

Kreis Unna

Linienbündelungskonzept

Impressum

Auftraggeber

Kreis Unna
Stabsstelle Planung und Mobilität
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna

Auftragnehmer



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0

Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)

M. Sc. Rolf Alexander (Projektleitung)

B. Sc. Julian Scheer

Dortmund, im Februar 2015

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	2
Abkürzungsverzeichnis	2
1 Hintergrund.....	3
2 Kriterien für die Linienbündelung im Kreis Unna.....	4
2.1 Angebotsintegration	4
2.2 Betriebliche Optimierung	4
2.3 Wirtschaftlichkeit	5
2.4 Konzessionslaufzeiten	6
2.5 Grenzverkehre	6
2.6 Bedarfsgesteuerte Angebote	7
2.7 Linienverknüpfungen	7
3 Sonderfälle im bestehenden Angebot	9
3.1 Linie C32 (Stadtverkehr Schwerte)	9
3.2 Linie R30 (Regionalverkehr Schwerte – Iserlohn)	9
3.3 Nacht-AST Unna	11
4 Linienbündel für den Kreis Unna	12
5 Harmonisierungskonzept	13
Quellenverzeichnis	15
Anhang	16
Liniennetzkarte nach Bündeln	60

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Angebotsveränderung im Zuge des Linienbündelungskonzepts – Linie C32.....	9
Abb. 2: Übersicht zu den umlaufverknüpften Linien R30, R50 und 18.....	10
Abb. 3: Einordnung des Nacht-AST-Angebots in Unna	11
Abb. 4: Ermittlung der Linienbündel für den Kreis Unna	12
Abb. 5: Konzessionsenden Großes Bündel (> 5 Stück).....	13
Abb. 6: Konzessionsenden Kleines Bündel.....	13
Abb. 7: Konzessionsenden Großes AST-Bündel	13

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Auswirkungen von Linienbündeln auf den Zuschussbedarf des Aufgabenträgers	6
Tab. 2: Linien der einzelnen Linienbündel.....	12
Tab. 3: Ermittlung der Harmonisierungszeitpunkte.....	14

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
BRS	Busverkehr Ruhr-Sieg
N-AST	Anruf-Sammel-Taxi als Nachtangebot
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna

1 Hintergrund

Im Jahr 2013 erfolgte im Kreis Unna die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Hierin erfolgte die Festlegung von Standards zur ausreichenden Bedienung gemäß §8 (3) PBefG für das gesamte Kreisgebiet. Im Grundsatz sind gemäß §8 (4) PBefG Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs eigenwirtschaftlich zu erbringen. Hieraus resultiert ein anzustrebender Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit. Für Linien, die nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können und Bestandteil der definierten Mindestbedienung sind, ist ein Betrieb durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Die entsprechenden Verkehrsleistungen müssen durch den Aufgabenträger gemäß §§8a f. PBefG vergeben werden. Die anfallenden Kosten für den Dienstleistungsauftrag trägt dabei in der Regel die öffentliche Hand.

Bei einer ungebündelten Vergabe der Verkehrsleistungen besteht das Risiko, dass auf ertragreichen und eigenwirtschaftlich betriebenen Linien hohe Gewinne an die Verkehrsunternehmen fließen, während für zuschussbedürftige Linien hohe Kosten auf Seiten der öffentlichen Hand aufgewendet werden müssen. Um die im Nahverkehrsplan definierten Standards der ausreichenden Bedienung sicherzustellen, wären folglich hohe Zahlungen für alle nicht eigenwirtschaftlich zu betreibenden Linien notwendig.

Aus diesem Grund besteht gemäß §9 (2) PBefG die Möglichkeit, Liniengenehmigungen gebündelt zu vergeben. Durch die Zusammenfassung von ertragreichen und zuschussbedürftigen Linien kann durch einen wirtschaftlichen Querausgleich auf Seiten der Verkehrsunternehmen der Zuschussbedarf durch den Kreis Unna minimiert werden. Bei der Bündelung ist darauf zu achten, dass diese sowohl den wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen als auch denen des Kreises entsprechen. Hierbei sind bei einer anzustrebenden Vergabe als öffentlicher Dienstleistungsauftrag auch die Interessen mittelständischer Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen (vgl. §8a PBefG).

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das betrifft im Fall des Kreises Unna folglich alle kreisinternen sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien sowie die flexiblen Angebote TaxiBus und AnrufSammelTaxi. Nicht enthalten sind sämtliche Angebote des Schienenpersonennahverkehrs, des Straßen- und Schienenpersonenfernverkehrs sowie die in das Kreisgebiet fahrende Stadtbahnlinie U41.

Neben den Kosten zur Leistungserstellung sind auch Kosten zur Organisation und Administration zu berücksichtigen, die mit einer zunehmenden Anzahl von Akteuren in einem Gesamtnetz zunehmen. Zudem ist ein weiteres Ziel dieses Linienbündelungskonzepts, dass die Splittung des Gesamtnetzes in einzelne Linienbündel und somit unter Umständen die Vergabe an verschiedene Betreiber nicht zu einer unübersichtlichen Netz- und Angebotsstruktur führen. Aus diesem Grund erfolgt im Rahmen dieses Linienbündelungskonzepts auch die Definition von Kriterien, die über eine ausschließlich ökonomische Begutachtung hinaus gehen. Nur hiermit kann sichergestellt werden, dass sich die Resultate der Linienbündelung nicht zum Nachteil der Fahrgäste auswirken, die durch die Fahrscheinerlöse auch einen Beitrag zur Kostendeckung der Linien leisten.

2 Kriterien für die Linienbündelung im Kreis Unna

Bei der Zusammenlegung von Buslinien sind verschiedene Aspekte zu beachten und ggf. auch zu gewichten, da nicht bei jedem Aspekt das Optimum möglich ist bzw. die verschiedenen Aspekte sich gegenseitig ausschließen. Für den Kreis Unna wurden für das Konzept nachfolgende Kriterien berücksichtigt.

2.1 Angebotsintegration

Die Integration umfasst vor allem Aspekte im Bereich Fahrplan und Tarif. So muss der örtliche Tarif (Ruhr-Lippe-Tarif) gelten. Bündelspezifische Tarife sind nicht im Interesse der Fahrgäste und würden Verbindungen zwischen mehreren Bündeln unattraktiv machen und damit das kreisweite Busangebot schwächen.

Fahrpläne müssen nicht nur innerhalb eines Bündels aufeinander abgestimmt werden. Den Fahrgästen ist das Busangebot als Gesamtkonzept zu vermitteln, zumal für Fahrgäste nicht von Bedeutung ist, zu welchem Linienbündel die Linie gehört, mit welcher sie täglich fahren. Da auch zwischen Buslinien verschiedener Bündel wichtige Umsteigebeziehungen bestehen können, müssen Fahrpläne zwischen Bündeln und damit ggf. auch zwischen mehreren Verkehrsunternehmen abgestimmt werden (z.B. zwischen Stadt- und Regionalbus). Hier liegt das Optimum in der Vergabe als Gesamtnetz, welches alle Busangebote im Kreis Unna umfasst, um einen zentralen Ansprechpartner zu haben und auf Abstimmungsaufwand zwischen mehreren Verkehrsunternehmen verzichten zu können.

Für den Kreis Unna wurde die Angebotsintegration ebenfalls mit hoher Priorität gewertet, da auch weiterhin alle Fahrgäste den kreisweit gültigen Ruhr-Lippe-Tarif nutzen und bestehen Anschlüsse nicht durch Linienbündel beeinträchtigt werden sollen. Allerdings sollte auch keine Benachteiligung der aktuellen Verkehrsunternehmen erfolgen, so dass das Ziel eines kreisweiten Bündels mit nachrangiger Priorität verfolgt wurde.

2.2 Betriebliche Optimierung

Die Attraktivität eines Bündels ergibt sich nicht ausschließlich durch die Zusammenlegung wirtschaftlich starker und schwacher Linien. Bei der Bündelung räumlich beieinander liegender Angebote (z.B. Stadtbuslinien) können zusätzlich Synergien für eine betriebliche Optimierung entstehen. Der Aspekt der betrieblichen Optimierung berücksichtigt daher vor allem die Linienwege und Durchbindungen von Buslinien, um bei einer Zusammenlegung bereits gewonnene Synergien nicht zu schwächen bzw. zu verlieren. Hierdurch erfolgt eine Effizienzsteigerung und somit auch ein Beitrag zur Reduzierung der Kosten der Leistungserbringung. Weiterhin besteht durch die räumliche Konzentration der Vorteil, dass Linienäste unbürokratisch getauscht werden und somit eine flexible Reaktion auf veränderte Nachfragestrukturen möglich ist. Neben den verkehrlichen Vorteilen sind auch betriebswirtschaftliche Vorteile für die Verkehrsunternehmen zu erzielen: es können Personalstützpunkte und Werkstatteinrichtungen nahe eines zentralen Punktes im Linienbündel gewählt werden, so dass unnötige Leerfahrten und Anreisefahrten für das Personal

entfallen. Zudem kann durch eine zeitnahe Bereitstellung von Ersatzfahrten auf Unregelmäßigkeiten reagiert werden. Hier liegt das Optimum bei Bündeln, welche aus den aktuellen Netzen nach Verkehrsunternehmen heraus gebildet werden, um alle bereits bestehenden Synergien übernehmen zu können.

Für den Kreis Unna war dieses Kriterium von großer Bedeutung, da bereits heute knapp 90% aller Linien Durchbindungen mit anderen Busangeboten aufwiesen (durchgängig oder teilweise) und sich das kreisweite Busangebot bereits als weitestgehend betrieblich optimiert darstellte. Mit dem Ziel den Anteil an der ÖPNV-Finanzierung durch den Kreis senken zu können, galt es möglich alle Durchbindungen aufrecht zu erhalten. Dies gewährleistet gleichzeitig, dass für die Fahrgäste möglich wenige Veränderungen im Bedienungsangebot für Fahrgäste entstehen.

2.3 Wirtschaftlichkeit

Eines der wichtigsten Kriterien bei Linienbündelungskonzepten ist Wirtschaftlichkeit der einzelnen Bündel. Nur wenn diese auch für Verkehrsunternehmen attraktiv sind, kann eine erfolgreiche Zuteilung möglich sein. Der wirtschaftliche Querausgleich innerhalb eines Bündels soll dabei trotzdem einen Gewinn für das Verkehrsunternehmen durch Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichszahlungen, usw. erbringen. Der Erlös einer wirtschaftlichen Buslinie muss zur Mitfinanzierung einer wirtschaftlich schwachen Linie eingeplant werden. Hier liegt das Optimum darin, Bündel erstellen zu können, welche alle eigenwirtschaftlich sind und so zu einer starken finanziellen Entlastung des Aufgabenträgers beitragen können.

Die Bündelung von Linien kann verschiedene ökonomische Wirkungen für den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen entfalten, die in der nachfolgenden Tabelle auf Seite 6 zusammengestellt sind. Der größte ökonomische Vorteil für den Aufgabenträger ergibt sich, wenn durch die Zusammenfassung betriebliche Synergien in einem Umfang entstehen, dass mehrere gemeinwirtschaftliche Linien zu einem eigenwirtschaftlich zu betreibenden Linienbündel zusammengefasst werden können. Das kommt jedoch nur in seltenen Einzelfällen vor. Grundsätzlich ist jedoch anzustreben, eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Linien so zu bündeln, dass insgesamt ein eigenwirtschaftliches Bündel entsteht. Bei dieser Art der Linienbündelung ist insbesondere der Interessenskonflikt zwischen dem Aufgabenträger (Kostenreduzierung) und dem bisherigen Verkehrsunternehmen (Besitzstandswahrung) zu berücksichtigen. Eine vollständige Eigenwirtschaftlichkeit ist allerdings in vielen Fällen nicht zu erreichen, so dass bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren die Defizite der Kostendeckungsbeträge möglichst gering zu halten sind.

Tab. 1: Auswirkungen von Linienbündeln auf den Zuschussbedarf des Aufgabenträgers

Art der Kostendeckung			Bedeutung	Bewertung
Linie 1	Linie 2	Bündel		
✗	✗	✓	Eigenwirtschaftlichkeit wird durch Nutzung von verkehrlichen und betrieblichen Synergien erst möglich.	Idealfall
✓	✗	✓	Eigenwirtschaftlichkeit durch interne Gewinn- und Verlustausgleiche bei Verkehrsunternehmen hält Eigenwirtschaftlichkeit aufrecht	Idealfall
✓	✓	✓	Keine Vor- und Nachteile durch Bündelung für Aufgabenträger. Durch verkehrliche und betriebliche Synergien ggf. weitere Gewinnoptimierung bei Verkehrsunternehmen möglich.	empfehlenswert
✓	✗	✗	Reduktion des Zuschussbedarfs durch betriebliche und verkehrliche Synergien möglich.	empfehlenswert
✗	✗	✗	Reduktion des Zuschussbedarfs durch betriebliche und verkehrliche Synergien möglich.	empfehlenswert
✓	✓	✗	Erhöhung des Zuschussbedarfs durch Bündelung (z.B. Linie 1 und 2 mit keiner gemeinsamen Haltestelle)	zu vermeiden

Quelle: eigene Darstellung nach PTV 2002

Dieses Kriterium wurde auch besonders im Kreis Unna beachtet. Ein wesentliches Ziel sollte die Beibehaltung eigenwirtschaftlicher Verkehre sein, um Kostensteigerungen in der ÖPNV-Finanzierung im Zuge der Bündelbildung verhindern zu können.

2.4 Konzessionslaufzeiten

Die Konzessionen werden für einzelne Linien vergeben, so dass zurzeit etwa 120 Konzessionen im Kreis Unna bestehen. Mit einer Bündelung des Liniengenehmigungsverfahrens kann allerdings der Organisationsaufwand verringert werden. Dies macht meist eine Anpassung der Konzessionslaufzeiten erforderlich, da eine reine Zusammenlegung nach Ablauf von Einzelkonzessionen nicht zielführend ist. Allerdings stehen Linien mit bereits bestehenden einheitlichen Konzessionslaufzeiten nicht zwangsweise in einem räumlichen und/oder wirtschaftlichen Zusammenhang. Das Optimum besteht hier darin, einen Konsens zwischen den Verkehrsunternehmen zu finden, so dass für alle Linien eines Bündels eine Regelung gefunden werden kann. Hierzu bestehen im Einzelfall im Einvernehmen mit dem Betreiber zwei Möglichkeiten:

- einmalige Verlängerung der Konzession mit verkürzter Laufzeit
- einmalige Verkürzung der bereits erteilten Konzession

2.5 Grenzverkehre

Besonderen Status haben Buslinien, welche zwischen verschiedenen Gebietskörperschaften verkehren. Sie fallen damit in die Zuständigkeit von mindestens zwei Aufgabenträgern. Allerdings darf jede kreisgrenzende überschreitende Buslinie nur einem Linienbündelungskonzept zugeordnet werden. Kriterien hierfür sind die Gebietszugehörigkeit (bei welchem Aufgabenträger liegt der längere Streckenabschnitt?) und verkehrliche Bedeutung (wem nutzt diese Buslinie mehr?). Kön-

nen beide Kriterien nicht zu einer Einordnung führen ist eine einzelfallbezogene Entscheidung erforderlich.

Hier bestände theoretisch die Möglichkeit grenzüberschreitende Buslinien an der Grenze des Zuständigkeitsgebiets in zwei eigenständige Buslinien zu teilen. Dies löst zwar die Zuordnung des Angebots zu den Aufgabenträgern auf besonders schnelle und einfache Weise, ist aber nicht im Interesse der Fahrgäste. Der zusätzliche Umstieg ist ein zusätzliches Nutzungshemmnis für die ÖPNV-Nutzung und schwächt dessen Attraktivität. Das hat wiederum Auswirkungen auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Angebotes über die betroffenen Linien hinaus.

Der Kreis Unna ist eng mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten verbunden. Dies zeigt sich auch im Busangebot durch mehrere Linien, welche zu Zielen außerhalb des Kreises Unna verkehren.

2.6 Bedarfsgesteuerte Angebote

Zu den bedarfsgesteuerten Angeboten gehören Taxibusse und Anruf-Sammel-Taxis. Nicht immer ist diese Trennung direkt möglich, da bedarfsgesteuerte Fahrten Bestand einer Buslinie sein können (z.B. während der Schwachverkehrszeit). Damit muss auch bei dieser Angebotsform eine Zuordnung erfolgen.

Eine besondere Stellung nehmen hierbei die Anruf-Sammel-Taxis ein. Sie sind eigenständige Angebote und anders als Taxibusse nicht an einen festen Linienweg gebunden. Vor allem bei der Rückfahrt in ein Wohngebiet besteht die Möglichkeit den Fahrgast direkt bis vor die Haustür zu befördern. Anruf-Sammel-Taxis sind damit teilweise Flächenangebote, welche durch die Beförderung bis vor die Haustür auch einen zusätzlichen Komfort bieten. Entsprechend gilt für diese Angebotsform meist ein eigener Tarif, welcher über den Tarifen des jeweiligen Verkehrsverbunds liegen. Allerdings gibt es auch Linien, die nur zeitweise bedarfsgesteuert angeboten werden. Hier wäre es denkbar, unterschiedliche Liniengenehmigungen für unterschiedliche Verkehrszeiten zu erteilen und somit den bedarfsgesteuerten Teil der Linien zu separieren. Allerdings ist dieser Ansatz durch seine verkehrlichen, kommunikativen und administrativen Nachteile nicht weiterzuerfolgen.

Im Kreis Unna werden neben Taxisbussen auch Anruf-Sammel-Taxis für Tag- und Nachtangebote eingesetzt. Sie grenzen sich durch die oben beschriebenen Merkmale (v. a. Haustürbedienung, Tarife) klar von den weiteren Angeboten (Linienbus und Taxibus) ab. Bereits heute werden die bedarfsgesteuerten Angebote von den örtlichen Verkehrsunternehmen mit organisiert (z.B. Mobilitätszentrale fahrtwind). Die örtlichen Verkehrsunternehmen übernehmen auch die Konzession für den Betrieb, sodass bei einer Vergabe von AST-Bündeln ebenfalls der geltende Bestandsschutz im Kreis Unna berücksichtigt wurde.

2.7 Linienverknüpfungen

Die Verknüpfung von Linien ist eine wichtige Möglichkeit, um Angebote effizienter gestalten zu können, da Betriebskosten eingespart werden können. Auch im Kreis Unna sind Linienverknüpfungen ein wesentlicher Bestandteil des Busangebots. Es bestehen allerdings keine Verknüpfun-

gen zwischen Linien verschiedener Verkehrsunternehmen. Bei den Linienverknüpfungen innerhalb der Verkehrsunternehmen sind drei Typen zu unterscheiden:

- Typ 1: alle Fahrten einer Linie gehen in eine andere Linie über
- Typ 2: alle Fahrten innerhalb eines bestimmten Zeitraums (z.B. Schwachverkehrszeit) gehen in eine andere Linie über
- Typ 3: nur einzelne Fahrten gehen auf eine anderen Linie über (z.B. letzte Fahrt im Tagesnetz ist erste Fahrt im Nachtnetz)

Die Stärke dieser Linienverknüpfungen muss im Linienbündelungskonzept berücksichtigt werden. Die Bündelung von Linien soll den bereits optimierten wirtschaftlichen Betrieb nicht verschlechtern und keine Nachteile für Fahrgäste z. B. durch wegfallende Direktverbindungen erzeugen. Daher müssen insbesondere Verknüpfungen der Typen 1 und idealerweise auch des Typs 2 aufrecht erhalten werden. Im Optimalfall ist auch die Aufrechterhaltung der Verknüpfungen des Typs 3 wünschenswert. Diese machen gemessen an den anderen beiden Typen nur einen sehr geringen Teil aus, so dass einzelfallspezifisch ein Verlust zu prüfen ist, um attraktive Bündel bilden zu können.

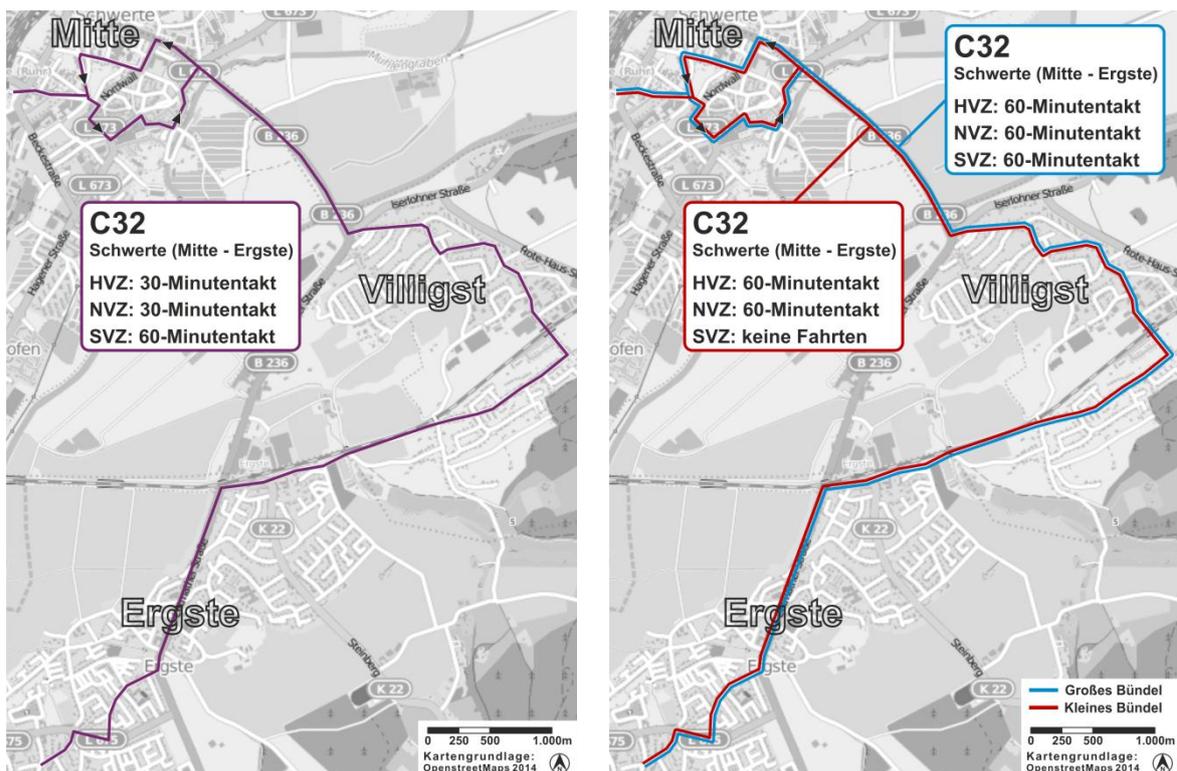
3 Sonderfälle im bestehenden Angebot

3.1 Linie C32 (Stadtverkehr Schwerte)

Diese Linie verkehrt als Stadtbus innerhalb von Schwerte (Mitte, Villigst, Ergste). Der Leistungsumfang wird derzeit im Rahmen einer Gemeinschaftskonzession gemeinsam von den Verkehrsunternehmen BRS und VKU erbracht. Für die Bündelung wird die Aufteilung in zwei separate Angebote erforderlich, da eine Beibehaltung von Gemeinschaftskonzessionen nicht zulässig ist. Dies umfasst das Grundangebot der Linie C32 im 60-Minutentakt sowie ein ergänzendes Angebot ebenfalls als Linie C32 während der Haupt- und Normalverkehrszeit im 60-Minutentakt. Beide Angebote werden weiterhin mit der bestehenden Bezeichnung C32 angeboten, damit die Transparenz für die Nutzer erhalten bleibt.

Durch diese Aufteilung wird ermöglicht, dass die wirtschaftliche Stärke der bisherigen Linie C32 einerseits genutzt werden kann, um im Kleinen Bündel Kreis Unna die Eigenwirtschaftlichkeit anzustreben und andererseits im Großen Bündel Kreis Unna den Zuschussbedarf zu optimieren.

Abb. 1: Angebotsveränderung im Zuge des Linienbündelungskonzepts – Linie C32



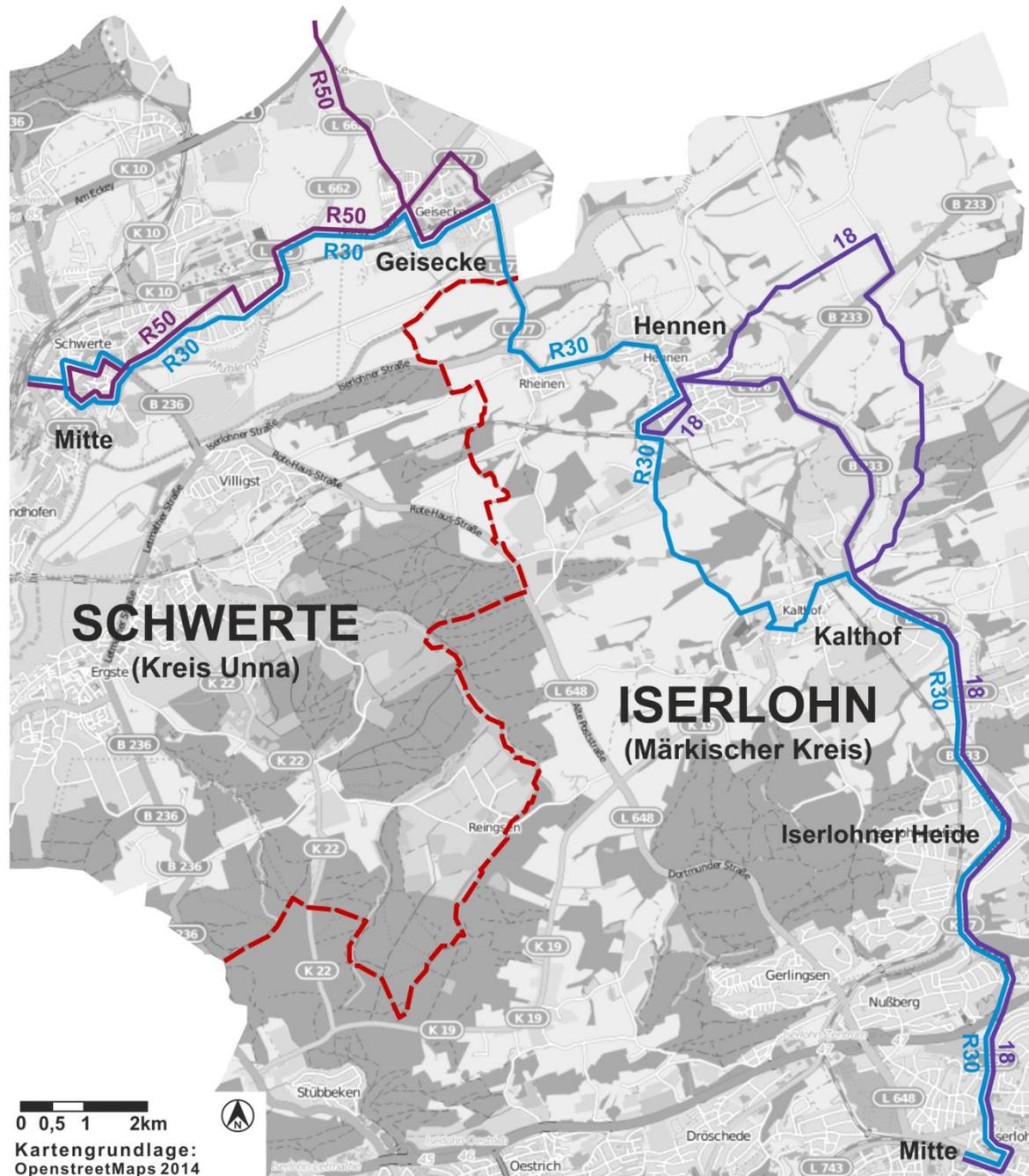
Quelle: eigene Darstellung

3.2 Linie R30 (Regionalverkehr Schwerte – Iserlohn)

Diese Linie verkehrt als Regionalbus zwischen Schwerte und Iserlohn und erschließt mehrere Schwerter und Iserlohner Stadtteile. Für einen wirtschaftlich optimalen Betrieb wurde diese Linie mit der Linie R50 sowie der innerhalb Iserlohns verkehrenden Stadtbuslinie 18 verknüpft. Als wichtiger Bestandteil eines eigenwirtschaftlichen Linienbündels im Kreis Unna, musste diese Linie

daher dem Kreis Unna zugeteilt werden. Damit ging auch die innerhalb des Märkischen Kreises verkehrende Linie 18 in ein Linienbündel des Kreises Unna über. Eine alternative Aufteilung in zwei vollständig getrennte Angebote R30 und 18 wäre nicht zielführend gewesen. Dies hätte zu einer deutlichen Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit beider Linien geführt und wurde daher seitens des Kreises Unna und des Märkischen Kreises nicht weiterverfolgt.

Abb. 2: Übersicht zu den umlaufverknüpften Linien R30, R50 und 18

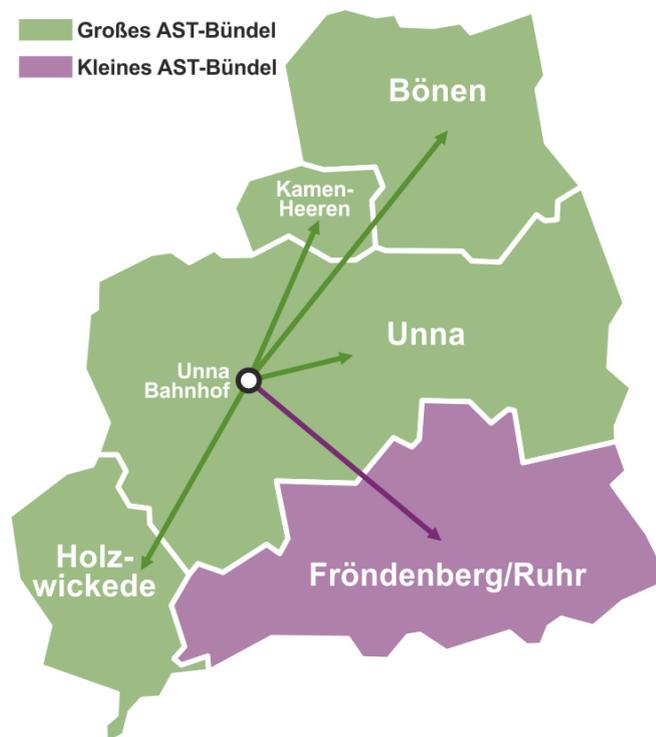


Quelle: eigene Darstellung

3.3 Nacht-AST Unna

Das Nacht-AST Unna bietet neben Fahrten innerhalb der Stadt Unna auch Fahrten in benachbarte Kommunen (Bönen, Holzwickede, Fröndenberg/Ruhr und Kamen). Wie bereits im Fall der Linie R50 besteht auch beim Nacht-AST Unna eine Gemeinschaftskonzession von der VKU und der BRS. Seit dem Betrieb dieses Angebots werden die Fahrten von Unna nach Fröndenberg/Ruhr von der BRS durchgeführt, alle anderen Fahrten von der VKU. Daher ist eine entsprechende Angebotsaufteilung sinnvoll, um auch die Belange des Bestandsschutzes zu gewährleisten. Von einer eingeschränkten Transparenz für die Nutzer ist nicht auszugehen, da es sich beim Nacht-AST, um ein Punkt-zu-Punkt-Angebot handelt, bei dem Umstiege zwischen den einzelnen AST-Achsen nicht vorgesehen sind. Alle Fahrten starten einheitlich am Bahnhof Unna, um auf direkten Weg in die Zielregionen zu fahren.

Abb. 3: Einordnung des Nacht-AST-Angebots in Unna

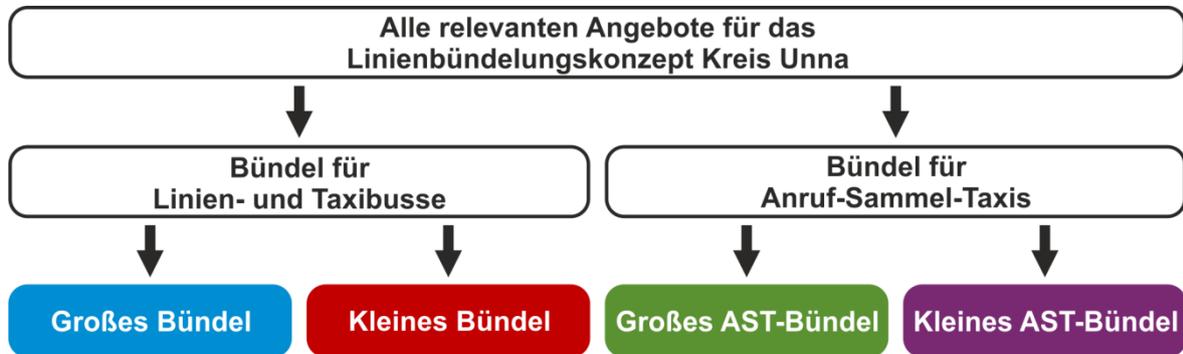


Quelle: eigene Darstellung

4 Linienbündel für den Kreis Unna

Aus denen im Kapitel 2 und 3 dargestellten Kriterien wurden die Linienbündel für den Kreis Unna ermittelt.

Abb. 4: Ermittlung der Linienbündel für den Kreis Unna



Tab. 2: Linien der einzelnen Linienbündel

Großes Bündel	Kleines Bündel	Großes AST-Bündel	Kleines AST-Bündel
105, 106, 107, 109, 112, 118, 119, 122, 124, 126, 127, 128, 138/T138, 145, 146, 147, 151, 154, 155, 156, 158, 178, 179, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 192/T192, 193, 194/T194, 195/T195, 207, 208, 209, 530, 536, 538, 620, 621, 623, 624, 625, 626, 631, 632, 633, 634, C1, C2/T2, C4, C5, C6/T6, C14, C21, C22, C23, C24, C31/T31, C32/T32*, C33/T33, C40/D40, C41/T41, C42, C43, C44/T44, C45/T45, C91/T91, D19, D45, D86, N1, N2, N10, N11, N19, NT31, NT32, NT81, R11, R12, R14/T14, R19/T19, R51/T51, R53, R54/T54, R81/T81, R82/T82, R92, S10, S20, S30, S80/D80, T17, T31, T35, T36, T38 T39, T46, T47, T48, T53, T93, T620,	18, 160, 170, 180, C32**, C71, C72, C73, C74, R30, R50/T50, R52/T52,	Nacht-AST Lünen AST Unna AST Schwerte Nacht-AST Kamen/Bönen Nacht-AST Unna Nacht-AST Werne	Nacht-AST Fröndenberg/Menden Nach-AST Unna-Fröndenberg

* umfasst das Basisangebot (vgl. Kapitel 3.1)

** umfasst das Ergänzungsangebot (vgl. Kapitel 3.1)

5 Harmonisierungskonzept

Zusammen mit dem Linienbündelungskonzept wird auch eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten vorgenommen. Bisher erfolgt die Vergabe im Kreis Unna überwiegend für jede Linie einzeln, wodurch ein hoher organisatorischer Aufwand entsteht. Durch den im Folgenden entwickelten Zeitrahmen wird gewährleistet, dass alle Konzessionen eines Linienbündels zu einem einheitlichen Zeitpunkt enden und neu vergeben werden können. Dieses stellt somit die grundlegende Voraussetzung dar, um zukünftig bündelspezifisch Liniengenehmigungen erteilen zu können.

Die Wahl der Harmonisierungszeitpunkte erfolgt auf Basis der aktuellen Konzessionslaufzeiten. Hierzu wurde für alle Bündel das Datum ausgewählt, bei dem in den kommenden Jahren die meisten Konzessionen auslaufen. Dieses Datum bildet den ersten Harmonisierungszeitpunkt. Konzessionen, welche vor diesem Datum enden, werden nur verkürzt verlängert. Alle anderen Konzessionen werden zum zweiten Harmonisierungszeitpunkt angepasst.

Das kleine AST-Bündel enthält zwei Angebote: Nacht-AST von Menden (Haltestelle Nordwall) ins Stadtgebiet von Fröndenberg/Ruhr und Nacht-AST von Unna (Haltestelle Bahnhof) ins Stadtgebiet Fröndenberg/Ruhr. Die Konzession für das Angebot ab Unna Bahnhof endet am 31.12.2020, das Angebot ab Menden Nordwall am 09.01.2021. Auf Grund der geringen Anzahl an Angeboten in diesem Bündel wird nur ein Harmonisierungszeitpunkt gewählt, welcher sich durch das spätere Konzessionsende 09.01.2021 ergibt.

Abb. 5: Konzessionsenden Großes Bündel (> 5 Stück)

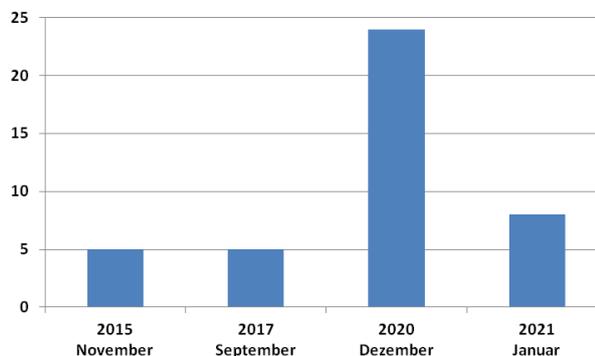


Abb. 6: Konzessionsenden Kleines Bündel

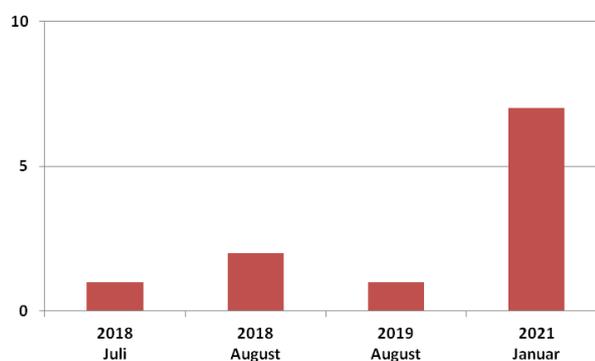
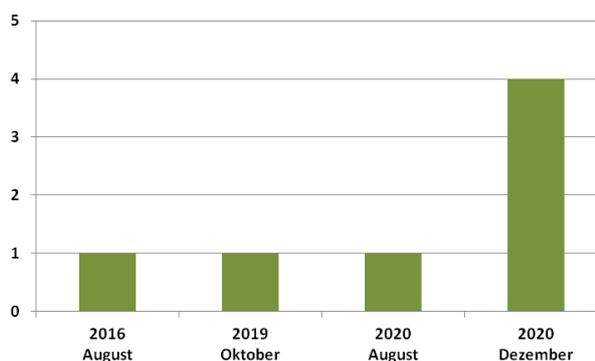


Abb. 7: Konzessionsenden Großes AST-Bündel



Tab. 3: Ermittlung der Harmonisierungszeitpunkte

Bündel	Erster Zeitpunkt	Zweiter Zeitpunkt
Großes Bündel	31.12.2020	31.12.2030
Kleines Bündel	09.01.2021	entfällt
Großes AST-Bündel	31.12.2020	entfällt
Kleines AST-Bündel	09.01.2021	entfällt

Quelle: eigene Darstellung

Quellenverzeichnis

Bezirksregierung Arnsberg (2015): Personenbeförderung mit Bussen

http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/p/personenbefoerderung_mit_bussen/

Bezirksregierung Münster (2014): Linienverkehr/Sonderlinienverkehr

http://www.bezregmuenster.de/startseite/abteilungen/abteilung2/Dez_25_Verkehr/Personenbefoerderung/Linienverkehr__Sonderlinienverkehr/index.html

PTV(2002): Wirtschaftliche und verkehrliche Aspekte der Linienbündelung. Erarbeitet im Rahmen des Forschungsprojektes Amabile (Ausschreibung und Modellierung von Alternativen Bedienungsformen in Form von Teilnetzen unter Integration traditioneller Linienverkehre.

Anhang

- **Liniensteckbriefe**
- **Übersicht der Linienbündel**

18	Stadtverkehr Iserlohn
Linienweg	Iserlohn-Mitte, -Drüplingsen/-Helle, -Hennen
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Iserlohn (komplett)
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg Märkische Verkehrsgesellschaft
Konzessionsende	28.08.2018
Fahrzeit	24 bis 32 Minuten nach Hennen 28 bis 36 Minuten nach Iserlohn
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	R30
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	Für wirtschaftlich attraktiven Betriebs auf Achse Schwerte - Iserlohn im Linienbündelungskonzept des Kreises Unna

105	Zusatzangebot an Schultagen
Linienweg	Lünen -Wethmar, -Nordlünen, -Alstedde
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2018
Fahrzeit	20 Minuten nach Alstedde 33 Minuten nach Wethmar
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

106	Zusatzangebot an Schultagen
Linienweg	Dortmund -Derne, Lünen -Gahmen, -Süd, Mitte, -Wethmar, -Nordlünen
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	27.08.2019
Fahrzeit	38 Minuten nach Nordlünen 33 Minuten nach Derne
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

107	Zusatzangebot an Schultagen
Linienweg	Lünen -Brambauer, -Süd
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.21.2020
Fahrzeit	27 Minuten nach Lünen-Süd 28 Minuten nach Brambauer
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

109	Zusatzangebot an Schultagen
Linienweg	Lünen -Brambauer, -Lippolthausen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	23 Minuten nach Lünen Mitte 29 Minuten nach Brambauer
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

112	Zusatzangebot an Schultagen
Linienweg	Lünen -Niederaden, -Horstmar, Dortmund -Lanstrop, Lünen -Mitte, -Nordlünen
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	32 Minuten nach Nordlünen 31 Minuten nach Niederaden
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

118	Stadtverkehr Lünen
Linienweg	Lünen Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	07.05.2015
Fahrzeit	14 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	S10
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

119	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Lünen Mitte, -Süd, -Horstmar, -Niederaden, Kamen -Methler, Unna -Massen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	59 Minuten nach Unna 34 Minuten nach Lünen (Fahrt endet in Horstmar)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

122	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Kamen Mitte, Bergkamen -Weddinghofen, -Oberaden
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2017
Fahrzeit	28 Minuten nach Bergkamen 30 Minuten nach Kamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

124	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Bergkamen -Rünthe, -Overberge/Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	8 bis 25 Minuten je nach Linienweg
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

126	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Bergkamen Mitte, -Oberaden, -Heil
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	23 Minuten nach Heil 25 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

127	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Bergkamen -Oberaden, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	14.12.2016
Fahrzeit	21 Minuten nach Mitte 23 Minuten nach Oberaden
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

128	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Bergkamen -Rünthe, -Overberge, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	11.04.2016
Fahrzeit	21 Minuten nach Mitte 23 Minuten nach Oberaden
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

138/T138	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Schwerte -Ergste, -Villigst, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	18 Minuten (138), 7 Minuten (T138)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit T38

145	Verstärkungslinie im Berufsverkehr
Linienweg	Unna Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2017
Fahrzeit	19 Minuten (Einrichtungsbetrieb)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C40, C42
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

146	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Unna -Siddinghausen, -Hemmerde, -Lünern, -Mühlhausen, -Uelzen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	21.05.2019
Fahrzeit	32 Minuten nach Mitte 13 Minuten zwischen Hemmerde und Siddinghausen 19 Minuten zwischen Mitte und Lünern keine durchgehenden Fahrten zwischen Mitte und Siddinghausen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

147	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Unna Mitte, -Massen, Holzwickede Mitte, -Opherdicke
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	49 Minuten nach Holzwickede 55 Minuten nach Unna
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

151	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Kamen -Südkamen, Unna -Afferde, Dortmund -Wickede, Unna -Massen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.11.2016
Fahrzeit	33 Minuten nach Unna 41 Minuten nach Südkamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

154	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Unna-Hemmerde/-Königsborn/Kamen-Heeren, Unna Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	17.12.2016
Fahrzeit	10 bis 28 Minuten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

155	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Fröndenberg-Frömern, Unna-Kessebüren, Mitte, -Uelzen, -Mühlhausen
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	22 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

156	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Unna-Billmerich, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	37 Minuten nach Unna Mitte 36 Minuten nach Billmerich
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

158	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Unna -Mühlhausen, -Lünern
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2016
Fahrzeit	19 Minuten nach Lünern 30 Minuten nach Mühlhausen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

160	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Fröndenberg Mitte, -Warmen, -Bentrop, Wickede (Ruhr) Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Kreis Soest
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	22 Minuten in Fahrtrichtung Wickede(Ruhr) 20 Minuten in Fahrtrichtung Fröndenberg
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	-

170	Regionalverkehr
Linienweg	Fröndenberg Mitte, -Hohenheide, -Ostbüren, Unna -Kessebüren, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	11.07.2018
Fahrzeit	42 Minuten in Fahrtrichtung Unna 44 Minuten in Fahrtrichtung Fröndenberg
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	180, R52
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	-

178	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Holzwickede -Opherdicke, -Hengsen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	03.12.2016
Fahrzeit	39 Minuten nach Mitte 23 bis 30 Minuten zwischen Mitte und Opherdicke keine durchgehenden Fahrten zwischen Mitte und Opherdicke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

179	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Unna Mitte, -Massen, Holzwickede Mitte, -Hengsen, -Opherdicke
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.08.2016
Fahrzeit	47 Minuten nach Holzwickede 45 Minuten nach Unna
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

180	Regionalverkehr
Linienweg	Fröndenberg Mitte, -Strickherdicke, -Frömern, -Kessebüren, Unna -Kessebüren, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	39 Minuten in Fahrtrichtung Unna 38 Minuten in Fahrtrichtung Fröndenberg
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	170, R52
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	-

183	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Kamen-Südkamen, Unna-Afferde, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	28.02.2018
Fahrzeit	20 Minuten nach Unna 15 Minuten nach Kamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Am Barenbach: C22 von Kamen Markt
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

184	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Kamen Mitte, -Rottum, Hamm-Pelkum
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Hamm
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	06.01.2020
Fahrzeit	25 Minuten nach Hamm 24 Minuten nach Kamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

185	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Unna-Nordlünern, Kamen-Heeren, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	19.11.2016
Fahrzeit	37 Minuten nach Kamen 18 Minuten nach Unna
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

186	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Bergkamen-Oberaden, Kamen-Methler, -Südkamen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	03.12.2016
Fahrzeit	31 Minuten nach Kamen 43 Minuten nach Bergkamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

187	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Kamen-Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	03.12.2016
Fahrzeit	26 Minuten nach Schulzentrum 23 Minuten nach Auf dem Spiek
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

188	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Kamen-Methler, Mitte, -Heeren
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	19.04.2016
Fahrzeit	38 Minuten nach Heeren 45 Minuten nach Methler
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

189	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Kamen-Methler
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	28.02.2018
Fahrzeit	10 bis 21 Minuten je nach Linienweg nach Jahnschule / Eichendorffschule 8 bis 25 Minuten je nach Linienweg nach Heidestr.
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

191	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Bönen-Nordbögge, Mitte, Kamen-Heeren
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	29 Minuten nach Kamen 30 Minuten nach Bönen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

192/T192	Stadtverkehr Bönen
Linienweg	Bönen-Flierich, -Lenningsen, -Bramey, -Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	28.02.2018
Fahrzeit	25 Minuten nach Bönen 20 Minuten nach Flierich
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

193	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Bönen Mitte, Hamm -Pelkum, Bergkamen -Overberge, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Hamm
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	01.09.2018
Fahrzeit	47 Minuten nach Bergkamen 49 Minuten nach Bönen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

194/T194	Verstärkungslinie im Berufsverkehr
Linienweg	Bönen Mitte, -Nordbögge
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	22 Minuten nach Nordbögge 21 Minuten nach Bönen Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	195
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit 195/T195

195/T195	Verstärkungslinie im Berufsverkehr
Linienweg	(Unna -Königsborn), Bönen Mitte, -Nordbögge
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	25 Minuten nach Nordbögge (ab Bönen Mitte 15 Minuten) 39 Minuten nach Königsborn (bis Bönen Mitte 24 Minuten)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	194
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit 194/T194

207	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Schwerte Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	07.01.2015
Fahrzeit	19 Minuten nach Heideschule 22 Minuten nach Von-Borries-Weg
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-
208	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Schwerte -Ergste, -Villigst, -Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	21 Minuten nach Mitte 25 Minuten nach Ergste
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-
209	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Schwerte -Ergste, -Geisecke, Mitte, -Westhofen, Mitte, -Villigst, -Ergste
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	48 Minuten (Ringlinie ohne durchgehende Fahrten)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

530	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Lünen Mitte, -Nordlünen, Selm -Cappenberg, -Bork, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	48 Minuten nach Selm Mitte 47 Minuten nach Lünen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit T53

536	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Werne Mitte, -Varnhövel, Selm -Cappenberg
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.08.2018
Fahrzeit	22 Minuten nach Cappenberg 21 Minuten nach Werne
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

538	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Selm Mitte, Werne -Varnhövel, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.05.2018
Fahrzeit	33 Minuten nach Werne 28 Minuten nach Selm
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

620	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Werne Mitte, -Holthausen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2017
Fahrzeit	29 Minuten (Ringlinie)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit 620

621	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Werne Mitte, -Schmintrup
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	05.09.2017
Fahrzeit	30 Minuten nach Schmintrup 22 Minuten nach Werne
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

623	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Werne Mitte, -Varnhövel, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2017
Fahrzeit	22 bis 40 Minuten Keine durchgehenden Fahrten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

624	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Werne Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2017
Fahrzeit	5 bis 24 Minuten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

625	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Werne-Varnhövel, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2017
Fahrzeit	28 Minuten nach Mitte 23 Minuten nach Varnhövel
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

626	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Werne-Horst, -Stockum
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	01.11.2020
Fahrzeit	18 Minuten in Richtung Werne-Horst 16 Minuten in Richtung Stockum
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

631	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Selm Mitte, -Ternsche, -Bork
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2015
Fahrzeit	30 Minuten nach Bork 34 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

632	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Selm Mitte, -Westerfelde, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.01.2016
Fahrzeit	28 bis 32 Minuten Keine durchgehenden Fahrten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

633	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Selm -Bork
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.10.2015
Fahrzeit	10 bis 27 Minuten Keine durchgehenden Fahrten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

634	Verstärkungslinie für den Schülerverkehr
Linienweg	Selm -Bork, -Cappenberg, -Netteberge, -Cappenberg
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.10.2015
Fahrzeit	6 bis 24 Minuten Keine durchgehenden Fahrten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

AST Schwerte	Anruf-Sammel-Taxi
Linienweg	Schwerte (Stadtgebiet)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	Abhängig von Strecke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes AST-Bündel
Sonstiges	-

AST Unna	Anruf-Sammel-Taxi
Linienweg	Unna (Stadtgebiet)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	Abhängig von Strecke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes AST-Bündel
Sonstiges	-

C1	Stadtverkehr Lünen
Linienweg	Lünen -Brambauer, -Lippolthausen, -Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	32 Minuten nach Mitte 31 Minuten nach Brambauer
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Brambauer Verkehrshof: U41 von/nach Dortmund
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit N1

C2/T2	Stadtverkehr Lünen
Linienweg	Lünen Mitte, -Alstedde
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	11.04.2018
Fahrzeit	23 Minuten nach Alstedde 29 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit N2

C4	Stadtverkehr Lünen
Linienweg	Dortmund -Lanstrop, Lünen -Niederaden,- Horstmar, -Süd, -Mitte, -Nordlünen
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	10.08.2016
Fahrzeit	56 Minuten nach Nordlünen 54 Minuten nach Dortmund-Lanstrop
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C5, R11
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Vertaktet mit C14 Gemeinsame Konzession mit C14

C5	Stadtverkehr Lünen
Linienweg	Lünen Mitte, -Süd, -Gahmen, Dortmund -Derne, -Eving
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.05.2016
Fahrzeit	47 Minuten nach Dortmund 37 Minuten nach Lünen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C4, R11
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C6/T6	Stadtverkehr Lünen
Linienweg	Lünen -Brambauer, -Wethmarheide, -Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	19.04.2016
Fahrzeit	44 Minuten nach Wethmar 42 Minuten nach Brambauer
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Brambauer Verkehrshof: U41 von/nach Dortmund Auf dem Kelm: C1 von/nach Brambauer
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Finanzielle Beteiligung der Wohnungsbaugenossenschaft Lünen

C14	Stadtverkehr Lünen
Linienweg	Dortmund -Lanstrop, Lünen -Niederaden, -Horstmar, -Süd, -Mitte, -Nordlünen
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	10.08.2016
Fahrzeit	47 Minuten nach Lanstrop 46 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Vertaktet mit C4 Gemeinsame Konzession mit C4

C21	Stadtverkehr Kamen
Linienweg	Kamen Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	18 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Kamen Markt: C22, C23, C24
Umlaufverknüpfung	C22, C24
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C22	Stadtverkehr Kamen
Linienweg	Kamen Mitte, -Südkamen
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	28.02.2018
Fahrzeit	20 Minuten nach Südkamen 18 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Kamen Markt: C21, C23, C24
Umlaufverknüpfung	C21, C23
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C23	Stadtverkehr Kamen
Linienweg	Kamen Mitte, -Heeren
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	27.05.2017
Fahrzeit	25 Minuten nach Heeren 23 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Kamen Markt: C21, C22, C24
Umlaufverknüpfung	C22, C24, R53, R92
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C24	Stadtverkehr Kamen
Linienweg	Kamen Mitte, -Methler
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	23.09.2019
Fahrzeit	29 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Kamen Markt: C21, C22, C23
Umlaufverknüpfung	C21, C23, R54
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C31/T31	Stadtverkehr Schwerte
Linienweg	Schwerte Nord, Mitte, Dortmund -Holzen
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	26 Minuten nach Dortmund 30 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Schwerte Bahnhof: RB53 nach/von Dortmund
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	gemeinsame Konzession mit T31 T31 mit zweiten Linienweg; siehe T31 nachfolgend

T31	Stadtverkehr Schwerte
Linienweg	Schwerte Nord, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	22 Minuten (Ringlinie im Einrichtungsbetrieb)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Weitere Fahrten über anderen Linienweg; siehe C31/T31 vorher Gemeinsame Konzession mit C31/T31

C32/T32	Stadtverkehr Schwerte
Linienweg	Schwerte Mitte, -Villigst, -Ergste
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	22 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Schwerte Bahnhof: RB53 von/nach Dortmund Kirchstr.: 5 von/nach Iserlohn
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Durchführung des Basisangebots (Mo. - So. stündlich)

C32 neu	Stadtverkehr Schwerte
Linienweg	Schwerte Mitte, -Villigst, -Ergste
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Keine, wird mit dem kleinen Linienbündel Kreis Unna neu vergeben
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	22 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	R30
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	Durchführung des Ergänzungsangebots (Mo. - Sa. stündlich) Angebot ist mit dem Basisangebot C32/T32 zu vertakten

C33/T33	Stadtverkehr Schwerte
Linienweg	Schwerte Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	24 Minuten in Richtung Kath. Krankenhaus 28 Minuten in Richtung Bahnhof
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C40/D40	Stadtverkehr Unna
Linienweg	Unna Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	04.11.2015
Fahrzeit	19 Minuten nach Südfriedhof 22 Minuten nach Bahnhof
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	NVZ mit C45 an Lindenbrauerei
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C41/T41	Stadtverkehr Unna
Linienweg	Unna Mitte, -Massen, Dortmund Flughafen
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	04.11.2015
Fahrzeit	25 Minuten nach Dortmund Airport 24 Minuten nach Bahnhof
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C42	Stadtverkehr Unna
Linienweg	Unna Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	04.11.2015
Fahrzeit	19 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C43	Stadtverkehr Unna
Linienweg	Unna Mitte, -Königsborn, -Katernborn
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	04.11.2015
Fahrzeit	28 Minuten nach Königsborn 30 Minuten nach Bahnhof
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Zechenstr. R53 von/nach Kamen-Heeren
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C44/T44	Stadtverkehr Unna
Linienweg	Unna Mitte, -Katernborn, -Königsborn
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	04.11.2015
Fahrzeit	24 Minuten nach Königsborn 32 Minuten nach Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

C45/T45	Stadtverkehr Unna
Linienweg	Unna -Hemmerde, -Stockum, -Lünern, -Mühlhausen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	24.05.2016
Fahrzeit	41 Minuten nach Mitte 44 Minuten nach Hemmerde
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Unna Bahnhof: RB59 von/nach Dortmund Neumarkt: R53 von/nach Unna
Umlaufverknüpfung	C40
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsamen Konzession mit D45

C71	Stadtverkehr Fröndenberg/Ruhr
Linienweg	Fröndenberg Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	19 Minuten (Ringlinie im Einrichtungsbetrieb)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C72
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	Gegenring durch C72

C72	Stadtverkehr Fröndenberg/Ruhr
Linienweg	Fröndenberg Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	14 Minuten (Ringlinie im Einrichtungsbetrieb)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C71
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	Gegenring durch C71

C73	Stadtverkehr Fröndenberg/Ruhr
Linienweg	Fröndenberg Mitte, -Hohenheide, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	16 Minuten (Ringlinie im Einrichtungsbetrieb)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C74
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	-

C74	Stadtverkehr Fröndenberg/Ruhr
Linienweg	Fröndenberg Mitte, -Warmen, -Bentrop
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	13 Minuten nach Bentrop 12 Minuten nach Fröndenberg Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C73
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	-

C91/T91	Stadtverkehr Bönen
Linienweg	Bönen -Nordbögge, Mitte, -Altenbögge, Kamen -Heeren
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	16.01.2019
Fahrzeit	25 Minuten nach Kamen 24 Minuten nach Nordbögge
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Nordbögge Bahnhof: RE 3 von Dortmund Nordbögge Bahnhof: RE 11 nach Dortmund
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

D19	Regionalverkehr
Linienweg	Lünen Mitte, -Nordlünen, Selm -Bork, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	06.07.2020
Fahrzeit	27 Minuten nach Selm 20 Minuten nach Lünen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit R19/T19 und N19

D45	Regionalverkehr
Linienweg	Unna Mitte, -Lünern, -Siddinghausen
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	24.05.2016
Fahrzeit	9 Minuten nach Max-von-Laue-Straße 14 Minuten nach Böckenweg 9 Minuten nach Unna Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession C45/T45

D86	Verstärkungslinie im Berufsverkehr
Linienweg	Schwerte Mitte, Unna Mitte, -Königsborn, Bergkamen Mitte, -Rünthe, Werne Mitte (Amazon)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	57 Minuten nach Werne 52 Minuten nach Schwerte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

Nacht-AST Kamen/Bönen	Nachtangebot
Linienweg	Kamen Mitte/Methler/Süd/Heeren, Kamen (Stadtgebiet) und Bönen (Stadtgebiet)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	18.08.2016
Fahrzeit	Abhängig von Strecke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes AST-Bündel
Sonstiges	Eigener Tarif

Nacht-AST Lünen	Nachtangebot
Linienweg	Lünen (Stadtgebiet)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	28.10.2019
Fahrzeit	Abhängig von Strecke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes AST-Bündel
Sonstiges	Eigener Tarif

Nacht-AST Unna	Nachtangebot
Linienweg	Unna Bahnhof, Unna (Stadtgebiet), Kamen-Heeren (Stadtteilgebiet), Fröndenberg (Stadtgebiet), Holzwickede (Stadtgebiet) und Bönen (Stadtgebiet)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	Abhängig von Strecke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Stadthaus: N11 von Bergkamen
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes AST-Bündel
Sonstiges	Eigener Tarif

Nacht-AST Werne	Nachtangebot
Linienweg	Werne Stadthaus, Werne (Stadtgebiet)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.08.2020
Fahrzeit	Abhängig von Strecke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes AST-Bündel
Sonstiges	Eigener Tarif

Nacht-AST Fröndenberg	Nachtangebot
Linienweg	Menden Nordwall, Fröndenberg/Ruhr (Stadtgebiet)
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Menden
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	31.08.2020
Fahrzeit	Abhängig von Strecke
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Kleines AST-Bündel
Sonstiges	Eigener Tarif

N1	Nachtangebot
Linienweg	Lünen-Brambauer, -Lippholthausen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	23 Minuten nach Lünen Mitte 24 Minuten nach Brambauer
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	N2
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit C1

N2	Nachtangebot
Linienweg	Lünen Mitte, -Alstedde, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	11.04.2018
Fahrzeit	22 Minuten (Ringlinie im Einrichtungsbetrieb)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	N1
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit C2/T2

N10	Nachtangebot
Linienweg	Dortmund Mitte, Lünen -Gahmen, -Süd, Mitte, Nordlünen, Wethmar, Mitte, Gahmen, Dortmund -Eving, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	16.12.2018
Fahrzeit	62 Minuten (Ringlinie im Einrichtungsbetrieb)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Jägerstr.: N11 nach Bergkamen Persiluhr.: N19 nach Selm
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

N11	Nachtangebot
Linienweg	Lünen -Süd, -Horstmar, -Beckinghausen, Bergkamen -Oberaden, -Weddinghofen, Mitte, -Overberge, -Rünthe, Werne Mitte, Lünen -Wethmar, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	02.10.2015
Fahrzeit	89 Minuten (Ringlinie)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Jägerstr.: N10 von Dortmund Stadthaus: Nacht-AST Werne Hbf./ZOB: N19 von Selm
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

N19	Nachtangebot
Linienweg	Lünen Mitte, -Nordlünen, Selm -Cappenberg, -Bork, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	06.07.2020
Fahrzeit	31 Minute je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Persiluhr: N10 von Dortmund Hbf./ZOB: N11 nach Bergkamen
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit D19 und R19/T19

NT31	Nachtangebot
Linienweg	Schwerte Mitte, Dortmund -Lichtendorf, Schwerte -Geisecke, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	40 Minuten (Ringlinie)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Schwerte Bahnhof: NE25 von/nach Dortmund Dortmund-Lichtendorf: NE24 nach Dortmund
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

NT32	Nachtangebot
Linienweg	Schwerte Mitte, -Westhofen, -Ergste, -Villigst, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	40 Minuten (Ringlinie)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Schwerte Bahnhof: NE25 von/nach Dortmund
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

NT81	Nachtangebot
Linienweg	Unna Mitte, -Königsborn, Kamen Mitte, Bergkamen -Weddinghofen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	05.02.2019
Fahrzeit	41 Minuten nach Bergkamen 48 Minuten nach Unna
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit R81/T81

R11	Regionalverkehr
Linienweg	Bergkamen Mitte, -Weddinghofen, -Oberaden, Lünen -Beckinghausen, -Horstmar, -Süd, Mitte, -Nordlünen
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	23.09.2019
Fahrzeit	82 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Kreuzstr.: R12 von/nach Lünen
Umlaufverknüpfung	C4, R19
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

R12	Regionalverkehr
Linienweg	Kamen Mitte, Bergkamen -Overberge, Mitte, -Oberaden, Lünen -Beckinghausen, Mitte, -Alstedde
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	23.09.2019
Fahrzeit	68 Minuten nach Alstedde 65 Minuten nach Kamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Kreuzstr.: R11 Bergkamen Busbf.: S30
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

R14/T14	Regionalverkehr
Linienweg	Werne Mitte, - Stockum, Hamm -Bockum, -Hövel, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Hamm
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	04.11.2017
Fahrzeit	50 Minuten nach Hamm 49 Minuten nach Werne
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	S10
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

R19/T19	Regionalverkehr
Linienweg	Lünen Mitte, -Nordlünen, Selm -Cappenberg, -Bork, Mitte, Lüdinghausen Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Kreis Coesfeld
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	06.07.2020
Fahrzeit	53 Minuten nach Lüdinghausen 54 Minuten nach Lünen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Lüdinghausen Busbf.: R92 von/nach Münster
Umlaufverknüpfung	R11
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit D19 und N19

R30	Regionalverkehr
Linienweg	Schwerte Mitte, -Geisecke, Iserlohn -Kalthof, -Iserlohnerheide, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Märkischer Kreis
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr Sieg
Konzessionsende	28.08.2018
Fahrzeit	54 Minuten nach Iserlohn 55 Minuten nach Schwerte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	18, C32 (BRS-Fahrten)
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	Vertaktet mit R50 zwischen Schwerte Mitte und -Geisecke (mo-sa)

R50/T50	Stadtverkehr Schwerte
Linienweg	Schwerte Mitte, -Geisecke, Dortmund -Lichtendorf
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr Sieg
Konzessionsende	01.08.2019
Fahrzeit	27 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	Vertaktet mit R30 zwischen Schwerte Mitte und -Geisecke (mo-sa)

R51/T51	Regionalverkehr
Linienweg	Holzwickede -Opherdicke, -Hengsen, Mitte, Dortmund -Wickede, Unna -Massen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	12.06.2015
Fahrzeit	54 Minuten nach Unna 55 Minuten nach Holzwickede
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Holzwickede Bahnhof: RB 59 von/nach Dortmund Dortmund-Wickede: S 4 von/nach Dortmund
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

R52/T52	Regionalverkehr
Linienweg	Unna Mitte, -Billmerich, Holzwickede -Opherdicke, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Busverkehr Ruhr-Sieg
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	25 Minuten nach Holzwickede 30 Minuten nach Fröndenberg Mitte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	170, 180
Zuordnung zum Bündel	Kleines Bündel
Sonstiges	-

R53	Regionalverkehr
Linienweg	Kamen -Heeren, Unna -Königsborn, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.08.2018
Fahrzeit	34 Minuten nach Unna 31 Minuten nach Kamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C23
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

R54/T54	Regionalverkehr
Linienweg	Kamen-Methler, Unna-Massen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	19.04.2016
Fahrzeit	41 Minuten nach Unna 45 Minuten nach Kamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C24
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	In den Abendstunden sowie samstags T54 als Ergänzungsangebot in Unna-Massen zur Gewährleistung des Anschluss von/zur S4

R81/T81	Regionalverkehr
Linienweg	Werne Mitte, Bergkamen-Rünthe, Overberge, Mitte, Weddinghofen, Kamen Mitte, Unna-Königsborn, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	05.02.2019
Fahrzeit	105 Minuten nach Unna 95 Minuten nach Werne
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	R82
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit NT81

R82/T82	Stadtverkehr Werne
Linienweg	Werne Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	15.01.2019
Fahrzeit	18 Minuten nach Werne, Markt 15 Minuten nach Werne, Krankenhaus
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	R81
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

R92	Regionalverkehr
Linienweg	Kamen-Heeren, Bönen-Altenböge, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	15.01.2019
Fahrzeit	21 Minuten nach Bönen 27 Minuten nach Kamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	C23
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

S10	Schnellverkehr
Linienweg	Lünen Mitte, -Wethmar, Werne Mitte, -Stockum, Hamm-Bockum, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Hamm
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	55 Minuten nach Hamm 58 Minuten nach Werne
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	118, R14
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Vertaktet mit R14

S20	Schnellverkehr
Linienweg	Lünen Mitte, Bergkamen-Oberaden, Mitte, -Rünthe, Hamm-Herringen (-Mitte)
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Hamm
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	15.01.2019
Fahrzeit	46 Minuten nach Hamm 50 Minuten nach Lünen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Bergkamen Busbf.: S30, S80, T35, T36
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

S30	Schnellverkehr
Linienweg	Bergkamen Mitte, -Weddinghofen, Dortmund -Eving, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	37 Minuten nach Dortmund 44 Minuten nach Bergkamen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Bergkamen Busbf.: S20, S80, T35, T36
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Nach Bergkamen nur Einstieg innerhalb Dortmunds Nach Dortmund nur Ausstieg innerhalb Dortmunds

S80/D80	Schnellverkehr
Linienweg	Werne Mitte, Bergkamen -Rünthe, Mitte, Kamen Mitte, Unna -Königsborn, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	16.10.2019
Fahrzeit	63 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Bergkamen Busbahnhof: S20 von/nach Lünen
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T17	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Dortmund -Brechten, Lünen -Wethmarheide
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	6 Minuten nach Lünen 5 Minuten nach Dortmund
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Brechten Zentrum: U41 von/nach Dortmund Im Heidbruch: 116 von/nach Lünen
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T35	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Bergkamen Mitte, -Overberge
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	28.05.2019
Fahrzeit	ca. 15 Minuten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Bergkamen Busbahnhof: S20, S30, S80, T36
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T36	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Bergkamen Mitte, -Heil
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	28.05.2019
Fahrzeit	ca. 15 Minuten
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Bergkamen Busbahnhof: S20, S30, S80, T35
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T38	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Schwerte -Reingsen, -Bürenbruch, -Ergste
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	16 Minuten nach Ergste Bf. 7 Minuten in Richtung Reingsen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit 138/T138

T39	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Schwerte Mitte, Dortmund -Holzen, -Sommerberg
Strecke außerhalb Kreis Unna	Stadt Dortmund
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	09.01.2021
Fahrzeit	27 Minuten nach Dortmund 30 Minuten nach Schwerte
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T46	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Unna -Steinen, -Hemmerde, -Dreihausen, -Siddinghausen, -Lünern, -Mühlhausen (-Uelzen, -Mitte)
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	29 Minuten nach Mühlhausen 26 Minuten nach Steinen
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Hemmerde Bf.: RB59 von/nach Dortmund In den Bruchgärten: C45 von/nach Unna
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T47	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Unna -Massen, Holzwickede Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	12 Minuten nach Mittelstr. 11 Minuten nach Holzwickede
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T48	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Unna -Massen, -Afferde
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	12 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	Mittelstr.: R51 von/nach Unna
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T53	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	(Selm Mitte, -Bork), -Cappenberg, Werne -Langern, -Varnhövel, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	41 Minuten nach Werne (15 Minuten ab Cappenberg) 36 Minuten nach Selm Mitte (18 Minuten bis Cappenberg)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit 530

T93	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Bönen Mitte, -Westerbönen, -Osterbönen, Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	31.12.2020
Fahrzeit	13 Minuten nach Osterbönen 12 Minuten nach Mitte (Bahnhof)
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	-

T620	Nur Bedarfsverkehr
Linienweg	Werne Mitte
Strecke außerhalb Kreis Unna	-
Konzession 2014	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Konzessionsende	30.09.2017
Fahrzeit	8 Minuten je Richtung
Fahrplanmäßige Anschlüsse	-
Umlaufverknüpfung	-
Zuordnung zum Bündel	Großes Bündel
Sonstiges	Gemeinsame Konzession mit 620

Liniennetzkarte nach Bündeln

