	0,00	3	0,14	4,13
Kamen	MZ	2	44.217	0,11	1.080	1,43	9.955	0,09	-	0,23	5.103	0,10	1	0,09	3	0,14	4,18
Unna	MZ	2	66.202	0,16	748	0,99	25.614	0,24	-	0,39	9.329	0,19	5	0,45	3	0,14	4,55
Lünen	MZ	2	87.061	0,21	1.471	1,95	20.645	0,19	-	0,24	9.974	0,20	2	0,18	3	0,14	5,10
Kreis Unna	-	-	409.524	-	755	-	108.669	-	-	-	50.201	-	11	-	22	-	-

Kommunen der Kategorie I | Kommunen der Kategorie II | Kommunen der Kategorie III | Kommunen der Kategorie IV

Quelle: Gebietsentwicklungsplan Arnsberg 2003, Information und Internetseite Technik Nordrhein-Westfalen 2012, Internetseite des Kreises Unna 2012

Anmerkungen

Um die Einteilung des Gebietsentwicklungsplans in Grund- und Mittelzentren verrechnen zu können wurde Grundzentren (GZ) der Wert 1 und Mittelzentren (MZ) der Wert 2 zugewiesen.
Bei den öffentlichen Einrichtungen wurden Einrichtungen ausgewertet, welche nicht in jeder Kommune existieren und damit die Kommunen unterscheidbar machen (Arbeitsamt, Kreishaus, Regional bedeutende Museen und Krankenhäuser).
Die Bewertung der Einzelhandelsstruktur erfolgte qualitativ und orientierte sich nach folgendem Muster:

- Wert 1: Einrichtungen der Grundversorgung, kaum bis keine Filialketten, keine größere Fußgängerzone, kein Einkaufszentrum
- Wert2: Einrichtungen der Grundversorgung, kleinere Anzahl an Filialketten, Fußgängerzone, kein Einkaufszentrum
- Wert3: Einrichtungen der Grundversorgung, größere Anzahl an Filialketten, Fußgängerzone oder Einkaufszentrum

Tab. 56: Haltestellenkataster

Das Haltestellenkataster umfasst eine detaillierte Analyse aller Haltestellenpositionen im Kreis Unna. Auf Grund dieses Umfangs lassen sich alle Ergebnisse nicht kompakt auf wenigen Seiten darstellen. Nachfolgend ist daher nur ein Auszug zu wesentlichen Verknüpfungspunkten dargestellt. Die komplette Übersicht zusammen mit einer kurzen Erläuterung der Kategorien ist in Form einer Excel-Datei über einen Link vom Server des Kreises Unna abrufbar.

Kommune	Haltestelle (Vor-Ort-Angabe)	Linien (Vor-Ort-Angabe)	Hochbord	Leitstreifen	Wartehalle	Sitze	Mülleimer	Beleuchtung	Zuweg barrierefrei
Bergkamen	Bergkamen Busbahnhof	S20, S80, R12, R81, N11, F80, 126, 128	ja	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Bergkamen	Bergkamen Busbahnhof	S30, R11	ja	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Bergkamen	Bergkamen Busbahnhof	S20, S30, 126	ja	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Bergkamen	Bergkamen Busbahnhof	S80, R12, R81, D80, T35, T36, F80, 128, 193	ja	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Bönen	Bahnhof	R92, C91, T93, T94, 191, 192, 194, 195	nein	ja	ja	> 3	ja	indirekt	ja
Bönen	Bahnhof	R92, C91, 191, 192, 193, 194, 195	nein	ja	ja	> 3	ja	indirekt	ja
Bönen	Nordbögge, Bahnhof	C91, 191, 194, 195	nein	nein	ja	1 bis 3	ja	keine	nein
Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg Bahnhof	-	ja	ja	ja	> 3	ja	indirekt	ja
Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg Bahnhof	C71, C72, C73, C74, 132, 160, 170, 180, B1, B4	nein	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Fröndenberg/Ruhr	Ardey Bahnhof	180	nein	nein	ja	keine	nein	indirekt	Ja
Fröndenberg/Ruhr	Ardey Bahnhof	180	nein	nein	ja	1 bis 3	ja	indirekt	ja
Holzwickede	Holzwickede Bf./Flughafen Dortmund	R51/T51, R52	nein	nein	ja	1 bis 3	ja	indirekt	ja
Holzwickede	Bahnhof Holzwickede/Flughafen Dortmund	Airportshuttle	nein	nein	nein	keine	nein	indirekt	ja
Holzwickede	Bahnhof (P&R)	R51/T51, R52/T52	nein	nein	nein	keine	ja	direkt	ja
Holzwickede	Bahnhof (P&R)	R51/T51	nein	nein	nein	keine	ja	indirekt	ja
Kamen	Kamen Bf	C24	nein	ja	ja	> 3	ja	indirekt	ja
Kamen	Kamen Bf	F80, 184, 188, C23, R12, S80, R81, C21, C22	nein	ja	ja	> 3	ja	indirekt	ja

Kommune	Haltestelle (Vor-Ort-Angabe)	Linien (Vor-Ort-Angabe)	Hochbord	Leitstreifen	Wartehalle	Sitze	Mülleimer	Beleuchtung	Zuweg barrierefrei
Kamen	Kamen Bf	S80, R81, F80, 188, T81	nein	ja	ja	> 3	ja	indirekt	ja
Kamen	Methler Bahnhof	C24, R54, 119, 186, 189	nein	nein	ja	1 bis 3	ja	direkt	ja
Kamen	Methler Bahnhof	C24, R54, 119, 186, 188, 189	nein	nein	ja	1 bis 3	ja	indirekt	ja
Lünen	ZOB-Hauptbahnhof	116, C2, C4, C5, C14, S10, R11, R12, R19, N1, N11, 116, 118, 119, 530	nein	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Lünen	ZOB-Hauptbahnhof	C2, C4, C5, C14, S10, R11, R12, R19, N1, N11, 116, 118, 119, 530	ja	ja	ja	> 3	ja	direkt	ja
Lünen	ZOB-Hauptbahnhof	S10, S20, R11, R12, D19, C2, C4, 530, AST	ja	ja	ja	> 3	ja	direkt	ja
Lünen	ZOB-Hauptbahnhof	S10, S20, R11, R12, D19, C2, C4, 530, AST	ja	ja	ja	> 3	ja	direkt	ja
Lünen	Hauptbahnhof Nord	S10, R11, N11, AST	ja	nein	nein	keine	ja	indirekt	ja
Lünen	Hauptbahnhof Nord	R19, 105	ja	nein	nein	keine	ja	indirekt	ja
Lünen	Hauptbahnhof Nord	R19	ja	nein	nein	keine	nein	indirekt	ja
Lünen	Preußen Bahnhof	R11, C4, C14, AST	nein	nein	ja	1 bis 3	ja	indirekt	ja
Lünen	Preußen Bahnhof	R11, C4, 112, 119, N11, 106	nein	nein	ja	1 bis 3	ja	indirekt	ja
Schwerte	Bahnhof	C31, T39, D86, N31, N32, 138	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	430, 435, NE25	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	C32, T32, N32, 138	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	C31, C33, T31, N31	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	C33	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	T30, AST	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	R30, R50, T50	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	594	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein
Schwerte	Bahnhof	AST	nein	nein	nein	> 3	ja	direkt	nein

Kommune	Haltestelle (Vor-Ort-Angabe)	Linien (Vor-Ort-Angabe)	Hochbord	Leitstreifen	Wartehalle	Sitze	Mülleimer	Beleuchtung	Zuweg barrierefrei
Schwerte	Ergste Bf.	C32, 138, 208	nein	ja	nein	keine	ja	keine	ja
Schwerte	Ergste Bf.	C32, T38, 130, R30, 138, N32, AST	nein	nein	ja	keine	ja	keine	ja
Selm	Beifang Bahnhof	B13, 531, 631, T61, T62, T62	ja	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Selm	Bahnhof	R19, D19, D83, N19, T4, T57, 525, 631, T52	nein	nein	nein	keine	nein	keine	ja
Selm	Bahnhof	R19, T4, T52, 631	nein	nein	nein	keine	nein	keine	nein
Unna	Lünern Bahnhof	C45	nein	nein	nein	keine	nein	indirekt	nein
Unna	Lünern Bahnhof	C45, AST, 146, 546	nein	nein	nein	keine	nein	keine	ja
Unna	Hemmerde Bf	C45, 154, T46	nein	nein	nein	keine	nein	keine	nein
Unna	Hemmerde Bf	C45, 146, 154, T46, AST	nein	nein	nein	keine	nein	indirekt	nein
Unna	Königsborn Bf	R53, C43, 105, AST	nein	nein	ja	> 3	ja	direkt	ja
Unna	Massen Bahnhof	R54, 119, T48, AST, T54	nein	ja	ja	1 bis 3	nein	direkt	ja
Unna	Massen Bahnhof	R54, 119, T48	nein	ja	ja	1 bis 3	nein	direkt	ja
Unna	Unna Bahnhof	C40, C42, C44, C45, 145, AST	ja	ja	ja	> 3	ja	direkt	ja
Unna	Unna Bahnhof	C41, R51, R52, R54, 119, 147, D96	ja	ja	ja	> 3	ja	direkt	ja
Unna	Unna Bahnhof	27, C45, D45, 146, 170, 180, T46, F80	ja	ja	ja	> 3	ja	direkt	ja
Unna	Unna Bahnhof	S80, C43, C44, R53, R81, D86, F80, 154, 155, 156, 183	ja	ja	ja	> 3	ja	direkt	ja
Werne	Werne Bf	R14, R81	nein	ja	ja	1 bis 3	ja	indirekt	ja

Wartehalle: war die Wartehalle nicht zumutbar bzw. defekt, wurde dies als nicht vorhanden (= nein) gewertet

Sitze: waren die Sitzmöglichkeiten nicht zumutbar bzw. defekt, wurde dies als nicht vorhanden (= keine) gewertet

Beleuchtung: direkt = Halteposition verfügt über eigene Lichtquelle; indirekt = Haltestellenposition wird über Straßenlaterne beleuchtet, welche sich im Bereich der Haltestellenposition befindet

Abb. 41: Erschließung in der Stadt Bergkamen

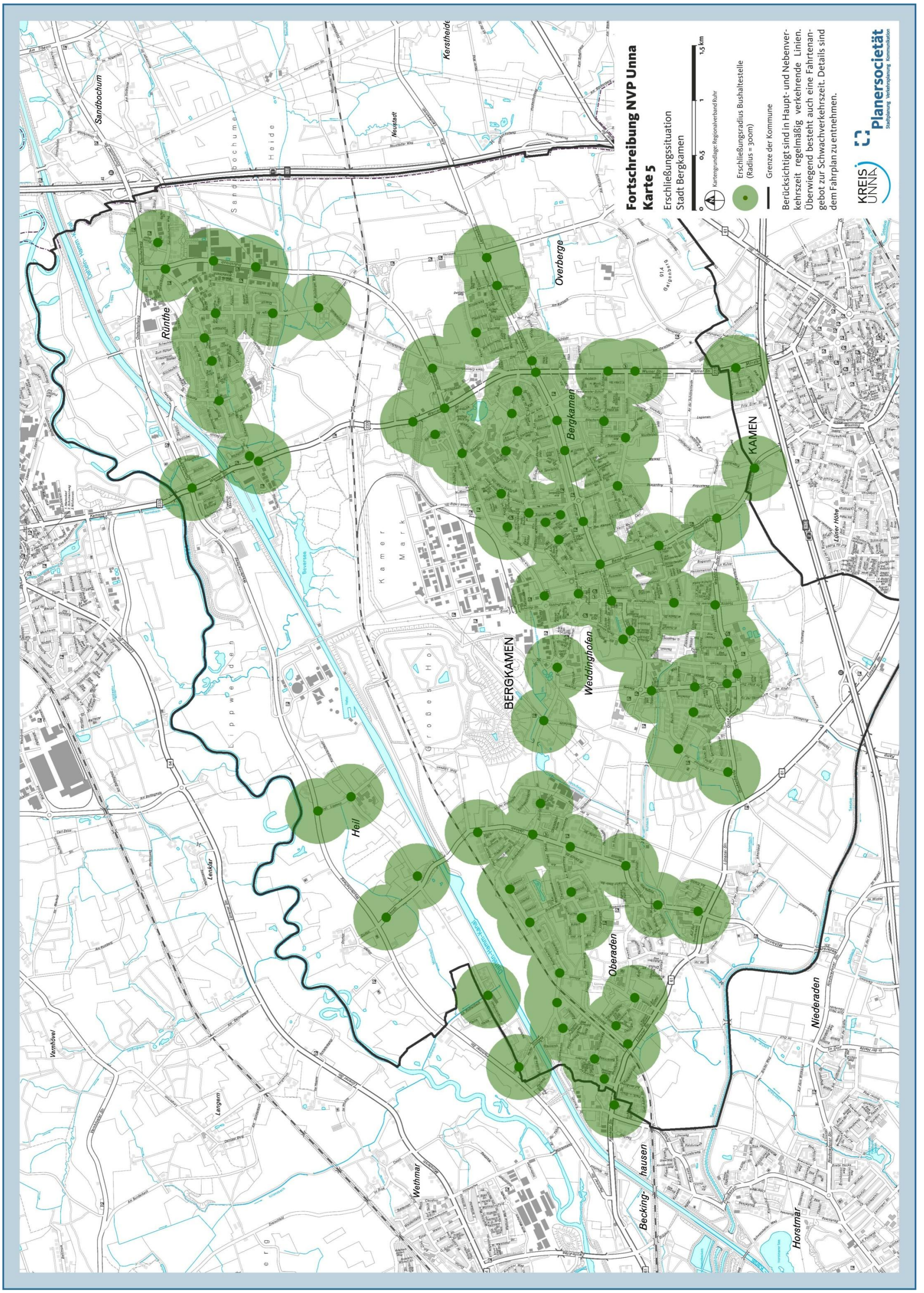


Abb. 42: Erschließung in der Gemeinde Bönen

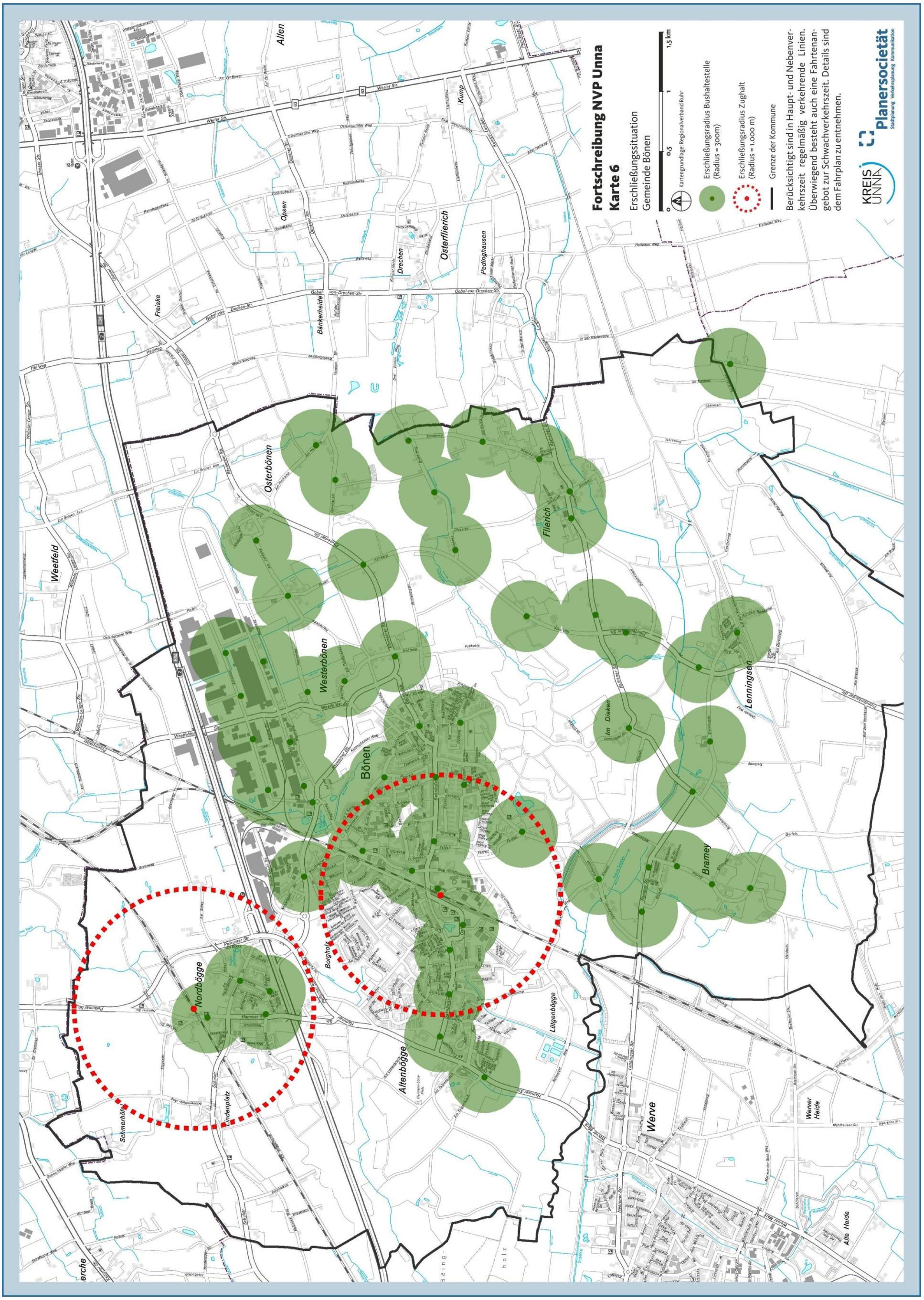


Abb. 43: Erschließung in der Stadt Fröndenberg/Ruhr

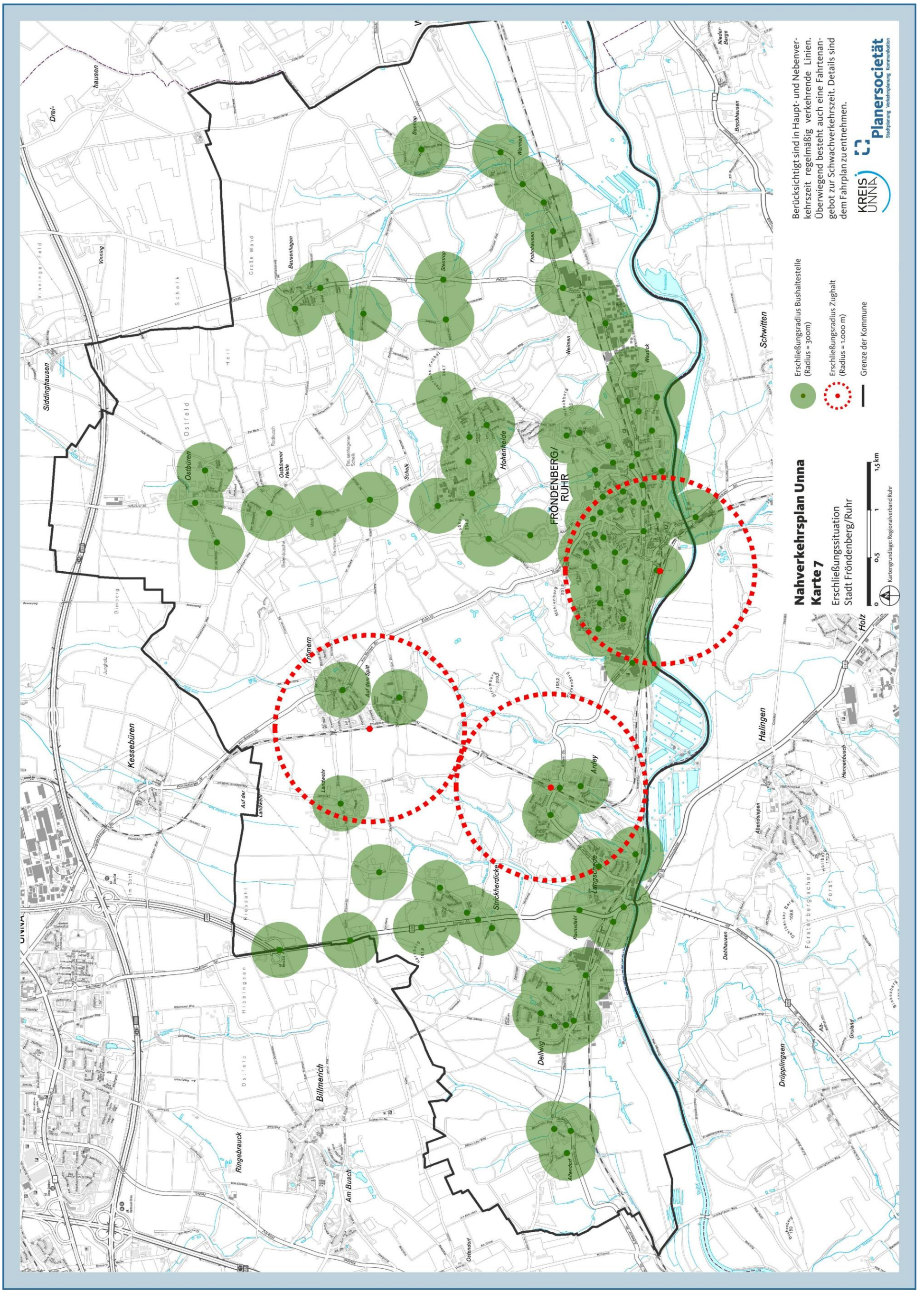


Abb. 44: Erschließung in der Gemeinde Holzwickede

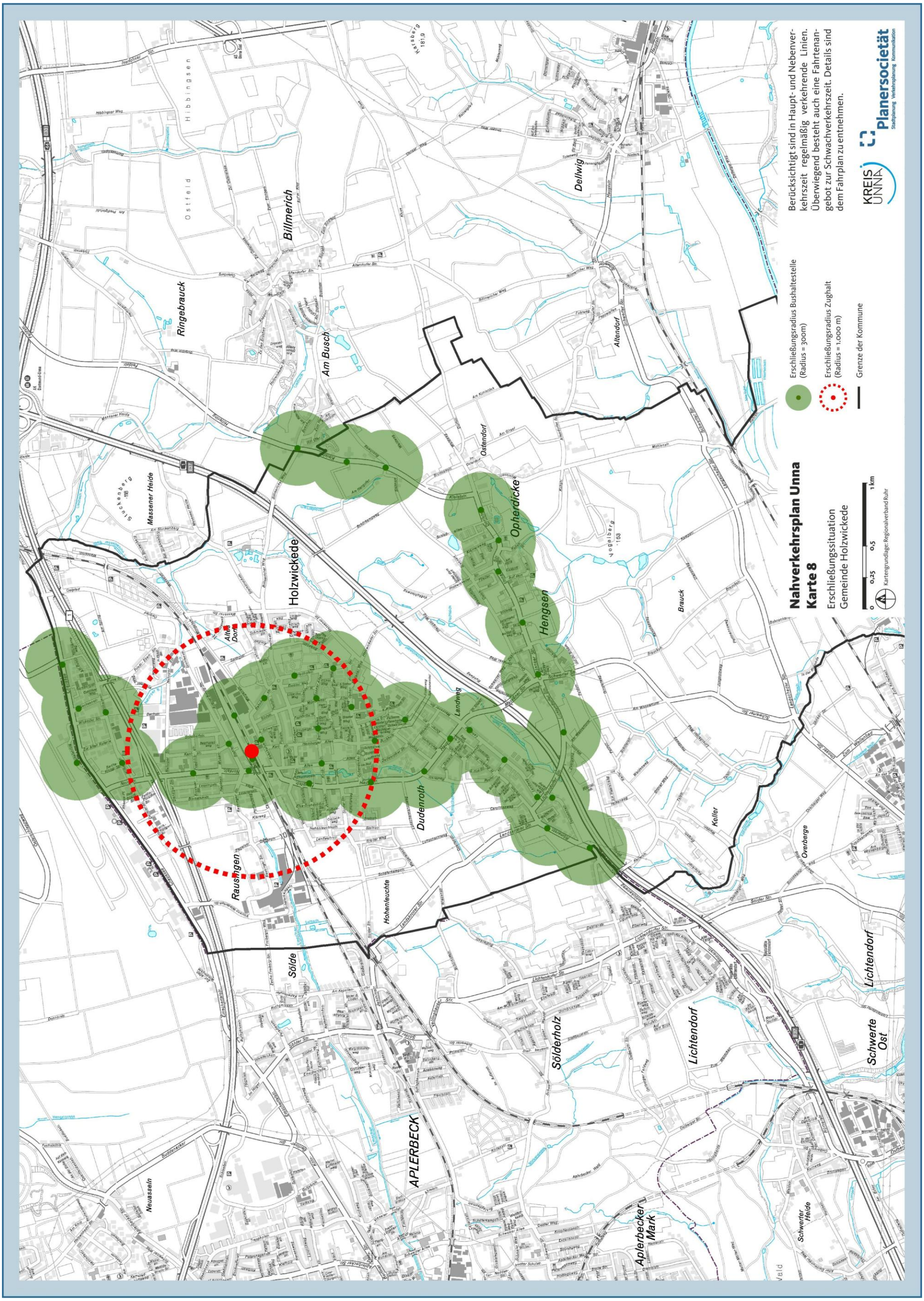


Abb. 45: Erschließung in der Stadt Kamen

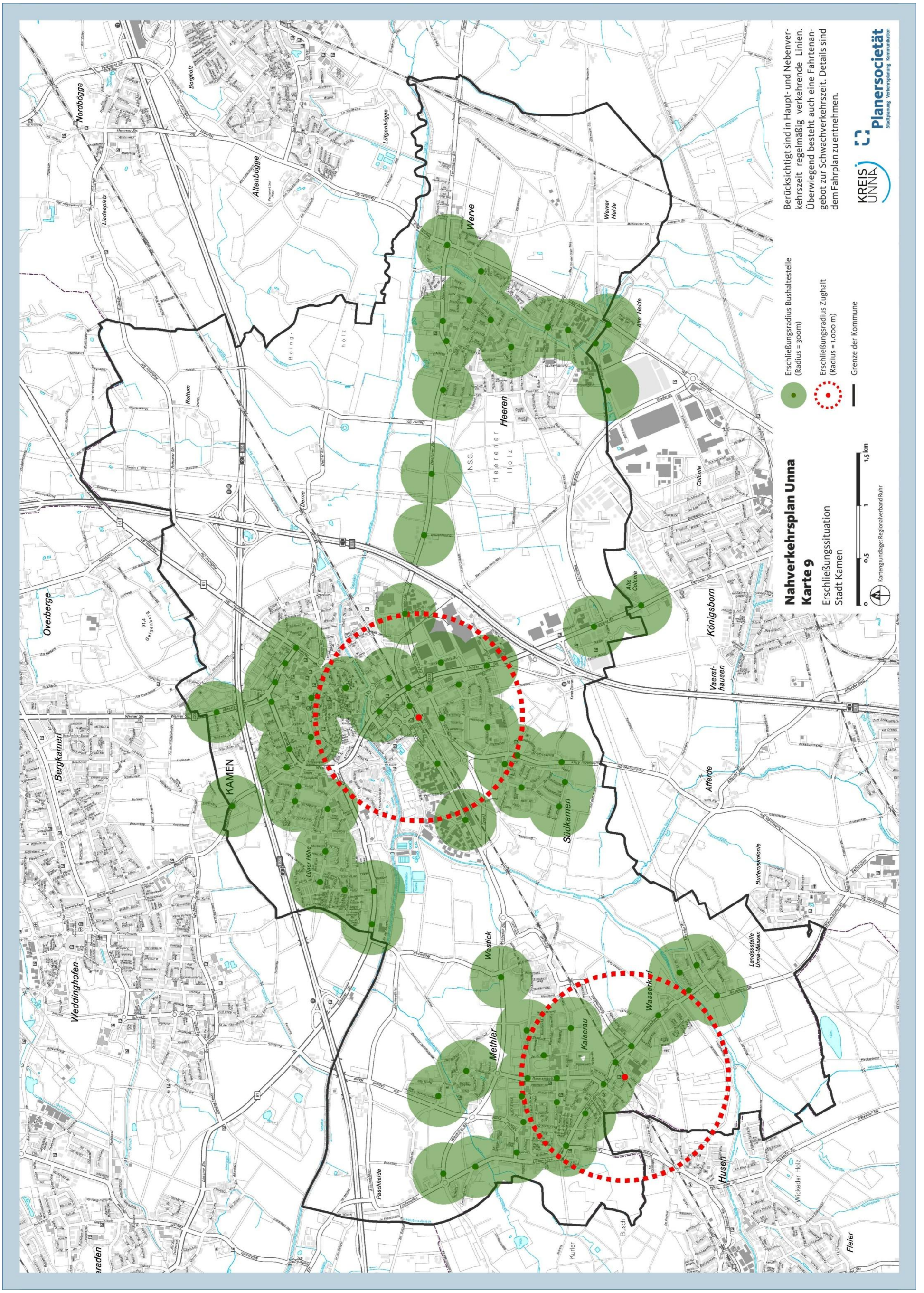


Abb. 46: Erschließung in der Stadt Lünen

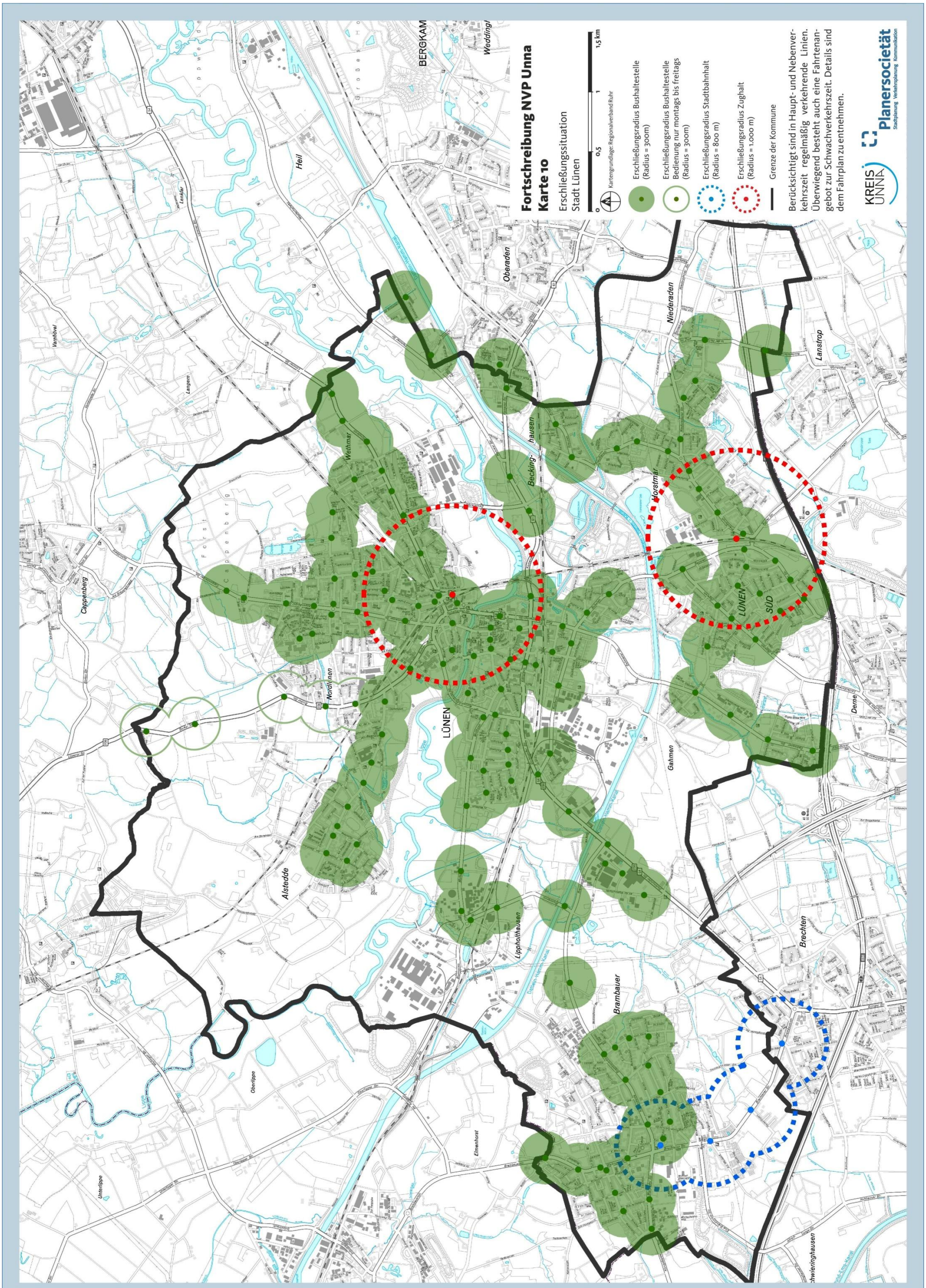


Abb. 47: Erschließung in der Stadt Schwerte

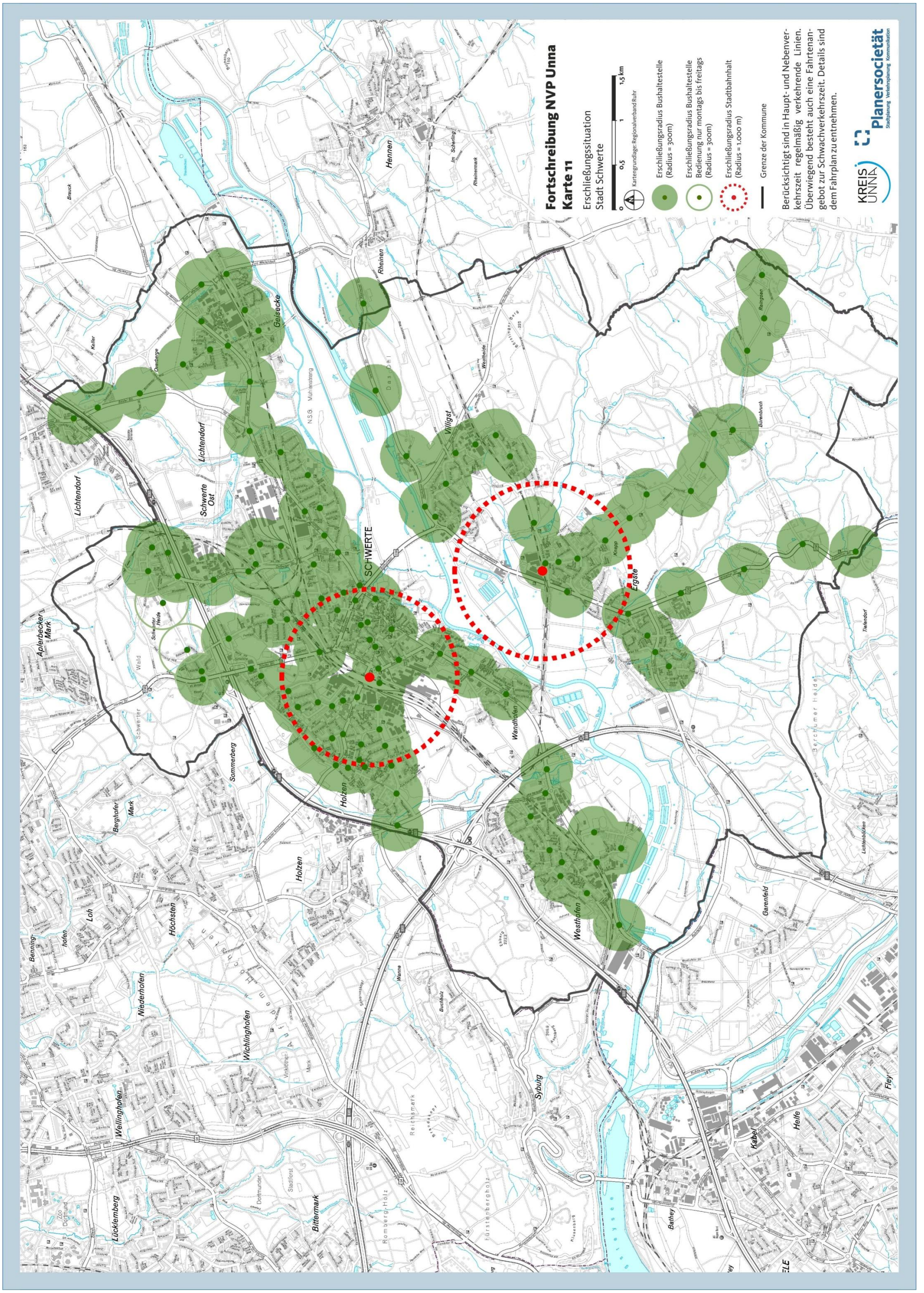


Abb. 48: Erschließung in der Stadt Selm

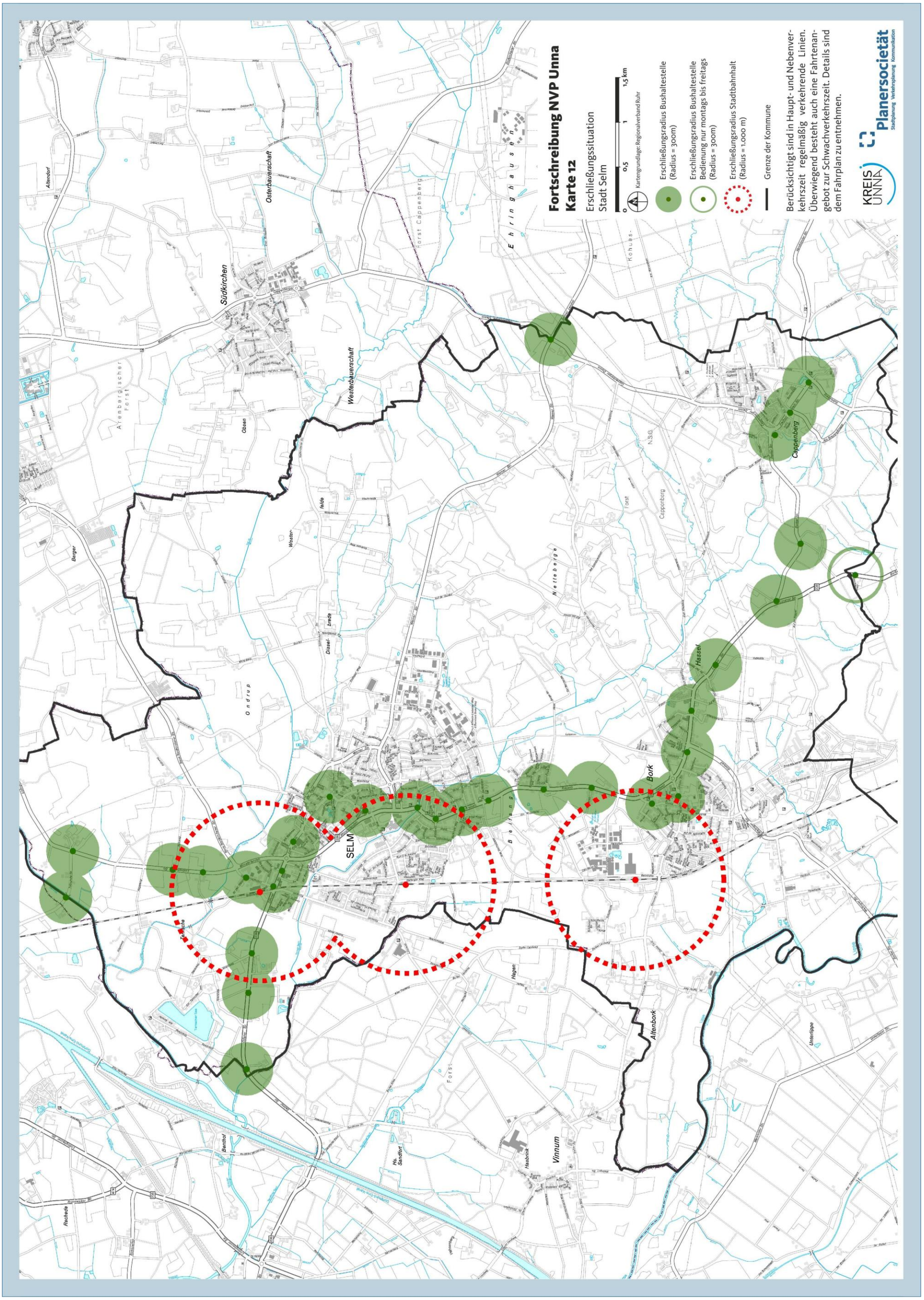


Abb. 49: Erschließung in der Stadt Unna

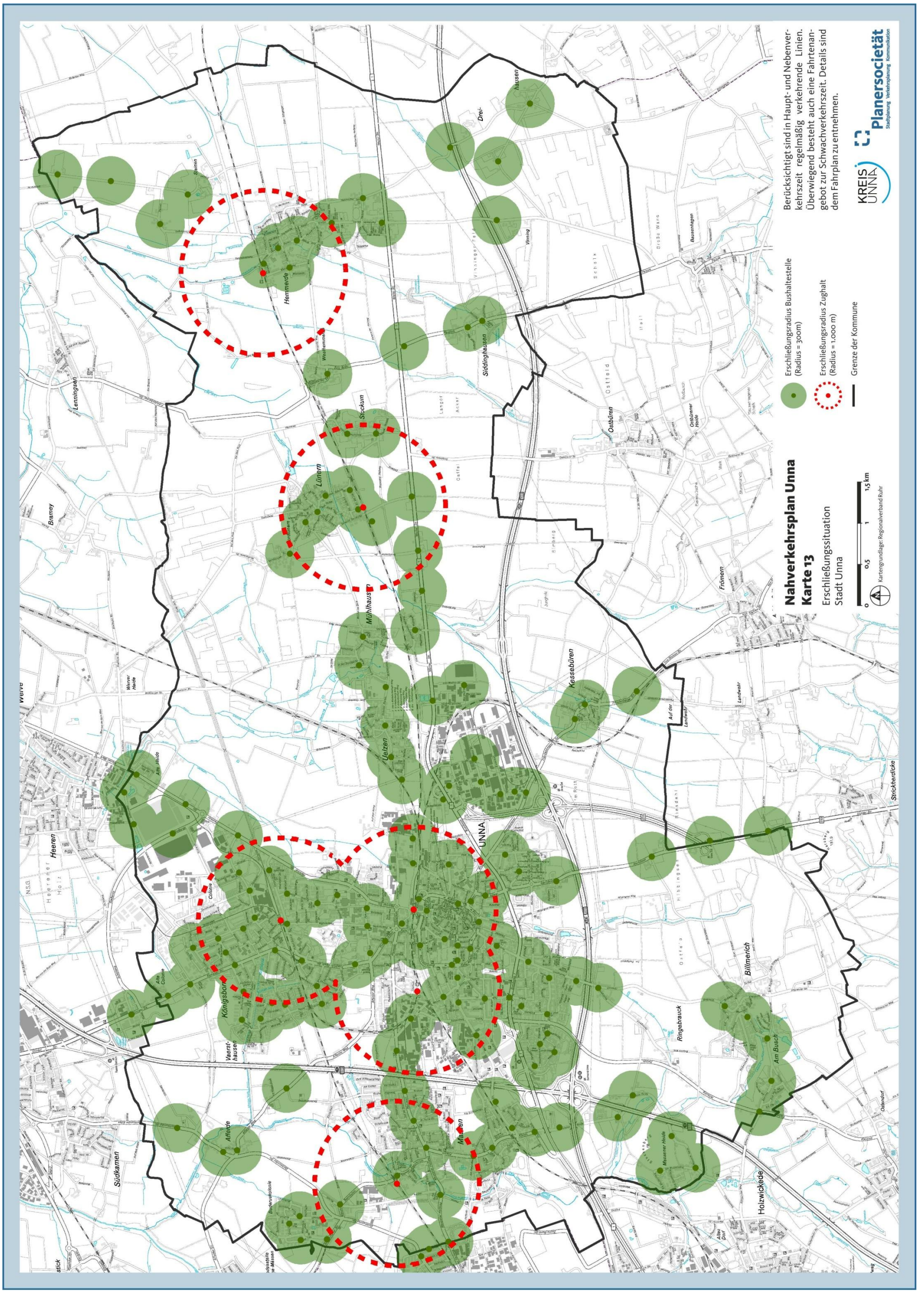
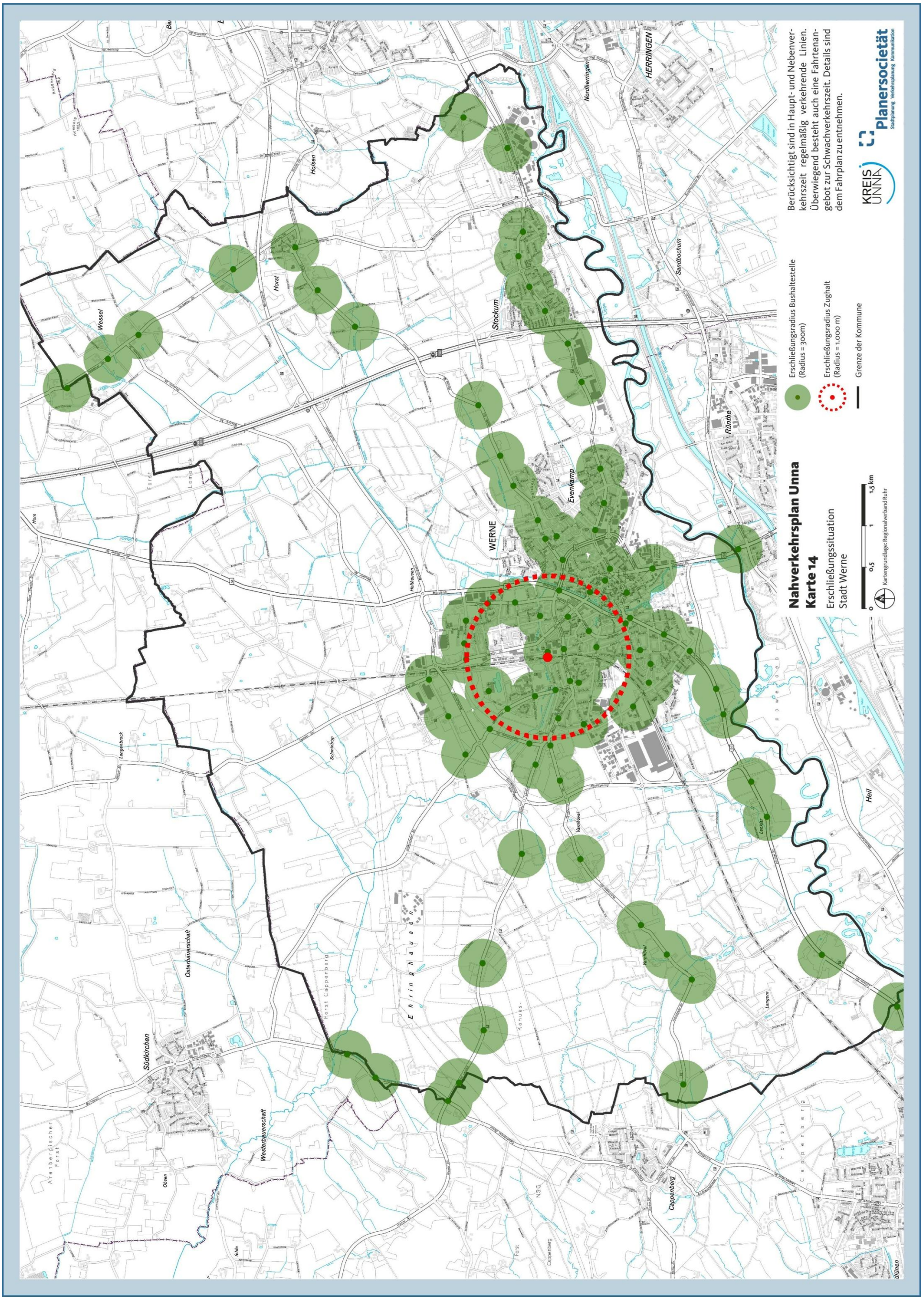


Abb. 50: Erschließung in der Stadt Werne



Literaturverzeichnis

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (o. J.): Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern – Erläuterungsband. München

Bezirksregierung Arnsberg (2003): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg. Karte Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – Karte 1. Regionales Ordnungssystem.

BRS (2012): Nachfrageanalysen

Deutsche Bahn: Online-Kursbuch. http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe [18.08.2012]

Bönen (2010): Einzelhandels- und Zentrenkonzept Bönen. Bönen

Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsstand – Gemeinden – Stichtag. https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;jsessionid=F584D6A7B00DA9EDB0CE4C56DB2337DC?operation=statistikenVerzeichnis [20.07.2012]

Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsstand nach 5er- Altersgruppen (19) – Gemeinden – Stichtag. https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;jsessionid=F584D6A7B00DA9EDB0CE4C56DB2337DC?operation=statistikenVerzeichnis [20.07.2012]

Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Bevölkerungsvorausberechnungen 2011 bis 2030/2050 nach 5-er Altersgruppen (19) und Geschlecht - kreisfreie Städte und Kreise – Stichtag. https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;jsessionid=F584D6A7B00DA9EDB0CE4C56DB2337DC?operation=statistikenVerzeichnis [20.07.2012]

Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Gemeindemodellrechnung 2008 bis 2030 nach Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag. https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;jsessionid=F584D6A7B00DA9EDB0CE4C56DB2337DC?operation=statistikenVerzeichnis [20.07.2012]

Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) – Gemeinden – Stichtag. https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;jsessionid=F584D6A7B00DA9EDB0CE4C56DB2337DC?operation=statistikenVerzeichnis [20.07.2012]

Kreis Coesfeld (2004): 2. Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld. Coesfeld

Kreis Recklinghausen (2006): Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen. Recklinghausen

Kreis Soest (2012): Nahverkehrsplan für den Kreis Soest. Soest

Kreis Unna (2008): Nahverkehrsplan Kreis Unna. Unna

Kreis Unna (2011): Gutachten zur Ergänzung des Nahverkehrsplans Kreis Unna. Unna

Märkischer Kreis – Fachdienst Bauen und Planen (2007): Nahverkehrsplan 2007. Lüdenscheid

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Integrierte Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen. http://www.lvp.nrw.de/ [19.07.2012]

Stadt Bergkamen (2006): Einzelhandelsgutachten für die Bergkamen. Bergkamen

Gemeinde Fröndenberg/Ruhr (2009): Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Fröndenberg/Ruhr. Fröndenberg/Ruhr

Stadt Hagen – Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung (2009): Nahverkehrsplan 2009 2. Fortschreibung. Hagen

Stadt Kamen (2005): Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Kamen. Kamen

Stadt Lünen (2011): Masterplan Einzelhandel. Baustein 3 Fachmarktkonzept. Lünen

Stadt Schwerte (2005): Versorgungstrukturen in Schwerte/Verträglichkeit geplanter Einzelhandelsnutzungen in Schwerte. Schwerte

Stadt Selm (2005): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Selm. Selm

Stadt Unna (2008): Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Unna. Unna

Stadt Werne (2006): Einzelhandles- und Zentrenkonzept der Werne mit Schwerpunkt Nahversorgung. Werne

VKU (2010): Geschäftsbericht 2010. Unna

VKU mbH (2011): Bergkamen, Lünen, Selm, Werne. Unna

VKU mbH (2011): Fahrplan Fröndenberg, Holzwickede, Unna, Schwerte. Unna

VKU mbH (20111): Fahrplan Bergkamen, Bönen, Kamen. Unna

VKU mbH (2012): Fahrplanänderungen Schwerte. Unna

VKU mbH (2012): Mit Bus & Bahn zum Gewerbegebiet Am Mersch in Bönen. Unna

VKU mbH (2012): Nacht-Angebote. Unna

VKU mbh (2012): Nachfrageanalysen

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2011): Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe. 2011

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (2007): Nahverkehrsplan 2007 Ruhr-Lippe. Unna

Stadt Hagen (2007): Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Fortschreibung 2007. Hagen

TEIL A: Angebotsplanung

TEIL B: Schulzeitstafflung

TEIL C: Tarifgutachten

TEIL A: Angebotsplanung

TEIL B: Schulzeitstafflung

TEIL C: Tarifgutachten