



NVP

Nahverkehrsplan
für den Kreis Unna

KREIS UNNA

Kreis Unna
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna

Impressum

Auftraggeber



Kreis Unna - Der Landrat
Fachbereich Mobilität, Natur und Umwelt
Mobilität und Klimaschutz
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna

Auftragnehmer



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)
Rolf Alexander M.Sc.
Gregor Korte M.Sc.
Amina Moschner B.Sc.

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

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9
1 Rechtlicher Rahmen	10
1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	10
1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	10
1.3 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)	11
1.4 Verordnung über Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)	11
1.5 Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)	11
2 Struktur und Mobilität	13
2.1 Städtischer und ländlicher Raum	13
2.2 Bevölkerungsstruktur und -prognose	14
2.3 Mobilität im Kreisgebiet und dem Umland	15
2.4 Öffentlicher Personennahverkehr	16
2.4.1 Organisation	16
2.4.2 Schienenverkehr (RE, RB, S, U)	16
2.4.3 Buslinien und Bedarfsverkehre	19
2.4.4 Tarife	20
3 Regionale Planungen mit Bezug Kreis Unna	22
3.1 Zielnetz SPNV 2032	22
3.2 Mobilitätsimpuls.RUHR	22
3.3 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: Regionales Schnellbuskonzept	25
3.4 ZRL-Schnellbuskonzept	26
3.5 Kreis Unna - Integriertes Klimaschutzkonzept 2022	26
3.6 Kreis Unna - Feinkonzept Mobilstationen	27
4 Beteiligung	30
4.1 Mobilitätsumfrage VKU	30
4.2 Mobilitätsbeirat	31
4.3 Interfraktioneller Arbeitskreis	32
4.4 Bilaterale Abstimmung mit ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen	32
4.5 Kommunale Informationsveranstaltung	33
4.6 Online-Information für die Öffentlichkeit	33
4.7 Träger öffentlicher Belange	33
5 Anforderungsprofil	34
5.1 Ansatz	34
5.2 Methodik	34
5.2.1 Grundlagen	34

5.2.2	Statistische Einheiten	35
5.2.3	Verbindungen	36
5.2.4	Erschließung	37
5.2.5	Bedienungszeiten	38
5.3	Netzentwicklung und -aufbau	39
5.3.1	Das X-Prinzip	39
5.3.2	Das Y-Prinzip	41
5.3.3	Verfahren nach Kommunen	41
5.4	Infrastruktur	42
5.4.1	Haltestellen	42
5.4.2	Fahrplanstabilität und Beschleunigung	48
5.4.3	Betriebsinfrastruktur	50
5.5	Fahrzeuge	52
5.5.1	Schienenverkehr	52
5.5.2	Buslinien	52
5.6	Vertrieb	53
5.7	Projekte und Schulungen	54
5.7.1	Kompetenzcenter für Mobilitätsschulungen	54
5.7.2	VKU inklusiv	57
5.8	Mobilitätsdienstleister	59
6	Entwicklungskonzept	63
6.1	Zielnetz Bus	63
6.1.1	Umsetzung X-Prinzip	63
6.1.2	Umsetzung Y-Prinzip	66
6.1.3	Kostenschätzung	68
6.1.4	Organisation und Vergabe	69
6.2	Ergänzungen zum Zielnetz Bus	69
6.2.1	Leitlinien für den Schulverkehr	69
6.2.2	Leitlinien für den Bürgerbusverkehr	70
6.2.3	Abgleich mit den regionalen Schnellbuskonzepten VRR und ZRL	70
6.2.4	Mobilitätsimpuls.RUHR	72
6.3	Prüfaufträge	72
6.3.1	Interkommunale Verbindungen	72
6.3.2	Bedarfsverkehr	73
6.3.3	Nachtnetz	73
6.4	Infrastruktur	74
6.4.1	Fahrplanstabilität und Beschleunigung	74

6.4.2	Haltestellen	75
6.4.3	Mobilstationen	87
6.5	Fahrzeuge	89
6.6	Evaluation	89
7	Wirkungsabschätzung	90
7.1	Netzwerkung	90
7.2	Modal-Split	91
8	Finanzierung	93
9	Zeitplan	94
10	Literaturverzeichnis	95
11	Anhang	96
11.1	Statistische Einheiten Kreis Unna	96
11.2	Erschließung der statistischen Einheiten	97
11.3	Verfahren zum X- und Y-Prinzip nach Kommunen	98
11.4	Liniensteckbriefe X-Prinzip	147
11.5	Liniensteckbriefe Y-Prinzip	157
11.6	Liniensteckbriefe Einbrechende Verkehre (nachrichtlich)	204
11.7	Liniensteckbriefe Schulverkehr	221
11.8	Liniensteckbriefe Bürgerbus	240

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohnerstatistik – Dichte pro Kommune und Kreis	13
Abbildung 2: Einwohnerprognose nach Altersgruppen	14
Abbildung 3: Modal-Split-Werte im Vergleich	15
Abbildung 4: Tarifverbünde im Kreis Unna	21
Abbildung 5: Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 mit Relevanz für den Kreis Unna – Übersicht	24
Abbildung 6: Feinkonzept Mobilstationen Kreis Unna - Standorte	29
Abbildung 7: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV nach Beschäftigungsstatus	30
Abbildung 8: Bereitschaft eine Haltestelle zu Fuß zu erreichen	31
Abbildung 9: Nutzungskriterien für ÖPNV-Angebote	31
Abbildung 10: Statistische Einheiten (Beispiel nördliches Kreisgebiet)	36
Abbildung 11: Zeitliche Verteilung des Wegeaufkommens im Kreis Unna (Montag bis Freitag)	38
Abbildung 12: Design-Studie – X-Bus im Kreis Unna	40
Abbildung 13: Kreis Unna – X-Bus-Linien	65
Abbildung 14: Kreis Unna – Y-Bus-Linien	67
Abbildung 15: barrierefreier Haltestellenausbau in Bergkamen	79
Abbildung 16: Angestrebter barrierefreier Umbau von Bushaltestellen in Unna	85
Abbildung 17: Erschließungswirkung im Vergleich	90
Abbildung 18: Wirkung von Push- und Pull-Maßnahmen in der Mobilität	91

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wegeanlässe und Verkehrsleistungen	16
Tabelle 2: Übersicht der Bahnlinien des Nahverkehrs	17
Tabelle 3: Einbrechende ÖPNV-Angebote (ohne Schulverkehr)	19
Tabelle 4: Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 mit Relevanz für den Kreis Unna – Einzelmaßnahmen	24
Tabelle 5: Integriertes Klimaschutzkonzept Kreis Unna – Maßnahmen zur Mobilität	26
Tabelle 6: Feinkonzept Mobilstationen Kreis Unna - Standorttypen	28
Tabelle 7: Grundlagen für das neue Anforderungsprofil	34
Tabelle 8: Grenzwerte für ÖPNV-Angebote	37
Tabelle 9: Radien der Haltestellen	38
Tabelle 10: Bedienungszeitfenster nach Stunden und Wochentagstypen	39
Tabelle 11: Verfahrensschritte	41
Tabelle 12: Aufbau der Haltestellenausstattung	42
Tabelle 13: Übersicht über mögliche Mobilitätseinschränkungen	43
Tabelle 14: Haltestellen - Mindestausstattung	45
Tabelle 15: Haltestellen – Ausbau zur Mobilstation	46
Tabelle 16: Haltestellen – Weitere Ausstattungsmöglichkeiten	47
Tabelle 17: Fahrzeuge – Erweiterung für betrautes Verkehrsunternehmen	53
Tabelle 18: Richtlinie zu Öffnungszeiten von VKU-Service	62
Tabelle 19: Kreis Unna – Linien nach X-Prinzip	64
Tabelle 20: Kalkulation und Vergleich	68
Tabelle 21: Zuordnung der Linien des Zielnetzes zu den Linienbündeln	69
Tabelle 22: Neue Haltestellen	76
Tabelle 23: Anpassung von Haltestellenbezeichnungen	77
Tabelle 24: Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus in Bergkamen	78
Tabelle 25: Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus in Lünen	80
Tabelle 26: Erweiterung des Feinkonzepts Mobilstationen	87
Tabelle 27: Finanzierung	93
Tabelle 28: Zeitplan zur Umsetzung von X-Prinzip und Y-Prinzip	94

Abkürzungsverzeichnis

AK	Arbeitskreis
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
DSW21	Dortmunder Stadtwerke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LSA	Lichtsignalanlage
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft
NWL	Zweckverband Nahverkehr-Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RVR	Regionalverband Ruhr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbh
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZRL	Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe

Vorwort

Landrat Mario Löhr zum Nahverkehrsplan



Foto: Mirko Raatz

Einen Nahverkehrsplan grundlegend neu aufzulegen ist, soweit ich das beurteilen kann, kein Pappenstiel. Schon gar nicht, wenn sich die Autorinnen und Autoren so ehrgeizige Ziele setzen, wie im vorliegenden Fall. Dieser NVP ist keinesfalls eine bloße Fortschreibung des Vorläufers. Er ist ebenso wenig eine Überarbeitung – er verdient mit Fug und Recht das Attribut „neu“, weil er für den Kreis Unna bislang nicht genutzte Prinzipien und Kategorien einführt, die nachvollziehbar und in jedem einzelnen Fall – Linie

für Linie und Haltestelle für Haltestelle – fundiert zu begründen sind.

Alles orientiert sich an den Wegen, die die Menschen in der Region Kreis Unna Tag für Tag zurücklegen – zur Arbeit, für die alltäglichen Besorgungen oder in der Freizeit. Schnelle Express-Linien verbinden im X-Prinzip ohne viele Stopps zentrale Knotenpunkte, vor allem die Bahnhöfe zur Anbindung an die Schiene. Andere Linien stellen die Verbindung in die Fläche sicher – passenderweise das Y-Prinzip genannt, weil die Form des Buchstabens dieses Prinzip einleuchtend grafisch beschreibt.

Nach allem, was wir wissen – und das ist ausreichend mit Zahlen hinterlegt und wird in Zukunft weiter überprüft – stellen wir so den Menschen in der Region ein Netz zur Verfügung, das ihren Mobilitätsansprüchen weitgehend entspricht. Damit ist auch beschrieben, was gemeinschaftlich und solidarisch über den Kreis finanziert wird. Was darüber hinaus von lokaler Bedeutung ist, wird in der Konsequenz nicht über die Gemeinschaft im Kreis Unna bezahlt und liegt in der Verantwortung einzelner Kommunen und/oder unserer Nachbarn.

Um es klar zu sagen: Mit dem neuen Nahverkehrsplan ist die Verkehrswende im Kreis Unna nicht vollbracht. Sie wäre mit den zugrunde liegenden Prinzipien gut zu planen – für die Umsetzung fehlt der kommunalen Familie nicht nur im Kreis Unna das Geld. Das war schon zu Beginn des Prozesses kommuniziert: „Wir wollen besser aber nicht teurer werden!“ Daran hat sich nichts geändert.

Ich bin überzeugt, der vorliegende NVP ist deutlich besser als alle seine Vorgänger und er ist bei aller Gründlichkeit und bei aller Innovation schnell zustande gekommen – das war ambitioniert, ist aber gelungen. Dafür danke ich allen Beteiligten in den Fachabteilungen des Kreises und der Städte und Gemeinden, dem Beratungsbüro, den Kolleginnen und Kollegen der VKU, die ihre Praxiserfahrung gewinnbringend beigesteuert haben, dem Mobilitätsbeirat, der Politik und allen anderen, die etwas beitragen konnten.

Mario Löhr
Landrat des Kreises Unna

1 Rechtlicher Rahmen

1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments gilt seit Dezember 2009. Darin enthalten sind Vorgaben zur Vergabe und Finanzierung unter anderem von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Charakteristisch für diese Verkehrsleistungen ist, dass die Erbringung nicht kostendeckend möglich ist. Ein Defizit muss ausgeglichen werden. Dies erfolgt meist durch die öffentliche Hand.

Möglichkeiten für die Vergabe von Verkehrsleistungen

- Selbsterbringung
- Direktvergabe an internen Betreiber
- Vergabe durch einen Wettbewerb

Unter klar definierten Voraussetzungen können kleinere Verkehrsleistungen alternativ als Direktvergabe an einen externen Betreiber erfolgen. Die Vergabe der Verkehrsleistungen des Kreises Unna an das eigene kommunale Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) erfolgte zuletzt als Direktvergabe an einen internen Betreiber; Direktvergabe mit Beschluss des Kreistags vom 23.06.2020 mit Wirksamkeit zum 01.01.2021 mit einer Laufzeit von 10 Jahren. Die im südlichen Kreisgebiet erbrachten Verkehre des Unternehmens WB Westfalen Bus GmbH erfolgen derzeit als eigenwirtschaftliche Selbsterbringung durch dieses Unternehmen. Diese Konzessionen enden zum 24.05.2026.

1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurde zum 01.01.2013 in nationales Recht überführt. Darin ist der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor gemeinwirtschaftlichen Verkehren vorgesehen. Ein Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV (zum Beispiel Kreis Unna) hat die Möglichkeit, Art und Umfang der Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV über eine ausreichende Bedienung festzulegen. Dies ist unabhängig davon, ob diese eigen- oder gemeinwirtschaftlich erbracht wird. Die ausreichende Bedienung wird durch das Personenbeförderungsgesetz skizziert (§ 8). Sie wird mit einem Nahverkehrsplan konkreter formuliert; für den Kreis Unna über das Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 5).

Inhalte für einen Nahverkehrsplan durch das Personenbeförderungsgesetz

- Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots (Ausreichende Bedienung)
- Verbesserung der Umweltqualität
- Vorgaben für verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen
- Vollständige Barrierefreiheit und Aufführung begründeter Ausnahmen

Für die Durchführung einer Vergabe kann der ÖPNV-Aufgabenträger unabhängig einer festgelegten ausreichenden Bedienung zwischen den drei Formen einer Vergabe nach Verordnung (EG)

1370/2007 (vgl. Kapitel 1.1) wählen. Eine erneute *Direktvergabe an einen internen Betreiber* ist möglich.

1.3 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

Dieses Gesetz regelt die Beschaffung von Straßenfahrzeugen durch öffentliche Aufgabenträger. Zwischen dem 02.08.2021 und dem 31.12.2025 müssen mindestens 45 % der neu zu beschaffenden Fahrzeuge klimafreundlich sein. Für den anschließenden Zeitraum vom 01.01.2026 bis 31.12.2030 steigt dieser Anteil auf mindestens 65 % (§ 6).

Als klimafreundlich gilt ein Fahrzeug, wenn es mit alternativen Antrieben beziehungsweise Kraftstoffen statt fossilen Energieträgern betrieben wird. Hierzu definiert eine Richtlinie der Europäischen Union: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe [...], synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas einschließlich Biomethan [...] und Flüssiggas (Richtlinie 2015/94/EU § 2).

Voraussetzung ist, dass diese Kraftstoffe die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen oder der Deutschen Industrienorm entsprechen (DIN EN 15940).

1.4 Verordnung über Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Diese Verordnung regelt den Betriebsablauf für Gelegenheits- und Linienverkehre unter anderem für Verkehre mit Linienbussen. Im ersten Abschnitt ist festgelegt, dass diese Verordnung für alle Verkehrsunternehmen gilt, die dem Personenbeförderungsgesetz unterliegen. Hinzu kommen weitere Ausführungen zu einem Bereich für den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr: Betriebsleitung, Fahrdienst, Fahrgäste, Beförderungspflicht und Fahrzeuge.

1.5 Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Auf der Landesebene Nordrhein-Westfalen ist der ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge definiert (§ 1). Der Kreis Unna ist dafür der Aufgabenträger für den ÖPNV auf der Straße (Buslinien und Bedarfsverkehre) und kommunalem Schienenverkehr. Der Aufgabenträger für den Nahverkehr auf der Schiene (RE, RB, S) ist der Zweckverband Nahverkehr-Westfalen-Lippe (NWL). Mit dem Landesgesetz wird vorgegeben, dass Aufgabenträger Nahverkehrspläne aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben haben. Das Ziel muss es sein, ÖPNV-Angebote zu sichern und zu verbessern (§ 8). Dazu agiert der ÖPNV-Aufgabenträger im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit (§ 3).

Ein Nahverkehrsplan berücksichtigt dazu die Ausgangslage aus (geplanten) Entwicklungen in der Siedlungs- und Verkehrsstruktur sowie die Ziele der Raumordnung und Landesplanung; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-

Infrastrukturfinanzierungsplans sind dabei zu berücksichtigen. Ferner ist eine Abschätzung der zukünftig zu erwartenden verkehrlichen Entwicklungen relevant.

Daraus ergibt sich ein Gestaltungsrahmen, mit dem Ziele und Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots abgeleitet werden können. Der Nahverkehrsplan soll die öffentlichen Verkehrsinteressen konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr benennen. Der Nahverkehrsplan bildet die Rahmenvorgabe für das betriebliche Leistungsangebot und definiert für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV die notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten. Er trifft Aussagen hinsichtlich einer angemessenen Verkehrsbedienung und gibt unter anderem die Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals sowie die Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge vor. Neben den Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot legt der Nahverkehrsplan dessen Finanzierung sowie die Investitionsplanung fest.

Das Landesgesetz verweist zudem auf die Belange der Menschen mit Behinderungen und die damit verbundenen Anforderungen für eine barrierefreie Mobilität. Diese ist im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes zu berücksichtigen.

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig (BGG § 4).

2 Struktur und Mobilität

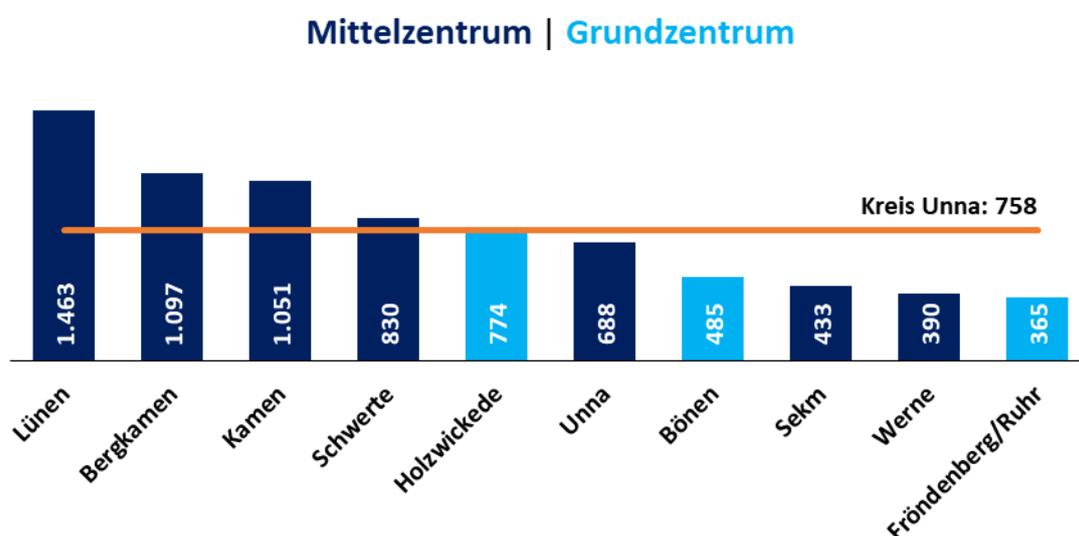
2.1 Städtischer und ländlicher Raum

Der Kreis Unna liegt im Osten des Ruhrgebiets und ist damit Teil des Regionalverbands Ruhr. Knapp 400.000 Personen leben im Kreis Unna auf einer Fläche von rund 758 Quadratkilometern. Dies entspricht einer Dichte von 743 Einwohnern pro Quadratkilometer. Bezogen auf diese Dichte gehört der Kreis Unna zu den städtisch geprägten (Land-) Kreisen in Deutschland.

Zehn Kommunen bilden den Kreis Unna, die Kreisstadt ist Unna. Von den zehn Kommunen haben sieben Kommunen die Funktion eines Mittelzentrums: die Städte Bergkamen, Kamen, Lünen, Schwerte, Selm und Werne. Drei weitere Kommunen haben die Funktion eines Grundzentrums: Stadt Fröndenberg/Ruhr sowie die Gemeinden Bönen und Holzwickede. Direkt an das Kreisgebiet grenzen drei Großstädte (ab 100.000 Einwohnern), welche nicht nur für Arbeitsplätze, sondern auch für regionale bedeutsame Ziele wie Einzelhandel, Medizin und Freizeit relevant sind. Dies sind im Westen das Oberzentrum Dortmund, im Südwesten das Oberzentrum Hagen und im Nordosten das Mittelzentrum Hamm.

Der Kreis Unna liegt in der Raumstruktur an der Schnittstelle zwischen dem städtisch geprägten Ruhrgebiet und dem ländlich geprägten Münster- sowie Sauerland. Dies zeigt sich auch in der Raumstruktur innerhalb des Kreisgebiets. Die städtischen Raumstrukturen des Ruhrgebiets mit höheren Einwohnerdichten strahlen in das westliche Kreisgebiet. Hier liegen auch die Städte mit Einwohnerdichten ab 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer: Städte Bergkamen, Kamen und Lünen. In das weitere Kreisgebiet strahlen die ländlichen Strukturen mit niedrigeren Einwohnerdichten. Hier liegen auch die Kommunen mit den niedrigsten Einwohnerdichten unter 400 Einwohnern pro Quadratkilometer: Städte Fröndenberg/Ruhr und Werne.

Abbildung 1: Einwohnerstatistik – Dichte pro Kommune und Kreis



Angaben in Einwohnern pro Quadratkilometern.

Quelle: Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (2023)

2.2 Bevölkerungsstruktur und -prognose

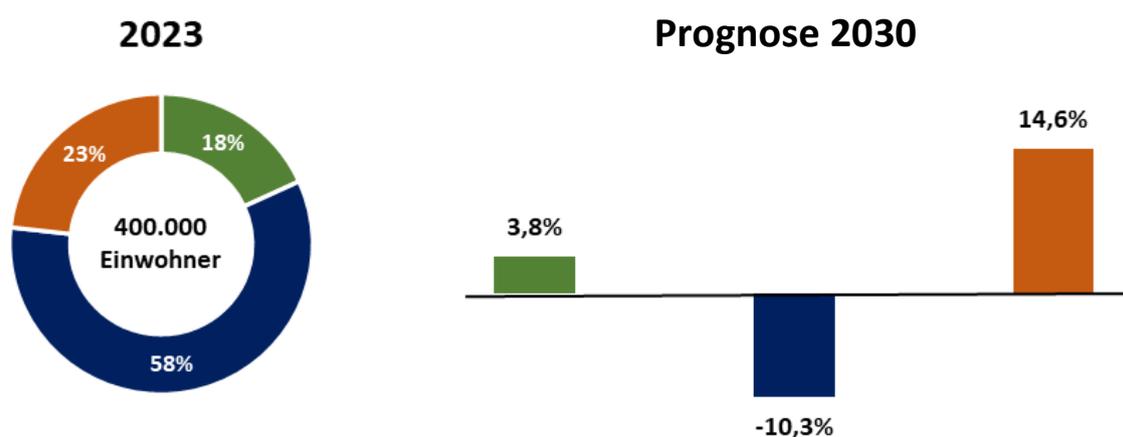
Für die Bevölkerungsstruktur lassen sich grob drei Altersgruppen und Lebenssituationen unterscheiden, die auch das Mobilitätsverhalten mitprägen: Personen bis 20 Jahre (schulpflichtig ab dem 6. Lebensjahr), Personen zwischen 20 und 65 Jahren (Ausbildung und Beruf) sowie Personen ab 65 Jahren (Ruhestand). Von den rund 400.000 Einwohner des Kreises Unna nimmt die Klasse der Personen zwischen 20 und 65 Jahren den größten Anteil ein (rund 58 %). Die Altersklasse der Menschen ab 65 Jahren liegt bei rund 23 %, die Altersklasse der Menschen bis 20 Jahre bei rund 18 %. Die Schwankungen bei jeder Altersklasse pro Kommune ist gering und liegt bei maximal 3 %.

- Klasse der Personen bis 20 Jahre
Anteil von 17 % (Gemeinde Holzwickede) bis 20 % (Gemeinde Bönen)
- Klasse der Personen von 20 bis 65 Jahren
Anteil von 57 % (Gemeinde Bönen) bis 60 % (Stadt Bergkamen)
- Klasse der Personen ab 65 Jahren
Anteil von 21 % (Stadt Bergkamen) bis 25 % (Gemeinde Holzwickede)

Von den rund 400.000 Einwohnern im Kreis Unna hatten Ende 2019 rund 13 % eine schwere Behinderung. Dies können körperliche und/oder geistige Einschränkungen sein. Die Anteile in den Kreiskommunen liegen zwischen 12 % (Gemeinde Bönen) und 14 % (Stadt Lünen). Die Werte des Kreises Unna und jeder Kreiskommune liegen über dem Wert für NRW mit rund 11 %.

Allen Kommunen des Kreises Unna wird eine Zunahme in der Klasse der Personen ab 65 Jahren prognostiziert; kreisweit rund + 15 %. Gleichzeitig ist von einer Abnahme der Einwohnerzahl in der Klasse der Personen zwischen 20 und 65 Jahren auszugehen; kreisweit - 10 %. In der Klasse der Personen bis 20 Jahre ist von einem leichten Wachstum auszugehen; + 4 %. Damit wird sich die Bevölkerungszahl insgesamt nicht signifikant verändern.

Abbildung 2: Einwohnerprognose nach Altersgruppen



Quelle: Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (2023)

2.3 Mobilität im Kreisgebiet und dem Umland

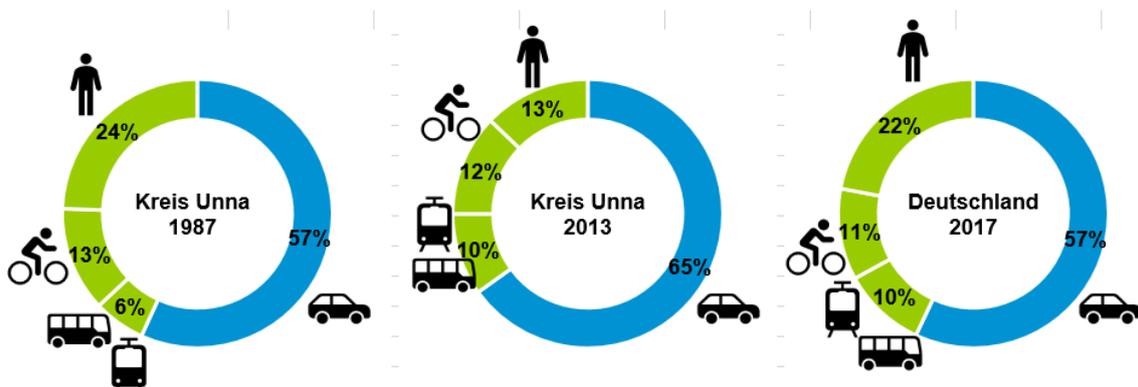
Das Mobilitätsverhalten im Kreis Unna wurde im Jahr 2013 durch eine Mobilitätsbefragung erfasst. Diese richtete sich an die im Kreis Unna lebenden Menschen für den Zeitraum Montag bis Freitag. Unterschieden wurden vier Verkehrsmittel: Kraftfahrzeug, Bahn und Bus, Fahrrad und Fußverkehr.

Die Mobilität im Kreis Unna ist durch einen großen Anteil des Kraftfahrzeugs (vor allem Auto) gekennzeichnet. Im Jahr 2013 lag der Anteil am Modal-Split bei rund 65 %. Dieser ist höher als der deutschlandweite Wert (rund 57 %). Die Werte für den Modal-Split-Anteil des Fahrrads sowie von Bahn und Bus entsprechen den deutschlandweiten Anteilen. Daraus ergibt sich für den Kreis Unna ein deutlich geringerer Anteil des Modal-Splits beim Fußverkehr gegenüber dem deutschlandweiten Wert.

Ein Vergleich der Modal-Split-Werte des Kreises Unna aus den Jahren 1987 und 2013 zeigt zwei wesentliche Veränderungen. Der Anteil beim Kraftfahrzeug hat zugenommen (+ 8 %-Punkte) und der Anteil des Fußverkehrs abgenommen (- 11 %-Punkte). Der Anteil beim Radverkehr hat sich kaum verändert (- 1 %-Punkt). Auch unter Berücksichtigung der Zunahme von Bahn und Bus (+ 4 %-Punkte) hat der Anteil des Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, Bahn und Bus) gegenüber dem Kraftfahrzeug insgesamt abgenommen (- 8 %-Punkte). Die Verfügbarkeit eines Autos im Kreis Unna ist von 1,1 auf 1,4 Fahrzeuge pro Haushalt angestiegen. Für Wege bis zu einem Kilometer wurde im Jahr 2013 zu einem Drittel das Auto genutzt.

Mit der Mobilitätsbefragung wurden acht verschiedene Anlässe für eine Fahrt unterschieden. Diese lassen sich in die drei Kategorien Ausbildung und Arbeit, Versorgung und Erledigung sowie Freizeit und Tourismus zusammenfassen. Beim Wegeanlass und auch bei der Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) nimmt der Ausbildungs- und Berufsverkehr den größten Anteil der Wege der Einwohner des Kreises Unna ein. Bei der Verkehrsleistung sind es mit rund 62 % sogar fast zwei Drittel der gesamten Verkehrsleistung der Einwohner des Kreises Unna. Die Wegeanlässe Versorgung und Erledigung sowie Freizeit und Tourismus folgen auf den Plätzen zwei und drei. Beide haben bei der Verkehrsleistung einen gleichgroßen Anteil mit je rund 19 %.

Abbildung 3: Modal-Split-Werte im Vergleich



Für den direkten Vergleich sind kleine Schwankungen der Prozentwerte möglich, da nicht vollständig identische Erhebungsmethoden für die drei Erhebungen genutzt wurden: Kreis Unna 1987 und 2013 über Mobilitätsbefragungen, Deutschland 2017 über Erhebung Mobilität in Deutschland. Neue Daten für den Kreis Unna werden mit der Untersuchung Mobilität in Deutschland voraussichtlich wieder im Jahr 2024 vorliegen. Daher wurden für dieses Konzept ergänzend zu den Daten aus dem Jahr 2013 auch aktuelle Mobilfunkdaten ausgewertet.

Quelle: Kreis Unna (2013), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019)

Die Entwicklung beim Modal-Split des Kreises Unna lässt sich auch mit Entwicklungen in der Raumstruktur zusammenbringen. Die Durchmischung verschiedener Raumnutzungen wie zum Beispiel Wohnen, Arbeit und Versorgung hat im Zeitraum zwischen 1987 und 2013 abgenommen hin zu stärkeren Standortkonzentrationen.

Ein werktäglicher Weg dauerte im Jahr 1987 rund 17 Minuten, im Jahr 2013 rund 21 Minuten, eine Zunahme von fast einem Viertel. Damit ist die Länge der zurückgelegten Wege angestiegen, was zusammen mit der verstärkten Trennung von Wohnen und Arbeiten, Wohnen und Einkaufen sowie mit der Individualisierung unserer Lebensverhältnisse vor allem die Nutzung des Autos begünstigt hat.

Tabelle 1: Wegeanlässe und Verkehrsleistungen

	Wegeanlass	Verkehrsleistung
Ausbildung + Arbeit	42%	62%
Versorgung + Erledigung	36%	19%
Freizeit + Tourismus	22%	19%

Quelle: Kreis Unna (2013)

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

2.4.1 Organisation

Der Kreis Unna ist Teil des Zweckverbands Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL) und damit des (NWL). Der NWL entscheidet über die Planung, Bestellung und Finanzierung des SPNV. Der ZRL ergänzt diese Aufgaben mit Zuständigkeiten zur Vernetzung der Verkehrsangebote zwischen Bahn und Bus, Planung von Landesmitteln geförderten Schnellbus-Verkehren und der Koordinierung der Nahverkehrspläne seiner Mitglieder (Stadt Hamm, Hochsauerlandkreis, Märkischer Kreis, Kreis Soest und Kreis Unna).

Als lokaler ÖPNV-Aufgabenträger ist der Kreis Unna für die kommunalen ÖPNV-Angebote im Kreisgebiet zuständig. Dies umfasst die ÖPNV-Angebote innerhalb und zwischen kreisangehörigen Kommunen sowie in die benachbarten Kommunen. Hierzu gehört die Abstimmung mit den benachbarten ÖPNV-Angeboten für ausbrechende und einbrechende ÖPNV-Angebote mit dem Kreis Unna. Die relevanten benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern sind Stadt Dortmund, Stadt Hagen, Stadt Hamm, Kreis Coesfeld, Hochsauerlandkreis, Märkischer Kreis, Kreis Recklinghausen und Kreis Soest.

2.4.2 Schienenverkehr (RE, RB, S, U)

Der Kreis Unna wird im Schienenverkehr durch Linien des Regional Express, der Regional Bahn, S-Bahn und U-Stadtbahn erschlossen. Diese ermöglichen schnelle Verbindungen in das Bergische Land, Rheinland, Ruhrgebiet, Münsterland, die Soester Börde und das Sauerland. Für Bahnverbindungen innerhalb des Kreises Unna ist vor allem die Verbindung zwischen den Kommunen Bönen, Unna, Holzwickede und Schwerte relevant. Für Verbindungen innerhalb einer Kreiskommune hat

der Schienenverkehr wenig Relevanz. Eine wesentliche Ausnahme ist die Bahnverbindung zwischen dem Stadtzentrum Unna mit den Ortseilen Lünern und Hemmerde.

Tabelle 2: Übersicht der Bahnlinien des Nahverkehrs

Linie	Strecke	Bedienung im Kreis Unna
Regional Express		
RE1	Hamm – Bönen-Nordbögge – Kamen – Kamen-Methler – Dortmund – Bochum – Essen – Mülheim (Ruhr) – Duisburg – Düsseldorf – Leverkusen – Köln – Düren – Aachen	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten • Halt Bönen-Nordbögge nur alle 120 Minuten
RE3	Hamm – Bönen-Nordbögge – Kamen – Kamen-Methler – Dortmund – Castrop-Rauxel – Herne – Gelsenkirchen – Essen-Altenessen – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten
RE6	Minden – Herford – Bielefeld – Gütersloh – Rheda-Wiedenbrück – Beckum – Ahlen (Westfalen) – Hamm – Kamen – Dortmund – Bochum – Essen – Mülheim (Ruhr) – Duisburg – Düsseldorf – Neuss – Dormagen – Köln	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten
RE7	Rheine – Emsdetten – Münster – Hamm – Bönen – Unna – Holzwickede – Schwerte – Hagen – Schwelm – Wuppertal – Solingen – Leverkusen-Op-laden – Köln – Dormagen – Neuss – Krefeld	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten
RE11	Kassel – Warburg – Paderborn – Lippstadt – Soest – Hamm – (Kamen – Dortmund – Bochum – Mülheim (Ruhr) – Duisburg – Düsseldorf)	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten • Aufgrund von Personal-mangel aktuell nur zwischen Kas-sel und Hamm
RE13	Hamm – Bönen – Unna – Holzwickede – Schwerte – Hagen – Schwelm – Wuppertal – Neuss – Mönchen-gladbach – Viersen – Nettetal – Venlo	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten bis etwa 20:00 Uhr
RE57	Dortmund – Fröndenberg/Ruhr – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Winterberg/Brilon	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten zwischen Dortmund und Bestwig • Alle 120 Minuten weiter nach Winterberg oder Brilon
Regional Bahn		
RB50	Dortmund – Lünen Preußen – Lünen Hbf. – Werne – Ascheberg – Münster	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten

Linie	Strecke	Bedienung im Kreis Unna
RB51	Dortmund – Lünen Preußen – Lünen Hbf. – Bork – Selm-Beifang – Selm – Lüdinghausen – Dülmen – Coesfeld – Gronau – Enschede	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten gesamte Strecke • Alle 20/40 Minuten Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr zwischen Dortmund und Lünen
RB53	Dortmund – Schwerte – Schwerte-Ergste – Iserlohn	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten gesamte Strecke • Alle 30 Minuten Montag bis Freitag von 05:00 Uhr bis 20:30 Uhr zwischen Dortmund und Schwerte
RB54	Unna – Frömern – Ardey – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Balve – Neuenrade	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten je zwischen Unna, Fröndenberg/Ruhr und Menden sowie zwischen Fröndenberg/Ruhr, Menden und Balve • Von/nach Balve bis etwa 21:00 Uhr
RB59	Dortmund – Holzwickede – Unna – Lünern – Hemmerde – Werl – Soest	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 60 Minuten gesamte Strecke • Alle 30 Minuten Montag bis Freitag von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und Samstag von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr
S-Bahn		
S4	Dortmund – Massen – Unna-Königsborn – Unna West – Unna	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 30 Minuten gesamte Strecke • Alle 15 Minuten Montag bis Freitag von 05:30 Uhr bis 09:00 Uhr und 13:00 Uhr bis 19:30 Uhr zwischen Dortmund und Unna-Königsborn
Stadtbahn		
U41	Dortmund – Lünen Herrentheystraße – Lünen-Brambauer Krankenhaus – Lünen-Brambauer Verkehrshof	<ul style="list-style-type: none"> • Alle 20 Minuten Montag bis Samstag außer abends • Alle 30 Minuten Sonntag und allgemein abends

Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe (2023), DSW21 (2023)

2.4.3 Buslinien und Bedarfsverkehre

Das Angebot an Bahnlinien wird durch rund 100 Bus- und Bedarfsangebote ergänzt, von denen 17 Angebote im Nachtverkehr an Wochenenden und vor Feiertagen erfolgen. Die Linien der VKU und WB Westfalenbus unterscheiden mehrere Produkte für das Tagesnetz (zum Beispiel Schnell-, Regional- und CityBus) sowie für das Nachtnetz (zum Beispiel NachtBus und Nacht-Anruf-Sammel-Taxi).

Die Durchführung von Angeboten als Bedarfsverkehr hat im Kreis Unna eine große Bedeutung für Bereiche und/oder Zeiten einer geringen Nachfrage wie abends oder am Wochenende. Dazu werden Angebote als TaxiBus oder Anruf-Sammel-Taxi angeboten. Teilweise umfassen auch die Buslinien in Zeiten einer geringen Nachfrage Bedarfsfahrten als TaxiBus. Die Bedarfsverkehre werden in Kooperation mit örtlichen Taxi-Unternehmen durchgeführt. Die Fahrten können telefonisch angemeldet werden. Dazu bestehen über alle Bedarfsangebote des Tages- und Nachtverkehrs 14 verschiedene Telefonnummern und bis zu drei Bestellfristen pro Linie. Zusätzlich ist eine Buchung online oder per App möglich.

Auf Grund der in Teilen fehlenden Verfügbarkeit von Taxi-Unternehmen, kann es zur Nicht-Durchführung vorgesehener Fahrten kommen. Generell wird es zunehmend schwieriger, Taxi-Unternehmen für die Durchführung von Bedarfsverkehren (TaxiBus und Anruf-Sammel-Taxi) zu finden. Zusätzlich zur Kooperation mit den Verkehrsunternehmen bestehen mehrere eigenständige Taxiunternehmen. Ein gemeinsamer Außenauftritt und eine gemeinsame Organisation zum Beispiel über eine kreisweite Taxi-Zentrale bestehen nicht.

Das größte Leistungsvolumen pro Jahr wird von dem kreiseigenen Unternehmen VKU erbracht. Dieses bietet Buslinien und Bedarfsverkehr in neun der zehn kreisangehörigen Kommunen (außer Fröndenberg/Ruhr) an. An zweiter Stelle folgt WB Westfalenbus. Die Bedienung erfolgt in der gesamten Stadt Fröndenberg/Ruhr sowie in Teilen der Städte Schwerte und Unna sowie der Gemeinde Holzwickede.

Diese Buslinien und Bedarfsverkehre werden durch weitere einbrechende ÖPNV-Angebot ergänzt. Dies umfasst Verkehre, die aus den umliegenden Kommunen in den Kreis Unna führen. Hier ist der Kreis Unna nicht Federführer als ÖPNV-Aufgabenträger, sondern die angrenzenden kreisfreien Städte oder Kreise.

Tabelle 3: Einbrechende ÖPNV-Angebote (ohne Schulverkehr)

Bezeichnung	Verkehrsunternehmen	Strecke
5	MVG	Iserlohn-Letmathe – Schwerte-Ergste
23	MVG	Menden Mitte – Menden-Bösperde – Fröndenberg/Ruhr Mitte
27	MVG	Menden Mitte – Menden-Bösperde – Fröndenberg/Ruhr-Langschede – Unna Mitte

Bezeichnung	Verkehrsunternehmen	Strecke
284	VESTISCHE	Waltrop Mitte – Lünen-Brambauer
430/435	DSW21	Dortmund-Hörde – Dortmund-Berghofen – Schwerte Nord – Schwerte Mitte
438	DSW21	Dortmund-Hacheneu – Dortmund-Wellinghofen – Dortmund-Aplerbeck – Holzwickede Landskrone
474	DSW21	Dortmund-Mengede – Lünen-Brambauer – Dortmund-Eving
594	Rheinlandbus	Hagen Mitte – Hagen-Boele – Schwerte-Westhofen – Schwerte Mitte
Airport Shuttle	Flughafen Dortmund	Dortmund Flughafen – Holzwickede Bahnhof
T30	WB Westfalenbus	Iserlohn-Drüpplingsen/Hennen – Schwerte-Villigst – Schwerte Mitte
T61	VGB	Wickede (Ruhr) Mitte – Fröndenberg/Ruhr-Bentrop
U41	DSW21	Dortmund-Hörde – Dortmund-Mitte – Dortmund-Brechten – Lünen-Brambauer
NE1	DSW21	Dortmund Reinoldikirche – Dortmund-Brechten – Lünen-Brambauer
NE25	DSW21	Dortmund-Hörde – Dortmund-Berghofen – Schwerter Wald - Schwerte

2.4.4 Tarife

Im Kreis Unna kommen je nach Verbindung eines von drei Tarifsystemen in Frage. Für Fahrten innerhalb des Kreisgebiets gilt der WestfalenTarif. Dieser umfasst einen Tarifkragen in die westlich an den Kreis Unna grenzenden Städte Dortmund und Hagen sowie in einzelne Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises und des Kreises Recklinghausen (vgl. Abbildung 4, links).

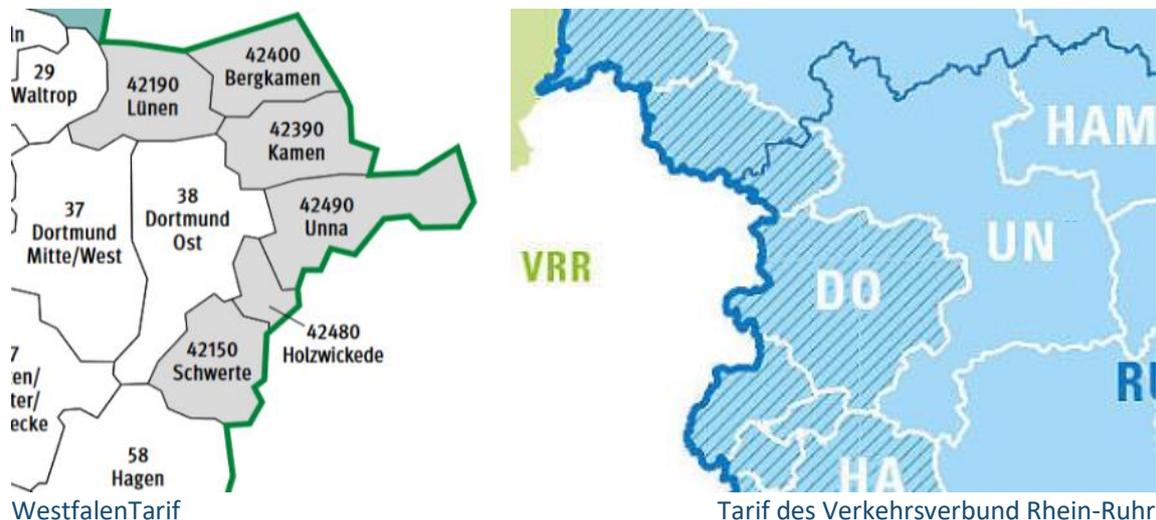
Westlich an den Kreis Unna grenzt der Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Hier besteht ebenfalls ein Tarifkragen in den Kreis Unna. Dieser umfasst sechs der zehn Kreiskommunen: Bergkamen, Holzwickede, Kamen, Lünen, Schwerte und Unna (vgl. Abbildung 4, rechts). Für Verbindungen, die weder in einem Tarifkragen beginnen oder enden (zum Beispiel Selm – Bochum), gilt der NRW-Tarif.

Diese komplexe Situation wird durch einen unterschiedlichen Umfang an Angeboten innerhalb der drei Tarife erschwert. Um diesem Problem zu begegnen, wurde im Dezember 2021 in NRW die App *eezy.nrw* eingeführt. Diese ermittelt auf Basis der Luftlinienentfernung zwischen Start- und Zielhaltestelle den Fahrpreis. Tarifkenntnisse sind nicht mehr erforderlich. Die Hauptzielgruppe dieses Angebots sind derzeit Gelegenheitskunden.

Seit Mai 2023 wird ergänzend das Deutschlandticket angeboten. Damit wird erstmals auch für regelmäßige Nutzer von Bahn und Bus ein Angebot geschaffen, für das die komplexen Kenntnisse über die Tarife im Kreis Unna nicht mehr erforderlich sind.

Eine Besonderheit im Tarif sind der Bedarfsverkehr Anruf-Sammel-Taxi und der Nachtverkehr. Für die Nutzung eines Anruf-Sammel-Taxis muss immer ein Zuschlag gezahlt werden. Für den Nachtverkehr auf der Straße muss ebenfalls überwiegend ein Zuschlag pro Fahrt gezahlt werden. Ausnahmen sind nur die Linien, die aus dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in den Kreis Unna verkehren (Linie NE1: Lünen Brambauer, NE25: Schwerte Nord und Mitte). Hier gilt der Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr.

Abbildung 4: Tarifverbünde im Kreis Unna



Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2024), WestfalenTarif (2024)

3 Regionale Planungen mit Bezug Kreis Unna

3.1 Zielnetz SPNV 2032

Das Zielnetz SPNV 2032 umfasst den nicht kommunalen Nahverkehr auf der Schiene. Dies umfasst die Produkte Regional Express (inklusive Rhein Ruhr Express), Regional Bahn und S-Bahn. Das Zielnetz wird vom Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen zusammen mit dem Deutsche Bahn Netz und den ÖPNV-Aufgabenträgern für den nicht kommunalen Schienenverkehr entwickelt. Dies ist für den Kreis Unna der NWL.

Die Entwicklung des Zielnetzes sieht die Umsetzung des Integralen Taktfahrplan vor. Dieser sieht Bedienungsangebote im Muster alle 15, 30 oder 60 Minuten vor. Ein 20-Minuten-Takt ist nicht mehr vorgesehen. Aus einem Idealfahrplan ist auf die zu erwartenden Bedarfe der Fahrgäste ausgerichtet. Hieraus leitet sich wiederum der Infrastrukturbedarf ab. Der aktuelle Planungsstand ist April 2023.

Das Zielnetz SPNV 2032 wird eine Änderung des Angebots auf der Strecke Dortmund – Lünen – Selm – Lüdinghausen – Dülmen – Gronau – Enschede bringen. Der 20-Minuten-Takt zwischen den Städten Dortmund und Lünen wird auf vier Fahrten pro Stunden (annähernd 15-Minuten-Takt) umgestellt. Dazu erfolgt die Einführung einer neuen schnellen Verbindung, welche in den Niederlanden über die Stadt Enschede hinaus in die Stadt Hengelo führt (Linie RE51).

Änderungen durch Zielnetz SPNV 2032 im Kreis Unna

Stadt Lünen

- Verlängerung der stündlichen Verbindung über Enschede bis nach Hengelo
- Bis zu vier Fahrten pro Stunde zwischen Dortmund Hbf. und Lünen Hbf.; Anbindung Bahnhof Lünen Preußen weithin bis zu dreimal pro Stunde
- Neuer Haltepunkt Lünen-Alstedde

Stadt Selm

- Verlängerung der stündlichen Verbindung über Enschede bis nach Hengelo
- Bis zu zwei Fahrten pro Stunden zwischen Dortmund Hbf., Lünen Hbf., Bork, Selm-Beifang, Selm, Lüdinghausen, Dülmen und Coesfeld

3.2 Mobilitätsimpuls.RUHR

Ziel des Mobilitätsimpuls. RUHR 2023 ist, auch abseits der Schiene ein attraktives ÖPNV-Angebot über Stadtgrenzen hinweg zu schaffen. Dabei geht der Blick auch über die Grenzen der Metropole Ruhr hinaus in angrenzende Räume wie Rheinland, Münsterland und Ruhr-Lippe.

Zusammen mit den lokalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV (Kreisfreie Städte, Kreise und Zweckverbände des SPNV) wurden gemäß Auftrag des Kommunalrates beim RVR und der Versammlungsversammlung des RVR im Rahmen des Arbeitskreises Nahverkehrsplanung.RUHR Lösungsansätze erarbeitet, die möglichst kurzfristig ab 2024 umgesetzt werden können.

28 Projekte zur Optimierung des interkommunalen ÖPNV, von denen fünf den Aufgabenträger Kreis Unna betreffen (siehe Grafik im NVP-Entwurf, 5.21), wurden identifiziert. Von diesen interkommunalen Verbindungen gehen annähernd ein Drittel über die Grenzen der Metropole hinaus. Zu den Maßnahmen gehören sowohl Taktverdichtungen bei Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien als auch Ausweitungen der Betriebszeiten einzelner Buslinien sowie neue umsteigefreie Verbindungen durch Liniendurchbindungen sowie die Einrichtung neuer regionaler Buslinien. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die Aufgabenträger auf eine finanzielle Unterstützung durch das Land NRW angewiesen.

Ab 2024 ist neben der sukzessiven Umsetzung der Projekte aus dem Mobilitätsimpuls. RUHR 2023 der Beginn der Arbeiten am Mobilitätsimpuls. RUHR 2027 vorgesehen. In einer ersten Stufe erfolgt in enger Abstimmung mit allen kommunalen und regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV im RVR-Arbeitskreis Nahverkehrsplanung. RUHR eine Nahverkehrs- sowie Raumanalyse. Darauf aufbauend werden raumdifferenzierte Qualitätskriterien und Standards für den ÖPNV in der Region fachlich abgestimmt. Die Arbeiten der Aufgabenträger VRR und NWL, z. B. die in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrspläne, finden dabei selbstverständlich Berücksichtigung. Den Abschluss dieses Arbeitsschrittes bildet eine synchrone Beratung und Befassung zu raumdifferenzierten Qualitätsstandards bei den Aufgabenträgern.

Sie bilden die Basis für die inhaltliche Harmonisierung der kommunalen Nahverkehrspläne. Der Prozess endet mit dem synchronen Beschluss der harmonisierten Nahverkehrspläne bei den jeweiligen Aufgabenträgern, welche dann ab dem 1. Januar 2028 in die Umsetzung gehen sollen.

Der Mobilitätsimpuls. RUHR 2023 wurde als Regionales Aktionsprogramm zur Verbesserung des interkommunalen ÖPNV in der Metropole Ruhr gemeinsam und gleichzeitig in die Beratungen der politischen Gremien der 14 beteiligten Aufgabenträger eingebracht und zwischen Oktober 2023 und März 2024 von diesen beschlossen. Der einstimmige Beschluss seitens des Kreistages Unna erfolgte am 12. Dezember 2023. Im Rahmen dieses Beschlusses beauftragte der Kreistag des Kreises Unna die Verwaltung darüber hinaus im Rahmen des Mobilitätsimpuls. RUHR 2027.

- a) an der Erarbeitung von raumdifferenzierten Standards und Qualitäten für die kommunalen Nahverkehrspläne in der Metropole Ruhr mitzuwirken,
- b) darauf aufbauend die Fortschreibung bzw. die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Kreises Unna zum 1. Januar 2028 mit den übrigen teilnehmenden Aufgabenträgern vorzubereiten sowie
- c) die Erarbeitung von kommunalen Stellungnahmen zu den öffentlichen Personennahverkehr betreffenden Plänen und Programmen, wie bspw. Dem SPNV-Nahverkehrsplan der Verkehrsverbände, zukünftig in dem AK Nahverkehrsplanung. RUHR beim Regionalverband Ruhr zu koordinieren und inhaltlich zu harmonisieren

Abbildung 5: Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 mit Relevanz für den Kreis Unna – Übersicht



Quelle: Regionalverband Ruhr (2023)

Alle Maßnahmen aus dem Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 mit Relevanz für den Kreis Unna liegen im Norden des Kreisgebiets. Schwerpunkt sind Maßnahmen die Auswirkungen auf Linienvläufe haben (vier Maßnahmen). Hinzu kommen zwei Maßnahmen zur Ausweisung von Bedienungsangeboten zwischen dem Kreis Unna und der Stadt Hamm. Hier wurde die Maßnahme Nummer 55 bereits zum Teil umgesetzt. Die Linie S20 verkehrt von Montag bis Freitag zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr über die Haltestelle Hamm, Herringen Markt weiter bis Hamm Hauptbahnhof.

Tabelle 4: Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 mit Relevanz für den Kreis Unna – Einzelmaßnahmen

Nummer	ÖPNV-Linien	Kreis Unna	Maßnahme
38	3	Kreis Unna: • Gemeinde Bönen Weitere: • Stadt Hamm	Linie verlängern Hamm (Werries, Mitte, Pelkum) – Bönen (Nordböge, Mitte)
40	C4, C14, 423	Kreis Unna: • Stadt Lünen Weitere: • Stadt Dortmund	Linien zusammenlegen Lünen (Mitte, Süd, Niederaden) – Dortmund (Lanstrop, Grevel)
43	X10	Kreis Unna: • Stadt Lünen Weitere: • Städte Datteln, Recklinghausen, Waltrop, Castrop-Rauxel	Linie neu einrichten Lünen (Mitte) – Waltrop (Mitte) – Datteln (Meckinghoven) – Castrop-Rauxel (Becklem) – Recklinghausen (Mitte) Schnittmenge zum Schnellbuskonzept Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (vgl. Kapitel 3.3)

Nummer	ÖPNV-Linien	Kreis Unna	Maßnahme
54	S10, R14	Kreis Unna: <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Werne Weitere: <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Hamm 	Angebot sonntags ausweiten
55	S20	Kreis Unna: <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Bergkamen Weitere: <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Hamm 	Linie verlängern Lünen (Mitte, Beckinghausen) – Bergkamen (Oberaden, Mitte, Rünthe) – Hamm (Herringen, Mitte) ^A Angebot samstags und sonntags ausweiten

^A Diese Maßnahme wurde bereits umgesetzt für Montag bis Freitag zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr.

Quelle: Regionalverbund Ruhr (2023)

3.3 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: Regionales Schnellbuskonzept

Der Nahverkehr auf der Schiene kann im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nicht alle relevanten Korridore mit einer größeren Nachfrage im ÖPNV abdecken. Auf Grund der langen Realisierungszeiten neuer Bahnverbindungen wurde im Jahr 2020 ein den Schienenverkehr ergänzendes Schnellbusnetz entwickelt. Schnelle Verbindungen auf der Straße sollen den ÖPNV zwischen ländlich geprägten Gebieten und Ballungsräumen durch umsteigefreie Bahnverbindung attraktiver machen. Mit diesem regionalen Ansatz enden die Planungen zu optimierten bestehenden und neuen Schnellbusverbindungen nicht an der Verbundgrenze. Planerische Überlegungen betreffen auch den Kreis Unna, der im Westen direkt an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr grenzt. Betroffen sind überwiegend die Kommunen, die an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr grenzen: Bergkamen, Holzwickede Lünen und Schwerte. Bis auf das Konzept für die Linien X91 (Start und Ende im Kreis Unna), sind alle weiteren Linien immer einbrechende Verkehre. Nur eine der beiden Endhaltestellen liegt im Kreis Unna.

Schnellbuskorridore mit Relevanz im Kreis Unna (Stand: Mai 2024)

- Linie X10 (kurzfristige Umsetzung):
Recklinghausen – Recklinghausen-Suderwich– Datteln – Waltrop – **Lünen**
- Linie X66 (mittelfristige Umsetzung):
Dortmund – **Bergkamen**
- Linie X91 (mittelfristige Umsetzung):
Lünen – Dortmund-Brackel – Dortmund-Aplerbeck – **Schwerte**
- Linie X93 (mittelfristige Umsetzung):
Hagen – **Schwerte-Westhofen** – Dortmund-Hörde

3.4 ZRL-Schnellbuskonzept

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Erschließung schienenferner Räume durch regionale Schnellbuslinien, die ähnliche Qualitätsstandards wie der SPNV bieten sollen. Neben der koordinierenden Abwicklung der Fördermittel und der Unterstützung der Aufgabenträger bei der Umsetzung fördert auch der ZRL die Einrichtung qualitativ hochwertiger Busverbindungen. Ergänzend zu den Fördermöglichkeiten hat der ZRL Schnellbuskorridore definiert. Der Kreis Unna wird durch zwei Schnellbuslinien des ZRL-Schnellbuskonzepts ganz oder teilweise erschlossen.

Schnellbuskorridore mit Relevanz im Kreis Unna (Stand: 2024)

Potenzialnetz mit Priorität

- Linie 1:
Unna – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Hemer – Iserlohn
- Linie 2:
Werne – Bergkamen – Kamen – Unna

Weiterer möglicher Schnellbuskorridor ohne Priorität

- Waltrop – Lünen (– Bergkamen – Kamen – Unna)

3.5 Kreis Unna - Integriertes Klimaschutzkonzept 2022

Das Integrierte Klimaschutzkonzept für den gesamten Kreis Unna ist im Jahr 2022 in Kraft getreten. Das Maßnahmenprogramm besteht aus sieben Handlungsfeldern und einem zusätzlichen Ideenspeicher. Das Handlungsfeld 5 umfasst Maßnahmen zum Bereich Mobilität. Hinzu kommt eine Maßnahme im Ideenspeicher mit Bezug zur Mobilität.

Tabelle 5: Integriertes Klimaschutzkonzept Kreis Unna – Maßnahmen zur Mobilität

Kennung	Titel	Relevanz für Nahverkehrsplan
Handlungsfeld 5: Mobilität		
Mob1	Erstellung eines Mobilitätskonzepts	Nein
Mob2	Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) für den Betrieb Kreis Unna	Ja
Mob3	Ausbau der E-Ladestruktur im Kreis Unna	Nein
Mob4	Carsharing-Initiative Kreis Unna	Nein
Mob5	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs	Nein
Mob6	Neuaufstellung des Nahverkehrsplans	Ja
Mob7	Angebot Jobticket ausbauen	Ja

Kennung	Titel	Relevanz für Nahverkehrsplan
Mob8	Kreisweite Mobilitätskampagne	Ja
Ideenspeicher		
HF Mobilität	Mobilitätsprojekt an Schulen	Ja

Quelle: Kreis Unna (2022)

3.6 Kreis Unna - Feinkonzept Mobilstationen

Für eine bessere Vernetzung und klimaschonende Mobilität gewinnt die Vernetzung von Mobilitätsangeboten immer mehr an Bedeutung. Dazu gehört auch eine intuitivere Nutzung und bessere Information durch Echtzeitinformationen aus einer fortschreitenden Digitalisierung. Mittelpunkt dieser Vernetzung sind Mobilstationen. Sie sollen nicht nur vor Ort Mobilitätsangebote vernetzen, sondern auch mit Standorten in ganz Nordrhein-Westfalen ein Netz bilden. Dazu können Mobilstationen unterschiedliche Ausprägungen haben. Eine Grundausstattung aller Standorte wird durch die Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements vorgegeben.

Mindestausstattung Mobilstation nach Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

- Angemessen dimensionierter Fahrgastunterstand oder Wetterschutz,
- Sitzgelegenheiten,
- Angemessene Beleuchtung,
- Ein einheitliches Erscheinungsbild und einheitliche Wegweisung,
- Fahrgastinformationssysteme für die dort vorgehaltenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs, im Folgenden ÖPNV, und gegebenenfalls für weitere Angebote,
- Soweit zweckmäßig Sicherheitseinrichtungen sowie
- Überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten

Durch den NWL, dem der Kreis Unna zugeordnet ist, wurde im Jahr 2022 ein Grobkonzept beauftragt, welches potenzielle Standorte für Mobilstationen ermittelte. Darauf aufbauend hat der Kreis Unna ein Feinkonzept im Jahr 2023 erstellt. Dieses greift die Ergebnisse aus dem Grobkonzept auf. Dazu werden im Feinkonzept des Kreises Unna vier Standorttypen unterschieden.

Tabelle 6: Feinkonzept Mobilstationen Kreis Unna - Standorttypen

Mobilstationstyp	Verkehrsfunktion		Hauptlagen	Anbindung
	Start/Ziel	Umstieg		
Standort ÖPNV groß	■	■	öffentlich	Direkte und umsteigefreie Verbindung mit Bahn/Bus in ein Oberzentrum bzw. Großstadt (ab 100.000 Einwohnern) - mindestens alle 60 Minuten
Standort ÖPNV klein	■	■	öffentlich	Direkte und umsteigefreie Verbindung mit Bahn/Bus in ein Mittelzentrum bzw. Stadtteilzentrum eines Oberzentrums - mindestens alle 60 Minuten
Standort Mitfahrerparkplatz		■	öffentlich	Lage an überregional bedeutsamer Autobahn bzw. vergleichbar ausgebauter Bundesstraße
Standort Quartier	■		öffentlich und privat	Wohnen, Arbeit, Freizeit, Versorgung, Bildung

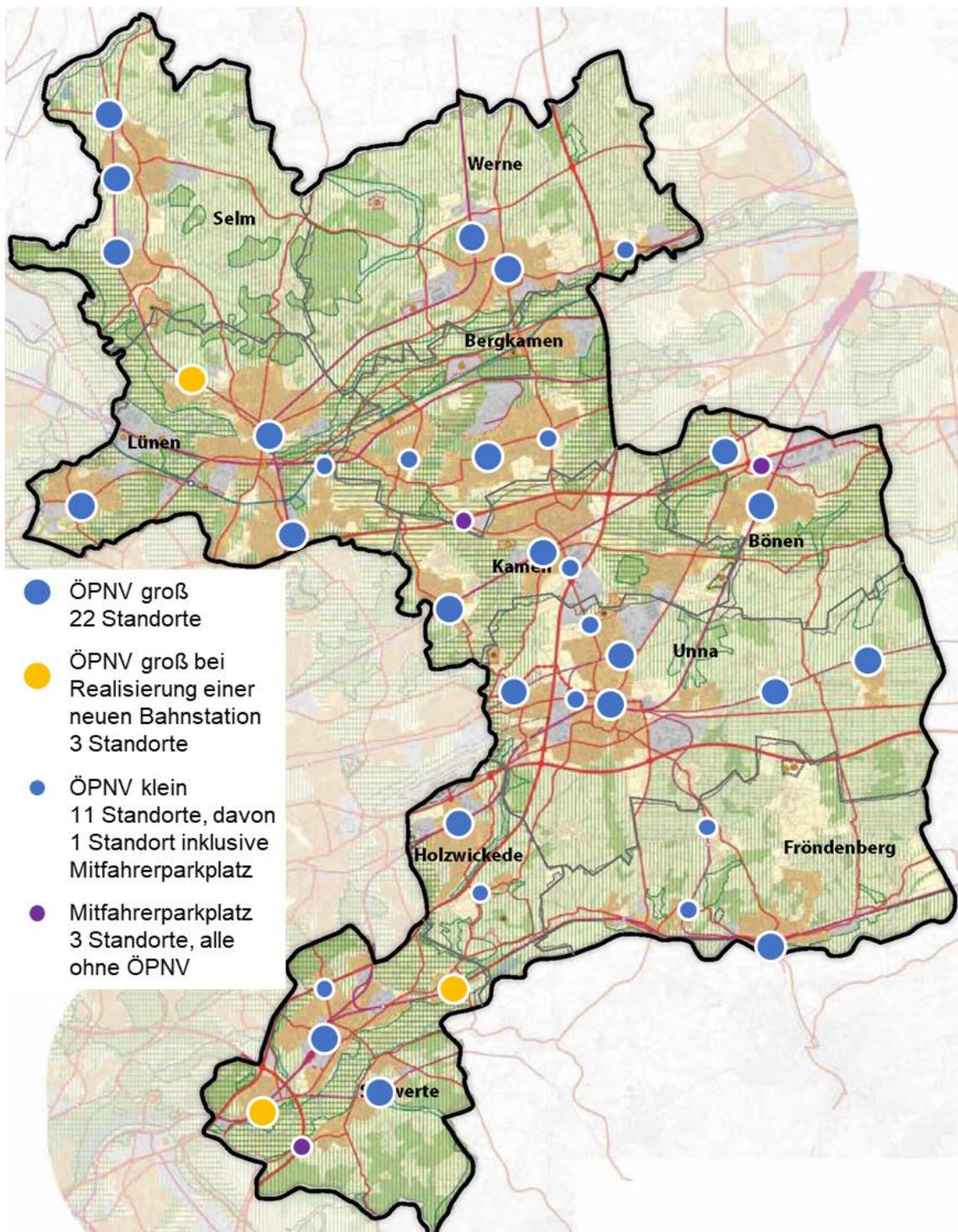
Mitfahrerparkplätze können ein Teil von Haltestellen sein. Dann gelten die Vorgaben der Typen *Standort ÖPNV klein* bzw. *Standort ÖPNV groß*. Beide Typen enthalten die Standardausstattung für den Standort Mitfahrerparkplatz.

Quelle: Kreis Unna (2023)

Das Land Nordrhein-Westfalen plant die landesweite Einführung eines digitalen Buchungs- und Zugangssystems für Fahrradabstellanlagen. Eine Auf- bzw. Umrüstung neuer und bestehender Fahrradabstellanlagen auf das landesweite System sollte daher zusätzlich angestrebt werden.

Das Feinkonzept umfasst insgesamt 39 Standorte. Darin enthalten sind auch perspektive Standorte mit der Einrichtung neuer Haltepunkte im Bahnverkehr. Ebenfalls enthalten sind drei Standorte an Mitfahrerparkplätzen, bei denen die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr weniger relevant ist als zwischen dem Auto und dem Fahrrad.

Abbildung 6: Feinkonzept Mobilstationen Kreis Unna - Standorte



Quelle: Kreis Unna (2023)

4 Beteiligung

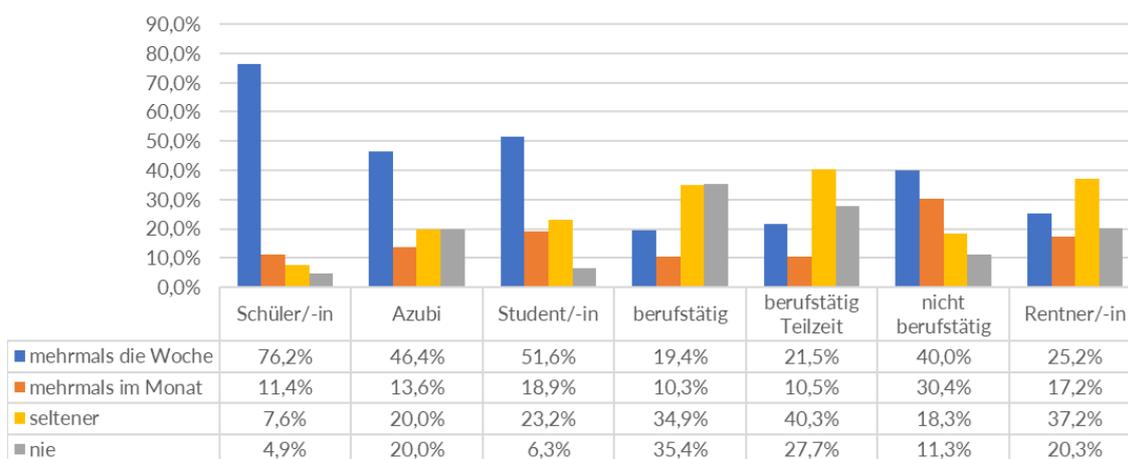
4.1 Mobilitätsumfrage VKU

Die Beteiligung und die Information der Öffentlichkeit wurde durch zwei Online-Formate ermöglicht. Dies waren eine Mobilitätsumfrage der VKU zum Beginn der Ausarbeitung des neuen Nahverkehrsplans und eine Online-Information für die Öffentlichkeit durch den Kreis Unna zum Entwurf des neuen Nahverkehrsplans (vgl. Kapitel 4.6).

Die Mobilitätsumfrage der VKU erfolgte rund vier Wochen zwischen Mitte Mai und Mitte Juni 2023. Eine Online-Teilnahme wurde durch eine Vor-Ort-Aktion in mehreren Kommunen des Kreises Unna im selben Zeitraum ergänzt. Es hatten rund 3.500 Personen teilgenommen, von denen rund 2.900 die komplette Umfrage ausgefüllt hatten (83 %).

Überproportional stark wird der ÖPNV im Ausbildungsverkehr genutzt. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass hier eine hohe Führerscheinbesitzquote nicht möglich ist und vor allem für längere Strecken das Fahrrad keine passende Alternative ist. Hinzu kommen in der Umfrage noch Personen, die nicht berufstätig sind.

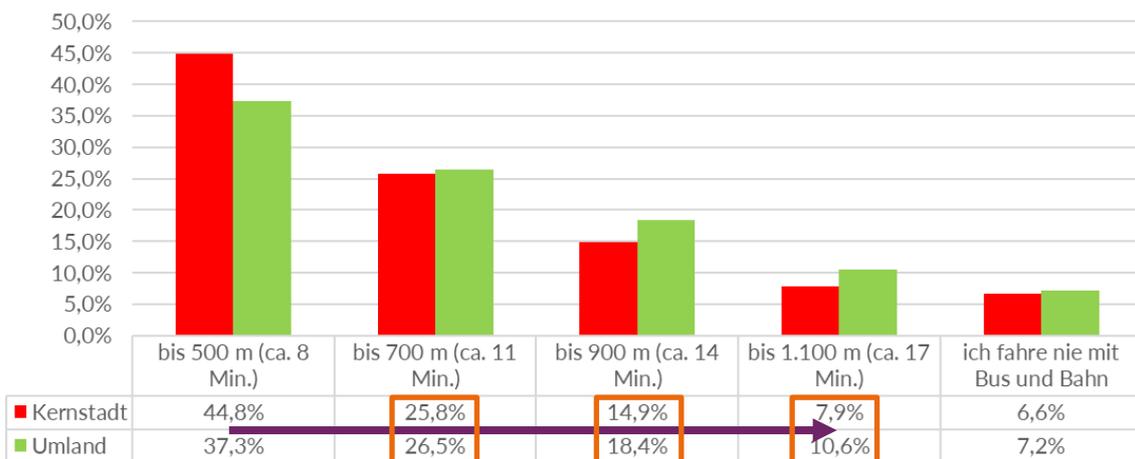
Abbildung 7: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV nach Beschäftigungsstatus



Quelle: VKU (2023)

Die Bereitschaft zu Fuß zur Haltestelle zu gehen, ist nach kernstädtischen Gebieten (Städte Bergkamen, Kamen, Lünen, Unna, Werne) und ländlicheren Siedlungsstrukturen zu unterscheiden. Sowohl in der Kernstadt als auch im Umland nimmt die Bereitschaft zu Fuß zur Haltestelle zu gehen mit der Entfernung ab. Allerdings nimmt die Bereitschaft längere Entfernungen zurückzulegen im direkten Vergleich zwischen Kernstadt und Umland zu.

Abbildung 8: Bereitschaft eine Haltestelle zu Fuß zu erreichen



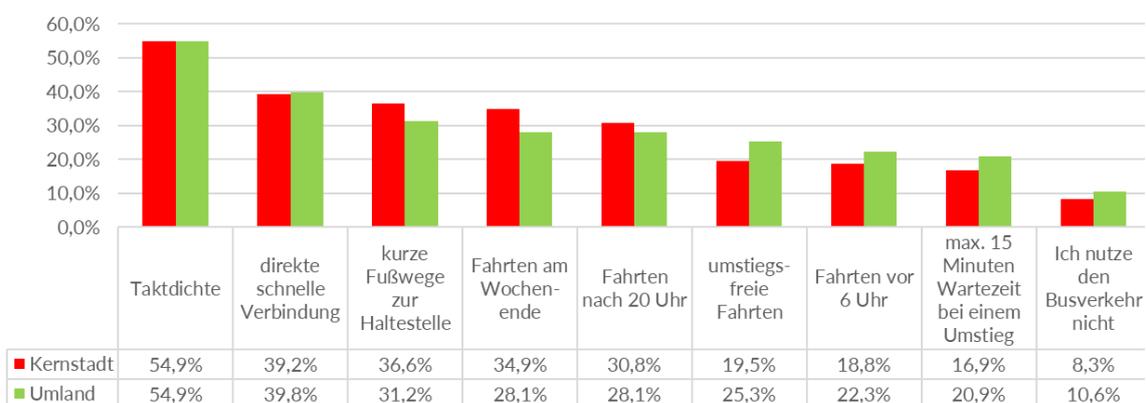
Bereitschaft zu Fuß zur Haltestelle zu gehen, nimmt in der Kernstadt und im Umland mit der Entfernung ab.

Im direkten Vergleich zwischen Kernstadt und Umland ist die Bereitschaft, längere Wege zu Fuß zur Haltestelle zu gehen höher.

Quelle: VKU (2023)

Das Hauptkriterium, ÖPNV-Angebote zu nutzen, ist bei den teilgenommenen Personen die Takt-dichte. Danach folgen direkte und schnelle Verbindungen. Ein Unterschied zwischen Kernstadt und Umland besteht nicht. Bei den weiteren Kriterien überwiegen in der Kernstadt die kurzen Wege zu Haltestellen, Fahrten am Wochenende und Fahrten nach 20:00 Uhr. Für Menschen im Umland haben umsteigefreie Verbindungen, Fahrten vor 06:00 Uhr und maximal 15 Minuten Wartezeit auf einen Anschluss eine höhere Bedeutung.

Abbildung 9: Nutzungskriterien für ÖPNV-Angebote



Bei dieser Frage können bis zu drei Kriterien gleichzeitig ausgewählt werden.

Quelle: VKU (2023)

4.2 Mobilitätsbeirat

Mit der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans wurde als begleitendes Gremium der Mobilitäts-beirat eingerichtet. Mit der Expertise dieses Beirats wurden Zwischenschritte und Arbeitsergeb-nisse diskutiert. Diese gingen im Anschluss in weitere Teilnehmungsformate ein. Die Anzahl der Sit-zungen orientierte sich an den jeweiligen Themen, der Beirat tagte aber mindestens einmal pro Quartal.

Zusammensetzung des Mobilitätsbeirats

- Vertreter der Kreispolitik (1-mal, Vorsitzender)
- Vertreter der Politik (2-mal)
- Vertreter der Hauptverwaltungsbeamten oder ihrer allgemeinen Vertreter (2-mal)
- Geschäftsführung der VKU (1-mal)
- Arbeitnehmervertreter der VKU (1-mal)
- Fachleute der Geschäftsführung und Kreisverwaltung (nach Bedarf)

4.3 Interfraktioneller Arbeitskreis

Die Einbindung der Politik auf Ebene des Kreises erfolgte durch einen interfraktionellen Arbeitskreis. Dieser stand während des gesamten Projekts beratend zur Seite. Er war ergänzend zu den Beratungen im Fachausschuss tätig, um frühzeitig Resonanz und Impulse geben zu können.

Zusammensetzung des interfraktionellen Arbeitskreises

- SPD-Fraktion (2-mal)
- CDU-Fraktion (2-mal)
- Bündnis 90/Die Grünen (1-mal)
- FDP (1-mal)
- GFL + WfU (1mal)
- Die Linke + UWG Selm (1-mal)

4.4 Bilaterale Abstimmung mit ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Die Beteiligung während der Erstellung des neuen Nahverkehrsplan Kreis Unna berücksichtigt die Einbindung der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger sowie alle für den Kreis Unna relevanten Verkehrsunternehmen. Letzteres umfasst alle Verkehrsunternehmen, die mindestens eine Haltestelle im Kreis Unna bedienen. Da bei den einbrechenden Verkehren die Mehrheit der ÖPNV-Angebote durch kommunale Verkehrsunternehmen geleistet werden, wurden die Termine zur bilateralen Abstimmung räumlich nach ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gebündelt. Alle Termine erfolgten in der ersten Märzwoche 2024. Darüber hinaus haben weitere Abstimmungsgespräche stattgefunden. Bei größeren verkehrlichen Verflechtungen erfolgte die Abstimmung in Vor-Ort-Terminen oder Videokonferenzen mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern und einbrechenden Verkehrsunternehmen.

- Stadt Dortmund, DSW21, Flughafen Dortmund
- Kreis Recklinghausen, VESTISCHE
- Stadt Hamm, VBH
- Märkischer Kreis, MVG

- Kreis Coesfeld, RVM

Bei geringen verkehrlichen Verflechtungen erfolgten bilaterale Abstimmungen telefonisch mit jedem Akteur einzeln.

- Stadt Hagen
- Kreis Soest
- VGB
- BVR

4.5 Kommunale Informationsveranstaltung

Mit dem Grundsatzbeschluss zum kreisweiten Nahverkehrsplan am 19.03.2024 durch den Kreistag startete die Einbindung der Städte und Gemeinden. Die Auftaktveranstaltung erfolgte im Haus Opherdicke am 09.04.2024. Eingeladen wurden alle Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie die Fachplanerinnen und Fachplaner für den ÖPNV aus jeder kreisangehörigen Kommune. In einem ersten Teil wurde die Methodik zur Entwicklung des neuen Zielnetzes vorgestellt. Im Anschluss konnten die Planungen in Kleingruppen je Kommunen diskutiert werden. Nach dieser kommunalen Informationsveranstaltung war ein weiterer bilateraler Austausch bis zum formellen Beteiligungsverfahren möglich.

4.6 Online-Information für die Öffentlichkeit

Seit Sommer 2024 steht zur Information eine Internetseite des Kreises bereit. Unter <https://www.kreis-unna.de/Nahverkehrsplan/> können Interessierte den Entwurf des NVP sowie für jede Kommune eine Information abrufen. Letztere enthält Rahmeninformationen zur Siedlungsstruktur, verkehrlichen Ausgangsbedingungen sowie das Liniennetz im Status Quo und das Zielnetz. Zusätzlich enthält die Seite ein Erklärvideo zum Nahverkehrsplan, das auf der Youtube-Seite des Kreises hochgeladen wurde.

4.7 Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte von Juni bis Oktober 2024. Insgesamt wurden 86 Institutionen zur Beteiligung aufgefordert, von denen 33 eine Stellungnahme mit insgesamt 272 Einzelhinweisen abgegeben haben. Jeder dieser Hinweise wurde intensiv auf Umsetzbarkeit geprüft und abgewogen. Die überwiegende Anzahl eingegangener Hinweise, insgesamt 136, wurden zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wurden 45 Hinweise gefolgt, 42 Hinweise teilweise gefolgt und lediglich 49 Hinweise nicht gefolgt. Die positiv geprüften Hinweise wurden im Anschluss in den Nahverkehrsplan eingearbeitet. Dazu gehören Konkretisierungen, wie Textpassagen zu den Kommunalverkehren, konkrete, netzbezogene Überarbeitungen, wie die Überarbeitung des Korridors Fröndenberg/Ruhr – Unna oder die Integration von Prüfaufträgen.

5 Anforderungsprofil

5.1 Ansatz

Mit dem Anforderungsprofil wird ein komplett neuer Ansatz verfolgt. Grundlage sind wissenschaftlich abgeleitete Standards und Parameter für eine transparente und kreisweite Anwendung. Die Nicht-Einhaltung dieser Standards und Parameter ist im Einzelfall nur möglich, wenn ein erforderlicher Aufwand, den zusätzlich erzielbaren Nutzen erheblich übersteigt (Sprungkosten).

Eine wichtige Herausforderung für diesen neuen Nahverkehrsplan ist, dass der ÖPNV im Kreisgebiet und mit seinen angrenzenden Regionen besser, aber nicht teurer wird. Grundlage dafür ist das Verständnis, dass der Kreis Unna nicht mehr eine Zusammenlegung von zehn Kommunen ist, sondern als eine polyzentrische Region verstanden wird. Gleichzeitig sollen kommunale Einzelinteressen weiterhin möglich sein. Dieser Ansatz findet seine Umsetzung im X-Prinzip (vgl. Kapitel 5.3.1) und im Y-Prinzip (vgl. Kapitel 5.3.2). Das X-Prinzip und das Y-Prinzip stellen zusammen mit dem Schulverkehr die ausreichende Bedienung (vgl. § 8 (3) PBefG) für das Kreisgebiet dar. Außerhalb dieser ausreichenden Bedienung kann es von den Kommunen gewünschte zusätzliche ÖPNV-Verkehre geben. Diese unterliegen einer kommunalen Selbstfinanzierung (vgl. Kapitel 8).

5.2 Methodik

5.2.1 Grundlagen

Das Y-Prinzip ist das feinere ÖPNV-Netz unterhalb des X-Prinzips. Daher basiert es auf detaillierten Daten und Unterlagen, um neben einer Verbindungsfunktion auch die erforderliche Erschließung in den Ortsteilen gewährleisten zu können. Dazu wurden verschiedene Unterlagen genutzt, mit denen auch kleinteiligere Strukturen unterhalb der Ortsteile bewertet werden konnten. Alle Unterlagen und Daten sind die aktuellen zu den Zeitpunkten der Ausarbeitung von X- und Y-Prinzip.

Nicht in allen Teilen konnten die detaillierten Grundlagen genutzt werden. Nicht erhobene Daten (zum Beispiel Mobilitätsverhalten am Wochenende) wurden durch weitere Grundlagen und Daten ergänzt. Dazu wurde auch auf raumtypische Charakteristika geachtet. Die Empfehlungen der VDV-Schrift 4 zum ÖPNV müssen dafür unter Berücksichtigung der lokalen Rahmenbedingungen auf den Kreis Unna übertragen werden.

Tabelle 7: Grundlagen für das neue Anforderungsprofil

Detaillierte Grundlagen und Daten	Weitere Grundlagen und Daten
<ul style="list-style-type: none"> • Zensus-Atlas (2011) • Mobilitätsbefragung Kreis Unna (2013) • Sozialräume Kreis Unna (2022) • Mobilitätsbefragung VKU (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> • Studie Mobilität in Deutschland (2017) • VDV-Schrift 4 zum ÖPNV (2019)

Mit den detaillierten Daten der Mobilitätsbefragung und den Sozialräumen wurde der Kreis Unna in statistische Einheiten (vgl. Kapitel 5.2.2) untergliedert. Wenn möglich, wurden statistische Einheiten nur mit Gewerbegebieten extra ausgewiesen (17 Einheiten). Jede statistische Einheit enthält Informationen zur Planung der ÖPNV-Angebote vor allem im kleinteiligeren Y-Prinzip.

Daten der statistischen Einheiten

Wegeverflechtungen mit weiteren statistischen Einheiten

- Basis: Mobilitätsbefragung Kreis Unna (2013)
- Grundlage für die Ermittlung von Verbindungen

Einwohnerdichte in Hektar

- Basis: Zensus-Atlas 2011
- Grundlage für die Ermittlung der Erschließung

5.2.2 Statistische Einheiten

Mit den Raum- und Strukturdaten wurde der Kreis Unna feiner strukturiert. Dazu mussten alle Daten eine einheitliche statistische Einheit haben. Die Zellen der Mobilitätsbefragung, welche die statistischen Mobilitätsdaten enthalten, wurden auf die Sozialräume übertragen. Dies konnte nicht vollständig deckungsgleich umgesetzt werden. Die Aufteilung des Kreisgebiets in der Mobilitätsbefragung erfolgte nicht mit identischen Prämissen wie die Bildung von Sozialräumen. Hinzu kommt, dass die Zellen der Mobilitätsbefragung zwar aufsummiert, aber nicht weiter unterteilt werden können, um passgenau auf die Sozialräume übertragen werden zu können. Daher ergeben sich zwar überwiegend ähnliche Zuschnitte für das Kreisgebiet, aber keine durchgehend exakte Übereinstimmung.

Entsprechend nutzt die weitere Methodik für den neuen Nahverkehrsplan die aus der Überlagerung von Zellen der Mobilitätsbefragung und Gebieten der Sozialräume entstehenden statistischen Einheiten. Dazu wurden Gewerbegebiete, die möglichst deckungsgleich mit den Zellen der Mobilitätsbefragung waren, als eigene statistische Einheit übernommen. Die vollständige Strukturierung des Kreisgebiets kann dem Anhang entnommen werden.

Abbildung 10: Statistische Einheiten (Beispiel nördliches Kreisgebiet)



Für die Verkehre, die über die Kreisgrenze hinausführen, entsprechen die statistischen Einheiten überwiegend den kommunalen Grenzen. Für die Städte Dortmund und Hamm wurden Untergliederungen der Mobilitätsbefragung in sechs statistische Einheiten (Stadt Hamm) und sieben statistische Einheiten (Stadt Dortmund) genutzt.

5.2.3 Verbindungen

Die Festlegung von Verbindungen erfolgt über zwei Grenzwerte. Beide Grenzwerte stehen für das verkehrsmittelunabhängige Wegeaufkommen zwischen zwei statistischen Einheiten. Der erste Grenzwert gibt vor, ab welchem Wegeaufkommen zwischen zwei statistischen Einheiten ein ÖPNV-Angebot vorzusehen ist. Grundlage ist dafür ein 60-Minuten-Takt mit mindestens fünf Fahrgästen im Mittel pro Fahrt. Der zweite Grenzwert gibt vor, ab welchem Wegeaufkommen zwischen zwei statistischen Einheiten ein dichteres Angebot ab zwei Fahrten pro Stunde erforderlich wird. Dazu ist immer die Umsetzung als 30-Minuten-Takt zu prüfen. Grundlage sind ebenfalls im Mittel fünf Fahrgäste pro Fahrt. Die Vorgabe dieser beiden Takte ergibt sich für eine Kompatibilität mit den ÖPNV-Angeboten nach dem X-Prinzip.

Tabelle 8: Grenzwerte für ÖPNV-Angebote

Baustein	1. Grenzwert = 60 Minuten	2. Grenzwert ≥ 30 Minuten
Mindestanzahl an Fahrgästen pro Fahrt	5	5
Anzustrebende Anzahl an Fahrten pro Tag in beide Richtungen	24	68
Modal-Split-Anteil ÖPNV im Kreis Unna	10 %	10 %
Richtgröße verkehrsmittelunabhängiges Wegeaufkommens	1.200	3.400

5.2.4 Erschließung

Die Erschließung innerhalb der statistischen Einheiten erfolgt über die Haltestellen. Dazu müssen die Haltestellen einen Mindeststandard erfüllen, damit diese bei der Ermittlung einer Erschließungswirkung berücksichtigt werden können.

Mindeststandard für Haltestellen

- Bedienung mindestens Montag bis Freitag tagsüber
- Abfahrten durchgehend alle 60 Minuten
- Mindestens eine umsteigefreie Verbindung zu einer regional bedeutsamen Bahnstation oder X-Bus-Haltestelle
- Mindestens eine umsteigefreie Verbindung in ein Zentrum im Umfeld
- Keine Unterscheidung nach Schul- und Ferientagen
- Anwendung des WestfalenTarifs

Als regional bedeutsam gelten Bahnstationen und X-Bus-Haltestellen, wenn von diesen mindestens alle 60 Minuten eine umsteigefreie und direkte Verbindung (Regional Express, Regional Bahn, S-Bahn, Stadtbahn, X-Bus) in eine der benachbarten Großstädte Dortmund, Hagen oder Hamm möglich ist.

Aus dem Mindeststandard verbleiben die relevanten Haltestellen für den Alltagsverkehr mit dem ÖPNV im Kreis Unna und mit den benachbarten Regionen. Dies kann von Bahnlinien über Buslinien bis Bedarfsverkehre unterschiedliche ÖPNV-Angebote umfassen. Vor allem mit der schnellen und regionalen Erreichbarkeit sowie der Raumstruktur im Umfeld einer Haltestelle können verschiedene Erschließungswirkungen unterstellt werden.

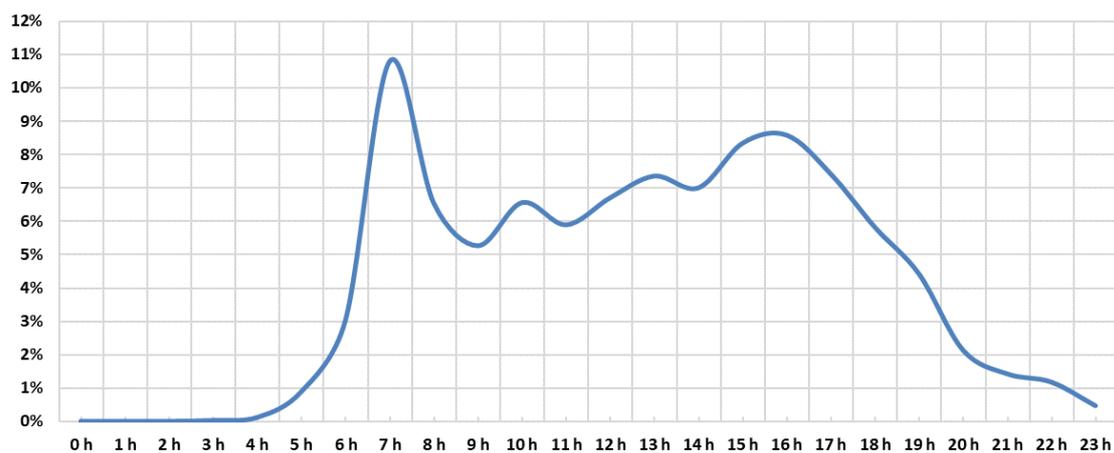
Tabelle 9: Radien der Haltestellen

	Zug (RE, RB, S)	Stadtbahn ExpressBus	Bus Bedarfsverkehr
Zentraler Bereich	700 m	500 m	300 m
Weiterer Bereich	900 m	700 m	500 m
	X-Prinzip		Y-Prinzip

5.2.5 Bedienungszeiten

Die Methodik zu Verbindungen und Erschließung wird mit dem dritten Baustein Bedienungszeiten ergänzt. Dieser umfasst Daten zur zeitlichen Verteilung des Wegeaufkommens von Montag bis Freitag. Diese Daten werden kreisweit genutzt, da die Schwankungen innerhalb der statistischen Einheiten signifikante Unterschiede haben.

Abbildung 11: Zeitliche Verteilung des Wegeaufkommens im Kreis Unna (Montag bis Freitag)



Die Mobilitätsbefragung des Kreises Unna enthält keine Daten zur Mobilität am Wochenende. Als Orientierung kann dazu die Studie Mobilität in Deutschland mit dem Raumtypen Städtischer Raum für den Kreis Unna genutzt werden.

Die zeitliche Verteilung des Wegeaufkommens ergibt sich aus den Wegeanlässen. Deutlich ist montags bis freitags eine kurze, aber starke Spitze morgens durch den gleichzeitig stattfindenden Ausbildungs- und Berufsverkehr. Eine zweite Spitze nachmittags ist weniger stark ausgeprägt, aber über einen längeren Zeitraum verteilt. Dies ist auf vielfältige Betreuungsmodelle der Schulen und flexiblere Arbeitszeitenden zurückzuführen.

Zusammen mit den allgemeinen Erkenntnissen zur Mobilität am Wochenende für den Raumtypen Städtischer Kreis zeichnet sich an Samstagen insgesamt ein geringeres Wegeaufkommen ab. Von morgens nach abends nimmt der Wegeanlass Versorgung ab, der Wegeanlass Freizeit nimmt zu. Der Anteil des Wegeaufkommens im Berufs- und Ausbildungsverkehr ist grundsätzlich geringer als für Montag bis Freitag. Für den Sonntag haben die Wegeanlässe im Ausbildungs- und Berufsverkehr sowie für Versorgung nur noch geringe Anteile am Gesamtwegeaufkommen. Dieses ist noch einmal geringer als an Samstagen und stark vom Wegeanlasse Freizeit geprägt.

Aus der zeitlichen Verteilung des Wegeaufkommens ergeben sich Bedienungszeitfenster für die Durchführung von ÖPNV-Angeboten im X-Prinzip und Y-Prinzip. Diese Zeitfenster unterscheiden für Montag bis Samstag eine Normal- und Schwachverkehrszeit. Diese Unterscheidung ergibt sich ebenfalls aus der zeitlichen Verteilung des Wegeaufkommens nach dem jeweiligen Tagestypen. Dazu sind ergänzende lokale Verkehre im Orts- und Versorgungsverkehr montags bis freitags möglich. Diese beginnen nach der fahrzeugintensiven Phase des Schulverkehrs morgens, damit keine zusätzlichen Bedarfe an Fahrzeugen entstehen.

Die Zuordnung für Samstag zwischen 16:00 Uhr und 19:00 Uhr wahlweise als Normal- oder Schwachverkehrszeit ergibt sich aus dem Wegeaufkommen im Versorgungsverkehr. Hat dieser eine größere Relevanz in der Mobilität einer Kommune, reicht die Normalverkehrszeit bis 19:00 Uhr. Sonst beginnt die Schwachverkehrszeit am Samstag ab 16:00 Uhr.

Tabelle 10: Bedienungszeitfenster nach Stunden und Wochentagstypen

	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
Mo. – Fr.	-	-	-	-	-																				-	
Sa.	-	-	-	-	-																					-
So./Fe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-																	-
	Normalverkehrszeit mit ergänzenden Quartiers- und Versorgungsverkehren																									
	Normalverkehrszeit																									
	Normalverkehrszeit oder Schwachverkehrszeit nach Aufkommen im Versorgungsverkehr																									
	Schwachverkehrszeit																									

5.3 Netzentwicklung und -aufbau

5.3.1 Das X-Prinzip

Ausgangslage bildet der Nahverkehr auf der Schiene mit Regional Express, Regional Bahn, S-Bahn und Stadtbahn (vgl. Kapitel 2.4.2). Hinzu kommen die einbrechenden ÖPNV-Angebote auf der Straße der zum Kreis Unna benachbarten Städte und Gemeinden (vgl. Kapitel 2.4.3).

Der Kreis Unna wird durch mehrere Bahnstrecken erschlossen. Diese ermöglichen schnelle Verbindungen teils innerhalb des Kreises Unna und mit den umliegenden Regionen. Ebenso

bestehen aber auch im Kreisgebiet Kommunen ohne eigenen Anschluss an den Nahverkehr auf der Schiene. Hinzu kommen Relationen, auf denen ein Angebot auf der Schiene erforderlich wäre, aber aus verschiedenen Gründen nicht besteht. An dieser Stelle setzt das X-Prinzip an. Schnelle und direkte Verbindungen auf der Straße (ExpressBus: X-Bus) in Anlehnung an die Fahrwege und Geschwindigkeiten bei der Fahrt mit dem Auto ergänzen den Nahverkehr auf der Schiene. Dazu werden der Schienenverkehr und der X-Bus in zentralen Knoten jeder kreisangehörigen Kommune



gebündelt, damit auch über Umstiege eine möglichst große Netzwirkung entsteht. Damit stellt das X-Prinzip auch eine Reaktion auf Kundenwünsche dar, die durch die Teilnehmungsformate erfasst wurden (vgl. Kapitel 4).

Grundsätze des X-Prinzips

- Schienennetz (Regional Express, Regional Bahn, S-Bahn Stadtbahn) und der tatsächliche motorisierte Individualverkehr als Grundlage für die X-Bus-Linien
- Schnelle und direkte Verbindungen in Anlehnung an die Fahrwege (und Geschwindigkeit) des motorisierten Individualverkehrs
- Bündelung und Verbindung von Schienenverkehr bzw. X-Bus in zentralen ÖPNV-Knoten
- Weniger Zwischenhaltestellen
- Mindestens alle 60 Minuten von Montag bis Samstag
- Nur Linienbus, keine Bedarfsverkehre
- Einheitliches Erscheinungsbild als Premiumprodukt im ÖPNV auf der Straße

Abbildung 12: Design-Studie – X-Bus im Kreis Unna



Quelle: Kreis Unna (2024)

5.3.2 Das Y-Prinzip

Mit dem X-Prinzip entstehen vor allem schnelle und direkte Verbindungen über größere Entfernungen mit weniger Zwischenhaltestellen. Kleinteiligere Erschließungen und lokale Verbindungen müssen daher durch ein darunterliegendes Netz ergänzt werden. Dies erfolgt über das Y-Prinzip.

Die ÖPNV-Angebote nach dem Y-Prinzip leisten eine lokale bis regionale Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Hierzu gehören dezentrale Verbindungen zwischen Ortsteilen und erschließende Linienwege in Wohnquartieren. Sie sind damit auch Zu- und Abbringer zu den Verkehrsmitteln nach dem X-Prinzip: Bahnlinien und X-Bus. Charakteristisch ist mindestens eine gemeinsame Haltestelle in den Stadt- und Gemeindezentren mit Anschluss zum X-Prinzip. Von dieser Haltestelle führen die ÖPNV-Angebote teils auf vertakteten Linienabschnitten in die Ortsteile und teilen sich – analog einem Y – für die weitere Erschließung auf.



Grundsätze des Y-Prinzips

- Zu- und Abbringer zu den Knoten des X-Prinzips (SPNV, Stadtbahn, X-Bus)
- Verbindung weiterer relevanter Achsen und Stadtteilen und Zentren
- Verästelung in Wohnquartieren zur Feinerschließung möglich
- Alle Haltestellen entlang des Linienwegs
- Mindestens alle 60 Minuten von Montag bis Freitag
- Linienbus und Bedarfsverkehr

5.3.3 Verfahren nach Kommunen

Die Netzentwicklung wurde für jede Kommune des Kreises Unna mit einem einheitlichen Verfahren durchgeführt. Dieses Verfahren umfasst daher pro Kommune immer dieselben acht Schritte ausgehend von der Raum- und Siedlungsstruktur bis zum Entwurf des ÖPNV-Netzes. Die einzelnen Schritte in diesem Verfahren nach Kommunen können dem Anhang entnommen werden.

Tabelle 11: Verfahrensschritte

Schritt	Erläuterung
1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfassung der Raum- und Siedlungsstruktur
2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfassung der ÖPNV-Angebote nach dem X-Prinzip (Regional Express, Regional Bahn, S-Bahn, Stadtbahn, ExpressBus)

Schritt	Erläuterung
3	<ul style="list-style-type: none"> Gliederung der Stadt-/Gemeindegebiete in kleinere statistische Einheiten in Anlehnung an die Sozialräume
4	<ul style="list-style-type: none"> Zuordnung der verkehrsmittelunabhängigen Bewegungsströme innerhalb der Kommune mit weiteren statistischen Einheiten
5	<ul style="list-style-type: none"> Zuordnung der Fahrmöglichkeiten mit dem Auto als Grundlage für die Ergänzung des X-Prinzips um das Y-Prinzip
6	<ul style="list-style-type: none"> Ableitung des Y-Prinzips aus den Fahrmöglichkeiten mit dem Auto unter Berücksichtigung der Erschließung und wirtschaftlichen Auswirkungen für den ÖPNV
7	<ul style="list-style-type: none"> Betrieblicher Grobcheck mit Prüfung der Befahrbarkeit, Fahrzeitmessung, Wendemöglichkeiten, Umlauflängen und Abschätzung von Fahrzeuggrößen
8	<ul style="list-style-type: none"> Zusammenführung der Schritte 6 und 7 zu einem ÖPNV-Netz aus X-Prinzip und Y-Prinzip

5.4 Infrastruktur

5.4.1 Haltestellen

Attraktive und barrierefreie Haltestellen als Voraussetzung die ÖPNV-Angebote nach X- und Y-Prinzip nutzen zu können, ergeben sich über drei Bausteine. Jeder Baustein umfasst Module. Je nach X- oder Y-Prinzip ergibt sich die Zuordnung in die Kategorien „erforderlich“ oder „Einzelfallentscheidung“.

Tabelle 12: Aufbau der Haltestellenausstattung

	Haltestelle auch im X-Prinzip	Haltestelle nur im Y-Prinzip
Mindestausstattung	■	■
Ausbau Mobilstation	■	□
Weitere Ergänzungen	□	□

■ erforderlich □ Einzelfallentscheidung

Barrierefreiheit

Der vorliegende Nahverkehrsplan berücksichtigt die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen unter dem Grundsatz „Mobilität für Alle“. Hierzu zählen die in Tabelle 13 aufgeführten Gruppen. Grundsätzlich sollen nach den Regelwerken der FGSV 2013 für Haltestellen folgende Ziele erfüllen:

- Mindestens ein barrierefreier Zugang muss vorhanden sein.
- Wichtige Ziele sollten von der Haltestelle aus barrierefrei erreichbar sein.

- Haltestellen sollten über sichere Querungsstellen erreichbar sein. [...]
- Die Haltestellenausstattung und deren Anordnung muss auf die Anforderungen Mobilitätsbehinderter und Sehbehinderter ausgerichtet sein. [...]

Basis für die Barrierefreiheit der Haltestellen/Infrastruktur sowie der Schnittstellen zu den Bereichen Fahrzeuge und Informationen ist das Zwei-Sinne-Prinzip, bei dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll (visuell/taktil-haptisch und/oder auditiv).

Tabelle 13: Übersicht über mögliche Mobilitätseinschränkungen

mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Werdende Mütter
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige Menschen
Sprachbehinderte Menschen			Ortsunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungseinschränkungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien
Psychisch behinderte Menschen		Sprachunkundige Menschen	
		altersbedingt	Ältere Menschen
			Kleinkinder

Quelle: eigene Darstellung nach VDV 2012

Grundsätzliche Anforderungen an eine barrierefreie Haltestelle

- Befestigte und ebene Oberfläche
- Konfliktfreie Radwegführung im Bereich der Haltestelle (siehe FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA))
- Hochbord mit Regelhöhe von mindestens 18 cm
- Die Lage und Anordnung der Richtungshaltestellen soll verkehrstechnisch sicher sein und die gerade Anfahrbarkeit durch Busse möglichst gewährleisten, um den Restspalt auf max.

5 cm zu minimieren. Fahrbahnrandhaltestellen oder Haltestellenkaps¹ sind als Regelausbauform umzusetzen. Busbuchten sind daher nur in begründeten Ausnahmefällen zu verwenden (Endhaltestellen, Haltestellen mit fahrplantechnisch längerem Aufenthalt oder bei Einhaltung der Mindestmaße nach VDV). In Einzelfällen und bei einer zu erwartenden Verbesserung des Betriebsablaufs können weitere Ausführungen, z.B. passive Busbuchten², Haltestellentaschen³ oder Haltestellennasen⁴ eine Alternative darstellen. Dabei sind folgende Entwicklungslängen für einen barrierefreien Einstieg bei Bushaltestellen den Regelwerken der FGSV zu entnehmen.

- Fahrbahnrandhaltestelle: Buslänge + mindestens 20 m
- Haltestellenkap: mindestens 20 m
- Busbucht (Standardbus): mindestens 89 m
- Regelbreite und -tiefe der auszubauenden Haltestelle: 2,50 m
 - Mindestbreite/tiefe: 1,50 x 1,50 m entlang der gesamten Steigkante⁵, inkl. Platz zwischen Steigkante und Einbauten
- Durchgangsbreite: 1,80 m zzgl. 20 cm Sicherheitsabstand zu Einfriedungen oder Einbauten für den Fußverkehr im Bereich der Haltestelle
- Taktile Leitelemente gemäß DIN 32984-3
 - Einstiegsfeld – markiert die Position der ersten Tür
 - Auffindestreifen – über die gesamte Gehwegbreite, ermöglicht die Auffindbarkeit der Haltestelle und endet im Einstiegsfeld
 - Leitstreifen – über die gesamte Ausbaulänge⁶ parallel zur Steigkante
 - mind. 60 cm Abstand zwischen taktilem Leitelement und Einbauten, mit Ausnahme Fahrgastinformation oder Lichtsignalanlagen
- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung
 - der Oberflächen und
 - Ausstattungselemente (insbesondere Witterungsschutz mit Kontraststreifen in mittlerer Sichthöhe)
- Barrierefreie Informationen
 - Freier Zugang zu Informationen (ohne Hindernisse durch weitere Elemente).
 - Anbringung in mittlerer Sichthöhe von 1,30 m,
 - Lesbarkeit der Informationen (Höhe, Schriftgröße, Kontrast, Beleuchtung),

¹ In den Fahrbahnbereich hineinragende Haltestelle

² Bei passiven Busbuchten werden die Fahrspuren um die Haltestelle herum verschwenkt. Somit ist diese Haltestellenform eine Art der Fahrbahnrandhaltestelle, eine geradlinige Anfahrt kann gewährleistet werden.

³ Hierbei handelt es sich um eine besondere Form der Haltestellenbucht mit mehr Tiefe, die dadurch besser anfahrbar ist

⁴ Hierbei handelt es sich um eine besondere Form der Haltestellenbucht mit einer zusätzlichen, tieferen Einbuchtung. Hierdurch ist Haltestelle besser anfahrbar als eine herkömmliche Haltestellenbucht

⁵ Ausgenommen im Bereich des Haltestellenmastes

⁶ Abzüglich der Absenkbereiche

- Akustische Informationen: Bei Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformationssystem (DFI) sind diese mit einer Vorlesefunktion auszustatten.
- Die regelmäßige Überprüfung der Standards entsprechend den aktuellen Empfehlungen, Vorgaben und technischen Standards zum barrierefreien Haltestellenausbau, der FGSV und der DIN (vgl. DIN-Norm 32984 und DIN 18040-3) sowie
- Weitere Abstimmungen der Standards erfolgen zwischen Baulastträger, Verkehrsunternehmen, Kreis Unna und ggf. den entsprechend relevanten Verbänden.

Mindestausstattung

Die Mindestausstattung unterscheidet nicht zwischen X- und Y-Prinzip. Sie gibt damit auch die vollständige Barrierefreiheit vorbehaltlich begründeter Ausnahmen (vgl. § 8 (3) PBefG) vor. Grundsätzlich muss eine sichere und barrierefreie Nutzung des ÖPNV möglich sein. Die Mindestausstattung gilt für eine Haltestelle. Damit verbunden ist sicherzustellen, dass Haltestellen mit mehreren Abfahrtspositionen entsprechend auch den Mindeststand erfüllen.

Von der baulichen Barrierefreiheit sind Haltestellen ausgenommen, die ausschließlich im Bedarfsverkehr durch Pkw (Limousine bis Van) angefahren werden. Diese Fahrzeuge haben einen straßen nahen, niedrigeren Einstieg als Busse. Ein erhöhter Bordstein würde die Barrierefreiheit verschlechtern statt verbessern.

Tabelle 14: Haltestellen - Mindestausstattung

Element	Zuständigkeit	Anmerkung
Sicherheit		
Verkehrssichere Wartefläche	B	-
Querungsmöglichkeit	B	nach Möglichkeit an die Haltestelle angrenzend, mindestens in Sichtbeziehung. Die Notwendigkeit einer Querungsmöglichkeit und deren geeignete Form ist nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der FGSV zu ermitteln.
Beleuchtung	K/S	Eigene Beleuchtung oder passiv mit Laterne
(Barrierefreie) Informationen		
Haltestellenzeichen	V	StVO-Zeichen 224
Haltestellenname	V	-
Abfahrtsposition	V	-
Fahrplan	V	DIN A3 mit QR-Code
Tarif	V	-

Element	Zuständigkeit	Anmerkung
Kontaktmöglichkeit	V	-
Barrierefreiheit		
Hochbord	B	Regelhöhe: 18 cm, Ausnahme bei Busbuchten, dann mindestens 16 cm
Taktile Elemente	B	Inklusive regelmäßiger Reinigung
Kontrastreiche Oberfläche	B	-

B: Baulastträger

V: Verkehrsunternehmen; bei mehreren Verkehrsunternehmen individuelle Absprache

K/S: Kommune/Stadt

Ausbau Mobilstationen

Besonders die ÖPNV-Angebote im X-Prinzip haben eine hohe Vernetzung mit dem Schienenverkehr. Durch Anschlüsse und schnelle Verbindungen steigt die Attraktivität dieser Haltestellen in der Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten. Dafür ist ein Ausbau der Haltestellen mit ÖPNV-Angeboten nach dem X-Prinzip anzustreben. Der Ausbau zu Mobilstationen soll sich in das landesweite Konzept zu Mobilstationen einpassen. Entsprechend ist der Mindeststandard für die Haltestellen mit ÖPNV-Angeboten nach dem X-Prinzip erforderlich, wie dieser im Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen skizziert wird.

Tabelle 15: Haltestellen – Ausbau zur Mobilstation

Element	Zuständigkeit	Haltestelle		Anmerkung
		auch im X-Prinzip	nur im Y-Prinzip	
Kennzeichnung nach Corporate Design	B/V	■	-	-
Informationen zum Angebot	V	bereits Teil der Mindestausstattung		
Beleuchtung	B/V	bereits Teil der Mindestausstattung		
Barrierefreiheit	B	bereits Teil der Mindestausstattung		
Wetterschutz mit Sitzmöglichkeit	B	■	□	-
Echtzeitinformationen	V	■	□	-

Element	Zuständigkeit	Haltestelle		Anmerkung
		auch im X-Prinzip	nur im Y-Prinzip	
Internetzugang	B/V	■	-	-
Erwerb von Fahrkarten	V	■	□	Inklusive beim Fahrpersonal
Fahrradparken	B	■	□	-

■ erforderlich □ Einzelfallentscheidung B: Baulastträger

V: Verkehrsunternehmen; bei mehreren Verkehrsunternehmen individuelle Absprache

Weitere Ergänzungen

Über die Mindestausstattung und den Ausbau zur Mobilstation hinaus, sind weitere Ergänzungen an den Haltestellen möglich. Diese sind grundsätzlich Einzelfallentscheidungen und unabhängig, ob Haltestellen der ÖPNV-Angebote dem X- oder Y-Prinzip zugeordnet werden. Für eine weitere Vernetzung der Bushaltestellen über den Mindeststand einer Mobilstation hinaus, sind zahlreiche Module in Art und Umfang denkbar. Die Umsetzbarkeit ist dann deutlich stärker von den verfügbaren Flächen vor Ort und der Einbindung von Akteuren aus der Privatwirtschaft erforderlich. Eine Übersicht des Gestaltungsspielraums für diese Erweiterungen in der Verästelung kann dem Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen entnommen werden.

Tabelle 16: Haltestellen – Weitere Ausstattungsmöglichkeiten

Element	Zuständigkeit	Anmerkung
Barrierefreiheit		
Sicherheitsring am Masten	V	-
Information		
Wegweisung für Umstiege	V	-
Umgebungs- und Netzplan	V	-
Komfort		
Abfallbehälter	B	-
Kooperation Nette Toilette	D	-
Sicherheit		
Videokamera	D	-

Element	Zuständigkeit	Anmerkung
Vernetzung		
Dienstleistungen	V/B/D	-
Weitere Mobilitätsangebote	V/B/D	-
Weitere Infrastruktur	V/B/D	-

B: Baulastträger | D: Dritte | V: Verkehrsunternehmen; bei mehreren Verkehrsunternehmen individuelle Absprache

Bezeichnungen

Aus der Lage von Haltestellen ergibt sich deren Bezeichnung. Sie ist damit eine wichtige Orientierungsmöglichkeit und erleichtert auch unkundigen Fahrgästen die Nutzung der ÖPNV-Angebote im X-Prinzip und Y-Prinzip. Als ganzheitlicher Ansatz für den neuen Nahverkehrsplan ergeben sich damit Richtlinien für die Auswahl von Bezeichnungen. Das Marketing von Haltestellen ist damit nicht ausgeschlossen, ist aber gegenüber den Richtlinien zur Festlegung von Haltestellenbezeichnungen nachrangig.

Richtlinien kreisweit für Bezeichnungen von Haltestellen

- Unterscheidung der Abfahrtpositionen einer Haltestelle mit Buchstaben
- Keine imageschädlichen bzw. Teilgruppen diskriminierenden Namen
- Aktuelle Verweise auf Umsteigemöglichkeiten zum Zug
- Direkte oder ergänzende Benennung mit ÖPNV-relevanten Zielen in einer fußläufigen Erreichbarkeit von maximal 10 Minuten

5.4.2 Fahrplanstabilität und Beschleunigung

Der ÖPNV auf der Straße stellt den mit Abstand größten Teil der Verkehrsleistung im Kreis Unna dar. Der Busverkehr muss sich die Verkehrsflächen mit weiteren Verkehrsmitteln – vor allem dem Auto – teilen. Da Buslinien für die Erschließung durch Haltestellen bereits einen zeitlichen Mehraufwand für eine Verbindung haben, steigt dieser Zeitverlust durch zusätzliche Verzögerungen im Verkehrsfluss weiter an. Die Attraktivität gegenüber dem Auto sinkt und ist durch dieses teils mitverantwortlich.

Das übergeordnete Ziel für einen attraktiven ÖPNV ist die Zuverlässigkeit (Fahrplanstabilität) und Fahrzeit (Beschleunigung). Erste Priorität hat die Fahrplanstabilität. Ist diese sichergestellt, folgt mit zweiter Priorität die weitere Beschleunigung. Für beide Prioritäten gilt als langfristige Zielrichtung: Buslinien sollen in der Hauptverkehrszeit weitestgehend so schnell unterwegs sein wie in der Schwachverkehrszeit. Zwischenstufen für maximal zulässige Verspätungen nach Verkehrszeiten können über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag definiert und evaluiert werden. Die Verkehrsunternehmen erheben dazu regelmäßig Daten zur Pünktlichkeit.

Der Handlungsbedarf in der Busbeschleunigung ist mit vielfältigen Maßnahmen in drei Bereichen verbunden. Die effektivsten Maßnahmen für Fahrplanstabilität und Beschleunigung können in der

Infrastruktur verortet werden. Vor allem eine bauliche und organisatorische Umgestaltung von Straßenräumen beziehungsweise Kreuzungen kann Buslinien einen unabhängigeren Betrieb von Staus und stockendem Verkehr ermöglichen. Dies ist zudem besonders wirkungsvoll in der Außerdarstellung des ÖPNVs als attraktivere Alternative zum Auto.

Es sind gleichzeitig die Maßnahmen, die mit den größten Herausforderungen verbunden sind. Im Hinblick auf Konflikte mit den Interessen weiterer Verkehrsteilnehmer – vor allem dem Auto – muss die Aufteilung von Verkehrsflächen zu Gunsten des Umweltverbands klar festgelegt sein. Daran schließt sich die Finanzierungsbereitschaft in Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und weiteren Beschleunigung an. Hier entstehen förderfähige finanzielle Herausforderungen. Diese sind unvermeidbar, wenn durch die Umsetzung mehr Qualität im kreisweiten ÖPNV-Angebot etabliert werden soll.

Die Teilbereiche können auch aus wirtschaftlicher Sicht für jede Buslinie relevant sein. Verlängern sich Fahrzeiten, sind für denselben Fahrplan zusätzliche Fahrzeuge und weiteres Personal (Sprungkosten) erforderlich. Diese sehr unwirtschaftlichen Kostensteigerungen können vermieden werden. Dies gilt auch für bereits bestehende Sprungkosten, die sich wieder einsparen lassen. In beiden Fällen kann unterstellt werden, dass häufig durch einmalige Investitionen dauerhafte Sprungkosten beseitigt werden, beziehungsweise gar nicht erst entstehen.

Die Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit stellt für die Verkehrsunternehmen durch sich verlängernde Fahrzeiten eine Herausforderung dar. Wenige Minuten Fahrzeitverlängerung können erhebliche Auswirkungen auf Anschlüsse und schlussendlich auch Kosten durch potenzielle Sprungkosten haben. Bei Planungsüberlungen zur Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Straßen mit Busverkehr sollen daher der Kreis Unna, die Kommunen und sonstige Aufgabenträger die betroffenen Verkehrsunternehmen frühzeitig beteiligen. Die Einführung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit sollte von einer kontinuierlichen Überwachung der Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr begleitet werden, um gegebenenfalls frühzeitig Anpassungen vornehmen zu können. Durch eine enge Zusammenarbeit zwischen Straßenbaulastträgern und Verkehrsunternehmen können Lösungen entwickelt werden, die sowohl die Sicherheit und Lebensqualität in den betroffenen Bereichen fördern als auch die Effizienz des öffentlichen Nahverkehrs gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die Korridore des X-Prinzips, auf denen konkurrenzfähige Fahrzeiten von hoher Bedeutung sind.

Baustein A mit der höchsten Wirkung: Maßnahmen in der Infrastruktur

A1) Einrichtung beziehungsweise Erweiterung von Busfahrstreifen

- Fahrzeiten während Hauptverkehrszeit unabhängiger vom weiteren Verkehrsaufkommen

A2) Rückbau von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen, sofern keine betriebliche Notwendigkeit vorhanden

- Schnelleres und barrierefreies An- und Abfahren verbessern und Flächengewinn für Haltestelleninfrastruktur

A3) Optimierung von Fahrdynamik entlang der Strecken

- Umbau von Kreuzungen, Einmündungen und Fahrwegen zu Gunsten des Busverkehrs erhöhen Zuverlässigkeit, Ausweitung und Optimierung der Beeinflussung von LSA-Anlagen zu Gunsten des ÖPNV

Baustein B mit der zweithöchsten Wirkung: Maßnahmen im Verkehrsfluss

B1) Änderung von Tempo-30-Zonen in Tempo-30-Strecken

- Verringerung von Haltevorgängen an Einmündungen (Aufhebung von Rechts-vor-Links entlang Linienweg)

B2) Berücksichtigung des Busverkehrs bei Planungen zur Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit und frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen bei entsprechenden Vorhaben, wenn Strecken des X- bzw. Y-Prinzips betroffen sind

- Attraktive und konkurrenzfähige Fahrzeiten für die Hauptbuslinien (X- und Y-Prinzip),
- Reisezeitvorteile auf kommunalgrenzen überschreitenden Verbindungen

B2) Zurückgesetzte Haltelinie an Einmündungen

- Erleichterung des Abbiegens bei engen beziehungsweise spitzen Einmündungen

B3) Aufhebung von Parken am Fahrbahnrand

- Abbau von Konflikten im Begegnungsverkehr mit Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen

Baustein C mit der dritthöchsten Wirkung: Maßnahmen in der Organisation des Betriebs

C1) Verzicht auf den kontrollierten Einstieg vorne

- Schnellerer Fahrgastwechsel mit besserer Verteilung im Fahrzeug

C2) Einsatz von Fahrzeugen mit drei Türen (Standardbus) und vier Türen (Gelenkbus)

- Schnellerer Fahrgastwechsel mit besserer Verteilung im Fahrzeug

C3) Verringerung und Digitalisierung des Barverkaufs im Fahrzeug

- Verkürzung der Haltezeiten an Bushaltestellen

Das grundsätzliche Ziel ist es, den ÖPNV zuverlässiger durchführen zu können, ohne Fahrplanzeiten zu verlängern. Für die Durchführung ist eine ausführliche Analyse der Fahrzeiten und Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und Auto sowie Art und Umfang von Störungsquellen erforderlich. Dies erfolgt für drei Prioritäten:

1. Entlang der X-Bus-Strecken
2. Linienabschnitte ab vier Fahrten pro Stunde und Richtung
3. Punktuelle Situationen mit Wartezeiten ab einer Minute

5.4.3 Betriebsinfrastruktur

Betriebshöfe

Die Auswahl der Standorte der Betriebshöfe ist so zu planen, dass möglichst kurze und wirtschaftliche Anfahrten zu den Einsetzhaltestellen möglich sind. Dazu hat das vom Kreis Unna betraute Verkehrsunternehmen mindestens zwei Standorte im Kreisgebiet vorzuhalten. An diesen Standorten können Busse abgestellt und/oder gewartet werden, so dass im Falle eines Ausfalls oder Defekts unverzüglich ein Ersatzfahrzeug zum Einsatz kommen kann. Die Betriebshöfe sind so auszustatten,

dass eine Instandhaltung der Busse gewährleistet ist, dass Defekte möglichst durch eine vorausschauende Instandhaltungsstrategie vermieden werden.

Personalräume und Toiletten für das Fahrpersonal

An zentralen Haltestellen (Busbahnhöfen/ZOB's), sowie an Endhaltestellen von Linien sind Toiletten für das Fahrpersonal vorzuhalten. Idealerweise einschließlich eines Sozial- oder Aufenthaltsraums.

Betrieb einer Leitstelle

Eine Leitstelle dient der Steuerung der Verkehrsprozesse, Beseitigung von Störungen und einer schnellen Kundeninformation. Der Kreis Unna erwartet von allen konzessionierten Verkehrsunternehmen zur Steuerung des Betriebsablaufes und zur Organisation der Fahrgastinformation im Störfall eine Leitstelle oder eine vergleichbare Einrichtung vorzuhalten. Diese muss über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) verfügen. Mit diesem System werden insbesondere die Bereiche Fahrzeuge, dynamische Fahrgastinformationsanlagen an Haltestellen und die Fahrgastinformation im Störfall über Smartphones und die Medien gesteuert.

Im Einzelnen werden über die Leitstelle folgende Funktionen erfüllt:

- Disposition und Erreichbarkeit aller Busse zu jeder Zeit auf allen in den Liniensteckbriefen aufgeführten Linien sowie für in den Kreis Unna ein- und ausfahrende Buslinien (vgl. Anhang)
- Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen den Bussen und der Leitstelle
- Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten
- Anschlusssicherung und Störungsmeldungen, ggf. mit Bestellung von Taxis zur Weiterbeförderung von Kunden bei Verlusten von Anschlüssen
- Ansteuerung und Überwachung der Standorte mit dynamischer Fahrgastinformation
- Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten über Internet und Fahrplan-App, um über Störungen im Betriebsablauf zu informieren
- Statistikinformationen über Pünktlichkeit

Die Leitstelle hat ein möglichst ausgedehntes Betriebszeitfenster vorzuhalten, damit, solange ein Bus fährt, auch diese Backup-Funktionen gegeben sind. Bei der nicht-Besetzung in Präsenz muss trotzdem eine 24/7-Erreichbarkeit von Personal sichergestellt sein, welches innerhalb von 30 Minuten in der Lage ist, entsprechend den Vorgaben zu handeln. In der Leitstelle wird fachlich versiertes Personal eingesetzt, welches die Betriebsabläufe kennt und beherrscht. Die Einsätze sind über das ITCS zu überwachen und zu steuern. Zudem ist der Einsatz von Ersatzfahrzeugen bei Ausfällen unverzüglich sicherzustellen.

Bezogen auf die Fahrgäste

- Unterstützung des Fahrpersonals bei Tarif- und Fahrplanauskünften im Bus
- Aufbereitung von Fahrgastinformationen für Fahrpersonal
- Eingabe von Hinweistexten in dynamische Fahrgastinformation zum Beispiel bei Störungen
- Eingabe von Hinweistexten bei starken Verspätungen und Störungen in Apps, Internetseiten

und an Servicezentralen

Bezogen auf das Fahrpersonal

- Überwachung von Dienstantritt und Pausen
- Einpflegen von Dienständerungen/Verspätungen in elektronische Datenverarbeitung
- Organisation der Fahrerablösung auf der Strecke
- Krankmeldungen aufnehmen und Neubesetzung der Dienste

Bezogen auf das Fahrzeug

- Unterstützung des Fahrers bei Fahrzeugdefekt auf der Strecke
- Organisation von Fahrzeugtausch und Ersatzbeförderung der Fahrgäste
- Anschlusssicherung bei Verspätungen
- Spontane Umleitungen bei Staus organisieren
- Überfüllung und Organisation von Lösungen
- Verständigung von Rettungsfahrzeugen, Polizei etc. bei Unfällen und Notsituationen

Bezogen auf Ausnahmesituationen

- Organisation von Rettungs- und Evakuierungsmaßnahmen im Rahmen des Gefahrenabwehrplans des Kreises Unna
- Stilllegung des öffentlichen Personennahverkehrs, Beteiligung an Evakuierungsmaßnahmen im Rahmen von Terrorakten, Amokläufen und Großveranstaltungen unter der Verantwortung der Kreispolizei Unna und des Polizeipräsidiums Dortmund

5.5 Fahrzeuge

5.5.1 Schienenverkehr

Das Anforderungsprofil für den Nahverkehr auf der Schiene liegt bei den zuständigen Aufgabenträgern. Für den SPNV ist dies der NWL, für die Stadtbahn von/bis Lünen-Brambauer (Linie U41) die Stadt Dortmund.

5.5.2 Buslinien

Das Anforderungsprofil setzt für alle Buslinien im Kreis Unna voraus, dass diese die rechtlichen Anforderungen an den Betrieb, die Sicherheit und die Barrierefreiheit erfüllen. Hinzu kommt eine kontinuierliche Umsetzung auf klimafreundliche Antriebstechnologien. Die konzessionierten Verkehrsunternehmen haben diese Vorgaben für die eigenen Fahrzeuge und die beauftragten Subunternehmen sicherzustellen. Für das vom Kreis Unna betraute Verkehrsunternehmen gelten darüber hinaus weitere Anforderungen.

Tabelle 17: Fahrzeuge – Erweiterung für betrautes Verkehrsunternehmen

Merkmal	Bus im X-Prinzip	Bus im Y-Prinzip
Einheitliches Erscheinungsbild nach Vorgabe	■	■
Kneeling-Funktion von Bussen und ausklappbare Rampe an der zweiten Tür	■	■
Kostenloses Fahrgast-WLAN	■	-
Bordrechner mit Anschluss an ITCS zur Versorgung von Nachfolgesystemen mit Echtzeitdaten	■	■
Anzeige von Echtzeitanschlüssen im Bus	■	■ (bei Neubeschaffung)
Videoüberwachung in den Bussen	■	■ (bei Neubeschaffung)
Fahrgastzählsysteme	■	■ (bei Neubeschaffung)
Abbiegeassistent	■	■
Erweiterte Anforderungen an die Barrierefreiheit: sehbehindertengerechte Fahrzeuggestaltung (farblich und sensitiv), zweiter Bildschirm entgegen Fahrtrichtung, akustische Haltestellenansagen	■	■
Zweiter Mehrzweckbereich bei Gelenkbussen	-	■
Angabe von Linienverknüpfungen optisch innen und außen	■	■
Klimatisierung	■	■ (bei Neubeschaffung)
Maximal 20% der geeigneten Fensterflächen für Werbung; grundsätzlich keine imageschädigende Werbung	■ (keine Fremdwerbung)	■

5.6 Vertrieb

Die Verkehrsunternehmen im regionalen Schienenverkehr betreiben keine Kundenzentren im Kreis Unna. Sie halten in den Fahrzeugen oder an den Stationen Fahrkartenautomaten vor. In mehreren Kommunen des Kreises Unna befinden sich Agenturen der Deutschen Bahn. Nutzern des

öffentlichen Personennahverkehrs stehen zwei Kundenzentren der VKU zur Verfügung. In Kamen befindet sich VKU Service am Markt, in der Stadt Lünen an der Haltestelle ZOB/Hbf. Darüber hinaus bestehen elektronische Ticketangebote (Handyticket, Chipkarten). Gerade für die digitalen Vertriebsmöglichkeiten über die VKU-App wird ein weiterer sukzessiver Ausbau des Angebots angestrebt.

Für die inter- und multimodalen Angebote bestehen voneinander unabhängige Tarifsysteme. Es ist anzustreben, die unterschiedlichen Angebote im Kreis Unna perspektivisch möglichst umfassend über die VKU-App anzubieten. Dabei gilt es, im Rahmen der Kundenbindung Kooperationen und Vergünstigungen für Bus- und Bahnnutzer sowie Rabatte bei Serviceleistungen (z.B. bei den Radstationen im Kreisgebiet) vorzuhalten.

5.7 Projekte und Schulungen

5.7.1 Kompetenzcenter für Mobilitätsschulungen

Zu Beginn des Projektes lag der Schwerpunkt auf der Durchführung theoretischer und praktischer Busschulungen. Seit dem Jahr 2010 haben sich aus dem Kernprojekt Busschule weitere Bausteine und Maßnahmen entwickelt.

Durch dieses vielfältige Angebot soll es gelingen, viele Zielgruppen im Kreis Unna anzusprechen. Die generationsübergreifende Betreuung der Kunden steht im Mittelpunkt, von den Kindern bis zu den Senioren (vom Roller bis zum Rollator), ganz gleich ob beeinträchtigte oder nicht beeinträchtigte Menschen. Damit leistet der Kreis Unna einen pädagogischen Beitrag zur:

Umwelterziehung

- Auswirkungen Verkehrsmittelwahl
- Erweiterung der Auswahlmöglichkeiten an Verkehrsmitteln
- Vorteile Nutzung Umweltverbund

Sicherheitserziehung

- Bahn und Bus positiv erfahren. Erfahren steht hier im Sinne von vertraut machen mit dem System Umweltverbund
- Unfallprävention: Vermittlung von Sicherheitsaspekten, ggf. auch spezifiziert auf jeweilige Beeinträchtigungen

Sozialerziehung

- Mobilität für alle Altersklassen und Menschen, ob jung oder alt, beeinträchtigt oder nicht, selbständig Unterwegssein
- Unabhängigkeit bei Verkehrsmittelwahl
- flexible Verkehrsmittelwahl
- Vandalismusprävention
- Zivilcourage

- Wissensvermittlung zum Thema Bus, Verkehr, Mobilität, Multimodalität und zum Kreis Unna

Gesundheitserziehung

- positive Auswirkungen auf Gesundheit des Einzelnen und der Allgemeinheit durch Nutzung Umweltverbund

Im Zuge der Umsetzung der Gesamtstrategie Mobilitätsmanagement möchte der Mobilitätsdienstleister dabei das Spektrum der Schulungen auf die gesamte Wegekette erweitern. Die jeweiligen Inhalte der Teilprojekte werden dabei den sich mit zunehmendem Alter vergrößernden Mobilitätsradien der Zielgruppen angepasst.

Der Mobilitätsdienstleister stellt sicher, dass kreisweit für unterschiedliche Zielgruppen spezifische Lösungsansätze entwickelt und umgesetzt werden. Dies beinhaltet neben der Bereitstellung entsprechend geschultem Trainerpersonals auch die technische Ausrüstung. Auf akute Problemlagen muss durch die Unternehmen kurzfristig reagiert und entsprechende Lösungsansätze konzipiert werden. Die einzelnen Teilprojekte müssen evaluiert und regelmäßige Sachberichte gefertigt werden. Die Mobilitätsdienstleister und -manager unterstützt den Kreis Unna in Form einer Schnittstelle zu kommunalen Mobilitätsmanagern und Behörden, der Polizei bei Unfallprävention sowie zu beeinträchtigten Menschen und deren Vertretern beim Themenfeld Inklusion. Durch das somit entstehende umfassende Netzwerk sollen Synergien genutzt werden. Darüber hinaus werden Impulse für Mobilitätsprojekte und Fördermöglichkeiten gesetzt. Es werden neue lokale und kreisweite Konzepte angestoßen, abgestimmt und für die Umsetzung vorbereitet. Es werden Best-Practices zwischen den Akteuren kommuniziert und dabei auf Risiken und Chancen hingewiesen.

Der Kreis Unna möchte eine dauerhafte Begleitung der Kinder und Jugendlichen von der Kindergarten- über die Grundschulzeit bis zur Sekundarstufe 1 und 2 sicherstellen. Den Kindern und Jugendlichen werden die Vorteile der Nutzung des Umweltverbunds nahegebracht. Schon früh soll zu dieser wichtigen Kundengruppe eine nachhaltige Bindung erzeugt werden, damit sie auch im Erwachsenenalter den Umweltverbund als sinnvolle Option der Verkehrsmittelwahl wahrnehmen. Hierzu werden bereits bestehende Teilprojekte fortgeführt und weiterentwickelt sowie neue Bausteine konzipiert. Von besonderer Bedeutung sind folgende Bausteine.

Schulung von Kindergartenkindern

Schon die jüngste Altersklasse soll spielerisch an das Thema Busfahren herangeführt werden. Entsprechend den grundsätzlichen Zielsetzungen müssen durch das Verkehrsunternehmen entsprechende Bausteine entwickelt und umgesetzt werden.

Busschule für Grundschüler

Seit dem Schuljahr 2017/18 besucht jedes Grundschulkind des Kreises Unna einmal im Laufe seiner Grundschulzeit die Busschule. Durch diese feste Integration der Busschule in die verkehrserzieherische Arbeit der Grundschulen werden die Kinder befähigt, ihre Mobilität selbständig zu gestalten und wahrzunehmen. Somit wird erreicht, dass die Schüler vor dem Wechsel in die Sekundarstufe und den daraus resultierenden meist längeren Schulwegen, Mobilitätskompetenz vermittelt bekommen. Das Team Training übernimmt die administrative Abwicklung mit allen Grundschulen des Kreises Unna und führt die Busschule durch. Altersspezifisch gestaltet wird die Busschule in eine theoretische und in eine praktische Unterrichtseinheit unterteilt. Im theoretischen Teil werden folgende Inhalte mit den Kindern gemeinsam besprochen (Auszug):

- Umweltaspekte: Vorteile der Nutzung des Umweltverbundes (Schwerpunkt Busnutzung)
- Soziale Aspekte: Gemeinsam unterwegs sein (Stichwort Inklusion)
- Sicherheitsaspekte an der Haltestelle und im Bus
- Verhaltensaspekte: Vandalismus-Prävention, Zivilcourage
- Informationsbeschaffung rund um die Busfahrt (zum Beispiel Lesen des Liniennetz- und Fahrplans) sowie die Möglichkeiten der digitalen Informationsbeschaffung (insbesondere VKU-App)
- Information/Beratung zu Fahrkarten für Jugendliche und Schüler

Im praktischen Teil werden die vermittelten Aspekte aufgegriffen und anschaulich demonstriert. Sicherheit an der Haltestelle und Sicherheit während der Fahrt bilden hier die Schwerpunkte.

Schulungen von Jugendlichen der Sekundarstufen 1 und 2

Die bis zum Ende der Primarschule vermittelten Grundlagen bezüglich des sicheren und selbstständigen Busfahrens müssen über geeignete Bausteine auch in den folgenden Stufen der Schullaufbahnen der Kinder und Jugendlichen wiederholt, gefestigt und ergänzt werden. Bausteine für eine solche nachhaltige und dauerhafte Bindung an den Umweltverbund wurden konzipiert und 2023 pilotiert. Die Verstetigung dieses Bausteins sollte gewährleistet werden. Der Fokus liegt auf der Begleitung der Schüler und Schülerinnen am Ende ihrer Schullaufbahn, um die Vielzahl an Mobilitätsmöglichkeiten im Umweltverbund aufzuzeigen und Wahlmöglichkeiten zum eigenen Auto in das Mobilitätsportfolio der älteren Schüler und Schülerinnen zu bringen.

Busschule für Förderschüler

Der Rückgang der Schülerzahlen bei den Förderschulen in den vergangenen Jahren sowie die Umsetzung der Inklusion führte im Kreis Unna mit Beginn des Schuljahres 2016/17 zu einer Umgestaltung der Förderschullandschaft. Der Kreis Unna übernahm zudem die Trägerschaft der Förderschulen mit Förderschwerpunkt Lernen, emotionale und soziale Entwicklung. Somit ist der Kreis Unna Träger aller Förderschulen mit unterschiedlichen Förderschwerpunkten. Diese Neugestaltung der Förderschullandschaft bedeutete für viele Schüler weitere Schulwege. Dies betrifft die Kinder und Jugendlichen, die die Jakob-Muth-Schule sowie das Förderzentrum Nord in Lünen und dessen Teilstandort in Selm besuchen.

Förderschüler sind aufgrund der spezifischen Problematiken (Unsicherheit, Stress, Lärm etc.) auf eine besondere und langfristige Unterstützung beim Erlernen der selbstständigen Mobilität angewiesen. Auch werden etliche Förderschüler im Laufe ihres Lebens nicht in der Lage sein, die Fahrerlaubnis für ein Auto zu erwerben. Das heißt, sie sind nicht nur bei der Lehrstellensuche, sondern auch während des Berufslebens auf Bahn- und Busangebote angewiesen und müssen sich dort zu rechtfinden. Selbstverständlich gilt dies auch für Fahrten in der Freizeit. Das bedeutet eine nachhaltige Bindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

Der Kreis Unna beabsichtigt, mittels der Busschule die Förderschüler während ihrer gesamten Schullaufbahn intensiv und individuell zu begleiten. Hierfür wurden für die jeweiligen Altersklassen spezifische Bausteine konzipiert und umgesetzt. Es hat sich bewährt, mehrfach auf die Schüler zuzugehen und je nach Potenzial weitere und intensivere Schulungsangebote anzubieten. Neben Kleingruppenschulungen werden auch Eins zu Eins Tandemsituationen im Linienverkehr angeboten,

um den Schülern und Schülerinnen ein möglichst realitätsnahes Angebot zu bieten und sie bestmöglich auf ihren eigenständig zurückgelegten Schulweg vorzubereiten. Die Betroffenen sollen befähigt werden, ihre Mobilität selbständig zu gestalten und wahrzunehmen. Ihre Mobilitätskompetenz soll gestärkt und somit ein wichtiger Beitrag zum barrierefreien Schulweg geleistet werden. Dies bezieht sich neben der eigenständigen Bewältigung des Schulweges ausdrücklich auch auf ihre Freizeitmobilität.

Dadurch, dass ein Großteil der Teilnehmenden befähigt wird, den Schulweg mit dem ÖPNV zurückzulegen, erzielt der Kreis Unna erhebliche Einsparungen, weil die individuelle Beförderung mit speziell eingesetzten Bussen oder Taxis (Schülerspezialverkehr) reduziert wird.

Bereitstellung kostenlosen Begleitmaterials

Die Inhalte der jeweiligen Bausteine müssen durch altersgerecht aufgebaute Begleitmaterialien ergänzt werden, wodurch die in Theorie und Praxis vermittelten Inhalte bei den Kindern und Jugendlichen nachhaltig gefestigt werden. Zusätzlich müssen Informationsschriften, Unterrichtsmaterialien usw. erstellt werden, um die notwendige intensive Zusammenarbeit mit Schulen, Lehrern und Eltern zu gewährleisten. Digitale Angebote sollen dieses Informationspaket abrunden.

BusGuides

Während der Fahrt achten Bus-Guides darauf, dass die Mitschüler sich setzen und sollte das nicht mehr möglich sein, sich festhalten. BusGuides können sowohl an den Haltestellen als auch im Bus eingesetzt werden. An den Haltestellen überwachen sie den Einstieg in den (Schul-)Bus. Durch solch einen geordneten und dadurch stressfreien Einstieg wird zum einen die Unfallgefahr an der Haltestelle erheblich reduziert und zum anderen das Konfliktpotenzial im Bus verringert. Kommt es während der Fahrt zu Konflikten, vermitteln BusGuides zwischen den Konfliktparteien und schlichten den Streit. Sie wirken Fehlverhalten von Schülern entgegen und helfen so, Beschädigungen und Schmierereien (Vandalismus) zu vermeiden. BusGuides sind somit auch wichtige Partner des Busfahrers.

Das Team Training akquiriert Schulen, die an der Einführung von BusGuides Interesse haben. Die Ausbildung der BusGuides wird durch das Verkehrsunternehmen in Kooperation mit der Kreispolizeibehörde Unna konzipiert, organisiert und durchgeführt. Das Training wird durch ausgebildete Deeskalationstrainerinnen geleitet.

5.7.2 VKU inklusiv

Die Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen ist in Deutschland seit dem 26.03.2009 geltendes Recht. Durch die Umsetzung soll allen Menschen eine gleichberechtigte, selbstbestimmte Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft ermöglicht werden. Ziel ist es, einen hohen Grad an Barrierefreiheit zu erreichen. Nach dem Personenbeförderungsgesetz sollte bis zum 01.01.2022 die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr vollständig umgesetzt sein. Der Kreis Unna setzt seit 2013 diese Barrierefreiheit im Rahmen des Inklusionsprojektes sukzessive um, Ziel ist es, Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen und aus unterschiedlichsten Altersstufen größtmögliche Mobilität zu ermöglichen. Das eigenständige Unterwegssein soll als wichtiger Baustein der Selbständigkeit gefördert und der Anteil der beeinträchtigten Menschen, die den Bus nutzen, soll erhöht werden. So lässt sich die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und die selbständige Bestimmung des Alltags fördern.

Im Rahmen zahlreicher Teilprojekte ist durch das Projekt in den vergangenen Jahren in enger Zusammenarbeit mit den beeinträchtigten Menschen ein ganzes Paket an Aktivitäten entstanden, um Busfahren im Kreis Unna barrierefreier zu gestalten. Dabei helfen die erarbeiteten Neuerungen nicht nur den Zielgruppen, sondern stellen einen Mehrwert für alle Bürger im Kreis Unna dar.

Die Methode der kontinuierlichen Einbindung der Betroffenen führte immer wieder zu pragmatischen, praxisnahen und vor allen Dingen auch nachhaltigen sowie von allen akzeptierten Lösungen. Die allseitig anerkannten Projekte müssen weitergeführt werden und in Rücksprache mit den Interessenverbänden sollen neue Teilprojekte identifiziert werden, um den Zugang und die Verständlichkeit des Systems ÖPNV für alle Menschen zu verbessern.

Dazu muss der Mobilitätsdienstleister zukünftig den Kreis Unna in Fragestellungen, die die Inklusion betreffen, unterstützen und fungiert als Bindeglied zwischen Beeinträchtigten, Verkehrsunternehmen, Kommunen und anderen Straßenbaulastträgern. Die für die Umsetzung der definierten Ziele notwendigen personellen und technischen Rahmenbedingungen sind durch die konzessionierten Verkehrsunternehmen im Kreis Unna zu schaffen. Dazu zählen insbesondere:

- Ein persönlicher Ansprechpartner für Fragen der Inklusion
- Konzeptionelle Arbeit und Entwicklung von Problemlösungen für Menschen mit Beeinträchtigung in den Bereichen Technik, Personal, Fahrgäste, Haltestellen, Fahrzeuge, Information, Sprache
- Schulung des Fahr- und Aufsichtspersonals im Umgang mit beeinträchtigten Menschen

Als kontinuierlich durchzuführende Aufgaben werden folgende Bausteine definiert:

Trainings in Theorie und Praxis

Erfahrungsgemäß meiden beeinträchtigte Menschen die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Unkenntnis über Abläufe, Sicherheitsaspekte, Tarife und spezielle Ausstattungen. Sie sind zum Teil im Bus überfordert und haben Angst, nicht die nötige Unterstützung zu bekommen.

Aufgrund ihrer spezifischen Problematiken (Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen, kognitive Einschränkungen usw.) sind beeinträchtigte Menschen sowie Seniorinnen und Senioren auf eine besondere Unterstützung beim Erlernen selbständiger Mobilität angewiesen. Diese Unterstützung müssen Verkehrsunternehmen durch spezielle Trainings gewährleisten. Je nach Beeinträchtigung wird das Sicherheitstraining in eine theoretische und in eine praktische Unterrichtseinheit unterteilt. Im theoretischen Teil werden folgende Inhalte mit den Teilnehmern gemeinsam besprochen (Auszug):

- Umweltaspekte: Vorteile der Nutzung des Umweltverbundes (Schwerpunkt Busnutzung)
- Soziale Aspekte: Gemeinsam unterwegs sein (Stichwort Inklusion)
- Sicherheitsaspekte an der Haltestelle und im Bus
- Informationsbeschaffung rund um die Busfahrt (zum Beispiel Lesen des Liniennetz- und Fahrplans) sowie Assistenzmöglichkeiten durch digitale Systeme (insbesondere Nutzung der VKU-App)
- Information und Beratung zum Ticketangebot

Der praktische Teil wird auf die Teilnehmenden zugeschnitten. Im Schonraum können sich die Teilnehmer mit für Sie wichtigen Aspekten des Busses beschäftigen. Schwerpunktthema ist immer die

Sicherheit an der Haltestelle und während der Fahrt. Das Team Training übernimmt die administrative Abwicklung mit allen interessierten Gruppen im Kreis Unna und führt die Trainings durch.

Begleitservice (VKU-Tandem)

Zusätzlich zu den Sicherheitstrainings bietet der Mobilitätsdienstleister unsicheren und beeinträchtigten Menschen einen Begleitservice. Nach telefonischer Vereinbarung wird der Teilnehmer zuhause abgeholt und bei seiner Fahrt mit Bahn und Bus begleitet. Während der kostenlosen Trainingsfahrt wird der Teilnehmer individuell und intensiv geschult. Er bekommt Informationen zu Sicherheitsaspekten an der Haltestelle. Informationsbeschaffung rund um die Busfahrt (zum Beispiel Lesen des Liniennetz- und Fahrplans) sowie zukunftsweisende Neuerungen (zum Beispiel VKU-App) werden erklärt. Ebenso gibt es Informationen und Beratung zum Ticketangebot. Sicherheit im Bus ist der Schwerpunkt während der Fahrt. Die Begleitung soll dazu befähigen, den öffentlichen Personennahverkehr in der Folge selbständig nutzen zu können.

Weitere Zielvorgaben

Um die Zielvorgabe eines barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs zu realisieren, müssen darüber hinaus folgende Anforderungen erfüllt werden. Dabei ist eine barrierefreie Lösung anzustreben. Es gibt zahlreiche technische und organisatorische Lösungen, die einen Mehrwert für viele Menschen in Bezug auf den ÖPNV bringen. Jede dieser Lösungen muss unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit betrachtet werden. Einzelne Lösungen verbrauchen unverhältnismäßig hohe monetäre oder organisatorische Ressourcen, die nicht im Einklang mit dem Nutzen stehen. In diesen speziellen Fällen kann die Entscheidung gegen die Umsetzung oder Weiterführung von Projekten sprechen.

5.8 Mobilitätsdienstleister

Eine ServiceZentrale berät seit 1998 im Auftrag des Kreises Unna die Bürger zu allen Fragen bei Bus und Bahn und wird seit dem Jahr 2023 unter dem Namen VKU Service geführt. Ausdrücklich fungiert VKU Service von Anfang an als verkehrsträgerübergreifende und für alle Kommunen im Kreis Unna zuständige Einrichtung. Derzeit ist VKU Service mit zwei Standorten im Kreisgebiet vertreten. In Kamen am Markt ist seit April 2018 die Hauptstelle, die sich bisher bei der Betriebsleitung der VKU in der Lünener Straße 13 befand. In Lünen am Hauptbahnhof/ZOB wird seit 2010 eine Filiale von VKU Service betrieben. Im Laufe der Zeit haben sich die Anforderungen an VKU Service immer wieder verändert und das Aufgabenspektrum wurde sukzessive erweitert. Grundsätzlich ist zu beobachten, dass die Bedeutung telefonischer Auskünfte für einfache Anfragen zugunsten von Internet- bzw. digitalen Angeboten zurückgeht. Die ServiceZentrale hatte im Jahre 2023 insgesamt ca. 177.000 Kundenkontakte.

VKU Service kommen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Beratung persönlich, telefonisch und digital für kreis- und bundesweite Fahrplanauskünfte und Fahrpreisermittlungen
(Service-Nummer: Schlaue Nummer 0800 6/50 40 30)
- Annahme und Bestellung von TaxiBus-Fahrten im Kreis Unna
- Zentrale Aufnahme aller Kundenresonanzen

(Annahme, Bearbeitung und Weiterleitung von Fragen, Anregungen und Kritik an die zuständigen Verkehrsunternehmen)

- Persönliche Beratung der Bürger zu allen Fragen der Mobilität inklusive Fahrscheinverkäufe für den öffentlichen Personennahverkehr
- Kundengerechte Aufbereitung von Störungsmeldungen der Leitstelle durch die Verkehrsunternehmen sowie kostenlose Weitergabe an die Kunden über entsprechende Informationskanäle
- Vor-Ort-Beratungsservice zum gesamten Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, welches für die Bürger im Kreis Unna relevant ist sowie zu weiteren Mobilitätsangeboten
- Personelle Unterstützung bei vom Kreis Unna initiierten Aktivitäten und Projekten (zum Beispiel bei der Europäischen Mobilitätswoche)
- Fundsachenrecherche und -herausgabe
- Zusammenarbeit mit der Abo-Abteilung der Verkehrsunternehmen: Bearbeitung von Anfragen der Abonnenten inklusive eines erheblichen Umfangs an mehrsprachigen Anfragen Besetzung der Abo-Service Nummer, Annahme von Abo-Anträgen und deren Überprüfung auf Vollständigkeit sowie Ausstellung von Ersatzkarten und Kassieren von Saldozahlungen
- Kassieren des erhöhten Beförderungsentgelts im Auftrag der zuständigen Abteilung des beauftragten kommunalen Verkehrsunternehmens
- weitere Dienstleistungen und Aufträge für andere Verkehrsunternehmen wie Regionalverkehr Münsterland und Regionalverkehr Ruhr-Lippe (Fahrplan- und Tarifauskünfte sowie TaxiBus) und Stadtwerke Hamm (Fahrplan- und Tarifauskünfte) sowie Märkische Verkehrsgesellschaft (AnrufLinienFahrt) und Bürgerbus Lüdinghausen (TaxiBus-Buchungen)

Der Kreis Unna und die VKU stellen sicher, dass VKU Service fortgeführt und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Insbesondere im Rahmen der durch den Kreis Unna verfolgten Gesamtstrategie eines zentralen Mobilitätsdienstleisters im Kreis Unna (vgl. Kapitel 0) kommt VKU Service eine zentrale Rolle zu. Um die Gesamtstrategie im Kreisgebiet zu realisieren, trägt die VKU dafür Sorge, dass zwischen VKU Service, dem fahrbetrieblichen Bereich, den Projekten im Bereich Training sowie dem Vertrieb Synergien genutzt und ausgebaut werden. Einzelne Projekte können so (im Vorfeld) bereichsübergreifend abgestimmt werden.

Um die Kunden für multimodale Verkehrsangebote zu gewinnen, bedarf es neben der Bereitstellung der Infrastruktur und dem Marketing auch einer direkten, persönlichen Schnittstelle zum Kunden. Den Kunden muss eine persönliche und telefonische Beratung bezüglich ihrer kompletten Mobilitätskette zur Verfügung gestellt werden. VKU Service übernimmt diese Funktion der zentralen Mobilitätsberatungsstelle im Kreis Unna. Mit der Funktion des integrierten Mobilitätsdienstleisters erweitert sich das Aufgabenspektrum von VKU Service. Die Kunden erhalten zukünftig über VKU Service unter Nutzung unterschiedlicher Kanäle (App, Internet, Telefon, persönliche Auskunft) und an verschiedenen Standorten alle Informationen zum stetig wachsenden Angebot klimafreundlicher Mobilitätsangebote inklusive der Möglichkeit, entsprechende Verkehrsangebote zu buchen und zu bezahlen. Hierfür muss die Plattform VKU Service sowohl die technischen als auch die personellen Voraussetzungen für die relevanten Verkehrsunternehmen im Kreis Unna bereitstellen.

CarSharing

CarSharing ist eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr und soll daher im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im Kreis Unna gefördert werden. VKU Service soll dabei die Auskunft und Vermittlung von CarSharing-Angeboten im Kreis Unna übernehmen. Die Servicezentrale ist auch bei der Buchung der Angebote behilflich oder übernimmt diese für den Kunden. Perspektivisch soll auch eine Abrechnung über VKU Service möglich sein.

Fahrradauskunft

Als ideale Ergänzung zum ÖPNV, speziell für die ersten und letzten Kilometer einer Reise, sieht der Kreis Unna das Fahrrad bzw. das E-Bike an. VKU Service kooperiert mit dem bundesweit dichtesten Netz von Radstationen, welches der Kreis Unna zusammen mit den Standortkommunen anbieten kann. Dabei vermittelt VKU Service Leihfahrräder und Gepäckaufbewahrung und unterstützt Kunden beim Buchungsprozess. Auch bei diesem Thema soll die Buchung, Reservierung und Bezahlung der Leihräder über VKU Service möglich sein.

Weitere Mobilitätsanbieter

VKU Service hat die Aufgabe, kontinuierlich weitere Mobilitätsanbieter im Kreis Unna in sein Portfolio aufzunehmen. Dazu zählen Autoverleiher, Taxigewerbe und ggf. automatisierte Fahrradverleihsysteme, die während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans im Kreis Unna etabliert werden.

Digitale Angebote

Neben den Kundenkontaktstellen in Kamen und Lünen ergänzt die VKU ein virtuelles Angebot in Form einer Internetseite und der VKU App. Die Internetseite und die App spiegeln dabei das Angebot von VKU Service wider. Alle Auskunfts- und Buchungsmöglichkeiten sind über eine Internetseite und eine barrierefreie App möglich. Verbindungsauskünfte werden auf Basis der elektronischen Fahrplanauskunft um weitere Mobilitätsangebote ergänzt. Aus der Verbindungsauskunft heraus muss eine Buchung und Abrechnung der gesamten Reisekette über den Zugriff auf verschiedene Dienstleistungen auf Basis einmaliger Anmeldung möglich sein. Kunden werden als VKU-Kunden bedient. Die VKU hält daher ein Vertriebshintergrundsystem mit Schnittstellen zu den Radstationen und Carsharing-Anbietern vor.

Standards bezüglich der VKU Service-Personale

Auf Grund des großen Aufgabenspektrums muss für VKU Service-Personal ein entsprechendes Schulungskonzept erstellt und dieses regelmäßig absolviert werden. Dabei müssen insbesondere die Themenfelder Verkaufssystem und Tarifschulungen, soziale Kompetenzen und Mehrsprachigkeit (Englisch) bearbeitet werden. Weiterhin muss das Personal bezüglich der Belange von Menschen mit Behinderung sensibilisiert und für deren zielgerichtete Beratung geschult werden.

Standards bezüglich der örtlichen Beratungsstellen

Die Öffnungszeiten der VKU Service-Hauptstelle in der Stadt Kamen, der Filiale in der Stadt Lünen und weiterer dezentraler Beratungsmöglichkeiten müssen sich an den Öffnungszeiten der umliegenden Geschäfte orientieren. Als Richtlinie gelten dazu die nachfolgenden Zeitfenster.

Tabelle 18: Richtlinie zu Öffnungszeiten von VKU-Service

Angebot	Richtwerte
VKU Service-Hauptstelle Stadt Kamen	▪ Montag bis Freitag: 08:00 Uhr bis 17:00 Uhr
VKU Service-Filiale Stadt Lünen	▪ Montag bis Freitag: 08:00 Uhr bis 17:00 Uhr
VKU Service-Callcenter	Schlaue Nummer ▪ Montag bis Freitag 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr Bedarfsverkehr ▪ Montag bis Freitag 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr Abo-Servicenummer ▪ Montag bis Freitag 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr

VKU Service muss zur Einhaltung des Rund-um-die-Uhr-Service, wie er in Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Schlaunen Nummer verabredet ist, die Erreichbarkeit einhalten und aus diesem Grund im Hintergrund mit einem Callcenter zusammenarbeiten, sodass außerhalb der Zeiten des eigenen Betriebs zu diesem weitergeleitet wird. Diese Weiterleitung erfolgt über das vom Verkehrsministerium finanzierte Kompetenzcenter Fahrgastinformation bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft in der Stadt Münster. Sowohl VKU Service in der Stadt Kamen, als auch die Filiale in der Stadt Lünen müssen barrierefrei erreichbar sein.

Kundenbindung und Verkaufsförderung

Der Kreis Unna als Aufgabenträger legt großen Wert auf Neukundengewinnung und Kundenbindung für den öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere seit dem Jahr 2012 wurden durch das kommunale Verkehrsunternehmen Bausteine im Bereich Kundenbindung und Verkaufsförderung entwickelt und umgesetzt. Das Verkehrsunternehmen wird auch zukünftig im Bereich nachhaltiger Kundenbindung und Verkaufsförderung aktiv sein.

Möglichkeiten des persönlichen Vor-Ort-Kontaktes zwischen Mobilitätsdienstleister und Kunden, um Kundenbindung und -zufriedenheit zu fördern

Viele Kunden erwarten einen einfachen und digitalen Kontakt, um ihre Anliegen schnell und zufriedenstellend klären zu können. Für alle anderen sollte es turnusmäßig die Möglichkeit geben, die Fragen und Belange persönlich mit einem überschaubaren zeitlichen und organisatorischen Aufwand zu klären. Alles, was in der Regel digital (App/Homepage) oder per Post bearbeitet würde, soll auch vor Ort in den Kommunen möglich sein. Dieses Angebot ist entsprechend der Zielgruppenpräferenz gut auf den Wochenmärkten der jeweiligen Kommune verortet. Der Mobilitätsdienstleister soll persönlich vor Ort ansprechbar sein und hat so gleichzeitig die Möglichkeit neue Angebote zu präsentieren.

Hinzu kommen alle klassischen Instrumente der Kundenbindung- und Rückgewinnung, da es deutlich kostspieliger ist, neue Kunden zu gewinnen, als bestehende zu halten, ist die Pflege der bereits gewonnenen Kunden ein weiterer wesentlicher Bereich, um die Nachhaltigkeit der Kundenbindung zu gewährleisten.

6 Entwicklungskonzept

6.1 Zielnetz Bus

6.1.1 Umsetzung X-Prinzip

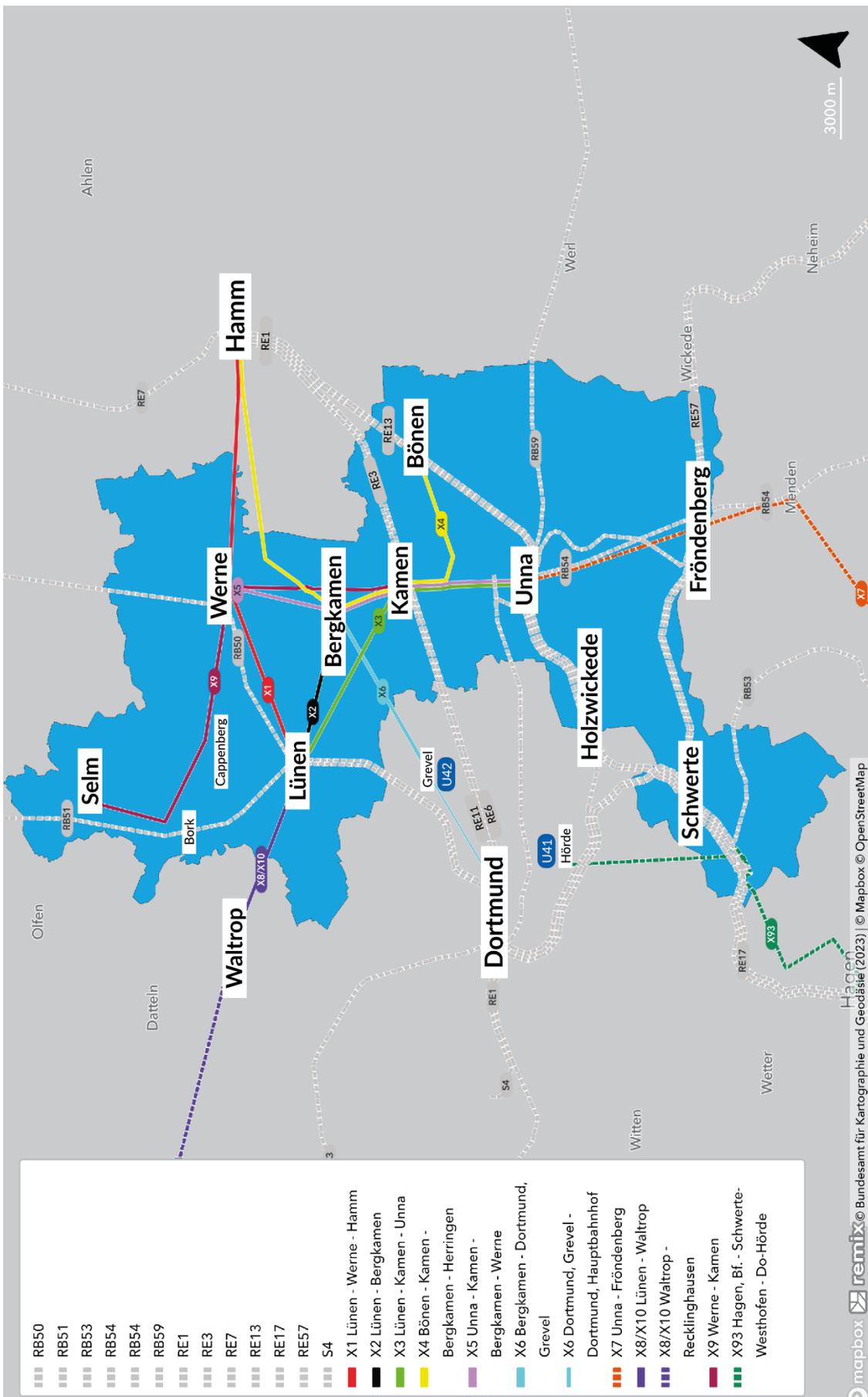
Das X-Prinzip ergänzt das Netz im Nahverkehr auf der Schiene um schnelle Busverbindungen. Diese sollen sowohl fehlende Erschließungen als auch fehlende Verbindungen im Schienennetz ergänzen. Die X-Bus-Linien sind vor allem im mittleren und nördlichen Kreisgebiet relevant und führen teils über die Kreisgrenze in die Städte Dortmund, Hamm und Waltrop. Dies integriert an der westlichen Kreisgrenze einzelne Aspekte des Schnellbuskonzepts des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (vgl. Kapitel 3.3). Mit den X-Bus-Linien werden unterschiedlich große Fahrgastpotenziale erschlossen. Alle X-Bus-Linien verkehren gemäß dem X-Prinzip mindestens stündlich und mindestens von Montag bis Freitag zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr. Details zu den Verkehrszeiten können dem Anhang entnommen werden. Zusätzliche X-Bushaltestellen können in Abstimmung mit dem Kreis Unna und dem Verkehrsunternehmen geprüft werden. Dabei gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Die X-Busse stellen an der anvisierten Stelle das ausschließliche Angebot dar. Es existieren keine Linien des Y-Prinzips, welche die Erschließung alternativ übernehmen können;
- Es befindet sich im Umkreis (500 m) keine weitere Haltestelle;
- Stichfahrten sowie umwegige Fahrten zur Erreichung der angestrebten Haltestelle können ausgeschlossen werden;
- Die Haltestelle ist fahrzeitenneutral integrierbar.

Tabelle 19: Kreis Unna – Linien nach X-Prinzip

Linie	Strecke	Anmerkung
X1	Lünen – Werne – Hamm	-
X2	Lünen – Bergkamen	-
X3	Lünen – Kamen – Unna	Kamen Bahnhof – Unna Bahnhof: vertaktet mit Linie X5
X4	Bönen – Kamen – Bergkamen – Hamm	Bergkamen Marina – Kamen Karree: vertaktet mit Linie X5
X5	Werne – Bergkamen – Kamen – Unna	Bergkamen Marina – Kamen Karree: vertaktet mit Linie X4 Kamen Bahnhof – Unna Bahnhof: vertaktet mit Linie X3 tangiert Schnellbuskonzept ZRL
X6	Bergkamen – Kamen-Methler – Dortmund-Grevel (– Dortmund Hbf)	tangiert Schnellbuskonzept VRR
X7	Unna – Fröndenberg/Ruhr (– Menden - Iserlohn)	tangiert Schnellbuskonzept ZRL unter Finanzierungsvorbehalt
X8/X10 (VRR)	Lünen – Waltrop (– Datteln – Recklinghausen)	tangiert Schnellbuskonzept VRR
X9	Selm – Werne – Bergkamen-Overberge – Kamen	-
X93	Hagen – Schwerte-Westhofen – Dortmund-Hörde	tangiert Schnellbuskonzept VRR unter Finanzierungsvorbehalt

Abbildung 13: Kreis Unna – X-Bus-Linien



Quelle: Kreis Unna (2024)

6.1.2 Umsetzung Y-Prinzip

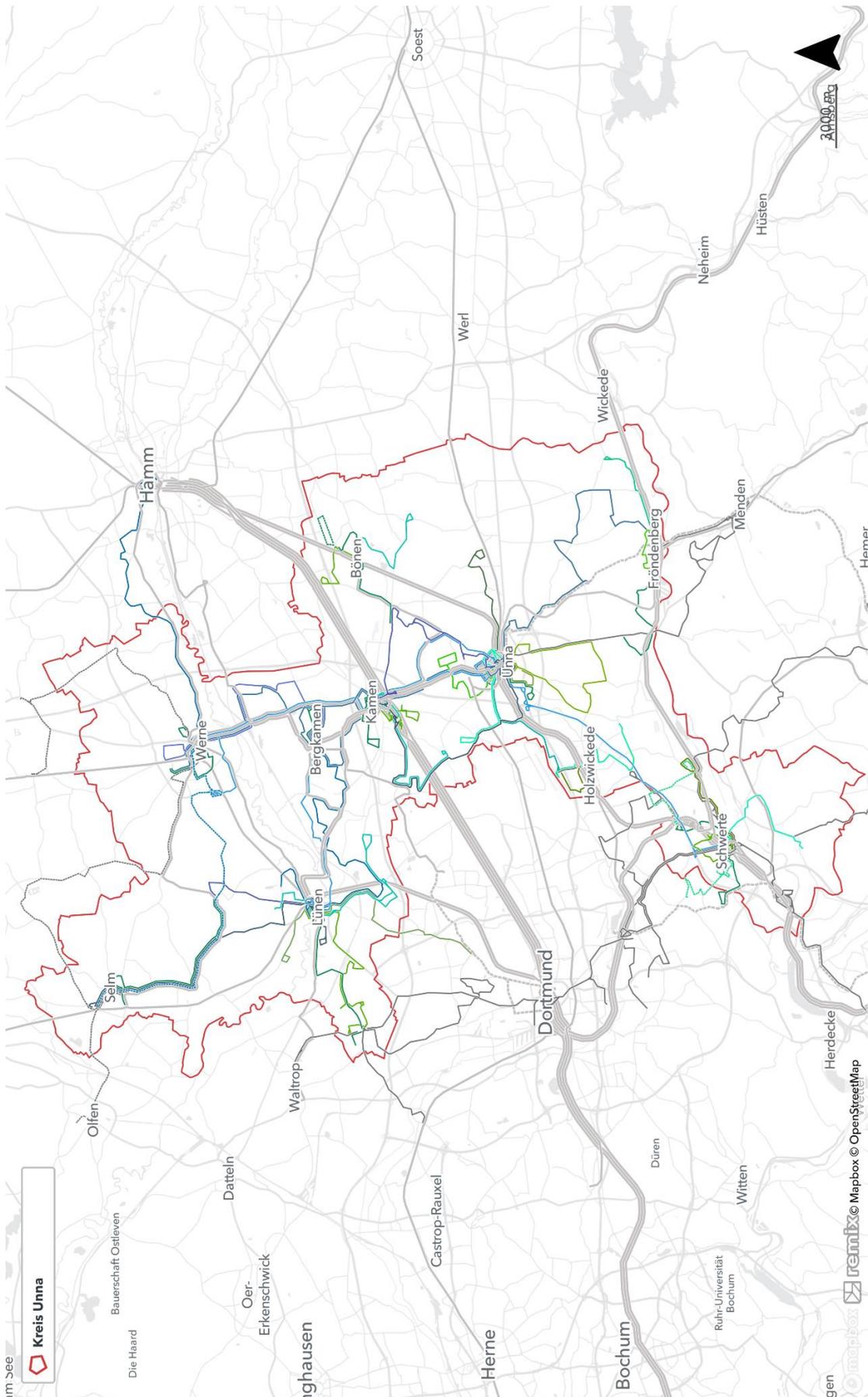
Mit der Umsetzung des Y-Prinzips wird das X-Prinzip verdichtet. Dazu umfasst das Y-Prinzip sowohl regionale Buslinien zwischen Kommunen als auch lokale Verkehre innerhalb einer Kommune. Ebenso können Buslinien des Y-Prinzips über die Kreisgrenze hinaus in benachbarte Städte fahren. Das Y-Prinzip umfasst 44 ÖPNV-Angebote: 42 Linien und 2 Bedarfsverkehre; Details siehe Anhang.

Das ausführende Verkehrsunternehmen kann in Abstimmung mit dem Kreis Unna einzelne Linien an geeigneten Knotenhaltestellen brechen, wenn hierdurch die Fahrzeugnutzung optimiert oder die Pünktlichkeit verbessert werden kann. Des Weiteren kann das ausführende Verkehrsunternehmen betrieblich notwendige (Leer-) Fahrten für Fahrgäste öffnen und diese in das Leistungsangebot von Linien integrieren.

Die ÖPNV-Angebote nach dem Y-Prinzip können verschiedene Funktionen im kreisweiten- und Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV haben:

- Ergänzung einer Linie nach dem X-Prinzip:
Die Linie verkehrt (überwiegend) dieselbe Strecke wie eine X-Linie, bedient aber alle Haltestellen entlang des Linienwegs
- Ergänzung einer regionalen Verbindung:
Die Linie verkehrt mindestens zwischen zwei Kommunen als regionale Verbindung außerhalb der Achsen nach dem X-Prinzip. Dazu gehören auch tangential Verbindungen zwischen Ortsteilen.
- Lokale Ergänzungsverkehre
Die Linie verkehrt innerhalb einer Kommune als Ortsverkehr. Schwerpunkt ist die Erschließung von Wohnquartieren und Verbindung dieser mit den örtlichen Zentren.
- Individuelle Gewerbegebietsanbindungen
Die Linie verkehrt mit wenigen Fahrten pro Tag. Diese Fahrten sind auf die Anfangs- und Endzeiten der Unternehmen in den Gewerbegebieten ausgerichtet. Diese Linien sind nur relevant, sofern die Anbindung der Gewerbegebiete durch die weiteren ÖPNV-Angebote nach dem X-Prinzip bzw. Y-Prinzip (vgl. oben) nicht schon erfolgt.

Abbildung 14: Kreis Unna – Y-Bus-Linien



Quelle: Kreis Unna (2024)

6.1.3 Kostenschätzung

Die Umsetzung des X-Prinzips (vgl. Kapitel 6.1.1) und des Y-Prinzips (vgl. Kapitel 6.1.2) entspricht der Umsetzung einer ausreichenden Bedienung nach PBefG § 8 (3). Daher erfolgt die Kostenschätzung für das gesamte Zielnetz, welches sich aus den ÖPNV-Angeboten der beiden Prinzipien zusammensetzt. Die Kostenschätzung berücksichtigt mehrere relevante Einflussgrößen auf die Kosten. Ein Kostenvergleich erfolgt mit dem Jahr 2019. Daher gelten in der Kostenschätzung für das Zielnetz Bus die gleichen Richtwerte (zum Beispiel Kraftpreise und Lohnkosten) wie im Jahr 2019, um eine Vergleichbarkeit sicher zu stellen.

Relevante Einflussgrößen auf die Kostenschätzung

- Beginn der Liniendurchführung (mit und ohne Spitzeneinsatz)
- Fahrzeuggrößen
- Anzahl erforderlicher Fahrzeuge
- Umlauflängen und Wartezeiten
- Einsatzstandorte
- Sanitäreinrichtungen für das Fahrpersonal
- Zusätzliche Fahrten außerhalb X-Prinzip und Y-Prinzip (Einsatz-, Umsetz-, Leerfahrten)

Mit den relevanten Einflussgrößen wurden die wesentlichen Investitionskosten (einmalig) und Betriebskosten (jährlich) berechnet. Diese wurden in drei Bereiche unterschieden. Dazu wurde angenommen, dass sich die Kosten bei ergänzendem Schulverkehr nicht signifikant ändern werden.

Bestandteile der Kalkulation

- Fixkosten für Fahrzeuge | Laufabhängige Kosten für Fahrzeuge | Kosten für das Personal

Tabelle 20: Kalkulation und Vergleich

	ÖPNV-Netz 2019		
	Schnellbusnetz	Regional-/Stadtbusnetz	Schulnetz
Kosten	2,2 Mio. Euro	19,2 Mio. Euro	3,1 Mio. Euro
gesamt	24,5 Mio. Euro		
	Zielnetz		
	X-Prinzip	Y-Prinzip	Schulnetz
Kosten	4,6 Mio. Euro	16,1 Mio. Euro	3,1 Mio. Euro
gesamt	23,8 Mio. Euro		
Differenz	0,7 Mio. Euro		

6.1.4 Organisation und Vergabe

Im Jahr 2016 wurde für den Kreis Unna ein Linienbündelungskonzept erarbeitet, das seitdem die Basis für die Organisation und Vergabe darstellt und mit den vergangenen Nahverkehrsplänen fortgeschrieben wurde. Das neue Zielnetz mit einer grundsätzlichen Überarbeitung der Produkte und Liniennummerierungen macht eine neue Zuordnung zu den einzelnen Bündeln erforderlich, wie Tabelle 21 zeigt. Die grundsätzliche Systematik der Linienbündelung im Kreis Unna bleibt von der Zuordnung unberührt.

Tabelle 21: Zuordnung der Linien des Zielnetzes zu den Linienbündeln

Bündel	Linien
Großes Bündel	X1, X2, X3, X4, X5, X6, X8, X9, 10, 11, 19, 21, 22, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 41, 42, 43, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 71, 73, 76, 77, 105, 106, 107, 109, 112, 119, 122, 124, 126, 127, 128, 136, 137, 138, 146, 147, 151, 154, 155, 156, 158, 178, 179, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 193, 210, 211, 215, 220, 221, 230, 231, 232, 235, 236, 237, 530, 536, 538, 620, 621, 623, 625, 626, 631, 632, 633, 634, Flexbus Werne – Selm, Flexbus Schwerte – Dortmund 1
Kleines Bündel	58, 72, 74, 81, 82, 84, 135, 160, 280, Flexbus Schwerte – Dortmund 2
Großes AST-Bündel	AST Lünen, AST Schwerte, AST Unna, N-AST Kamen – Bönen, N-AST Werne, N-AST Unna – Bönen/Holzwickede/Kamen-Heeren
Kleines AST-Bündel	N-AST Menden-Fröndenberg/Ruhr, N-AST Unna – Fröndenberg/Ruhr
Ohne Linienbündel	Bürgerbusse Bönen (B1 und B2), Bürgerbusse Fröndenberg/Ruhr (B1, B2, B3, B4) sowie KulturBürgerBus Fröndenberg/Ruhr - Holzwickede

6.2 Ergänzungen zum Zielnetz Bus

6.2.1 Leitlinien für den Schulverkehr

Der Schulverkehr bildet eine wesentliche Nachfragegruppe des öffentlichen Personennahverkehrs im Kreis Unna. Die Leitlinien für ergänzende Fahrten an Schultagen haben das Ziel, Konflikte zwischen Schul- und Alltagsverkehr im X- und Y-Netz abzubauen und eine Entscheidungsgrundlage für Anpassungen im Schulverkehr zu ermöglichen. Eine fahrtenscharfe Planung muss hinsichtlich aktueller Veränderungen zu Beginn eines jeden Schuljahres erfolgen. Hier gilt es, im Dialog von Schulträgern, den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen gemeinsam vertretbare Rahmenbedingungen (zum Beispiel Schulzeitstaffelung) abzustimmen, um Takte der Buslinien im X- und Y-Netz nicht zu beeinträchtigen.

Die Leitlinien für ergänzende Fahrten an Schultagen ergeben sich aus der Schülerfahrkostenverordnung Nordrhein-Westfalen für Fahrten zwischen einem Wohnort im Kreis Unna und der nächstgelegenen Schule. Dieser nächstgelegene Schulstandort kann auch außerhalb des Kreises Unna liegen. Wird freiwillig eine andere als die nächstgelegene Schule der gewählten Schulform besucht,

besteht kein Anspruch auf Einhaltung dieser Leitlinien. Die Leitlinien bleiben ein behördeninternes Abwägungs- und Entscheidungsinstrument, aus dem keine subjektiven Rechte für die Betroffenen entstehen. Alle Verbindungen, welche die Vorgaben der Schülerfahrkostenverordnung erfüllen, gelten als zumutbar. Darüberhinausgehende Ansprüche können nicht berücksichtigt werden, soweit sie nicht durch andere gesetzliche Grundlagen legitimiert werden. Für die Beförderung können statt dem öffentlichen Personennahverkehr alternativ durch den Schulträger angemietete Fahrzeuge eingesetzt werden. Dieser Schülerspezialverkehr unterliegt dann nicht mehr dem Nahverkehrsplan.

6.2.2 Leitlinien für den Bürgerbusverkehr

Die lokalen Busangebote in den Kommunen können durch ehrenamtliches Engagement in Form von Bürgerbussen ergänzt werden. Diese Angebote sind kein Bestandteil des Nahverkehrsplans im Kreis Unna und haben damit auch keinen Bezug zu den Anforderungen im X- und Y-Netz. Es sind aber Leitlinien für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen im Kreis Unna zu beachten.

- Abstimmung neuer Bürgerbusverkehre mit dem Kreis Unna und vom Kreis Unna betrautem Verkehrsunternehmen
- Verkehrsunternehmen als Konzessionär sowie Genehmigungsinhaber und damit verantwortlicher Unternehmer gemäß Vorgaben durch Personenbeförderungsgesetz
- Keine Konkurrenz zu den Verkehren im X- und Y-Netz
- Anerkennung des WestfalenTarifs
- Keine finanzielle Beteiligung am Defizitausgleich durch Kreis Unna und vom Kreis betrauten Verkehrsunternehmen

6.2.3 Abgleich mit den regionalen Schnellbuskonzepten VRR und ZRL

Parallel zum X-Bus-Konzept im Kreis Unna existieren mit den Planungen des VRR und des ZRL Konzepte für die Einführung von Schnellbuslinien, die auch den Kreis Unna betreffen. Die zugrundeliegenden Planungen sind bereits in den Kapiteln 3.3 und 3.4 ausführlich beschrieben. Aufgrund der Überschneidungen zum X-Prinzips gilt es, die Planungen mit den regionalen Konzepten abzugleichen und Synergien sowie Konflikte zu identifizieren.

In den Planungen des VRR sind vier Schnellbuslinien enthalten, die zumindest teilweise das Gebiet des Kreises Unna erschließen. Die VRR-Linie X10 soll die Städte Lünen, Waltrop und Recklinghausen verbinden. Die Relation Lünen – Waltrop soll durch die geplante VKU-Linie X8 werktags von 5 bis 23 Uhr und samstags von 6 bis 16 Uhr in einem 60-Minuten-Takt erschlossen werden. Dies entspricht nicht vollständig dem vom VRR gesetzten Standard für die deckungsgleiche Linie X10, die montags bis samstags tagsüber in einem 30-Minuten-Takt verkehren soll und auch eine Bedienung an Sonntagen im 60-Minuten-Takt vorsieht. Die Planungen der X10 werden somit teilweise berücksichtigt, jedoch nicht in der vom VRR festgelegten Qualität. Eine Verlängerung der Linie bis nach Recklinghausen gilt es hinsichtlich des regionalen Konzeptes zu prüfen. Die VKU-Linie X8 ist nicht als zusätzlicher Verkehr zur VRR-X10 zu verstehen. Ziel aus Sicht des Kreises ist eine durchgehende Verbindung entsprechend der X10 oder eine Kombi-Version aus X8 und X10 mit gesichertem Umstieg in

Waltrop. Über die abweichenden Qualitätsstandards bzw. eine Finanzierung müssen sich die Aufgabenträger lösungsorientiert abstimmen.

Die VRR-Linie X66 sieht eine Direktverbindung der Stadt Bergkamen bis zum Dortmunder Hbf vor. Diese Relation wird durch die heutige VKU-Linie S30 bereits bedient. Das VRR-Konzept sieht hier einen 30-Minuten-Takt vor, der vor einigen Jahren noch angeboten wurde, allerdings aufgrund mangelnder Fahrgastnachfrage auf einen 60-Minuten-Takt reduziert werden musste. Als Ersatz für die bestehende S30 soll mit der VKU-Linie X6 eine Verbindung Bergkamens über Kamen-Methler bis zum Stadtbahnhalte in Dortmund-Grevel angeboten werden. An der Haltestelle Dortmund-Grevel besteht dann ein Übergang zur Stadtbahnlinie U42, die mit den Haltestellen Reinoldikirche und Stadtgarten zwei zentrale Umsteigehaltestellen in der Dortmunder Innenstadt anbindet. Die Anbindung an den Dortmunder Hauptbahnhof kann folglich nur mit mehreren Umstiegen gewährleistet werden. Der Wegfall der Direktverbindung zum Dortmunder Hbf soll jedoch durch eine Wiedereinführung des 30-Minuten-Taktes, der den VRR-Standards auf der X66 entspricht, ausgeglichen werden. Im Rahmen der betrieblichen Planung wird eine Verlängerung der X6 von Grevel nach Dortmund Hbf geprüft.

Die Linie X93 von Hagen über Schwerte-Westhofen bis nach Dortmund-Hörde stellt eine interessante neue Querverbindung dar und wird in das Zielnetz aufgenommen. Der Kreis Unna ist hier für Gespräche bereit. Eine Finanzierung ist aktuell nicht gesichert und müsste mit den anderen Aufgabenträgern sowie dem VRR abgestimmt werden.

Die VRR-Linie X91 von Lünen über Dortmund Aplerbeck bis nach Schwerte wird durch die Planungen des X- und Y-Prinzips im Kreis Unna nicht abgedeckt. Als zusätzlicher Verkehr des X-Prinzips ist der Kreis Unna hier für Gespräche bereit. Eine Finanzierung ist aktuell nicht gesichert und müsste mit den anderen Aufgabenträgern sowie dem VRR abgestimmt werden.

Im Rahmen des Schnellbuskonzeptes des ZRL sind prioritär zwei Linien vorgesehen, die den Kreis Unna erschließen sollen. Die ZRL-Linie 1 sieht eine Verbindung der Städte Unna und Iserlohn über die Zwischenhalte Fröndenberg/Ruhr, Menden und Hemer vor. Zunächst war die Einführung der VKU-Linie X7 von Unna nach Fröndenberg/Ruhr entlang dieser Achse vorgesehen. Aufgrund der parallelverkehrenden Regionalbahn und des Wegfalls der Anbindung umliegender Ortsteile wurde diese Planung jedoch zurückgezogen und auf die Bedienung als Expressbus verzichtet. Die nun geplante Linie 280 soll von Unna ausgehend zwischen Kessebüren und Fröndenberg/Ruhr Zentrum zusätzlich die Ortsteile Frömern, Ostbüren, Bausenhagen und Stentrop erschließen. Es wird angestrebt, einen 60-Minuten-Takt auf der Relation einzurichten. Die Bedienung an Sonn- und Feiertagen erfolgt als Bedarfsverkehr. Zu den ursprünglich vorgesehenen 4 bedienten Haltestellen auf diesem Linienabschnitt sollen künftig 28 zusätzliche Haltestellen angebunden werden. Die Ansprüche der ZRL-Linie 1 werden auf diesem Abschnitt dadurch nicht erfüllt. Es wird zusätzlich empfohlen, die Einrichtung eines Umstiegs nach Menden am Bahnhof Fröndenberg/Ruhr zu prüfen, um die Umsetzung des ZRL-Konzepts aktiv voranzutreiben. Der Kreis Unna ist für die Einführung der regionalen ZRL-Linie 1 offen, zumal diese die ursprünglich der X7 angedachten Aufgaben erfüllt. Eine Finanzierung ist derzeit nicht gegeben und müsste mit dem ZRL und anderen Aufgabenträgern abgestimmt werden.

Die Berücksichtigung der ZRL-Linie 2 im Nahverkehrsplan erfolgt in Form der neuen VKU-Linie X5 von Werne über Bergkamen und Kamen bis nach Unna. Die X5 weist insgesamt eine geringere Anzahl an Haltestellen auf als die ZRL-Linie 2. Die Relation startet am Stadthaus in Werne, wodurch weder der Bahnhof noch der Markt in Werne bedient werden. Umlauftechnisch ist eine

Verlängerung nach Werne Bahnhof mit Sprungkosten verbunden und kann daher nicht ohne zusätzliche Förderung realisiert werden. In Bergkamen wird der Linienführung über die Fritz-Husemann-Straße gefolgt und somit die Wohngebiete im Norden Bergkamens erschlossen. In Kamen wird dem Linienweg über die B233 zum Bahnhof gefolgt und auf eine Bedienung des Marktes verzichtet. Auf dem weiteren Linienweg werden die Haltestellen Rünthe Lippebrücke, Bergkamen Albert-Schweitzer-Straße und Unna Kreishaus nicht bedient. Für die X5 ist ein 60-Minuten-Takt vorgesehen. In den Abendstunden sowie am gesamten Sonntag soll die Linie lediglich zwischen Werne und Kamen verkehren.

6.2.4 Mobilitätsimpuls.RUHR

Die Maßnahmen in diesem Projekt stehen unter einem Finanzierungsvorbehalt. Daher werden mit dem Zielnetz Bus in diesem Nahverkehrsplan nicht alle Maßnahmen aus dem Mobilitätsimpuls.RUHR direkt umgesetzt. Alle Maßnahmen im Mobilitätsimpuls.RUHR sind in einem qualitativen Prozess zwischen dem RVR, VRR, pro Bahn, VCD und den ÖPNV-Aufgabenträgern entstanden. Statistische Größen hatten in diesem Teil des Projektes keine Priorität. Eine Überprüfung aller Maßnahmen mit Mobilitätsdaten ist für das Jahr 2024 durch den RVR mit einem regionalen Verkehrsmodell anvisiert. Mit dieser zusätzlichen Prüfung können Maßnahmen wieder eine Relevanz für die Weiterentwicklung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV-Angebots des Kreises Unna erhalten.

6.3 Prüfaufträge

6.3.1 Interkommunale Verbindungen

Durch die neue Methodik des Nahverkehrsplans entfallen einige interkommunale Verbindungen mit geringem Potenzial oder es wurde Potenzial für mögliche neue Verbindungen identifiziert. In der Folge sollen diese Verbindungen nochmals mit den benachbarten Aufgabenträgern/Verkehrsunternehmen diskutiert und untersucht werden. Hierbei kommen auch alternative Lösungen im Vergleich zum Status Quo in Betracht. Im Detail sollen folgende Korridore betrachtet werden:

- Holzwickede – Dortmund-Wickede (– Unna, Buderuskolonie) (Erhalt der Verbindung der heutigen R51, vorrangig innerhalb Dortmunds)
- Lünen-Süd – Dortmund-Lanstrop (Erhalt der Verbindung der heutigen C4/C14)
- Selm – Olfen (Ausbau der Verbindung)
- Selm – Lüdinghausen (Entwicklung von Alternativen zur heutigen R19 durch Schul- und/oder Bedarfsverkehre)
- Dortmund-Grevel – Dortmund Hbf (Verlängerung X6 des Zielnetzes zur Erreichung einer Direktverbindung Bergkamen – Dortmund Hbf)
- Verlängerung einer Linie aus Hamm nach Nordbögge Nord
- Neue Linie Holzwickede – DO-Airport – DO-Wickede – DO-Kurl (– DO-Scharnhorst) – DO-Lanstrop – Lünen Preußen (in Verbindung mit den obenstehenden Prüfaufträgen R51 und C4/C14 zu betrachten)

6.3.2 Bedarfsverkehr

Der Bedarfsverkehr ist eine wichtige Ergänzung zum Verkehr mit Linienbussen im Zielnetz Bus. Dies gilt besonders für Verkehre bzw. einzelne Fahrten in Zeiten und Räumen einer geringen Nachfrage. Hinzu kommen Quartiere, deren Straßen nicht betrieblich zuverlässig befahren werden können. Ein Prüfauftrag zum Bedarfsverkehr umfasst dazu alle Bereiche für diese Form des ÖPNV.

Prüfauftrag für den Bedarfsverkehr

- Einsatzgebiete
- Durchführungsformen
- Einsatz von Fahrzeugtypen
- Hintergrundsysteme inklusive Buchung und Abrechnung
- Einbindung in Tarifsysteme

6.3.3 Nachtnetz

Die Mobilität nachts umfasst etwa den Zeitraum zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr. Dieser stellt auf Grund mehrere Charakteristika einen eigenen und weitestgehend unabhängigen Baustein innerhalb des gesamten ÖPNV-Angebots des Kreises Unna dar.

Prüfung für das Nachtnetz

- Wegeanlass zu über 95 % Freizeitverkehr
- Verkehrsverflechtungen aus den Großstädten Dortmund (höchste Priorität), Hagen, Hamm und Münster zurück in die Wohnquartiere der kreisangehörigen Kommunen
- Stärke – auch genderspezifische Relevanz – bei der subjektiven Sicherheit

Mit diesen Charakteristika zeichnet sich ab, welche Art und welchen Umfang der Nachtverkehr für den Kreis Unna hat. Dazu gehören auch zwei verschiedene Formen von ÖPNV, die sich je nach Teil der Gesamtverbindung ergeben.

Art und Umfang für Nachtverkehr für den Kreis Unna

- Schnelle Verbindungen aus den relevanten Großstädten in den Kreis Unna
Schwerpunkt: Bahnlinien
- Schnelle Nord-Süd-Busverbindung zwischen den Bahnstrecken
Schwerpunkt: Buslinie
- Lokale Verteilung innerhalb des Kreises Unna
Schwerpunkt: Bedarfsverkehr möglichst nahe vor die Haustür

Der Prüfauftrag nutzt dazu soweit möglich dasselbe Verfahren wie für das Tagesnetz. Aus dieser Methodik ist ein Netz zu entwickeln, welches auf für die betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekte einen Gestaltungsrahmen hat.

Gestaltungsrahmen für den Prüfauftrag Nachtnetz Kreis Unna

- Definition von Umsteigeknoten im Nachtnetz vom Zug zum Bus- und Bedarfsverkehr
- An Wochenenden und Feiertagen
- Alle 60 Minuten
- Integration von einbrechenden Nachtverkehren der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger

6.4 Infrastruktur

6.4.1 Fahrplanstabilität und Beschleunigung

Für die Realisierung der Linien nach dem X-Prinzip sind die erforderlichen Maßnahmen zur Fahrplanstabilität und Busbeschleunigung weitestgehend umgesetzt. Dies gilt auch für weite Teile des ÖPNV-Angebots nach dem Y-Prinzip. Für eine weitere Verbesserung der Fahrplanstabilität und Beschleunigung sind vor allem die nachfolgenden Situationen zu Gunsten des ÖPNV zu verbessern:

Stadt Bergkamen

- Bambergstraße Kreuzung Landwehrstraße
- Bambergstraße Kreuzung Nordfeldstraße
- Industriestraße Kreuzung Ostenhellweg
- Ostenhellweg Kreuzung An der Bumannsburg
- Werner Straße Kreuzung Landwehrstraße

Gemeinde Bönen

- Pelkumer Straße Kreuzung Rhynerner Straße

Stadt Fröndenberg/Ruhr

- Derzeit keine Maßnahmen erforderlich

Stadt Dortmund

- Ausbau der Haltestelle „Grevel U“

Gemeinde Holzwickede

- Chaussee Kreuzung Ölpfad
- Nordstraße: 4 Ampeln zwischen Wilhelmstraße und B1

Stadt Kamen

- Auf dem Spiek Kreuzung Westring
- Heerener Straße Kreuzung Henry-Everling-Straße
- Lünener Straße Kreuzung Westring

- Ostring Kreuzung Nordring
- Unnaer Straße Kreuzung Schattweg

Stadt Lünen

- Friedrichstraße Ecke Konrad-Adenauer-Straße
- Gahmener Straße Kreuzung Bahnstraße
- Kamener Straße Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße
- Kurt-Schumacher-Str. Kreuzung Bebelstraße
- Moltkestraße Kreuzung Konrad-Adenauer-Straße

Stadt Schwerte

- Ausfahrt Schwerte Bahnhof
- Hölder Straße Kreuzung Talweg und Am Eckey

Stadt Selm

- Kreisstraße Kreuzung Neue Werner Straße

Stadt Unna

- B1 Kreuzung Hertingerstraße
- B1 Kreuzung Iserlohner Straße
- Fußgängerampeln entlang der Kamener Straße und Friedrich-Ebert-Straße
- Hansastrasse Kreuzung Hochstraße

Stadt Werne

- Hansaring Kreuzung Münsterstraße
- Kamener Straße Kreuzung Hansaring
- Kamener Straße Kreuzung Stockumer Straße
- Münsterstraße Kreuzung Bahnhofstraße
- Münsterstraße Kreuzung Cappenberger Straße

Mit der regelmäßigen Evaluation von Fahrzeiten kann auch nach Beseitigung des oben skizzierten Handlungsbedarfs ein weiterer Bedarf für Fahrplanstabilität und Beschleunigung entstehen. Dies ist mindestens jährlich durch das vom Kreis Unna betraute Verkehrsunternehmen zu analysieren.

6.4.2 Haltestellen

Neue Haltestellen

Mit der Umsetzung des X-Prinzips und Y-Prinzips ergibt sich der Bedarf, neue Haltestellen im Kreisgebiet einzurichten. Sie tragen dazu bei, dass die angestrebte Erschließungswirkung von

mindestens 80 % erreicht werden kann. Neue Haltestellen unterliegen wie die neuen ÖPNV-Angebote einer Entwicklung bei der Nutzungsintensität. Neue Haltestellen müssen immer verkehrssicher für die wartenden Fahrgäste eingerichtet werden. Ein barrierefreier Ausbau ist nach einer zweijährigen Betriebsphase zu bewerten. Mit dieser Bewertung kann sich die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus (vgl. nachfolgend) nachträglich ändern.

Tabelle 22: Neue Haltestellen

Kommune	Arbeitstitel
Bergkamen	Am Roggenkamp Einkaufszentrum Nordfeld Goekenheide/Königsberger Straße
Bönen	Schäkermann (Verlegung in Friedenstraße)
Fröndenberg/Ruhr	-
Holzwickede	Borsigcenter Stehfenstraße/REWE Kantstraße/Mozartstraße
Kamen	Am Langen Kamp/Otto-Prein-Straße
Lünen	Hbf. (Reaktivierung am Hauptausgang) Lippebad Lippewerk
Schwerte	-
Selm	Am Klockenberg/Langer Acker Campus Süd/Sanforter Weg
Unna	Abzweig Buderuskolonie/Wasserkurler Straße Altendorfer Straße/Zum Südfeld Bertha-von-Suttner-Allee/Nelly-Sachs-Straße Falkenweg (Reaktivierung) Hermannstraße/Zechenstraße (Reaktivierung) Dorotheenstraße/Knappenweg Schulzentrum Brockhausstraße
Werne	Dietrich-Bonhoeffer-Straße/Goerdelerstraße

Die neuen Haltestellen werden ergänzt um Haltestellen, die bereits heute existieren, aber keine regelmäßige Bedienung durch Linienbusse haben. Dies sind primär Haltestellen nur für Bedarfsverkehr und nur für Schulbusverkehr. Mit einer stärkeren verkehrlichen Bedienung durch ÖPNV-Angebots aus dem X-Prinzip und /oder Y-Prinzip kann bei diesen Haltestellen auch ein Handlungsbedarf ähnlich einer neuen Haltestelle entstehen.

Haltestellenbezeichnungen

Mit dem neuen Nahverkehrsplan ergibt sich auch die Möglichkeit, die Richtlinie für Haltestellenbezeichnungen (vgl. Kapitel 5.4.1) anzuwenden. Ein Änderungsbedarf berücksichtigt dazu auch konkret absehbare Entwicklungen mit Relevanz für den ÖPNV im X-Prinzip und Y-Prinzip. Speziell der Aspekt nicht-diskriminierender Bezeichnungen hat auch einen historischen Bezug. Diese sind grundsätzlich für alle Haltestellen kreisweit zu prüfen. Auf Grund des Umfangs dieser Prüfung ist dieser Aspekt nachfolgend noch nicht enthalten.

Mehrere Haltestellen, vor allem bei den ÖPNV-Angeboten nach dem X-Prinzip, sollen perspektivisch zu Mobilstationen weiterentwickelt werden. Damit ist grundsätzlich zu prüfen, ob der Zusatz Mobilstationen in der Bezeichnung der Haltestellen ergänzt werden kann, sobald die Weiterentwicklung zur Mobilstation abgeschlossen ist.

Tabelle 23: Anpassung von Haltestellenbezeichnungen

Kommune	Stand 11/2024	Mögliche Alternative
Bergkamen	Altenwohndorf	Seniorenzentrum
	Wellenbad	Freizeitzentrum
Bönen	-	-
Fröndenberg/Ruhr	Krankenhaus	JVA-Krankenhaus
	Werner-von-Braun-Straße	Wernher-von-Braun-Straße ²
Holzwickede	-	-
Kamen	Second-Hand-Kaufhaus	Schleppweg
	Stammer-Hausgeräte	Hellmig-Krankenhaus
Lünen	Altenwohnheim	Seniorenzentrum Lünen-Süd
	Bauer Otto	Alstedder Mark
	Steinstraße	Steinstraße (Cappenberger See)
	Südbahnhof Lünen	Alter Südbahnhof
Schwerte	Borowski Autofit	Fleitmannstraße
	Geisecke Bahnhof	Geisecke Alter Bahnhof
Selm	Bork, Kampmann	Bork, Hassel
Unna	Im Vollhorst	Am Roten Gradierwerk
	Königsborner Tor	Königsborner Tor (Unna Bahnhof)
Werne	Ketteler Straße	Ketteler Straße (Werne Bahnhof)
	La Taverna	Stockum Mitte
	Zeche Werne	Zeche Werne (SurfWrld) ¹

¹ Änderung kann sich mit Eröffnung des ÖPNV-relevanten Standorts ergeben

² Änderung unabhängig einer grundsätzlichen Prüfung historisch kritischer Bezeichnungen

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Bergkamen

Die Stadt Bergkamen hat ihre Haltestellen nach deren jeweiligen Bedeutung in den Kategorien „Verknüpfung/Umsteigehaltestelle“, „Versorgungsschwerpunkt/Nahversorgung“ und „Ziel für Mobilitätseingeschränkte“ bewertet und entsprechend kategorisiert (Priorität 1-3). Ausnahmen vom Ausbau werden nach den Kategorien „nur Bedarfslinien“, „keine dichte Struktur“ und „keine Bedienung“ definiert. Tabelle 24 zeigt alle Ausbauten, die ab 2024 geplant sind. Insgesamt sind 74 Haltestellen in Bergkamen bereits ausgebaut, 65 haben keinen Ausbaubedarf, 27 befinden sich im vorrangigen Ausbaubedarf und 37 im weiteren Ausbaubedarf. Eine räumliche Verortung zeigt Abbildung 15.

Tabelle 24: Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus in Bergkamen

Haltestelle	Kategorie	Geplanter Ausbau
Anton-Schmaus-Straße	2b	2024
Ebertstraße (Nordberg)	3a	2024
Königsberger Straße	Neubau, ohne Kategorie	2024
Fritz-Husemann-Straße (Ost)	1c	2025
Werner Straße	1d	2025
Am Römerberg	1e	nach 2025
Am Roggenkamp (Rewe)	Neue Haltestelle gem. NVP, ohne Kategorie	nach 2025
Im Kattros	2b	nach 2025
Im Sundern	1d	nach 2025
Jahnstraße	1e	nach 2025
Lessingstraße	1d	nach 2025
Lippebrücke	1b	In Planung, nach 2025
Museumsplatz	1e	nach 2025
Preußenweg	1d	nach 2025
Realschule	1e	nach 2025
Schulzentrum	1c	nach 2025
Ulmenweg	2b	nach 2025
Wellenbad	1c	nach 2025
Zum Oberdorf	2b/3a	In Planung, nach 2025

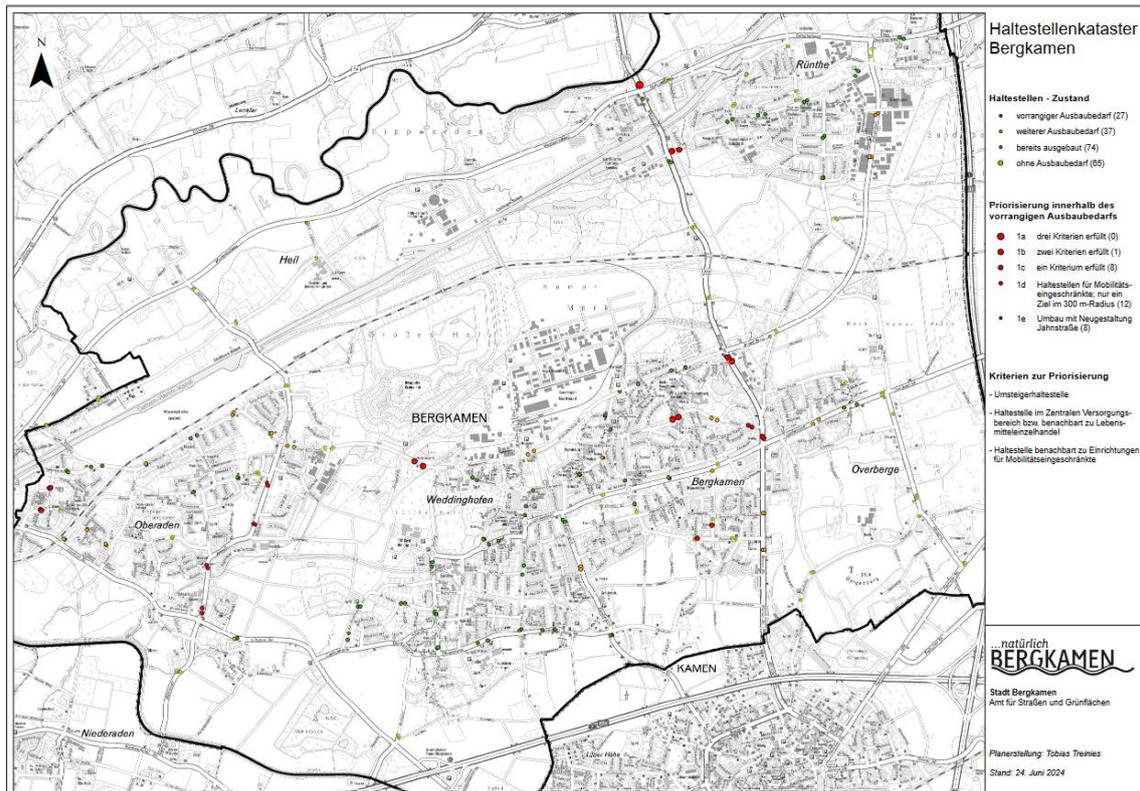
Folgende Haltestellen sind derzeit aufgrund der ausschließlichen Bedienung im Bedarfsverkehr vom barrierefreien Ausbau ausgenommen: Albert-Schweitzer-Schule, Am Himmeldiek, Am Landwehrpark, Am Rothenbach, Auf der Alm, Beversee, Friedhof Oberaden, Friedhof Overberge, Friedhof Rünthe, Friedhof (Ost), Grundschule, Hans-Böckler-Straße, Hansasträße, Haus Velmede, Hellweg,

Hüchtstraße, In der Dille, Industriestraße (Nord), Karolinenweg, Kirchweg, Legienstraße, Nachtigallenstraße, Nielinger, Otto-Wels-Straße, Schenkstraße, Schlägelstraße

Folgende Haltestellen sind derzeit aufgrund der geringen baulichen Struktur vor Ort vom barrierefreien Ausbau ausgenommen: Bodelschwingh-Schule, Königstraße, Lippestraße, Luftschacht, Overberger Straße, Schmülling, Westenhellweg, Zeche Haus Aden

Folgende Haltestellen sind derzeit vom barrierefreien Ausbau ausgenommen, weil sie nicht bedient werden: Büscherstraße (entfällt durch NVP), In den Kämpen

Abbildung 15: barrierefreier Haltestellenausbau in Bergkamen



Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Gemeinde Bönen

Aus der Gemeinde Bönen lag zur Endredaktion im März 2025 noch keine Stellungnahme zum barrierefreien Haltestellenausbau vor.

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Fröndenberg/Ruhr

Aus der Stadt Fröndenberg/Ruhr lag zur Endredaktion im März 2025 noch keine Stellungnahme zum barrierefreien Haltestellenausbau vor.

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Gemeinde Holzwickede

In der Gemeinde Holzwickede startete der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Jahr 2018. Folgende Haltestellen wurden seitdem ausgebaut:

2019: Jahnstraße, Ecke Massener Straße

2020: Massener Straße vor Einmündung Goethestraße, östliche und westliche Seite

2021: Friedhofstraße, Ecke Bonner Allee, Bonner Allee, Ecke Friedhofstraße

2022: Gottlieb-Daimler-Straße, West, nördliche und südliche Seite, Gottlieb-Daimler-Straße, Ost, östliche und westliche Seite, Buchholzstraße, Höhe Nr. 43, östliche und westliche Seite

2024: Kirchstraße, Höhe kath. Kirche / Emscherpark, südliche und nördliche Seite, Kirchstraße, Höhe Kreisverkehr, südliche und nördliche Seite, Berliner Allee, Höhe Seniorenbegegnungsstätte, südliche und nördliche Seite

Informationen zum Ausbau nach 2024 oder Ausnahmedefinitionen liegen zur Endredaktion im März 2025 nicht vor.

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Kamen

Die Stadt Kamen sieht im Rahmen des barrierefreien Ausbaus ihrer Haltestellen den Umbau von Haltestellen zu Buskaps und die Ausstattung mit taktilen Elementen vor. Insgesamt sind in Kamen bereits 49 Haltestellen als Buskap ausgebaut, 35 Haltestellen verfügen zusätzlich über taktile Leitelemente.

Folgende Haltestellen sind als Buskap ausgebaut: Heeren Bergstraße (Anzahl der Haltepositionen: 2), Heeren Märkische Straße (2), Heeren Südfeld (2), Kamen Lüner Höhe (1), Methler Jahnschule (2), Methler Otto-Hahn-Straße (2),

Zudem wurden mehrere bereits als Buskap ausgebaute Haltestellen mit taktilen Elementen nachgerüstet: Heeren Denkmal (Anzahl der Haltepositionen: 2), Heeren, Leningser Straße (3), Heeren Am Stadtpark (1), Kamen Bahnhof (3), Kamen GSW (2), Kamen Konzertaula (2), Kamen Nordring (2), Kamen Stadthalle (1), Kamen Stammer-Hausgeräte (2), Kamen Waterkamp (1), Methler Bahnhof (2), Kamen Einsteinstraße (2), Methler Heimstraße (2), Methler Kreuzweg (2), , Methler Lutherplatz (2), Methler Pastoratsfeld (1), Südkamen Perthes-Werk (1)

Einige bereits barrierefrei ausgebaute Haltestellen entfallen im NVP oder werden lediglich im Schulverkehr bedient: Methler Heidestraße (2 Haltepositionen mit Buskap), Methler Heimstraße (eine Halteposition mit Buskap und taktilen Elementen), Methler Hilsingmühle (eine Halteposition mit Buskap und taktilen Elementen), Methler Im Königsort (eine Halteposition mit Buskap und taktilen Elementen), Methler Lämpelstraße (eine Halteposition mit Buskap und taktilen Elementen), Methler Mühlenstraße (eine Halteposition mit Buskap und taktilen Elementen)

Informationen zum Ausbau nach 2024 oder Ausnahmedefinitionen liegen zur Endredaktion im März 2025 nicht vor.

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Lünen

Die Stadt Lünen hat ihre Haltestellen priorisiert. Die Zuordnung zeigt Tabelle 25. Mit Ausnahme der Haltestellen Lippe Berufskolleg und Hbf ZOB sind alle Haltestellen der Kategorie 1 derzeit in Planung oder Umsetzung. Informationen zu Ausnahmeregelungen zum Ausbau in Lünen liegen Endredaktion im März 2025 nicht vor.

Tabelle 25: Priorisierung des barrierefreien Haltestellenumbaus in Lünen

Name der Haltestelle	Kategorie / Priorisierung
Alstedde (Mitte)	1
Altstadtstraße	1
Am Krähenort	1

Name der Haltestelle	Kategorie / Priorisierung
Bäckerstraße	1
Bahnhof Preußen	1
Barbarastraße	1
Bismarckstraße	1
Brambauer Verkehrshof	1
BRANDVital	1
Dorfstraße	1
Förderzentrum Lünen	1
Gemeindehaus	1
HBF Nord (Ernst-Becker-Straße)	1
HBF Nord (Münsterstraße)	1
Holtgrevenstraße	1
Kreuzstraße (Kamener Straße)	1
Laakstraße	1
Lange Straße	1
Lippkampstraße	1
Lutherstraße A/B	1
Lutherstraße C/D	1
Lützwowstraße	1
Marienhospital	1
Marienkirche stadtauswärts	1
Marienkirche stadteinwärts	1
Persiluhr A/B	1
Persiluhr C	1
Robert-Koch-Straße	1
Schulenkampstraße	1
Schulzentrum Brusenkamp	1
Seelhuve	1
Spormeckerplatz	1
Viktoria 3/4	1
Wittekindstraße	1
Lippe Berufskolleg	1
HBF ZOB	1
Altenwohnheim	2a
An der Lune	2a
An der Vogelscher	2a
Arndtstraße	2a
Asternweg	2a
Auf dem Kelm	2a
Auf den Kämpen	2a
Cappenberger See	2a
Ebertstraße	2a
Fölger	2a
Freiligrathstraße	2a

Name der Haltestelle	Kategorie / Priorisierung
Friedhof Brambauer	2a
Friedhofstraße	2a
Frydagstraße	2a
Gottfriedstraße	2a
Heuser	2a
Hünenweg	2a
Im Berge	2a
Im Berge Ost	2a
Im Drubbel	2a
In der Geist	2a
Jägerstraße	2a
Kaubrügge	2a
Kleine Laake	2a
Lenastraße stadtauswärts	2a
Lenastraße stadteinwärts	2a
Lindenplatz	2a
Meininghaus	2a
Multikulti Dammwiese	2a
Ottostraße	2a
Rudolph-Nagell-Sträße	2a
Scharnhorststraße	2a
Schorlemmerskamp	2a
Schulstraße	2a
Schützenstraße	2a
Waltroper Straße	2a
Wittkamp	2a
Achenbachstraße	2b
An der Becke	2b
An der Wethmarheide	2b
Augustin-Wibbelt-Straße	2b
Behringstraße	2b
Beisenkamp	2b
Bergkampstraße	2b
Bindestraße	2b
Brüderweg	2b
Camminer Weg	2b
Dieckenbruch	2b
Dr.-Flume-Straße	2b
Eduard-Petrat-Straße	2b
Emil-Stade-Platz	2b
Espelweg stadtauswärts	2b
Espelweg stadteinwärts	2b
Firma ARA	2a
Fontanestraße	2b

Name der Haltestelle	Kategorie / Priorisierung
Glashütte	2b
Grenzstraße	2b
Gustav-Sybrecht-Straße	2b
Hasenweg	2b
Heikenberg	2b
Heinestraße	2b
Helmutstraße	2b
Hülshof	2b
Im Bruch	2b
In der Heide stadtauswärts	2b
In der Heide stadteinwärts	2b
Karlstraße stadtauswärts	2b
Karlstraße stadteinwärts	2b
Kielhornschule	2b
Königsberger Weg	2b
Krimstraße	2a
Kupferstraße	2b
Kupferwerk	2b
Löwen-Köster-Straße	2b
Mittelfeld	2b
Mühlenbachstraße	2b
Nikolaus-Groß-Schule	2b
Osterfeld	2b
Parkstraße	2b
Realschule	2b
Reichsweg	2b
Römerweg	2b
Röntgenstraße	2b
Rudolfstraße	2b
Spichernstraße	2b
Steinstraße stadtauswärts	2b
Steinstraße stadteinwärts	2b
Stettinger Weg	2b
Südbahnhof	2b
Theodor-Storm-Straße	2b
Tinkmühlenweg	2b
von-Born-Straße	2a
Waldhöhe	2b
Weidenkamp	2b
Wieneke	2b
Am Bach	2a
Kraftwerk STEAG	2a

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Schwerte

In der Stadt Schwerte wurden folgende Bushaltestellen bereits barrierefrei ausgebaut:

ZOB/Hbf, Von-Borries-Weg (Anzahl der Steige: 2), Am Hohenstein (2), Sparkasse (2), Lichtendorfer Straße (2), Ostenstraße (1), Kath. Krankenhaus/RTG (1), Kreinberg (2), Meierling (1), Nickelfabrik (2), Zum Prinzenwäldchen (2), Ergste Bahnhof (Süd) (1), Post (1), Villigster Straße (2), Vichowstraße (2), Borowski-Autofit (2), Regenbogenstraße (2), Ostpreußenweg (2), Rathaus II (1), Bergstraße (2), Freischütz (2), Talweg (1)

Zudem wurden 2021 mehrere Haltestellen, die bereits ein erhöhtes Bord hatten, mit taktilen Elementen aus Acrylittplatten nachgerüstet: Am Lenningskamp (2), Post (1), Hengstenberg (1), Gotenstraße (2), Wandhofen (1), Wittekindstraße (2), Am Elsebad (2), Kleine Feldstraße (2), Denkmal (1), Friedrich-Hegel-Straße (1), Schützenstraße/Krankenhaus (2), Browski Autofit (2), Luisenstraße (2), Gymnasium (2), Gänsewinkel (2) und Reichshofstraße (1).

Aktuell (2024/2025) befinden sich die Haltestellen Amthaus (2) und Krönig (1) in der Umsetzung.

Für 2025 sind folgende Haltestellen eingeplant: Am Kuckuck (2), Immenweg (2), Alte Lay (2), Am Winkelstück (2), Bachstr. (2), Ruhrakademie (2), Wandhofen (1).

Informationen zu Ausnahmeregelungen zum Ausbau in Schwerte liegen zur Endredaktion im März 2025 nicht vor.

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Selm

In der Stadt Selm wurden folgende Bushaltestellen bereits ausgebaut:

Äckerschule, Buddenbergstraße, Haus-Berge-Straße, Kamphaus, Kreutzkamp, Münsterlandstraße, Oberförsterei, Schule (Cappenberg), Schulzentrum/St. Josef

Folgende Haltestellen wurden im Dezember 2023 beim NWL zur Förderung angemeldet:

Amtshaus, Elbinger Str., Hellweg Baumarkt, Kampmann, Kolpingstraße, Ludgerikirche, Luisenstraße, Osthaus, Seilandstraße, Sekundar-/Ludgerischule, Selm Bf., Zentrum

Für die anderen Haltestellen steht noch eine Prüfung aus, ob diese vom barrierefreien Ausbau ausgenommen werden können. Nach Angabe der Stadt Selm handelt es sich um Haltestellen, die nur von Bedarfsverkehren angefahren werden, unter 50 Fahrgäste pro Tag aufweisen oder außerhalb von Schulstandorten lediglich dem Schulverkehr dienen.

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Unna

Folgende Haltestellen wurden beim NWL zur Förderung des barrierefreien Ausbaus angemeldet: Rehfuß, Salinencenter, Frankfurter Straße, Neumarkt, Eibenweg, Ahornstraße. Eine räumliche Verortung der Haltestellen ist Abbildung 16 zu entnehmen.

Informationen zum bisherigen barrierefreien Ausbau sowie einem Ausbau nach 2024 oder Ausnahmedefinitionen liegen zur Endredaktion im März 2025 nicht vor.

Abbildung 16: Angestrebter barrierefreier Umbau von Bushaltestellen in Unna



Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Stadt Werne

Aus der Stadt Werne lag zur Redaktion im November 2024 noch keine Stellungnahme zum barrierefreien Haltestellenausbau vor.

Priorisierte Empfehlung zum weiteren Ausbau Straßen.NRW

Von Straßen.NRW lag zur Endredaktion im März 2025 noch keine Stellungnahme zum barrierefreien Haltestellenausbau vor.

Die an dieser Stelle noch fehlenden Priorisierungen und Ausnahmeregelungen sollen im Rahmen einer Teilfortschreibung ergänzt werden.

Ausnahmen von der baulichen Barrierefreiheit

Mit dem Personenbeförderungsgesetz sind begründete Ausnahmen von der baulichen Barrierefreiheit von Haltestellen möglich. Die begründeten Ausnahmen umfassen im Kreis Unna vier Kategorien:

- **Haltestellen, nur mit Bedienung von Bedarfsverkehren**
Die Bedarfsverkehre erfolgen mit Kraftfahrzeugen (Limousine bis Van). Diese Fahrzeuge haben einen niedrigeren Einstieg als Busse. Daher ist der barrierefreie Ausbau mit einem erhöhten Bordstein nicht erforderlich.
- **Virtuelle Haltestellen**
Derzeit bestehen keine virtuellen Haltestellen, welche vor allem für On-Demand-Verkehre relevant sind. Sollten im Kreis Unna On-Demand-Verkehre eingerichtet werden, sind virtuelle Haltestellen ebenfalls von einem barrierefreien Ausbau ausgenommen. Diese können überall im Kreisgebiet liegen, was mit einer baulichen Barrierefreiheit nicht abgebildet werden kann.
- **Schulverkehrshaltestellen außerhalb der Schulstandorte**
Reine Schulverkehrshaltestelle in den Wohnquartieren haben eine geringe und mit Schulhalbjahren ggf. wechselnde Relevanz für Busverkehre. Sie können verteilt in weiten Teilen des Kreisgebiets liegen, was mit einer baulichen Barrierefreiheit nicht abgebildet werden kann.
- **Haltestellen im X- und Y-Prinzip unter 50 Fahrgästen pro Tag ohne Inklusionseinrichtung**
Jede Abfahrtsposition einer Haltestelle, die mit Busverkehren nach dem X-Prinzip und Y-Prinzip bedient werden, aber eine Nachfrage von weniger als in Summe 50 Ein- und Aussteigern pro Abfahrtsposition hat, hat keine Priorität für einen barrierefreien Ausbau. Liegt im Einzugsbereich eine Inklusionseinrichtung ist ein barrierefreier Ausbau trotzdem erforderlich.

Haltestellenkataster

Das aktuelle Vorgehen im Kreis Unna ist uneinheitlich. Auch für die Darstellung der Priorisierungen und Ausnahmen zum Ausbau der Haltestellen ist die Datengrundlage derzeit nicht ausreichend. Der Kreis Unna strebt daher als Koordination ein kreisweites Haltestellenkataster an, das gebündelte Informationen des Ausbauszustandes sowie der Ausstattung von Haltestellen enthält. Ziel ist ein einheitliches und fokussiertes Vorgehen beim zukünftigen Ausbau, das kommunalübergreifend für alle Baulastträger und Verkehrsunternehmen eine Unterstützung darstellt. Die Informationen zur Priorisierung und Ausnahmen dieses Nahverkehrsplans können dann in einem weiteren Schritt präzisiert werden.

6.4.3 Mobilstationen

Mit dem Feinkonzept Mobilstationen besteht eine kreisweite Empfehlung zur Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote über Mobilstationen. Mit der Umsetzung der ÖPNV-Angebote nach dem X-Prinzip besteht das Ziel, alle Haltestellen zu Mobilstationen mit der Mindestausstattung gemäß dem Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen auszubauen. Das geplante Netz aus X-Buslinien umfasst dazu bereits einzelne Haltestellen, die bereits Teil der Standortliste des kreisweiten Feinkonzepts Mobilstationen sind. Hinzu kommen die neuen Standorte in allen Kommunen außer der Stadt Schwerte und der Gemeinde Holzwickede. In beiden Kommunen ergibt sich nicht der Bedarf, mit dem X-Prinzip neue X-Bus-Linien einzurichten. Dies kann sich mit zukünftigen Entwicklungen durch die Schnellbuskonzepte des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (vgl. Kapitel 3.3) und des ZRL (vgl. Kapitel 3.4) ändern.

Tabelle 26: Erweiterung des Feinkonzepts Mobilstationen

	Standort mit Feinkonzept	Neuer Standort mit X-Prinzip
Bergkamen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Busbahnhof ▪ Fritz-Husemann-Straße (Ost) ▪ Museumsplatz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Am Römerberg ▪ An der Bumannsburg ▪ Anton-Schmaus-Straße ▪ Hegelstraße ▪ Königsberger Straße ▪ Marina ▪ Schillerstraße ▪ Schöllerstraße ▪ Wellenbad ▪ Werner Straße ▪ Zum Oberdorf ▪ Zur Seige
Bönen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ Nordbögge Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Altenbögge Markt
Fröndenberg/Ruhr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ Ardey Bahnhof ▪ Frömern Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Frömern Ortsmitte ▪ Mitte
Holzwickede	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ Hengsen 	-

	Standort mit Feinkonzept	Neuer Standort mit X-Prinzip
Kamen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ Methler Bahnhof ▪ Südkamener Straße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jahnschule ▪ Karree ▪ Lenningser Straße ▪ Nordring ▪ Otto-Prein-Straße ▪ Stormstraße ▪ Westring
Lünen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alstedde Bahnhof* ▪ Brambauer Verkehrshof ▪ Hauptbahnhof ▪ Preußen Bahnhof ▪ Kreuzstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dorfstraße ▪ Hülshof ▪ Lippewerk
Schwerte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ Ergste Bahnhof ▪ Talweg 	-
Selm	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ Beifang Bahnhof ▪ Bork Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Amtshaus ▪ Kamphaus ▪ Kreuzkamp ▪ Schulzentrum/Sankt Josef ▪ Wasserturm
Unna	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ Hemmerde Bahnhof ▪ Königsborn Bahnhof ▪ Lünern Bahnhof ▪ Massen Bahnhof ▪ Rehfuß ▪ West Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einsteinstraße ▪ Indu-Center Nord ▪ Kessebüren Mitte ▪ Kreishaus ▪ Peukinger Weg ▪ Rathaus ▪ Salinencenter
Werne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof ▪ La Taverna ▪ Stadthaus 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Horster Straße ▪ Kettelerstraße ▪ Schemmelweg

* Realisierung mit Umsetzung Zielnetz SPNV 2032

6.5 Fahrzeuge

Mit einer Fahrzeugstrategie zur Erreichung der gesetzlichen Ziele ist der Fuhrpark des vom Kreis Unna betrauten Verkehrsunternehmens weiterzuentwickeln. Dazu sind die gesetzlichen Standards in weiteren Bereichen wie der Barrierefreiheit einzuhalten.

Fahrzeugstrategie

- 2024: Anschaffung von 9 batterieelektrischen Bussen
- 2025: Anschaffung von 10 batterieelektrischen Bussen
- Ab 2026: mindestens 50% aller zu beschaffenden Fahrzeuge haben alternative Antriebe
- 2037: angestrebt, dass gesamter Fuhrpark auf alternative Antriebe umgestellt ist

Mit der Umsetzung des Zielnetzes werden weitere kleinere Fahrzeugmodelle erforderlich (Kleinbusse). Diese müssen auch als batterieelektrischen Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

6.6 Evaluation

Im Zuge der Umsetzung des Entwicklungskonzepts sind die Fahrgastzahlen ab 2026 kontinuierlich auszuwerten. Ein entsprechendes Konzept zur Evaluation soll durch das Verkehrsunternehmen im Jahr 2025 vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der Umstellung erst nach zwei Jahren damit zu rechnen ist, dass das neue Angebot eine vollumfängliche Fahrgastnachfrage zeigt. Anfängliche Auswertungen müssen daher in diesem Kontext bewerten werden.

Auf Grundlage der Evaluation sind weitere Anpassungen und Optimierungen vorzunehmen.

7 Wirkungsabschätzung

7.1 Netzwirkung

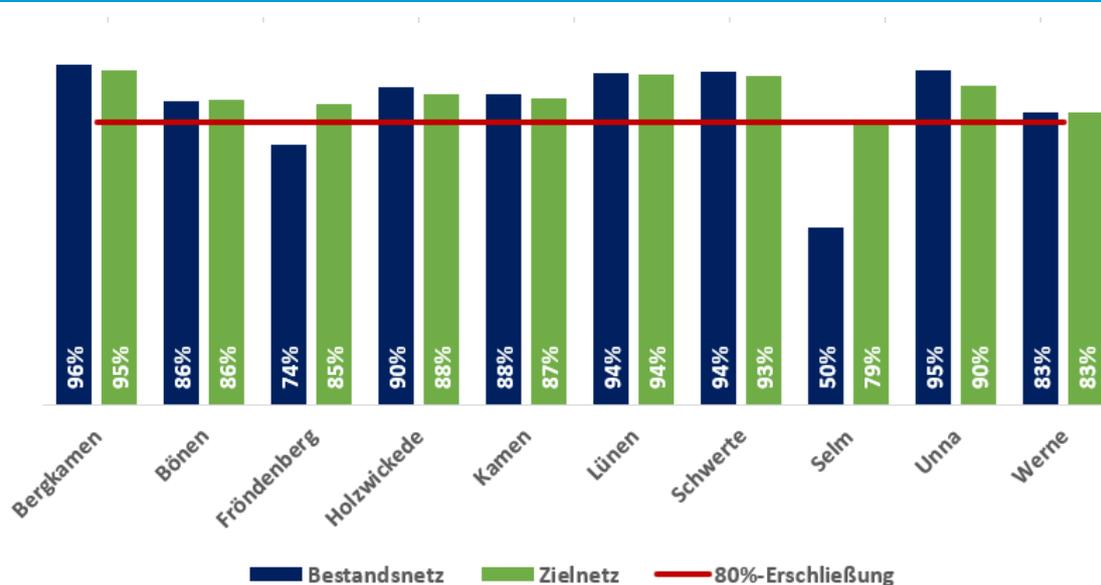
Mit dem X-Prinzip, dem Y-Prinzip und den einbrechenden ÖPNV-Angeboten der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger, sollen die Zielwerte im Anforderungsprofil erreicht werden. Dies umfasst bei der Erschließung von statistischen Einheiten (überwiegend identisch mit Sozialräumen) zu mindestens 80 %, wenn eine ÖPNV-Anbindung erforderlich ist. Dazu muss das Wegeaufkommen mit mindestens einer weiteren statistischen Einheit dem ersten Grenzwert von 1.200 Wegen entsprechen.

Über den gesamten Kreis Unna ändert sich der Anteil der erschlossenen Einwohner nicht signifikant. Im Vergleich zum Fahrplan 1. Quartal 2024, der 89 % der Bewohner erschließt, sind es mit dem neuen Zielnetz 90 %. Bezogen auf die Städte und Gemeinden sind zwei Änderungen zu unterscheiden.

- Veränderung der Erschließungswirkung zwischen -5 %-Punkten bis +5 %-Punkten
Städte Bergkamen, Kamen, Lünen, Schwerte, Unna und Werne
Gemeinden Bönen und Holzwickede
- Veränderung bei der Erschließungswirkung mit einer deutlichen Steigerung im zweistelligen Prozentbereich
Städte Fröndenberg/Ruhr und Selm

Alle Kommunen mit Veränderungen in der Erschließungswirkung bis zu -5 %-Punkten bleiben aber über dem Zielwert von mindestens 80 %. Eine deutliche Verbesserung der Erschließungswirkung für die Städte Fröndenberg/Ruhr und Selm ergibt sich aus der deutlich schlechten Erschließung im aktuellen ÖPNV-Netz gegenüber allen anderen Kommunen des Kreises Unna. Zwar bleibt die Stadt Selm knapp unter dem Zielwert von 80 %, insgesamt ist dies aber trotzdem eine deutliche Verbesserung gegenüber der aktuellen Erschließung von nur 50 %. Eine detaillierte Auswertung nach statistischen Einheiten kann dem Anhang entnommen werden.

Abbildung 17: Erschließungswirkung im Vergleich



7.2 Modal-Split

Ein kreisweiter Anteil des ÖPNV am Modal-Split wurde mit der kreisweiten Mobilitätsbefragung ermittelt. Dieser lag bei rund 10 %. Die Maßnahmen im neuen Nahverkehrsplan sollen dazu beitragen, dass dieser Anteil am Modal-Split zunimmt. Dafür braucht es nicht nur die ÖPNV-spezifischen Maßnahmen des neuen Nahverkehrsplans (vgl. Kapitel 6), sondern ein Zusammenspiel aus Push- und Pull-Maßnahmen zu Gunsten des Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Sharing).

Push-Maßnahmen verringern die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs. Menschen werden in den Umweltverbund und damit in den ÖPNV gedrückt (englisch: „push“), zum Beispiel über Parkraummanagement. Pull-Maßnahmen steigern die Attraktivität der klimafreundlichen Mobilitätsangebote und damit auch den ÖPNV. Menschen werden in den Umweltverbund gezogen (englisch: „pull“); zum Beispiel durch ein besseres ÖPNV-Angebot.

Der neue Nahverkehrsplan berücksichtigt, dass eine monomodale Stärkung eines kreisweiten ÖPNV-Angebots keinen signifikanten Beitrag zur Verringerung des Verkehrsaufkommens durch das Auto leisten kann. Dies zeigen Erfahrungen aus anderen deutschen Städten. Die Verringerung der Autokilometer bleibt bei einem alleinigen Ausbau des ÖPNV nahezu unverändert (-1 %). Erst durch eine Stärkung des ÖPNV zusammen mit dem Fuß- und Radverkehr sowie dem Abbau von Privilegien für das Auto kann eine Verringerung der Autokilometer um das bis zu Zehnfache in Prozent erreicht werden.

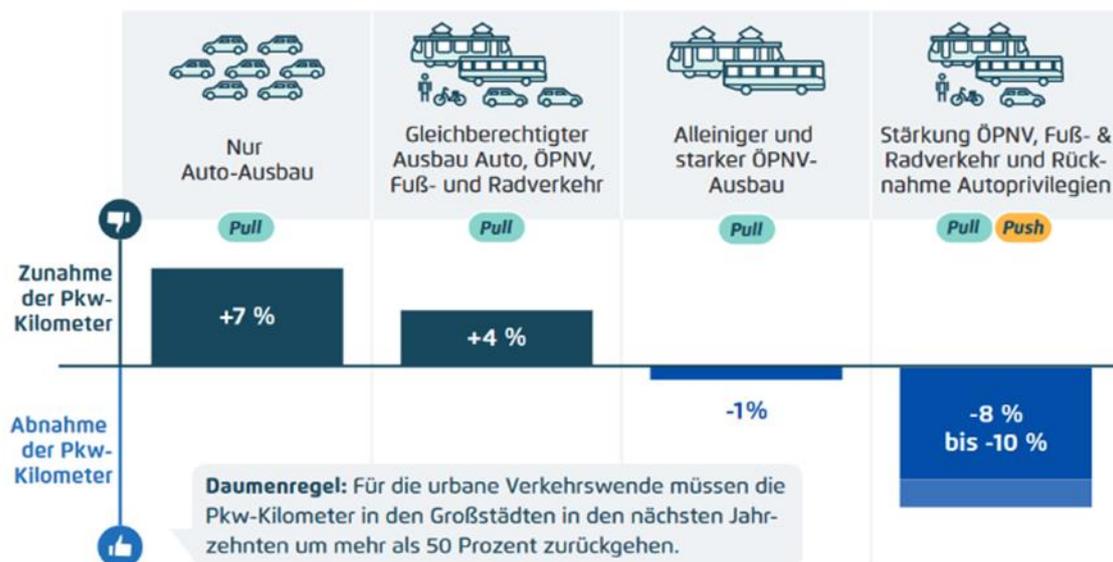
Abbildung 18: Wirkung von Push- und Pull-Maßnahmen in der Mobilität

Nicht jeder Maßnahmenmix nützt gleich viel

Push Pull

Nur wenn auch Push-Maßnahmen eingesetzt werden, gelingt es, Autoverkehr zu reduzieren.

Berechnungen im integrierten Verkehrsmodell der Stadt Dresden.



Quelle: Agora Verkehrswende (2022)

Dieses Zusammenspiel aus Push- und Pull-Maßnahmen ist unabhängig administrativer Grenzen und Zuständigkeiten. Dies ist vor allem in der Verkehrsplanung zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen relevant. Hier liegen die Zuständigkeiten der Push-Maßnahmen nahezu vollständig bei

den kreisangehörigen Kommunen, während ein wesentlicher Teil der Push-Maßnahmen mit dem neuen Nahverkehrsplan beim Kreis Unna liegt. Der neue Nahverkehrsplan skizziert dazu auch weitere Maßnahmen in der Zuständigkeit von Kommunen bzw. Baulastträgern, damit eine möglichst große Steigerung des Modal-Split-Anteils möglich wird: Fahrplanstabilität und Beschleunigung, Haltestellen und Mobilstationen (vgl. Kapitel 6.4).

8 Finanzierung

Die Finanzierung der ÖPNV-Angebote ist abhängig von deren Einordnung in das X-Prinzip oder Y-Prinzip. Für das X-Prinzip sollen die darin enthaltenen X-Bus-Linien durch die Kreisumlage finanziert werden. Diesbezüglich sind noch Gespräche mit den kreisangehörigen Kommunen zu führen.

Alle ÖPNV-Angebote nach dem Y-Prinzip werden gemeinschaftlich vom Kreis Unna und den kreisangehörigen Kommunen finanziert. Dafür übernimmt der Kreis Unna vom gesamten jährlichen Leistungsvolumen 50 % der Kosten. Die weiteren 50 % werden von den kreisangehörigen Kommunen übernommen. Dies erfolgt mit dem Betriebsleistungsschlüssel. Dabei werden die zu übernehmenden Kosten anteilig nach den Jahreskilometern auf den jeweiligen Stadt- bzw. Gemeindegebieten verteilt (inklusive öffentlichem Schulverkehr).

Die Kommunen haben jederzeit die Möglichkeit, über die ÖPNV-Angebote nach X-Prinzip und Y-Prinzip hinaus weitere ÖPNV-Verkehre durchführen zulassen (Kommunalverkehre). Alle ÖPNV-Angebote dieser Kategorie sind vollständig durch die Kommunen zu finanzieren. Bei Kommunen verbindenden ÖPNV-Angeboten stimmen sich die Kommunen bilateral über anteilige Finanzierungen ab. Erreichen Kommunalverkehre nach zwei Jahren die Mindestbedingungen für das Y-Prinzip (im Durchschnitt mind. 5 Fahrgäste pro Fahrt) können diese entsprechend in die anteilige Finanzierung übernommen werden. Hierzu erfolgt eine Prüfung seitens Kreis Unna und Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der jeweiligen Kommune.

Tabelle 27: Finanzierung

ÖPNV-Angebot	Finanzierung Kreis	Finanzierung Kommunen
X-Prinzip	100 %	-
Y-Prinzip	50 %	50 % nach BLS
Kommunalverkehre	-	100 %

9 Zeitplan

Mit dem Beschluss des Kreistags zu diesem neuen Nahverkehrsplan (10.12.2024) endet die konzeptionelle und planerische Phase für das neue Busangebot im Kreis Unna und mit seinen benachbarten Kommunen. Bereits im Laufe des Jahres 2024 begann die Umsetzungsphase. Diese hat das Ziel, bis Mitte 2026 das X-Prinzip und das Y-Prinzip gleichzeitig und vollständig umzusetzen. Damit verbunden ist die kontinuierliche Weiterentwicklung des Bedarfsverkehrs (vgl. Kapitel 6.3.1) und des Nachtnetzes (vgl. Kapitel 6.3.3).

Tabelle 28: Zeitplan zur Umsetzung von X-Prinzip und Y-Prinzip

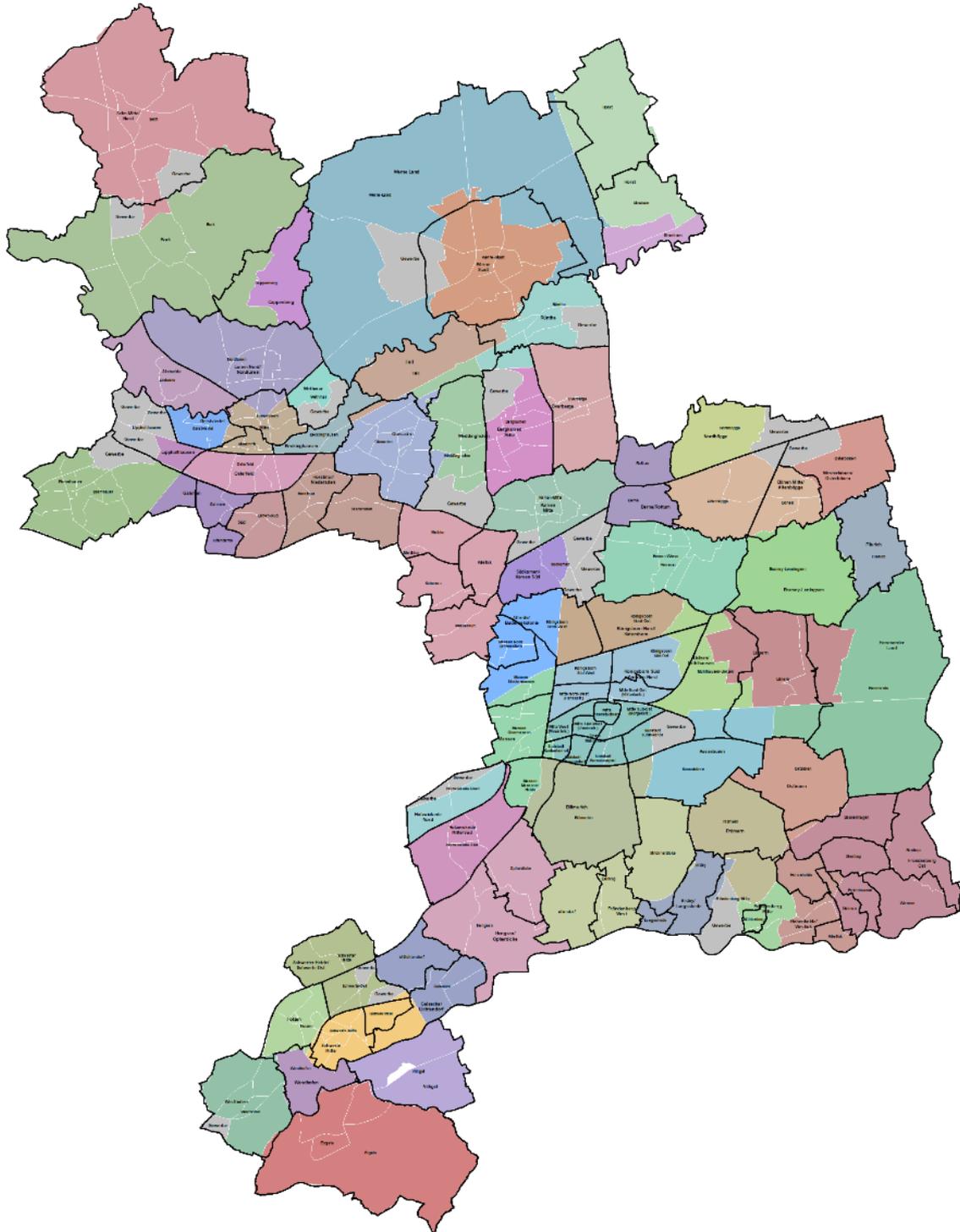
2024	2025	2026
Konzeption der Schulung des Fahrpersonals	Übergabe der Konzessionsunterlagen an Bezirksregierung Arnsberg (31.07.2025)	Start des neuen Busnetzes mit Fahrplanwechsel (1. Halbjahr 2026)
Konzeption für die Fahrgastinformation	Erstellung der neuen Haltestellenschilder	Erste Evaluation (4. Quartal 2026)
Konzeption für das Marketing	Durchführung von Schulungen der Beschäftigten	
Tests der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben	Start der Vermarktung	
	Konzeption für die Evaluation	

10 Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn
- Bundesrepublik Deutschland (2023): Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge. Berlin
- Bundesrepublik Deutschland (2023): Personenbeförderungsgesetz. Berlin
- Bundesrepublik Deutschland (2023): Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr. Berlin
- Europäische Union (2023): Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Brüssel
- Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen (2022): SPNV-Zielnetz für NRW. Eine klare Linie für die Zukunft. Der Plan für den SPNV 2032/2040 in NRW.
<https://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/> [18.01.2024]
- Kreis Unna (2013): Mobilitätsbefragung 2013. Modal-Split-Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Unna. Unna
- Kreis Unna (2022): Integriertes Klimaschutzkonzept 2022. Unna
- Kreis Unna (2023): Feinkonzept Mobilstationen. Empfehlung zum Ausbau von Mobilstationen. Unna
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2023): Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen.
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online> [18.01.2024]
- Nordrhein-Westfalen (2024): Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- Regionalverband Ruhr (2023): Der öffentliche Verkehr in der Metropole Ruhr. Liniennetzplan, Mobilitätsimpuls.RUHR, Leitbild ÖPNV
<https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/oeffentlicher-nahverkehr/> [18.01.2024]
- Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (2024): Planen Sie Ihre Fahrt.
<https://www.vku-online.de/fahrgast/fahrt-planen> [18.01.2024]
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2022): Tarifgebiete, Regionen & Preisstufen.
<https://www.vrr.de/de/tickets-tarife/tarifgebiete-regionen-preisstufen/?msclid=6fba882fc60211ecb63d07c8c1669f30#main> [18.01.2024]
- WestfalenTarif (2022): Der WestfalenTarif. Hintergrundinformationen zum Gemeinschaftstarif für Westfalen-Lippe. Tarifraum & -systematik.
<https://www.westfalentarif.de/der-westfalentarif/tarifraum> [18.01.2023]
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (2024): NWL-weites Konzept zur Erreichung von Mobilstationen. Endbericht. Düsseldorf

11 Anhang

11.1 Statistische Einheiten Kreis Unna



11.2 Erschließung der statistischen Einheiten

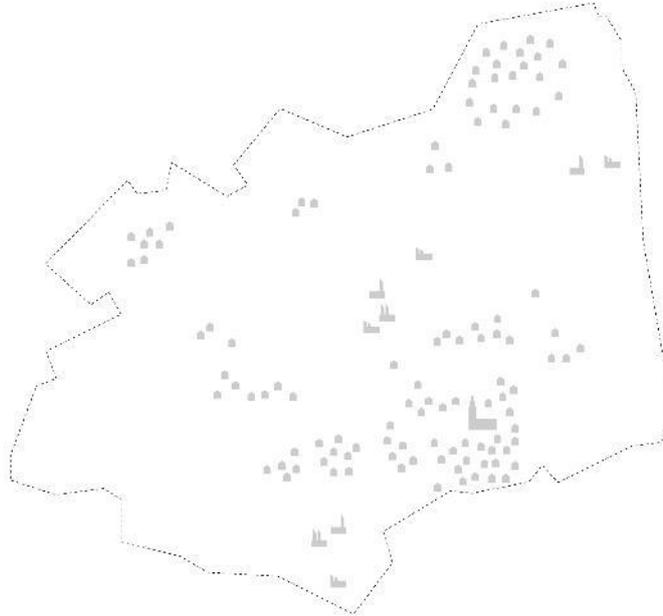
Name	Statistische Einheit	Erschließung	Anmerkung
Bergkamen	Bergkamen Mitte	100%	
Bergkamen	Gewerbe Rünthe	100%	basierend auf Einwohnerdaten
Bergkamen	Oberaden	94%	
Bergkamen	Overberge	86%	
Bergkamen	Rünthe	89%	
Bergkamen	Weddinghofen	99%	
Bönen	Bönen Mitte/Altenbögge	91%	
Bönen	Bramey-Leningsen	67%	
Bönen	Nordbögge	93%	
Fröndenberg	Ardey/Langschede	96%	
Fröndenberg	Frömern	91%	
Fröndenberg	Fröndenberg Mitte	95%	
Fröndenberg	Fröndenberg Ost	77%	
Fröndenberg	Fröndenberg West	66%	
Fröndenberg	Hohenheide/Westick	83%	
Holzwickede	Gewerbe Holzwickede Nord	99%	basierend auf Einwohnerdaten
Holzwickede	Hengsen/Opherdicke	82%	
Holzwickede	Holzwickede Mitte/Süd	88%	
Holzwickede	Holzwickede Nord	89%	
Kamen	Gewerbe Kamen Mitte	#DIV/0!	keine Einwohnerdaten in Zelle
Kamen	Gewerbe Südkamen/Kamen Süd	97%	basierend auf Einwohnerdaten
Kamen	Heeren	75%	
Kamen	Kamen Mitte	88%	
Kamen	Methler	90%	
Kamen	Südkamen/Kamen Süd	99%	
Lünen	Alstedde	87%	
Lünen	Brambauer	93%	
Lünen	Geistviertel	100%	
Lünen	Gewerbe Wethmar	73%	basierend auf Einwohnerdaten
Lünen	Horstmar/Niederaden	93%	
Lünen	Lünen Nord/Nordlünen	96%	
Lünen	Mitte	100%	
Lünen	Osterfeld	91%	
Lünen	Süd	97%	
Lünen	Wethmar	88%	
Schwerte	Ergste	86%	
Schwerte	Geisecke/Lichtendorf	92%	
Schwerte	Gewerbe Schwerter Heide/Schwerte Ost	91%	basierend auf Einwohnerdaten
Schwerte	Holzen	99%	
Schwerte	Schwerte Mitte	100%	
Schwerte	Schwerter Heide/Schwerte Ost	96%	
Schwerte	Villigst	80%	
Schwerte	Wandhofen	90%	
Schwerte	Westhofen	84%	
Selm	Bork	70%	
Selm	Selm Mitte/Nord	82%	
Unna	Afferde/Buderuskolonie	63%	
Unna	Billmerich	90%	
Unna	Hemmerder Land	48%	
Unna	Kessebüren	91%	
Unna	Königsborn Nord/Katernborn	100%	
Unna	Königsborn Süd/Zentrum Nord	98%	
Unna	Lünern	69%	
Unna	Massen	80%	
Unna	Uelzen/Mühlhausen	81%	
Unna	Unna Mitte/Süd	99%	
Werne	Gewerbe Werne Land	2%	basierend auf Einwohnerdaten
Werne	Stockum	100%	
Werne	Werne Land	17%	
Werne	Werne Stadt	90%	

11.3 Verfahren zum X- und Y-Prinzip nach Kommunen

Stadt Bergkamen

Schritt 1 - Gemeinde erfassen

Nahverkehrsplanung Bergkamen

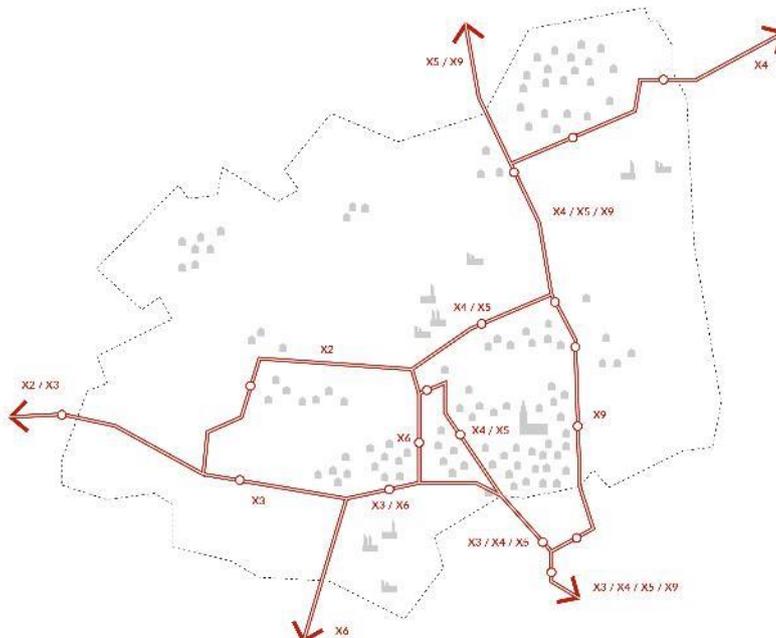


Legende

Stadigrenze

Schritt 2 - ÖPNV erfassen

Nahverkehrsplanung Bergkamen



Legende

Stadigrenze

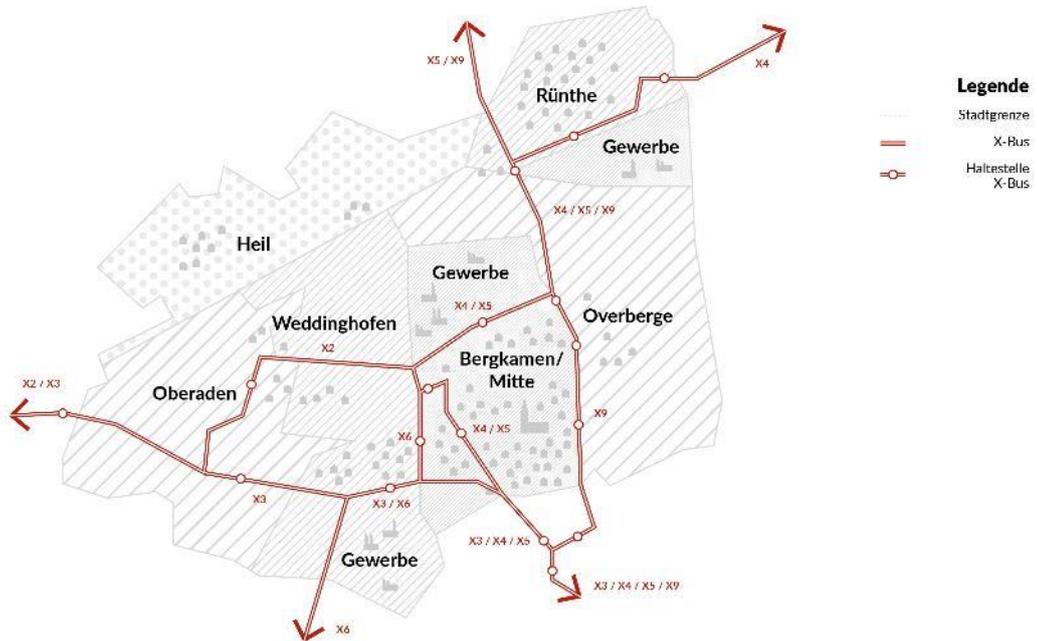
— X-Bus

○ Haltestelle

○ X-Bus

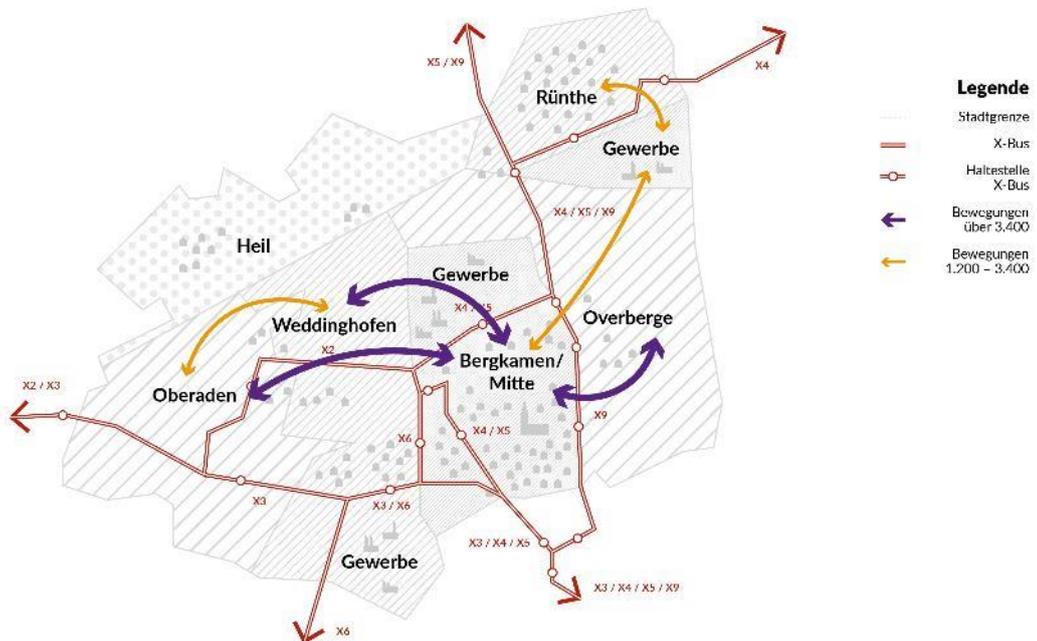
Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung
Bergkamen



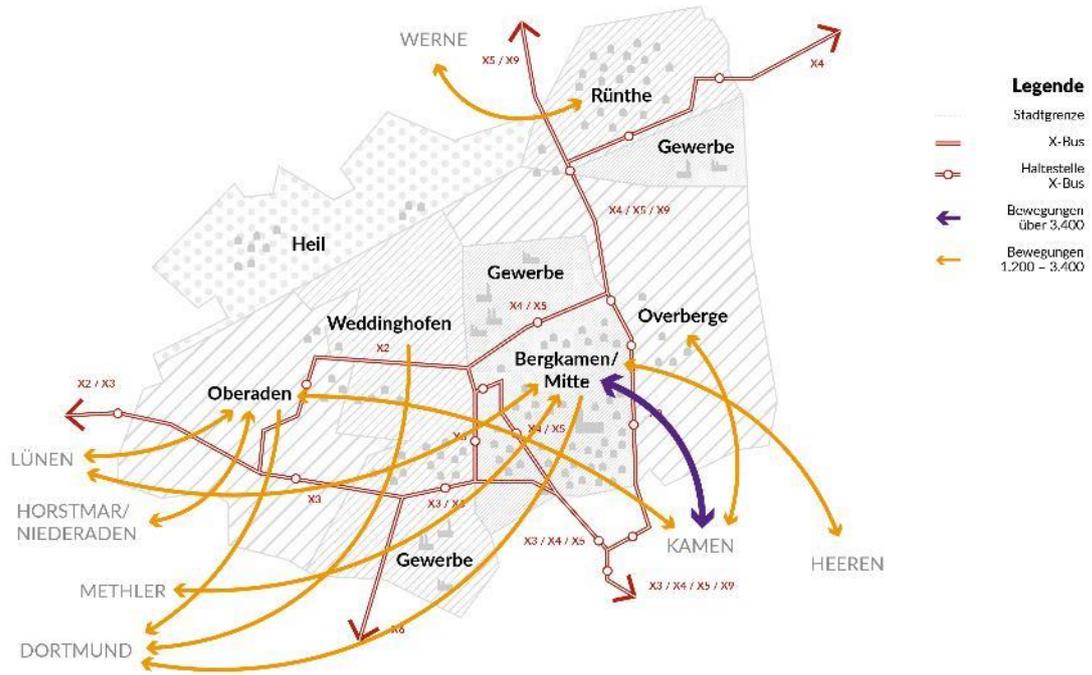
Schritt 4 - Bewegungsströme Binnenverflechtungen

Nahverkehrsplanung
Bergkamen



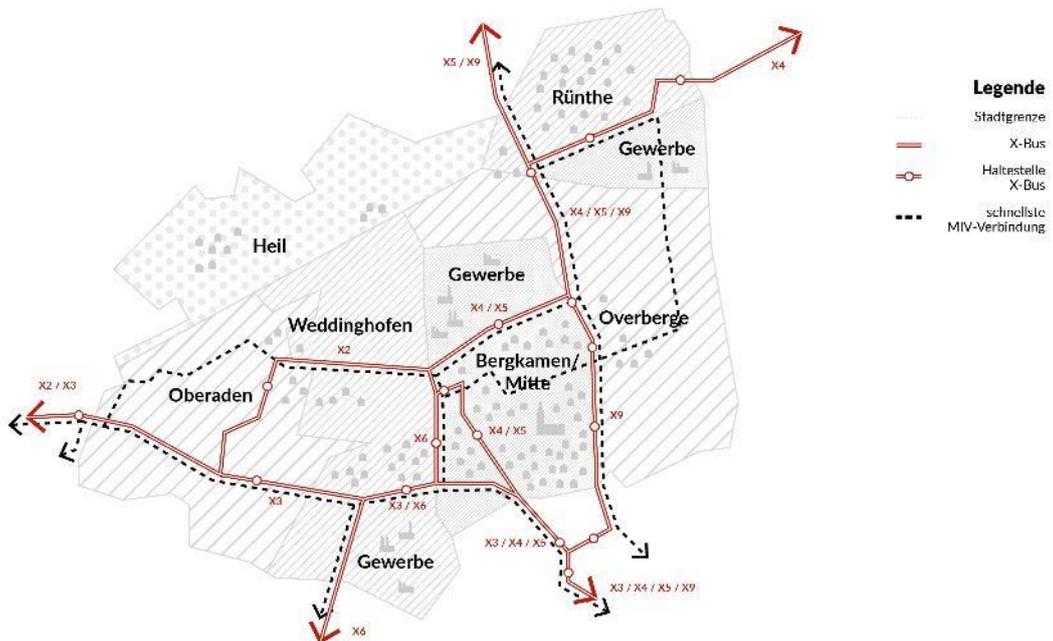
Schritt 4 - Bewegungsströme Regionalverflechtungen

Nahverkehrsplanung
Bergkamen

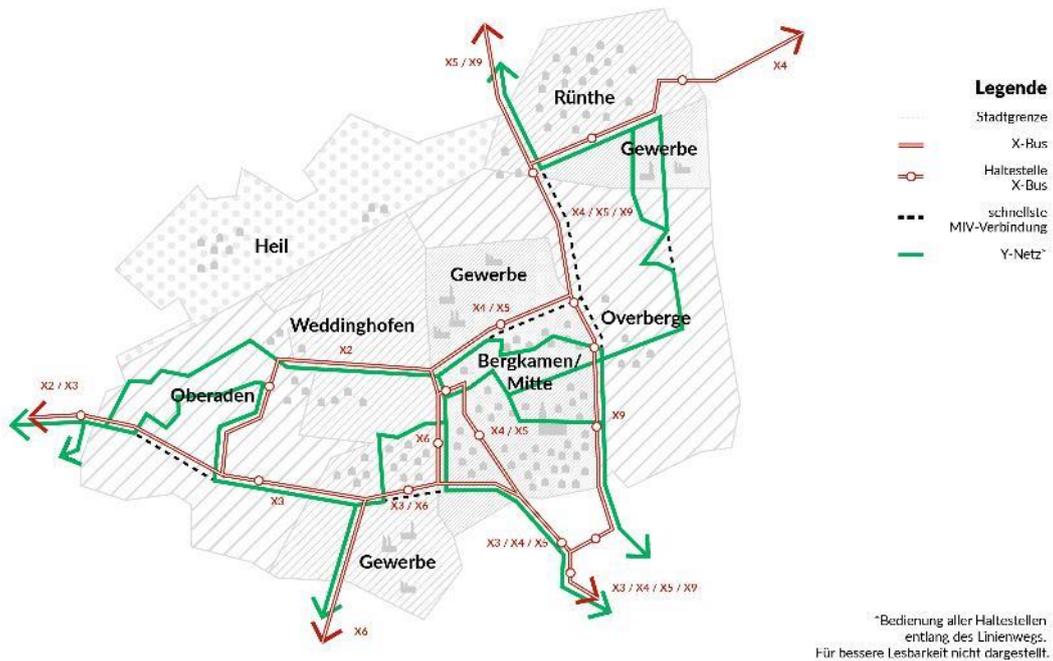


Schritt 5 - Übertragung in den MIV

Nahverkehrsplanung
Bergkamen



Schritt 6 – Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung
Bergkamen

Schritt 7 – betrieblicher Grobcheck *

Nahverkehrsplanung
Bergkamen

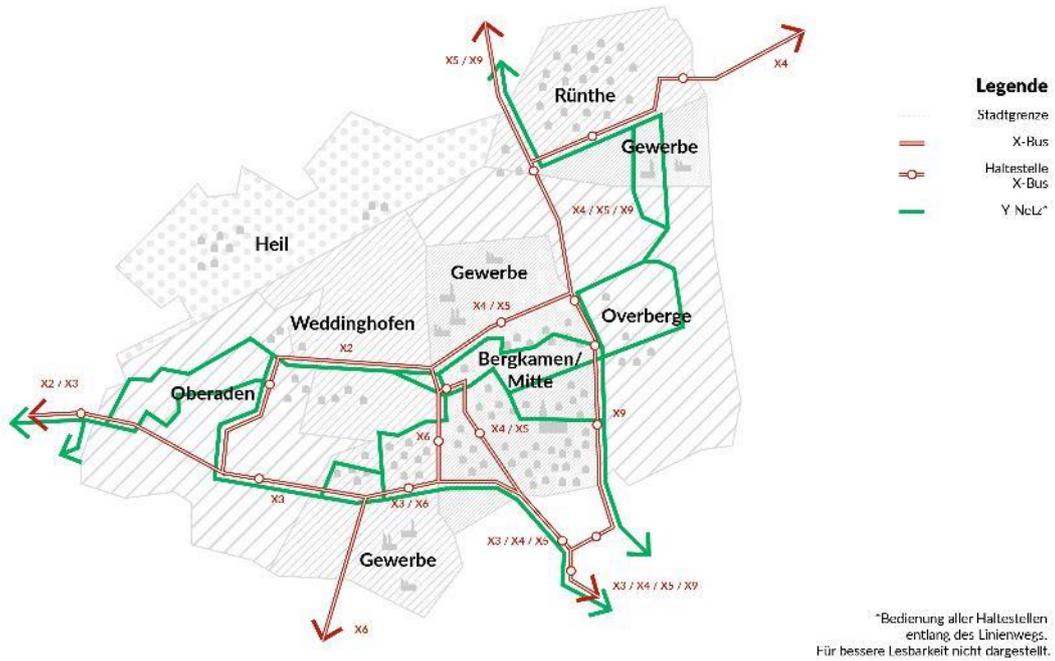
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



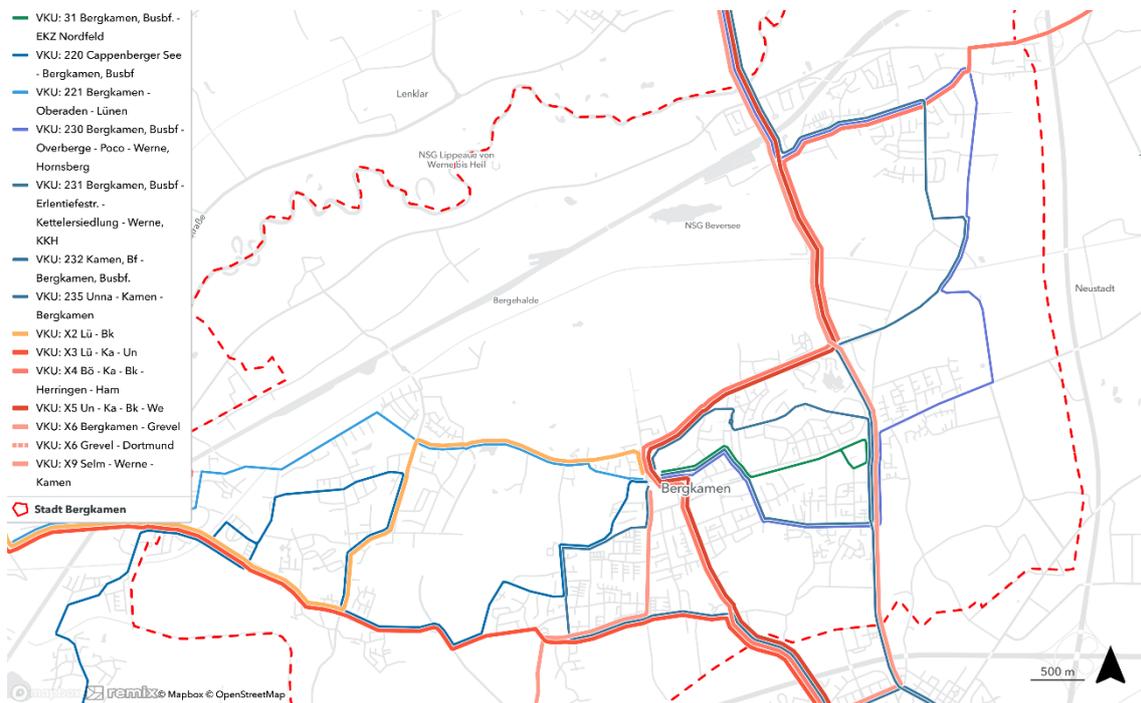
* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 - Ergebnis

Nahverkehrsplanung Bergkamen

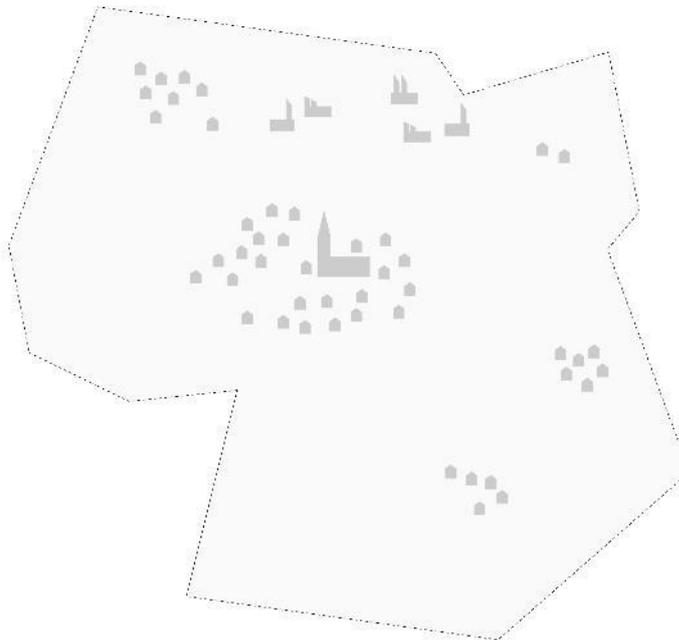


Schritt 9 - Übertragung in ein Liniennetz



Gemeinde Bönen

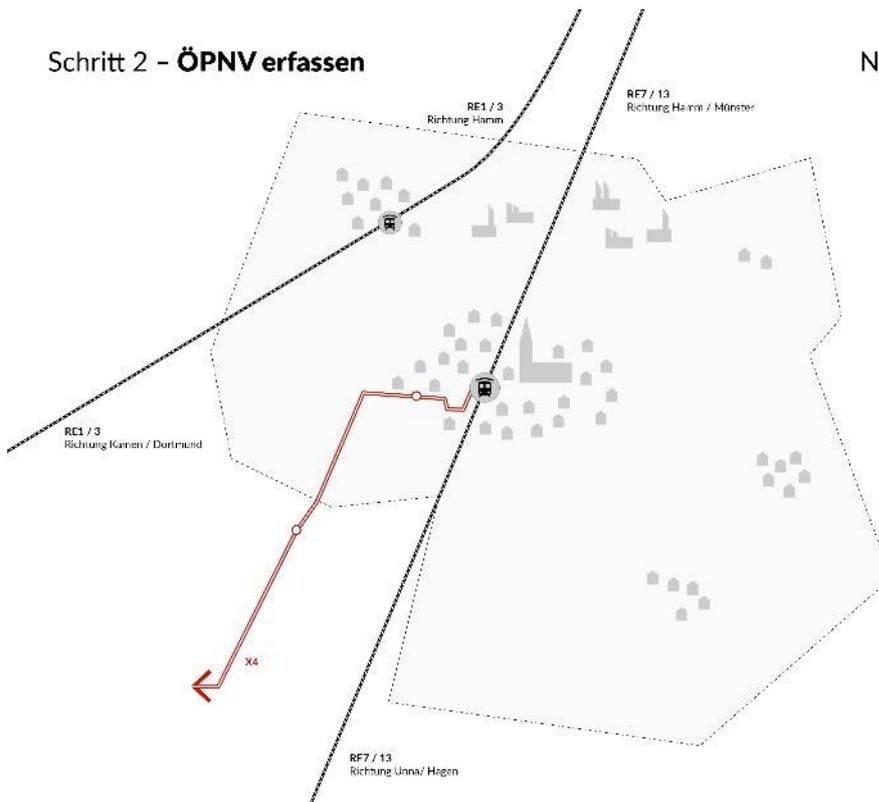
Schritt 1 - Gemeinde erfassen

Nahverkehrsplanung
Bönen

Legende

--- Gemeindegrenze

Schritt 2 - ÖPNV erfassen

Nahverkehrsplanung
Bönen

Legende

--- Gemeindegrenze

 Bahnhof

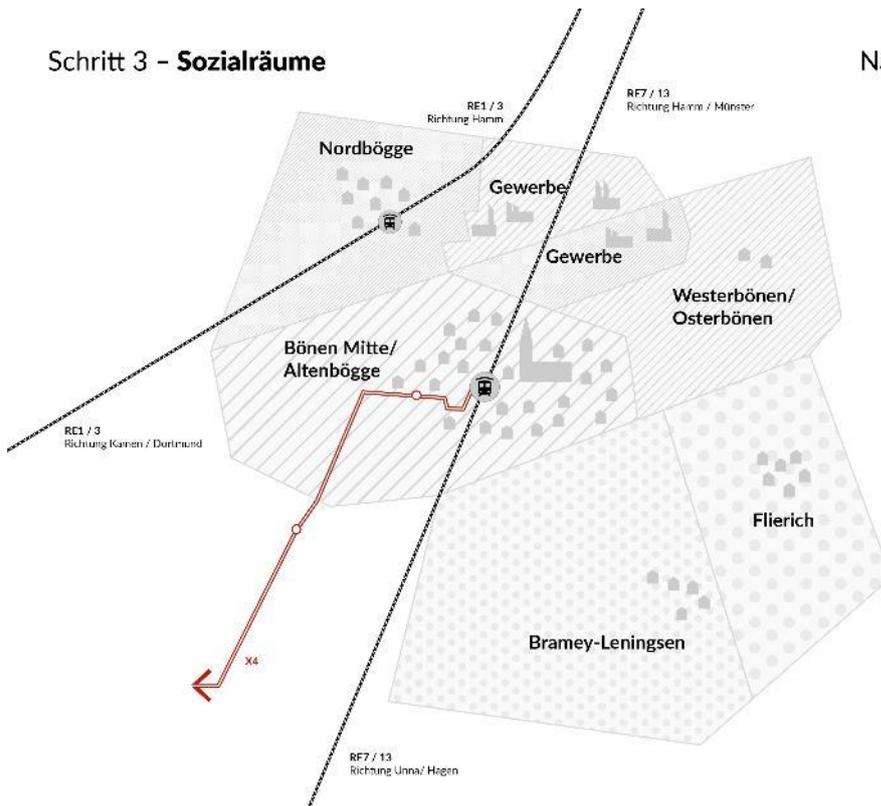
 Bahnverkehr

 X-Bus

 Haltestelle

 X Bus

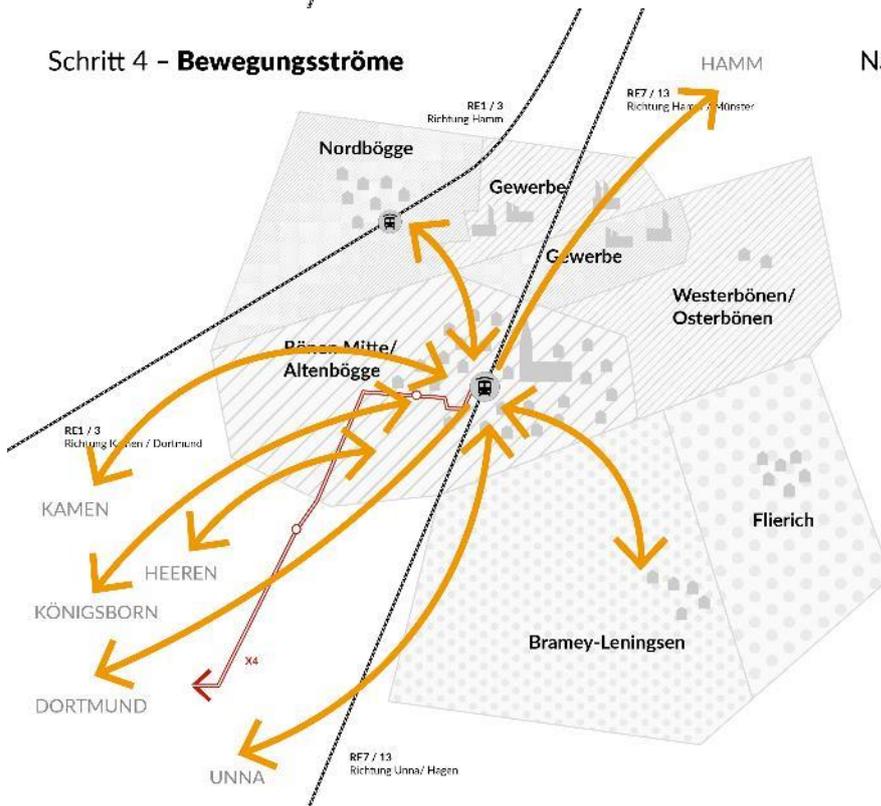
Schritt 3 - Sozialräume



Nahverkehrsplanung
Bönen

- Legende**
- Gemeindegrenze
 - Bahnhof
 - Bahnverkehr
 - X-Bus
 - Haltestelle X-Bus

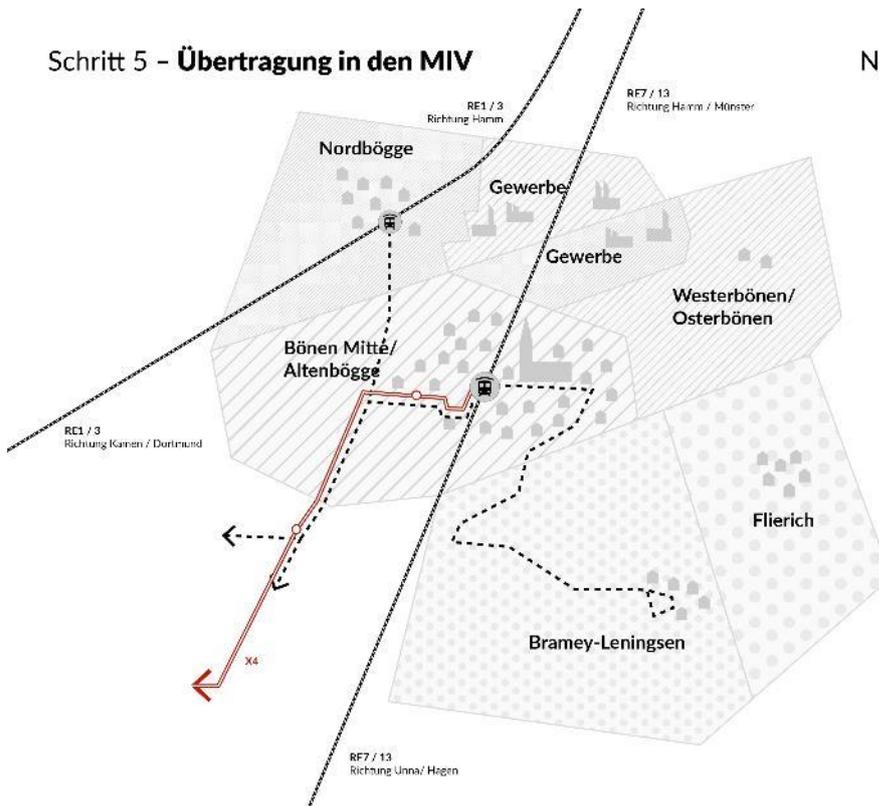
Schritt 4 - Bewegungsströme



Nahverkehrsplanung
Bönen

- Legende**
- Gemeindegrenze
 - Bahnhof
 - Bahnverkehr
 - X-Bus
 - Haltestelle X-Bus
 - Bewegungen 1.200 - 3.400

Schritt 5 - Übertragung in den MIV

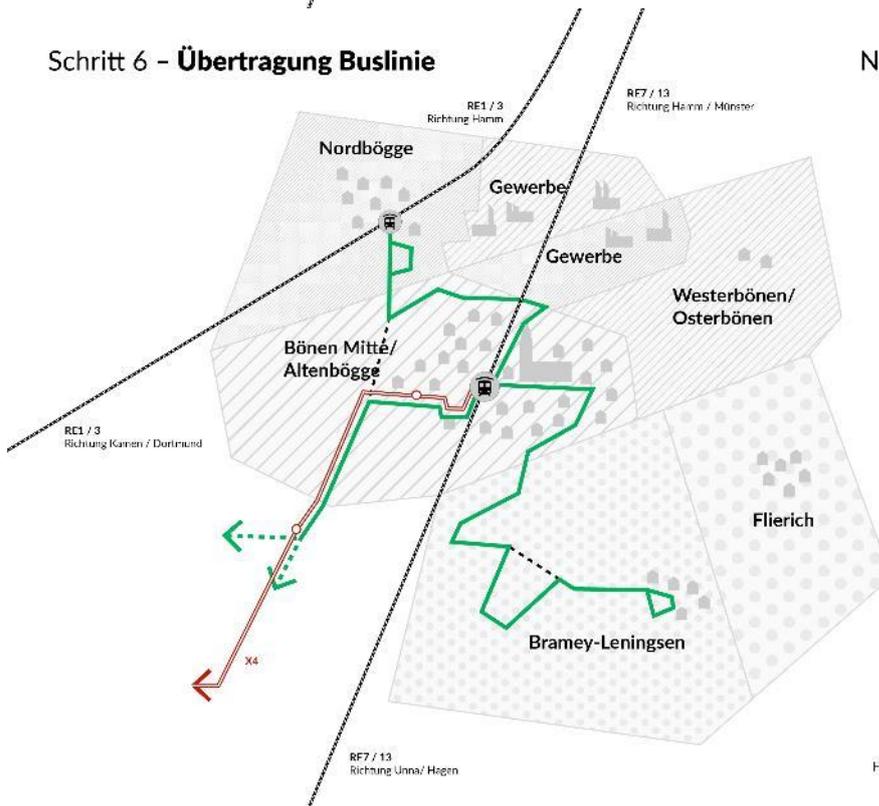


Nahverkehrsplanung Bönen

Legende

- Gemeindegrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle X-Bus
- schnellste MIV-Verbindung

Schritt 6 - Übertragung Buslinie



Nahverkehrsplanung Bönen

Legende

- Gemeindegrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle X-Bus
- schnellste MIV-Verbindung
- Y-Netz*

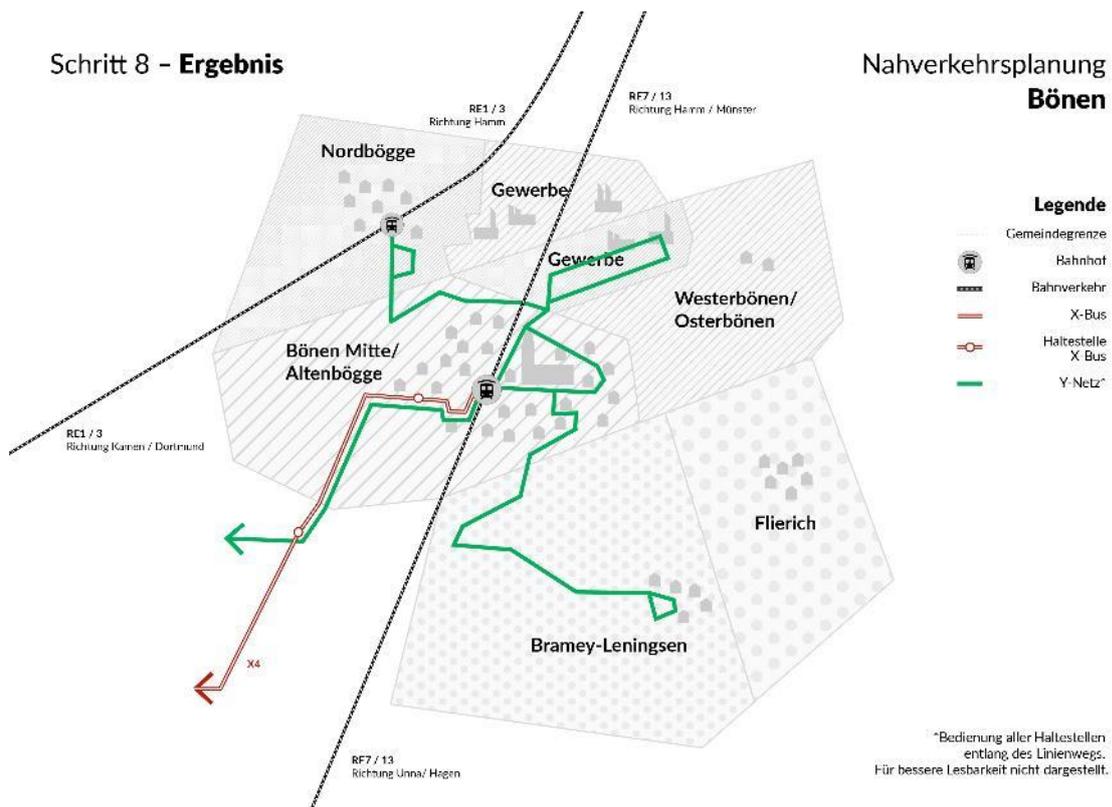
*Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienwegs. Für bessere Lesbarkeit nicht dargestellt.

Schritt 7 – **betrieblicher Grobcheck** *Nahverkehrsplanung
Bönen

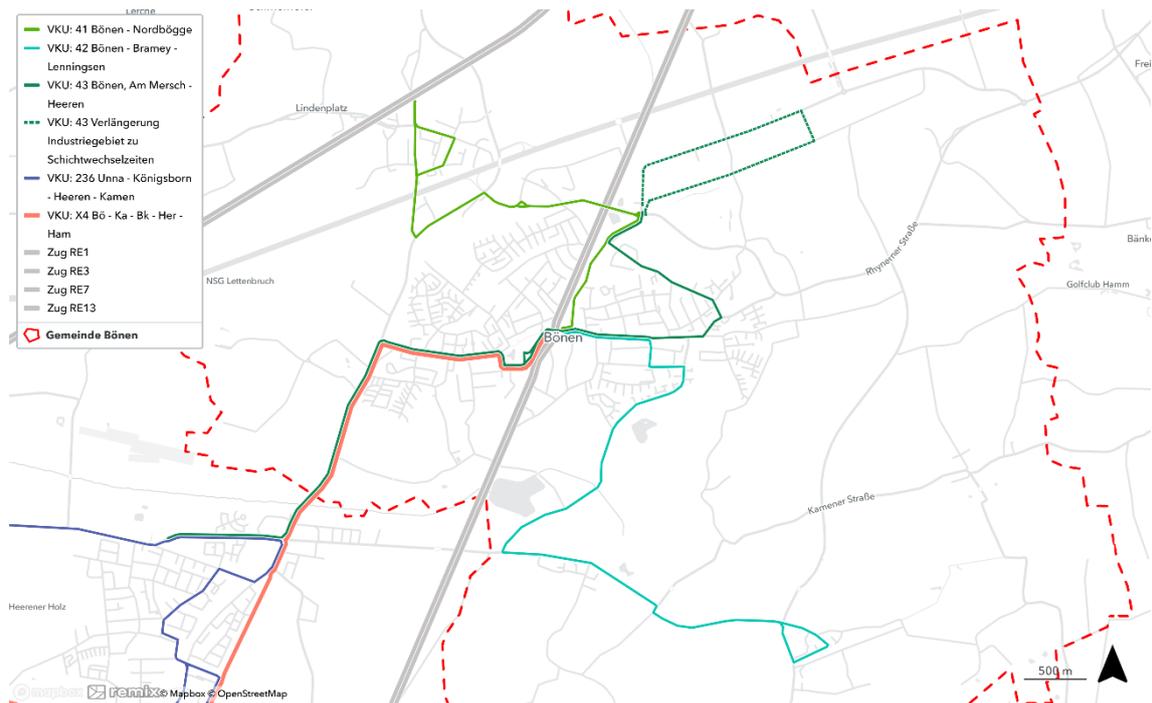
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 – **Ergebnis**Nahverkehrsplanung
Bönen

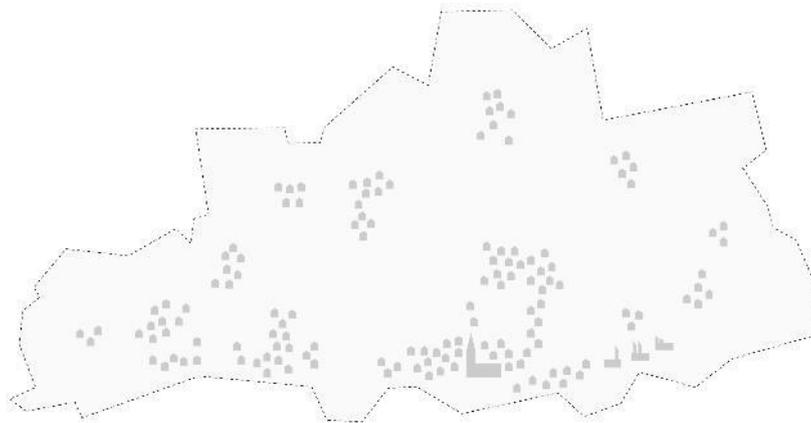
Schritt 9 – Übertragung in ein Liniennetz



Stadt Fröndenberg/Ruhr

Schritt 1 - Gemeinde erfassen

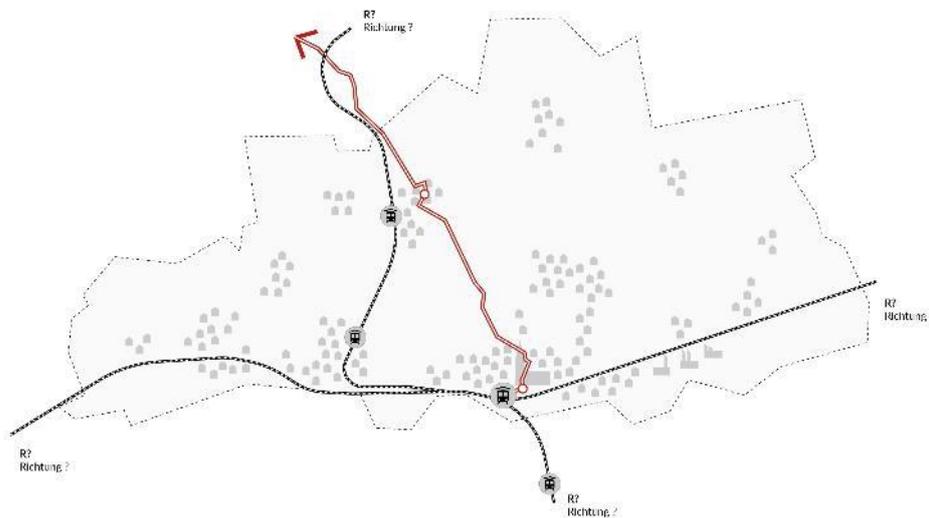
Nahverkehrsplanung Fröndenberg



- Legende**
- Gemeindegrenze

Schritt 2 - ÖPNV erfassen

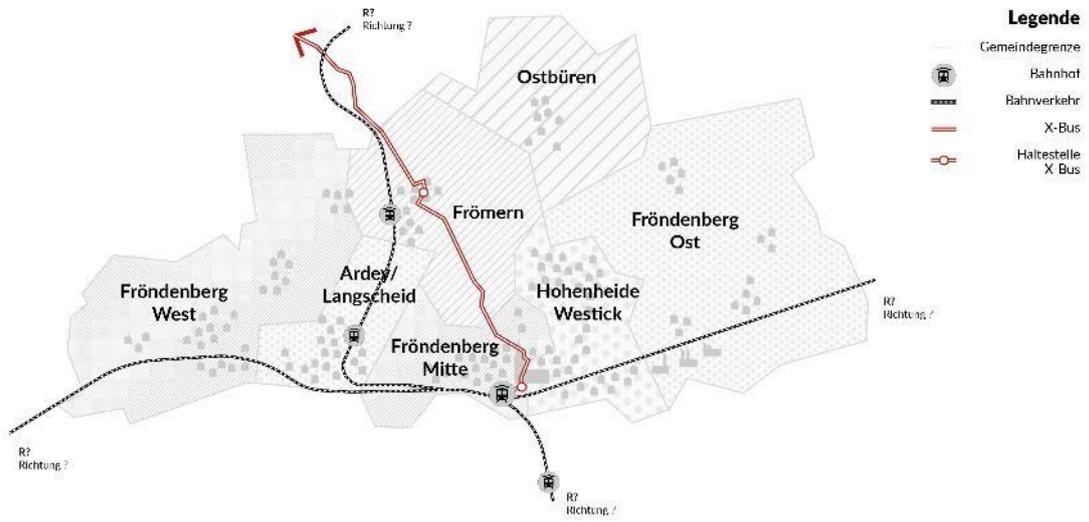
Nahverkehrsplanung Fröndenberg



- Legende**
- Gemeindegrenze
 - Bahnhof
 - Bahnverkehr
 - X-Bus
 - Haltestelle X-Bus

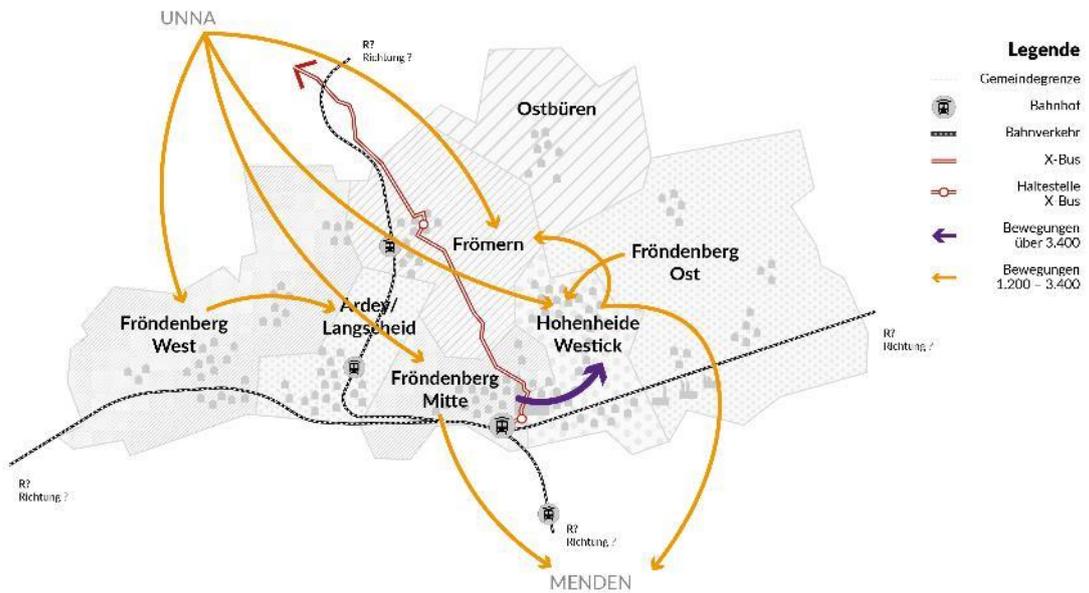
Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung
Fröndenberg



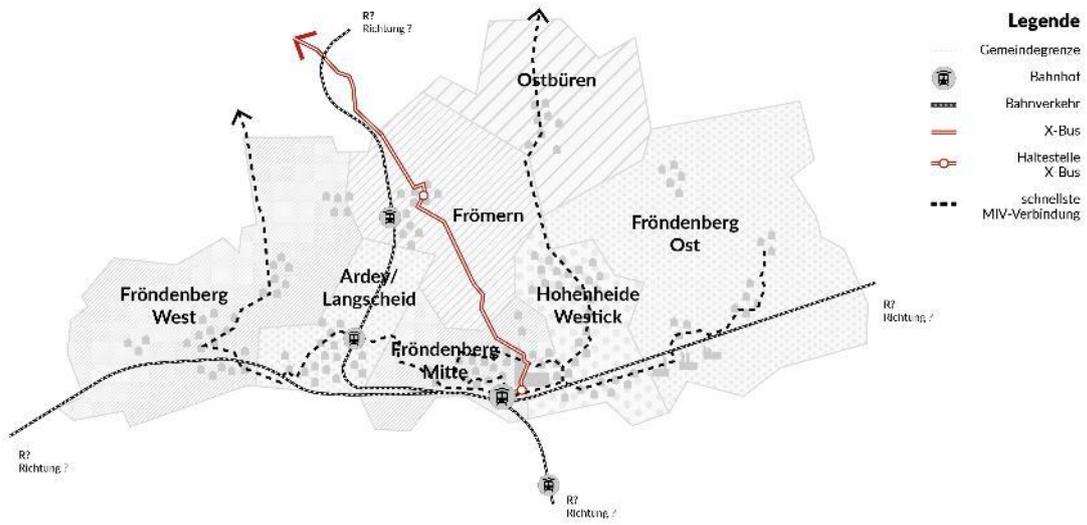
Schritt 4 - Bewegungsströme

Nahverkehrsplanung
Fröndenberg



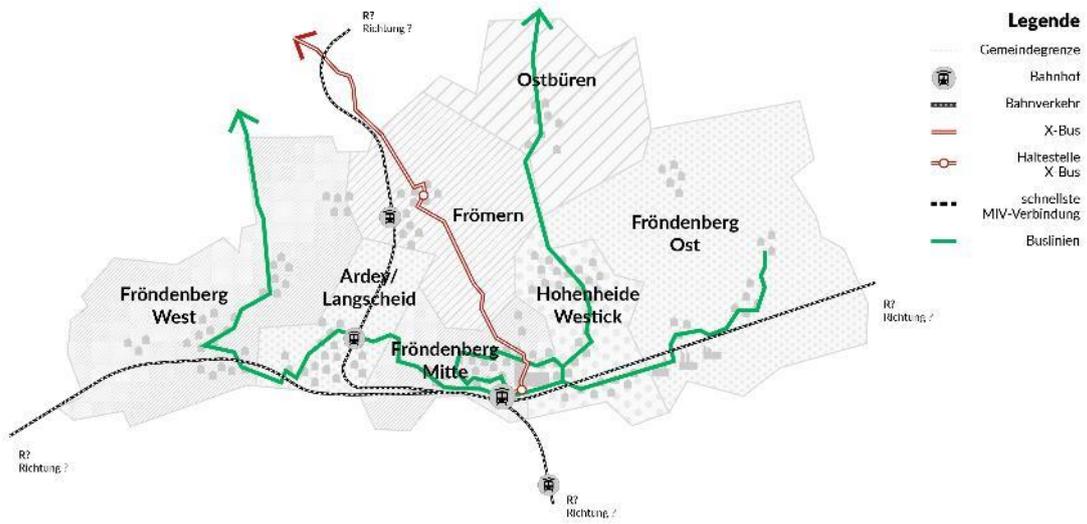
Schritt 5 - Übertragung in den MIV

Nahverkehrsplanung
Fröndenberg



Schritt 6 - Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung
Fröndenberg



Mit der derzeit nahezu alleinigen Bedienung durch WB Westfalen Bus im Stadtgebiet Fröndenberg/Ruhr und der Frage eines weiteren Umgangs mit diesen Verkehren über das Jahr 2025 hinaus, wurden die Schritte 7 und 8 im Nachgang durchgeführt.

Schritt 7 - betrieblicher Grobcheck *

Nahverkehrsplanung

Fröndenberg

- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



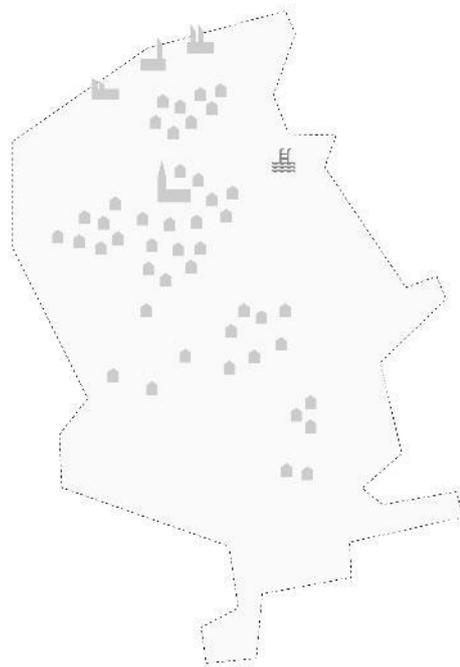
* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 – Übertragung in ein Liniennetz



Gemeinde Holzwickede

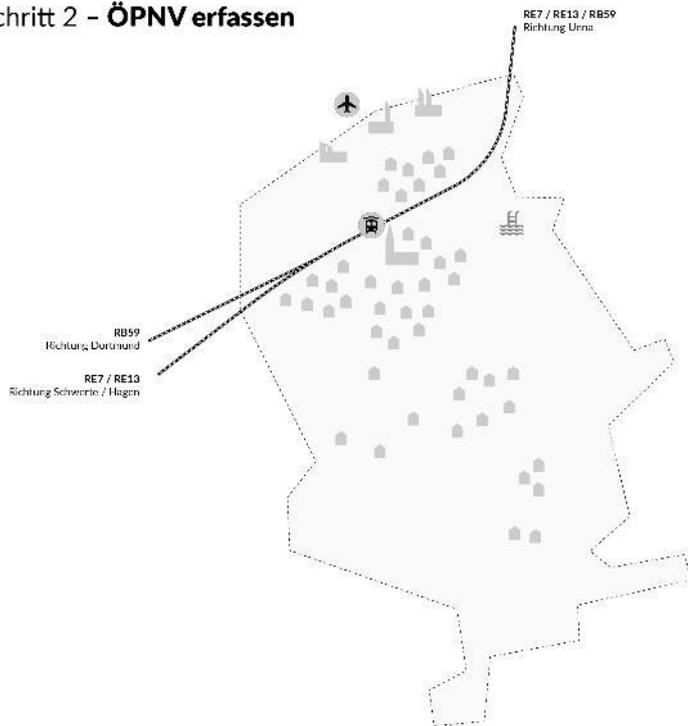
Schritt 1 - Gemeinde erfassen



Nahverkehrsplanung Holzwickede

- Legende**
- Gemeindegrenze

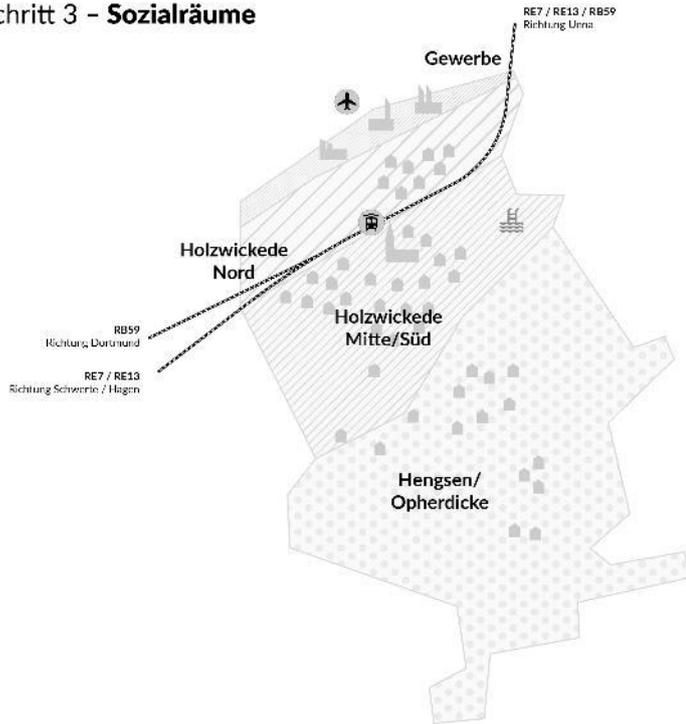
Schritt 2 - ÖPNV erfassen



Nahverkehrsplanung Holzwickede

- Legende**
- Gemeindegrenze
 - Bahnhof
 - Bahnverkehr
 - Flughafen Dortmund

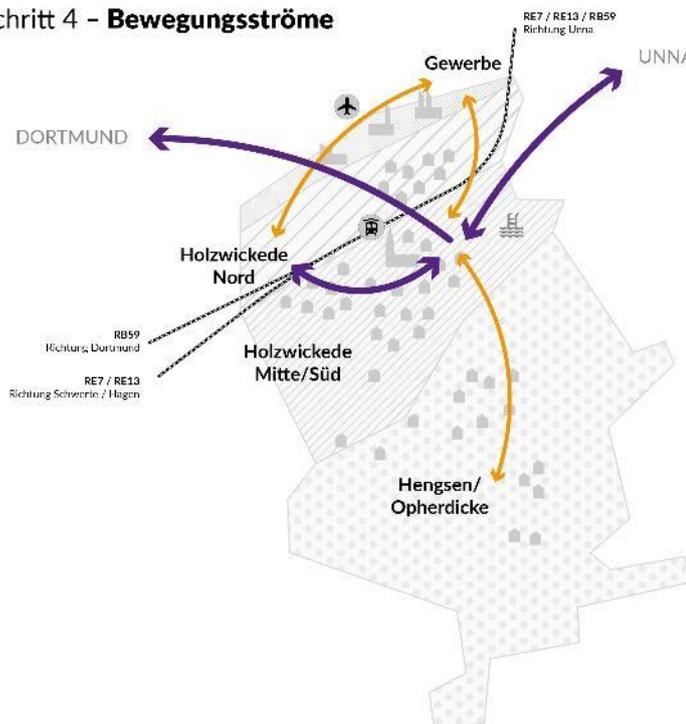
Schritt 3 - Sozialräume



Nahverkehrsplanung Holzwickede

- Legende**
- Gemeindegrenze
 - Bahnhof
 - Bahnverkehr
 - Flughafen Dortmund

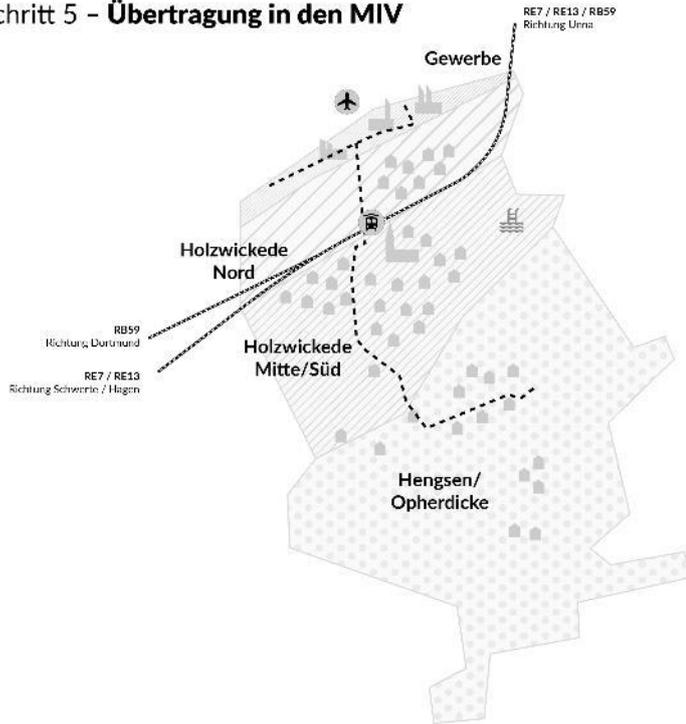
Schritt 4 - Bewegungsströme



Nahverkehrsplanung Holzwickede

- Legende**
- Gemeindegrenze
 - Bahnhof
 - Bahnverkehr
 - Flughafen Dortmund
 - Bewegungen über 3.400
 - Bewegungen 1.200 - 3.400

Schritt 5 – Übertragung in den MIV

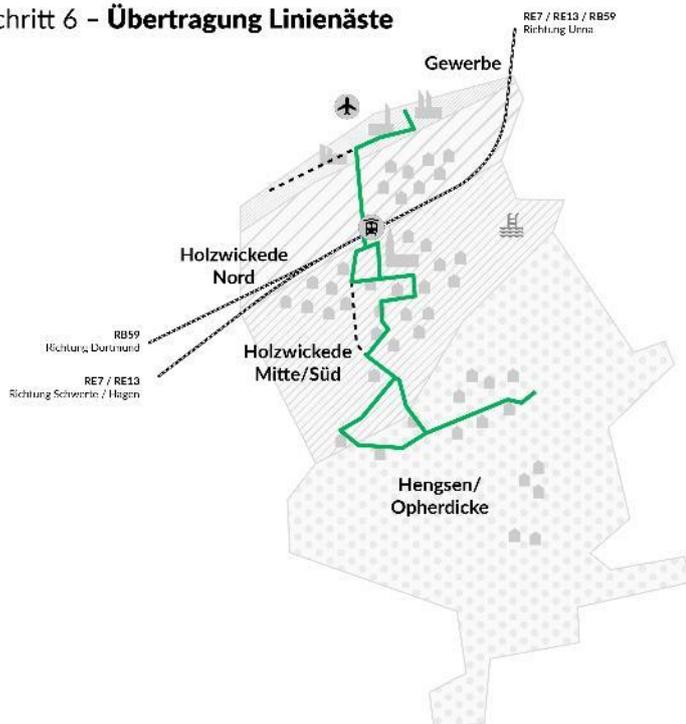


Nahverkehrsplanung Holzwickede

Legende

- Gemeindegrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- Flughafen Dortmund
- schnellste MIV-Verbindung

Schritt 6 – Übertragung Linienäste



Nahverkehrsplanung Holzwickede

Legende

- Gemeindegrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- Flughafen Dortmund
- schnellste MIV-Verbindung
- Y-Netz*

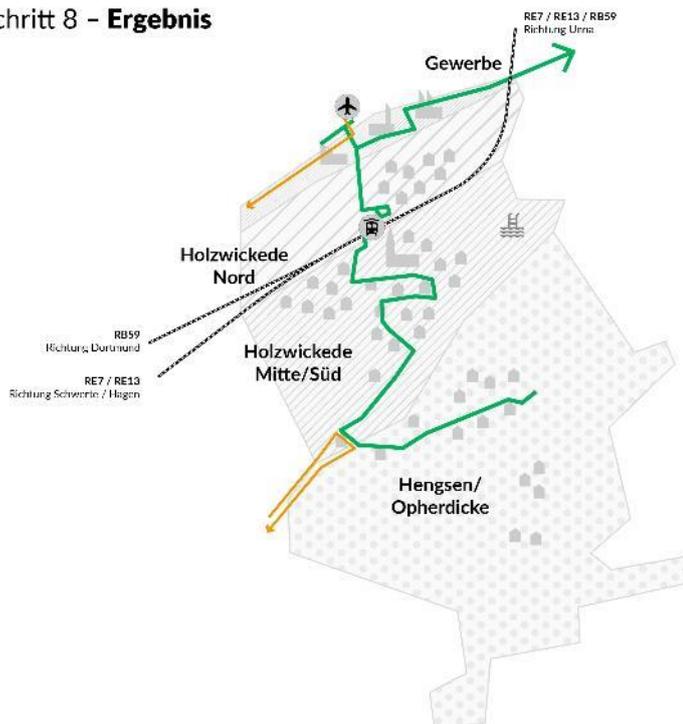
*Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienwegs. Für bessere Lesbarkeit nicht dargestellt.

Schritt 7 – **betrieblicher Grobcheck** *Nahverkehrsplanung
Holzwickede

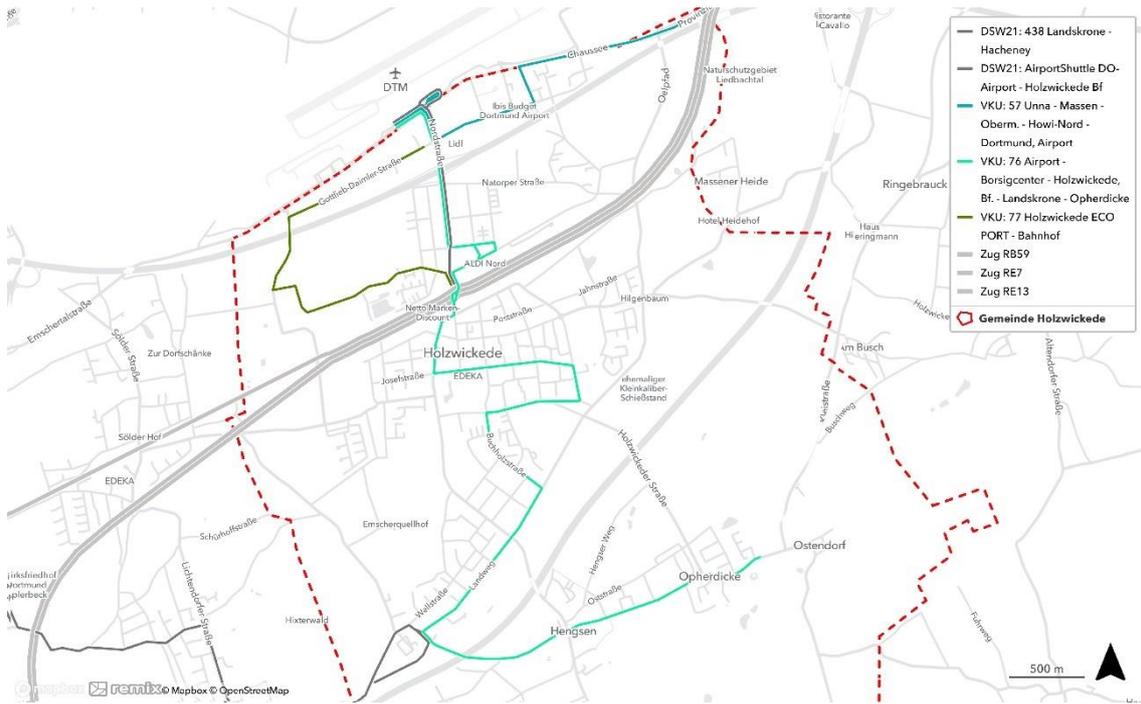
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 – **Ergebnis**Nahverkehrsplanung
Holzwickede

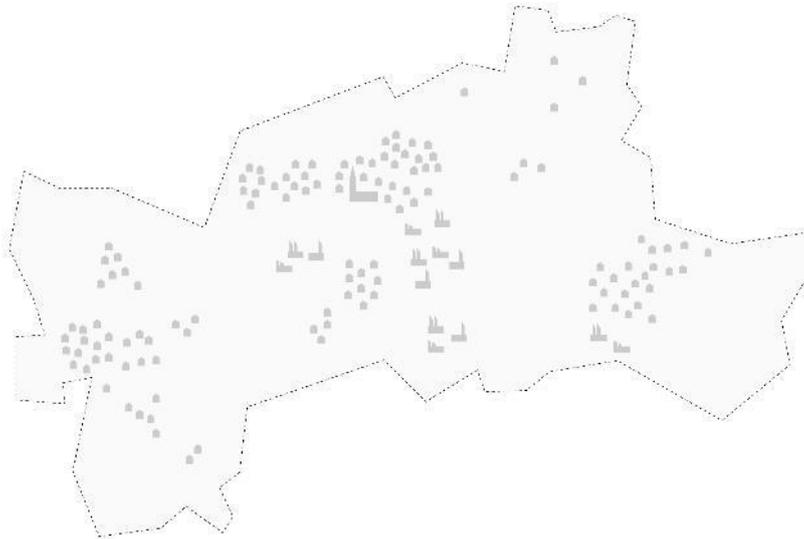
Schritt 9 – Übertragung in ein Liniennetz



Stadt Kamen

Schritt 1 - **Gemeinde erfassen**

Nahverkehrsplanung
Kamen

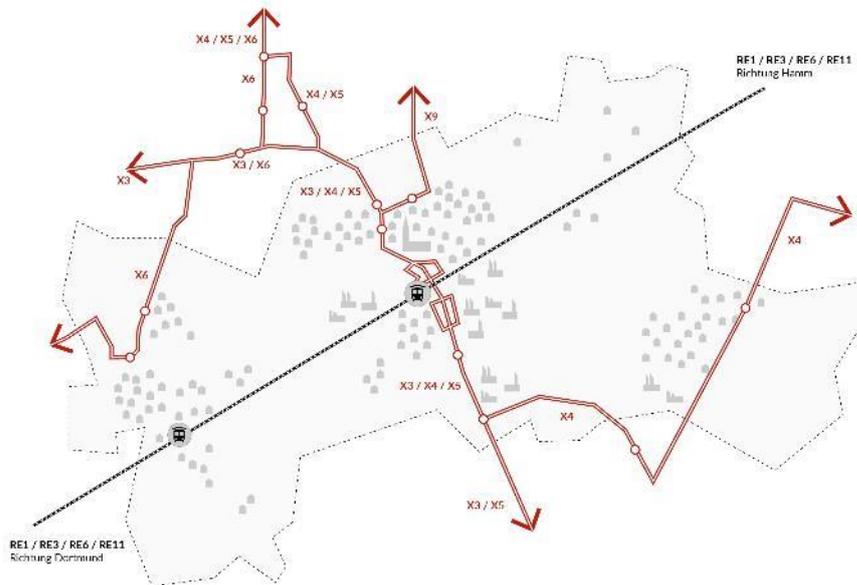


Legende

Stadtgrenze

Schritt 2 - **ÖPNV erfassen**

Nahverkehrsplanung
Kamen

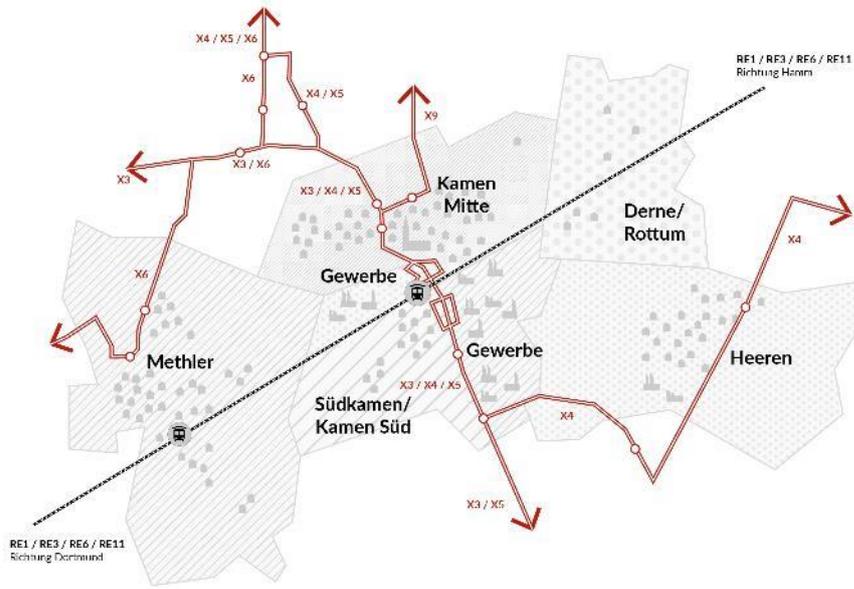


Legende

- Stadtgrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle
- X Bus

Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung
Kamen

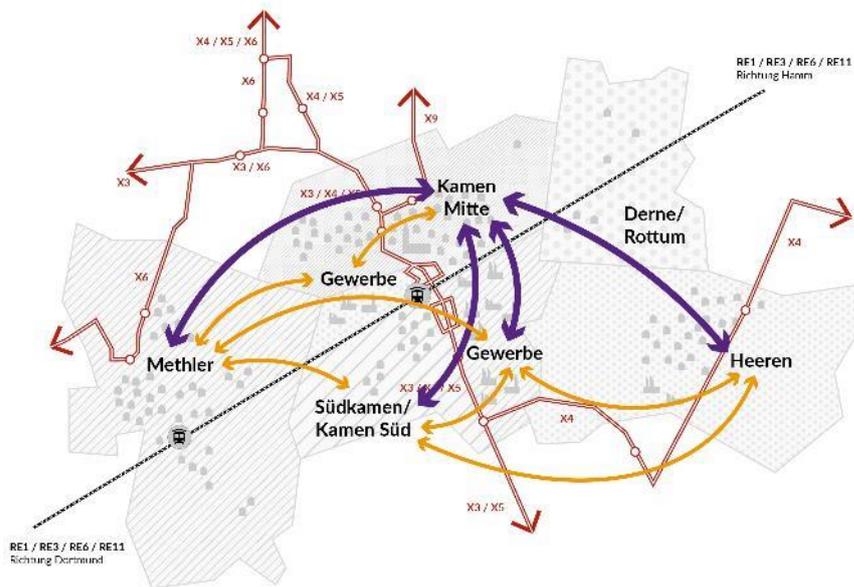


Legende

- Stadtgrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle X-Bus

Schritt 4 - Bewegungsströme Binnenverflechtungen

Nahverkehrsplanung
Kamen

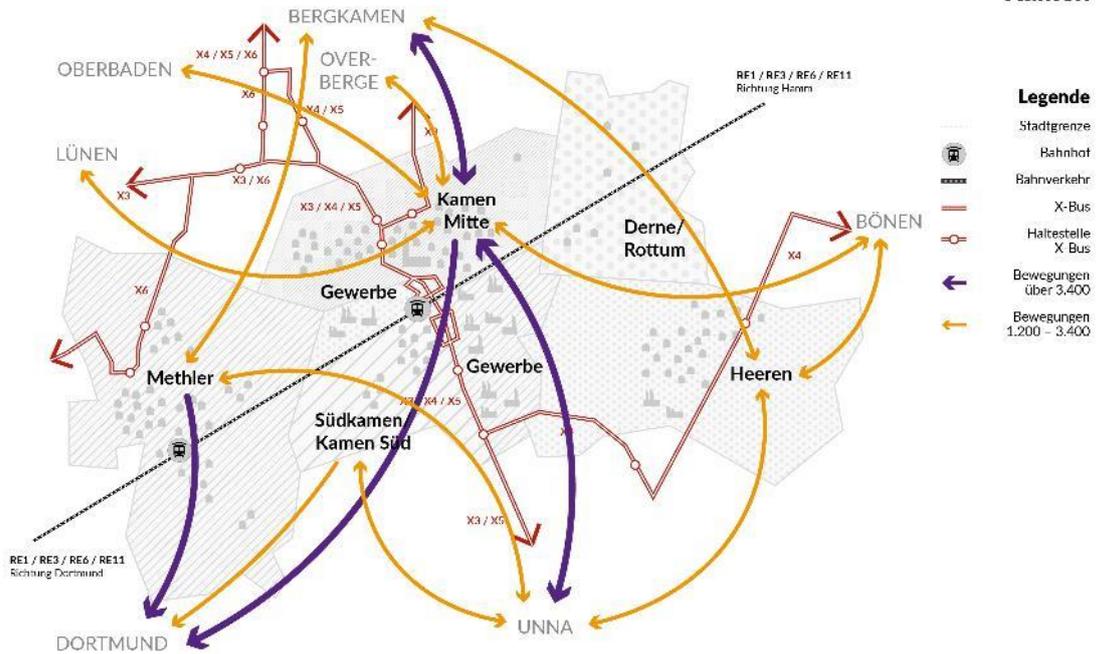


Legende

- Stadtgrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle X-Bus
- Bewegungen über 3,400
- Bewegungen 1.200 - 3.400

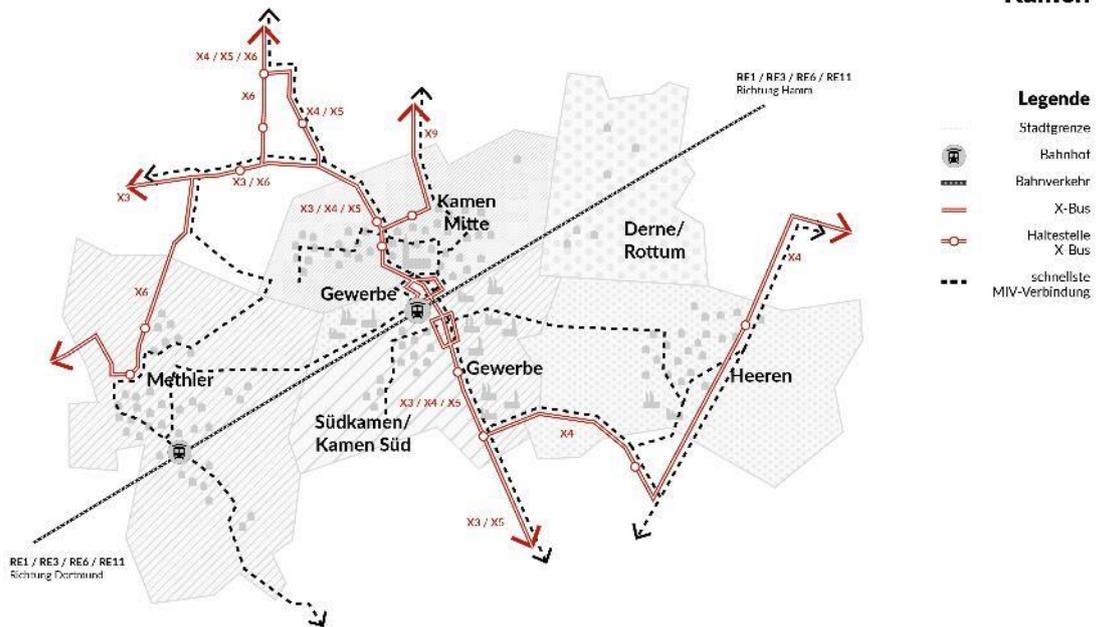
Schritt 4 - Bewegungsströme Regionalverflechtungen

Nahverkehrsplanung
Kamen

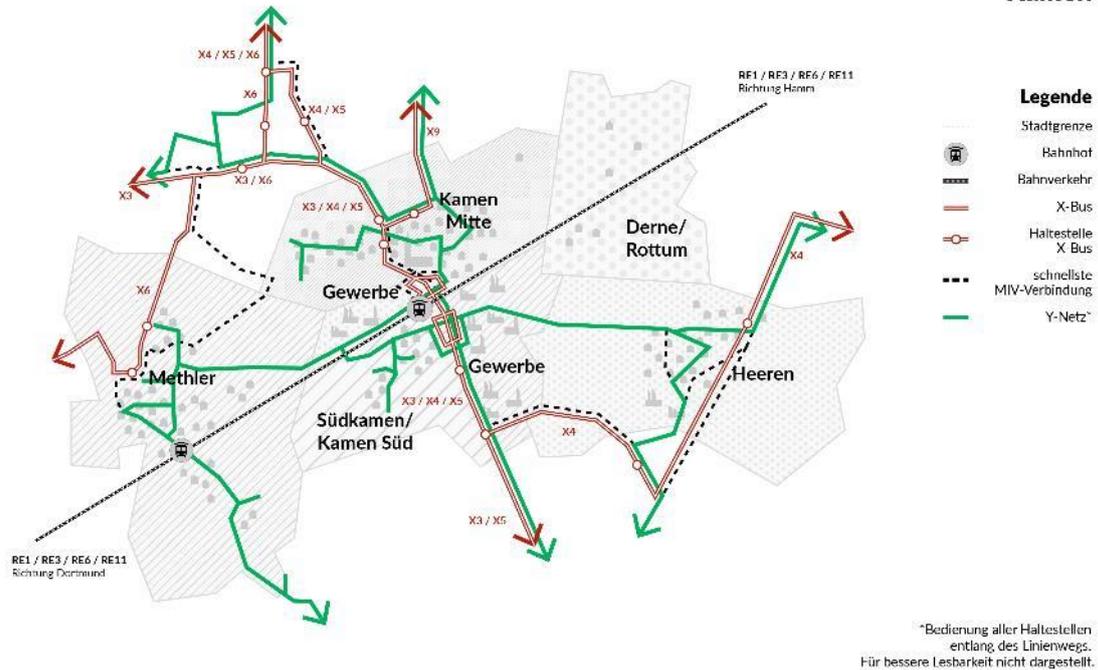


Schritt 5 - Übertragung in den MIV

Nahverkehrsplanung
Kamen



Schritt 6 - Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung
Kamen

Schritt 7 - betrieblicher Grobcheck *

Nahverkehrsplanung
Kamen

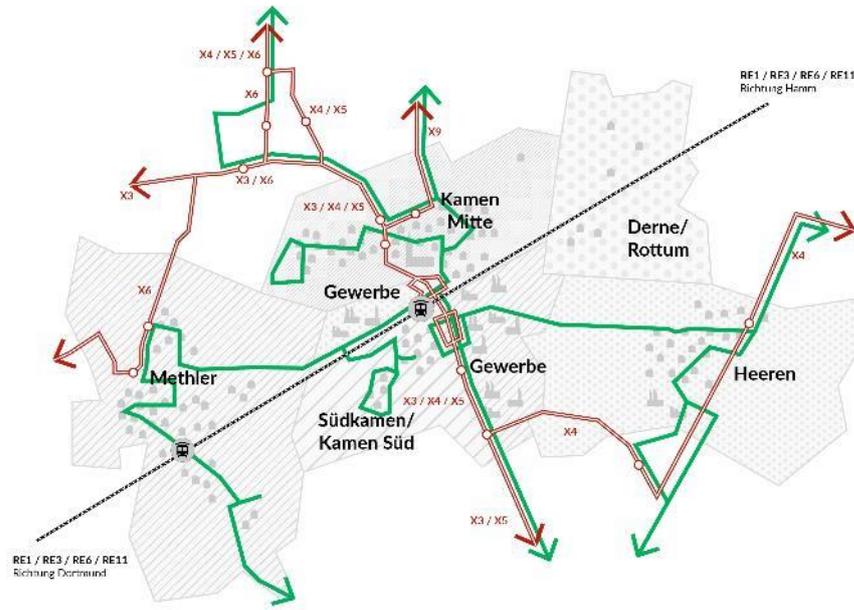
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 - Ergebnis

Nahverkehrsplanung Kamen

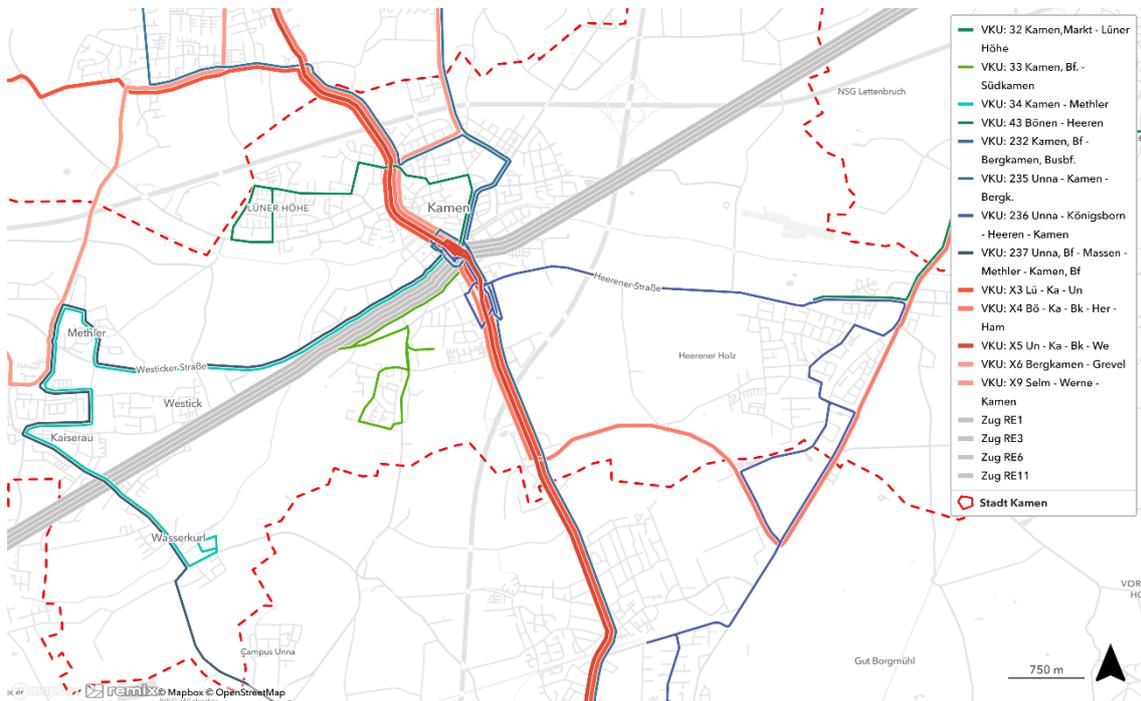


Legende

- Stadtgrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle X-Bus
- Y-Netz

*Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienwegs. Für bessere Lesbarkeit nicht dargestellt.

Schritt 9 - Übertragung in ein Liniennetz



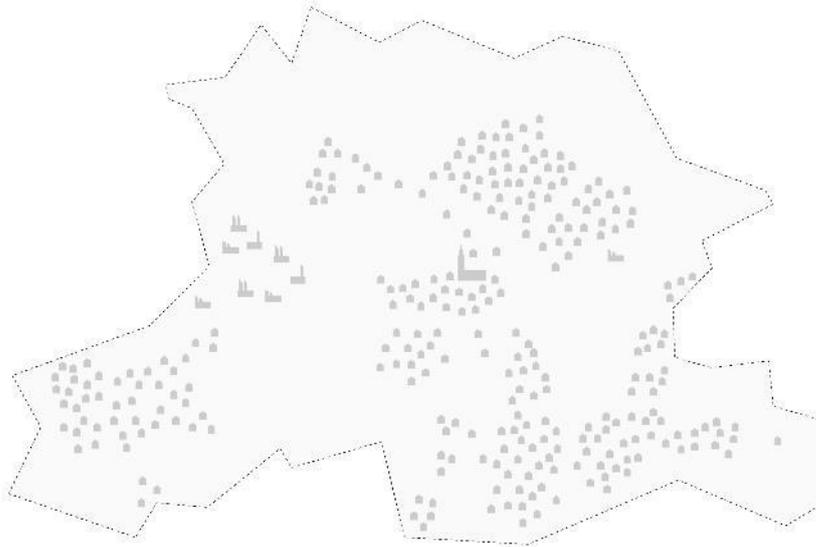
- VKU: 32 Kamen, Markt - Lüner Höhe
- VKU: 33 Kamen, Bf. - Südkamen
- VKU: 34 Kamen - Methler
- VKU: 43 Bönen - Heeren
- VKU: 232 Kamen, Bf. - Bergkamen, Busbf.
- VKU: 235 Unna - Kamen - Bergk.
- VKU: 236 Unna - Königsborn - Heeren - Kamen
- VKU: 237 Unna, Bf. - Massen - Methler - Kamen, Bf.
- VKU: X3 Lü - Ka - Un
- VKU: X4 B6 - Ka - Bk - Her - Ham
- VKU: X5 Un - Ka - Bk - We
- VKU: X6 Bergkamen - Grevel
- VKU: X9 Salm - Werne - Kamen
- Zug RE1
- Zug RE3
- Zug RE6
- Zug RE11
- Stadt Kamen

750 m

Stadt Lünen

Schritt 1 - Gemeinde erfassen

Nahverkehrsplanung Lünen

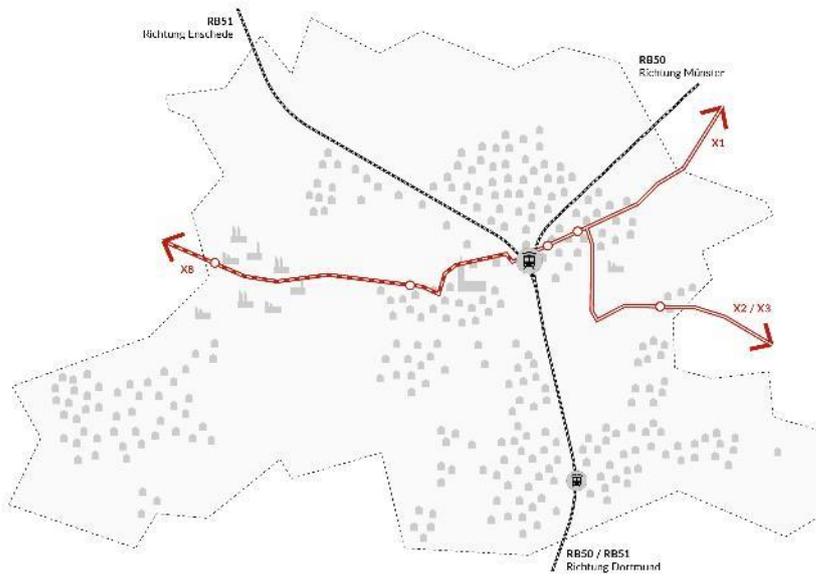


Legende

Stadtgrenze

Schritt 2 - ÖPNV erfassen

Nahverkehrsplanung Lünen

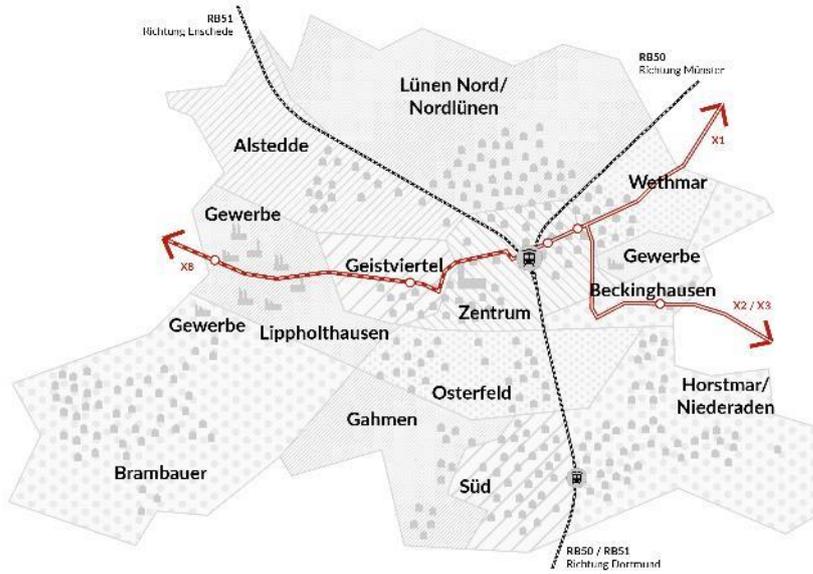


Legende

- Stadtgrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle
- X Bus
- abhängig von externer Finanzierung

Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung Lünen

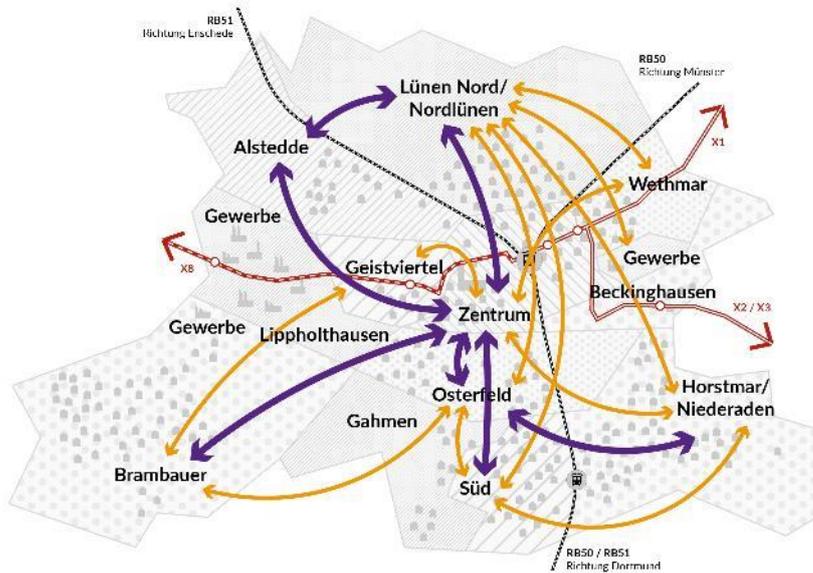


Legende

- Stadtgrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle X-Bus
- abhängig von externer Finanzierung

Schritt 4 - Bewegungsströme Binnenverflechtungen

Nahverkehrsplanung Lünen

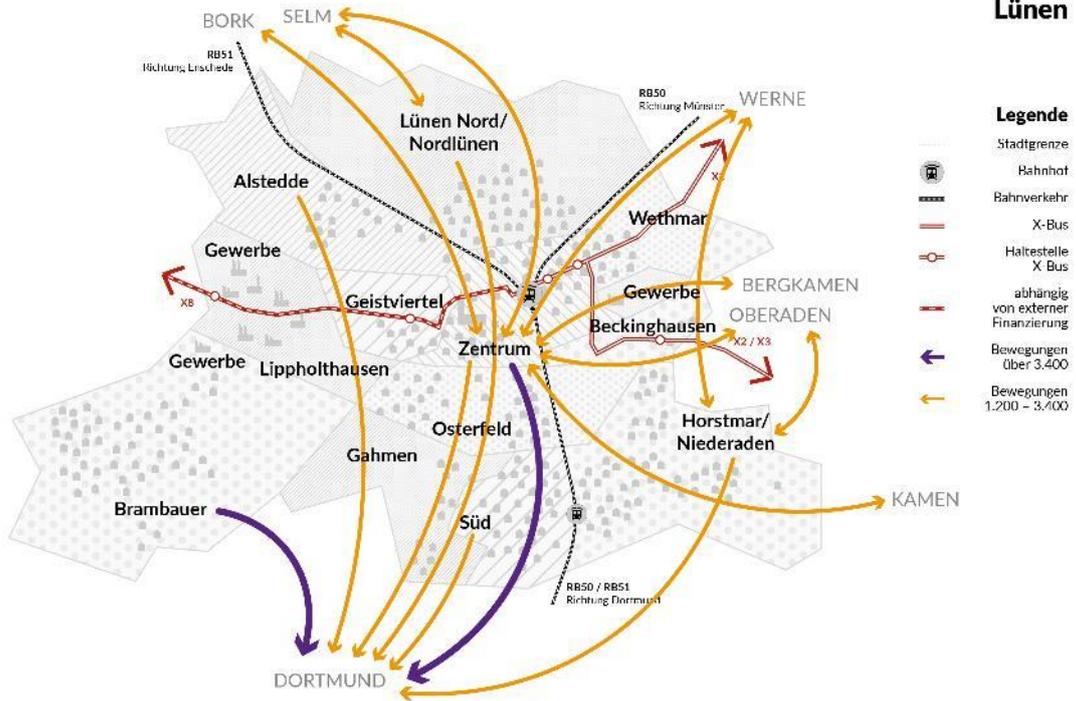


Legende

- Stadtgrenze
- Bahnhof
- Bahnverkehr
- X-Bus
- Haltestelle X-Bus
- abhängig von externer Finanzierung
- Bewegungen über 3.400
- Bewegungen 1.200 - 3.400

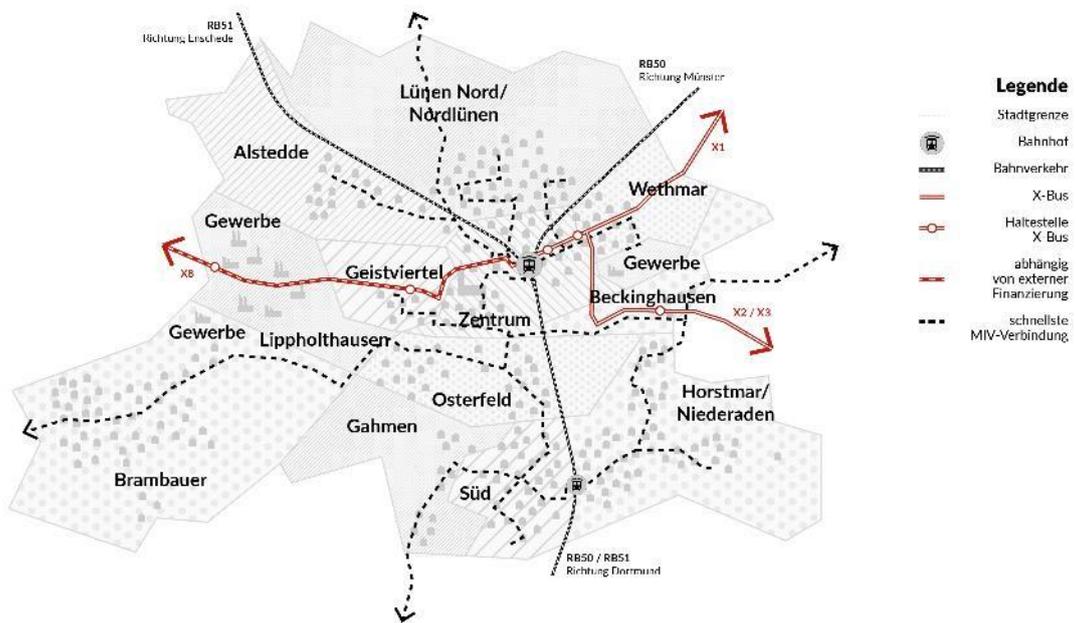
Schritt 4 - Bewegungsströme Regionalverflechtungen

Nahverkehrsplanung Lünen

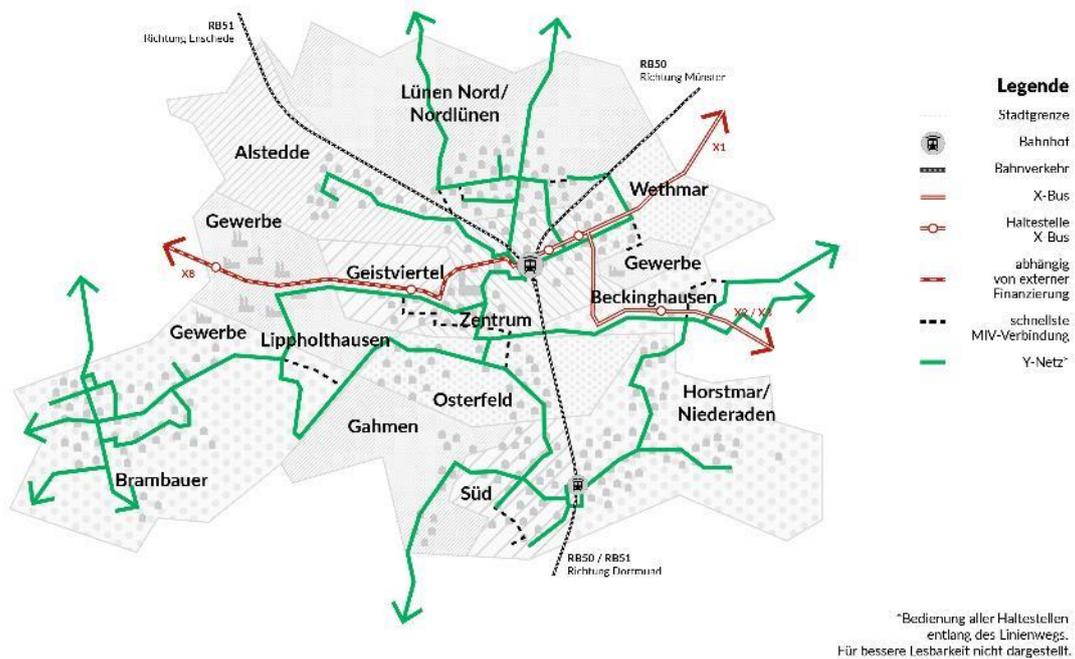


Schritt 5 - Übertragung in den MIV

Nahverkehrsplanung Lünen



Schritt 6 - Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung
Lünen

Schritt 7 - betrieblicher Grobcheck *

Nahverkehrsplanung
Lünen

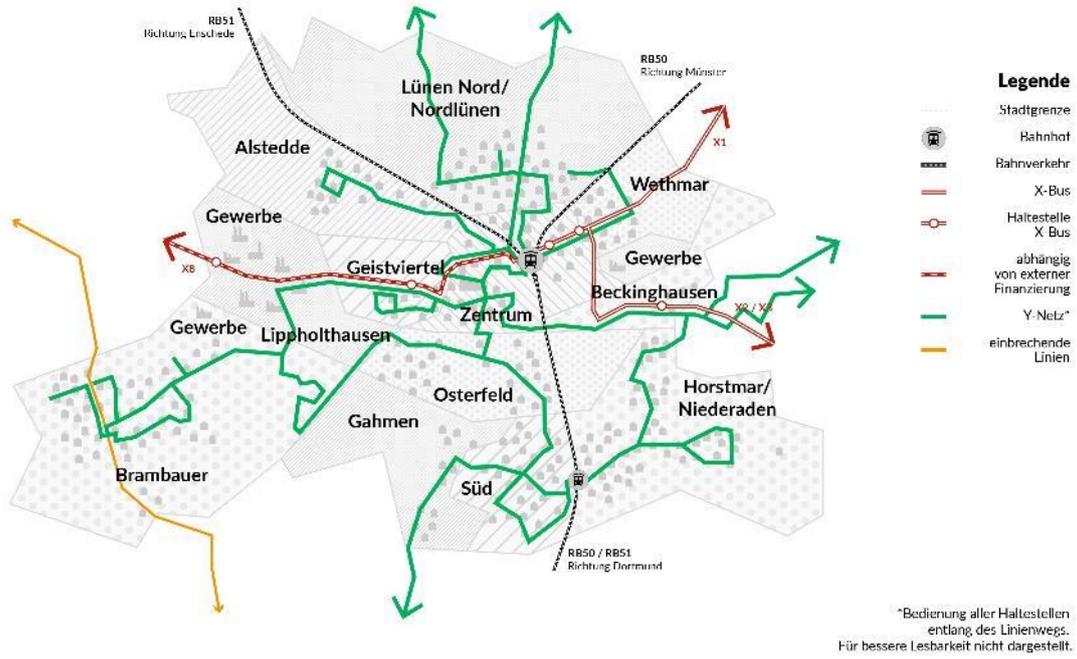
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



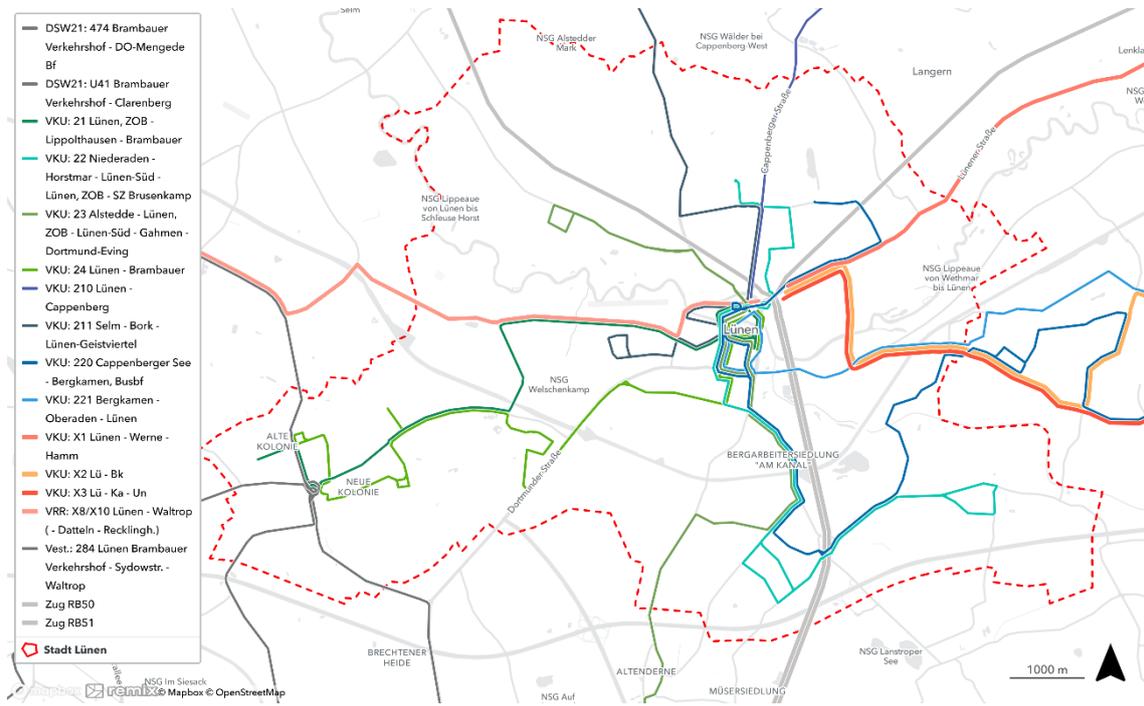
* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 – Ergebnis

Nahverkehrsplanung Lünen



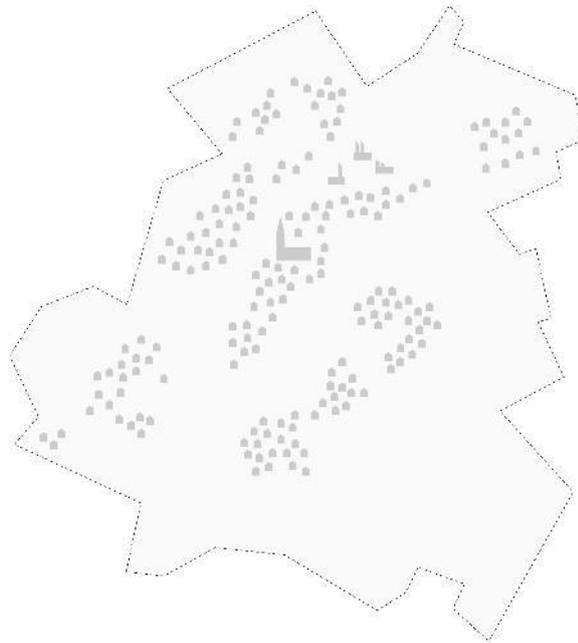
Schritt 9 – Übertragung in ein Liniennetz



Stadt Schwerte

Schritt 1 - **Gemeinde erfassen**

Nahverkehrsplanung
Schwerte

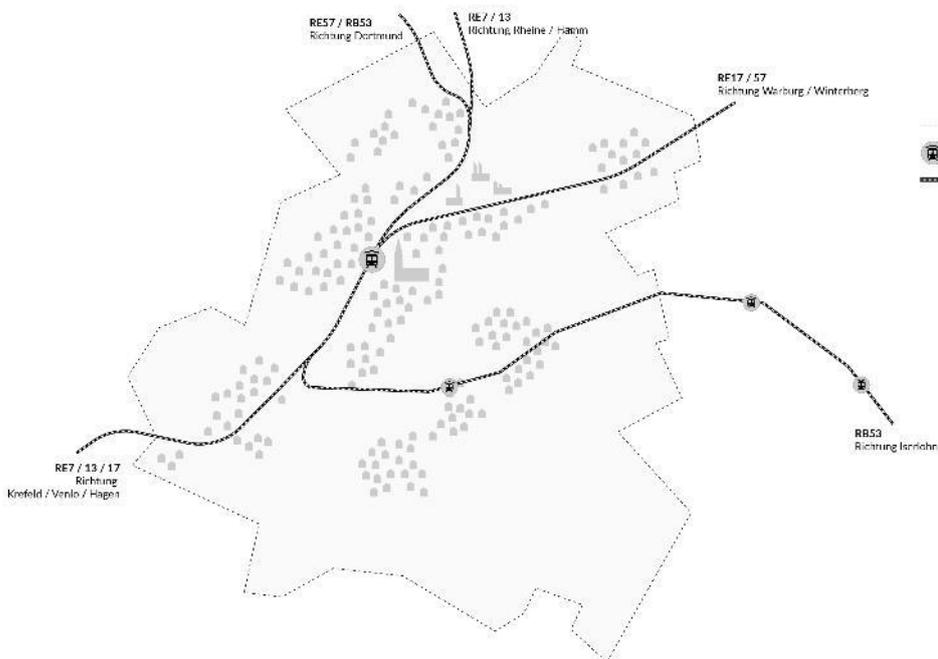


Legende

----- Stadtgrenze

Schritt 2 - **ÖPNV erfassen**

Nahverkehrsplanung
Schwerte



Legende

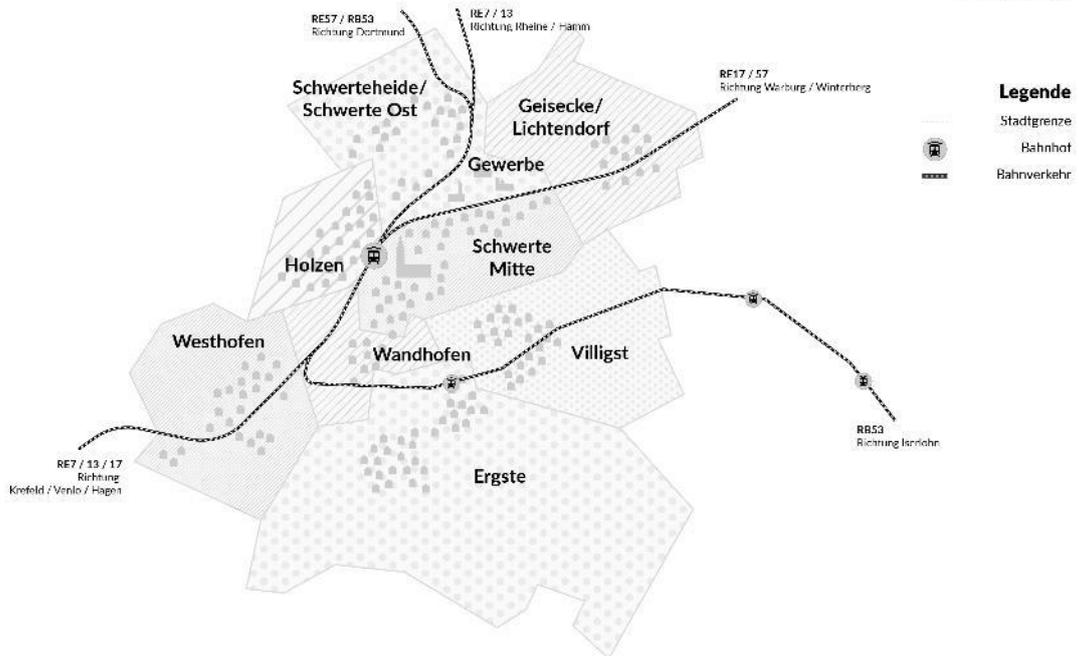
----- Stadtgrenze

🚉 Bahnhof

----- Bahnverkehr

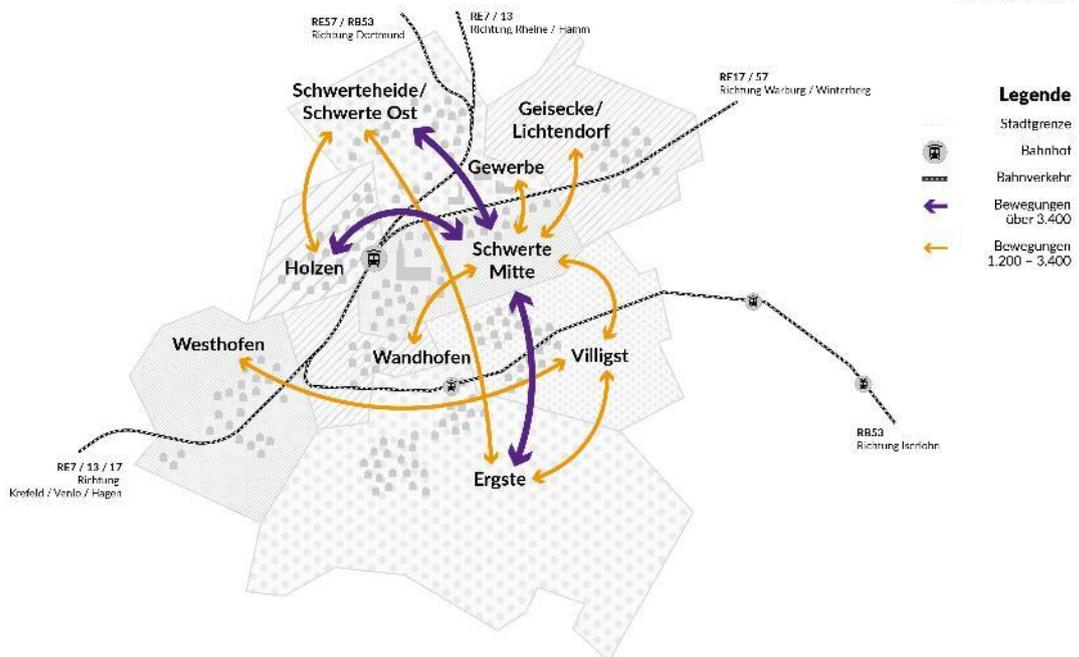
Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung Schwerte



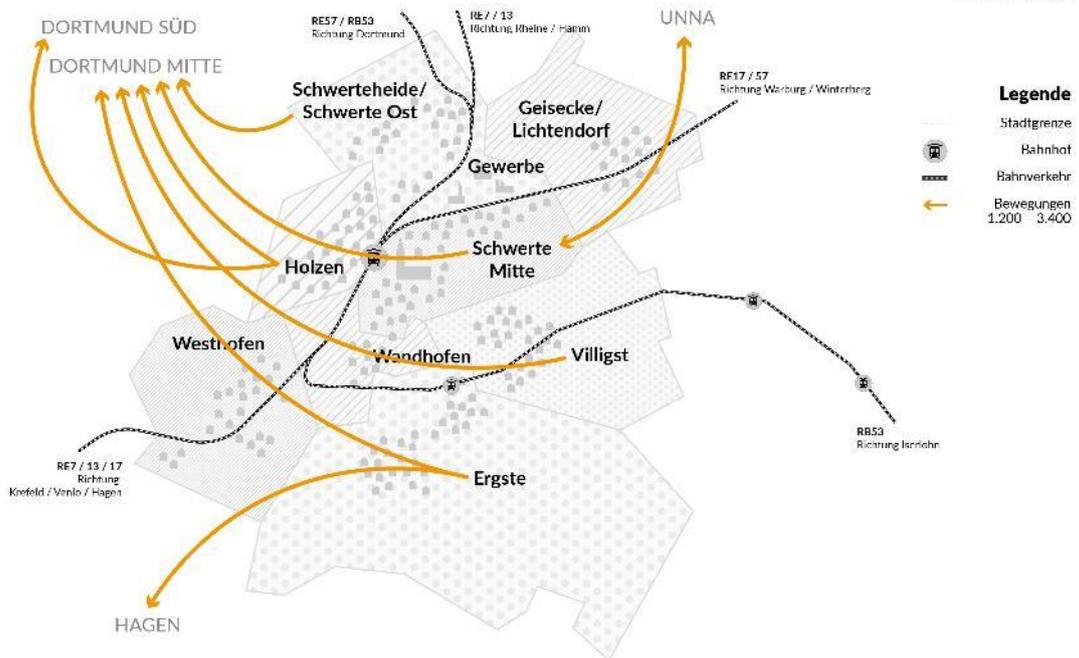
Schritt 4 - Bewegungsströme Binnenverflechtungen

Nahverkehrsplanung Schwerte



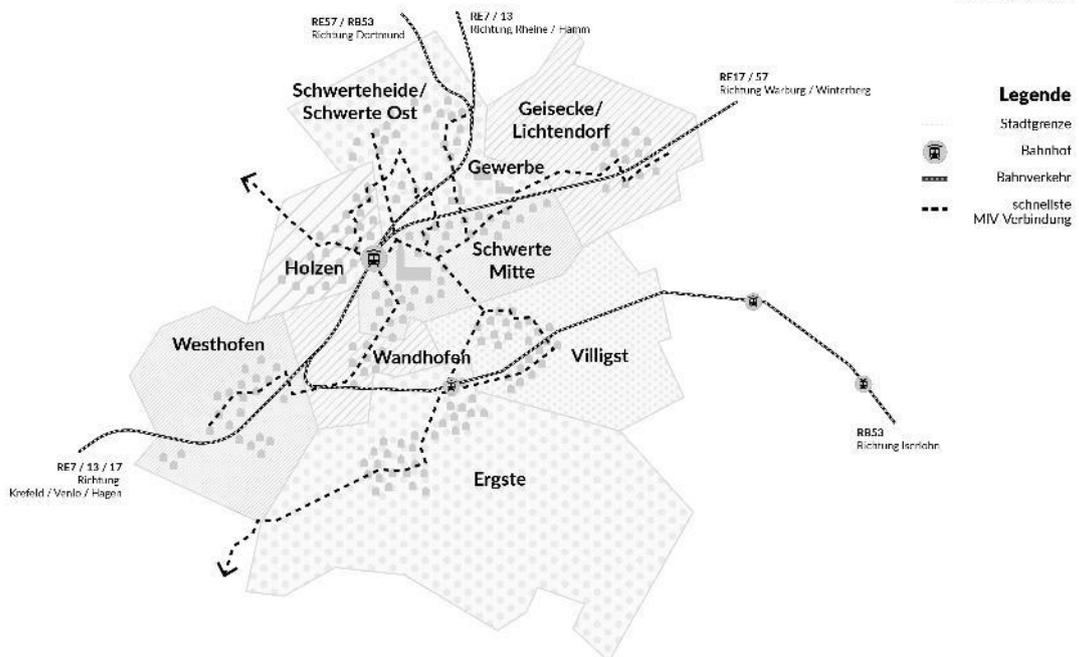
Schritt 4 - Bewegungsströme Regionalverflechtungen

Nahverkehrsplanung Schwerte

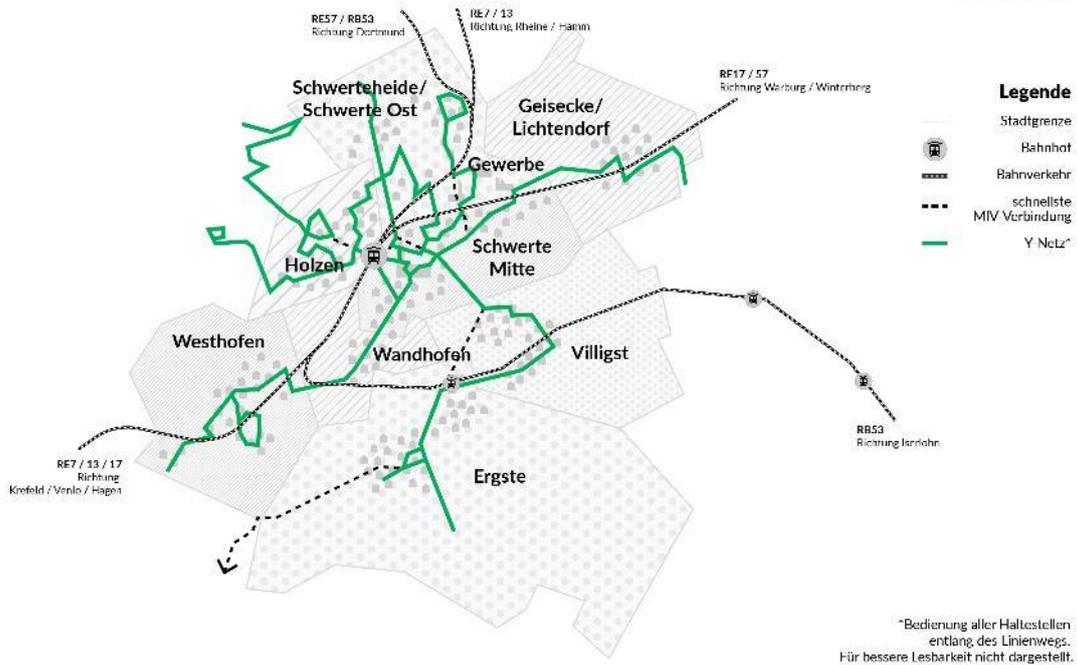


Schritt 5 - Übertragung in den MIV

Nahverkehrsplanung Schwerte



Schritt 6 – Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung
Schwerte

Schritt 7 – betrieblicher Grobcheck *

Nahverkehrsplanung
Schwerte

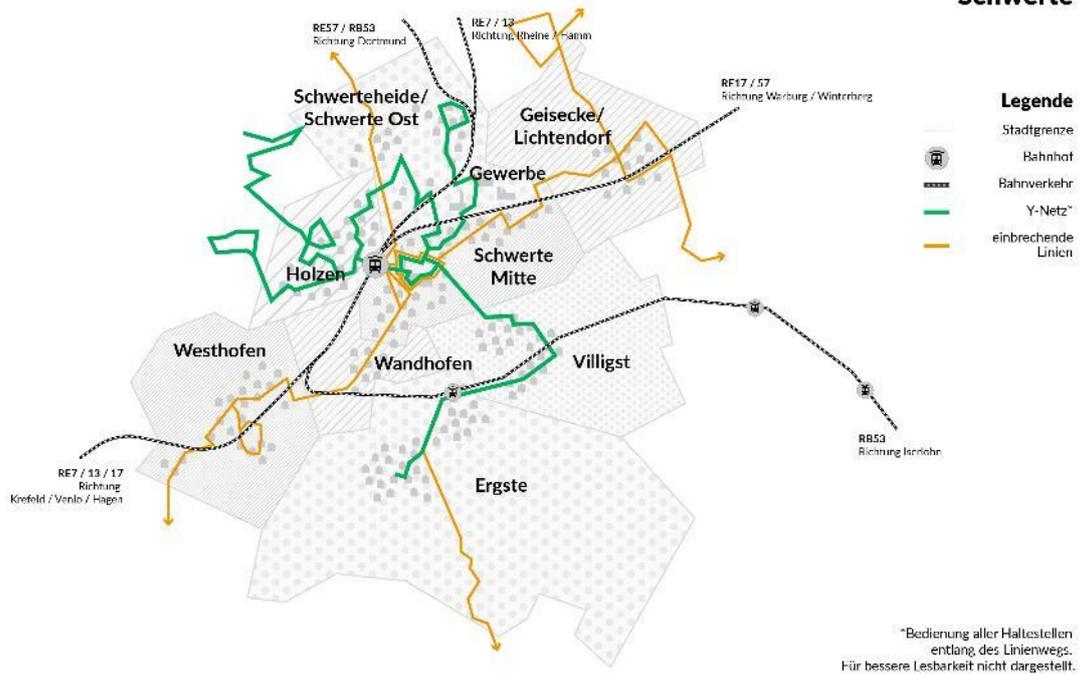
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



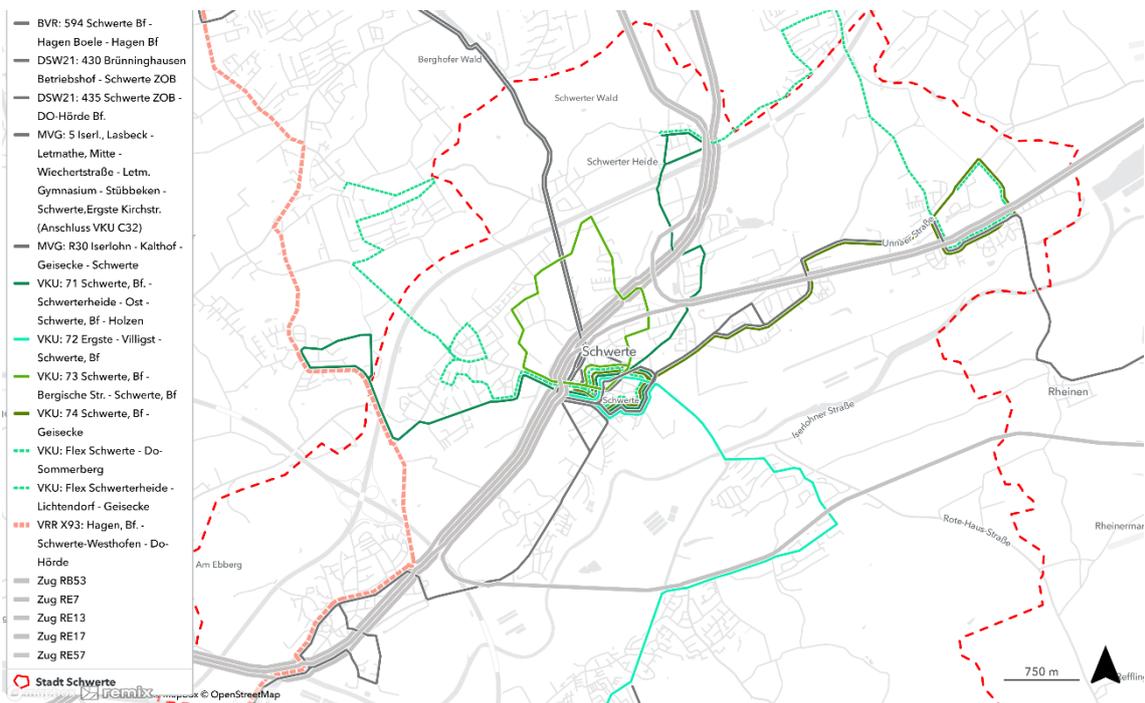
* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 – Ergebnis

Nahverkehrsplanung Schwerte



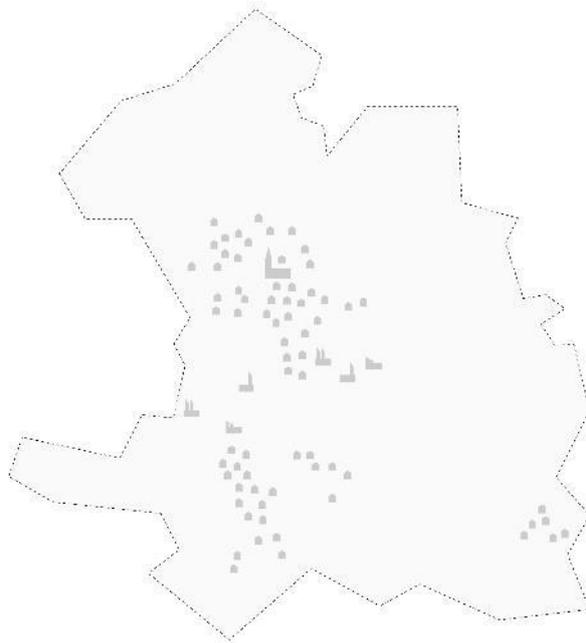
Schritt 9 – Übertragung in ein Liniennetz



Stadt Selm

Schritt 1 - Gemeinde erfassen

Nahverkehrsplanung Selm

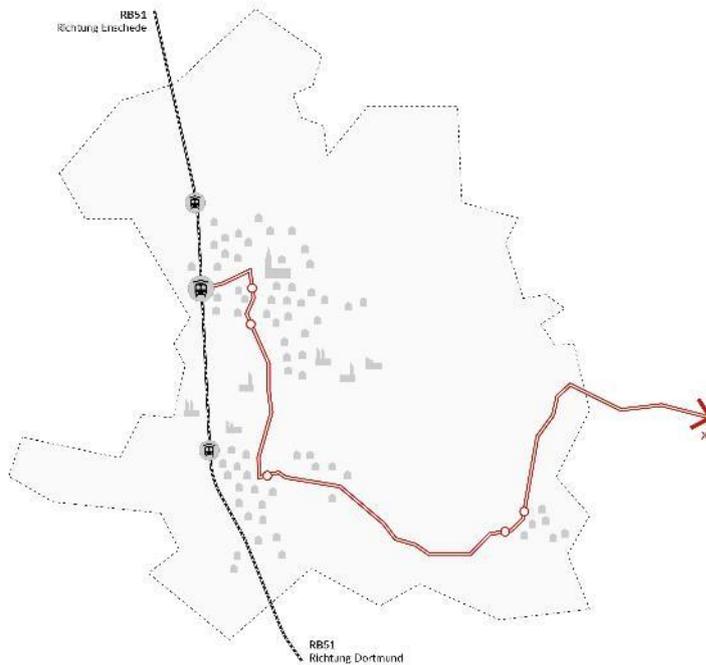


Legende

Stadtgrenze

Schritt 2 - ÖPNV erfassen

Nahverkehrsplanung Selm



Legende

Stadtgrenze

Bahnhof

Bahnverkehr

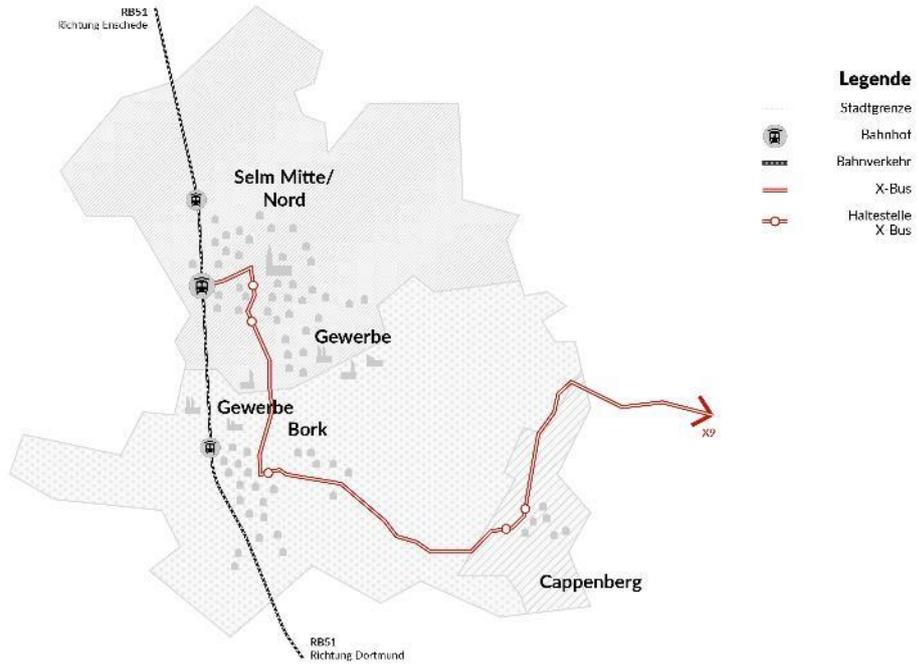
X-Bus

Haltestelle

X-Bus

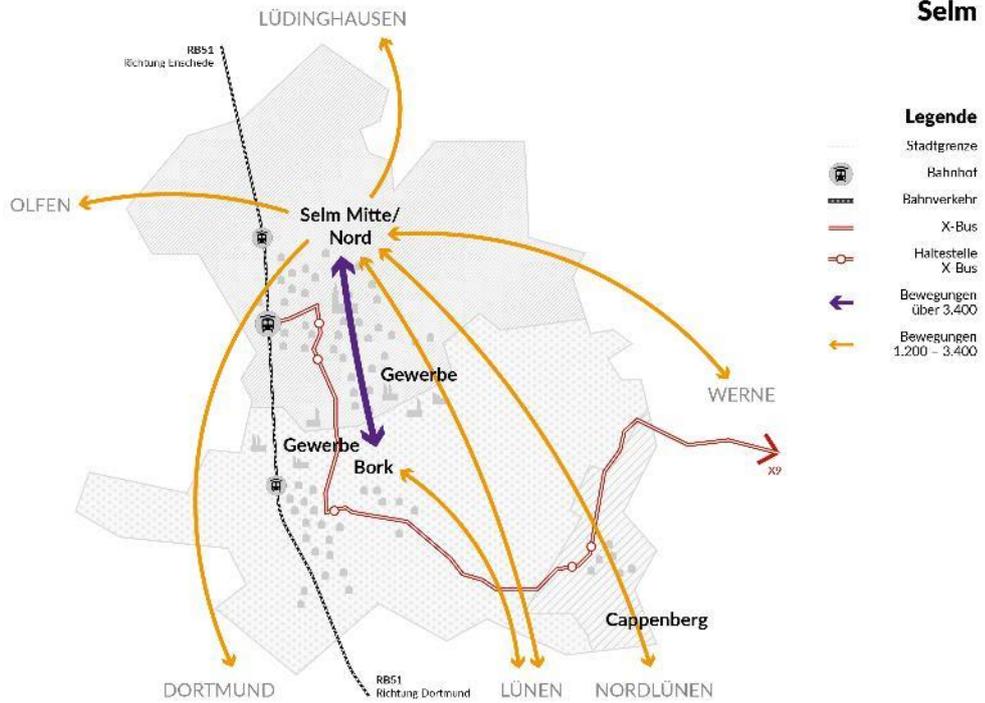
Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung
Selm



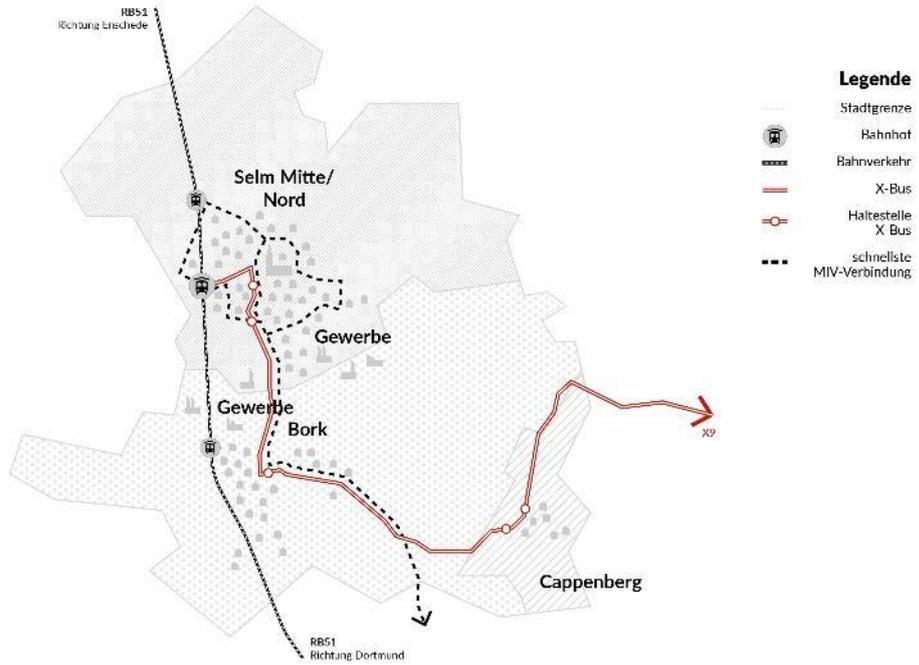
Schritt 4 - Bewegungsströme

Nahverkehrsplanung
Selm



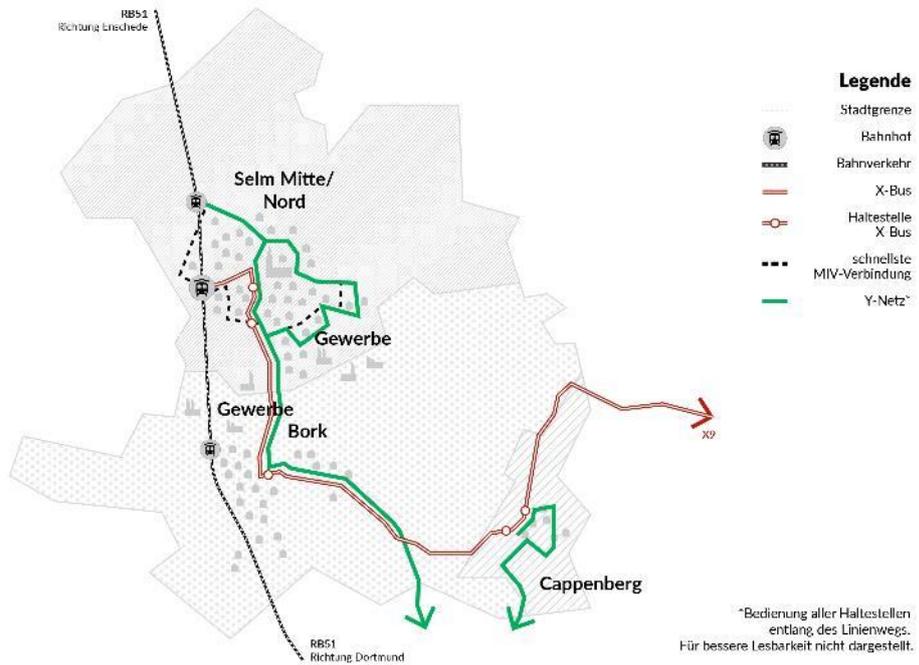
Schritt 5 - Übertragung in den MIV

Nahverkehrsplanung Selm



Schritt 6 - Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung Selm

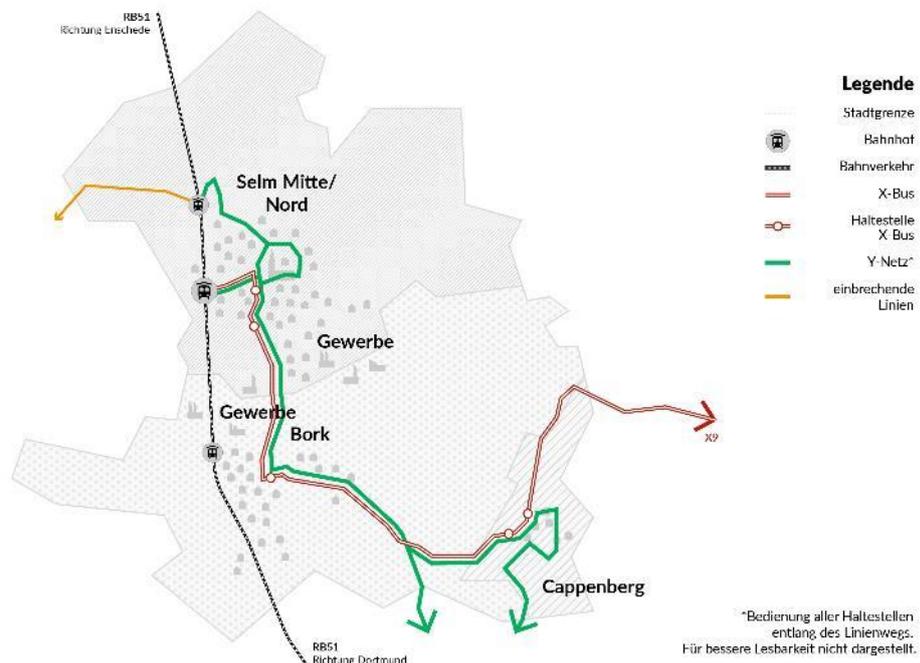


Schritt 7 – **betrieblicher Grobcheck** *Nahverkehrsplanung
Selm

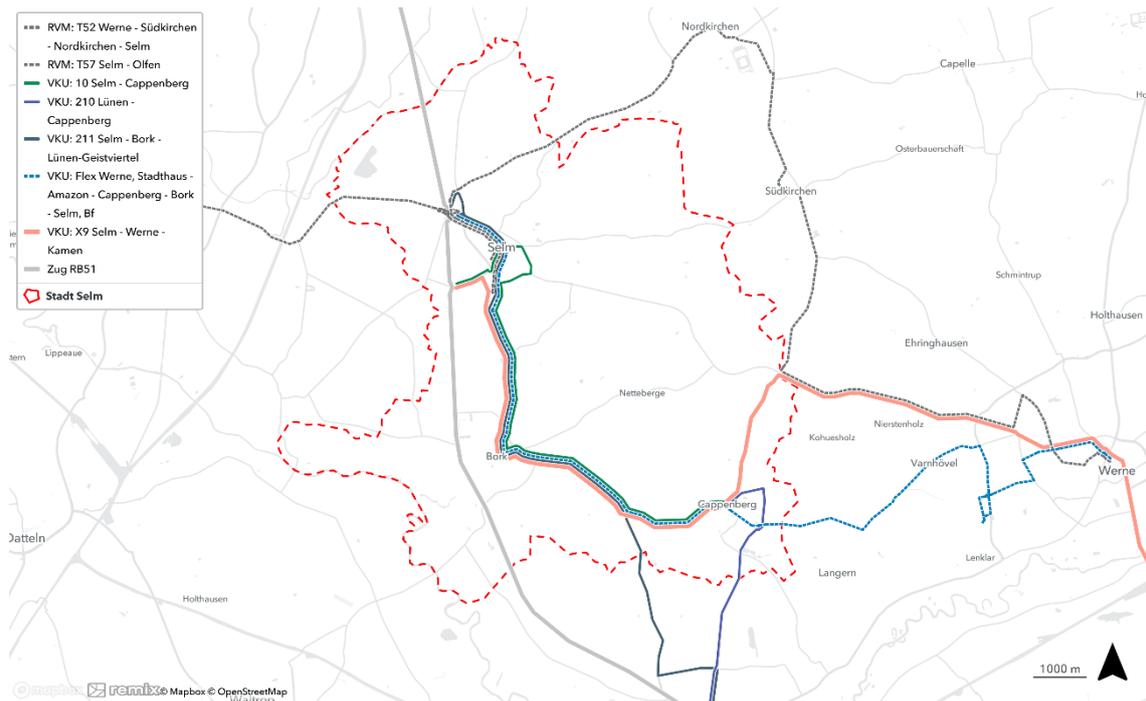
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 – **Ergebnis**Nahverkehrsplanung
Selm

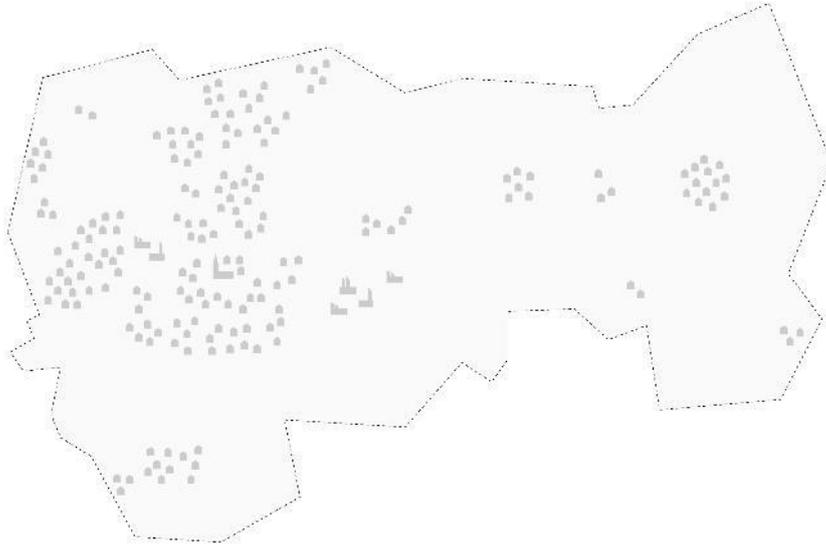
Schritt 9 – Übertragung in ein Liniennetz



Stadt Unna

Schritt 1 - Gemeinde erfassen

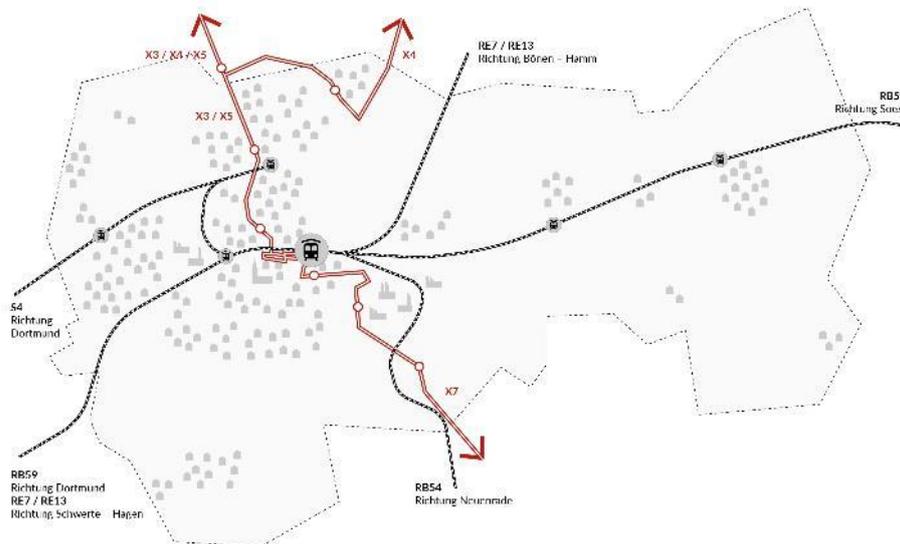
Nahverkehrsplanung
Unna



Legende
Stadtgrenze

Schritt 2 - ÖPNV erfassen

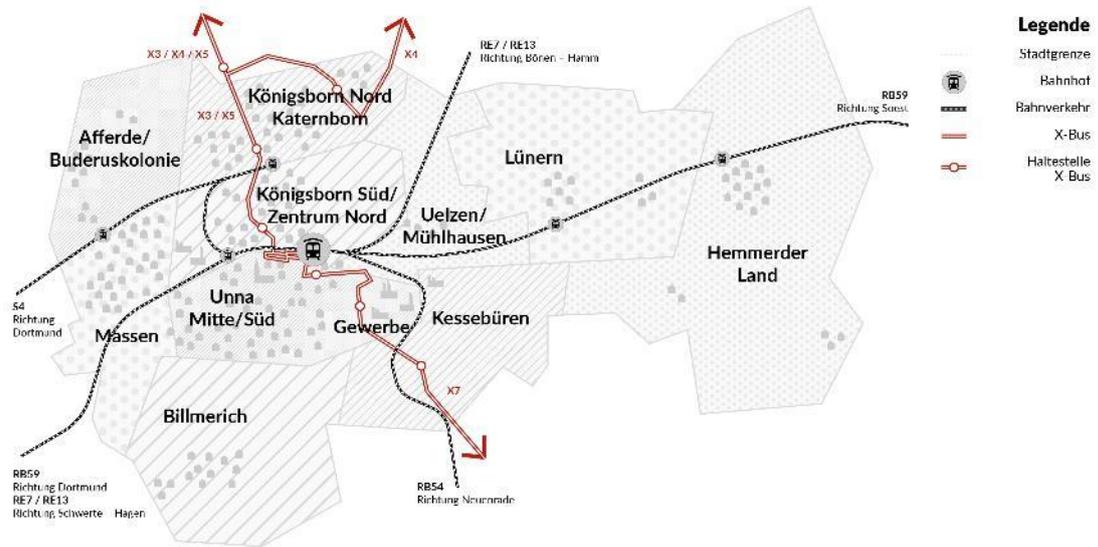
Nahverkehrsplanung
Unna



Legende
Stadtgrenze
Bahnhof
Bahnverkehr
X-Bus
Haltestelle
X-Bus

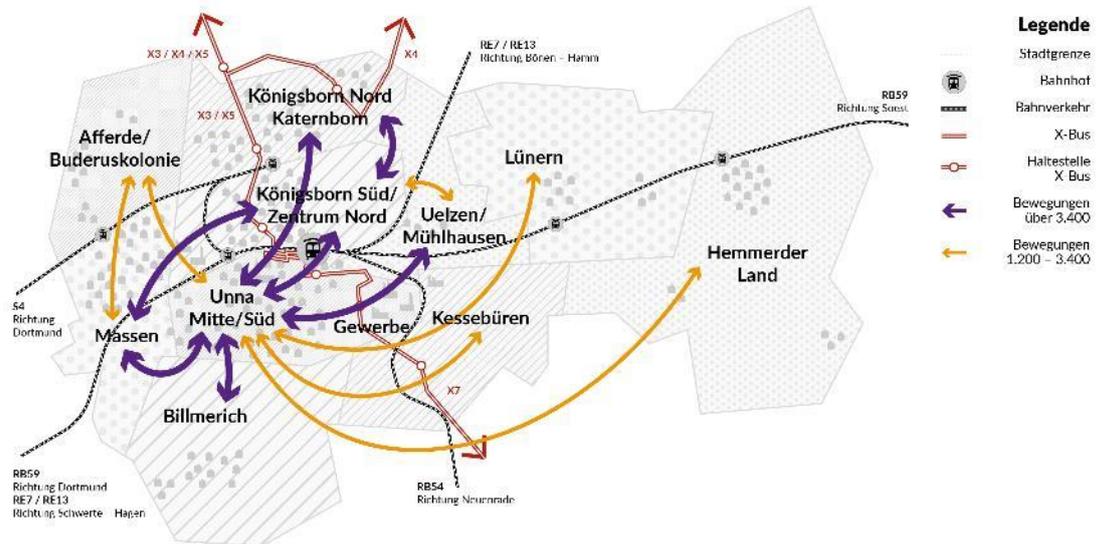
Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung
Unna

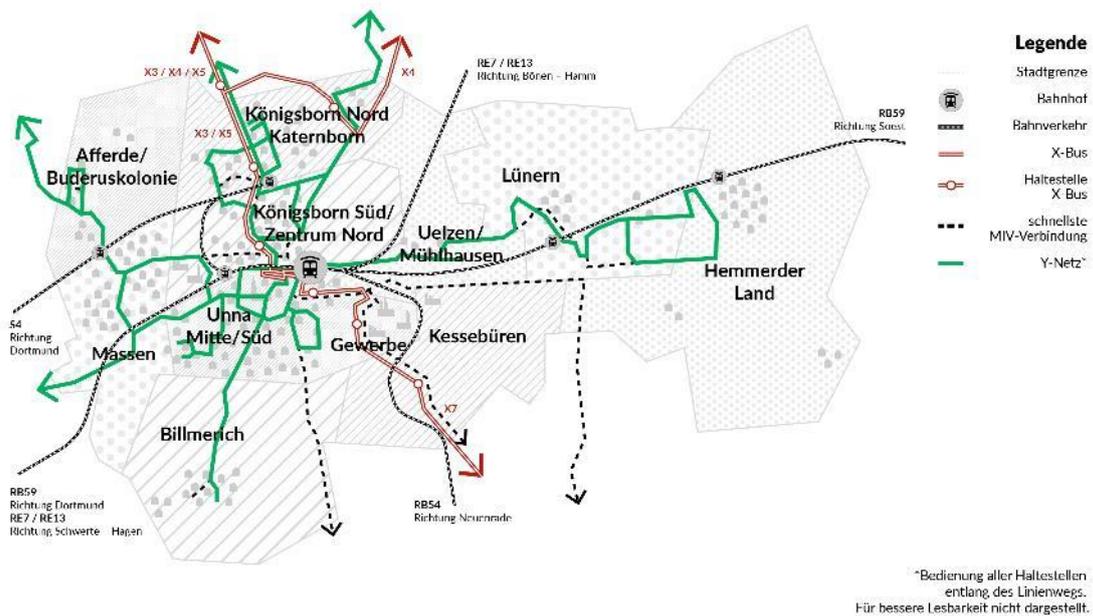


Schritt 4 - Bewegungsströme Binnenverflechtungen

Nahverkehrsplanung
Unna



Schritt 6 – Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung
Unna

Schritt 7 – betrieblicher Grobcheck *

Nahverkehrsplanung
Unna

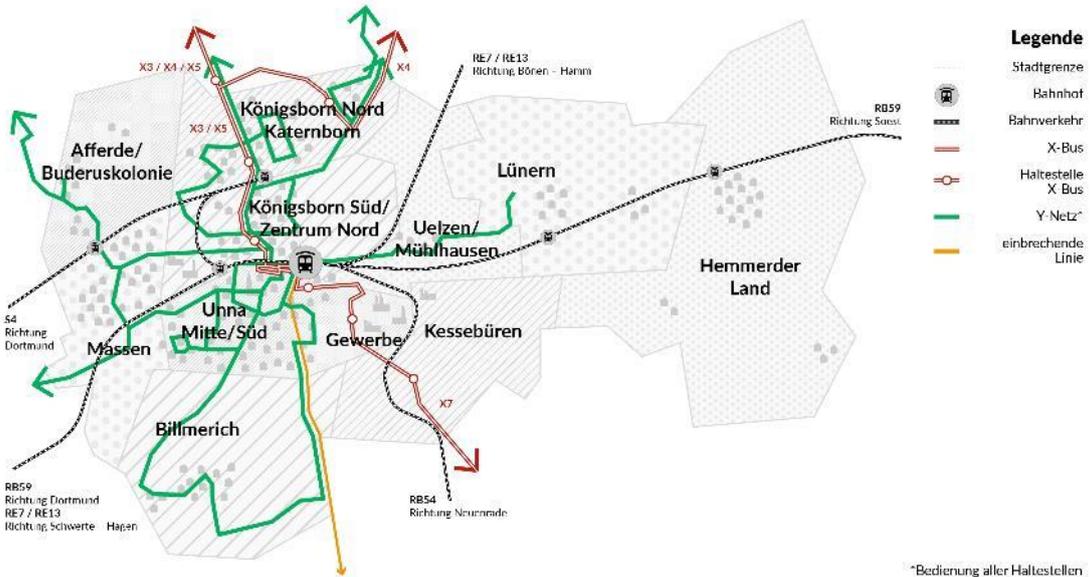
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



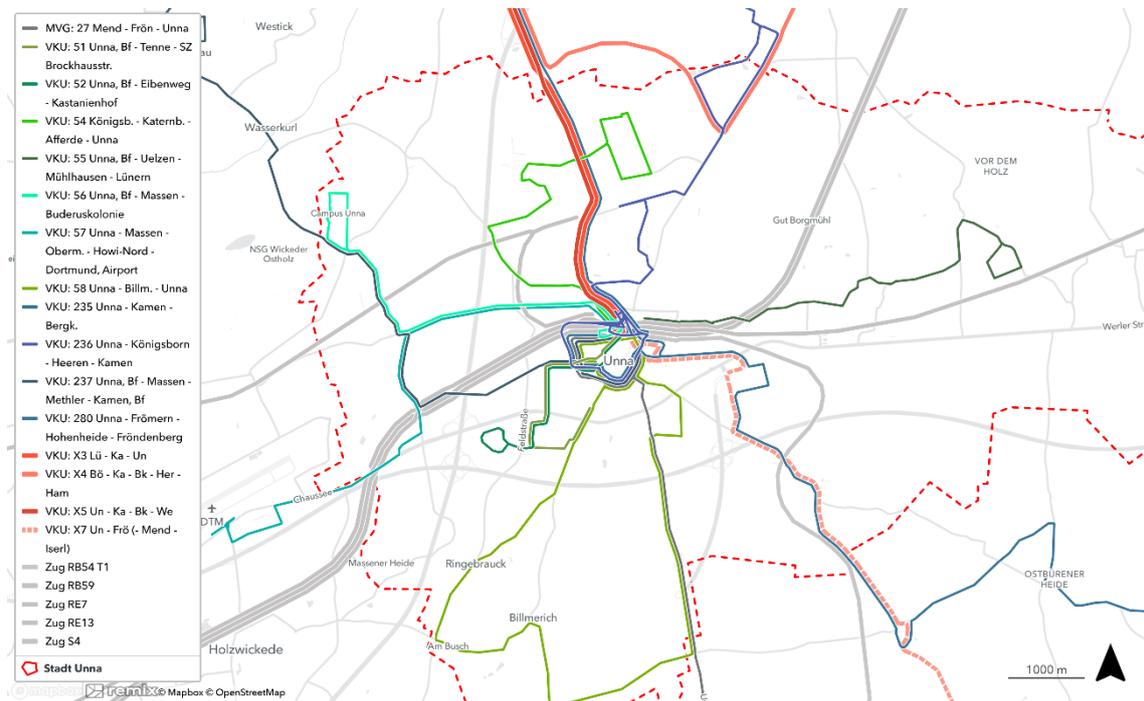
* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 - Ergebnis

Nahverkehrsplanung Unna



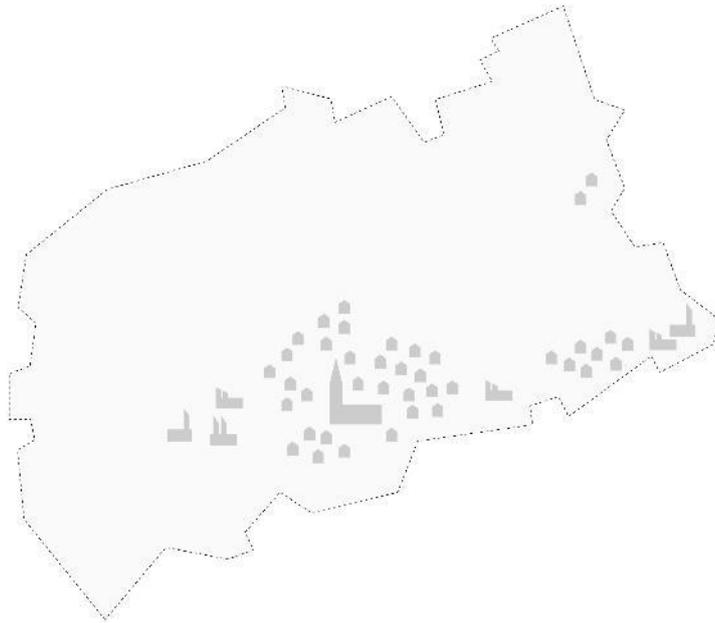
Schritt 9 - Übertragung in ein Liniennetz



Stadt Werne

Schritt 1 - Gemeinde erfassen

Nahverkehrsplanung Werne

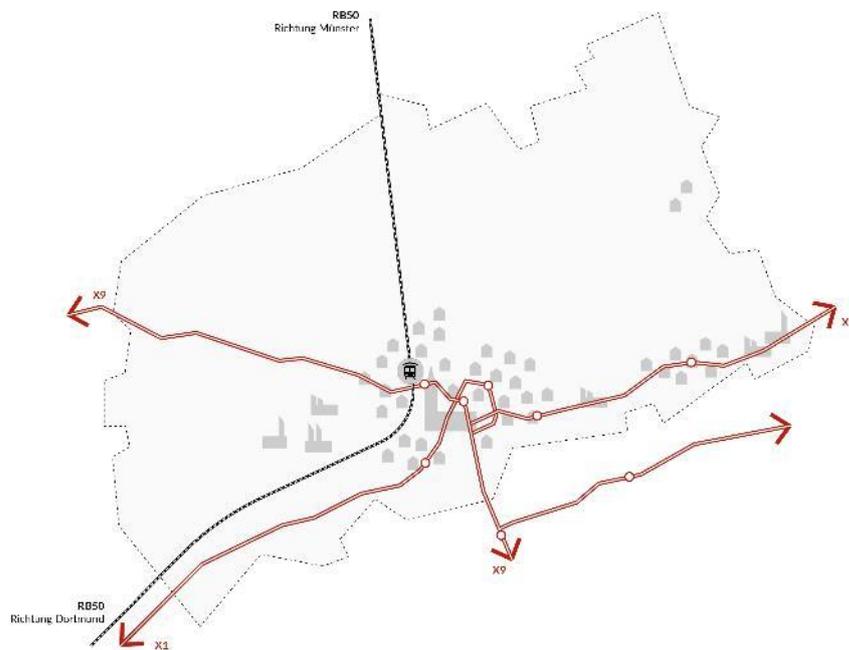


Legende

Stadtgrenze

Schritt 2 - ÖPNV erfassen

Nahverkehrsplanung Werne



Legende

Stadtgrenze

Bahnhof

Bahnverkehr

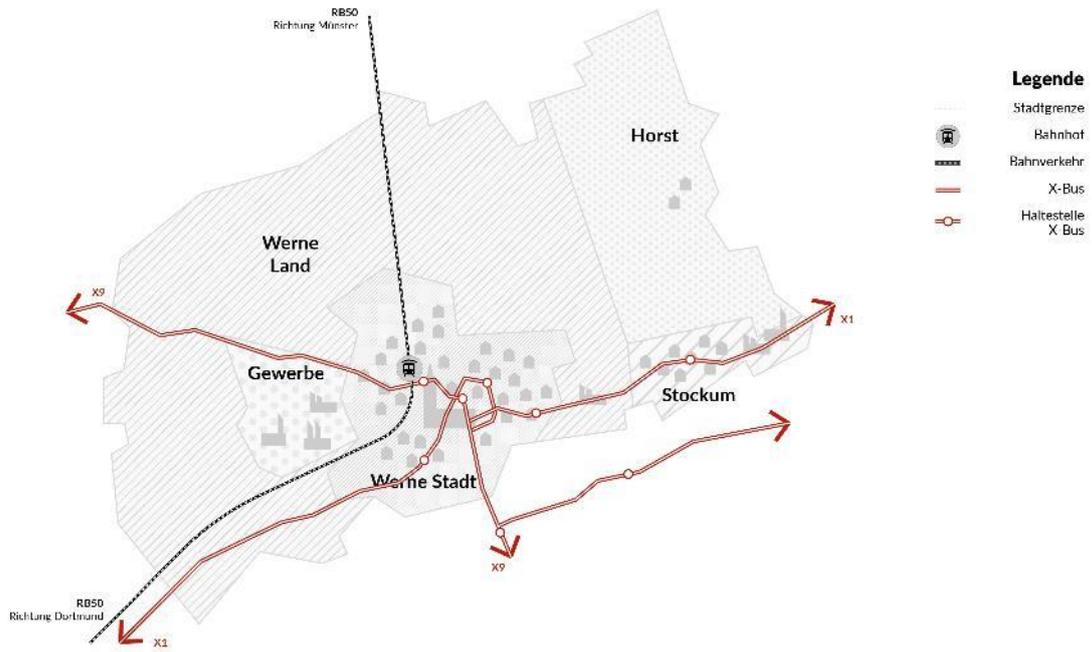
X-Bus

Haltestelle

X-Bus

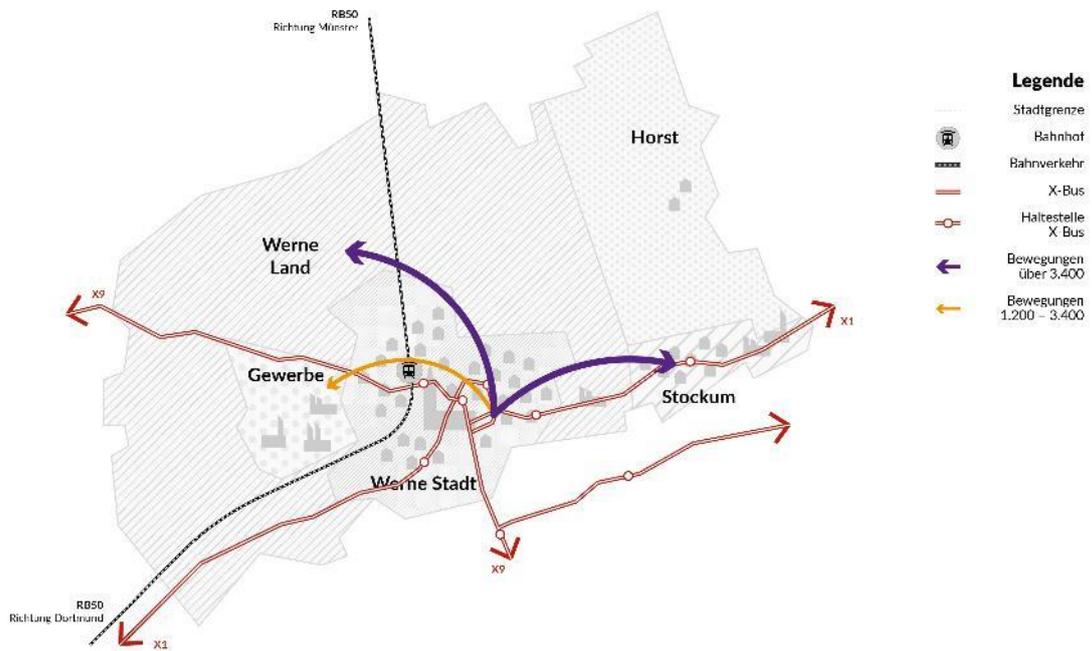
Schritt 3 - Sozialräume

Nahverkehrsplanung
Werne



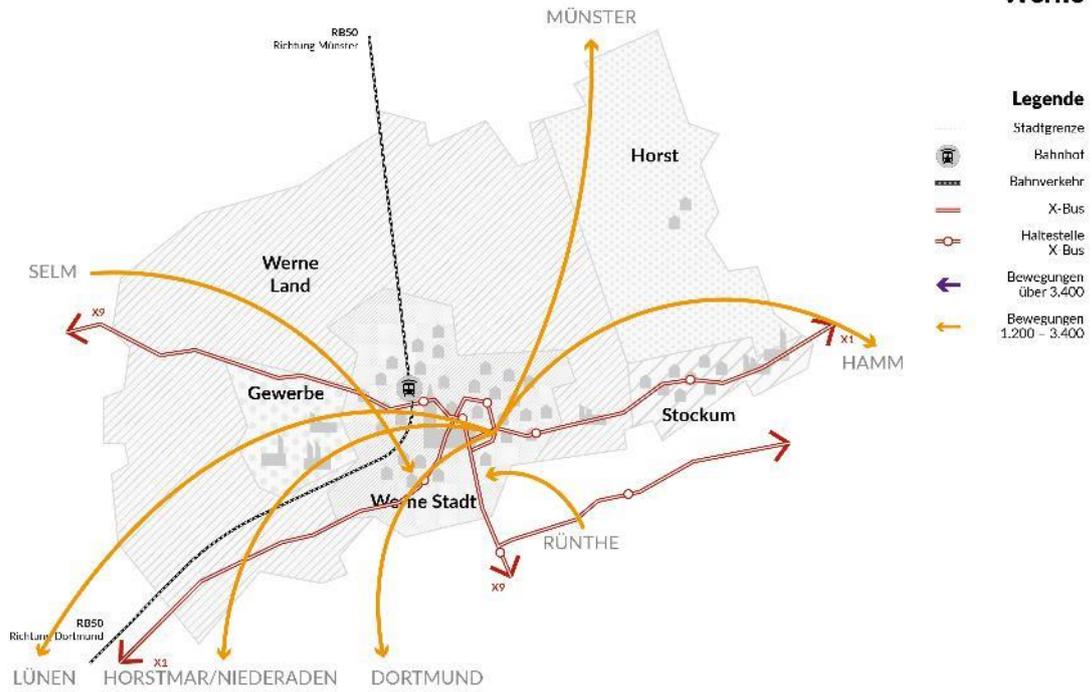
Schritt 4 - Bewegungsströme Binnenverflechtungen

Nahverkehrsplanung
Werne



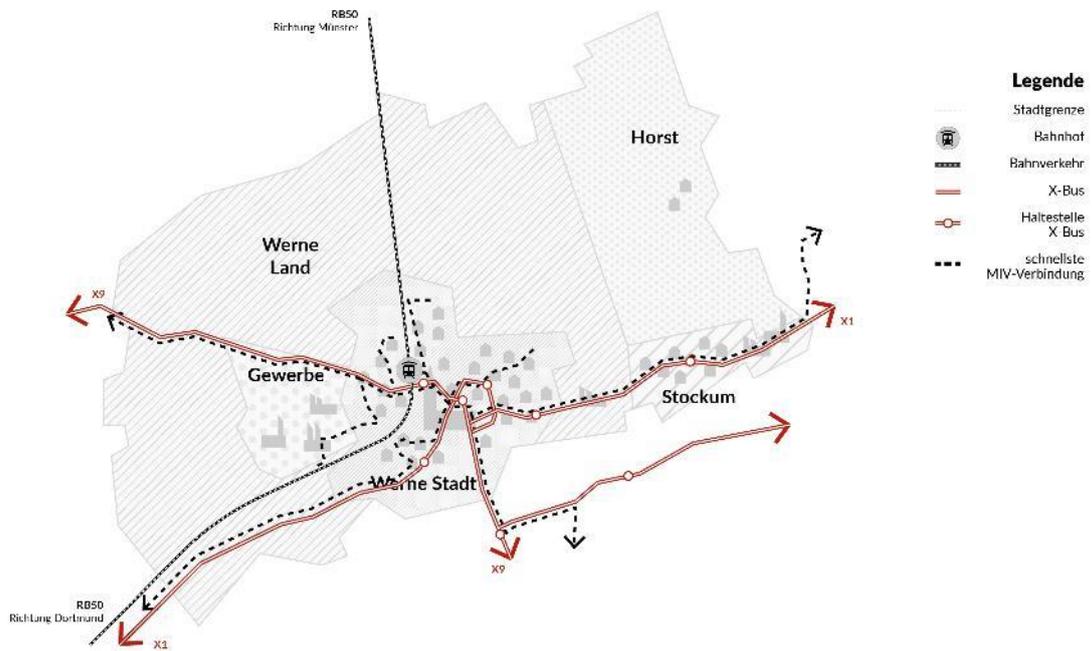
Schritt 4 - Bewegungsströme Regionalverflechtungen

Nahverkehrsplanung
Werne

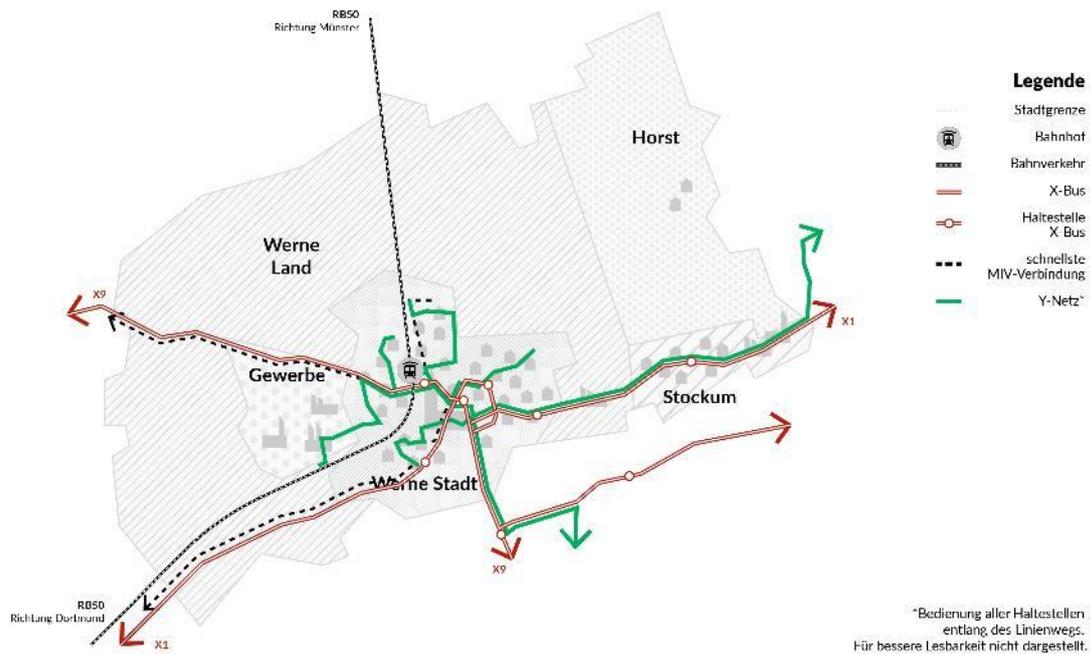


Schritt 5 - Übertragung in den MIV

Nahverkehrsplanung
Werne



Schritt 6 - Übertragung Linienäste

Nahverkehrsplanung
Werne

Schritt 7 - betrieblicher Grobcheck *

Nahverkehrsplanung
Selm

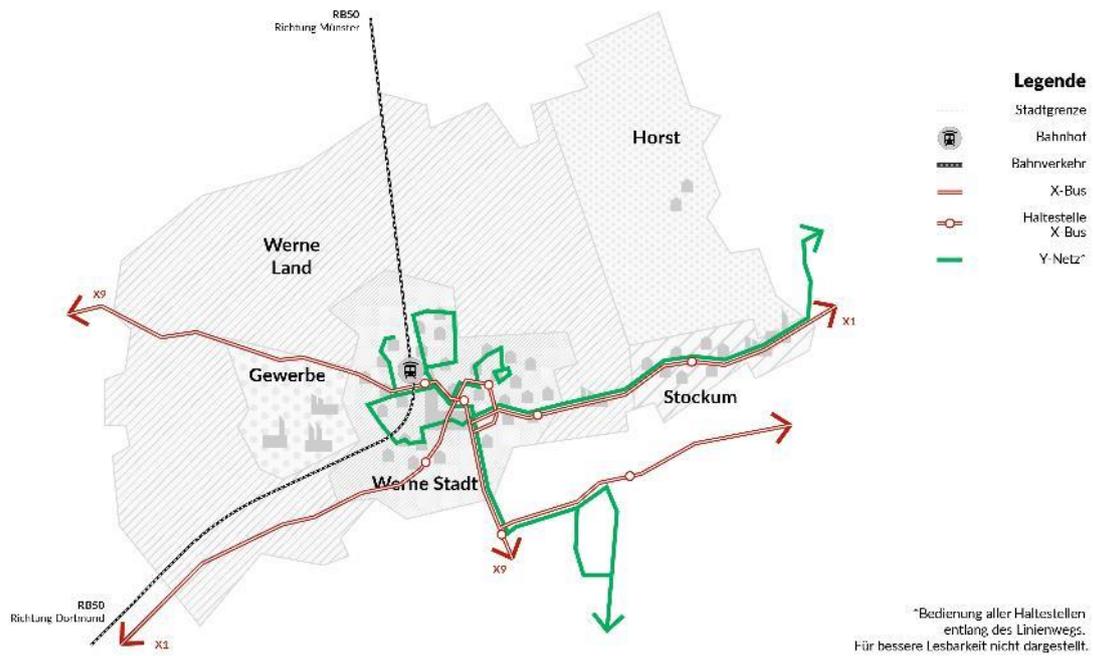
- 1 Prüfung Befahrbarkeit der Straßen
(Straßenquerschnitt, Abbiegesituation, Durchfahrtshöhe, etc.)
- 2 Einbindung vorhandener Fahrzeitmessungen
- 3 Prüfung geeigneter Endhaltestellen
(u.a. Möglichkeit der Pausenabwicklung Verfügbarkeit Personaltoilette, etc.)
- 4 Prüfung Umlauflängen → Ziel: Vermeidung von Sprungkosten
- 5 Abschätzung möglicher Fahrzeuggrößen



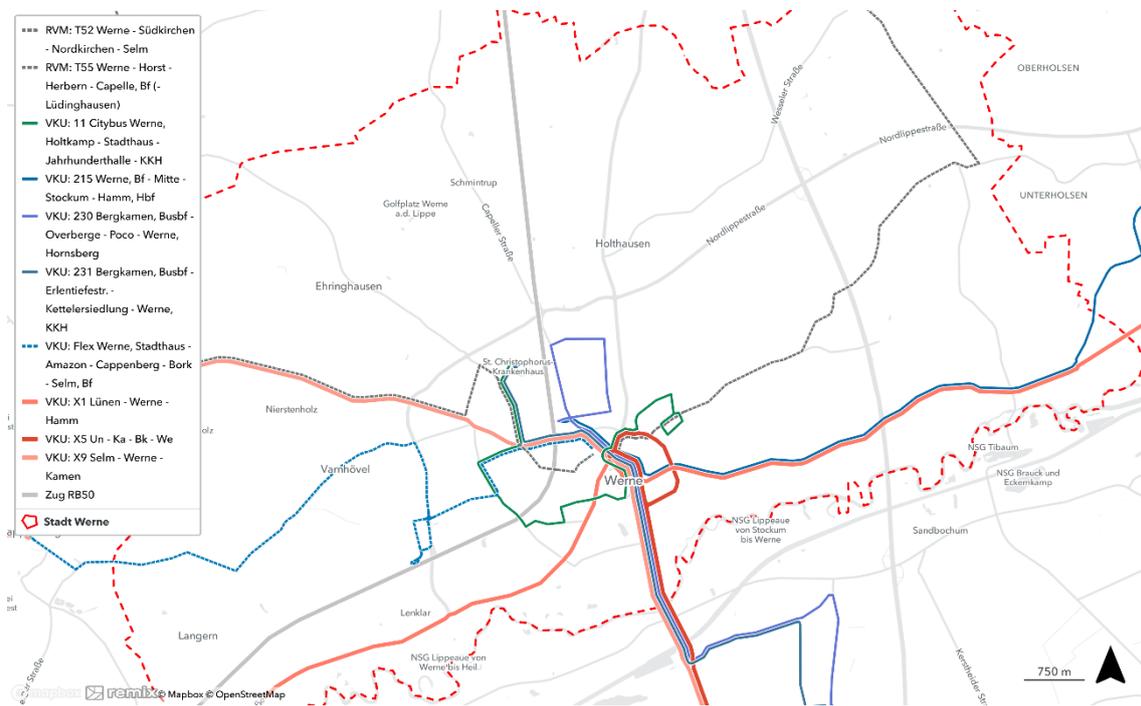
* Beim betrieblichen Grobcheck kommen nicht alle Schritte bei jeder Kommune zum Einsatz

Schritt 8 - Ergebnis

Nahverkehrsplanung Werne



Schritt 9 - Übertragung in ein Liniennetz



11.4 Liniensteckbriefe X-Prinzip

X1 Lünen – Werne – Hamm

Linienweg	Lünen Hbf. – Werne Stadthaus – Hamm Hbf.		
Orte des Kreises	Lünen, Werne		
Orte außerhalb Kreis	Hamm		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

X2 Lünen – Bergkamen

Linienweg	Lünen Hbf. – Bergkamen Busbf.		
Orte des Kreises	Bergkamen, Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Busbf.: X4 + X5 + X6 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

X3 Lünen – Bergkamen – Kamen – Unna

Linienweg	Lünen Hbf. – Bergkamen Freizeitzentrum – Kamen Bf. – Unna Bf.		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen, Lünen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kamen Bf. – Unna Bf.: Linien X3 + X5 (Mo.-Sa.) Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kamen Bf.: X3 + X4 + X9 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

X4 Bönen – Kamen – Bergkamen – Hamm

Linienweg	Bönen Bf. – Kamen Bf. – Bergkamen Bf. – Hamm Hbf.		
Orte des Kreises	Bergkamen, Bönen, Kamen		
Orte außerhalb Kreis	Hamm		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	- 60	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	- 60
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	- 60	- 60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Marina – Kamen Karree: X4 + X5 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Marina: X4 + X9 ▪ Kamen Bf.: X3 + X4 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ - 60 Abschnitt zwischen Bönen und Bergkamen ohne Fahrten, sonst alle 60 Minuten ▪ An Sonn- und Feiertagen derzeit nur Finanzierung bis Hamm-Herringen sichergestellt. Fortführung Richtung Hamm Hbf wünschenswert, Finanzierung muss mit Stadt Hamm geklärt werden 		

X5 Werne – Bergkamen – Kamen – Unna

Linienweg	Werne Stadthaus – Bergkamen Busbf. – Kamen Bf. – Unna Bf.		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen, Unna, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60 -
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60 -	60 -
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 -	60 -	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 -	60 -	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Marina – Kamen Karree: X4 + X5 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Busbf.: X6 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 - Abschnitt zwischen Werne und Kamen alle 60 Minuten, sonst keine Fahrten 		

X6 Bergkamen – Kamen – Dortmund

Linienweg	Bergkamen Bf. – Kamen-Methler Jahnschule – Dortmund-Grevel U		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	60
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Busbf.: X2 + X4 + X5 ▪ Dortmund-Grevel U: U42 + X6 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfauftrag über die Verlängerung der X6 bis Dortmund Hauptbahnhof ▪ Ausbau der Haltestelle Grevel U mit zwei unabhängig voneinander anfahrbaren Haltepositionen für einen reibungslosen Betrieb nötig 		

X7 Unna – Fröndenberg/Ruhr (- Menden – Iserlohn) (unter Finanzierungsvorbehalt)

Linienweg	Unna Bf. – Unna-Kessebüren – Fröndenberg/Ruhr-Frömern – Fröndenberg/Ruhr Bf.		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie X7 steht aktuell unter Finanzierungsvorbehalt. Realisierung derzeit nur mittelfristig im Rahmen von Fördermitteln und im Rahmen des ZRL-Schnellbuskonzepts umsetzbar ▪ Verlängerung in den Märkischen Kreis entsprechend des Schnellbuskonzepts des ZRL wird angestrebt 		

X8/X10 (VRR) Lünen – Waltrop (– Datteln – Recklinghausen)

Linienweg	Lünen Hbf. – Waltrop Rathaus		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	Waltrop		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung bis nach Recklinghausen entsprechend des Schnellbuskonzept des VRR wird angestrebt 		

X9 Selm – Werne – Bergkamen – Kamen

Linienweg	Selm-Beifang Bf. – Werne Stadthaus – Bergkamen Anton-Schmaus-Str. – Kamen Bf.		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen, Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Marina: X4 + X9 ▪ Kamen Bf.: X3 + X4 + X9 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

X93 Hagen – Schwerte – Dortmund

Linienweg	Hagen – Schwerte-Westhofen – Dortmund-Hörde		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Hagen, Dortmund		
Konzession			
Linienbündel			
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
Tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie X93 steht aktuell unter Finanzierungsvorbehalt. Realisierung derzeit nur mittelfristig im Rahmen von Fördermitteln und im Rahmen des VRR-Schnellbuskonzepts umsetzbar. 		

11.5 Liniensteckbriefe Y-Prinzip

10 Selm – Lünen

Linienweg	Selm-Beifang Bahnhof – Schulzentrum/Sankt Josef – Zentrum – Bork Amtshaus – Cappenberg Kreuzkamp		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cappenberg, Kreuzkamp: Linie 210 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

11 Werne			
Linienweg	Holtkamp – Stadthaus – Jahnturnhalle – Krankenhaus		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60		
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

19 Unna – Kamen – Bergkamen – Werne – Schwerte

Linienweg	Unna Bahnhof – Unna-Königsborn Indu-Center Nord – Kamen Bahnhof – Bergkamen Busbahnhof – Werne Stadthaus – Werne Amazon – Schwerte Bahnhof		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen, Unna, Werne, Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	EF	EF	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	-	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	-	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	-	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	EF	EF	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	EF	EF	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EF: einzelne Fahrten abhängig der Arbeitszeiten beim Standort Amazon in der Stadt Werne 		

21 Lünen

Linienweg	Hauptbahnhof – Lippholthausen Buddenburg – Brambauer Verkehrshof – Brambauer Emil-Stade-Platz		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	30	30	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	20	30	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	20	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	20	20	30
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	20	20	30
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	20	20	30
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	30	30	30
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	30	30	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lünen-Brambauer Verkehrshof: Linien U41 + 21 + 24 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ abweichend vom Anforderungsprofil alle 20 Minuten für regelmäßigen Anschluss mit Stadtbahn U41 ▪ Der Takt orientiert sich am Kursintervall der Stadtbahn U41. Bei fahrplantechnischen Anpassungen an der Stadtbahn sind entsprechend fahrplantechnische Anpassungen an der Linie 21 zu überprüfen und ggf. umzusetzen. 		

22 Lünen

Linienweg	Schulzentrum Brusenkamp – Hauptbahnhof – Süd Bürgerplatz – Süd Preußen Bahnhof – Niederaden Im Dorf		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60 -	60 -	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30 60	60 -	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30 60	60 -	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30 60	60 -	60 -
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30 60	60 -	60 -
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30 60	60 -	60 -
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 -	60 -	60 -
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 -	60 -	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lünen Hauptbahnhof – Lünen-Süd Bürgerplatz: Linien 22 + 23 + 220 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 - Niederaden Im Dorf – Hauptbahnhof alle 60 Minuten, sonst keine Fahrten ▪ 30 60 Niederaden Im Dorf – Hauptbahnhof alle 30 Minuten, sonst alle 60 Minuten ▪ Bei 30-Minuten-Takt je eine Fahrt pro Stunde über Lutherstraße und Heinestraße 		

23 Lünen – Dortmund

Linienweg	Alstedde Waldhöhe – Hauptbahnhof – Süd Bürgerplatz – Gahmen Kaubrügge – Dortmund-Eving Schulte-Rödding U		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30	30	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lünen Hauptbahnhof – Lünen-Süd Bürgerplatz: Linien 22 + 23 + 220 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dortmund-Eving Schulte-Rödding: Linien U42 + 23 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Trennung der Linie oder einzelner Fahrten am ZOB Lünen ist zur Effizienzsteigerung des Fahrzeugeinsatzes und zur Reduzierung von Verspätungen möglich. 		

24 Lünen

Linienweg	Hauptbahnhof – Osterfeld Kupferwerk – Wethmarheide An der Wethmarheide – Brambauer Verkehrshof – Brambauer Friedhof		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lünen-Brambauer Verkehrshof: Linien U41 + 21 + 24 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

31 Bergkamen

Linienweg	Busbahnhof – Ebertstraße (Nordberg) – Einkaufszentrum Nordfeld		
Orte des Kreises	Bergkamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

32 Kamen

Linienweg	Bahnhof – Markt – Lünener Straße (West)		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60 -	60 -	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30 60	30 60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30 60	30 60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30 60	30 60	60 -
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30 60	60 -	60 -
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30 60	60 -	60 -
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 -	60 -	60 -
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 -	60 -	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 - Abschnitt Lünener Straße (West) – Markt alle 60 Minuten, sonst keine Fahrten ▪ 30 60 Abschnitt Lünener Straße (West) – Markt alle 30 Minuten, sonst alle 60 Minuten ▪ Bei betrieblicher Leerfahrt Markt – Bahnhof sind die entsprechenden Fahrten nach Möglichkeit für Fahrgäste zu öffnen. 		

33 Kamen

Linienweg	Markt – Bahnhof – Hemsack – Südkamen Perthes Werk – Südkamen Lütge Heide		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60 (B)	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60 (B)	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden ▪ [60 (B)] verkehrt an Samstagen 		

34 Kamen

Linienweg	Markt – Bahnhof – Methler Lutherplatz – Methler Bahnhof – Methler Schmiedeweg		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kamen Bahnhof – Kamen-Methler Körnebrücke: Linien 34 + 237 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

41 Bönen			
Linienweg	Bahnhof – Bockeldamm – Nordböge Bahnhof		
Orte des Kreises	Bönen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof – Leningser Alter Bahnhof: Linie 42 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

42 Bönen

Linienweg	Bahnhof – Feldstraße – Bramey Dorfstraße – Lenningsen Alter Bahnhof		
Orte des Kreises	Bönen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof – Nordböge Bahnhof: Linie 41 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

43 Bönen – Kamen

Linienweg	(Bönen, Am Mersch) – Bönen Bahnhof – Bönen-Altenböge Markt – Kamen-Heeren Denkmal		
Orte des Kreises	Bönen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60 (B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kamen-Heeren Denkmal: Linien 43 + 236 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

51 Unna

Linienweg	Bahnhof – Eichenstraße – Tenne – Schulzentrum Brockhausstraße		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60 (B)	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60(B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60(B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60(B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60(B)
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unna Bahnhof – Unna Ahornstraße: Linien 51 + 52 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden ▪ Abschnitt Talweg – Schulzentrum Brockhausstraße mit Fertigstellen der Infrastruktur (Wendemöglichkeit und Haltestelle) 		

52 Unna			
Linienweg	Bahnhof – Eichenstraße – Kastanienhof		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unna Bahnhof – Unna Ahornstraße: Linien 51 + 52 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

54 Unna

Linienweg	Bahnhof – Afferde Bahnübergang – Königsborn Katernborn – Königsborn Salzweg		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

55 Unna

Linienweg	Bahnhof – Uelzen Mitte – Mühlhausen In den Bruchgärten – Lünern Bahnhof		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60 (B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

56 Unna

Linienweg	Bahnhof – Massen Kleistraße – Massen Bahnhof - Buderusstraße		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unna Bahnhof – Unna-Massen Kleistraße: Linien 56 + 57 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

57 Unna – Holzwickede – Dortmund

Linienweg	Bahnhof – Massen Kleistraße – Holzwickede Wickeder Straße – Dortmund Flughafen		
Orte des Kreises	Holzwickede, Unna		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unna Bahnhof – Unna-Massen Kleistraße: Linien 56 + 57 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 76: Dortmund Flughafen – Holzwickede-Opherdicke 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt ▪ ab 2028: Neue Haltestelle entlang der Provinzialstraße zur Anbindung eines geplanten Gewerbegebiets 		

58 Unna

Linienweg	Bahnhof – Talstraße – Billmerich Kirche – Bertha-von-Suttner-Allee – Unna Bahnhof		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	noch offen		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60 (B)	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60 (B)	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60 60 (B)	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60 60 (B)	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60 (B)	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60 (B)	60 (B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrt Mo-Fr von 5:00-19:59 Uhr als Ringlinie je Richtung alle 60 Minuten; damit zwischen den Bereichen Unna Mitte und Unna-Billmerich etwa alle 30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden ▪ 60 60 (B) Abschnitt Bahnhof – Talstraße – Billmerich Kirche im Linienverkehr, Abschnitt Bertha-von-Suttner-Allee – Unna Bahnhof im Bedarfsverkehr ▪ Trennung der Linie an Samstagen in Abhängigkeit einer Buswendemöglichkeit, ggf. sind betrieblich Alternativen zur prüfen und umzusetzen. 		

71 Schwerte – Dortmund

Linienweg	Schwerterheide – Bahnhof – Luisenstraße – Dortmund Heideweg		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30	30	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle für das geplante Gewerbegebiet Wannebach 		

72 Schwerte

Linienweg	Bahnhof – Villigst Bachstraße – Ergste Bahnhof – Kirchstraße – Im Wietloh		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	120	120	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	120
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	120	120
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	120	120
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	120	120	120
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	120	120	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinsame Achse mit Linie 72 des Kleinen Bündels, siehe Anmerkungen Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schwerte-Ergste Kirchstraße: Linien 5 + 72 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ halbe Konzession: die Linie 72 ist mit identischer Fahrleistung nochmals im Kleinen Bündel zur Vergabe vorgesehen. Beide Teilleistungen ergeben den doppelten Takt (30 statt 60, 60 statt 120). 		

72 Schwerte

Linienweg	Schwerte, Bahnhof – Villigst, Bachstraße – Ergste, Bahnhof – Kirchstraße – Im Wietloh		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	120
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	120	120
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	120	120	120
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	<p>Taktachsen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinsame Achse mit Linie 72 des Großen Bündels, siehe Anmerkungen <p>Systemanschlüsse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schwerte-Ergste Kirchstraße: Linien 5 + 72 <p>Linienverknüpfungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ halbe Konzession: die Linie 72 ist mit identischer Fahrleistung nochmals im Großen Bündel an die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna vergeben. Beide Teilleistungen ergeben den doppelten Takt (30 statt 60, 60 statt 120). 		

73 Schwerte

Linienweg	Bahnhof – Bergische Straße - Bahnhof		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60 (B)	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60 (B)	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrt als Ringlinie je Richtung alle 60 Minuten; damit zwischen den Bereichen Schwerte Mitte und Schwerter Norden etwa alle 30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

74 Schwerte – Schwerte-Geisecke

Linienweg	Schwerte Bahnhof – Schwerte-Geisecke Schulberg		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	120
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	120	120
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	120	120	120
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinsame Achse mit Linie 74b (Arbeitstitel), siehe Anmerkungen Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Linie 74 ist als Langläufer bis Iserlohn nochmals in der Verantwortung des Märkischen Kreises (Linie 74b, Arbeitstitel). Beide Teilleistungen ergeben den doppelten Takt (30 statt 60, 60 statt 120) zwischen Schwerte Bahnhof und Schwerte-Geisecke. 		

76 Holzwickede – Dortmund

Linienweg	Holzwickede-Opherdicke Haus Opherdicke – Holzwickede-Hengsen Landskrone – Holzwickede Bahnhof – Dortmund Flughafen		
Orte des Kreises	Holzwickede		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60 -	60 (B)	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30 60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30 60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30 60	60	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30 60	60 (B)	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30 60	60 (B)	60 (B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dortmund Flughafen – Unna Mitte: Linie 57 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 60 Abschnitt Holzwickede-Opherdicke – Holzwickede Bahnhof alle 30 Minuten, sonst alle 60 Minuten ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden ▪ Verlauf im Bereich des Flughafens Dortmund derzeit aufgrund abschnittsweiser Parallelfahrt zum „AirportShuttle“ noch in Abstimmung. Ggf. muss zwischen Holzwickede Bahnhof und Dortmund Flughafen ein alternativer Weg gefahren werden. 		

77 Holzwickede

Linienweg	Bahnhof – Eco Port Ost		
Orte des Kreises	Holzwickede		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	EF	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	EF	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	EF	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	EF	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	EF	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EF: einzelne Fahrten abhängig der Arbeitszeiten im Gewerbegebiet Eco Port ▪ Ab 2026: Neue Haltestelle an der Rausinger Straße zur Erschließung des Gewerbegebiet ECO PORT Süd 		

81 Fröndenberg/Ruhr

Linienweg	Fröndenberg-Mitte – Lohnbad – Mühlenberg – Fröndenberg-Mitte		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 06:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 06:59 Uhr	60	-	
07:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	20/40	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 10:59 Uhr	20/40	60	-
11:00 Uhr bis 18:59 Uhr	20/40	60	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fröndenberg/Ruhr Bahnhof: Züge aus Bestwig bzw. Dortmund ▪ zu prüfen ist fahrplantechnisch ein Rendezvous am Bf. Fröndenberg mit kurzen Umsteigezeiten Linien 280/81/82/84 als Zu-/Abbringer Zugverkehr Dortmund/Hagen/Sauerland Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

82 Fröndenberg/Ruhr

Linienweg	Fröndenberg-Mitte – Ardey – Langschede – Dellwig – Strickherdicke		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 06:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 06:59 Uhr	60	-	
07:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
Tagsüber			
09:00 Uhr bis 10:59 Uhr	60	60 (B)	-
11:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60 (B)	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strickherdicke: Anschluss an Linie 27 Richtung Unna ▪ zur prüfen ist fahrplantechnisch ein Rendezvous am Bf. Fröndenberg mit kurzen Umsteigezeiten Linien 280/81/82/84 als Zu-/Abbringer Zugverkehr Dortmund/Hagen/Sauerland Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

84 Fröndenberg/Ruhr

Linienweg	Fröndenberg-Mitte – Warmen – Bentrop		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 06:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 06:59 Uhr	60		
07:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
Tagsüber			
09:00 Uhr bis 10:59 Uhr	60	60 (B)	-
11:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60 (B)	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerk	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ zur prüfen ist fahrplantechnisch ein Rendezvous am Bf. Fröndenberg mit kurzen Umsteigezeiten Linien 280/81/82/84 als Zu-/Abbringer Zugverkehr Dortmund/Hagen/Sauerland Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

210 Selm – Lünen

Linienweg	Cappenberg Kreuzkamp – Lünen Hauptbahnhof		
Orte des Kreises	Lünen, Selm		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60 (B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	
Netzwerk	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cappenberg, Kreuzkamp: Linie 10 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

211 Selm – Lünen

Linienweg	Selm Bahnhof – Selm Schulzentrum/Sankt Josef – Selm Zentrum – Selm-Bork Amtshaus – Lünen-Nordlünen Von-Galen-Straße – Lünen Hauptbahnhof – Lünen In der Geist		
Orte des Kreises	Lünen, Selm		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Trennung der Linie oder einzelner Fahrten am ZOB Lünen ist zur Effizienzsteigerung des Fahrzeugeinsatzes und zur Reduzierung von Verspätungen möglich. 		

215 Werne – Hamm

Linienweg	Werne Bahnhof – Werne Stadthaus – Werne-Stockum La Taverna – Hamm-Bockum Dörholtstraße – Hamm-Hövel Christus König Kirche – Hamm Hauptbahnhof		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	Hamm		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhaltung Standards in Schwachverkehrszeit nur bis Werne-Stockum gesichert, Verlängerung bis Hamm Hauptbahnhof abhängig von finanzieller Beteiligung der Stadt Hamm 		

220 Lünen – Bergkamen

Linienweg	Lünen-Wethmar Cappenberger See – Lünen Hauptbahnhof – Lünen-Süd Bürgerplatz – Lünen-Süd Preußen Bahnhof – Lünen-Horstmar Kleine Laake – Lünen-Beckinghausen Kreuzstraße – Bergkamen-Oberaden Am Römerberg – Bergkamen Busbahnhof		
Orte des Kreises	Bergkamen, Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30 60	60	
08:00 Uhr bis 08:59	30 60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30 60	60	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30 60	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30 60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lünen Hauptbahnhof – Lünen-Süd Bürgerplatz: Linien 22 + 23 + 220 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lünen-Beckinghausen Kreuzstraße: Linien 220 + 221 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 60 Abschnitt Lünen-Wethmar Cappenberger See – Bergkamen-Oberaden Potsdamer Straße alle 30 Minuten, sonst alle 60 Minuten ▪ Eine Trennung der Linie oder einzelner Fahrten am ZOB Lünen ist zur Effizienzsteigerung des Fahrzeugeinsatzes und zur Reduzierung von Verspätungen möglich. 		

221 Lünen – Bergkamen

Linienweg	Lünen Hauptbahnhof – Lünen-Beckinghausen Kreuzstraße – Bergkamen-Oberaden Zeche Haus Aden – Bergkamen Busbahnhof		
Orte des Kreises	Bergkamen, Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	60	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lünen-Beckinghausen Kreuzstraße: Linien 220 + 221 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

230 Bergkamen – Werne

Linienweg	Bergkamen Busbf. – Bergkamen-Overberge Hof Theiler – Bergkamen-Oberaden POCO – Werne Stadthaus – Werne Hornsberg		
Orte des Kreises	Bergkamen, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	[60]	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	[60]
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	[60]	[60]
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	[60]	[60]
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	[60]	[60]
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	[60]	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Busbahnhof – Bergkamen Werner Straße: 230 + 231 ▪ Bergkamen Kettelerschule – Werne Ambrosiusweg: 230 + 231 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ [60] Abschnitt Bergkamen Werner Straße – Bergkamen-Overberge Hof Theiler – Bergkamen-Rünthe Kettelersiedlung – Bergkamen-Rünthe Kettelerschule alle 60 Minuten mit Linie 231 		

231 Bergkamen – Werne

Linienweg	Bergkamen Busbf. – Bergkamen Erlentiefenstraße – Bergkamen-Rünthe Kettelersiedlung – Werne Stadthaus – Werne Krankenhaus		
Orte des Kreises	Bergkamen, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	[60]	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	[60]
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	[60]	[60]
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	[60]	[60]
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	[60]	[60]
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	[60]	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergkamen Busbahnhof – Bergkamen Werner Straße: 230 + 231 ▪ Bergkamen Kettelerschule – Werne Ambrosiusweg: 230 + 231 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ [60] Abschnitt Bergkamen Werner Straße – Bergkamen-Rünthe Kettelersiedlung über Erlentiefenstraße entfällt zu Gunsten Linienweg durch Bergkamen-Overberge (analog Linie 230) 		

232 Kamen – Bergkamen

Linienweg	Kamen Bahnhof – Kamen Markt – Bergkamen Anton-Schmaus-Straße – Bergkamen Nordberg – Bergkamen Busbahnhof		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30	30	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

235 Unna – Kamen – Bergkamen

Linienweg	Unna Bahnhof – Kamen Karree – Kamen Bahnhof – Kamen Markt – Bergkamen-Weddinghofen Berufskolleg – Bergkamen Busbahnhof		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30	30	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

236 Unna – Kamen

Linienweg	Unna Bahnhof – Unna-Königsborn Bahnhof – Kamen-Heeren Denkmal – Kamen Bahnhof – Kamen Markt		
Orte des Kreises	Kamen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	30	30	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	30	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerk	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kamen-Heeren Denkmal: Linien 43 + 236 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30: je alle 60 Minuten über Indu-Center Nord und Vaerstbrücke ▪ 60: alle 60 Minuten über Vaerstbrücke, keine Bedienung Indu-Center Nord 		

237 Unna – Kamen

Linienweg	Unna Bahnhof – Unna-Massen Kleistraße – Unna-Massen Bahnhof – Kamen-Methler Bahnhof – Kamen-Methler Lutherplatz – Kamen Bahnhof – Kamen Markt		
Orte des Kreises	Kamen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	60	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60	60
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kamen Bahnhof – Kamen-Methler Körnebrücke: Linien 34 + 237 Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anmerkungen 		

280 Unna – Fröndenberg/Ruhr

Linienweg	Unna-Mitte – Kessebüren – Frömern – Ostbüren – Bausenhagen – Stentrop – Fröndenberg-Mitte		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 10:59 Uhr	60	60	-
11:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	60 (B)	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60 (B)	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ zu prüfen ist fahrplantechnisch ein Rendezvous am Bf. Fröndenberg mit kurzen Umsteigezeiten Linien 280/81/82/84 als Zu-/Abbringer Zugverkehr Dortmund/Hagen/Sauerland Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

Flexbus Werne – Selm

Linienweg	Werne Stadthaus – Werne Amazon – Selm-Cappenberg Kreuzkamp – Selm-Bork Amtshaus – Selm Zentrum – Selm Bahnhof		
Orte des Kreises	Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	EF	EF	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	-	-	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	-		
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	-	-	-
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	-	-	-
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	-	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	EF	EF	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	EF	EF	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EF: einzelne Fahrten abhängig der Arbeitszeiten im Gewerbegebiet Werne ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

Flexbus Schwerte – Dortmund 1

Linienweg	Schwerte Bahnhof – Schwerte-Holzen Friedrich-Hegel-Straße – Dortmund-Holzen Sommerberg74		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	/
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	/
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	/
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	/
Netzwerk	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden 		

Flexbus Schwerte – Dortmund 2

Linienweg	Schwerterheide – Lichtendorf – Schwerte-Geisecke		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	/
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60 (B)	-	/
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	/
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60 (B)	60 (B)	60 (B)
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60 (B)	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	/
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ zu prüfen, siehe Anmerkungen Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 (B) Bedarfsverkehr: Fahrten müssen vorab bestellt werden ▪ Im Rahmen der betrieblichen Planung sind Anschlüsse von und auf die Linien 71 (Schwerterheide), 431/438 (Lichtendorf) sowie 74/74b (Schulberg) zu prüfen. Dabei ist ein Anschluss von Lichtendorf nach Schwerte sowie zurück zu prüfen. 		

11.6 Liniensteckbriefe Einbrechende Verkehre (nachrichtlich)

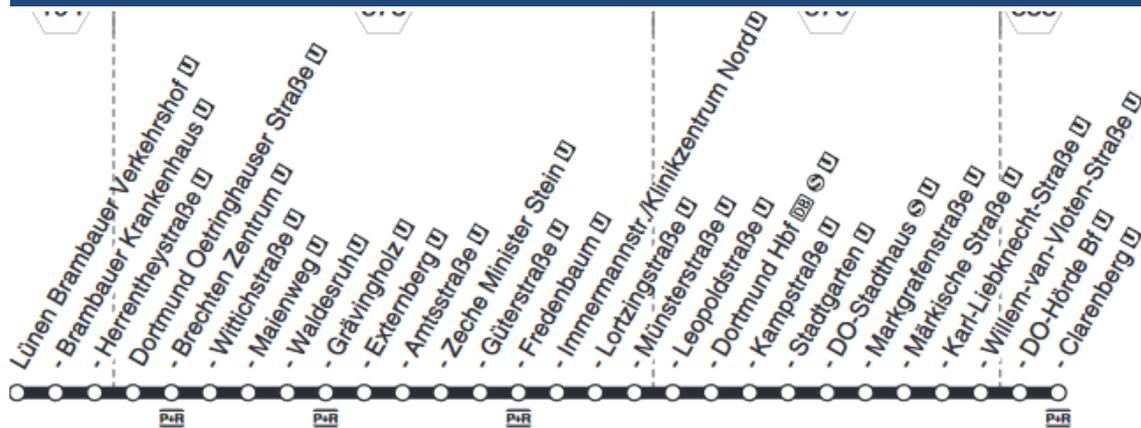
Die Darstellung der einbrechenden ÖPNV-Angebote des Alltagsverkehrs erfolgt für eine bessere Vergleichbarkeit mit der Struktur, die für Liniensteckbriefe im X- und Y-Netz des Kreises Unna verwendet wird. Bei den einbrechenden ÖPNV-Angeboten können weitere Fahrten erfolgen. Die Steckbriefe zeigen nur das Bedienungsangebot mit dem Kreis Unna. Weitere Fahrten außerhalb des Kreises Unna werden nicht berücksichtigt. Dazu sind die jeweiligen detaillierten Fahrpläne zu beachten.

Airport Shuttle Holzwickede - Dortmund



Orte des Kreises	Holzwickede		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Flughafen Dortmund		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	20	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	20	30	30
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	20	30	30
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	30	30	30
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein WestfalenTarif bzw. Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr ▪ weitere Fahrten außerhalb der relevanten Zeitfenster für den Nahverkehrsplan des Kreises Unna 		

U41 Dortmund – Lünen



Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	DSW21		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	20	30	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	20	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	20	20	30
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	20	20	30
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	20	20	30
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	30	30	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> Brambauer Verkehrshof: Linien U41 + 21 + 24 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> weitere Fahrten außerhalb der relevanten Zeitfenster für den Nahverkehrsplan des Kreises Unna 		

5 Iserlohn – Schwerte

Linienweg	Iserlohn-Letmathe Mitte – Schwerte-Ergste Kirchstraße		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Iserlohn		
Konzession	Märkische Verkehrsgesellschaft		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60 (B)	60 (B)
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60 (B)	60 (B)
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schwerte Kirchstraße: 5 + 72 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (B) Bedarfsverkehr, Fahrtwünsche müssen vorab angemeldet werden, fährt weiter von/bis Iserlohn-Letmathe Bf. 		

23 Menden – Fröndenberg/Ruhr

Linienweg	Menden Battenfeld – Fröndenberg/Ruhr-Mitte		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	Menden		
Konzession	Märkische Verkehrsgesellschaft		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60 EF	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	EF	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwirkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60 EF bis 14:00 alle 60 Minuten, sonst einzelne Fahrten ▪ EF nur einzelne Fahrten 		

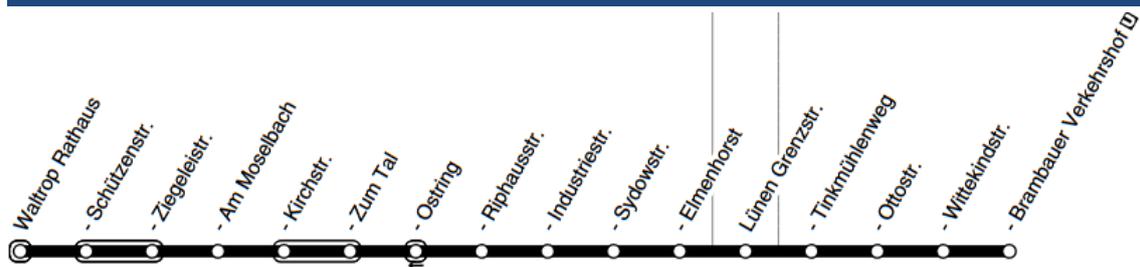
27 Menden – Unna

Linienweg	Menden Battenfeld – Fröndenberg/Ruhr-Langschede Sparkasse – Unna Bf.		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr, Unna		
Orte außerhalb Kreis	Menden		
Konzession	Märkische Verkehrsgesellschaft		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	EF	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	EF	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fröndenberg/Ruhr-Strickherdicke: Linien 27 + 82 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EF einzelne Fahrten ▪ Ab 2026: Einrichtung einer neuen Haltestelle zur Anbindung des Innovationsparks Fröndenberg/Ruhr 		

74b (Arbeitstitel) Schwerte – Iserlohn

Linienweg	Schwerte Bahnhof – Schwerte-Geisecke Schulberg – Iserlohn Bahnhof		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Iserlohn		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	120	120	
06:00 Uhr bis 07:59 Uhr	60	60	
08:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	120
16:00 Uhr bis 18:59 Uhr	60	120	120
19:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	120	120
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	120	120	120
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	120	120	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinsame Achse mit Linie 74, siehe Anmerkungen Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Linie 74b ist eine Übernahme der heutigen Leistungen der Linie R30 Schwerte – Iserlohn in die Verantwortung des Märkischen Kreises. Die endgültige Bezeichnung erfolgt in Abstimmung mit dem Kreis Unna durch den Märkischen Kreis. Die Übernahme ist vorbehaltlich einer Beschlussfassung der politischen Gremien des Märkischen Kreises. Eine Beratung ist derzeit für den Fachausschuss „Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr“ am 11.12.2024 geplant, die Entscheidung findet voraussichtlich am 19.12.2024 statt. ▪ Die Linie 74b (Arbeitstitel) ist als Kurzläufer nochmals in der Verantwortung des Kreises Unna (Linie 74). Beide Teilleistungen ergeben den doppelten Takt (30 statt 60, 60 statt 120) zwischen Schwerte Bahnhof und Schwerte-Geisecke. 		

284 Waltrop – Lünen



Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	Waltrop		
Konzession	Vestische Straßenbahnen GmbH		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	60	60
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	30	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	60	60	60
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	60	60	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weitere Fahrten außerhalb der relevanten Zeitfenster für den Nahverkehrsplan des Kreises Unna als TaxiBus ▪ Darstellung entspricht reduziertem Regelfahrplan auf Grund von Engpässen beim Personal 		

430 Dortmund – Schwerte



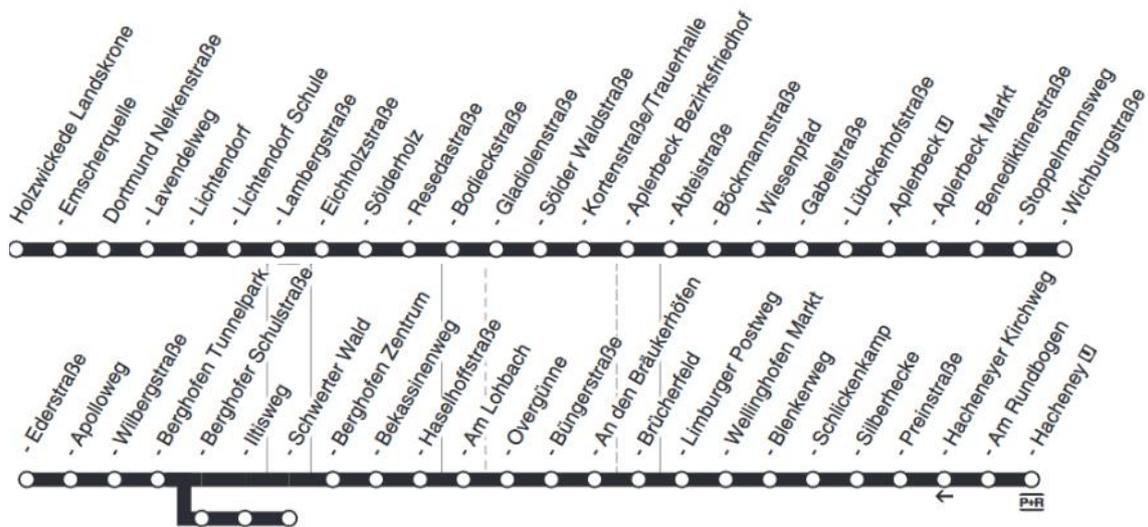
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	DSW21		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	30	30	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	30	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	30
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	30	30
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	30	30	siehe Linie 435
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	siehe Linie 435	siehe Linie 435	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ während Schwachverkehrszeit abends als Linie 435 mit abweichendem Linienweg in Dortmund und im Zentrum Schwerte (ohne Haltestellen Post und Sparkasse) 		

435 Dortmund – Schwerte



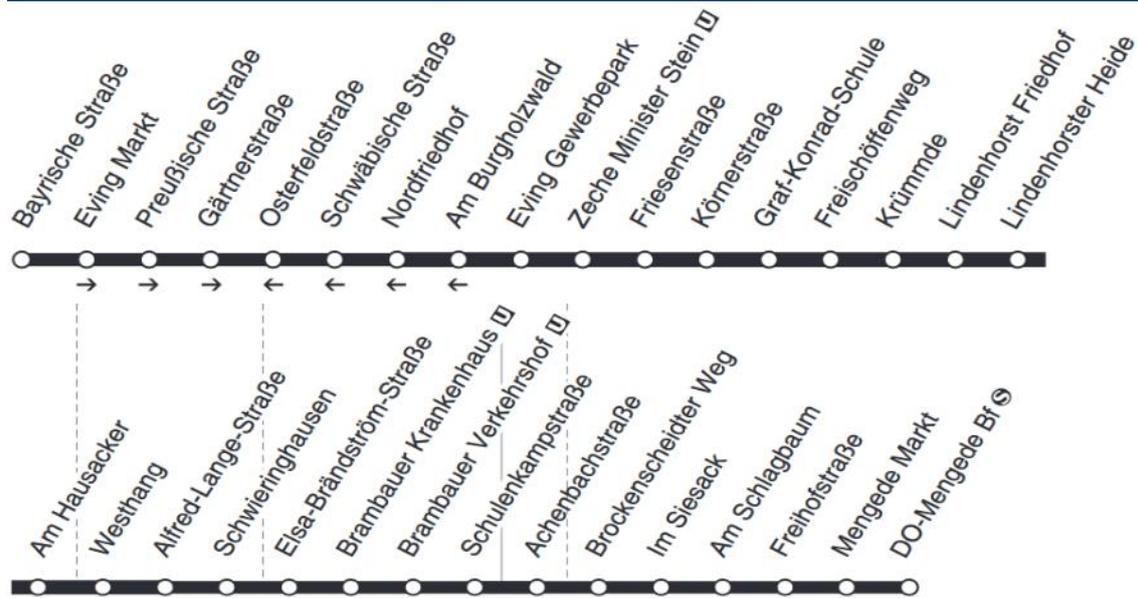
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	DSW21		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	siehe Linie 430	siehe Linie 430	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	siehe Linie 430	siehe Linie 430	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	siehe Linie 430	siehe Linie 430	siehe Linie 430
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	siehe Linie 430	siehe Linie 430	siehe Linie 430
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	siehe Linie 430	siehe Linie 430	30
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	30	30	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> außerhalb Schwachverkehrszeit abends als Linie 430 mit abweichendem Linienweg in Dortmund und im Zentrum Schwerte (mit Haltestellen Post und Sparkasse) weitere Fahrten außerhalb der relevanten Zeitfenster für den Nahverkehrsplan des Kreises Unna 		

438 Dortmund – Holzwickede



Orte des Kreises	Holzwickede		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	DSW21		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	30
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	30	30
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerk	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine 		

474 Dortmund – Lünen – Dortmund



Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	DSW21		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	60	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	30 60	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30 60	30 60	60
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30 60	30 60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerk	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 60 alle 30 Minuten zwischen Lünen-Brambauer Verkehrshof und Dortmund-Mengede Bf., sonst alle 60 Minuten ▪ Bedienung des Abschnitts Lünen-Brambauer – Dortmund-Eving als Folge gesperrter Kanalbrücke in Dortmund-Schwieringhausen 		

594 Hagen – Schwerte



Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Hagen		
Konzession	DB Rheinlandbus		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	EF	60	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	EF	60	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	30	30	60
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	30	30 60	60
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	EF	EF	EF
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 60 alle 30 Minuten bis 18:00 Uhr, danach alle 60 Minuten ▪ EF einzelne Fahrten 		

T30			
Linienweg	Schwerte Bf. – Iserlohn-Rheinen – Iserlohn Hennen/Drüpplingsen		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Iserlohn		
Konzession	WB Westfalen Bus		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60 (B) 120 (B)	60 (B) 120 (B)*	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60 (B) 120 (B)	60 (B) 120 (B)	120 (B) -*
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60 (B) 120 (B)	EF (B) -	120 (B) -
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (B) Bedarfsverkehr, Fahrtwünsche müssen vorab angemeldet werden ▪ 60 (B) 120 (B) Abschnitt Schwerte Bf. – Iserlohn-Hennen, Heinrich-Stricker-Weg alle 60 Minuten, sonst alle 120 Minuten ▪ EF (B) - Abschnitt Schwerte Bf. – Iserlohn-Drüpplingsen eine Fahrt, sonst keine Fahrten ▪ 120 (B) - Abschnitt Schwerte Bf. – Iserlohn-Drüpplingsen alle 120 Minuten, sonst keine Fahrten ▪ * An Samstagen ab 08:00 Uhr, an Sonntagen ab 12:00 Uhr 		

T52 Selm – Nordkirchen – Werne

Linienweg	Selm Zentrum – Nordkirchen Rathaus – Südkirchen Ormeloh – Werne Stadthaus		
Orte des Kreises	Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	Nordkirchen		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	-
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	120 (B)	-	-
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	120 (B)	120 (B) -	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	120 (B)	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	-
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nordkirchen, Plettenberger Hof: T52 + R53/T53 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (B) Bedarfsverkehr, Fahrtwünsche müssen vorab angemeldet werden ▪ 120 (B) - keine Fahrten nach 14:00 Uhr 		

T53 Selm – Nordkirchen – Werne

Linienweg	Selm Zentrum – Nordkirchen Rathaus – Südkirchen Ormeloh – Werne Stadthaus		
Orte des Kreises	Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	Nordkirchen		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	120 (B)	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	120 (B)	120 (B) -	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	120 (B)	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nordkirchen, Plettenberger Hof: T52 + T53/T53 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (B) Bedarfsverkehr, Fahrtwünsche müssen vorab angemeldet werden ▪ 120 (B) - keine Fahrten nach 14:00 Uhr 		

T55 (Lüdinghausen –) Capelle, Bf – Herbern – Horst – Werne

Linienweg	Capelle, Bf – Herbern, Krampe – Wessel, Alte Schule – Horst, Reckers – Wene, Holtrup – Werne, Stadthaus		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	Nordkirchen, Ascheberg		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	120 (B)	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	120 (B)	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	120 (B)	120 (B) -	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	120 (B)	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerkung	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Capelle, Bf: RB 50 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (B) Bedarfsverkehr, Fahrtwünsche müssen vorab angemeldet werden ▪ Mo-Fr keine Fahrten nach 19:00 Uhr ▪ 120 (B) - keine Fahrten nach 13:00 Uhr 		

T57 Olfen – Selm

Linienweg	Olfen Wolfhelmgemeinschaftsschule – Selm Bf.		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	Olfen		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens			
05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	-	-	
06:00 Uhr bis 08:59 Uhr	60	-	
tagsüber			
09:00 Uhr bis 15:59 Uhr	60	120	-
16:00 Uhr bis 19:59 Uhr	60	-	-
abends			
20:00 Uhr bis 21:59 Uhr	-	-	-
21:59 Uhr bis 22:59 Uhr	-	-	
Netzwerk	Taktachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt Systemanschlüsse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Selm Bf.: T55 + RB51 Linienverknüpfungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ entfällt 		
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (B) Bedarfsverkehr, Fahrtwünsche müssen vorab angemeldet werden 		

11.7 Liniensteckbriefe Schulverkehr

29 Kamen – Hamm

Linienweg	Kamen-Heeren, Käthe-Kollwitz-Schule – Hamm, Hbf.		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	Hamm		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Breitenbach		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

105 Lünen

Linienweg	Lünen-Alstedde, Im Drubbel – Lünen-Wethmar, Matthias-Claudius-Schule		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

106 Dortmund – Lünen

Linienweg	Dortmund-Eving, Innsbruckstraße – Lünen-Nordlünen, Schulzentrum Brusenkamp		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

107 Lünen

Linienweg	Lünen-Brambauer, Emil-Stade-Platz – Lünen-Süd, Käthe-Kollwitz-Gesamtschule		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

109 Lünen

Linienweg	Lünen-Brambauer, Emil-Stade-Platz – Lünen Mitte, Geschwister-Scholl-Gesamtschule/Holtgrevenstraße		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

112 Lünen – Dortmund – Lünen

Linienweg	Lünen-Nordlünen, Schulzentrum Brusenkamp – Dortmund-Lanstrop, Schafstallstraße – Lünen-Beckinghausen, Friedhof		
Orte des Kreises	Lünen		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

119 Lünen – Kamen – Unna

Linienweg	Lünen, ZOB/Hbf. – Unna Bf.		
Orte des Kreises	Kamen, Lünen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

122 Kamen – Bergkamen

Linienweg	Kamen Bf. – Bergkamen-Oberaden, Realschule		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

124 Bergkamen

Linienweg	Bergkamen-Rünthe, Overberger Straße – Bergkamen, Schulzentrum		
Orte des Kreises	Bergkamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umfasst Fahrten als TaxiBus 		

126 Bergkamen

Linienweg	Bergkamen-Oberaden, Wasserstraße – Bergkamen, Am Stadtmarkt		
Orte des Kreises	Bergkamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

127 Bergkamen

Linienweg	Bergkamen-Oberaden Jahnstraße/Albert-Schweitzer-Schule – Bergkamen, Gymnasium/-Oberaden, Jahnschule		
Orte des Kreises	Bergkamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

128 Bergkamen

Linienweg	Bergkamen-Rünthe, Königstraße – Bergkamen, Gymnasium		
Orte des Kreises	Bergkamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

130 Schwerte-Geisecke – Drüpplingsen - Iserlohn

Linienweg	Schwerte-Geisecke, Industriegebiet – Iserlohn-Hennen – Iserlohn-Drüpplingsen – Iserlohn-Kalthof – Iserlohn,Seilerseebad		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Iserlohn		
Konzession	WB Westfalenbus		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

132 Fröndenberg/Ruhr – Menden – Balve

Linienweg	Fröndenberg/Ruhr Bf. – Menden Bf. – Balve, Schulzentrum		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	Balve, Menden		
Konzession	WB Westfalenbus		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

135 Schwerte

Linienweg	Schwerte – Geisecke – Lichtendorf – Sölderholz – Hengsen		
Orte des Kreises	Schwerte, Holzwickede		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken, Übernahme der Schulfahrten der Linie R50 		

136 Schwerte

Linienweg	Schwerte, Heideschule – Schwerte, Von-Borries-Weg		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo ▪ Im Status Quo Linie 207 		

137 Schwerte

Linienweg	Schwerte-Ergste, Am Knapp – Schwerte, Schulzentrum Gänsewinkel		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo ▪ Im Status Quo Linie 208 		

138 Schwerte – Dortmund

Linienweg	Schwerte-Ergste, JVA – Dortmund-Sommerberg, Kirche		
Orte des Kreises	Schwerte		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umfasst Fahrten als TaxiBus 		

140 Hamm – Bönen

Linienweg	Hamm Hbf. – Bönen, Bf.		
Orte des Kreises	Bönen		
Orte außerhalb Kreis	Hamm		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Breitenbach		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

146 Unna

Linienweg	Unna Bf. – Unna-Siddinghausen, Böckenweg		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

147 Unna – Holzwickede

Linienweg	Unna Bf. – Holzwickede-Opherdicke, Haus Opherdicke		
Orte des Kreises	Holzwickede, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

151 Kamen – Unna – Dortmund – Unna

Linienweg	Kamen-Südkamen, Friedhof – Unna-Afferde, Mitte – Dortmund-Wickede, Brunhildstraße – Unna, Jakob-Muth-Schule		
Orte des Kreises	Kamen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	Dortmund		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

154 Unna

Linienweg	Unna-Hemmerde, Westhemmerde/Kamen-Heeren Denkmal – Unna, Jakob-Muth-Schule/Bahnhof/Parkstraße		
Orte des Kreises	Kamen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

155 Fröndenberg/Ruhr – Unna

Linienweg	Fröndenberg/Ruhr-Frömern, Haus Bäer – Unna, Schulzentrum Nord/-Mühlhausen, Osterfeldstraße		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

156 Unna

Linienweg	Unna-Billmerich, Gartenstraße – Unna, Jakob-Muth-Schule		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

158 Unna

Linienweg	Unna-Mühlhausen, Siedlung Hohlweg – Unna-Lünern, Schule		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

160 Fröndenberg/Ruhr – Wickede (Ruhr)

Linienweg	Fröndenberg/Ruhr Bf. – Wickede (Ruhr), Bf.		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	Wickede (Ruhr)		
Konzession	Noch offen		
Linienbündel	Kleines Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

178 Holzwickede

Linienweg	Holzwickede-Opherdicke, Kleistraße 63 – Holzwickede, Dudenrothschule		
Orte des Kreises	Holzwickede		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

179 Holzwickede/Schwerte – Unna

Linienweg	Holzwickede-Opherdicke, Haus Opherdicke/Schwerte Bf. – Unna, Jakob-Muth-Schule/Schulzentrum Nord		
Orte des Kreises	Holzwickede, Schwerte, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrten teils als Linie D79 		

183 Kamen – Unna

Linienweg	Kamen-Südkamen, Am Barenbach – Unna Bf.		
Orte des Kreises	Kamen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

184 Kamen – Hamm

Linienweg	Kamen Bf. – Hamm-Pelkum, Waldorfschule		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	Hamm		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

185 Unna – Kamen

Linienweg	Unna-Lünern, Trafostation – Kamen, Markt		
Orte des Kreises	Kamen, Unna		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

186 Bergkamen – Kamen

Linienweg	Bergkamen-Oberaden, Museumsplatz – Kamen, Schulzentrum		
Orte des Kreises	Bergkamen, Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

187 Kamen

Linienweg	Kamen, Auf dem Spiek – Kamen, Schulzentrum		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

188 Kamen

Linienweg	Kamen, Markt – Kamen-Methler, Körnebrücke		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

189 Kamen

Linienweg	Kamen-Methler, Heidestraße – Kamen-Methler, Jahnschule/Eichendorffschule		
Orte des Kreises	Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

191 Kamen – Bönen

Linienweg	Kamen-Heeren, Denkmal – Bönen-Nordböge, Jungholzstraße		
Orte des Kreises	Bönen, Kamen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

193 Bönen – Bergkamen/Hamm

Linienweg	Bönen, Bf./Billy-Montigny-Platz – Bergkamen, Busbahnhof/Hamm-Pelkum, Amtshaus		
Orte des Kreises	Bergkamen, Bönen		
Orte außerhalb Kreis	Hamm		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

521 Nordkirchen – Werne

Linienweg	Nordkirchen, Rathaus – Werne Stadthaus/Schulzentrum		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	Nordkirchen		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

522 Ascheberg – Werne

Linienweg	Ascheberg, Appelhofstraße – Werne Schulzentrum		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	Ascheberg		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

524 Nordkirchen – Selm

Linienweg	Nordkirchen, Spittmann – Selm-Bork, Äckerschule		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	Nordkirchen		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

525 Werne – Nordkirchen – Selm

Linienweg	Werne, Stadthaus – Nordkirchen, Plettenberger Hof – Selm, Schulzentrum/St. Josef		
Orte des Kreises	Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	Nordkirchen		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

530 Selm – Lünen

Linienweg	Selm, Bf. – Lünen, Lippe Berufskolleg/Werne, Solebad		
Orte des Kreises	Lünen, Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umfasst Fahrten als TaxiBus 		

531 Olfen – Selm

Linienweg	Olfen, Wolfhelmgesamtschule – Selm, Schulzentrum/St. Josef		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	Olfen		
Konzession	Regionalverkehr Münsterland		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

536 Werne – Selm

Linienweg	Werne, Stadthaus – Selm-Cappenberg, Kreuzkamp		
Orte des Kreises	Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

538 Werne – Selm

Linienweg	Werne, Stadthaus – Selm, Osthaus		
Orte des Kreises	Selm, Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

546 Unna – Werl

Linienweg	Unna-Stockum, Hellweg – Werl, Bahnhof		
Orte des Kreises	Unna		
Orte außerhalb Kreis	Werl		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Breitenbach		
Linienbündel	entfällt, nicht Kreis Unna		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

620 Werne

Linienweg	Werne, Stadthaus – Werne, Nibelungenring – Werne, Stadthaus		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

621 Werne

Linienweg	Werne, Stadthaus/Wiehagenschule – Werne-Schmintrup, Höltingweg		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umfasst Fahrten als TaxiBus 		

623 Werne

Linienweg	Werne, Stadthaus – Werne, Langern – Werne, Stadthaus		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umfasst Fahrten als TaxiBus 		

625 Werne

Linienweg	Werne, Stadthaus – Werne, Varnhövel – Werne, Stadthaus		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umfasst Fahrten als TaxiBus 		

626 Werne

Linienweg	Werne, Wesseler Riege – Werne-Stockum, Kardinal-von-Galen-Schule		
Orte des Kreises	Werne		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

631 Selm

Linienweg	Selm, Abkürzung Tüllinghoff – Selm, Schulzentrum St. Josef/Sekundarschule/Ludgerischule		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

632 Selm

Linienweg	Selm, Schulzentrum St. Josef/Mischke – Selm, Kottendieck/Schulzentrum St. Josef		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

633 Selm

Linienweg	Selm-Bork, Zum Sundern – Selm-Bork, Kampmann		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

634 Selm

Linienweg	Selm-Bork, Äckerschule – Selm-Cappenberg, Kreuzkamp		
Orte des Kreises	Selm		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
morgens bis abends	nur an Schultagen	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr zu schulischen Zwecken wie im Status Quo 		

11.8 Liniensteckbriefe Bürgerbus

Gemeinde Bönen: Linie B1 (Ostlinie)

Linienweg	Bönen, Zentrum – Bönen, Bockeldamm – Bönen, Kletterpoth – Bönen, Zentrum		
Orte des Kreises	Bönen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	entfällt		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
Fahrten pro Tag	4 bis 8	4	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringlinie ohne Gegenrichtung ▪ Halten auf Zuruf möglich 		

Gemeinde Bönen: Linie B2 (Westlinie)

Linienweg	Bönen, Zentrum – Bönen-Altenböge, Lerchenweg – Bönen-Nordböge, Hubertstraße, Bönen-Altenböge, Markt – Bönen, Zentrum		
Orte des Kreises	Bönen		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna		
Linienbündel	entfällt		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
Fahrten pro Tag	4 bis 8	4	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringlinie ohne Gegenrichtung ▪ Halten auf Zuruf möglich 		

Stadt Fröndenberg/Ruhr: Linie B1 West

Linienweg	Bahnhof – Ardey, Westfeld – Langschede, Bahnhof – Dellwig, Gemeindehaus – Strickherdicke, Alte Kreisstraße – Frömern, Auf dem Spitt – Mitte		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	WB Westfalenbus		
Linienbündel	entfällt		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
Fahrten pro Tag	5	-	-
Anmerkungen	▪ Ringlinie ohne Gegenrichtung		

Stadt Fröndenberg/Ruhr: Linie B2 Nord

Linienweg	Mitte – Schmallenbachhaus – Graf-Adolf-Straße – Mite		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	WB Westfalenbus		
Linienbündel	entfällt		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
Fahrten pro Tag	5	-	-
Anmerkungen	▪ Ringlinie ohne Gegenrichtung		

Stadt Fröndenberg/Ruhr: Linie B3 Ost

Linienweg	Mitte – Schmallenbachhaus – Hohenheide, Kirche – Stentrop, Waldemey – Bausenhagen, Feuerwehr – Ostbüren, Heidekrug – Hohenheide, In den Telgen – Mitte		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	WB Westfalenbus		
Linienbündel	entfällt		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
Fahrten pro Tag	4	-	-
Anmerkungen	▪ Ringlinie ohne Gegenrichtung		

Stadt Fröndenberg/Ruhr: Linie B4 Süd

Linienweg	Mitte– Graf-Adolf-Straße – Westicker Straße – Mitte		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	WB Westfalenbus		
Linienbündel	entfällt		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
Fahrten pro Tag	4	-	-
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringlinie ohne Gegenrichtung 		

Stadt Fröndenberg/Ruhr - Holzwickede: KulturBürgerBus

Linienweg	Fröndenberg Mitte – Fröndenberg Bf. – Fröndenberg-Ardey Bf. – Fröndenberg-Langschede Bf. – Fröndenberg-Dellwig – Fröndenberg-Altendorf – Holzwickede-Opherdicke, Haus Opherdicke		
Orte des Kreises	Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede		
Orte außerhalb Kreis	-		
Konzession	WB Westfalenbus		
Linienbündel	entfällt		
Bedienungsangebot	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
Fahrten pro Tag	individuell	individuell	individuell
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nur nach telefonischer Anmeldung 		