



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

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH

Herr Rolf Alexander, M. Sc.

Frau Julia Kraus, M. Sc.

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

Erfolgsfaktor schnelle Buslinie

Entscheidend ist nicht die Produktbezeichnung, sondern eine unabhängige Infrastruktur.



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage: Struktur des Kreises Unna	6
1.1	Wohnen und Versorgung	6
1.2	Arbeiten und Pendeln	8
1.3	Bahn- und Straßennetz	9
1.4	SchnellBus-Verkehre	11
2	Weiterentwicklung SchnellBus-Verkehre	13
2.1	Verbindungsanalyse	13
2.2	Neues Angebotsnetz SchnellBus	15
2.3	Übertragung auf das Straßennetz	16
2.4	Angebotskonzept	17
2.5	Umsetzungskonzept	34
2.6	Fördermöglichkeiten	35
3	Literaturverzeichnis	37
4	Abbildungsverzeichnis	37
5	Anhang	38

Abkürzungsverzeichnis

Wird final erstellt.

1 Ausgangslage: Struktur des Kreises Unna

1.1 Wohnen und Versorgung

Im Kreis Unna leben rund 395.000 Menschen in zehn Kommunen. Die größte Stadt Lünen hat rund 86.500 Einwohner die kleinste Gemeinde Holzwickede rund 17.100

Einwohner. Kreisweit liegt die Einwohnerdichte bei 727 Personen pro km². Jede Kommune hat mindestens einen (lokalen) Einzelhandelsschwerpunkt, der im Zentrum liegt.

Der Kreis Unna setzt sich aus acht Städten und zwei Gemeinden zusammen. Mehr als 40.000 Einwohner haben neben der Kreisstadt Unna vier weitere Städte: Bergkamen, Kamen, Lünen und Schwerte. In den weiteren fünf Kommunen leben zwischen 17.100 Einwohner (Gemeinde Holzwickede) und 29.700 Einwohner (Stadt Werne). Die Einwohnerdichte variiert zwischen 369 Einwohner pro km² (Stadt Fröndenberg/Ruhr) und 1.456 Einwohner pro km² (Stadt Lünen). Ebenso hohe Einwohnerdichten mit über 1.000 Einwohnern/km² haben die Städte Bergkamen (1.085 Einwohner pro km²) und Kamen (1.049 Einwohner pro km²). Alle Kommune haben größere Einwohnerdichten in den jeweiligen Stadt- bzw. Ortszentren. Hinzu kommen vor allem bei den einwohnerstarken Kommunen ab 40.000 Einwohner auch städtisch verdichtete Wohn- und Mischquartiere in weiteren Ortsteilen. Alle Kommunen haben aber auch ländlich geprägte Gebiete (vgl. Abbildung 1).

Jede Kommune verfügt über mindestens einen Versorgungsbereich, der das Stadt- bzw. Ortszentrum bildet. Dies sichert mindestens die Deckung des täglichen bis wöchentlichen Bedarf. Art und Umfang dieser Zentren wurde durch das *Regionale Einzelhandelskonzept Östliches Ruhrgebiet 2007* ermittelt (vgl. Abbildung 1 und Tabelle 1).

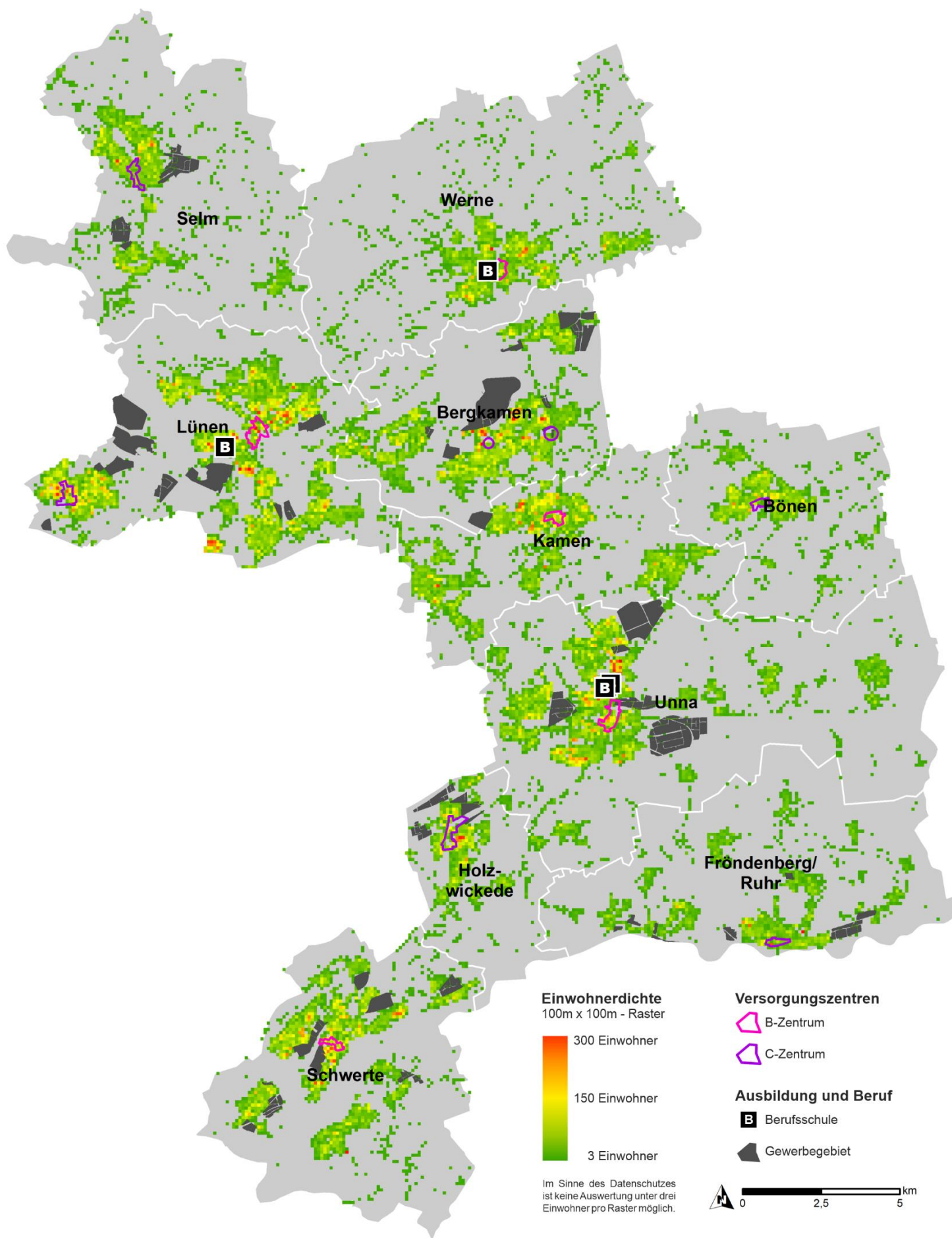
Zentren vom Typ A – wie zum Beispiel die Innenstadt von Dortmund – bestehen im Kreis Unna nicht. Vom Typ B bestehen je ein Zentrum in den Städten Kamen, Lünen, Schwerte, Unna und Werne. Die weiteren Kommunen haben ein Zentrum vom Typ C (niedrigste Kategorie), wobei die Stadt Bergkamen von diesem Typ zwei Zentren hat. Die Stadt Lünen hat als einzige Kommune im Kreis Unna sowohl ein Zentrum vom Typ B (Innenstadt) und vom Typ C im Ortsteil Lünen-Brambauer.

Hinzu kommen dezentrale Versorgungsschwerpunkte. Der größte liegt zwischen den Städten Kamen und Unna (Kamen-Karree). Weitere Kommunen haben kleinere Standorte wie an der Bumannsburg (Stadtgrenze Bergkamen/Hamm).

Tabelle 1: Zentren im Kreis Unna

Kommune	Typ B	Typ C
Bergkamen	-	2
Bönen	-	1
Fröndenberg/Ruhr	-	1
Holzwickede	-	1
Kamen	1	-
Lünen	1	1
Schwerte	1	-
Selm	-	1
Unna	1	-
Werne	1	-

Quelle: BBE (2017)



1.2 Arbeiten und Pendeln

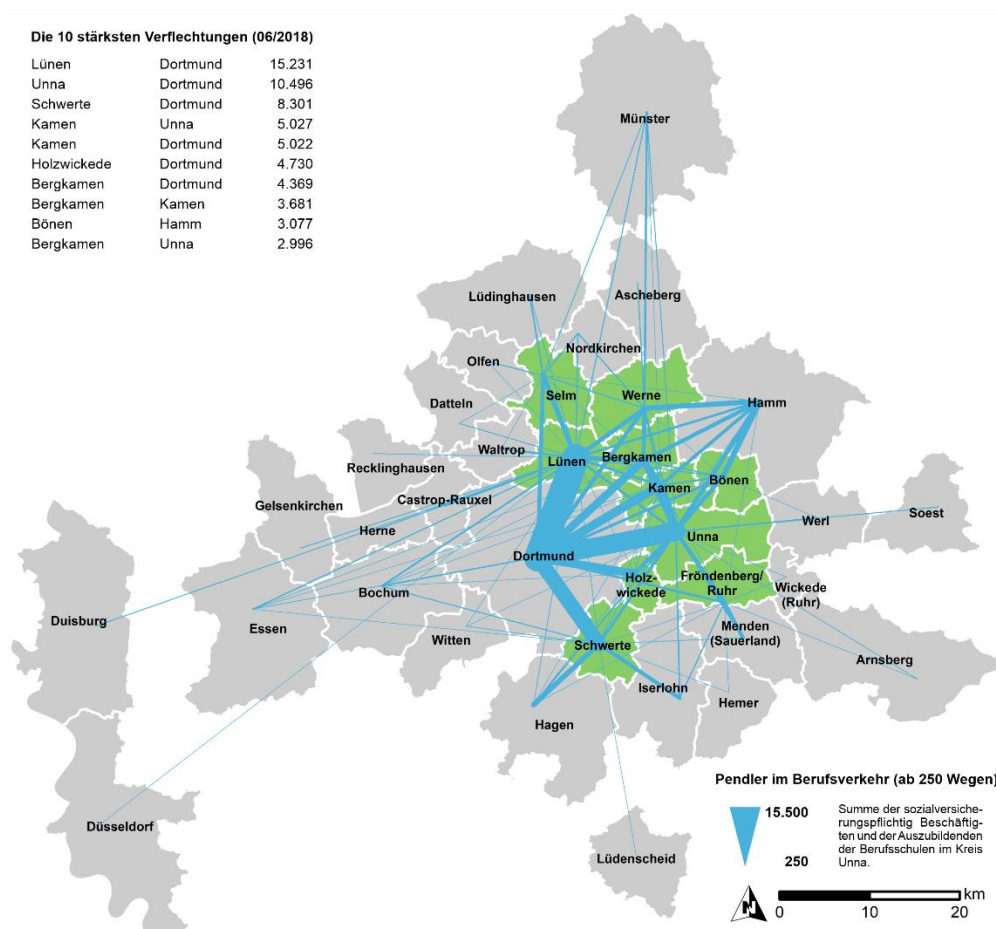
Der Kreis Unna hat enge Verflechtungen im Berufsverkehr innerhalb des Kreises sowie vor allem mit den angrenzenden Oberzentren. Vor allem in Richtung Westen reichen

diese Verflechtungen bis in das mittlere Ruhrgebiet. Gleichzeitig ist der Kreis Unna mit mehreren großen Gewerbegebieten ein regional bedeutsamer Arbeitsplatzstandort.

Die Pendlerverflechtungen setzen sich aus der Summe von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Auszubildenden zusammen, die eine der fünf Berufsschulen im Kreis Unna besuchen. Hiervon liegen drei Standorte in der Stadt Unna (Hansa-, Hellweg- und Märkisches Berufskolleg) sowie je einen Standort in den Städten Lünen und Werne (Lippe- und Freiherr-von Stein-Berufskolleg). Details zu den Verflechtungen der Berufskollegs können dem Anhang entnommen werden.

Die stärksten Verflechtungen bestehen mit der Stadt Dortmund sowie entlang der Achse Bergkamen – Kamen – Unna. Unter den Top 10 der stärksten Pendlerverflechtungen entfallen auf diese beiden Kategorien bereits neun Verbindungen; hinzu kommt auf Platz 9 die Verbindungen Bönen – Hamm. Die Stadt Hamm hat zudem weitere stärkere Verflechtungen außerhalb der Top 10 mit dem Kreis Unna. Weitere Verflechtungen ins westliche Ruhrgebiet liegen vor allem entlang der Bahnstrecke, welche die Städte Hamm, Kamen, Dortmund, Bochum, Essen, Mülheim (Ruhr) und Duisburg miteinander verbindet (Hauptachse im RRX-Konzept).

Abbildung 2: Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr



Quelle: Planersocietät

1.3 Bahn- und Straßennetz

Der Kreis Unna wird durch ein Netz von überregionalen Straßen (Bundesstraßen und Autobahnen) erschlossen. Der Nahverkehr auf der Schiene verbindet die Kommunen

mit den Städten im Umland. Bis auf die Stadt Bergkamen haben alle Kommunen des Kreises Unna einen Anschluss an den Nahverkehr auf der Schiene.

Der Nahverkehr auf der Schiene erfolgt im Kreis Unna auf mehreren Bahnstrecken. Bis auf die Stadt Bergkamen haben alle weiteren Kommunen des Kreises Unna mindestens eine Station. Dies sind neben dem Eisenbahnverkehr (RE-, RB- und S-Bahn-Linien) auch die Stadtbahn Dortmund. Die Linie U41 verbindet den Ortsteil Lünen-Brambauer mit der Dortmunder Innenstadt (unter anderem mit den Stationen Hauptbahnhof, Kampstraße und Stadtgarten).

Das Angebot auf der Schiene ist auf die Anbindung der Oberzentren außerhalb des Kreises Unna ausgerichtet. Dies erfolgt durch die Hauptstrecken zwischen den Städten Hamm und Dortmund (mit den Stationen Nordbögge, Kamen und Kamen-Methler) sowie zwischen den Städten Hamm und Hagen (mit den Stationen Bönen, Unna, Holzwickede und Schwerte). Über den Hauptbahnhof Hamm hinaus sind umsteigefreie Verbindungen in Richtung Münster und Bielefeld möglich; über den Hauptbahnhof Dortmund in das mittlere und westliche Ruhrgebiet, über den Hauptbahnhof Hagen in den Bergischen Raum (vor allem Stadt Wuppertal).

Hinzu kommen weitere regionale Verbindungen, welche über die Grenze des Kreises Unna hinausführen. Hierzu gehört vor allem die weitere Anbindung an den Dortmund Hauptbahnhof aus dem Münsterland (über Lünen und wahlweise Selm oder Werne) aus der Soester Börde (über Unna und Holzwickede) und aus dem Sauerland (über Schwerte oder Fröndenberg/Ruhr).

Durch die Ausrichtung des Nahverkehrs auf der Schiene auf die Zentren im Umland besteht keine leistungsfähige Verbindung innerhalb des Kreisgebiets. Die Anbindung zwischen den Kommunen erfolgt im regionalen Kontext über die Kreisgrenze hinaus. Dies gilt besonders für Verbindungen zwischen den nördlichen und westlichen Kommunen (Bergkamen, Bönen, Kamen, Lünen, Selm und Werne) mit dem Süden des Kreises Unna (Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede, Schwerte, Unna).

Speziell für die Stadt Bergkamen kommt hinzu, dass diese zwar durch eine regionale Bahntrasse erschlossen wird (Hamm – Bergkamen – Waltrop – Recklinghausen – Bottrop – Oberhausen). Allerdings erfolgt zwischen den Städten Hamm und Recklinghausen ausschließlich Güterverkehr. Dies betrifft damit die beiden ehemaligen Bergkamener Bahnhöfe Bergkamen und Oberaden.

Im Straßennetz decken die Autobahnen (A1, A2, A40, A44, A45) überwiegend dieselben regionalen Verbindungen ab, wie der Schienenverkehr. Allerdings bestehen zwischen den Kommunen des Kreises Unna weitere leistungsfähige Verbindungen über Bundesstraßen. Hierzu gehören die B1 (Dortmund – Unna – Kreis Soest), B54 (Dortmund – Lünen – Werne – Münsterland), B233 (Werne – Bergkamen-Rünthe/-Overberge – Kamen – Unna – Märkischer Kreis) und B236 (Kreis Coesfeld – Selm – Lünen – Dortmund – Schwerte – Sauerland). Diese Straßen sind teilweise auch als Autobahnen ausgebaut (zum Beispiel B1 in der Stadt Unna und B233 im Stadtzentrum Kamen).



1.4 SchnellBus-Verkehre

Zusätzlich zum Nahverkehr auf der Schiene verkehren im Kreis Unna mehrere Buslinien, welche dem Produkt SchnellBus zugeordnet werden können. Die Linien verkehren über-

wiegend auf Strecken ohne umsteigefreie Verbindung im Nahverkehr auf der Schiene. Der Angebotsumfang variiert stark zwischen den einzelnen Linien (Stand: 03/2020).

Von allen zehn Kommunen im Kreis Unna werden sechs Kommunen durch SchnellBus-Verkehre angebunden: die Städte Bergkamen, Kamen, Lünen, Selm, Werne und Unna. Einen Schwerpunkt bildet die Stadt Bergkamen, welche als einzige Kommune im Kreis Unna keinen Anschluss an den Nahverkehr auf der Schiene hat. An der zentralen Haltestelle Busbahnhof treffen vier der sechs SchnellBus-Verkehre aufeinander. Dies wird auch mit Anschlüssen zwischen einzelnen Linien berücksichtigt. Außerhalb des Kreises Unna führen zwei Linien in die Stadt Hamm (Stadtzentrum: Linie S10 und Ortsteil Herringen: Linie S20). Eine weitere Linie verbindet die Stadtzentren von Bergkamen und Dortmund miteinander (Linie S30).

Grundlage aller SchnellBus-Verkehre ist ein 60-Minuten-Takt. Die Umsetzung variiert allerdings stark zwischen den Linien. Mit Ausnahme der Linie D19 besteht auf allen weiteren Linien über den gesamten Linienweg ein durchgehender 60-Minuten-Takt tagsüber von Montag bis Freitag. Am Wochenende verkehren nur die Hälfte aller Linien: S10, S20 und S30. Dies erfolgt an Samstagen überwiegend alle 60 Minuten, sonntags alle 120 Minuten. Am Wochenende bestehen zudem Einschränkungen bei der Bedienung des Linienwegs im Vergleich zu montags bis freitags.

Tabelle 2: SchnellBus-Verkehre im Kreis Unna – Angebot (03/2020)

Linie	Bergkamen	Kamen	Lünen	Selm	Werne	Unna	Dortmund	Hamm	Mo.-Fr.	Sa.	So.
D19			■	■					60 ¹	-	-
D80	■	■							60	-	-
S10			■		■			■	60	60 ²	120 ²
S20	■		■					□ ³	60 ³	60 ⁴	120 ⁴
S30	■						■		60	60	120
S81	■	■			■	■			60	-	-

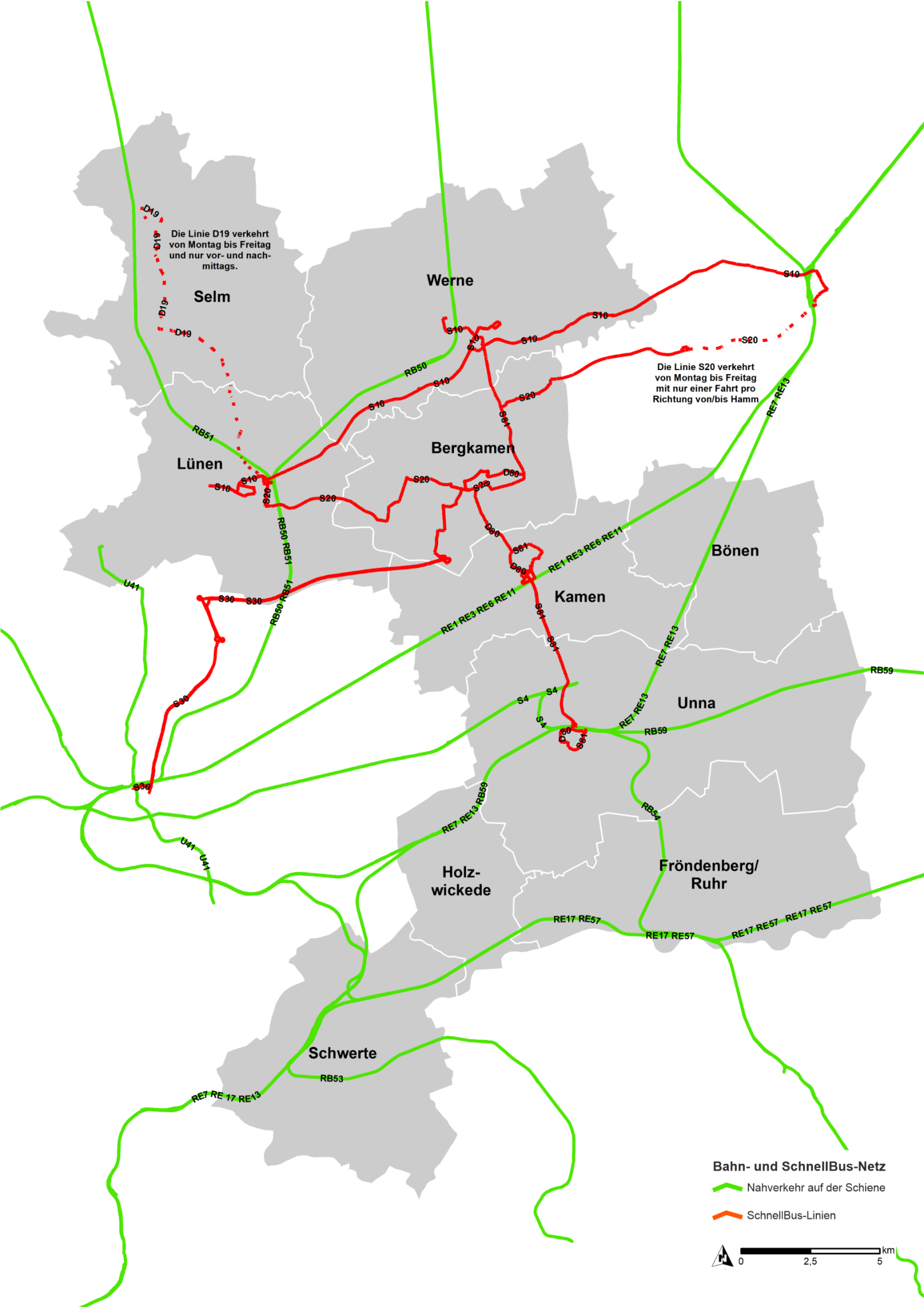
¹ verkehrt nur vor- und nachmittags

² verkehrt zwischen Werne und Hamm als Linie R14 über Hamm-Bockum/Hövel

³ verkehrt bis auf ein Fahrtenpaar morgens nur von/bis Hamm-Herringen

⁴ verkehrt nur zwischen Bergkamen und Hamm-Herringen

Quelle: Planersocietät



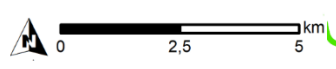
Die Linie D19 verkehrt von Montag bis Freitag und nur vor- und nachmittags.

Die Linie S20 verkehrt von Montag bis Freitag mit nur einer Fahrt pro Richtung von/bis Hamm

Bahn- und SchnellBus-Netz

 Nahverkehr auf der Schiene

 SchnellBus-Linien



2 Weiterentwicklung SchnellBus-Verkehre

2.1 Verbindungsanalyse

Die Analyse für SchnellBus-Verkehre verfolgt das Ziel, schnelle Busverbindungen in Ergänzung zum Nahverkehr auf der Schiene zu ermöglichen. Ziel sind die Ableitung von

Korridoren auf denen SchnellBus-Verkehre eine Ergänzung zum Nahverkehr auf der Schiene bilden können. Dies ist unabhängig der bestehenden Produktbezeichnungen.

Die Analyse der Ausgangslage (vgl. Kapitel 1) zeigt bereits, dass eine Betrachtung über die Grenze des Kreises Unna erforderlich ist. Hierzu erfolgt zuerst eine quantitative Ermittlung möglicher Korridore für SchnellBus-Verkehre (vgl. Kapitel 2.2). Anschließend erfolgt mit der Umlegung auf das Straßennetz (vgl. Kapitel 2.3) ein zweiter qualitativer Schritt.

Als Grundlage für den ersten Schritt kommen nur Daten für die Verbindungsanalyse in Frage, die unabhängig der Grenzen des Kreises Unna sind. Hierzu müssen eine gleichbleibende Qualität und Aussagekraft gewährleistet sein. Daher kommen die Daten der Modal Split-Erhebung 2013 nicht in Frage. Diese bilden nur die Mobilität der Menschen ab, die im Kreis Unna wohnen. Die beste Grundlage für den ersten Schritt bieten die Daten zu den Verkehrsverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Hier fehlen zwar weitere Berufsgruppen wie Beamte, Selbstständige und Geringverdienende. Diese Angaben zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sind aber unabhängig der Grenzen des Kreises Unna gleich.

Das SchnellBus-Netz soll eine Ergänzung zum Nahverkehr auf der Schiene bilden. Daher ist nicht nur das Pendleraufkommen relevant, sondern auch, welche Relationen zurückgelegt werden. Dazu wird angenommen, dass sich in jeder Kommune der größte Arbeitsplatzschwerpunkt im Zentrum oder einer vergleichbaren Kategorie befindet. Die darauf aufbauende Verbindungsanalyse unterscheidet drei Kategorien.

Kategorien für die Verbindungsanalyse im Nahverkehr

Kategorie 1: Umsteigefreie Verbindung auf der Schiene zwischen den Stadtzentren

- Verbindungen dieser Kategorie sind kein Bestandteil dieses Rahmenkonzepts
zum Beispiel Unna – Hamm

Kategorie 2: Umsteigefreie Verbindungen auf der Schiene, wobei mindestens eine Station dezentral in einem Ortsteil liegt

- Verbindungen dieser Kategorie sind Bestandteil dieses Rahmenkonzepts
zum Beispiel Bönen-Nordbögge – Dortmund

Kategorie 3: Umsteigefreie Verbindung auf der Schiene nicht vorhanden

- Verbindungen dieser Kategorie sind Bestandteil dieses Rahmenkonzepts
zum Beispiel Lünen – Unna

Die Bestimmung eines größeren Wegeaufkommen erfolgt unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplans 2019 und der Modal Split-Erhebung 2013. Mit dem Nahverkehrsplan werden durchschnittliche Besetzungszahlen für die Durchführung von Busverkehren empfohlen. Aus der Modal Split-Erhebung 2013 stehen die Anteile des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen für die Kategorie Beruf zur Verfügung.

Die mathematische Berechnung nutzt die zur Verfügung stehenden Kenngrößen. Hierzu gehören die Verflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, welche nur auf Ebene der Kommunen vorliegen. Die prozentualen Werte aus der Modal Split-Erhebung sind durchschnittliche Werte für den gesamten Kreis Unna. Daher ist in der planerischen Umsetzung (vgl. Kapitel 2.3 bis 2.5) auch eine qualitative Bewertung wichtig.

Grundlagen der Verbindungsanalyse

- 1 im Mittel mindestens 5 Personen pro Fahrt
vgl. Nahverkehrsplan 2013, Seite 86
- 2 Anteil der Fahrten im Berufsverkehr an allen Fahrten 26,2%
vgl. Modal Split-Erhebung Kreis Unna 2013, Seite 59
- 3 Grundlage für eine Linie ist ein Stundentakt pro Richtung mit 18 Fahrten von Montag bis Samstag und 13 Fahrten an Sonntagen
in Anlehnung an einen 60-Minuten-Takt im Nahverkehr auf der Schiene
- 4 Anteil der Fahrten im Berufsverkehr mit dem ÖPNV 5,1%
vgl. Modal-Split-Erhebung Kreis Unna 2013, Seite 65

Die Ermittlung eines Richtwerts für die Verbindungsanalyse ist für montags bis freitags möglich. Die Modal-Split-Erhebung enthält keine Angaben zur Mobilität am Wochenende. Für das Rahmenkonzept SchnellBus ergibt sich aus den vier Grundlagen ein Richtwert von rund 900 Pendlern für eine Relation.

Bezogen auf die Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr (vgl. Abbildung 1) kommen für den Kreis Unna 15 Punkt-zu-Punkt-Verbindungen in Frage. Auf anderen Verbindungen ist das Aufkommen unterhalb dieses Richtwerts oder es besteht bereits eine umsteigefreie Verbindung im Nahverkehr auf der Schiene zwischen den jeweiligen Stadtzentren (zum Beispiel Lünen – Dortmund).

Knapp die Hälfte dieser Punkt-zu-Punkt-Verbindungen (7 Stück) führen über die Grenze des Kreises Unna in benachbarte Kommunen. Vom Wegeaufkommen bilden hier die Städte Dortmund und Hamm die beiden Schwerpunkte. Innerhalb des Kreises Unna liegt der Schwerpunkt in Form eines Y auf der Verbindung Unna – Kamen – Bergkamen – Lünen/Werne. Hinzu kommt mit rund 1.000 Wegen die schwächste Verbindung in dieser Auswahl zwischen der Stadt Kamen und der Gemeinde Bönen.

Die in Frage kommenden Verbindungen decken sich bereits teilweise mit Linien, die unter dem Produkt SchnellBus verkehren bzw. diesem zugeordnet werden können (vgl. Kapitel 1.4). Die nachfragestärksten sieben Verbindungen werden bereits heute durch S-Linien bedient. Zusätzlich verkehrt zwischen den Städten Bergkamen und Kamen die Linie D80. Die Verbindung mit dem geringsten Wegeaufkommen, auf der eine S- oder D-Linie verkehrt, liegt zwischen den Städten

Lünen und Hamm (Linie S10). Vor dieser Verbindung liegen vier weitere Verbindungen, die ein größeres Wegeaufkommen haben, auf denen aber kein SchnellBus- oder Eisenbahnverkehr zwischen den Stadtzentren ohne Umstieg besteht: Bergkamen – Hamm, Bönen – Dortmund, Kamen – Lünen und Lünen – Unna. Auf der Verbindung zwischen den Städten Bergkamen und Hamm bestand in der Vergangenheit eine SchnellBus-Verbindung. Bis auf ein Fahrtenpaar morgens wurde der Linienweg auf dem Abschnitt zwischen dem Kreis Unna und dem Hammer Ortsteil Herringen einkürzt. Dieser Ortsteil liegt direkt hinter der Grenze des Kreises Unna.

Tabelle 3: Mögliche Punkt-zu-Punkt-Verbindungen für SchnellBus-Verkehre

Punkt-zu-Punkt-Verbindung	Kategorie	SchnellBus-Verkehr Frühjahr 2020	Pendler
Kamen – Unna	3	S81	5.027
Bergkamen – Dortmund	3	S30	4.369
Bergkamen – Kamen	3	D80, S81	3.681
Bergkamen – Unna	3	S81	2.996
Werne – Hamm	3	S10	2.877
Bergkamen – Lünen	3	S20	2.519
Bergkamen – Werne	3	S81	2.239
Bergkamen – Hamm	3	-	2.224
Bönen – Dortmund	2	-	1.543
Kamen – Lünen	3	-	1.435
Lünen – Unna	3	-	1.369
Lünen – Hamm	3	S10	1.351
Lünen – Waltrop	3	-	1.109
Bönen – Kamen	2	-	1.048
Lünen – Bochum	3	-	1.037

Kategorie 2: umsteigefreie Verbindung auf der Schiene, aber mindestens ein Bahnhof liegt dezentral in einem Ortsteil (zum Beispiel Bönen-Nordböge – Kamen)

Kategorie 3: keine umsteigefreie Verbindung auf der Schiene

2.2 Neues Angebotsnetz SchnellBus

Mit den gesetzten Kriterien ergeben sich 15 Verbindungen, die für SchnellBus-Verkehre in Frage kommen. Dabei ist es teilweise nicht erforderlich, neue Linien einzuführen.

Das neue Angebotsnetz berücksichtigt nicht nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Mehrere dieser Verbindungen lassen sich zu Korridoren für ein Angebot bündeln.

Die Ermittlung der möglichen Verbindungen für SchnellBus-Verkehre erfolgt auf Basis der Verflechtungen der Pendler im Berufsverkehr auf Ebene der Kommunen. Es sind daher Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Die räumliche Lage der Punkt-zu-Punkt-Verbindungen ermöglicht, diese in mehrere Korridore zusammenzufassen. Ziel sollte es dabei sein, bestehende SchnellBus-Verkehre in diese Korridore zu integrieren, um eine bereits bestehende Akzeptanz für das bestehende Angebot als Grundlage für eine weitere Qualitätssteigerung (zum Beispiel bei den Fahrzeiten) zu nutzen. So wird ein bereits bekanntes Produkt optimiert und nicht komplett neu eingerichtet.

Tabelle 4: Korridore für SchnellBus-Verkehre

Korridor		Bestandslinien bei SchnellBus	Pendleraufkommen
A	Werne – Bergkamen – Kamen – Unna	S81/D80	15.530
B	Dortmund – Bergkamen – [Hamm] ¹	S30	4.369 [+ 2.224]
C	[Waltrop] ¹ – Lünen – Werne – Hamm	S10	6.688 [+ 1.210]
D	[Waltrop] ¹ – Lünen – Kamen – Unna	– ²	7.831 [+ 1.309]
E	[Waltrop] ¹ – Lünen – Bergkamen – [Hamm] ¹	S20	2.519 [+ 4.778]
F	Bönen – Kamen	-	1.048

¹ Die Anbindung dieser Kommunen ist in mehreren Varianten möglich:

Stadt Hamm über Korridor B oder E Stadt Waltrop über Korridor C, D oder E

² Im Abschnitt zwischen Kamen und Unna Linie S81

Die Korridore aus der Tabelle 4 basieren auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Hier erfüllt jede dieser Verbindungen die Richtwerte aus der Verbindungsanalyse (mindestens 900 Pendler). In der qualitativen Bewertung ergeben sich allerdings eine kleine Anzahl weiterer Korridore. Diese liegen etwas unter dem Richtwert, sollten aber im Hinblick auf ergänzende Verbindungen zum Schienenverkehr mitgeplant werden.

- Lünen – Waltrop – nördliches Ruhrgebiet
- Unna – Fröndenberg/Ruhr – Iserlohn
- Selm – Nordkirchen – Werne

2.3 Übertragung auf das Straßennetz

Aus den erfolgten Analysen lassen sich Punkt-zu-Punkt-Verbindungen für SchnellBus-Verkehre ableiten, welche zu Korridoren zusammengefasst werden können. Mit der

Übertragbarkeit auf das bestehende Straßennetz wird nun das Ziel verfolgt, jedem Korridor auch eine schnelle Verbindung in diesem Straßennetz zuzuordnen.

Die Übertragung auf das Straßennetz stellt den zweiten qualitativen Schritt in diesem Rahmenkonzept in Ergänzung zum ersten quantitativen Schritt (vgl. Kapitel 2.1) dar. Die Umlegung der Korridore auf das Straßennetz verfolgt den Ansatz, dass ein möglichst großer Teil des Linienwegs auf Straßen ab Tempo 50 erfolgt (vgl. Kapitel 1.3). Dies kann auch die Nutzung von Autobahnen (zum Beispiel Linie S30) umfassen.

Die Umlegung auf das Straßennetz zeigt, dass nicht in allen Korridoren attraktive und damit sinnvolle SchnellBus-Linien umgesetzt werden können. So ergeben sich zu den 7 SchnellBus-Linien (vgl. Kapitel 2.4.1) auch 3 alternative Ansätze für RegioBus- und StadtBus-Linien (vgl. Kapitel 2.4.2).

Für alle Linien, die sich in diesem Rahmenkonzept ergeben, sollen attraktive Verbindungen nicht nur durch direkte Linienwege erzielt werden. Ebenso bedeutet ist eine hohe Fahrplanstabilität, wodurch Fahrten während der Hauptverkehrszeit nicht länger dauern als während der Schwachverkehrszeit. Mit Maßnahmen zur Fahrplanstabilität ergibt sich dann gleichzeitig oft auch die Möglichkeit, die Linien zu beschleunigen. Hierzu werden sowohl linienspezifische Maßnahmen (vgl. Kapitel 2.4.1 und Kapitel 2.4.2) aufgenommen, als auch allgemeine Ansätze.

Allgemeine Ansätze zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung

- Gestaltung der Haltestellen
Umbau von Busbuchten zu Buskaps, aus Busbuchten direkte Einfahrt in Kreuzung zusammen mit Vorrangschaltung, Verlegung von Haltestellen vor Straßen- und Fußgängerquerungen
- Fahrgastwechsel
Solobusse mit drei Türen sowie Gelenkbusse mit vier Türen, Ein- und Ausstieg an allen Türen zulässig, bargeldloses Bezahlen (App-basierte Abrechnung, kontaktloses Bezahlen)
- Geringere Anzahl an Zwischenhaltestellen
SchnellBus-Linien sollen – entsprechend dem Produktnamen – schnelle Verbindungen zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren ermöglichen. Hierzu können ggf. auch Stadtteilzentren gehören. Damit verbunden ist eine geringere Anzahl an Zwischenhaltestellen, um höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten zu erreichen. Der Nahverkehrsplan sieht für Bushaltestellen einen Erschließungsradius von 300m vor. Für die SchnellBus-Linien in diesem Konzept wurde der Mindestabstand auf 600m verdoppelt.

2.4 Angebotskonzept

Linie S20 Lünen – Bergkamen – Kamen (– Unna)

Die neue Linie S20 setzt sich aus dem westlichen Teil der aktuellen Linien S20 (Lünen – Bergkamen) und einer Verlängerung von der Stadt Bergkamen in die Stadt Kamen zusammen. Dieser neue Abschnitt führt über die Werner Straße und Kamen Markt bis Kamen Bahnhof. Es werden dabei Funktionen der Linie S81 (Werne – Bergkamen – Kamen – Unna) übernommen, welche durch die Änderungen an dieser Linie S81 (vgl. nachfolgend zur Linie S80) erforderlich werden. Die neue Linie S20 übernimmt die Anbindung der Haltestelle Kamen Markt an das SchnellBus-Netz,

genauso wie die Verbindung zwischen Kamen Markt und Bergkamen sowie den Erhalt des 15-Minuten-Takts zwischen den Städten Unna und Kamen. Dazu gehen alle Fahrten der Linie S20 an der Haltestelle Kamen Markt auf die Linie R81 (Abschnitt Kamen – Unna) über. Dies erfolgt für beide Fahrtrichtungen. Damit entsteht gleichzeitig eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Städten Lünen und Unna über Bergkamen und Kamen. Diese neue Linie S20 hat dabei eine bessere Erschließungswirkung gegenüber der zweiten umsteigefreien Verbindung zwischen den Städten Lünen und Unna, welche nicht die Stadt Bergkamen bedient (vgl. nachfolgend Linie S40). Entsprechend der besseren Erschließungswirkung ist davon auszugehen, dass zu allen Verkehrszeiten ein größeres Nachfragepotenzial als bei der Linie S40 besteht. Daher ist für die neue Linie S20 zu allen Wochentagen ein 60-Minuten-Takt vorgesehen.

Für den Erfolg dieser SchnellBus-Linie sind Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich:

- Stadt Kamen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamen-Karree
- Stadt Lünen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamener Str./Lünener Str.

Linie S30 Dortmund – Bergkamen

Die neue Linie S30 entspricht überwiegend der aktuellen Linie S30. Diese nutzt bereits einen direkten Linienweg zwischen den Städten Dortmund und Bergkamen. Der Schwerpunkt bei dieser Linie ist daher die Verbesserung der Fahrplanstabilität. Dies umfasst Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen, die bauliche Anpassung von Wendemöglichkeiten für Busse und die Möglichkeit, Verspätungen durch Verkehrsstockungen auf der Autobahn A2 zu reduzieren (vgl. Anhang, Abbildung 10).

Um das Angebot attraktiver zu gestalten, ist zudem eine Verlegung der Haltestelle in Dortmund-Eving sinnvoll. Die aktuelle Haltestelle Franz-Zimmer-Siedlung bietet eine Umsteigemöglichkeit mit den Linien U42, 410 und 411. Die Verlegung dieses Halts zur nächsten Haltestelle Schulte-Rödding würde weitere Umsteigemöglichkeiten mit den Linien 412 und 414 ermöglichen. Hierzu wären je Fahrtrichtung eine Haltepositionen auf der Derner Straße erforderlich. Eine Anfahrt der bestehenden Bushaltestelle Schulte-Rödding, welche mittig zwischen den Gleisen der Linie U42 liegt, könnte nur mit einem erheblichen zeitlichen Mehraufwand bedient werden.

Die Linie S30 kann als Vorlaufbetrieb zu einer geplanten Bahnverbindung zwischen den Städten Dortmund und Bergkamen angesehen werden. Entsprechend sollte ein vergleichbares Bedienungsangebot als Buslinie bestehen. Im Konzept ist daher für diese Linie S30 an allen Wochentagen ein 60-Minuten-Takt vorgesehen. Auswirkungen auf die Linie C11 (Bergkamen Busbahnhof – Bergkamen Nordberg – Bergkamen Nordfeld), welche mit der Linie S30 eine Umlaufverknüpfung hat, bestehen nicht.

Für den Erfolg dieser SchnellBus-Linie sind Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich:

- Stadt Dortmund: Ausbau der Wendemöglichkeit vor der Fußgängerquerung am Hauptbahnhof (Königswall) auch für Busse, Verknüpfung mit den Buslinien an der Haltestelle Schulte-Rödding durch Haltemöglichkeiten direkt an Derner Str., Lichtsignalanlagen entlang des Linienwegs

- straßenNRW: Freigabe der Standspur der A2 für Linienbusse bei Stau (vgl. Anhang, Abbildung 10)

Linie S40 Lünen – Kamen – Unna

Die Linie S40 ist eine komplett neue SchnellBus-Linie. Zusätzlich zur Linie S20 (vgl. oben) bietet diese Linie eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Städten Lünen, Kamen und Unna. Im Gegensatz zur Linie S20 besteht eine schnellere Verbindung, da weniger Siedlungsbereiche entlang des Linienwegs erschlossen werden und keine Anbindung des Stadtzentrums Bergkamen erfolgt. Die Verknüpfung mit der Schiene erfolgt in der Stadt Kamen am Bahnhof Kamen und nicht am Bahnhof Kamen-Methler. Demgegenüber bietet der Bahnhof Kamen mit 4 Zügen pro Stunde eine deutlich höhere Flexibilität für einen Anschluss von/nach Dortmund und Hamm mit einer stündlich verkehrenden SchnellBus-Linie S40.

Die Linie S40 hat im Vergleich mit der Linie S20 eine geringere Erschließungswirkung. So ist auch die Anbindung des Ortsteils Bergkamen-Oberaden zu Gunsten eines direkten Linienwegs zwischen den Städten Lünen und Kamen nicht möglich. Im Abschnitt zwischen den Städten Kamen und Unna verkehrt diese Linie zusätzlich zu den Linien S80 (vgl. nachfolgend) und Linie R81. Die neue Linie S40 ist daher vor allem als schnelle Verbindung für den Berufs- und Ausbildungsverkehr zu sehen. Vorgesehen ist daher ein 60-Minutentakt von Montag bis Samstag tagsüber.

Für den Erfolg dieser SchnellBus-Linie sind Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich:

- Stadt Kamen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamen-Karree
- Stadt Lünen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamener Str./Lünener Str.

Linie S50 Lünen – Waltrop (– Datteln – Recklinghausen)

Wie bereits bei der Linie S30 (vgl. oben) hat auch die neue Linie S50 den Charakter eines Vorlaufbetriebs für eine Verbindung im Nahverkehr auf der Schiene. Für den Kreis Unna liegt dabei der Schwerpunkt auf einer direkten Verbindung zwischen den Städten Lünen und Waltrop, was auch eine Erschließung des Lippe Berufskollegs und des Lippewerks ermöglichen würde. Für den Kreis Unna ergibt sich der Bedarf dieser Linie vor allem im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Entsprechend wird hier ein Bedienungsangebot wie bei der Linie S40 (vgl. oben) vorgesehen mit einem 60-Minuten-Takt von Montag bis Samstag tagsüber.

Der Linienweg verläuft dabei im Wesentlichen im Schienenverkehrskorridor der Güterzugstrecke Lünen – Waltrop – Datteln – Recklinghausen (Hamm – Oberhausen-Osterfelder Bahnstrecke). Abhängig von den weiteren Verkehrsverflechtungen innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr kann daher eine Verlängerung dieser Linie von Waltrop über Datteln bis Recklinghausen sinnvoll sein. In diesem Fall kann auch eine Erweiterung des 60-Minuten-Takt auf den Sonntag und allgemein abends sinnvoll sein.

Linie S60 Hamm – Bergkamen – Kamen

Die neue Linie S60 setzt sich aus zwei Teilen bestehender SchnellBus-Verkehre zusammen. Dies sind die Linien D80 (Kamen – Bergkamen) und S20 (Abschnitt Bergkamen – Hamm-Herringen). Hinzu kommt eine schnelle Verbindung zwischen Hamm-Herringen und Hamm Mitte, welche

derzeit je Richtung nur einmal morgens in der Woche als verlängerte Fahrt der aktuellen Linien S20 erfolgt. Durch die Linie S60 entsteht damit wieder eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtzentren Bergkamen und Hamm, was auch dem aktuellen Nahverkehrsplan 2019 entspricht. Zusätzlich erhält das Siedlungsgebiet Bergkamen-Rünthe eine umsteigefreie und schnelle Anbindung an den Bahnhof Kamen. Auf Grund der guten Erschließungswirkung dieser neuen Linie ist ein 60-Minuten-Takt an allen Wochentagen vorgesehen.

Die neue Linie S60 verkehrt zwischen Bergkamen-Rünthe Marina und Kamen Bahnhof parallel mit der Linie S80 (vgl. nachfolgend). Hiermit besteht die Möglichkeit, diesen gemeinsamen Abschnitt im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Dies schafft mehr Flexibilität für eine spontane Nutzung und für die Anschlüsse mit dem Zug am Bahnhof Kamen. Damit profitieren auch weitere Bereiche entlang des gemeinsamen Linienwegs in den Städten Bergkamen (Fritz-Husemann-Straße (Ost), Nordberg, Busbahnhof) und Kamen (Westring).

Durch die schnelle Verbindung in Richtung Kamen Bahnhof ergeben sich allerdings überwiegend keine Zeitvorteile für Fahrten zwischen den Stadtzentren Bergkamen und Hamm. Trotz eines Umstiegs sind Verbindungen mit SchnellBus und Zug mit Umstieg am Bahnhof Kamen schneller. Die Verbesserung ergibt sich im qualitativen Bereich durch die Wiederherstellung einer regelmäßigen und umsteigefreien Verbindung zwischen den Städten Bergkamen und Hamm.

Für den Erfolg dieser SchnellBus-Linie sind Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich:

- Stadt Bergkamen: Haltestelle Nordberg in beide Richtungen direkt an der Albert-Einstein-Str.

Linie S70 Unna – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Iserlohn

Die neue Linie S70 ergibt sich vor allem, da keine umsteigefreie Verbindung zwischen den Städten Unna und Fröndenberg/Ruhr mit der Stadt Iserlohn besteht. Die Linie S70 könnte daher im Sinne einer Verlängerung der Linie S3 (Iserlohn – Menden) erfolgen. Damit verbunden wäre auch eine bessere regionale Anbindung des Unnaer Gewerbegebiets Indu-Park.

Die Umsetzung dieser neuen Linie S70 ist dabei auch abhängig von einer Weiterentwicklung der Buslinie S3 (Iserlohn – Menden) und SPNV-Linie RB54 (Unna – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Balve – Neuenrade). Hier besteht bereits mit der SPNV-Linie RB54 zwischen den Städten Fröndenberg/Ruhr und Menden ein dichteres Bedienungsangebot mit mehreren Fahrten pro Stunde. Ein Alternative zu einer stündlich verkehrenden Linie S70 könnte daher auch eine halbstündige Umsteigeverbindung aus der SPNV-Linie RB54 (Unna – Fröndenberg/Ruhr – Menden) und der Buslinie S3 (Menden – Iserlohn) sein. Dies erfordert dann eine Ausweitung des Bedienungsangebots auf beiden Linien sowie eine Qualifizierung der Infrastruktur für die SPNV-Linie RB54.

Linie S80 Werne – Bergkamen – Kamen – Unna

Die neue Linie S80 ergibt sich durch eine Verbesserung der aktuellen Linien S81. Diese verbindet bereits heute die Städte Werne, Bergkamen, Kamen und Unna. Die umsteigefreie Verbindung zwischen diesen Städten bleibt erhalten. Dafür wird der Linienweg direkter und schneller. Die Linie verkehrt in der Stadt Kamen über den Westring zum Bahnhof Kamen. Sie ist auch kein Teil mehr des 15-Minuten-Takts zwischen den Städten Kamen und Unna. Dies wird von der neuen Linie S20 (vgl. oben) übernommen. Die neue Linie S80 verkehrt schneller über diesen Abschnitt mit weniger

Zwischenhaltestellen. Die Anbindung von Kamen Markt und der Erhalt des 15-Minuten-Takts zwischen den Städten Kamen und Unna wird von der neuen Linie S20 (vgl. oben) übernommen. Dafür erhält die neue Linie S80 einen schnelleren Linienweg mit weniger Zwischenhaltestellen zwischen den Städten Kamen und Unna. Neu kommt die Bedienung der Berufsschulen in der Stadt Unna hinzu.

Außerhalb des Zeitfensters für den 15-Minuten-Takt (Montag bis Freitag, 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr) ist zwischen Unna Bahnhof und Kamen Markt ein 30-Minuten-Takt anzustreben. Das Angebot erfolgt hier am Wochenende und allgemein abends bisher teilweise nur stündlich. Dieser 30-Minuten-Takt wird durch eine Umlaufverknüpfung mit der Linie R81 gebildet. Zusätzlich zur stündlich bereits bestehenden Fahrt der Linie R81 (Unna – Kamen – Bergkamen – Werne) wird eine weitere Fahrt eingerichtet. Diese Fahrt verkehrt als Linie R81 zwischen den Städten Unna und Kamen und bildet damit den neuen 30-Minuten-Takt. Alle Haltestellen entlang des Linienwegs werden bedient. In der Stadt Kamen geht diese Linie auf die neue SchnellBus-Linie S80 (Kamen – Bergkamen – Werne) über. Damit kann auch außerhalb des 15-Minuten-Takts eine umsteigefreie Verbindung zwischen allen vier Städten mit 2 Fahrten pro Stunde ermöglicht werden, was zwischen den Städten Kamen und Unna sogar als 30-Minuten-Takt möglich ist.

Für den Erfolg dieser SchnellBus-Linie sind Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich:

- Stadt Bergkamen: Haltestelle Nordberg in beide Richtungen direkt an Albert-Einstein-Str.
- Stadt Kamen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamen-Karree
- Stadt Werne: Lichtsignalanlagen entlang Linienweg

Linie R15 Lünen – Werne – Hamm

Die neue Linie R15 geht aus der aktuellen Linie S10 hervor. Bereits heute ist diese Linie eine SchnellBus-Linie, die alle Haltestellen entlang des Linienwegs bedient. Die aktuelle Produktbezeichnung ist daher nicht korrekt. Dies umfasst den westlichen Teil der Stadt Werne, wo auf der B54 keine weitere Linie zur Erschließung vorhanden ist und den Ortsteil Werne-Stockum. Hier ermöglicht die Linie S10 in Abstimmung mit der Linie R14 (Werne – Hamm) von jeder Haltestelle alle 30 Minuten eine Verbindung in die Stadtzentren von Werne und Hamm. Eine neue SchnellBus-Linie würde weiterhin diesen direkten Linienweg nutzen, aber weniger oft halten. Die Erschließungswirkung würde sich somit verschlechtern. Entsprechend ist es für diesen Korridor sinnvoller, die bestehende Angebotsstruktur der Linie S10 in die neue Linie R15 zu überführen. Das Produkt R-Linie sieht im Kreis Unna ohnehin einen Halt an allen Haltestellen entlang des Linienwegs vor. Damit ist auch eine Verbesserung des Bedienungsangebots entsprechend der Maßnahme A2 des Nahverkehrsplans 2019 verbunden. In Abstimmung mit der Linie R14 besteht dann im gesamten Korridor zwischen den Städten Lünen, Werne und Hamm immer mindestens ein 60-Minuten-Takt.

Für den Erfolg dieser Buslinie sind Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich:

- Stadt Werne: Lichtsignalanlagen entlang Linienweg

Linie R18 Lünen – Selm

Die neue Linie R18 geht aus der aktuellen Linien D19 hervor. Wie bereits bei der Linie S10 (vgl. oben) hat die Linie weitere Abhängigkeiten zu bestehenden Buslinien und Anschlüssen. Innerhalb der Stadt Selm bildet die Linie D19 ein abgestimmtes Angebot mit der Linie R19 (Lünen – Selm – Lüdinghausen). Dies erfordert den Halt an allen gemeinsamen Haltestellen. Die Bezeichnung DirektBus ist daher nicht zutreffend, da alle Haltestellen entlang des Linienwegs bedient werden. Entsprechend ist es sinnvoller, diese Linie in das Produkt R-Linie zu überführen (Linie R18). Dazu kann gleichzeitig die Erschließungswirkung verbessert werden, wenn diese Linie zusätzlich zur bestehenden Anbindung der Haltestelle Selm Zentrum zum Bahnhof Selm Beifang verkehrt. Hier entsteht das neue Stadtzentrum Selm. Mit ganztägigen Anschlüssen am Bahnhof Lünen mit dem Zug von/nach Dortmund wird zudem die regionale Anbindung der Stadt Selm weiter verbessert.

Die Überführung der Linie D19 in das neue Angebot R18 entspricht gleichzeitig der Maßnahme A3 des Nahverkehrsplans 2019. Damit verbunden ist ein durchgehender Taktfahrplan, welcher bisher auf der Linie D19 nicht besteht. Schwerpunkt dieser Linie ist der Berufs- und Ausbildungsverkehr, sodass ein 60-Minuten-Takt von Montag bis Samstag tagsüber vorgesehen ist. Innerhalb der Stadt Selm ist die Vertaktung mit der parallel verkehrenden Linie R19 beizubehalten. Perspektivisch sollte ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden. Der gemeinsame Streckenabschnitt erfolgt zwischen den Haltestellen Selm-Bork Straßengabelung und Selm Schulzentrum/Sankt Josef. Dies umfasst auch die Haltestellen Selm-Bork Amtshaus und Selm Zentrum.

Linie C91 Bönen – Kamen (nur Kamen-Heeren)

Für den Korridor zwischen den Zentren der Stadt Kamen und der Gemeinde Bönen wird statt der Umsetzung einer weiteren SchnellBus-Linie eine Verbesserung des bestehenden Angebots empfohlen. Eine neue SchnellBus-Linie hat innerhalb der Stadt Kamen eine vergleichsweise geringe Erschließungswirkung. Dies liegt vor allem daran, dass bei einer schnellen Verbindung der Ortsteil Kamen-Heeren nur am nördlichen Rand erschlossen wird. Zudem verkehrt die Linie C91 bereits heute teilweise alle 30 Minuten. Ein SchnellBus-Verkehr müsste zusätzlich dazukommen.

Die Verbesserung des Angebots zwischen den Zentren der beiden Kommunen orientiert sich daher stärker an einer Optimierung im bestehenden Angebot. Dies umfasst zusätzlich zur Linie C91 auch die Linie C23 (Kamen Mitte – Kamen-Heeren – Unna-Königsborn – Unna Mitte). Für die Linie C91 wird das Bedienungsangebot erweitert. Zwischen Bönen Mitte und Kamen-Heeren ist für montags bis freitags tagsüber ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Am Wochenende werden mehr TaxiBus-Fahrten als Linienfahrten angeboten. Es ist damit für weniger Fahrten eine telefonische Anmeldung erforderlich, was die spontanere Nutzung verbessert. Die Linie C91 endet weiterhin im Ortsteil Kamen-Heeren an der Haltestelle Denkmal. Zusätzlich wird für einen Umstieg auf die Linie C23 nach Kamen und Unna eine Anschlussgarantie eingerichtet (Haltestelle VHS). Hierzu wird das Angebot der Linie C23 so erweitert, dass alle Fahrten der Linie C91 einen Anschluss haben. Dies gilt für beiden Fahrtrichtungen.

Für den Erfolg dieser Buslinie sind Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Beschleunigung erforderlich:

- Gemeinde Bönen: Ersatz des Bahnübergangs am Bahnhof Bönen durch eine Unterführung, Lichtsignalanlage an Kreuzung Rhynener Str./L665

2.4.1 Maßnahmensteckbriefe der SchnellBus-Linien

S20: Lünen – Bergkamen – Kamen (<> R81 Kamen – Unna)

Aufgabenträger	Kreis Unna			
Linienweg <i>gesetzte Haltestellen</i>	Lünen, ZOB/Hbf. – Lünen-Beckinghausen, Kreuzstr. – Bergkamen-Oberaden, Museumsplatz – Bergkamen-Oberaden, Am Römerberg – Bergkamen Busbf. – Bergkamen, Nordberg (Ebertstr.) – Bergkamen, Altenwohndorf – Bergkamen, Anton-Schmaus-Str. – Kamen, Friedhofstr. – Kamen, Markt – Kamen, Bf.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linie S20 Lünen – Bergkamen)		SchnellBus-Konzept (Linie S20 neu)	
Montag bis Freitag	Takt 60	28 Fahrten	Takt 60	+ 8 auf 36 Fahrten
Samstag	-	-	Takt 60	+ 36 Fahrten
Sonntag	-	-	Takt 60	+ 26 Fahrten
Anmerkungen	Die Tabelle oben zeigt für Mai 2020 alle Fahrten der Linie S20 zwischen Lünen ZOB/Hbf. und Bergkamen Busbf. Im Konzept sind alle Fahrten der Linie S20 (Lünen – Bergkamen – Kamen) mit der Linie R81 (Kamen – Unna) an Kamen Bf. umlaufverknüpft. Die Anzahl weiterer Fahrten im SchnellBus-Konzept variiert nach den Streckenabschnitten Lünen – Bergkamen, Bergkamen – Kamen und Kamen – Unna (letzterer Abschnitt als Teil der Linie R81).			
Fahrzeitabschätzung <i>abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung</i>	Lünen – Bergkamen	unverändert	Strecke gesamt: unverändert	
	Bergkamen – Kamen	unverändert		
	Kamen – Unna (als Linie R81)	unverändert		
Vernetzung	• Umlaufverknüpfung mit Linie R81 (Kamen – Unna) an Kamen Bf.			
Anschlüsse	• Bergkamen, Busbf.: Linien S30, S80, R12, T36 • Kamen, Bf.: Züge von/nach Dortmund			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	• Stadt Kamen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamen-Karree • Stadt Lünen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamener Str./Lünener Str.			
Wesentliche Änderungen	• neue umsteigefreie Verbindung zwischen Lünen, Bergkamen, Kamen und Unna (zusätzlich zur Linie S40: Lünen – Kamen – Unna) • Übernahme der Anbindung Kamen Markt von Linie S81 • Verbesserung des Angebots während der Schwachverkehrszeit allgemein abends und am Wochenende			
Leistungserstabschätzung	• plus 147.200 km/Jahr			
Perspektivische Maßnahmen	• Mit der Reaktivierung Oberaden Bf. – am aktuellen Standort entfällt – die Haltestelle Lünen-Beckinghausen, Kreuzstr. zu Gunsten einer Haltestelle Bergkamen-Oberaden Bf. auf der Lünener Str. • Mit Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express kann sich eine Anpassung der Anschlüsse an Kamen Bf. ergeben.			

S30: Dortmund – Bergkamen (<> C11 Bergkamen: Mitte – Nordfeld)

Aufgabenträger	Kreis Unna, Stadt Dortmund			
Linienweg gesetzte Haltestellen	Dortmund Hbf. – Dortmund, Reinoldikirche – Dortmund Schulte-Rödding – Bergkamen-Weddinghofen, Lindenweg – Bergkamen Busbf.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linie S30)		SchnellBus-Konzept (Linie S30)	
Montag bis Freitag	Takt 60	30 Fahrten	Takt 60	+ 6 auf 36 Fahrten
Samstag	Takt 60	20 Fahrten	Takt 60	+ 16 auf 36 Fahrten
Sonntag	Takt 120	10 Fahrten	Takt 60	+ 16 auf 26 Fahrten
Anmerkungen	Die Haltestelle Dortmund Hbf. wird im aktuellen Fahrplan an Sonntagen nicht bedient. Dargestellt sind alle Fahrten über den gesamten Linienweg. Im Konzept sind fast alle Fahrten der Linie S30 (Dortmund - Bergkamen) mit der Linie C11 (Bergkamen Busbf. – Bergkamen Nordfeld) an Bergkamen Busbf. umlaufverknüpft.			
Fahrzeitabschätzung abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung	Dortmund – Bergkamen		bis 5 Min. schneller	Strecke gesamt: bis 5 Min. schneller
	Bergkamen (als Linie C11)		unverändert	
Vernetzung	Umlaufverknüpfung mit Linie C11 (Bergkamen Busbf. – Bergkamen Nordfeld) an Bergkamen Busbf.			
Anschlüsse	Bergkamen, Busbf.: Linien S20, S80, R12, T36			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	- Stadt Dortmund: Ausbau der Wendemöglichkeit vor der Fußgängerquerung am Hauptbahnhof (Königswall) auch für Busse, Verknüpfung mit den Buslinien an der Haltestelle Schulte-Rödding durch Haltemöglichkeiten direkt an Derner Str., Lichtsignalanlagen entlang des Linienwegs - straßenNRW: Freigabe der Standspur der A2 für Linienbusse bei Stau (vgl. Anhang, Abbildung 10)			
Wesentliche Änderungen	- Deutlich höhere Fahrplanstabilität durch bauliche und koordinierende Maßnahmen - Verbesserung des Angebots während der Schwachverkehrszeit allgemein abends und an Sonntagen - Bessere Verknüpfung mit den Buslinien in Dortmund an der Haltestelle Schulte-Rödding			
Leistungserstabschätzung	plus 75.900 km/ Jahr, davon 68.500 km/ Jahr in der Stadt Dortmund			
Perspektivische Maßnahmen	Mit Reaktivierung der Anbindung der Stadt Bergkamen mit dem Nahverkehr auf der Schiene, ist der Bedarf der Linie S30 neu zu bewerten.			

S40: Lünen – Kamen – Unna

Aufgabenträger	Kreis Unna			
Linienweg gesetzte Haltestellen	Lünen ZOB/Hbf. – Lünen-Beckinghausen, Kreuzstr. – Bergkamen-Weddinghofen, Logistik-Park A2 – Kamen Bf. – Kamen, Südkamener Str. – Kamen, Kamen-Karree – Unna-Königsborn, Salinencenter – Unna, Berufsschulen – Unna, Bf.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (keine Linie)		SchnellBus-Konzept (Linie S40)	
Montag bis Freitag	-	-	Takt 60	+ 36 Fahrten
Samstag	-	-	Takt 60	+ 22 Fahrten
Sonntag	-	-	-	-
Anmerkungen	Die Linie S40 ist eine neue Linie. Diese entsteht nicht aus der Optimierung bestehender SchnellBus-Linien. Der Abschnitt zwischen Unna und Kamen ist bereits Teil der optimierten Linie S80 (vgl. nachfolgend). Die Verlängerung von Fahrten von Lünen ZOB/Hbf. bis Lünen Lippe Berufsschule erfolgt zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Dargestellt sind alle Fahrten über den gesamten Linienweg.			
Fahrzeitabschätzung abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung	Lünen – Kamen	bis 21 Min. schneller	Strecke gesamt: bis 25 Minuten schneller	
	Kamen – Unna	bis 4 Min. schneller		
Vernetzung	Abstimmung mit Linie S80 im Abschnitt Unna Bf. – Kamen Bf. für einen 30-Minuten-Takt anzustreben			
Anschlüsse	Kamen, Bf.: Zügen von/nach Dortmund			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	- Stadt Kamen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamen-Karree - Stadt Lünen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamener Str./Lünener Str.			
Wesentliche Änderungen	- neue umsteigefreie Verbindung zwischen Lünen, Kamen und Unna (zusätzlich zur Linie S20/R81: Lünen – Bergkamen – Kamen – Unna) - Anbindung Berufsschulen Unna			
Leistungserstabschätzung	plus 212.100 km/ Jahr			
Perspektivische Maßnahmen	- Mit der Reaktivierung Oberaden Bf. – am aktuellen Standort entfällt – die Haltestelle Lünen-Beckinghausen, Kreuzstr. zu Gunsten einer Haltestelle Bergkamen-Oberaden Bf. auf der Lünener Str. - Mit Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express kann sich eine Anpassung der Anschlüsse an Kamen Bf. ergeben			

S50: Lünen – Waltrop (– Datteln – Recklinghausen)

Aufgabenträger	Kreis Unna, Kreis Recklinghausen			
Linienweg <i>gesetzte Haltestellen</i>	Lünen ZOB/Hbf. – Lünen, Bäckerstr. – Lünen, Lippe Berufsschule – Lünen, Lippewerk – Waltrop, Am Moselbach			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (keine Linie)		SchnellBus-Konzept (Linie S50)	
Montag bis Freitag	-	-	Takt 60	+ 36 Fahrten
Samstag	-	-	Takt 60	+ 22 Fahrten
Sonntag	-	-	Takt 60	-
Anmerkungen	Dargestellt sind alle Fahrten über den gesamten Linienweg.			
Fahrzeitabschätzung <i>abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung</i>	Lünen – Waltrop		bis 20 Min. schneller	Strecke gesamt: bis 20 Minuten schneller
Vernetzung	Verlängerung von Waltrop über Datteln bis Recklinghausen (Abstimmung mit Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Kreis Recklinghausen)			
Anschlüsse	Lünen ZOB/Hbf.: Zügen von/nach Münster			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	keine weiteren Maßnahmen			
Wesentliche Änderungen	neue SchnellBus-Linie für eine bessere Anbindung der Kommunen entlang der Güterzugstrecke im Abschnitt Lünen – Recklinghausen			
Leistungserstabschätzung	plus 126.133 km/ Jahr, davon 51.900 km/ Jahr im Kreis Recklinghausen			
Perspektivische Maßnahmen	Zur besseren Erschließung von Korridoren ohne Nahverkehr auf der Schiene – hier im Abschnitt zwischen Recklinghausen und Lünen – sollte eine Verlängerung der Linie S50 von Waltrop bis Recklinghausen erfolgen. Dazu sollte auch die Einführung eines 60-Minuten-Takts an Sonntagen bewertet werden.			

S60: Hamm – Bergkamen – Kamen

Aufgabenträger	Kreis Unna, Stadt Hamm				
Linienweg gesetzte Haltestellen	Hamm Hbf. – Hamm-Herringen, Markt – Bergkamen-Rünthe, Ketteler- schule – Bergkamen-Rünthe, Kanalstr. – Bergkamen-Rünthe, Marina – Bergkamen-Overberge, Fritz-Husemann-Str. (Ost) – Bergkamen, Les- singstr. – Bergkamen, Nordberg – Bergkamen, Busbf. – Bergkamen, Schöllerstr. – Kamen, Westring – Kamen Bf.				
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linien S20 Hamm – Bergk. und D80)			SchnellBus-Konzept (Linie S60)	
Montag bis Freitag	Takt 60	27 Fahrten	30 Fahrten	Takt 60	+ 6 & 9 auf 36 Fahrten
Samstag	Takt 60	24 Fahrten	-	Takt 60	+ 12 auf 36 Fahrten
Sonntag	Takt 120	10 Fahrten	-	Takt 60	+ 16 auf 26 Fahrten
Anmerkungen	Die Tabelle oben zeigt für Mai 2020 alle Fahrten der Linie S20 im Abschnitt Hamm-Herringen – Bergkamen Busbf. und der Linie D80 (gesamter Li- nienweg). Dargestellt sind alle Fahrten über den gesamten Linienweg. Die Anzahl weiterer Fahrten im SchnellBus-Konzept variiert nach den Stre- ckenabschnitt Hamm – Hamm-Herringen, Hamm-Herringen – Bergkamen und Bergkamen – Kamen.				
Fahrzeitabschätzung abh. von Verkehrsaufkom- men und Beschleunigung	Hamm Hbf. – Hamm-Herringen bis 5 Min. schneller				Strecke gesamt: bis 5 Minuten schneller
	Hamm-Herringen – Bergkamen unverändert				
	Bergkamen – Kamen unverändert ¹				
	¹ Angabe bezieht sich auf einen Vergleich mit der heutigen Linie D80, wel- che in die Linie S60 integriert wird.				
Vernetzung	Abstimmung mit Linie S80 im Abschnitt Unna Bf. – Kamen Bf. für ei- nen 30-Minuten-Takt anzustreben				
Anschlüsse	- Bergkamen, Fritz-Husemann-Str. (Ost): Linie R13 von/nach Kamen - Kamen, Bf.: Zügen von/nach Dortmund				
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	Stadt Bergkamen: Haltestelle Nordberg in beide Richtungen direkt an der Albert-Einstein-Str.				
Wesentliche Änderungen	- umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtzentren Bergkamen und Hamm - umsteigefreie SchnellBus-Verbindung zwischen Bergkamen-Rünthe und Kamen Bf. - Verbesserung des Angebots während der Schwachverkehrszeit allge- mein abends und an Sonntagen - Verringerung der Anzahl an Haltestellen				
Leistungserstabschätzung	plus 139.700 km/Jahr, davon 83.600 km/Jahr in der Stadt Hamm				
Perspektivische Maßnahmen	- Mit Reaktivierung der Anbindung der Stadt Bergkamen mit dem Nah- verkehr auf der Schiene, ist der Bedarf der Linie S60 neu zu bewerten. - Mit Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express kann sich eine Anpassung der Anschlüsse an Kamen Bf. ergeben - Mit Umsetzung der neuen Haltestellen auf dem Ostenhellweg auf Höhe Kaufland entfällt die Haltestelle Industriestraße Nord				

S70: Unna – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Hemer – Iserlohn

Aufgabenträger	Kreis Unna, Märkischer Kreis			
Linienweg gesetzte Haltestellen	Unna Bf. – Unna, Einsteinstr. – Unna-Kessebüren, Mitte, Frönden- berg/Ruhr, Hohenheide Kirche – Fröndenberg/Ruhr, Alleestr. – Frönden- berg/Ruhr, Bf. – Menden-Bösperde Bf. – Menden Bf. – Hemer, Niederhe- mer – Iserlohn, Unnaer Platz – Iserlohn, Stadtbf.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linie S3 Menden – Iserlohn)		SchnellBus-Konzept (Linie S70)	
Montag bis Freitag	Takt 60	25 Fahrten	Takt 60	+ 11 auf 36 Fahrten
Samstag	-	-	Takt 60	+ 36 Fahrten
Sonntag	-	-	Takt 60	+ 26 Fahrten
Anmerkungen	Die Tabelle oben zeigt für Mai 2020 alle Fahrten der Linie S3 (Menden – Iserlohn). Dargestellt sind alle Fahrten über den gesamten Linienweg. Die Anzahl weiterer Fahrten im SchnellBus-Konzept variiert nach den Stre- ckenabschnitten Unna – Menden und Menden – Iserlohn.			
Fahrzeitabschätzung abh. von Verkehrsaufkom- men und Beschleunigung	Unna – Fröndenberg/Ruhr	liegt noch nicht vor	Strecke gesamt: liegt noch nicht vor	
	Fröndenberg/Ruhr – Menden	liegt noch nicht vor		
	Menden – Hemer	liegt noch nicht vor		
	Hemer – Iserlohn	liegt noch nicht vor		
Vernetzung	• keine weitere Vernetzung			
Anschlüsse	• Fröndenberg/Ruhr, Bf.: Züge von/nach Bestwig • Iserlohn, Stadtbf.: Züge von/nach Hagen			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	• Schwerpunkt ist eine hohe Fahrplanstabilität für eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Städten Unna, Fröndenberg/Ruhr und Iser- lohn			
Wesentliche Änderungen	• umsteigefreie Verbindung zwischen den Städten Unna und Frönden- berg/Ruhr mit der Stadt Iserlohn • Verringerung der Anzahl an Haltestellen			
Leistungserstabschätzung	• liegt noch nicht vor			
Perspektivische Maßnahmen	• Mit Ausweitung auf einen 30-Minutentakt auf den Linien RB54 und S3 und einem attraktiven Umstieg an Menden Bf. ist der Bedarf für die Linie S70 neu zu bewerten.			

S80: Werne – Bergkamen – Kamen – Unna

Aufgabenträger	Kreis Unna			
Linienweg gesetzte Haltestellen	Werne, Holtkamp – Werne, Stadthaus – Bergkamen-Rünthe, Marina – Bergkamen-Overberge, Fritz-Husemann-Str. (Ost) – Bergkamen Lessingstr. – Bergkamen, Nordberg – Bergkamen Busbf. – Bergkamen, Schöllerstr. – Kamen, Westring – Kamen, Bf. – Kamen, Südkamener Str. – Kamen, Kamen-Karree – Unna-Königsborn, Salinencenter – Unna, Berufsschulen – Unna, Bf.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linie S81)		SchnellBus-Konzept (Linie S80)	
Montag bis Freitag	Takt 60	29 Fahrten	Takt 60	+ 7 auf 36 Fahrten
Samstag	-	-	Takt 60	+ 36 Fahrten
Sonntag	-	-	Takt 60	+ 26 Fahrten
Anmerkungen	Die Tabelle oben zeigt für Mai 2020 alle Fahrten über den gesamten Linienweg. Im Konzept sind alle Fahrten der Linie S80 am Wochenende (Werne - Bergkamen – Kamen) mit der Linie R81 (Kamen – Unna) an Kamen Bf. umlaufverknüpft. Die Anzahl weiterer Fahrten im SchnellBus-Konzept variiert nach den Streckenabschnitten Werne – Bergkamen, Bergkamen – Kamen und Kamen – Unna.			
Fahrzeitabschätzung abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung	Werne – Bergkamen		unverändert	Strecke gesamt: bis 14 Minuten schneller
	Bergkamen – Kamen		bis 6 Min. schneller ¹	
	Kamen – Unna		bis 8 Min. schneller	
	¹ Angabe bezieht sich auf einen Vergleich mit der heutigen Linie S81, welche in die Linie S80 integriert wird.			
Vernetzung	- Abstimmung mit Linie S40 im Abschnitt Unna Bf. – Kamen Bf. für einen 30-Minuten-Takt anzustreben - Abstimmung mit Linie S60 im Abschnitt Unna Bf. – Kamen Bf. für einen 30-Minuten-Takt anzustreben - Umlaufverknüpfung mit Linie R81 (Kamen – Unna) an Kamen Bf. während der Schwachverkehrszeit am Wochenende			
Anschlüsse	- Bergkamen, Busbf.: Linien S20, S30, R12, T36 - Bergkamen, Fritz-Husemann-Str. (Ost): Linie R13 von/nach Kamen - Kamen, Bf.: Zügen von/nach Dortmund			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	- Stadt Bergkamen: Haltestelle Nordberg in beide Richtungen direkt an der Albert-Einstein-Str. - Stadt Kamen: Lichtsignalanlage an Kreuzung Kamen-Karree - Stadt Werne: Lichtsignalanlagen entlang Linienweg			
Wesentliche Änderungen	- Verbesserung des Angebots während der Schwachverkehrszeit allgemein abends und am Wochenende - direkter Linienweg zwischen Bergkamen und Kamen (Anbindung Kamen Markt erfolgt durch neue Linie S20) - Anbindung Berufsschulen Unna - Verringerung der Anzahl an Haltestellen			
Leistungserstabschätzung	plus 155.600 km/ Jahr			
Perspektivische Maßnahmen	- Bedienung von Werne Bf. statt Werne Holtkamp, wenn Anschlüsse mit dem Zug von/nach Münster möglich sind - Mit Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express kann sich eine Anpassung der Anschlüsse an Kamen Bf. ergeben			

2.4.2 Maßnahmensteckbriefe für Alternativen zum SchnellBus

R15: Hamm – Werne – Lünen (<> 118 Lünen: ZOB/Hbf. – Geistviertel)				
Aufgabenträger	Kreis Unna, Stadt Hamm			
Linienweg <i>gesetzte Haltestellen</i>	Bedienung erfolgt als RegioBus-Linie mit Bedienung aller Haltestellen im Kreis Unna entlang des Linienwegs.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linie S10)		SchnellBus-Konzept (Linie R15)	
Montag bis Freitag	Takt 30/60	29 Fahrten	Takt 30/60	+ 5 & 7 auf 36 Fahrten
Samstag	Takt 60	15 Fahrten	Takt 60	+ 9 auf 36 Fahrten
Sonntag	Takt 120	11 Fahrten	Takt 60	+ 15 auf 26 Fahrten
Anmerkungen	Während der Hauptverkehrszeit morgens erfolgen Abfahrten zweimal pro Stunde, meist im 30-Minuten-Takt. Die bestehende Umlaufverknüpfung mit der Linie 118 (Lünen Hbf. – Lünen Geistviertel) bleibt erhalten. Im Konzept sind an Sonntagen alle Fahrten der Linie R15 (Lünen – Werne) mit der Linie R14 (Werne – Hamm) an Werne Stadthaus umlaufverknüpft. Zur Abstimmung mit der Linie R14 sind dort weitere Fahrten vorgesehen: Samstag 8 Fahrten und Sonntag 16 Fahrten.			
Fahrzeitabschätzung <i>abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung</i>	Hamm – Werne		liegt noch nicht vor	Strecke gesamt: liegt noch nicht vor
	Werne – Lünen		liegt noch nicht vor	
	Lünen (als Linie 118)		unverändert	
Vernetzung	- Abstimmung mit Linie R14 im Abschnitt Werne Stadthaus – Werne-Stockum Bf. für einen 30- oder 60-Minuten-Takt je nach Verkehrszeit anzustreben - Umlaufverknüpfung mit Linie 118 (Lünen ZOB/Hbf. – Lünen Geistviertel) an Lünen ZOB/Hbf. - Umlaufverknüpfung mit Linie R14 (Werne – Hamm) an Werne Stadthaus			
Anschlüsse	Lünen ZOB/Hbf. bzw. Lünen Hbf. Nord/Münsterstr.: Züge von/nach Dortmund			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	Stadt Werne: Lichtsignalanlagen entlang Linienweg			
Wesentliche Änderungen	- Änderung der Produktbezeichnung von Linie S10 (SchnellBus) zur Linie R15 (RegioBus), da Linie S10 bereits heute alle Haltestellen entlang des Linienwegs bedient - Verbesserung des Angebots während der Schwachverkehrszeit allgemein abends und am Wochenende - Konzept für diese Linie berücksichtigt auch Maßnahme A2 des aktuellen Nahverkehrsplans 2019 - Abstimmung zwischen Kreis Unna und Stadt Hamm zur Aufgabenträgerschaft der Linie R15			
Leistungserstabschätzung	- R14: plus 24.300 km/Jahr, davon 14.000 km/Jahr in der Stadt Hamm - R15: plus 60.300 km/Jahr, davon 13.900 km/Jahr in der Stadt Hamm			
Perspektivische Maßnahmen	keine perspektivischen Maßnahmen			

R18: Lünen – Selm

Aufgabenträger	Kreis Unna			
Linienweg <i>gesetzte Haltestellen</i>	Bedienung erfolgt als RegioBus-Linie mit Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienwegs.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linie D19)		SchnellBus-Konzept (Linie R18)	
Montag bis Freitag	Takt 60	15 Fahrten	Takt 60	+ 21 auf 36 Fahrten
Samstag	-	-	Takt 60	+ 22 Fahrten
Sonntag	-	-	-	-
Anmerkungen	Die Tabelle oben zeigt für Mai 2020 alle Fahrten der Linie D19 zwischen Lünen ZOB/Hbf. und Selm Ludgerikirche. Es besteht kein durchgehender Taktfahrplan. Das Konzept sieht die neue Linie R18 als Ergänzung zur bestehenden Linie R19 vor (Montag bis Samstag tagsüber). Dargestellt sind alle Fahrten über den gesamten Linienweg.			
Fahrzeitabschätzung <i>abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung</i>	Lünen – Selm		unverändert	Strecke gesamt: unverändert
Vernetzung	Abstimmung mit Linie R19 im Abschnitt Selm-Bork Straßengabelung – Selm Schulzentrum/Sankt Josef für einen 30-Minuten-Takt anzustreben (aktuell 20/40 Minuten-Takt)			
Anschlüsse	- Lünen ZOB/Hbf.: Züge von/nach Dortmund - Selm Beifang Bf.: Züge von/nach Coesfeld			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	keine Maßnahmen			
Wesentliche Änderungen	- Änderung der Produktbezeichnung von Linie D19 (DirektBus) zur Linie R18 (RegioBus), da Linie D19 bereits heute alle Haltestellen entlang des Linienwegs bedient - Anbindung des neuen Zentrums in der Stadt Selm an den Verkehr mit Linienbussen - Verbesserung des Angebots montags bis samstags tagsüber - Konzept für diese Linie berücksichtigt auch Maßnahme A3 des aktuellen Nahverkehrsplans 2019			
Leistungserstabschätzung	plus 83.500 km/Jahr			
Perspektivische Maßnahmen	- Mit Ausweitung auf einen 30-Minutentakt auf den Linien RB51 ist der Bedarf für die Linie R18 neu zu bewerten. - Umsetzung mit integriertem Taktfahrplan (ITF) zusammen mit der Linie RB51 und Linie R19			

C91: Bönen – Kamen-Heeren

Aufgabenträger	Kreis Unna			
Linienweg <i>gesetzte Haltestellen</i>	Bedienung erfolgt als StadtBus-Linie mit Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienwegs.			
Bedienungsangebot	Fahrten Mai 2020 (Linie C91)		SchnellBus-Konzept (Linie C91)	
Montag bis Freitag	Takt 60	41 Fahrten	Takt 30/60	+ 21 auf 62 Fahrten
Samstag	Takt 60	10 Fahrten	Takt 60	+ 12 auf 22 Fahrten
Sonntag	-	-	Takt 60	+ 14 Fahrten
Anmerkungen	Die Tabelle oben zeigt für Mai 2020 alle Fahrten zwischen Kamen-Heeren Denkmal und Bönen Zentrum (Bf.). Dargestellt sind alle Fahrten als Linienbus über den gesamten Linienweg. Darüber hinaus erfolgen Fahrten als TaxiBus (telefonische Anmeldung erforderlich) ebenfalls im 60-Minuten-Takt. Zur Abstimmung mit der Linie C23 sind dort weitere Fahrten vorgesehen: Montag bis Freitag 2 Fahrten, Samstag 2 Fahrten und Sonntag 6 Fahrten.			
Fahrzeitabschätzung <i>abh. von Verkehrsaufkommen und Beschleunigung</i>	Bönen-Nordböge – Bönen	unverändert	Strecke gesamt: unverändert	
	Bönen – Kamen-Heeren	unverändert		
Vernetzung	Abstimmung auf den Fahrplan der Linie C23 (Unna – Kamen-Heeren – Kamen) mit Anschlussgarantie an der Haltestelle Kamen-Heeren VHS			
Anschlüsse	- Bönen-Nordböge Bf.: Züge von/nach Dortmund - Kamen-Heeren Denkmal: Linie C23 von/nach Kamen und Unna mit Anschlussgarantie.			
Fahrplanstabilität und Beschleunigung	Gemeinde Bönen: Ersatz des Bahnübergangs am Bahnhof Bönen durch eine Unterführung, Lichtsignalanlage an Kreuzung Rhynener Str./L665			
Wesentliche Änderungen	30- oder 60-Minuten-Takt zwischen den Zentren von Kamen und Bönen mit Anschlussgarantie in Kamen -Heeren (Linie C23 mit Linie C91) - Verbesserung des Angebots während der Schwachverkehrszeit allgemein abends und am Wochenende - Verringerung der Anzahl von Fahrten als TaxiBus bis auch die Randlagen der Schwachverkehrszeit			
Leistungserstabschätzung	- C23: plus 5.100 km/Jahr - C91: plus 61.500 km/Jahr			
Perspektivische Maßnahmen	- Mit Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express kann sich eine Anpassung der Anschlüsse an Bönen-Nordböge Bf. ergeben. - Verlängerung der Linie C91 bis in das Zentrum des Ortsteils Kamen-Heeren			

2.4.3 Weitere Relationen

Nicht auf allen Korridoren lässt sich – auch unter Berücksichtigung von Beschleunigungsmaßnahmen – eine attraktive Lösung im SchnellBus-Netz ableiten. Die weiteren Relationen sollten daher als Untersuchungsbedarf in die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans 2020 für den Kreis Unna eingehen.

Korridor Bönen – Kamen – Bergkamen – Lünen

Das größte Potenzial in diesem Korridor besteht zwischen der Gemeinde Bönen und der Stadt Kamen. Eine SchnellBus-Linie würde hier parallel zu den Linien C23 (Unna – Kamen-Heeren – Kamen Mitte) und der Linie C91 (Bönen-Nordböge – Bönen Mitte – Kamen-Heeren) verkehren. Beide Linien nutzen bereits das übergeordnete Straßennetz zwischen der Gemeinde Bönen und der Stadt Kamen. Entlang der Heerener Straße (Stadt Kamen) und Hammer Straße (Gemeinde Bönen) bestehen bereits schnelle Verbindung, da hier keine dichte Bebauung und damit Nachfrage besteht. Hierdurch besteht auch bereits beim Produkt C-Linie eine vergleichsweise schnelle Verbindung für C-Linien. Größere Fahrzeitvorteile können mit einem SchnellBus hier nicht erreicht werden. Zudem wäre mit dem Produkt SchnellBus eine ausgewählte Anzahl von Haltestellen verbunden (zum Beispiel nur eine Haltestelle im Kamen-Heeren am nördlichen Siedlungsrand).

Hier ist als Alternative eine Verbesserung der Linien C91 in Abstimmung mit der Linie C23 sinnvoll. Die Linie C91 verkehrt bereits heute zweitweise zwischen Bönen Mitte und Kamen-Heeren in einem 30-Minuten-Takt. Diese könnte zu einem durchgehenden 30-Minuten-Takt während der Haupt- und Normalverkehrszeit verdichtet werden. Ebenso sollte der Anteil an TaxiBus-Fahrten während der Schwachverkehrszeit verringert werden. An den Haltestellen Kamen-Heeren, VHS und Leningser Straße bestehen mit Anschlüssen zur Linie C23 nach Kamen (Bahnhof und Markt) sowie Unna (Bahnhof, Lindenbrauerei, Königsborn Bahnhof) regelmäßige Verbindungen mit einem Umstieg. Diese wäre während der Haupt- und Normalverkehrszeit halbstündlich möglich, während bei der SchnellBus-Linie nur von einem 60-Minuten-Takt auszugehen ist.

Korridor Selm – Nordkirchen – Werne

Der Ansatz einer SchnellBus-Linie in diesem Korridor unterstellt, dass eine Linie alle drei Städte miteinander verbindet. Dies würde bedeuten, dass Pendler zwischen den Städten Selm und Werne über die Stadt Nordkirchen fahren. Auf Grund einer direkten Straßenverbindung zwischen den Städten Selm und Werne (L507) ist dies für den öffentlichen Personennahverkehr keine attraktive Lösung. Ohne die Beförderung der Pendler zwischen den Städten Selm und Werne über die Stadt Nordkirchen, kann der Richtwert für eine SchnellBus-Linie in diesem Korridor nicht erreicht werden. Daher kommt in der qualitativen Prüfung dieses Korridors letztlich keine attraktive SchnellBus-Linie zu Stande.

Auch wenn für diesen Korridor keine SchnellBus-Linie in Frage kommt, zeigte sich, dass ein größeres Pendleraufkommen zwischen den Städten Selm und Werne besteht. Dieser reicht zwar nicht für eine SchnellBus-Linie, könnte aber ausreichendes Potenzial für eine StadtBus- oder Regional-Buslinie bieten. Bisher sind Fahrten zwischen den beiden Städten nur über zwei TaxiBus-Linien möglich: T52 Werne – Nordkirchen – Selm und T53 Werne – Selm-Cappenberg. Fahrten sind nach telefonischer Anmeldung alle 60 bis 120 Minuten möglich.

Für den neuen Nahverkehrsplan sollte daher die Einrichtung einer Buslinie zwischen den Städten Selm und Werne als StadtBus- oder RegionalBus-Linie untersucht werden. In diesem Kontext sollten auch Möglichkeiten zur besseren Erschließung des Selmer Osten zu berücksichtigen.

2.5 Umsetzungskonzept

Das Konzept umfasst sieben SchnellBus-Linien (S20, S30, S40, S50, S60, S70, S80), vier RegionalBus-Linien (R14, R15, R18, R81) und zwei StadtBus-Linien (C23, C91). Eine Umsetzung kann in mehreren Schritten erfolgen, da nicht alle Linien in Abhängigkeiten zueinanderstehen. Bei insgesamt acht Linien bestehen aber Abhängigkeiten. Diese lassen sich in drei Pakete zusammenfassen. Für jedes Paket gilt, dass die darin zusammengefassten Maßnahmen immer gleichzeitig umgesetzt werden müssen.

Paket 1:

- Linie S20 Lünen – Bergkamen – Kamen und Fortführung als Linie R81 nach Unna
- Linie S60 Hamm – Bergkamen – Kamen
- Linie S80 Werne – Bergkamen – Kamen – Unna
- Linie R81 Unna – Kamen und Fortführung als Linie S20 nach Bergkamen und Lünen

Paket 2

- Linie R14 Hamm – Werne
- Linie R15 Hamm – Werne – Lünen

Paket 3

- Linie C23 Kamen Mitte – Kamen-Heeren – Unna-Königsborn – Unna Mitte
- Linie C91 Bönen Mitte – Kamen-Heeren

Unabhängig der Synergien und Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Linien ergeben sich qualitativ auch unterschiedliche Umsetzungsprioritäten. Hierzu erfolgte eine erste Abschätzung über mehrere Kriterien und den Verbesserungsmöglichkeiten gegenüber dem aktuellen Fahrplan (Sommer 2020).

Tabelle 5: Prioritäten für die Umsetzung der Pakete

Priorität	Linien	Ausweitung Betriebszeiten	Fahrzeitgewinne für Kunden				Anbindung				
			Mo. – Fr. tagsüber	Mo. – Fr. abends	Samstag	Sonntag	Bahn	Ober- und Mittelzentren	Grundzentren und Ortsteile	Gewerbegebiete	Berufsschulen
1 (Paket 1)	S20	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	S60	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	S80	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	R81	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	S30	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	S50	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	R18	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5 (Paket 2)	R14	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	R15	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6 (Paket 3)	C23	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	C91	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	S40	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
■ erhebliche Verbesserung			■ kleine Verbesserung				■ keine Verbesserung				

Quelle: Planersocietät

2.6 Fördermöglichkeiten

Für Verbesserungen im regionalen Busverkehr stehen Förderungen des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe und Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (vgl. Tabelle 6) zur Verfügung. Nach aktuellem Stand (Mai 2020) ergeben sich für den Kreis Unna Fördermittel durch den NWL von rund 301.000 Euro und durch den ZRL von rund 209.000 Euro.

Die Förderungen durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe umfassen umfangreiche Kriterien bei Zuwendungskriterien (3 Kriterien), Linienführung (7 Kriterien), Betriebszeiten (2 Kriterien), Takt (3 Kriterien), Anschluss an den SPNV und an andere regionale SchnellBus-Linien (2 Kriterien), Tarif und Vertrieb (6 Kriterien), Haltestellen (2 Kriterien), Fahrzeugeinsatz (2 Kriterien), Kundenkommunikation (1 Kriterium) und Erhebungen (4 Kriterien). Es ist daher davon auszugehen,

dass für kurzfristige Verbesserungen im Busverkehr die Nutzung der Fördermöglichkeiten des Zweckverbands SPNV Ruhr-Lippe zielführender ist. Für die Förderung über den Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe liegen die Fördermöglichkeiten im Entwurf vor (Stand 25.03.2020).

Der Entwurf umfasst acht Grundannahmen für eine Förderung:

- Fördergeber: Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe
- Nachweispflichtige Förderempfänger: Aufgabenträger Bus im Gebiet des Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe
- Förderung mit 1,0 Mio. Euro/jährlich aus Haushalt des Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe
- Voraussetzung: unveränderte um 1,3 Mio. Euro (gegenüber 2019) erhöhte Pauschale des NWL an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
- Laufzeit: auslaufend, über zunächst 3 Jahre
- Verteilung auf Gebietskörperschaften: gemäß Schlüssel wie ZRL-interne Aufteilung der NWL-Schnellbus-Fördergelder.
- Überprüfung/Anpassung nach 3 Jahren Laufzeit
- Keine speziellen Fahrzeuganforderungen, Einsatz der auf den entsprechenden Linien schon vorhandenen Qualitäten (nur ggf. öfter und mit längeren Betriebszeiten)

Tabelle 6: Fördermöglichkeiten über Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (Stand 25.03.2020)

	Verbesserung zeitlicher Verknüpfung einer Buslinie als Zu- und/oder Abbringer Bahn	Verbesserung der Bedienungshäufigkeit vertakteter Schnell- oder RegionalBus-Linien	Verbesserung des Busangebots auf Relation, mit Machbarkeitsstudie zum Schienenverkehr	Umstellung der Takt-systematik und Anschlüsse von Schnell- oder RegioBus-Linie an ITF NRW
S20	■	■		
S30	■	■	■	
S40	■	■		
S50	■	■		
S60	■	■	■	
S70	■	■		
S80	■	■		
R15	■	■		
R18	■	■		□ ¹
C91				

¹ Mit dem Nahverkehrsplan ist eine Umsetzung als Integrierter Taktfahrplan (ITF) zusammen mit der Linie R19 zu untersuchen.

Quelle: Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (2020), Planersocietät (2020)

3 Literaturverzeichnis

BBE Unternehmensberatung GmbH (2007): Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche. Fortschreibung 2007. Köln

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2020): Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen. Berufspendler nach Quelle/Ziel mit Stichtag 30.06.2018.
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data;sid=7E4C24A84350394B38A2078EFD8DEBFD.ldb2?operation=statistikAbruftabellen&levelindex=0&levelid=1582910158936&index=3> [02.03.2020]

Kreis Unna (2013): Mobilitätsbefragung 2013. Modal Split-Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Unna. Unna

Kreis Unna (2019): Nahverkehrsplanfortschreibung Kreis Unna. 2019

Kreis Unna (2020): Wohnorte der Schüler der Berufsschulen im Kreis Unna. Unna

Ruhr Nachrichten (2019): Neue Mitte in Selm: Diese Attraktionen entstehen im Auenpark.
<https://www.ruhrnachrichten.de/selm/neue-mitte-selm-attraktionen-auenpark-plus-1417977.html> [28.04.2020]

Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (2019): Fahrpläne & Angebote. Linienfahrpläne. Lünen
<https://www.vku-online.de/fahrtplaene-angebote/linienfahrplaene.php> [02.03.2020]

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2020): Richtlinie des Zweckverbandes Westfalen Lippe (NWL) für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes (ÖPNV-Schnellbus-RL NWL) – Stand 05.12.2019. Unna

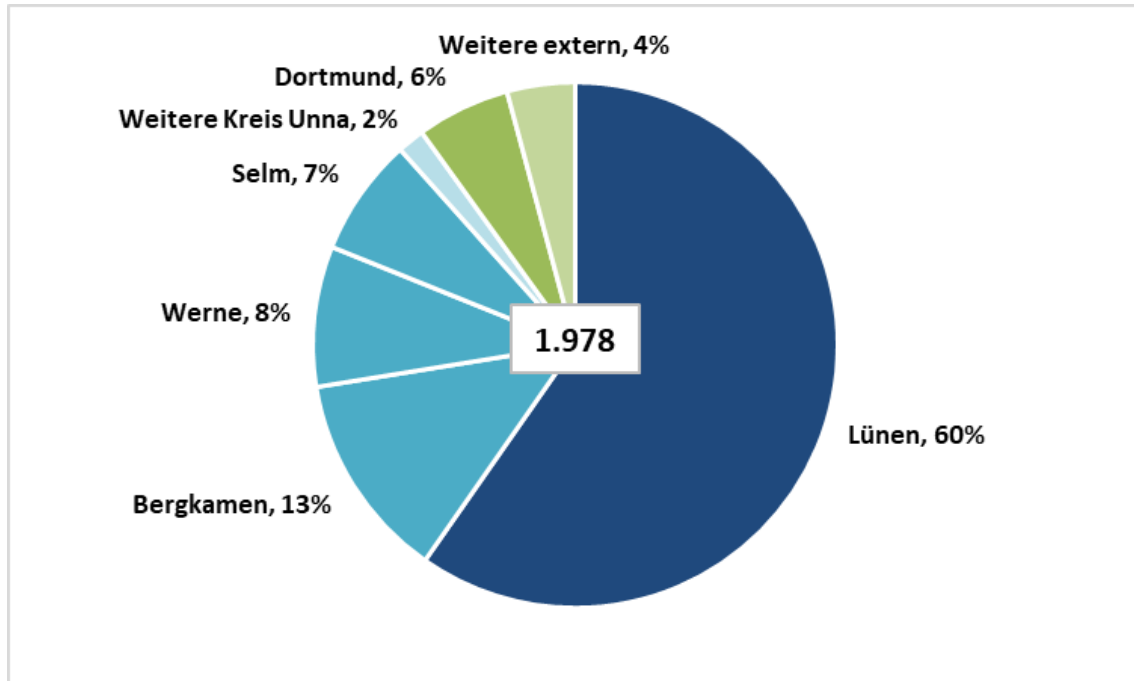
Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (2020): ZRL Richtlinie „zusätzliche Busförderung“ (1. Entwurf) Stand 25.03.2020. Unna

4 Abbildungsverzeichnis

wird final erstellt

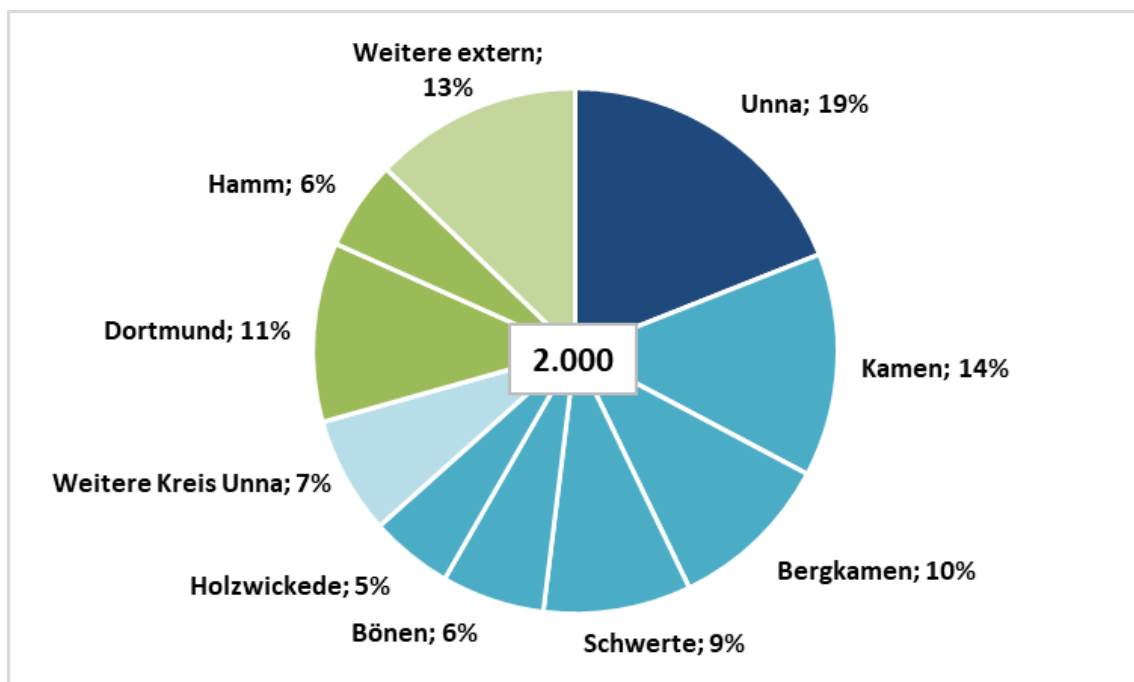
5 Anhang

Abbildung 5: Lippe-Berufskolleg (Stadt Lünen)



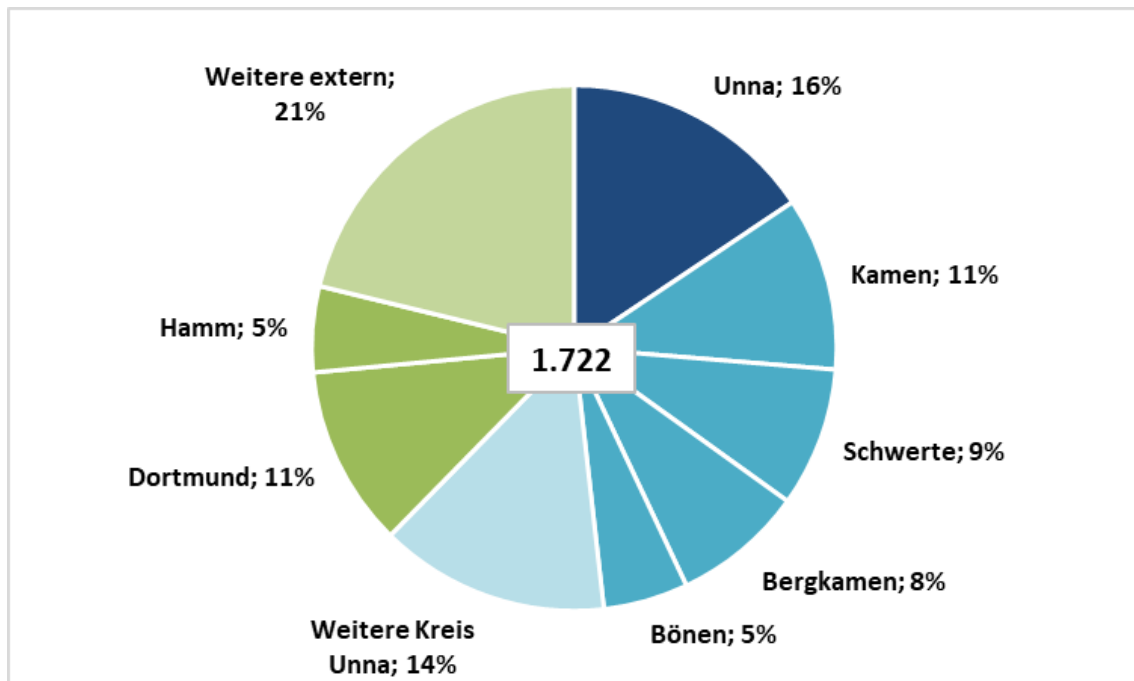
Quelle: Kreis Unna (2020)

Abbildung 6: Hansa-Berufskolleg (Stadt Unna)



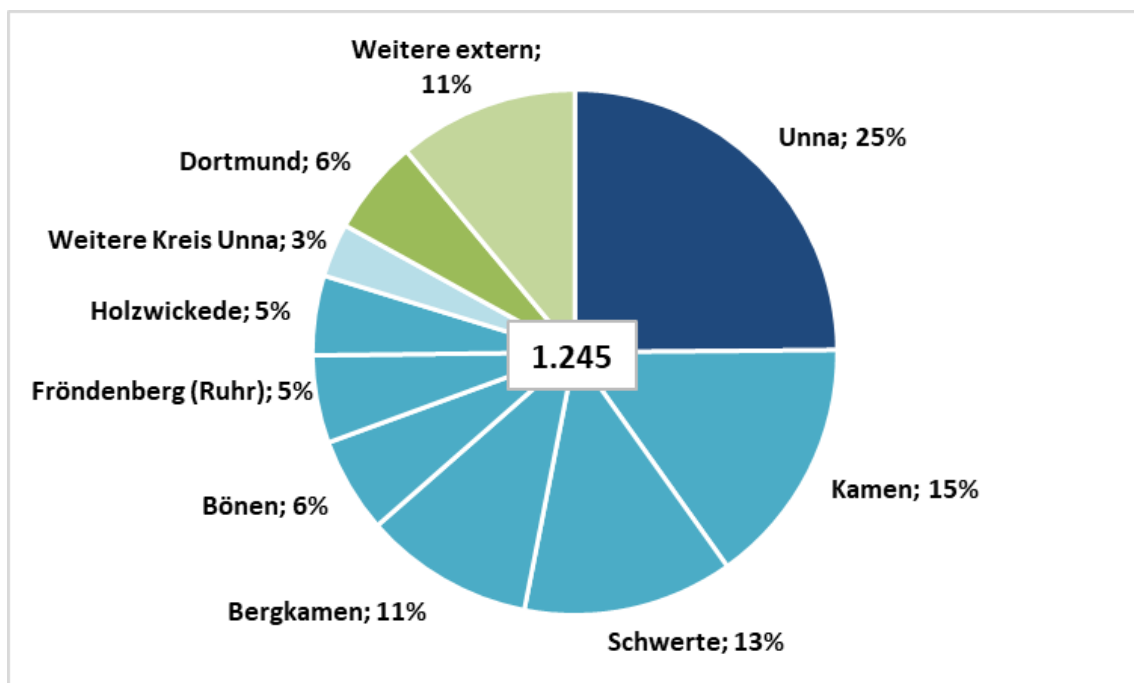
Quelle: Kreis Unna (2020)

Abbildung 7: Hellweg-Berufskolleg (Stadt Unna)



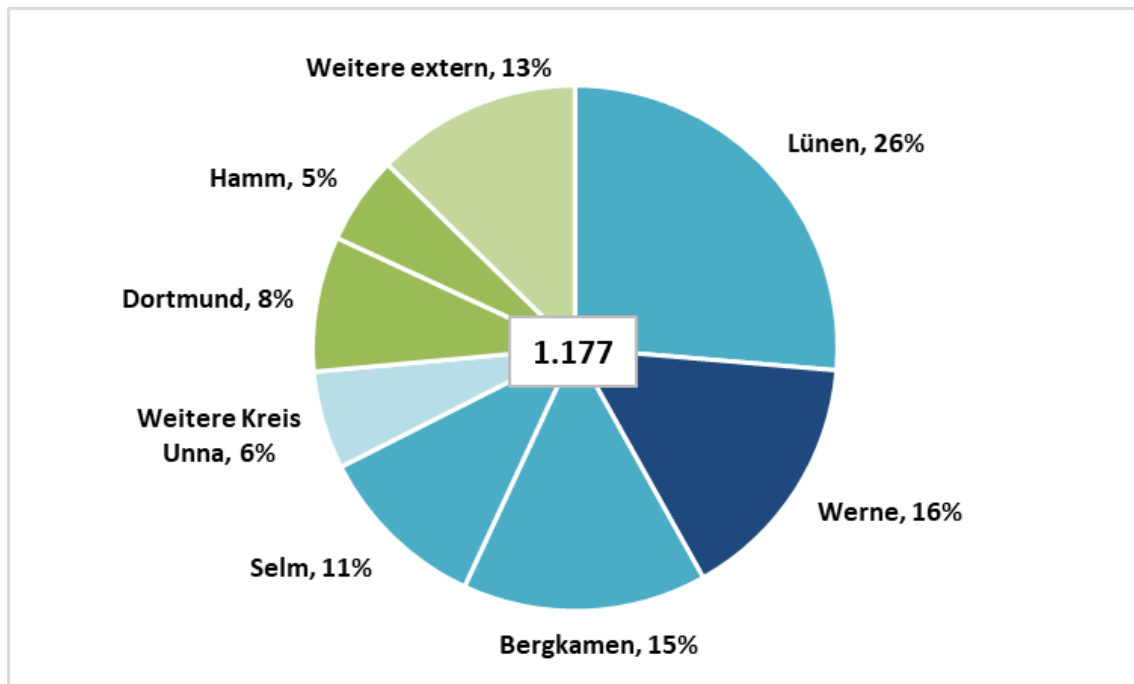
Quelle: Kreis Unna (2020)

Abbildung 8: Märkisches Berufskolleg (Stadt Unna)



Quelle: Kreis Unna (2020)

Abbildung 9: Freiherr-von-Stein-Berufskolleg (Stadt Werne)



Quelle: Kreis Unna (2020)

Abbildung 10: Beispiel Niederlande: Freigab der Standspur für Linienverkehre



Übersetzung: Bei Stau Linienbusse über den Standstreifen

Quelle: Planersocietät (2019)