

**Kreis Unna**

## **Nahverkehrsplanfortschreibung 2019**

## Impressum

### Auftraggeber

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

### Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund  
Telefon: 0231/58 96 96 - 0  
Fax: 0231/58 96 96 - 18  
info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

### Bearbeitung

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)  
M. Sc. Rolf Alexander (Projektleitung)  
B. Sc. David Madden  
B. Sc. Julia Berendsen (Projektassistenz)

Dortmund, im Juni 2019

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>7</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>9</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>10</b>
<b>2 Rahmenvorgaben und Ziele .....</b>	<b>11</b>
2.1 Rechtliche Grundlagen	11
2.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007 der Europäischen Union	11
2.1.2 Personenbeförderungsgesetz	12
2.1.3 Regionalisierungsgesetz	12
2.1.4 Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen	13
2.2 Planungen und Konzept	14
2.2.1 Ziele der Landesplanung	14
2.2.2 Ziele der Regionalplanung	14
2.2.3 Bedarfs- und Ausbauplan Nordrhein-Westfalen	14
2.2.4 Lokale Planungen	15
2.2.5 Internationale Gartenausstellung 2027	17
<b>3 Nahverkehrsplanungen.....</b>	<b>19</b>
3.1 Nahverkehrsplanungen übergeordneter Aufgabenträger	19
3.1.1 Nahverkehrsplan des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe	19
3.1.2 Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr	22
3.2 Lokale Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger	24
3.3 Nahverkehrsplan Kreis Unna 2013	24
3.4 Nahverkehrsplan Kreis Unna Teilfortschreibung 2016	26
<b>4 Raumstruktur und Mobilität .....</b>	<b>28</b>
4.1 Raum- und Siedlungsstruktur	28
4.2 Versorgungsschwerpunkte	29
4.3 Bildungseinrichtungen	32
4.4 Inklusionsstandorte	33
4.5 Gewerbe- und Industriegebiete	35
4.6 Freizeit, Tourismus und Kultur	37
4.7 Mobilitätsverhalten	38
4.8 Pendlerverflechtungen	41
4.9 Verkehrsprognose	44
<b>5 Bahn- und Busangebote.....</b>	<b>47</b>
5.1 Organisation	47

5.2	Bahn- und Buslinien	49
5.2.1	Regionaler Schienenverkehr	49
5.2.2	Stadtbahn- und Buslinien	51
5.3	Fahrgastinformation	56
5.3.1	Digital	56
5.3.2	Fahrgastinformationen vor Ort	56
5.3.3	Fahrzeuge	57
5.3.4	Druckmedien	57
5.4	Tarif und Vertrieb	58
5.4.1	Tarifmerkmale	58
5.4.2	Vertriebskanäle	59
5.4.3	Garantien	59
5.5	Fahrzeuge	59
5.5.1	Busverkehr	60
5.6	Finanzierung	62
5.6.1	Allgemeine Finanzierungsregelungen	62
5.6.2	Sonderregelungen	62
<b>6</b>	<b>Inter- und Multimodalität.....</b>	<b>64</b>
<b>7</b>	<b>Qualitätsstandards.....</b>	<b>67</b>
7.1	Ausreichende Verkehrsbedienung	67
7.1.1	Betriebszeiten	68
7.1.2	Bedienungshäufigkeit	70
7.1.3	Verbindungsqualität	76
7.1.4	Pünktlichkeit	79
7.1.5	Leitlinien für Verstärkerfahrten an Schultagen	80
7.1.6	Bewertung von Angeboten	81
7.1.7	Leitlinien für Bürgerbusangebote	82
7.2	Fahrzeugstandards	82
7.2.1	Schienenverkehr	82
7.2.2	Busverkehr	82
7.3	Betriebsstandards	87
7.3.1	Durchführung und Organisation	87
7.3.2	Marketing, Personal und Kundenkontakt	88
7.3.3	Betrieb einer Leitstelle	89
7.4	Projekte des sozialen Engagements	91
7.4.1	<i>NimmBus</i> – KompetenzCenter für Mobilitätsschulungen	91
7.4.2	JederBus – Inklusion erfahren	95
7.4.3	Informationen für Flüchtlinge	99

7.5	MieterTicket	100
7.6	Mobilitätsdienstleister <i>fahrtwind</i>	101
7.7	FUN – Flexibel UNterwegs im Kreis Unna	106
7.8	Haltestellen	107
7.8.1	Allgemein	107
7.8.2	Schwerpunkt Barrierefreiheit	109
7.8.3	Haltestellenbezeichnungen	114
7.9	mobil&Job	115
<b>8</b>	<b>Entwicklungskonzept Bahn/Bus</b>	<b>116</b>
8.1	Während der Fortschreibung umgesetzte Maßnahmen	119
8.2	Handlungsbedarf im Angebot	121
8.2.1	A: Maßnahmenpakete mit Beschluss 2013	121
8.2.2	B: Maßnahmenpakete mit Beschluss 2019	124
8.2.3	C: Perspektivische Planungspakete	138
8.2.4	D: Prüfaufträge ohne Umsetzungsperspektive	148
8.2.5	E: Empfehlung zur Prüfung an Zweckverband	150
8.3	Handlungsbedarf in Ergänzung zum Angebot	152
8.3.1	Infrastruktur/Fahrzeuge	152
8.3.2	Information	174
8.3.3	Weitere Bausteine	179
<b>9</b>	<b>Vergabe</b>	<b>181</b>
9.1	Ausgangslage	181
9.2	Sicherung der Ausreichenden Verkehrsbedienung mit Direktvergabe	181
9.3	Grundlagen für Direktvergabe	182
9.4	Bildung einer Behördengruppe	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>184</b>
	<b>Anhang</b>	<b>185</b>
<b>A</b>	<b>Weitere wichtige Ziele für Mobilitätseingeschränkte</b>	<b>186</b>
<b>B</b>	<b>Intermodalität: Verknüpfung von Fahrrad und Bus</b>	<b>188</b>
<b>C</b>	<b>Karten der Baulastträger</b>	<b>193</b>
<b>D</b>	<b>Fahrkartensortiment für Verkauf im Fahrzeug</b>	<b>194</b>
<b>E</b>	<b>Übersicht der ein- und ausbrechenden Linien</b>	<b>195</b>
<b>F</b>	<b>Übersicht der Anschlussgarantien</b>	<b>197</b>
<b>G</b>	<b>Linien für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag</b>	<b>200</b>
<b>H</b>	<b>Liniensteckbriefe Tagverkehr</b>	<b>201</b>
<b>I</b>	<b>Liniensteckbriefe Nachtverkehr</b>	<b>317</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Zielnetz Rhein-Ruhr-Express .....	23
Abb. 2: Bevölkerungskennwerte .....	28
Abb. 3: Altersentwicklung .....	29
Abb. 4: Zentralörtliche Struktur .....	30
Abb. 5: Verfügbarkeit von Auto und Zeitkarten für Bahn und Bus .....	38
Abb. 6: Verkehrsmittelwahl im Kreis Unna .....	39
Abb. 7: Modal Split-Werte bei Bahn und Bus .....	40
Abb. 8: Tageszeitliche Verteilung des Wegeaufkommens .....	40
Abb. 9: Arten des Verkehrsaufkommens bei Bahn und Bus .....	41
Abb. 10: Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen .....	41
Abb. 11: Pendler nach Kommunen .....	42
Abb. 12: Hauptpendlerverflechtungen .....	43
Abb. 13: Bevölkerungsentwicklung.....	44
Abb. 14: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl.....	44
Abb. 15: Dynamische Fahrgastinformation - Beispiel Schwerte Bahnhof.....	57
Abb. 16: Liniennetzpläne .....	58
Abb. 17: Abgasnormen der relevanten Fahrzeuge .....	61
Abb. 18: Barrierefreiheit der relevanten Fahrzeuge .....	61
Abb. 19: Übersicht intermodaler Angebote und des weiteren Bedarfs.....	65
Abb. 20: Fahrradbesitz nach Haushalten .....	66
Abb. 21: Entfernungshäufigkeit Bahn/Bus/Fahrrad .....	66
Abb. 22: Kategorisierung der Kommunen im Kreis Unna .....	68
Abb. 23: Bausteine und Maßnahmen des Projekts <i>NimmBus</i> .....	92
Abb. 24: Vielfältigkeit von Anforderungen an die Barrierefreiheit .....	111
Abb. 25: Entwicklungskonzept Bahn/Bus.....	117
Abb. 26 Zeitachse für die Direktvergaabe nach der Vorabbekanntmachung .....	181
Abb. 27 Vorbereitung zur Bildung einer Gruppe von Behörden (05/2019) ..	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Ziele und Grundsätze der Landesplanung .....	14
Tab. 2: Bedarfs- und Ausbauplan Nordrhein-Westfalen – Bereich Kreis Unna .....	15
Tab. 3: Gemeinde Bönen – Luftreinhalteplan 2013 .....	16
Tab. 4: Stadt Fröndenberg/Ruhr – Verkehrsentwicklungsplan 2015 .....	16
Tab. 5: Gemeinde Holzwickede – kommunale Pläne und Konzepte .....	16
Tab. 6: Stadt Kamen – kommunale Pläne und Konzepte .....	17
Tab. 7: Stadt Schwerte – kommunale Pläne und Konzepte.....	17
Tab. 8: Nahverkehrsplan Nahverkehr Westfalen-Lippe .....	19
Tab. 9: Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – Bereich Kreis Unna .....	23
Tab. 10: Maßnahmen des Nahverkehrsplans der benachbarten Aufgabenträger .....	24
Tab. 11: Umsetzungsstand Maßnahmenpakete.....	24
Tab. 12: Umsetzungsstand perspektivischer Maßnahmenpakete .....	26
Tab. 13: Umsetzungsstand Teilfortschreibung 2016 .....	26
Tab. 14: Anbindung der Haupt- und Nebenzentren .....	30
Tab. 15: Versorgungsstruktur Krankenhäuser .....	31
Tab. 16: Bildungseinrichtungen (Förderschule, Berufsschulen, Hochschulen) .....	32
Tab. 17: Hauptstandorte für Inklusion .....	34
Tab. 18: Auswahl größerer Gewerbegebiete .....	36
Tab. 19: Touristische und kulturelle Hauptattraktionen .....	37
Tab. 20: Entwicklungen mit Auswirkungen auf den Bahn- und Busverkehr .....	45
Tab. 21: Unternehmen im Schienenverkehr .....	47
Tab. 22: Konzessionen im Busverkehr und lokalen Schienenverkehr (ohne Schulverkehr).....	47
Tab. 23: Linienbündel .....	48
Tab. 24: regionaler Schienenverkehr.....	49
Tab. 25: Übersicht zum Tagnetz im Busverkehr .....	51
Tab. 26: Übersicht zum Tagnetz im Bedarfsverkehr.....	54
Tab. 27: Übersicht zum Nachtnetz im Busverkehr .....	54
Tab. 28: Übersicht zum Nachtnetz im Busverkehr .....	55
Tab. 29: Betriebszeitfenster .....	69
Tab. 30: Betriebszeitfenster Kategorie 1: .....	71
Tab. 31: Betriebszeitfenster Kategorie 2: .....	72
Tab. 32: Betriebszeitfenster Kategorie 3: .....	74
Tab. 33: Betriebszeitfenster Kategorie 4: .....	75
Tab. 34: Vorgaben entsprechend Schülerfahrkostenverordnung .....	80
Tab. 35: Bewertung von Angeboten im Alltagsnetz ohne Fahrtanmeldung .....	81
Tab. 36: Typen bei Fahrzeugstandards.....	83
Tab. 37: Fahrzeugstandards Inklusion .....	83
Tab. 38: Fahrzeugstandards Information .....	84
Tab. 39: Fahrzeugstandards Komfort .....	85
Tab. 40: Fahrzeugstandards Betrieb.....	85
Tab. 41: Fahrzeugstandards Klimaschutz .....	86
Tab. 42: Betriebsstandards – Durchführung und Organisation.....	87
Tab. 43: Betriebsstandards – Personal- und Kundenkontakt .....	88
Tab. 44: Übersicht Teilprojekte <i>JederBus</i> .....	96

---

Tab. 45: Weitere Zielvorgaben zur Inklusion .....	99
Tab. 46: Richtlinie zu Öffnungszeiten von Servicedienstleistungen.....	104
Tab. 47: Empfehlung Haltestellenausstattung für Standardhaltestellen .....	108
Tab. 48: Haltestellenausstattung für andere Haltestellentypen außer Standardhaltestelle .....	109
Tab. 49 Kriterien und Zuständigkeiten beim Haltestellenausbau .....	112
Tab. 50: Übersicht zum Handlungsbedarf nach Kommunen .....	118
Tab. 51: Während Fortschreibung umgesetzte Maßnahmen .....	119
Tab. 52: Prüfaufträge ohne Umsetzungsperspektive.....	148
Tab. 53: Relevante Buslinien .....	188
Tab. 54: Stammsortiment für den Verkauf im Fahrzeug.....	194
Tab. 55: Übersicht der ein- und ausbrechenden Buslinien .....	195
Tab. 56: Linien des Großen Bündels und des Großen AST-Bündels .....	200

## Abkürzungsverzeichnis

AST	AnrufSammelTaxi
BVR	Busverkehr Rheinland
C	CityBus
D	DirektBus
DIN EN	Deutsches Institut für Normung und Europäische Norm
EEV	enhanced environmentally friendly vehicle (besonders umweltfreundlich)
EG	Europäische Gemeinschaft
FUN	Flexibel UNterwegs im Kreis Unna
HVZ	Hauptverkehrszeit
MF	Montag bis Freitag
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft
N	NachtBus (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe)
NE	NachtExpress (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
R	RegionalBus
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
ROG	Raumordnungsgesetz
RVM	Regionalverkehr Münsterland
S	SchnellBahn (Kreis Unna: Linie S4)
S	SchnellBus (Kreis Unna: Linien S10, S20, S30, S81)
SchfkVO	Schülerfahrkostenverordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
T	TaxiBus
VBH	Verkehrsbetriebe Stadt Hamm
VGB	Verkehrsgesellschaft Breitenbach
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
WB	Westfalenbus

## 1 Einleitung

Als Aufgabenträger für den Busverkehr im Kreisgebiet ist der Kreis Unna entsprechend dem Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen bzw. diesen bei Bedarf fortzuschreiben. Der letzte Nahverkehrsplan des Kreises Unna wurde im Jahr 2013 beschlossen. Hinzu kommt die Nahverkehrsplanteilfortschreibung aus dem Jahr 2016. Schwerpunkt war hier, das bestehende Busangebot an die Ergebnisse der Modal Split-Erhebung aus dem Jahr 2013 anzupassen. Neben der Prüfung weiterer Maßnahmen, welche die Kommunen in einem Planertreffen im Frühjahr 2017 einbringen konnten, richtet sich diese Fortschreibung besonders auf eine Aktualisierung und Erweiterung der Qualitätsstandards, die Barrierefreiheit und die Vorbereitung der Vergabe von Verkehrsleistungen.

Änderungen bei den rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben sich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und damit durch das angepasste Personenbeförderungsgesetz. Relevant sind hier besonders die Vorgaben zur Vergabe von Verkehrsleistungen, was für den Kreis Unna bzgl. der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Sicherstellung einer Ausreichenden Verkehrsbedienung relevant ist.

Zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge durch Bahn- und Busangebote muss zudem die Barrierefreiheit der Infrastruktur, der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation weiterentwickelt werden. Dazu ist der durch das Personenbeförderungsgesetz festgelegte Umsetzungshorizont bis Januar 2022 relevant. Hier bietet der Nahverkehrsplan als einziges Planungsinstrument die Möglichkeit, auch Ausnahmen von der Barrierefreiheit festzulegen. Entsprechend sind zum Beispiel Standards für den Haltestellenausbau erforderlich, der sich an Nutzerzahlen und sozialen Einrichtungen (zum Beispiel Krankenhäusern) im Umfeld orientiert.

Speziell für das mittlere Kreisgebiet ist ein weiteres Handlungsfeld die Umstrukturierung des Schienenverkehrs durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe. Ein wesentliches Merkmal wird hier die Umstellung auf das einheitliche Taktmuster 15/30/60 Minuten sein. Dies betrifft die Linie S4 (Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund-Stadthaus – Unna) und damit auch Umsteigemöglichkeiten zu Buslinien im Kreis Unna: Bahnhöfe Massen, Unna-Königsborn und Unna. Hinzu kommt der Bahnhof Dortmund-Wickede mit einer Umsteigemöglichkeit zur Linie R51. Durch Auswirkungen auf die dort haltenden regionalen Buslinien ergeben sich zudem Auswirkungen auf Kommunen im Kreis Unna, welche nicht direkt von der Taktumstellung betroffen sind (zum Beispiel Gemeinde Bönen).

Die Kapitel 1-6 dieser Nahverkehrsplanfortschreibung befassen sich mit den rechtlichen und planerischen Grundlagen sowie der Bestandsaufnahme, die Kapitel 7-9 beinhalten die zukünftigen Standards und Planungsszenarien im ÖPNV im Kreis Unna.

## 2 Rahmenvorgaben und Ziele

### 2.1 Rechtliche Grundlagen

#### 2.1.1 Verordnung (EG) 1370/2007 der Europäischen Union

Die Verordnung (EG) 1370/2007 beinhaltet Vorgaben zur Vergabe von Dienstleistungskonzessionen für Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich des Schienen- und Straßenverkehrs. Für den Kreis Unna als Aufgabenträger betrifft dies den Busverkehr. Ein wesentlicher Inhalt der Verordnung (EG) 1370/2007 ist die Regelung der Vergabe gemeinwirtschaftlicher, also mit öffentlichen Geldern bezuschusster Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Es besteht für Kommunen und Kreise im Falle von gemeinwirtschaftlich finanzierten Leistungen neben einer Leistungsvergabe im Wettbewerbsverfahren weiterhin die Möglichkeit, Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs auf kommunaler bzw. kreisweiter Ebene intern an das kommunale Verkehrsunternehmen zu vergeben. Dabei sind jedoch mehrere Vorgaben zu erfüllen. Der Aufgabenträger des Busverkehrs muss gegenüber dem Verkehrsunternehmen direkt weisungs- und kontrollberechtigt sein. Eine hundertprozentige Beteiligung am kommunalen Verkehrsunternehmen ist jedoch nicht erforderlich. Der Kreis Unna sowie die kreisangehörigen Kommunen Lünen, Unna, Kamen, Bergkamen, Selm, Werne, Bönen und Holzwickede sind Gesellschafter des Verkehrsunternehmens Verkehrsgesellschaft Kreis Unna, welches den größten Teil der Verkehrsleistungen im Kreisgebiet erbringt. Der überwiegende Teil des Leistungsangebots im öffentlichen Personennahverkehr muss durch das eigene Verkehrsunternehmen erbracht werden. Eine quantitative Definition besteht derzeit noch nicht.

Die direkt vergebenen Leistungen müssen auf den Verkehr innerhalb des Stadt- bzw. Kreisgebiets sowie auf ein- oder ausbrechende Linien beschränkt sein. Gestattet ist eine Mitvergabe dieser Linien auf das Gebiet eines Nachbaraufgabenträgers, wenn der Hauptteil der Verkehrsleistung beim Aufgabenträger (hier Kreis Unna) liegt. Eine Teilnahme an weiteren wettbewerbsrechtlich relevanten gemeinwirtschaftlichen Ausschreibungen für Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs außerhalb des Gebiets des Aufgabenträgers ist nicht zulässig. Da der Kreis Unna innerhalb des Zweckverbands Ruhr-Lippe (unter dem Dach des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe) mit den weiteren dem Verbund angehörigen kreisfreien Städten und Kreisen als Gruppe von Behörden im Sinne von Art. 2b Verordnung (EG) 1370/2007 agiert, ist auch eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen unter den genannten Voraussetzungen an benachbarte kommunale Verkehrsunternehmen möglich.

Die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist mittels eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens durchzuführen. Eine Direktvergabe ohne Wettbewerb ist nur möglich, wenn das Leistungsvolumen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1.000.000 Euro unterschreitet oder maximal 300.000 Kilometer beinhaltet. Für eine Direktvergabe an Unternehmen mit maximal 23 Fahrzeugen verdoppeln sich diese Grenzwerte.

### **2.1.2 Personenbeförderungsgesetz**

Auf Bundesebene bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die zentrale Grundlage zur Planung, Ausgestaltung und zum Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Wesentliche Inhalte sind zudem Vorgaben zur Bedienung und zur Barrierefreiheit. Zur Sicherstellung einer angemessenen Bedienung sind durch Aufgabenträger Anforderungen an Umfang und Qualität des Bahn- und Busangebots festzulegen. Dies betrifft auch Anforderungen an Klimaschutz und die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote (§ 8 (3) PBefG). Ebenso sind vergaberechtliche Ansprüche der Verordnung (EG) 1370/2007 in nationales Recht integriert.

Mit der Aktualisierung des Personenbeförderungsgesetzes Anfang 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange von mobilitätseingeschränkten bzw. behinderten Personen stärker in den Mittelpunkt. So ist gemäß § 8 (3) PBefG das Ziel formuliert, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Nahverkehrspläne müssen daher aufzeigen, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Hierbei besteht die Möglichkeit, im Nahverkehrsplan in begründeten Fällen Ausnahmen von der Barrierefreiheit festzulegen.

Zudem trifft das Personenbeförderungsgesetz die wesentlichen Regelungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf der Basis der Verordnung (EG) 1370/2007. Zu unterscheiden sind eigenwirtschaftliche (durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträge gedeckte Leistungen) und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die bezuschusst werden müssen. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind daher grundsätzlich zu priorisieren, sofern sie die Anforderungen einer Ausreichenden Verkehrsbedienug erfüllen (§§ 8 (4), 8a (1) PBefG). Werden zur Erfüllung der Ausreichenden Verkehrsbedienug gemeinwirtschaftliche Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr vergeben, ist nach § 8a (1) PBefG die Verordnung (EG) 1370/2007 maßgebend (vgl. Kapitel 2.1).

Bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist eine Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union verpflichtend. In dieser sollen mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Hierbei kann auf Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden (§ 8a (2) PBefG).

### **2.1.3 Regionalisierungsgesetz**

Mit dem Regionalisierungsgesetz (RegG) wurde die Zuständigkeit der Planung, Organisation und Finanzierung des Bahn- und Busangebots auf die Länderebene übertragen (§§ 1 (2), 3 RegG). Zusätzlich ist die Finanzierung des Bahn- und Busangebots mit Bundesmitteln von 8 Mrd. Euro im Jahr 2016 mit einer jährlichen Dynamisierungsrate von 1,8 % bis einschließlich 2031 festgeschrieben. Die Verteilung der Mittel auf die Länder obliegt dem Bund (§ 5 (1-4) RegG), die Summen für die Länder sind Anlage 1 RegG zu entnehmen. Diese Regionalisierungsmittel sind damit ein wesentlicher Bestandteil zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Bahn- und Busangebote. Nach § 6 RegG dienen die Mittel insbesondere der Finanzierung des Schienenverkehrs.

#### **2.1.4 Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen**

Das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) konkretisiert das Personenbeförderungsgesetz auf Landesebene. Zentrale Aussagen betreffen unter anderem die Finanzierungsverantwortung und die Regelung der Aufgabenträgerschaft für Planung und Gestaltung der Nahverkehrsangebote von Bahn und Bus. Für den Schienenverkehr im Kreis Unna ist der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zuständig. Diesem ist der Kreis Unna über den regionalen Zweckverband Ruhr-Lippe als Zweckverbandsmitglied angehörig. Das Gesetz begrenzt die Zuständigkeit eines kommunalen Aufgabenträgers (zum Beispiel Kreis Unna) auf das eigene Stadt- bzw. Kreisgebiet. Damit ist eine Vorabbekanntmachung mit ein- bzw. ausbrechenden Linien für Linienabschnitte außerhalb der Zuständigkeit unwirksam. Daher ist eine Übertragung der Vergabezuständigkeit für diese Linienabschnitte auf dem Gebiet eines benachbarten Aufgabenträgers durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung erforderlich (vgl. §23 GkG). Dies umfasst zum Beispiel die Regelung von Finanzierungsbeiträgen und Mitwirkungsrechte des benachbarten Aufgabenträgers bei Änderungen des Angebots.

Für den Nahverkehrsplan sind die §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW von besonderer Bedeutung, in denen die Aufstellung und die wesentlichen Inhalte eines Nahverkehrsplans festgelegt sind. Dieser hat vorhandene Verkehrsstrukturen sowie die Belange der Barrierefreiheit wie auch des Städtebaus zu berücksichtigen (§ 8 (1) ÖPNVG NRW). Weiterhin sind im Nahverkehrsplan Ziele und Rahmenvorgaben für das Leistungsangebot und die entsprechende Finanzierung sowie die Investitionsplanung zu definieren. Hierzu gehören auch Mindestanforderungen zu Betriebszeiten, Takten und Umsteigebeziehungen (§ 8 (3) ÖPNVG NRW). Der Nahverkehrsplan wird gemäß § 9 ÖPNVG NRW in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen sowie den angrenzenden Kreisen und kreisfreien Städten aufgestellt. Zudem sind die Träger öffentlicher Belange einzubinden. Für den Schienenverkehr im Kreis Unna ist der Zweckverband Ruhr-Lippe als Teil des Dachverbands Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe in Abstimmung mit benachbarten Zweckverbänden zuständig. Der Kreis Unna ist dem Zweckverband Ruhr-Lippe als Zweckverbandsmitglied angehörig. Für den kreisweiten Busverkehr liegt die Aufgabenträgerschaft beim Kreis Unna.

Die Pauschale für den öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 11 ÖPNVG NRW gewährt die Zuteilung von Bundesmitteln an die Zweckverbände und Aufgabenträger. Sie sind primär zur Finanzierung von Betriebsleistungen vorgesehen. Mindestens 80 % dieser Mittel werden an private und öffentliche Verkehrsunternehmen weitergeleitet, wenn diese das verbundweite Tarifsystem anwenden. Die verbleibenden bis zu 20 % der Mittel sind für die weiteren Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden (§ 11 (2) ÖPNVG NRW). Die Pauschale für den Ausbildungsverkehr beruht auf den Ansprüchen aus § 45a PBefG und wird den Aufgabenträgern aus Landesmitteln zugewiesen. Bis zu 12,5 % der Mittel können dabei zur Weiterentwicklung und Verbesserungen von Tarif- und Verkehrsangeboten im Ausbildungsverkehr verwendet werden (§ 11a (1-2) ÖPNVG NRW). Für Investitionen insbesondere in die Infrastruktur von Bahn und Bus stellt das Land den Zweckverbänden Bundesmittel aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungsgesetz (§ 12 ÖPNVG NRW) zur Verfügung.

## 2.2 Planungen und Konzept

### 2.2.1 Ziele der Landesplanung

Zur Steuerung der übergeordneten, räumlichen Gesamtplanung werden in Nordrhein-Westfalen ein Landesentwicklungsplan sowie auf der Ebene der Bezirksregierungen bzw. Planungsverbände Regionalpläne bzw. Gebietsentwicklungspläne aufgestellt. Der Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen ist im Februar 2017 in Kraft getreten. Er enthält Ziele und Grundsätze der Raumordnung, welche unterschiedliche Bindungswirkung entfalten. So sind die Ziele der Raumordnung als endgültig abgewogene Festsetzungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes zu beachten (§ 3 (1) ROG). Grundsätze sind hingegen als Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 3 (1) ROG). Der aktuellen Fortschreibung des Landesentwicklungsplans betreffend, entfalten gemäß § 3 (1) Nr. 4 ROG auch in Aufstellung befindliche Ziele entsprechende Bindungswirkungen und sind in Abwägungsentscheidungen als sonstige Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen.

Tab. 1: Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Ziel/Grundsatz	Aussage
Grundsatz 8.1-1	Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden.
Grundsatz 8.1-5	Im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten sollen die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden.
Ziel 8.1-11	Die Mittel- und Oberzentren des Landes sind bedarfsgerecht an den öffentlichen Personennahverkehr anzubinden. Das Schienennetz ist so leistungsfähig zu entwickeln, dass es die Funktion des Grundnetzes für den öffentlichen Personennahverkehr wahrnehmen kann. (...) Nicht mehr genutzte, für die regionale Raumentwicklung bedeutsame Schienenwege sind von der Regionalplanung als Trassen zu sichern.
Ziel 8.1-12	In allem Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten.

Quelle: Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2016)

### 2.2.2 Ziele der Regionalplanung

Gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan für den Kreis Unna hat sich die Zuständigkeit für den Regionalplan geändert. Hier ist nicht mehr die Bezirksregierung Arnsberg, sondern der Regionalverband Ruhr zuständig. Der neue Regionalplan befindet sich zurzeit in der Aufstellung.

### 2.2.3 Bedarfs- und Ausbauplan Nordrhein-Westfalen

Auf Grundlage des ÖPNVG NRW wird derzeit ein aktualisierter Bedarfsplan für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen aufgestellt. Dieser umfasst langfristige Planungen

für den streckenbezogenen Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutende Investitionsmaßnahmen im Bahn- und Busnetz mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. Euro. Ein finaler Beschluss des Bedarfsplans steht noch aus. Ergänzend wurde vom Kreis Unna und den Städten Bergkamen und Hamm die Umsetzung einer RegionalStadtBahn zwischen den Städten Dortmund, Lünen, Bergkamen, Werne und Hamm angemeldet.

Tab. 2: Bedarfs- und Ausbauplan Nordrhein-Westfalen – Bereich Kreis Unna

Bereiche	Maßnahmen
<b>Strecken</b>	
Hagen – Warburg (Obere Ruhrtalbahn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hagen – Warburg: Geschwindigkeitserhöhung und Elektrifizierung</li> <li>▪ Schwerter Kurve: Verkürzung eingleisiger Abschnitt</li> </ul>
Dortmund – Iserlohn (Ardeybahn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elektrifizierung</li> </ul>
Dortmund - Münster	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lünen – Münster: zweigleisiger Ausbau</li> <li>▪ Ausbau der östlichen Zufahrt in den Hauptbahnhof Dortmund</li> </ul>
Unna – Holzwickede	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Leistungsfähigkeit</li> </ul>
Dortmund – Hamm über Kamen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mehrgleisiger Ausbau</li> <li>▪ bedarfsgerechter Ausbau der östlichen Hauptzufahrt zum Ruhrgebiet</li> </ul>
Dortmund – Hamm über Bergkamen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reaktivierung von Bahnstrecken in den Städten Lünen und Werne sowie Ortsteil Bergkamen-Oberaden</li> <li>▪ Neubau einer Schienenverbindung zwischen Bergkamen-Oberaden und Werne</li> </ul>
<b>Stationen</b>	
Ergste	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ barrierefreier Ausbau</li> </ul>
Kamen-Methler	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassungen für Linien des Rhein-Ruhr-Express</li> <li>▪ barrierefreier Ausbau</li> </ul>
Nordböge	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassungen für Linien des Rhein-Ruhr-Express</li> <li>▪ barrierefreier Ausbau</li> </ul>
Lünen Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ barrierefreier Ausbau</li> </ul>
Unna	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ barrierefreier Ausbau</li> </ul>
Bönen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ barrierefreier Ausbau</li> </ul>

Quelle: Regionalverband Ruhr (2017)

## 2.2.4 Lokale Planungen

Auf kommunaler Ebene bestehen weitere städtebauliche und verkehrliche Planungen mit Bezug zum öffentlichen Personennahverkehr. Dies umfasst neben der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung, Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung auch Klimaschutzkonzepte sowie städtebauliche Entwicklungskonzepte. Nachfolgend sind aus den aktuellen kommunalen Planungen die Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr zusammengefasst und hinsichtlich der Umsetzung eingeordnet. Nicht alle Kommunen weisen dabei aktuelle Planungen auf, die auch den öffentlichen Personennahverkehr betreffen. Konkrete Maßnahmen werden insbesondere im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Fröndenberg/Ruhr, im Mobilitätskonzept der

Stadt Schwerte sowie im Stadtentwicklungskonzept der Gemeinde Holzwickede angeführt. Hinzu kommt die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers in der Stadt Bergkamen. Hier entsteht in den kommenden Jahren auf dem ehemaligen Gelände der Zeche Haus Aden das Projekt Wasserstadt Aden. Unter dem Leitgedanken Wasser in der Stadt entsteht ein neues Quartier zum Wohnen, Arbeiten und als Freizeitstandort. Die Erarbeitung eines Integrierten Klimaschutzkonzepts für die Stadt Selm wird erst nach Abschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplans abgeschlossen.

Tab. 3: Gemeinde Bönen – Luftreinhalteplan 2013

Maßnahme mit Bezug zu Bahn und Bus	aktueller Stand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stärkerer Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich finanzieller Unterstützung</li> </ul>	nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung der Nachrüstung von SCRT-Filtersystemen (Selective Catalytic Reduction Technology) bei den Fahrzeugen zur Minimierung von Feinstaub- und Stickstoffemissionen um bis zu 90%</li> </ul>	Daueraufgabe

Quelle: Gemeinde Bönen (2013)

Tab. 4: Stadt Fröndenberg/Ruhr – Verkehrsentwicklungsplan 2015

Maßnahme mit Bezug zu Bahn und Bus	aktueller Stand
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beseitigung von Erschließungsdefiziten (Anbindung Altendorf, zusätzliche Haltestelle zwischen Ardey und Langschede, in Ostbüren an Eulenstraße, Anbindung geplantes Gewerbegebiet Schürenfeld)</li> </ul>	nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualitätssteigerung und Angebotsoptimierung (Angebotserweiterung Linie 170 und 180, Reaktivierung Haltepunkt Langschede)</li> </ul>	nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bedarfsgesteuerte Angebotsformen (TaxiBus-Fahrten auf Linie C71 abends)</li> </ul>	nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung und barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Stärkung wichtiger Umstiegs- und Verknüpfungspunkte</li> </ul>	in Umsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abbau von Nutzungshemmnissen durch Information, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	Daueraufgabe

Quelle: Stadt Fröndenberg/Ruhr (2016)

Tab. 5: Gemeinde Holzwickede – kommunale Pläne und Konzepte

Maßnahme mit Bezug zu Bahn und Bus	aktueller Stand
<b>Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ECOPORT: Einrichten eines durch die Gemeinde Holzwickede betriebenen Pendlerbusses, ggf. im Modell Bürgerbus oder paritätisch mit Kooperationspartnern</li> </ul>	in Umsetzung
<b>Lärmaktionsplan 2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzung eines Ortsbusses mit Fortschreibung des Nahverkehrsplans</li> </ul>	nicht umgesetzt

Quelle: Gemeinde Holzwickede (2016)

Tab. 6: Stadt Kamen – kommunale Pläne und Konzepte

Maßnahme mit Bezug zu Bahn und Bus	aktueller Stand
<b>Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept 2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung umweltgerechter Verkehrsträger, Gesetzgebung zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz, Verbraucher- und Fahrverhalten</li> </ul>	Daueraufgabe
<b>Luftreinhalteplan Kamen 2012</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ technische Umrüstung der Busflotte der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bzw. stetige Ersatzbeschaffung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge; Berücksichtigung neuester Umweltstandards bei der Neuanschaffung von Bussen; Umweltstandards im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen im Alltags- und Schülerverkehr</li> </ul>	Daueraufgabe
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktivitätssteigerung von Bahn und Bus, stärkere finanzielle Förderung</li> </ul>	Daueraufgabe
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung der Nachrüstung von SCRT-Filtersystemen (Selective Catalytic Reduction Technology) zu Reduzierung der Feinstaub- und Stickstoffoxid-Emissionen um bis zu 90 %</li> </ul>	Daueraufgabe

Quelle: Stadt Kamen (2012), Stadt Kamen (2016)

Tab. 7: Stadt Schwerte – kommunale Pläne und Konzepte

Maßnahme	aktueller Stand
<b>Luftreinhalteplan 2014</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umstellung der Busflotte der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna, der Dortmunder Stadtwerke und der Busverkehr Rheinland durch technische Umrüstung bzw. Ersatzbeschaffung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge</li> </ul>	teilweise umgesetzt (nur DSW21)
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Berücksichtigung neuester Umweltstandards bei der Neuanschaffung von Bussen, Umweltstandards im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen im Alltags- und Schülerverkehr</li> </ul>	Daueraufgabe
<b>Mobilitätskonzept Schwerte 2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bessere Vertaktung/Verknüpfung der Linien der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mit den weiteren Verkehrsunternehmen</li> </ul>	Daueraufgabe
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ertüchtigung der Lichtsignalanlage für eine Beeinflussung durch den Busverkehr</li> </ul>	in Umsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erneuerungsprogramm für die Bushaltestellen</li> </ul>	in Umsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung der Umstellung der Linie T31 und T38 auf Bürgerbuskonzept</li> </ul>	nicht umgesetzt

Quelle: Stadt Schwerte (2014), Stadt Schwerte (2016)

### 2.2.5 Internationale Gartenausstellung 2027

Im Jahr 2027 wird die Internationale Gartenausstellung in der Metropole Ruhr stattfinden. Hierzu ist auch ein Standort im Kreis Unna vorgesehen. Dieser erstreckt sich von der Halde Großes Holz über die Wasserstadt Aden (beide Stadt Bergkamen) zum Preußenhafen (Stadt Lünen). Hierbei handelt es sich um einen Standort, der ohne Eintrittsgebühren erlebt werden kann. Entsprechend ist

von einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf den Zufahrtsstraßen auszugehen. Konkrete Planungen zu Maßnahmen im Bahn- und Busangebot bestehen bisher nicht.

### 3 Nahverkehrsplanungen

Nachfolgend werden alle weiteren Planungen im Bahn- und Busnetz dargestellt, die den Kreis Unna betreffen, sich jedoch in fremder Aufgabenträgerschaft befinden. Dies betrifft den Schienenpersonennahverkehr sowie die Planungen der benachbarten kommunalen Aufgabenträger bei einbrechenden Verkehren in den Kreis Unna. Alle relevanten Maßnahmen wurden mit dem Fahrplanstand März 2017 abgeglichen und in drei Kategorien unterschieden.

Umsetzung	Anmerkung
■	Maßnahme wurde umgesetzt
■	Maßnahme befindet sich in der Umsetzung oder wurde nicht vollständig umgesetzt
■	Maßnahme bisher nicht umgesetzt

#### 3.1 Nahverkehrsplanungen übergeordneter Aufgabenträger

##### 3.1.1 Nahverkehrsplan des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe

Der Kreis Unna ist Mitglied im Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe, der mit weiteren Zweckverbänden im Raum Westfalen/Lippe im Dachverband Nahverkehr Westfalen-Lippe organisiert ist. Dieser hat als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs 2011 einen Nahverkehrsplan aufgestellt. Aufbauend auf dem ersten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2011 haben inzwischen die Vorbereitungen zur Neuaufstellung begonnen.

Tab. 8: Nahverkehrsplan Nahverkehr Westfalen-Lippe

Linie	Maßnahme	Stand	Anmerkung
<b>Achse Dortmund – Kamen – Hamm</b>			
<b>Linien RE1/RE3/RE6/RE11   Kursbuchstrecke 415.2</b>			
RE6	Täglicher durchgehender Verkehr bis ggf. 00:00 Uhr über Dortmund in Richtung Bielefeld	■	
RE11	Durchgängige stündliche Bedienung aller Halte	■	
RE1/RE3/RE6/RE11	Umsetzung der Ausbaumaßnahmen für das RRX-Konzept	■	
<b>Achse Hamm – Unna – Holzwickede – Schwerte – Hagen</b>			
<b>Linien RE7/RE13   Kursbuchstrecke 455</b>			
RE7	Verbesserung der Fahrzeugqualität auf der Linie RE7 durch den Einsatz klimatisierter Fahrzeuge	■	
RE7/RE13	Zeitnahe Umsetzung der Ausbaumaßnahmen an den Verkehrsstationen Holzwickede, Schwerte, Bönen	■	Bahnhof Bönen noch nicht begonnen
<b>Achse Dortmund – / Hagen – Schwerte – Fröndenberg – Bestwig</b>			
<b>Linien RE17 (Hagen) / RE57 (Dortmund)   Kursbuchstrecke 435, 438</b>			

Linie	Maßnahme	Stand	Anmerkung
RE17	In Schwerte sind die mit ITF 2 aufgegebenen Anschlüsse RE17 <-> RE7 (<-> Münster) wiederherzustellen	■	
RE17	Die RE17 ist als direkte umsteigefreie Linie mindestens im Zwei-Stunden-Takt nach Kassel-Wilhelmshöhe zu erhalten	■	Lücken im Zwei-Stundentakt
RE17/RE57	Zeitnahe Umsetzung der Ausbaumaßnahmen an den Stationen Schwerte und Fröndenberg	■	Fröndenberg umgesetzt. Schwerte in Umsetzung

**Achse Dortmund – Lünen (– Werne – Münster / – Selm – Coesfeld – Enschede)  
Linien RB50 (nach Münster) / RB51 (nach Enschede) | Kursbuchstrecke 411, 412**

RB50	Zweigleisiger Streckenausbau	■	
RB50	Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen, um den Informationsfluss über die aktuelle Fahrplansituation zu gewährleisten	■	
RB50	Anbindung von Münster – Dortmund über eine stündliche RRX-Linie mit Halt in Lünen an den Ruhrgebietskorridor	■	
RB50	Modernisierung der Station Lünen mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung	■	Nicht für den Bahnsteig der Linie RB50
RB51	Modernisierung der Stationen Selm und Bork mit Erhöhung der Bahnsteige und Herstellung einer barrierefreien Zuwegung	■	Nicht Bahnhof Selm
RB51	Verlängerung der Stationen zwischen Coesfeld und Lünen um Züge in 3-fach-Traktion fahren zu können	■	
RB51	Neubau einer Station in Lünen-Alstedde	■	

**Achse Dortmund – Schwerte – Iserlohn  
Linie RB53 | Kursbuchstrecke 433**

RB53	Herstellung des Anschlusses in Schwerte zum RE 7 nach Hamm/Münster und in Richtung Köln	■	
RB53	Bahnhof Schwerte: Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen, um den Informationsfluss über die aktuelle Fahrplansituation zu gewährleisten	■	
RB53	Erhalt der bestehenden Taktverdichtungen Mo-Fr zwischen Dortmund und Schwerte (30 Min.-Takt) sowie zwischen Schwerte und Iserlohn (30 Min. Takt in der HVZ morgens bzw. nachmittags)	■	
RB53	Überprüfung einer Ausweitung des Angebots in den Morgenstunden an Samstagen und Sonn- und Feiertagen	■	

Linie	Maßnahme	Stand	Anmerkung
RB53	Untersuchung weiterer Taktverdichtungen zwischen Schwerte und Iserlohn Abschnitt, Beschleunigung und integrierter Bus-Schiene-Konzepte (z. B. im Vorfeld zur Neuausschreibung des Sauerlandnetzes)	■	
RB53	Zeitnahe Umsetzung der Ausbaumaßnahmen in Schwerte und Ergste	■	

**Achse Unna – Fröndenberg – Menden****Linie RB54 | Kursbuchstrecke 437**

RB54	Herstellung barrierefreier Übergänge in Unna zu den übrigen dort verkehrenden Linien erforderlich	■	
RB54	Nachfragegerechte Entwicklung einer Spätanbindung (täglich 20-0 Uhr) Fröndenberg < > Menden erforderlich, auch als Buskonzept vorstellbar	■	
RB54	Anpassung der Anbindung Fröndenberg – Menden in Anlehnung an die im Nachtverkehr ausweiteten Betriebszeiten der RE57 Dortmund – Bestwig	■	
RB54	Einrichtung einer durchgehenden Verbindung Neuenrade – Menden – Fröndenberg – Unna mit Ankunft in Unna im Berufsverkehr	■	
RB54	Zeitnahe Umsetzung der insb. mit hoher Priorität versehenen Ausbaumaßnahmen an der Station Fröndenberg	■	
RB54	Zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ist z. B. im Abschnitt Unna – Fröndenberg eine technische Sicherung der Bahnübergänge notwendig	■	

**Achse Dortmund – Unna – Soest****RB59 | Kursbuchstrecke 431**

RB59	Wiedereinführung des 30-Minuten-Taktes an Samstagen	■	
RB59	zeitnahe Umsetzung der Ausbaumaßnahmen in Holzwickede	■	

**Achse Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund-Stadthaus – Unna****S4 | Kursbuchstrecke 450.4**

S4	Verbesserung der Verknüpfung der S 4 in Unna mit den Linien RE 7 (tagsüber von/nach Hamm - Münster), RB 54 und RB 59	■	
S4	Bei Umstellung von 20-MinutenTakt auf einen 15-/30-Minutentakt ist der Abschnitt von Dortmund – Unna – Königsborn mindestens in der HVZ mit einem 15-Minutentakt zu bedienen	■	Ab 12/2019

Linie	Maßnahme	Stand	Anmerkung
S4	Langfristig ist zu prüfen, ob auf der S 4 statt klassischer Eisenbahnfahrzeuge (ET 422) nicht besser 15 kV fähige stadtbahnähnliche, leichtere, beschleunigungsstärkere und der Nachfrage in der Traktion anpassbare Triebwagen zum Einsatz kommen können	■	
S4	Schaffung eines behindertengerechten Zuganges zur Station Unna-West	■	

Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe (2011)

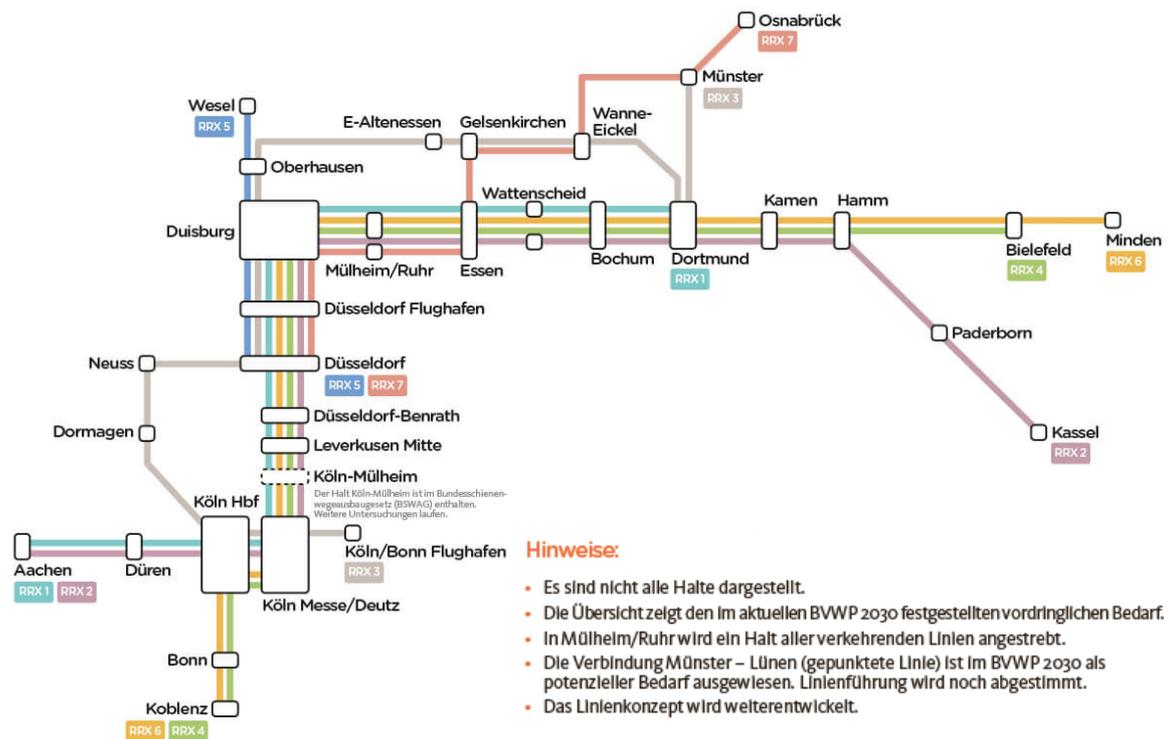
### 3.1.2 Nahverkehrsplan des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als angrenzender Aufgabenträger des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe ist für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Bereich des Ruhrgebiets und des Rheinlands zuständig. Bahnlinien, welche in den Kreis Unna führen, werden mit dem dort zuständigen Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe koordiniert. Wesentliche Planungen sind die schrittweise Einführung des Rhein-Ruhr-Expresses ab 2018 und die Umstellung des S-Bahn-Grundtaktes in weiten Teilen des Ruhrgebiets von Takt 20 auf Takt 15/30 zum Fahrplanwechsel 2019.

Der Rhein-Ruhr-Express soll auf der Kernstrecke zwischen den Städten Dortmund und Köln durch Überlagerung mehrerer Linien im Takt 15 verkehren, darüber hinaus erschließen die Linien weitere Teile der Region und Nordrhein-Westfalens. Mit Planungsstand Februar 2018 werden vier Linien des Rhein-Ruhr-Express von Dortmund über Kamen bis Hamm und zum Teil weiter unter anderem bis Bielefeld, Minden und Kassel verkehren. Eine Verbindung des Rhein-Ruhr-Express zwischen den Städten Dortmund, Lünen und Münster ist als potenzieller Bedarf eingestuft.

Mit modernen Doppelstocktriebzügen soll das Sitzplatzangebot und der Komfort deutlich erhöht werden. Der Betrieb der Linien wurde an Abellio Rail Nordrhein-Westfalen GmbH sowie National Express Rail GmbH vergeben. Bis zur vollständigen Umsetzung des Gesamtkonzepts, für das zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen im Schienen- und Stationsnetz notwendig sind, wird der Zeitraum zwischen 2030 und 2035 anvisiert. Ab 2018 verkehren die ersten Linien mit neuen Fahrzeugen im Vorlaufbetrieb zum Konzept des Rhein-Ruhr-Express.

Abb. 1: Zielnetz Rhein-Ruhr-Express



- Hinweise:**
- Es sind nicht alle Halte dargestellt.
  - Die Übersicht zeigt den im aktuellen BVWP 2030 festgestellten vordringlichen Bedarf.
  - In Mülheim/Ruhr wird ein Halt aller verkehrenden Linien angestrebt.
  - Die Verbindung Münster – Lünen (gepunktete Linie) ist im BVWP 2030 als potenzieller Bedarf ausgewiesen. Linienführung wird noch abgestimmt.
  - Das Linienkonzept wird weiterentwickelt.

Quelle: Kompetenzzentrum Marketing Nordrhein-Westfalen (2019)

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 erfolgt eine Änderung im Takt der S-Bahn, was im Kreis Unna die Linie S4 betrifft. Diese wird täglich im Takt 30 verkehren und zur Hauptverkehrszeit montags bis freitags zu einem Takt 15 zwischen Dortmund und Unna-Königsborn verdichtet. Weitere Änderungen ergeben sich vor allem durch das geplante Angebot Rhein-Ruhr-Express.

Tab. 9: Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – Bereich Kreis Unna

Maßnahme	Stand	Hinweis
<b>Infrastruktur allgemein</b>		
Langfristig: Herstellung einheitlicher Bahnsteighöhe von 76 cm an allen Stationen	■	
<b>Achse Dortmund – Lünen – Coesfeld/Münster   Kursbuchstrecke 411/412</b>		
Linie RB51: Verlängerung Betriebszeitraum bis mindestens 00:30 Uhr	■	
Strecke Münster – Lünen: Unterstützung des zweigleisigen Ausbaus	■	
<b>Achse Dortmund – Kamen – Hamm   Kursbuchstrecke 415.2</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linie RE11 statt Linie RE1 über Dortmund, Kamen, Hamm nach Paderborn</li> <li>▪ etwa Takt 20 von RE1, RE6 und RE11 zwischen Hamm und Düsseldorf über Essen</li> <li>▪ Vorlaufbetrieb und schrittweise Umsetzung des Konzepts ab 2018</li> <li>▪ Langfristig: Kapazitätserhöhung Dortmund – Hamm durch mehrgleisigen Ausbau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■</li> <li>■</li> <li>■</li> <li>■</li> </ul>	
<b>Achse Dortmund – Unna – Soest   Kursbuchstrecke 431</b>		
Linie RB59: Wiedereinführung von Takt 30 samstags	■	
<b>Achse Dortmund – Unna   Kursbuchstrecke 450.4</b>		

Maßnahme	Stand	Hinweis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Umstellung von Takt 20 auf Takt 15/30 von Montag bis Freitag tagsüber</li> </ul>	■	ab 12/2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>zwischen Unna und Unna-Königsborn nur Takt 30</li> </ul>	■	ab 12/2019
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strecke Dortmund-Dorstfeld – Unna-Königsborn: Erhöhung der betrieblichen Flexibilität im Störfall durch Einrichten von Gleiswechselbetrieb</li> </ul>	■	

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

### 3.2 Lokale Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Mehrere lokale Nahverkehrspläne angrenzender Aufgabenträger werden parallel zum Nahverkehrsplan des Kreises Unna fortgeschrieben (Stadt Hagen, Stadt Hamm, Kreis Coesfeld, Kreis Soest). Hier erfolgt daher kein Abgleich mit den Maßnahmen aus den dort jeweils noch gültigen Nahverkehrsplänen.

Tab. 10: Maßnahmen des Nahverkehrsplans der benachbarten Aufgabenträger

Maßnahme	Stand
<b>Stadt Dortmund 2014</b>	
Verlängerung Linie U47 bis Holzwickede Mitte über Flughafen Dortmund (langfristig)	■
Neuordnung der Buslinien zwischen Aplerbeck und Dortmund Airport: neue Linie 490 im Takt 20 und Verdichter zwischen Parkplätzen und Terminal, Linie 440 entfällt auf diesem Abschnitt	■
<b>Märkischer Kreis 2017</b>	
Linie 27 (Menden – Halingen – Unna): Ausweitung des Bedienungsangebotes um 3 Fahrten montags bis samstags in Schwachverkehrszeit (ca. 18.000 Mehrkilometer/Jahr)	■
Linie 5 (Iserlohn – Schwerte-Ergste): Prüfung einer Verlängerung Linie 5 bis Ergste Bahnhof und Beseitigung von Lücken im Taktfahrplan	■
<b>Kreis Recklinghausen 2017</b>	
Linie 284 (Waltrop – Lünen-Brambauer): Anpassung der Bedienungszeitfenster (insbesondere am Samstag), Anpassen des Angebotes an Kreisstandards	■

Quelle: Stadt Dortmund (2014), Stadt Hamm (2005), Märkischer Kreis (2016), Kreis Recklinghausen (2017)

### 3.3 Nahverkehrsplan Kreis Unna 2013

Der aktuelle Nahverkehrsplan des Kreises Unna wurde im Jahr 2014 politisch beschlossen. Er enthält Maßnahmenpakete für eine Umsetzung in den Folgejahren und perspektivische Maßnahmenpakete, die entsprechend den Erfordernissen keinen konkreten Umsetzungszeitpunkt haben.

Tab. 11: Umsetzungsstand Maßnahmenpakete

Maßnahme	Stand	Anmerkung
allgemein Nachtverkehr <ul style="list-style-type: none"> <li>Angebotsmaßnahmen in den Kommunen Bergkamen, Bönen, Holzwickede, Lünen und Selm</li> </ul>	■	
Linie 116: Stadtverkehr Lünen <ul style="list-style-type: none"> <li>Erweiterung der Erschließung in Lünen-Brambauer</li> <li>Erschließung des Wohn- und Gewerbegebiets Westfalia</li> </ul>	■	als Linie C6, wegen zu geringer Nachfrage wieder eingestellt

Maßnahme	Stand	Anmerkung
Linie 145: Stadtverkehr Unna ▪ Erschließung InduPark	■	Angebot soll durch Linien 170/180 geschaffen werden (vgl. Kapitel 8.2.3)
Linie C1: Stadtverkehr Lünen ▪ Takt 20 samstags	■	
Linie C31: Stadtverkehr Schwerte ▪ Takt 60 samstags	■	Nachfrage für Takt 30 zufriedenstellend
Linie C40: Stadtverkehr Unna ▪ Schwachverkehrszeit Takt 60	■	nicht alle Schwachverkehrszeiten
Linie C44: Stadtverkehr Unna ▪ Erschließung entlang Kessebürener Weg	■	
Linie C45: Stadtverkehr Unna ▪ neues Konzept am Wochenende als TaxiBus	■	
Linie D19: Verbindung Lünen - Selm ▪ Takt 60 während Normalverkehrszeit	■	Umsetzung wird weiter angestrebt (vgl. Kapitel 8.2.1)
Linie R12: Verbindung Bergkamen - Lünen ▪ Schließung von Taktlücken sonntags	■	
Linie R81: Verbindung Werne – Bergkamen – Kamen – Unna ▪ Erschließung Bergkamen-Overberge über Landwehrstraße ▪ Fahrten Gewerbegebiet Chemiapark/Monopol abends ▪ Fahrten Gewerbepark Rünthe abends	■	Abendfahrt auf Linie R82 ab Werne Stadthaus um 19:46 nach Bergkamen eingerichtet; (vgl. Kapitel 8.2.2)
Linie S80: Verbindung Werne – Bergkamen – Kamen – Unna ▪ Verzicht auf Angebot samstags	■	
Linie T31: Stadtverkehr Schwerte ▪ Verzicht auf Angebot	■	Finanzierung durch Stadt Schwerte
Linie T38: Stadtverkehr Schwerte ▪ Anpassung des Angebots auf nachfragestärkeren Bereich	■	Angebot als TaxiBus, da nachfragestärkerer Bereich nicht wirtschaftlich mit Bussen bedient werden kann
Linien 192, T93 und T94: Stadtverkehr Bönen ▪ neues Konzept für Süd- und Ostbönen	■	
Linien C23, R53, C43, C44: Stadtverkehr Unna und Verbindung Unna – Kamen über Kamen-Heeren ▪ neues Bedienungskonzept Unna-Königsborn	■	Mit Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Unna 2019 (vgl. Kapitel 8.2.2)
Linien S10 und R14: Verbindung Lünen – Werne – Hamm ▪ Schwachverkehrszeit sonntags: S10 entfällt, R14 von/nach Hamm im Takt 60	■	Erste Abstimmungen mit Stadt Hamm im Sommer 2018
Linien S10, R14, C1, 118: Stadtverkehr Lünen und Verbindung Lünen – Werne – Hamm ▪ Schwachverkehrszeit sonntags: S10 und 118 entfällt, C1 Takt 30, R11 Takt 60, AST Takt 60 (empfohlen)	■	Linien S10, 118 und AST nicht umgesetzt

Maßnahme	Stand	Anmerkung
Stadt Fröndenberg/Ruhr <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gesamtstädtisches Bedienungskonzept</li> </ul>	■	Mit Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Unna 2019 (vgl. Kapitel 8.2.3)

Quelle: Kreis Unna (2013)

Zudem bestehen perspektivische Maßnahmenpakete. Diese enthalten Maßnahmen, die nur unter bestimmten Voraussetzungen umsetzbar sind (zum Beispiel ergänzende Infrastrukturmaßnahmen). Diese Maßnahmen wurden daher als perspektivische kategorisiert, da nicht mit einer zeitnahen Umsetzung nach dem politischen Beschluss zum Nahverkehrsplan 2013 zu rechnen war.

Tab. 12: Umsetzungsstand perspektivischer Maßnahmenpakete

Maßnahme	Stand	Anmerkung
<b>Bergkamen</b>		
Erschließung Wasserstadt und Ortsteil Oberaden	■	Umsetzung wird weiter angestrebt (vgl. Kapitel 8.2.2 und 8.2.3)
Erschließung Logistikpark A2	■	wegen zu geringer Nachfrage eingestellt
<b>Bönen</b>		
Linie 192: Erschließung in Altenbögge	■	Umsetzung als Bürgerbus geplant
<b>Holzwickede</b>		
Linie R51: Erschließung im Hauptort	■	Bedienung der Gemeindemitte geplant (vgl. Kapitel 8.2.2)
Linie 490: Erschließung EcoPort	■	Mit Linie 490 nicht wirtschaftlich umsetzbar, Alternative mit AirportShuttle (PBefG §43) im Testbetrieb (vgl. Kapitel 8.2.2)
<b>Schwerte</b>		
Linie 594: Takt 60 zur SVZ sonntags	■	Umsetzung wird weiter angestrebt (vgl. Kapitel 8.2.2)
Linien C32, T38: Erschließung in Schwerte-Ergste	■	Umlauf Linie C32 ermöglicht keine Verlängerungen des Linienwegs ohne Sprungkosten

Quelle: Kreis Unna (2013)

### 3.4 Nahverkehrsplan Kreis Unna Teilfortschreibung 2016

Basierend auf den Ergebnissen der Model-Split-Erhebung im Kreis Unna wurde eine Teilfortschreibung für das mittlere Kreisgebiet durchgeführt. Von den fünf Maßnahmen wurden alle mit dem Fahrplanwechsel Sommer 2017 umgesetzt.

Tab. 13: Umsetzungsstand Teilfortschreibung 2016

Maßnahme	Stand	Anmerkung
<b>Bergkamen</b>		

Maßnahme	Stand	Anmerkung
Schnelle und direkte Verbindungen zwischen Bergkamen Busbahnhof und Kamen Bahnhof	■	Linie D80 als schnelle und direkte Verbindung Linie R13 als neues Angebot auf Basis von Linie R12 mit besserer Erschließung und zusätzlichen Fahrten
Umstellung der Linie S30 auf einen Takt 60 montags bis freitags	■	
Lokale Erschließung im Bereich Nordfeld	■	Als Linie C11
<b>Kamen/Unna</b>		
Umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtzentren von Lünen und Kamen	■	Umsetzung als Umlaufverknüpfung montags bis freitags mit Linien R12/D80, am Wochenende mit Linien R12/R13
Erweiterung und Vertaktung des Angebots zwischen Kamen und Unna auf dem direkten Weg über Kamen-Karree	■	Takt 15 mit Linie S81 und R81

Quelle: Kreis Unna (2013)

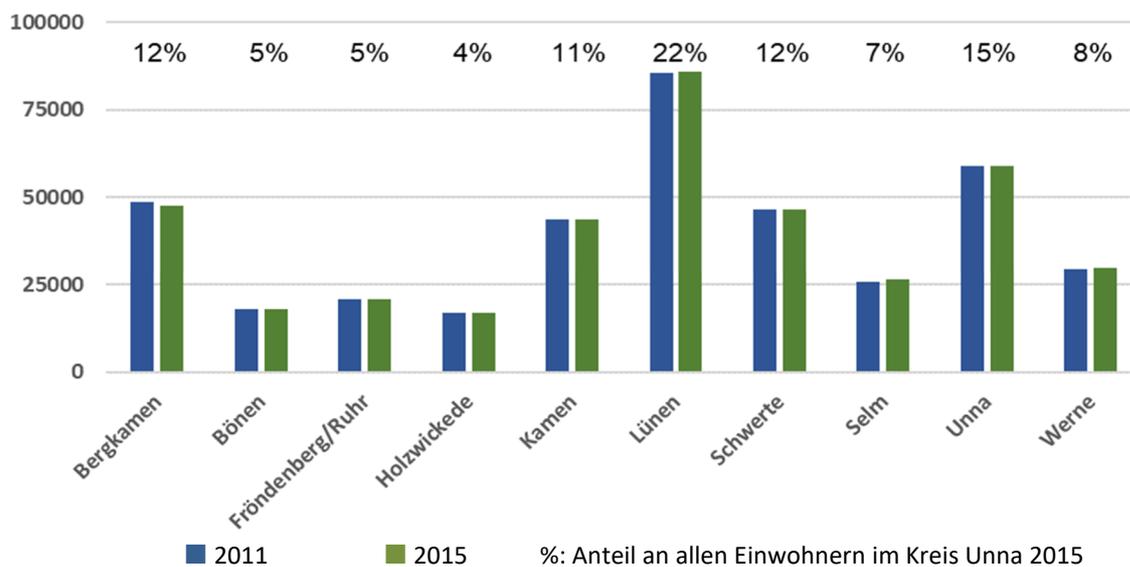
## 4 Raumstruktur und Mobilität

### 4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Der Kreis Unna liegt im Osten des Ruhrgebiets und ist dem Regierungsbezirk Arnsberg zugeordnet. Das Kreisgebiet grenzt im Norden an den Kreis Coesfeld (Städte Olfen, Lüdinghausen und Gemeinden Nordkirchen, Ascheberg), im Osten an die Stadt Hamm und den Kreis Soest (Stadt Werl und Gemeinde Wickede), im Süden an die Stadt Hagen und den Märkischen Kreis (Städte Menden und Iserlohn) und im Westen an die Stadt Dortmund.

Im Jahr 2015 lebten knapp 396.000 Menschen in Kreis Unna, was gegenüber dem Vorjahr einer leichten Zunahme entspricht (+ 4.200 Einwohner). Die Einwohnerzahlen der meisten Kommunen blieben konstant. Deutlichere Zuwächse verzeichneten die Städte Lünen und Selm mit je knapp über 1.000 Einwohnern. Die Anzahl der Einwohner und die bisherige Bevölkerungsentwicklung verteilt sich unterschiedlich auf die acht Städte (Bergkamen, Fröndenberg/Ruhr, Kamen, Lünen, Schwerte, Selm, Unna, Werne) und zwei Gemeinden (Bönen, Holzwickede). Mit über 80.000 Einwohnern, was 22% aller Einwohner im Kreis Unna entspricht, ist die Stadt Lünen die einwohnerstärkste Kommune. Einen Bevölkerungsanteil von mehr als 10% haben zudem die Kreisstadt Unna und die Städte Bergkamen, Kamen und Schwerte.

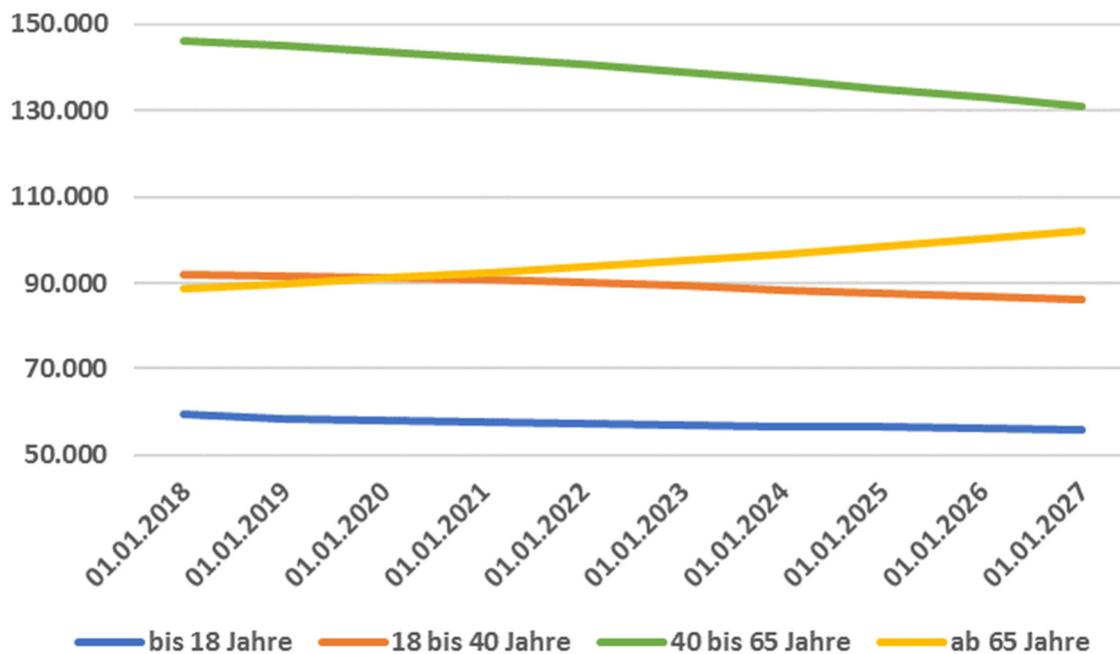
Abb. 2: Bevölkerungskennwerte



Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2017)

Langfristig ist von einem Bevölkerungsrückgang auszugehen. Die Prognosen durch Information und Technik Nordrhein-Westfalen sehen bis zum Jahr 2027 einen konstanten Bevölkerungsrückgang pro Jahr von 1.200 bis 1.300 Einwohner vor. Über den gesamten Zeitraum beträgt die Abnahme rund 11.300 Einwohner. Innerhalb dieser langfristig prognostizierten Abnahme wird der Anteil der älteren Generationen ab 65 Jahren deutlich zunehmen. Während in den Altersgruppen bis 18 Jahre, 18 bis 40 Jahre und 40 bis 65 Jahren die Bevölkerungszahl zwischen 6% bis 10% abnimmt, steigt die Anzahl der Personen ab 65 Jahren um 15%.

Abb. 3: Altersentwicklung



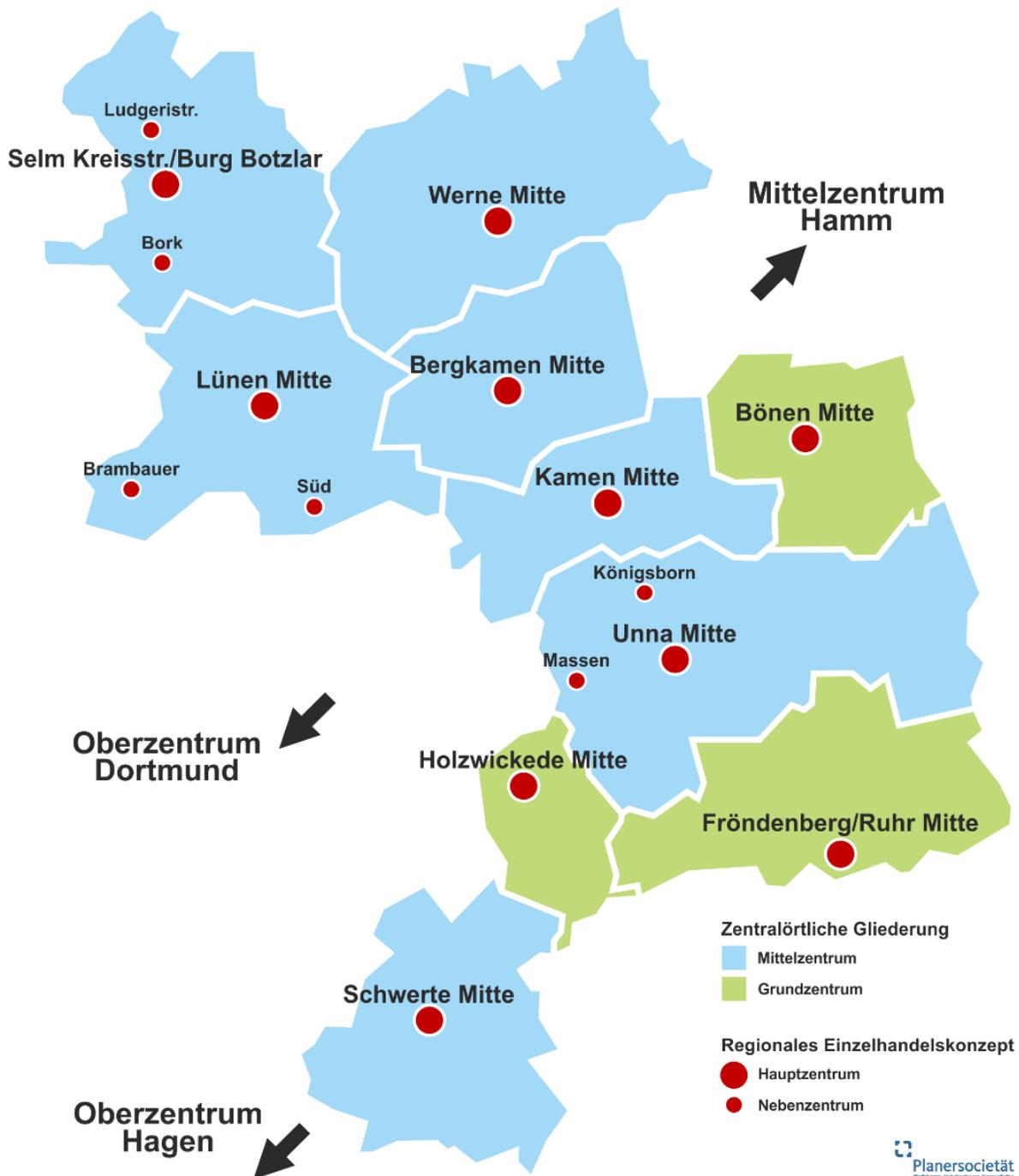
Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2017)

## 4.2 Versorgungsschwerpunkte

Im Kreis Unna bestehen sieben Mittelzentren (Bergkamen, Kamen, Lünen, Schwerte, Selm, Unna, Werne) und drei Grundzentren (Bönen, Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede). Die nächsten Oberzentren Dortmund und Hagen grenzen im Westen und Süden an den Kreis Unna. Alle Kommunen im Kreis Unna haben ein Stadtzentrum, welches zumindest den täglichen Bedarf deckt. Zusätzlich verfügen mehrere Kommunen über Nebenzentren in den Ortsteilen. Neben der Einordnung durch die zentralörtliche Gliederung und dem regionalen Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche ergeben sich auf kommunaler Ebene teilweise noch weitere lokale Versorgungsschwerpunkte in größeren Stadtteilen wie Kamen-Heeren/Werve, Bergkamen-Oberaden oder Schwerte-Ergste. Schwerpunkt sind hier vor allem der lokale Einzelhandel wie zum Beispiel Supermärkte als fußläufig erreichbare Nahversorger.

Neben den Standorten im Kreis Unna sind für die Siedlungsgebiete am Rand der Kreisgrenze auch die Standorte in den benachbarten Städten (zum Beispiel Dortmund-Hörde, Hamm-Bockum/Hövel) relevant. Hinzu kommen regional bedeutsame Versorgungs- und Freizeitbereiche, wie die Innenstädte in den Oberzentren Dortmund und Hagen sowie dem Mittelzentrum Hamm.

Abb. 4: Zentralörtliche Struktur



Quelle: Regionales Einzelhandelskonzept (2013), Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2016)

Die Haupt- und Nebenzentren werden neben lokalen und regionalen Buslinien überwiegend auch im Schienenverkehr erschlossen. Hier liegen die Bahnhöfe teilweise etwas außerhalb vom Zentrum. Wesentliche Ausnahme ist hier die Stadt Bergkamen, welche als einzige Kommune im Kreis Unna nicht durch den Schienenpersonennahverkehr erschlossen wird.

Tab. 14: Anbindung der Haupt- und Nebenzentren

Standort	Bushaltestelle	Bahnhof
Bergkamen		

Standort	Bushaltestelle	Bahnhof
Mitte	Bergkamen Busbahnhof., Nordberg	-
<b>Bönen</b>		
Mitte	u.a. Zentrum	Bönen
<b>Fröndenberg/Ruhr</b>		
Mitte	Mitte	Fröndenberg <sup>1</sup>
<b>Holzwickede</b>		
Mitte	Uhlandstr.	Holzwickede <sup>1</sup>
<b>Kamen</b>		
Mitte	Markt	Kamen <sup>1</sup>
<b>Lünen</b>		
Mitte	u.a. Persiluhr	Lünen Hauptbahnhof
Brambauer	Brambauer Verkehrshof	Brambauer Verkehrshof <sup>2</sup>
Süd	Süd, Kirche	Preußen <sup>1</sup>
<b>Schwerte</b>		
Mitte	u.a. Sparkasse	Schwerte
<b>Selm</b>		
Kreisstraße/Burg Botzlar	Zentrum	Beifang <sup>1</sup>
Ludgeristraße	Ludgerikirche	Selm <sup>1</sup>
Bork	Amtshaus	Bork <sup>1</sup>
<b>Unna</b>		
Mitte	u.a. Lindenbrauerei	Unna
Königsborn	Salinencenter	Unna-Königsborn <sup>1</sup>
Massen	Kleistraße	Massen <sup>1</sup>
<b>Werne</b>		
Mitte	u.a. Stadthaus	Werne <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bahnhof liegt nicht direkt im bzw. am Geschäftsbereich <sup>2</sup> Haltestelle der Stadtbahnlinie U41

Neben dem Einzelhandel gehören auch medizinische Einrichtungen zu den wichtigen Versorgungsstandorten. Dies sind vor allem Krankenhäuser. Diese sind neben der Versorgungsfunktion gleichzeitig als größere Arbeitsplatzstandorte mit Schichtbetrieb relevant. Daher ist die regionale Anbindung nicht nur für Besucher, sondern auch für die Beschäftigten von Bedeutung.

Tab. 15: Versorgungsstruktur Krankenhäuser

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
----------	----------------	-------------------------------

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Kamen</b>		
Hellmig-Krankenhaus	Stammer-Hausgeräte	Kamen
<b>Lünen</b>		
Sankt-Marien-Hospital	u.a. Marienhospital	Lünen Hauptbahnhof
Klinik am Park	-	Brambauer Krankenhaus <sup>1</sup>
<b>Schwerte</b>		
Marienkrankehaus Goethestr.	Goethestraße/Krankenhaus	Schwerte
Marienkrankehaus Schützenstr.	Schützenstraße/Krankenhaus	Schwerte
<b>Unna</b>		
Katharinen-Hospital	Katholisches Krankenhaus	Unna
Evangelisches Krankenhaus	Evangelisches Krankenhaus	Unna
<b>Werne</b>		
St. Christophorus-Krankenhaus	Krankenhaus	Werne

<sup>1</sup> Haltestelle der Stadtbahnlinie U41

### 4.3 Bildungseinrichtungen

Der Ausbildungsverkehr ist neben dem Berufsverkehr wichtiger Bestandteil der Bahn- und Busangebote im Kreis Unna. Hierzu werden in Ergänzung zu Linien im Alltagsverkehr weitere Fahrten sowie zusätzliche Linien als Verstärker an Schultagen angeboten. Diese zusätzlichen Fahrten bzw. Linien unterliegen regelmäßigen Anpassungen. Dies erfolgte in der Vergangenheit durch das Projekt zur Schulzeitstafelung und wird sich in Zukunft durch halbjährlich ändernde Schulzeiten und Wohnorte der Schüler immer wieder ändern. Maßnahmen bei diesen Fahrten bzw. Linien sind daher kein Bestandteil der Angebotsplanung im Nahverkehrsplan. Dieser Bedarf ergibt sich aus der Abstimmung zwischen Kreis, Kommune, Verkehrsunternehmen sowie den Schulstandorten. Zur Orientierung, in welchem Umfang ergänzende Fahrten bzw. Linien erforderlich sind, können bestehenden Leitlinien zum Schülerverkehr genutzt werden (vgl. Kapitel 7.1.5). Neben den weiterführenden Schulen (Haupt-, Gesamt- und Realschulen sowie Gymnasien und Sekundarschulen) bestehen im Kreis Unna sieben Berufskollegs, zwei Hochschulstandorte und acht Förderschulen.

Tab. 16: Bildungseinrichtungen (Förderschule, Berufsschulen, Hochschulen)

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Bergkamen</b>		
Friedrich-von-Bodelschwingh-Förderschule	Bodelschwingh-Schule	
Regenbogenförderschule	Zur Seige	Werne
TÜV-Nord College	Berufskolleg	Kamen, Dortmund Hauptbahnhof

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Bönen</b>		
FOM Hochschulzentrum	Siemensstraße 42	Bönen, Nordböge
<b>Fröndenberg/Ruhr</b>		
Regenbogenförderschule	Schulzentrum	Fröndenberg
<b>Holzwickede</b>		
Karl-Brauckmann-Förderschule	Dürerstraße	Holzwickede
<b>Kamen</b>		
Sonnenförderschule	Schule In Der Mark	Hamm Hauptbahnhof
<b>Lünen</b>		
Lippe Berufskolleg	Lippe Berufskolleg	Lünen Hauptbahnhof, Brambauer Verkehrshof <sup>1</sup>
Förderzentrum Nord	Förderzentrum Lünen	Lünen Hauptbahnhof, Brambauer Verkehrshof <sup>1</sup>
<b>Schwerte</b>		
Ruhrakademie	Ruhrakademie	Schwerte
<b>Selm</b>		
Förderzentrum Nord, Teilstandort Selm	Waltroper Str., Alstedder Str.	-
<b>Unna</b>		
Weiterbildungszentrum	Peukinger Weg	Unna
Hellweg-Berufskolleg	Berufsschulen	Unna
Märkisches Berufskolleg	Berufsschulen	Unna
Hansaberufskolleg	Berufsschulen	Unna
Förderzentrum Unna	Amtsgericht	Unna
<b>Werne</b>		
Freiherr-von-Stein-Berufskolleg	u.a. Cappenberger Str.	- <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Haltestelle der Stadtbahnlinie U41<sup>2</sup> Fußweg Werne Bahnhof: 800m

#### 4.4 Inklusionsstandorte

Die Inklusion hat im Kreis Unna einen hohen Stellenwert. Hierzu sollen möglichst viele relevante Standorte von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbstständig erreichbar sein. Entsprechend hoch ist die Bedeutung für das Bahn- und Busangebot, da viele Mobilitätseingeschränkte nicht die Möglichkeit haben, ein Auto oder Fahrrad zu nutzen. Ebenso befinden sich nicht alle wichtigen Standorte für Inklusion in fußläufigen und barrierefreien Entfernungen zum Wohnort.

Tab. 17: Hauptstandorte für Inklusion

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Bergkamen</b>		
Ambulante Kinderkrankenpflege, familienunterstützender Dienst Kreis Unna	Ketteler Schule	Werne
Arbeitslosenzentrum	Am Stadtmarkt	Lünen Hauptbahnhof
Hellwig-Werkstätten Martin-Luther-King (2 Standorte)	u.a. Wichernstraße In der Schlenke	Werne Lünen Hauptbahnhof
Kontaktstelle für psychisch Kranke	Am Stadtmarkt	Lünen Hauptbahnhof
Sozialkaufhaus	Stadion	Lünen Hauptbahnhof
Tafel	Im Alten Dorf	Dortmund Hauptbahnhof, Preußen, Kamen
Tagesstätte für psychisch Kranke	Zur Seige	Werne
<b>Bönen</b>		
Sozialkaufhaus	Nelkenstraße	Bönen
Tafel	Bahnhof	entfällt
<b>Fröndenberg/Ruhr</b>		
Tafel	Geschwister-Scholl-Straße	Fröndenberg
<b>Holzwickede</b>		
Tafel	Kirchstraße	Holzwickede
<b>Kamen</b>		
Arbeitslosenzentrum	u.a. AWO	Kamen
Hellwig-Werkstätten Martin-Luther-King	Perthes-Werk	Kamen
Secondhand Kaufhaus	u.a. Secondhand Kaufhaus DiesDas	Kamen
Wohnstätte Friedrich-Pröbsting-Haus	Mühlbachbrücke	Bönen, Kamen, Unna- Königsborn
Wohnstätte Haus Mühlbach	Märkische Straße	Bönen, Kamen, Unna- Königsborn
<b>Lünen</b>		
Arbeitslosenzentrum	Holtgrevenstraße	Lünen Hauptbahnhof
Betreuungsstelle	Bäckerstraße	Lünen Hauptbahnhof
Caritas Werkstatt (1 Standort) Caritas Werkstatt (2 Standorte)	Meininghaus Frydagstraße	Alle Standorte: Lünen Hauptbahnhof., Brambauer Verkehrshof <sup>1</sup>
Hilfe für Menschen mit Behinderungen im Arbeitsleben	Bäckerstraße	Lünen Hauptbahnhof

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
Integrationsfachdienst für Menschen mit Behinderung	Langestraße	Lünen Hauptbahnhof
Kontaktstelle für psychisch Kranke	Langestraße	Lünen Hauptbahnhof
Wohnstätte Haus Lutherstr	Lünen Süd Markt	Preußen
Secondhand Kaufhaus	Arndtstraße	Lünen Hauptbahnhof
Tagesklinik für psychisch Kranke	Freiligrathstraße	Preußen
<b>Schwerte</b>		
Integrationsfachdienst für Schwerbehinderte	Albert-Schweitzer-Straße	Schwerte
Kontaktstelle für psychisch Kranke	Ruhrtauseum	Schwerte
Tagesklinik für psychisch Kranke	Katholische Krankenhaus	Schwerte
Wohnstätte Quartier Schwerte	Westhofen Sparkasse	Schwerte
<b>Selm</b>		
Tafel	Zentrum	Selm
<b>Unna</b>		
Frühförderstelle	Ahornstraße	Unna
Haus Dürerstraße	Evangelisches Krankenhaus	Unna
Integrationsfachdienst für Schwerbehinderte	Vinckestraße	Unna
Kontaktstelle für psychisch Kranke	Ostring	Unna
Tafel (2 Standorte)	Wilhelminenstraße Kleiststraße	Unna-Königsborn Massen
Tagesklinik für psychisch Kranke	u.a. Falkstraße	Unna
Wohnstätte Kontrapunkt (2 Standorte)	u.a. Beethovenring Wilhelminenstraße	Unna Unna-Königsborn
Wohnstätte Martinstraße	Schützenhof	Unna
<b>Stadt Werne</b>		
Sozialkaufhaus	Stadthaus	Werne
Tafel	Stadthaus	Werne

<sup>1</sup> Haltestelle der Stadtbahnlinie U41

## 4.5 Gewerbe- und Industriegebiete

In mehreren Kommunen befinden sich größere Industrie- und Gewerbegebiete. Je nach Standort setzen sich diese Standorte aus mehreren kleinen oder nur wenigen großen Betrieben zusammen. Gewerbe- und Industriegebiete stellen spezielle Anforderungen an den öffentlichen Personen-

nahverkehr. Größere Standorte haben meist einen regionalen Einzugskreis bei den Beschäftigten. Zudem ist meist kein durchgehendes Bedienungsangebot erforderlich, sofern kein Besucherverkehr besteht. Entscheidend sind Schichtwechselzeiten. Hier kann es innerhalb eines kurzen Zeitraums zu einem Bedarf an Busangeboten kommen. Fast alle Gewerbegebiete werden durch Buslinien erschlossen, welche auch Umsteigemöglichkeiten zum Zug ermöglichen. Auf Grund einer geringen Nachfrage wurde die Erschließung im Gewerbegebiet Bergkamen, Logistikpark A2 im Jahr 2017 wieder eingestellt. Die periphere Erschließung durch die Linie C21 auf Kamener Stadtgebiet bleibt erhalten. Zudem ist ein Verzicht der Gewerbegebietsanbindung Wethmar Mark geplant, da auch hier kaum Nachfrage besteht. Die Einzelfahrten der Linie R11 in dieses Gewerbegebiet und die Bedienung entlang der nördlichen Haltestellen auf der Münsterstraße (B54) bleiben erhalten.

Tab. 18: Auswahl größerer Gewerbegebiete

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Bergkamen</b>		
Chemiepark/Monopol	Ernst-Schering-Str.	Kamen
Logistikpark A2	Lünener Str. (West)	Kamen
Gewerbepark Rünthe	u.a. Gewerbepark	Werne
<b>Bönen</b>		
Am Mersch	u.a. Am Mersch	Bönen, Nordböge
<b>Holzwickede</b>		
EcoPort	-	Holzwickede
<b>Kamen</b>		
Hemsack	u.a. Hemsack	Kamen
Kamen-Karree	u.a. Kamen-Karree	Kamen
<b>Lünen</b>		
Im Berge/Im Berge Ost	u.a. Im Berge	Lünen Hauptbahnhof, Brambauer Verkehrshof <sup>1</sup>
Lippewerk	-	-
Wethmar Mark	Wethmar Mark	Lünen Hauptbahnhof
Wethmarheide	An der Wethmarheide	Lünen Hauptbahnhof, Brechten Zentrum <sup>1</sup>
<b>Schwerte</b>		
Binnerheide	Binnerheide	Schwerte
Ost	Von-Borries-Weg	Schwerte
Silberkuhle	Industriegebiet	Schwerte
Wandhofener Bruch	Hagener Straße	Schwerte
<b>Selm</b>		
Werne Straße	u.a. Industriestr. <sup>2</sup>	-

Standort	Bushaltestelle	nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Unna</b>		
InduPark	Heisenbergstr.	Unna
Indu-Center Nord	Indu-Center Nord	Unna-Königsborn
<b>Werne</b>		
Im Wahrbrink	u.a. Wahrbrink	-
Lippepark	Schombergerweg	Werne

<sup>1</sup> Haltestelle der Stadtbahnlinie U41<sup>2</sup> nur zu Schulanfangs- und -endzeiten

#### 4.6 Freizeit, Tourismus und Kultur

Ziele dieser Kategorie sind insbesondere am Wochenende für Bahn- und Buslinien relevant und fallen damit in die Normal- und Schwachverkehrszeit. Dies umfasst landschaftliche Ziele und Einzelattraktionen. Relevant sind für Bahn- und Buslinien vor allem Standorte mit mehreren touristischen Zielen und/oder regelmäßigem Fahrgastaufkommen zumindest an Wochenenden.

Tab. 19: Touristische und kulturelle Hauptattraktionen

Standort	Bushaltestelle	Nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Bergkamen</b>		
Marina	u.a. Marina	Werne
<b>Bönen</b>		
Förderturm	u.a. Wolfgang-Fräger-Str.	Bönen
<b>Fröndenberg/Ruhr</b>		
Kulturzentrum Ruhraue	Fröndenberg Bahnhof	entfällt
<b>Holzwickede</b>		
Haus Opherdicke	Haus Opherdicke	Holzwickede, Unna
<b>Kamen</b>		
Konzertaula	Konzertaula	Kamen
<b>Lünen</b>		
Heinz-Hilpert-Theater	Lünen Hauptbahnhof	entfällt
Cappenberger See	u.a. Cappenberger See	Lünen Hauptbahnhof
Seepark Lünen	u.a. Preußen Bahnhof	entfällt
<b>Schwerte</b>		
Rohrmeisterei	<sup>1</sup>	-
<b>Selm</b>		
Schloss Cappenberg	Schloss Cappenberg	Lünen Hauptbahnhof

Standort	Bushaltestelle	Nächste Bahnhöfe ohne Umstieg
<b>Unna</b>		
Lindenbrauerei	Lindenbrauerei	Unna Bahnhof
<b>Werne</b>		
Solebad	u.a. Steintor	Werne <sup>2</sup>

<sup>1</sup> nächste Haltestelle Werner-Steinem-Platz (ca. 450m)    <sup>2</sup> ab TaxiBus-Haltestelle

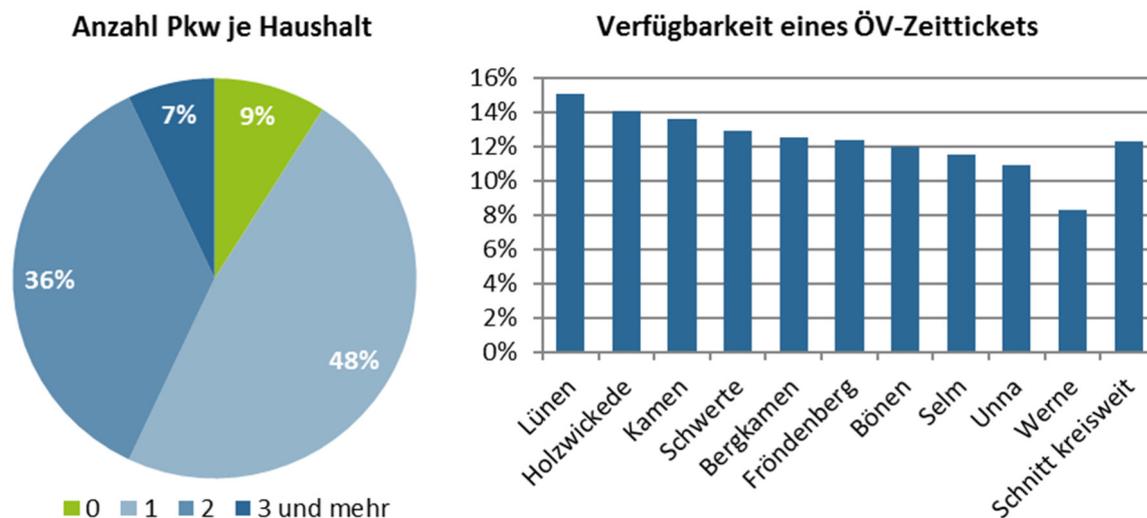
#### 4.7 Mobilitätsverhalten

Im Herbst 2013 wurde im Kreis Unna eine Modal Split-Untersuchung durchgeführt, um Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Einwohner zu erhalten. Dies umfasst beim öffentlichen Verkehr auch den Fernverkehr, sofern nicht nach Bus- oder Bahnverkehr unterschieden wird.

Die Wegehäufigkeit mobiler Personen im Kreis Unna liegt bei 3,2 Wegen pro Person und Tag. Dies liegt leicht unter den Werten für Deutschland mit 3,4 und Nordrhein-Westfalen mit 3,5. Die Werte im Kreis Unna reichen von 3,0 Wegen in Bergkamen bis zu 3,5 Wegen in Kamen. Das Zeitbudget für alle täglichen Wege liegt bei etwa 60 Minuten. Dies liegt deutlich unter dem Wert für Nordrhein-Westfalen mit 78 Minuten (vgl. Mobilität in Deutschland 2008).

Das Verkehrsverhalten im Kreis Unna ist vom motorisierten Individualverkehr gezeichnet. 91 % aller Haushalte besitzen mindestens ein, 43 % sogar zwei oder mehr Autos. Ein Haushalt verfügt im Schnitt über 1,4 Autos, was einen überdurchschnittlichen Wert darstellt. Hier liegen die Werte für Deutschland und Nordrhein-Westfalen bei 1,2 Autos pro Haushalt. Neun von zehn Personen sind zudem im Besitz eines Führerscheins. Demgegenüber besitzen 12,3 % der Befragten eine Zeitkarte für Bahn und Bus. Hier reichen die Werte von 15,1 % in Lünen bis 8,3 % in Werne.

Abb. 5: Verfügbarkeit von Auto und Zeitkarten für Bahn und Bus

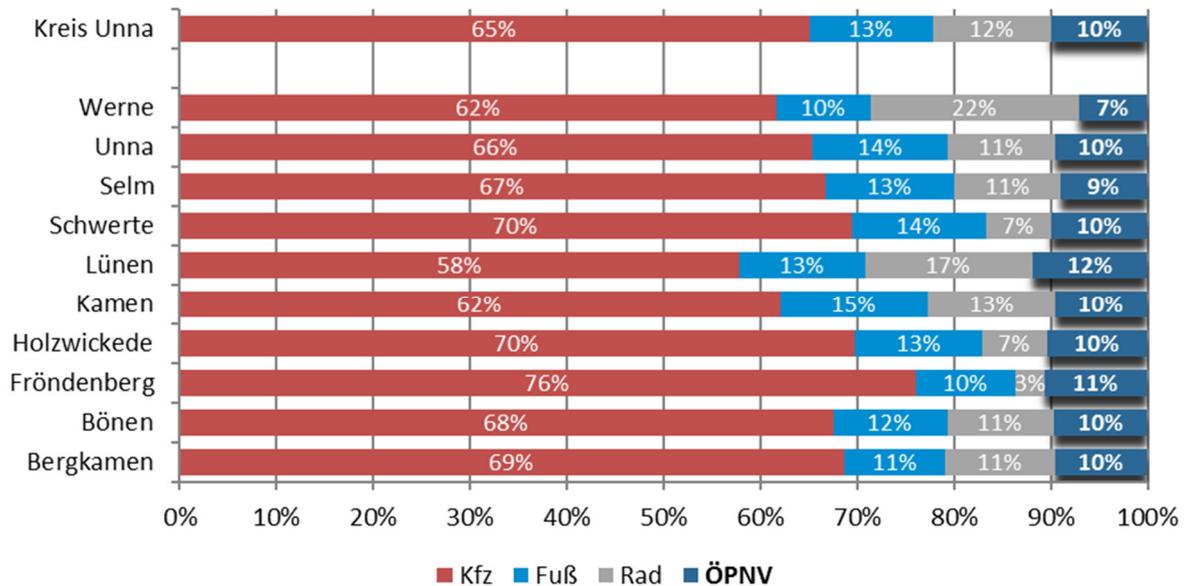


Quelle: Kreis Unna (2013)

Beim Modal Split der Wegezwecke nach Verkehrsmitteln dominiert der Kfz-Verkehr mit 65 %. Der Radverkehr kommt auf 12 %. Bahn und Bus erreichen im Kreis Unna einen Anteil am Modal Split von 9,9 %, davon entfallen 5,3 Prozentpunkte auf den Busverkehr. Der Anteil des öffentlichen

Personennahverkehrs reicht von 7,1 % in Werne bis 11,9 % in Lünen. Die geringsten Modal Split-Anteile des Busverkehrs werden in der Stadt Unna und der Gemeinde Bönen erzielt (je 3,9 %), die höchsten in der Stadt Lünen (6,7 %). Im regionalen Schienenverkehr reichen die Werte von 3,1 % in der Stadt Werne bis 5,8 % in der Gemeinde Bönen.

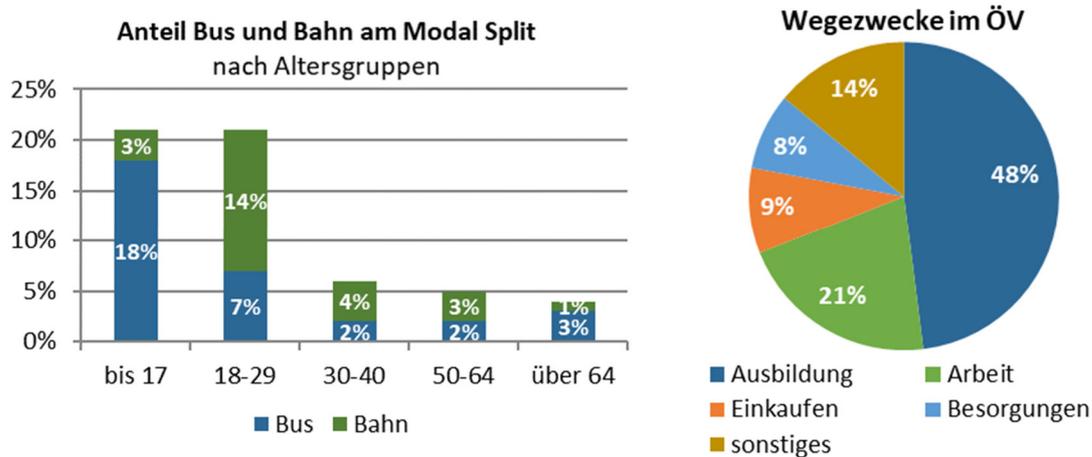
Abb. 6: Verkehrsmittelwahl im Kreis Unna



Quelle: Kreis Unna (2013)

Insbesondere Jugendliche und junge Erwachsene bis 29 Jahre nutzen Bahn und Bus verhältnismäßig oft (je 21 % der Wege), Senioren über 64 Jahre hingegen mit 3 % am wenigsten. Während Jugendliche bis einschließlich 17 Jahre hauptsächlich den Bus nutzen, dominiert bei den 18-29-Jährigen der Anteil beim regionalen Schienenverkehr. Hierbei handelt es sich oft um Studierende, die mit dem Semesterticket Studienorte zum Beispiel in Dortmund und Bochum günstig erreichen können. Die Gruppe der Studierenden und Auszubildenden nutzt durchschnittlich Bahn und Bus für 30 % aller Wege. Entsprechend ist der bedeutendste Nutzungszweck der Ausbildungsverkehr, der etwa die Hälfte aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausmacht (48 %). Es folgt der Reisezweck Arbeit mit 21 %. Weitere Wegezwecke wie Einkaufen/Besorgungen, Freizeit, Besuch oder sonstige Wege haben eine nachgeordnete Bedeutung.

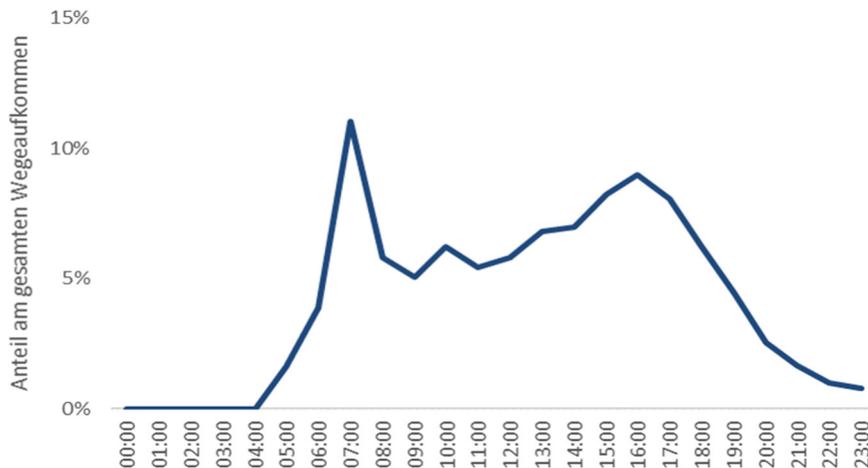
Abb. 7: Modal Split-Werte bei Bahn und Bus



Quelle: Kreis Unna (2013)

Die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs im Ausbildungs- und Berufsverkehr zeigt sich auch in der tageszeitlichen Verteilung. Morgens besteht eine kurze, dafür stark ausgeprägte Hauptverkehrszeit. Diese ergibt sich vor allem durch die gleichzeitig erfolgenden Wege im Ausbildungs- und Berufsverkehr. Nachmittags ergibt sich eine weitere Hauptverkehrszeit. Im Vergleich zur Hauptverkehrszeit morgens ist diese weniger stark ausgeprägt, hat aber ein größeres Zeitfenster von knapp fünf Stunden. Ursache sind hier vor allem die Zunahme von Bildungsangeboten an den Schulen nachmittags und flexiblere Arbeitszeiten im Berufsverkehr.

Abb. 8: Tageszeitliche Verteilung des Wegeaufkommens

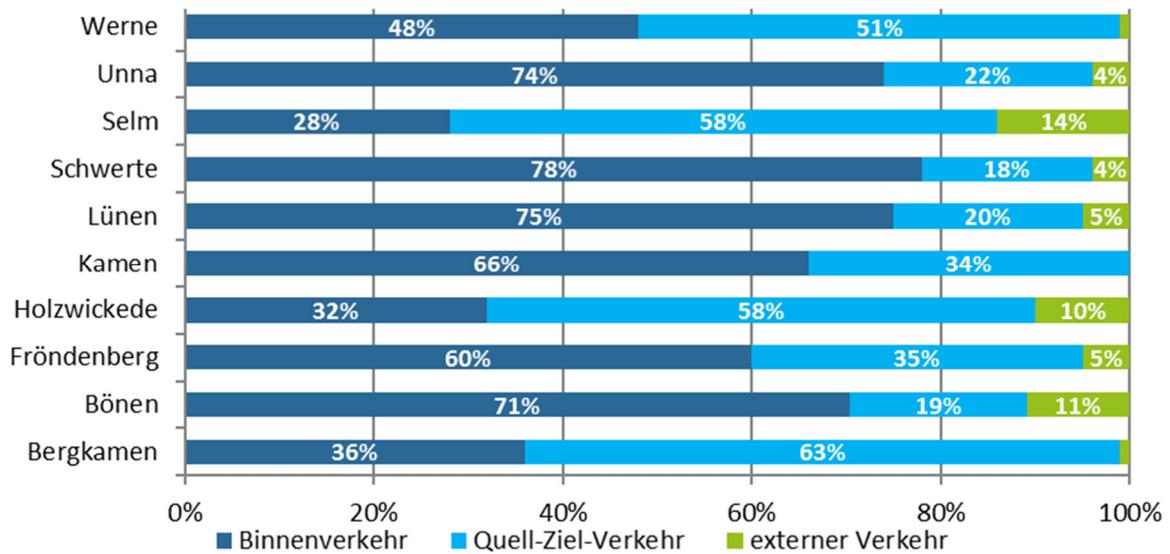


Quelle: Kreis Unna (2013)

Kreisweit sind 73% aller Wege mit Bahn und Bus Verbindungen innerhalb des Kreisgebiets. Hinzu kommen 25% aller Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die Kreisgrenze führen. Zwischen den einzelnen Kommunen im Kreis Unna ergeben sich deutliche Unterschiede. Während in der Gemeinde Holzwickede und der Stadt Selm rund 30% aller Wege innerhalb der Kommune mit Bahn und Bus zurückgelegt werden, sind es in der Gemeinde Bönen und den Städten Unna, Lünen und Schwerte je über 70% Fahrten mit Bahn und Bus über die eigene Kommune hinaus. In Bezug auf die Wegelänge erreicht der Busverkehr die höchsten Anteile bei Wegen zwischen vier und

zehn Kilometern. Bei Wegen über 20 km kommt der Bahnverkehr auf einen Anteil von 19 %. Die mittlere Wegelänge liegt im Busverkehr bei 8,1 km, im regionalen Schienenverkehr bei 28,1 km.

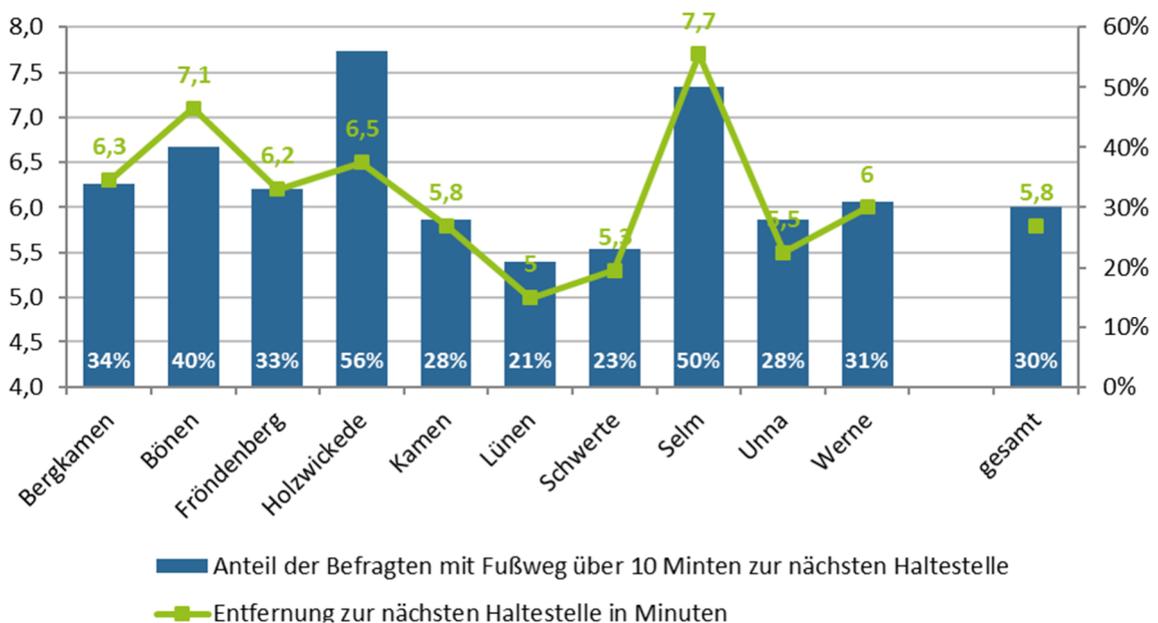
Abb. 9: Arten des Verkehrsaufkommens bei Bahn und Bus



Quelle: Kreis Unna (2013)

Zur Bewertung der Erschließungsqualität wurde die mittlere Wegedauer zur nächsten Haltestelle ermittelt. Die Entfernungen liegen zwischen fünf Minuten in der Stadt Lünen und acht Minuten in der Stadt Selm. In der Stadt Selm und der Gemeinde Holzwickede liegt der Anteil der Befragten, die maximal in fünf Minuten eine Haltestelle erreichen können, bei mindestens 50%.

Abb. 10: Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen



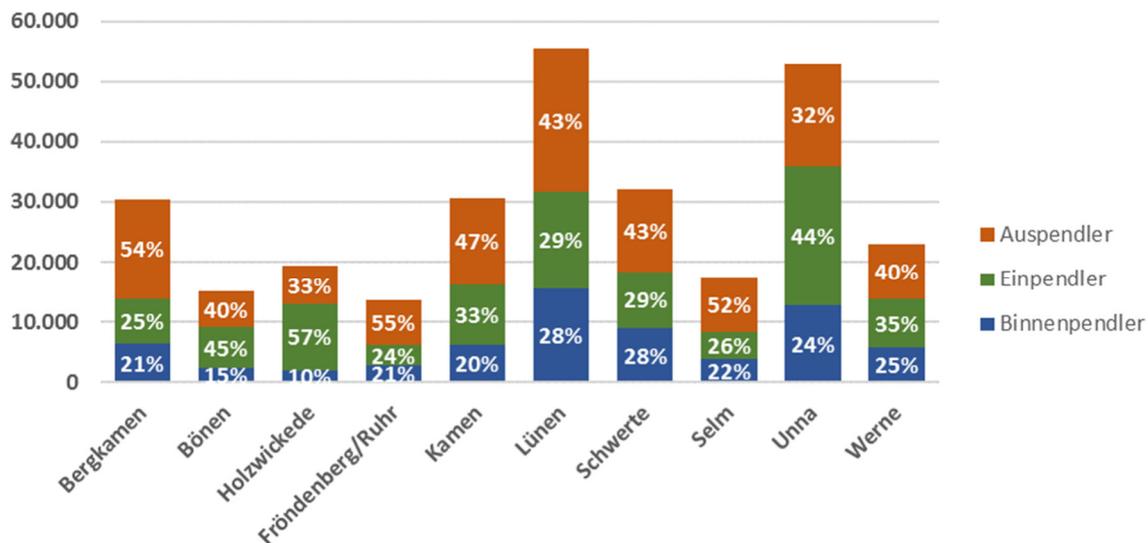
Quelle: Kreis Unna (2013)

#### 4.8 Pendlerverflechtungen

Ein Eindruck von den Wegebeziehungen innerhalb des Kreises Unna sowie über die Kreisgrenzen hinaus geben auch die Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr. Das Pendleraufkommen gliedert

sich in Binnenpendler (innerhalb einer Kommune) sowie den Ein- und Auspendlern (über die Grenze der Kommune). Mit Ausnahme der Gemeinden Bönen und Holzwickede haben alle weiteren Kommunen einen Anteil an Binnenpendlern von etwa 20% bis 30%. Dafür weisen die beiden Gemeinden die höchsten Anteile bei den Einpendlern mit 45% in Bönen und 57% in Holzwickede auf, was unter anderem auf die großen Gewerbegebiete der beiden Kommunen zurückzuführen ist. Einen vergleichbar hohen Anteil an Einpendlern hat noch die Kreisstadt Unna mit 44% am gesamtstädtischen Pendleraufkommen. Alle Kommunen haben etwa gleich hohe Auspendleranteile. Diese liegen etwa zwischen 40% (Bönen und Werne) und 55% (Fröndenberg/Ruhr). Die Gemeinde Holzwickede und Kreisstadt Unna haben vergleichsweise geringe Anteile bei den Auspendlern mit knapp über 30%.

Abb. 11: Pendler nach Kommunen



Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2017)

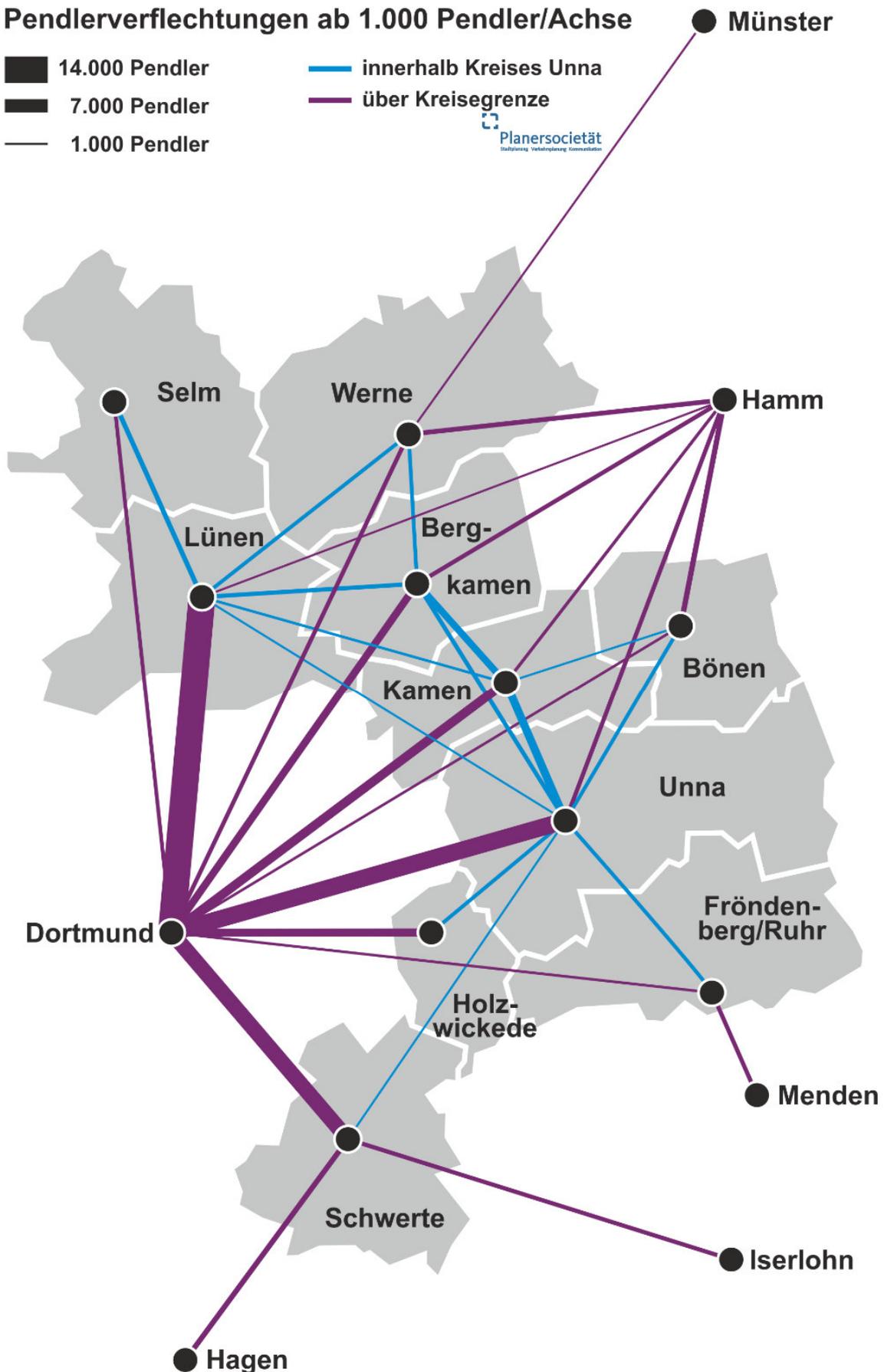
Bei regionalen Pendlerverflechtungen zwischen Kommunen im Kreis Unna und über die Kreisgrenze hinaus zeichnen sich ab 1.000 Pendlern pro Relation mehrere Schwerpunkte ab. Mit Ausnahme der beiden nördlichen Städte Selm und Werne haben alle weiteren Kommunen Pendlerverflechtungen mit der Kreisstadt Unna. Zudem haben die Städte Lünen, Kamen und Bergkamen mindestens vier Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises Unna mit mehr als 1.000 Pendlern pro Relation. Außerhalb des Kreisgebiets bestehen zwischen allen kreisangehörigen Kommunen Pendlerverflechtungen mit dem Oberzentrum Dortmund. Hier hat die Stadt Lünen mit Abstand den größten Anteil, gefolgt von den Städten Schwerte und Unna. Eine weitere wichtige Stadt für die Pendlerverflechtungen über die Kreisgrenzen hinaus ist die Stadt Hamm. Sechs der zehn kreisangehörigen Kommunen haben Pendlerverflechtungen mit dem Mittelzentrum, welche allerdings weniger stark sind als mit dem Oberzentrum Dortmund. Zudem haben einzelne Kommunen ein größeres Pendleraufkommen mit direkt benachbarten Kommunen außerhalb des Kreises Unna wie zwischen den Städten Schwerte und Hagen bzw. Iserlohn oder zwischen Fröndenberg/Ruhr und Menden.

Abb. 12: Hauptpendlerverflechtungen

**Pendlerverflechtungen ab 1.000 Pendler/Achse**

- 14.000 Pendler
- 7.000 Pendler
- 1.000 Pendler

- innerhalb Kreises Unna
- über Kreisegrenze



Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2017)

## 4.9 Verkehrsprognose

Eine Verkehrsprognose für die Verkehrsmittelwahl wurde bereits in der Modal Split-Erhebung durchgeführt. Diese betrachtet einen Zeitraum vom Jahr 2013 bis zum Jahr 2030. Grundlage hierfür sind die prognostizierten Einwohnerzahlen für das Jahr 2030. Hier zeigt sich auch im Kreis Unna langfristig der demographische Wandel mit sinkenden Einwohnerzahlen bei allen Bevölkerungsgruppen bis 64 Jahre. Dafür steigt der Anteil in der Gruppe ab 64 Jahren deutlich an.

Abb. 13: Bevölkerungsentwicklung

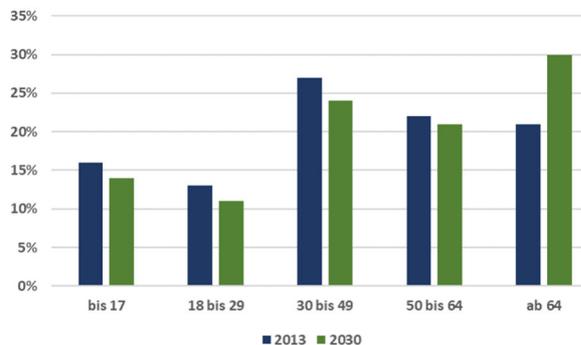
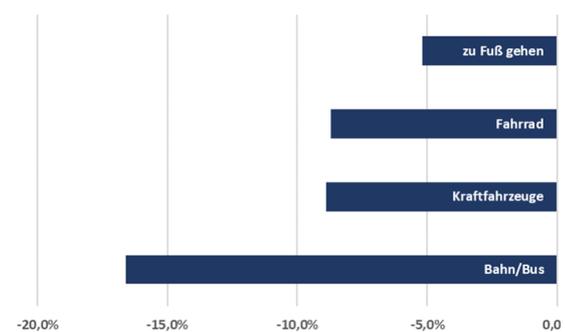


Abb. 14: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl



Quelle: Kreis Unna (2013)

Eine Abschätzung der Verkehrsmittelwahl ergibt sich in der Modal Split-Erhebung aus der Verkehrsmittelwahl im Jahr 2013 in den verschiedenen Altersgruppen in Verbindung mit den Einwohnerzahlen im Jahr 2013 (407.500 Einwohner) und voraussichtlichen Einwohnerzahlen im Jahr 2030 (ca. 374.500 Einwohner). Die resultierende Abschätzung berücksichtigt dabei keine Gegenmaßnahmen.

Auf Basis der Prognose zum demografischen Wandel ist auch im Kreis Unna von einem größeren Anteil von Senioren in den kommenden Jahren auszugehen. Damit wird auch der Anteil der Menschen im Kreisgebiet zunehmen, der aus persönlichen und/oder gesundheitlichen Gründen kein (eigenes) Auto mehr nutzen kann und auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen ist. Bis zum Jahr 2030 werden rund 38% der Einwohner im Kreis Unna mindestens 60 Jahre alt sein. Gegenüber dem Jahr 2016 ist dies ein Zunahme um rund 8,5%-Punkte. In der Altersklasse ab 80 Jahren wird im Jahr 2030 der Anteil an allen Einwohnern des Kreises bei rund 8% liegen (plus 2%-Punkte gegenüber dem Jahr 2016). Zusammen mit der demografischen Entwicklung führen weitere Rahmenbedingung zu einer steigenden Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs wie die Themen Altersarmut und Rückzug der Daseinsvorsorge aus den ländlicheren Strukturen in die Stadt-(teil)-zentren.

Die Prognose basiert auf dem Kenntnisstand aus dem Jahr 2013. Es lassen sich auch gesellschaftliche Entwicklungen erkennen, welche sich auf den öffentlichen Personennahverkehr auswirken können. Mit Berücksichtigung dieser Entwicklungen ist davon auszugehen, dass der ursprünglich prognostizierte Rückgang beim öffentlichen Personennahverkehr nicht im dem Ausmaß eintritt, wie im Jahr 2015 prognostiziert. Ob ggf. auch bei sinkenden Einwohnerzahlen der Anteil des Modal Split beim öffentlichen Personennahverkehr zumindest konstant bleibt, ist daher nicht sicher ableitbar, zumal dieses auch stark von Qualitätsveränderungen im Angebot abhängt. Hier konnte

im Kreis Unna bereits eine deutliche Qualitätsverbesserung auf der zentralen Busachse zwischen den Städten Kamen und Unna geschaffen werden (Montag bis Freitag Takt 15).

Tab. 20: Entwicklungen mit Auswirkungen auf den Bahn- und Busverkehr

Entwicklung	allgemeine Bedeutung für Bahn/Bus	Nachfrage auf Bahn/Bus
Schließung von Schulen oder Zusammenlegung mehrerer Schulen an einen Standort	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ längere An-/Abfahrtswege für Schüler möglich</li> <li>▪ höherer Kilometerbedarf im Schulverkehr, da weniger Wege zu Fuß oder mit Fahrrad zurückgelegt werden können</li> </ul>	↑
Zunahme Mobilitätseingeschränkter	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunahme vor allem durch eine Zunahme der älteren Generationen</li> </ul>	↑
Unterbringung von Flüchtlingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Personengruppen überwiegend ohne Führerschein bzw. keine Verfügbarkeit eines Fahrzeugs</li> <li>▪ abhängig von kultureller Herkunft keine Erfahrungen bei der Nutzung von Fahrrädern</li> </ul>	↑
Verlust des Autos als Statussymbol	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ betrifft vor allem Generationen bis 18 Jahre</li> <li>▪ Tendenz vor allem in größeren Städten erkennbar</li> </ul>	■
Steigerung der Führerscheinbesitzquote bei älteren Generationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ betrifft vor allem ältere Frauen</li> </ul>	↓

↑ kann zu Nachfragesteigerung im Bahn-/Busnetz führen   
 ■ verändert Nachfrage im Kreis Unna nicht wesentlich   
 ↓ kann zu Nachfragerückgang im Bahn-/Busnetz führen

Aus aktuellen gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen lassen sich neue Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr ableiten. Vor allem die Entwicklung bei der Aufnahme von Flüchtlingen zeigt, wie kurzfristig globale Entwicklungen auch Auswirkungen auf lokale Bahn- und Busangebote haben werden. Die größte Herausforderung bleibt aber die Gruppe der wahlfreien Nutzer, welche weiter zunehmen wird. Hier liegt die Herausforderung nicht nur in intuitiv nutzbaren Angeboten, zum Beispiel bei der Bedienungshäufigkeit, sondern auch bei Kreisgrenzen überschreitenden Themen wie Tarifgestaltung und inter-/multimodale Nutzung (vgl. Kapitel 6). Die Auswirkungen und Möglichkeiten durch autonomes Fahren lassen sich aktuell nicht langfristig für den öffentlichen Personennahverkehr abschätzen, da erst wenige Probebetriebe mit strengen gesetzlichen Auflagen existieren. Bisher ist nur ableitbar, dass diese autonomen Busverkehre auf Grund der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit und Kapazität nicht für regionale Verbindungen geeignet sind.

Der Kreis Unna weist starke Unterschiede in Siedlungsstruktur und Topographie aus, welche sich beide stark auf die Verkehrsmittelwahl auswirken können. Hinzu kommt, dass in einzelnen Kommunen der Schulverkehr einen deutlich höheren Stellenwert hat. Hierdurch ist es nicht sinnvoll einen kreisweiten Zielwert für zukünftige Modal Split-Anteile festzulegen. Es ist davon auszugehen, dass die Modal Split-Werte in den ländlich geprägten Kommunen (Gemeinden Bönen und Holzwickede, Städte Fröndenberg/Ruhr, Selm, Werne) konstant bleiben, da hier ein großer Teil der Nachfrage im Schülerverkehr erfolgt.

Für die Modal Split-Werte in den eher städtisch geprägten Kommunen (Städte Bergkamen, Kamen, Lünen, Unna, Schwerte) könnte dagegen eher eine erkennbare Steigerung möglich sein. Dies

ist aber letztlich auch von den finanziellen Möglichkeiten des Kreises Unna als Aufgabenträger des lokalen Busverkehrs, dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe als Aufgabenträger des regionalen Schienenverkehrs und den Kommunen selbst als Mitgestalter des Umweltverbunds abhängig.

## 5 Bahn- und Busangebote

### 5.1 Organisation

Der Schienenpersonennahverkehr liegt in der Aufgabenträgerschaft der Kommunen, welche diese basierend auf bestehenden rechtlichen Grundlagen an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe übertragen. Bei Bahnlinien, welche über die Grenzen des Zweckverbands verkehren, erfolgt eine Kooperation mit dem jeweiligen Aufgabenträger (vor allem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr).

Tab. 21: Unternehmen im Schienenverkehr

Verkehrsunternehmen		Linien
Deutsche Bahn	DB Regio NRW	RE1, RE17, RE57, RB51, RB53, RB54, S4
Keolis	Eurobahn	RE3, RE13, RB50, RB59
NationalExpress		RE7
Nederlandse Spoorwegen	Abellio Rail NRW	RE11

Der größte Teil im Busverkehr wird in allen Kommunen außer in der Stadt Fröndenberg/Ruhr vom kreiseigenen Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Kreis Unna erbracht. Hinzu kommen in den südlichen Kommunen die Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn/Westfalenbus (Unna, Holzwickede, Schwerte, Fröndenberg/Ruhr) und Märkische Verkehrsgesellschaft (Fröndenberg/Ruhr, Unna, Schwerte). Das Verkehrsunternehmen Dortmunder Stadtwerke erschließt zudem einzelne Bereiche in Lünen, Schwerte und Holzwickede. Das Verkehrsunternehmen Vestische Straßenbahnen verkehrt auf der Verbindung zwischen Lünen-Brambauer und Waltrop, das Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn/Busverkehr Rheinland zwischen den Städten Schwerte und Hagen über Schwerte-Westhofen. Ein Bürgerbusangebot besteht in der Stadt Fröndenberg/Ruhr. Zudem wird die Stadt Selm durch eine Bürgerbuslinie aus der Gemeinde Nordkirchen angebunden.

Tab. 22: Konzessionen im Busverkehr und lokalen Schienenverkehr (ohne Schulverkehr)

Konzession	Linien
<b>Kommunaler Schienenverkehr</b>	
DSW21	U41
<b>Buslinien</b>	
BVR	594 <sup>T</sup>
DSW21	NE1, NE25, 430, 435, 438, 474
DSW21/VKU	S30
Flughafen Dortmund	AirportShuttle <sup>1</sup>
MVG	5, 23, 27
MVG/WB	18 <sup>3</sup> , R30

Konzession	Linien
RVM	B13, 521 <sup>S</sup> , 522 <sup>S</sup> , 524 <sup>S</sup> , 525 <sup>S</sup> , 531 <sup>S</sup> , 636 <sup>S</sup>
VBH/VKU	R14 <sup>T</sup>
VESTISCHE	284
VGB	29 <sup>S</sup> , 140 <sup>S</sup> , 141 <sup>S</sup> , 546 <sup>S</sup>
VKU	C1, C2, C4, C5, C6 <sup>T</sup> , C11, C14, C21, C22, C23, C24, C31 <sup>T</sup> , C33 <sup>T</sup> , C40 <sup>T</sup> , C41 <sup>T</sup> , C42, C43, C44 <sup>T</sup> , C91 <sup>T</sup> , D79 <sup>S</sup> , D80, D86, N1, N2, N10, N11, N31, N32, R11, R12, R13, R51 <sup>T</sup> , R53 <sup>T</sup> , R54 <sup>T</sup> , R81 <sup>T</sup> , R82 <sup>T</sup> , R92, S10, S20 <sup>T</sup> , S81, 106 <sup>S</sup> , 107 <sup>S</sup> , 109 <sup>S</sup> , 112 <sup>S</sup> , 118, 119 <sup>S</sup> , 122 <sup>S</sup> , 124 <sup>S</sup> , 126 <sup>S</sup> , 127 <sup>S</sup> , 128 <sup>S</sup> , 138 <sup>S</sup> , 145, 146 <sup>S</sup> , 147 <sup>S</sup> , 151 <sup>S</sup> , 154 <sup>S</sup> , 158 <sup>S</sup> , 178 <sup>S</sup> , 179 <sup>S</sup> , 183 <sup>S</sup> , 184 <sup>S</sup> , 185 <sup>S</sup> , 186 <sup>S</sup> , 187 <sup>S</sup> , 188 <sup>S</sup> , 189 <sup>S</sup> , 191 <sup>S</sup> , 192, 193 <sup>S</sup> , 194, 195, 207 <sup>S</sup> , 208 <sup>S</sup> , 626 <sup>S</sup>
VKU/RVM	D19, N19, R19 <sup>T</sup> , 105 <sup>S</sup> , 530 <sup>S</sup> , 536 <sup>S</sup> , 538 <sup>S</sup> , 620 <sup>S</sup> , 621 <sup>S</sup> , 623 <sup>S</sup> , 624 <sup>S</sup> , 625 <sup>S</sup> , 631 <sup>S</sup> , 632 <sup>S</sup> , 633 <sup>S</sup> , 634 <sup>S</sup>
VKU/WB	C32 <sup>T</sup> , C45 <sup>T</sup> , D45, 155 <sup>S</sup> , 156 <sup>S</sup>
WB	B1, B2, B3, B4, C71, C72, C73, C74, R50 <sup>T</sup> , R52 <sup>T</sup> , 132, 160 <sup>S</sup> , 170, 180
<b>Bedarfslinien</b>	
MVG/WB	T30, AST Schwerte - Iserlohn
RVM	T4, T52, T55, T57
VGB	T61
VKU	T17, T31, T36, T38, T39, T46, T47, T48, T93, T138, AST Lünen, N-AST Werne, N-AST Kamen – Bönen
VKU/RVM	T53, T620
VKU/WB	AST Schwerte, AST Unna, N-AST Unna – Bönen/Fröndenberg/Holzwickede/Kamen-Heeren
WB	N-AST Menden – Fröndenberg

<sup>S</sup> nur an Schultagen<sup>T</sup> umfasst auch Taxibusfahrten<sup>1</sup> eigener Tarif<sup>3</sup> verknüpft mit Linie R30, keine Leistung im Kreis Unna

Quelle: Bezirksregierung Arnsberg (2017)

Im Bündelungskonzept sind alle relevanten Buslinien einem von vier Bündeln zugeordnet. Linien, mit nur kurzen Streckenabschnitten im Kreis Unna, sind benachbarten Aufgabenträgern zugeordnet. Die Konzessionen zu den Linien D40, T35 und 209 bestehen nicht mehr. Neue Konzessionen seit dem Linienbündelungskonzept sind noch nicht zugeordnet (Linien C11, D79, D80 und R13).

Tab. 23: Linienbündel

Bündel	Linien
Großes Bündel	C1, C2, C4, C5, C6 <sup>T</sup> , C14, C21, C22, C23, C24, C31 <sup>T</sup> , C32 <sup>T/2</sup> , C33 <sup>T</sup> , C40 <sup>T</sup> , C41 <sup>T</sup> , C42, C43, C44 <sup>T</sup> , C45 <sup>T/2</sup> , C91 <sup>T</sup> , D19, D45 <sup>2</sup> , D80, D86, N1, N2, N10, N11, N19, N31, N32, R11, R12, R14 <sup>T</sup> , R19 <sup>T</sup> , R51 <sup>T</sup> , R53 <sup>T</sup> , R54, R81 <sup>T</sup> , R82 <sup>T</sup> , R92, S10, S20 <sup>T</sup> , S30, S81 <sup>1</sup> , T17, T31, T36, T38, T39, T46, T47, T48, T54, T53, T93, T620, 105, 106, 107, 109, 112, 118, 119, 122, 124, 126, 127, 128, 145, 146, 147, 151, 154, 155 <sup>2</sup> , 156 <sup>2</sup> , 158, 178, 179, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 207, 208, 530, 536, 538, 620, 621, 623, 624, 625, 626, 631, 632, 633, 634

Bündel	Linien
Kleines Bündel	18 <sup>3</sup> , C32 <sup>T,2</sup> , C71, C72, C73, C74, R30, R50 <sup>T</sup> , R52 <sup>T</sup> , 160, 170, 180
Großes AST-Bündel	AST Lünen, AST Schwerte <sup>2</sup> , AST Unna <sup>2</sup> , N-AST Kamen – Bönen, N-AST Werne, N-AST Unna – Bönen/Holzwickede/Kamen-Heeren <sup>2</sup>
Kleines AST-Bündel	N-AST Menden – Fröndenberg/Ruhr, N-AST Unna – Fröndenberg <sup>2</sup>

<sup>T</sup> auch Taxibusfahrten

<sup>1</sup> im Linienbündelungskonzept als S80

<sup>2</sup> Aufhebung der Gemeinschaftskonzession geplant (Detail vgl. Anhang G)

<sup>3</sup> verknüpft mit Linie R30, keine Leistung im Kreis Unna

Quelle: Kreis Unna (2015)

## 5.2 Bahn- und Buslinien

### 5.2.1 Regionaler Schienenverkehr

Durch den Kreis Unna verlaufen mehrere Bahnstrecken, auf denen zahlreiche Regionalexpresslinien und Regionalbahnen und eine S-Bahn verkehren. Die Stadt Kamen ist mit den Linien RE1, RE3, RE6 und RE11 an die zentrale Ruhrachse und zukünftige Hauptachse des Rhein-Ruhr-Express angebunden. Neben dem Bahnhof Kamen umfasst dies die Haltepunkte Kamen-Methler und Nordbögge, an denen nicht alle RE-Linien und zukünftigen Linien des Rhein-Ruhr-Express halten. Die Kommunen Bönen, Unna, Schwerte und Holzwickede werden durch die Linien RE7 und RE13 angebunden, die Verbindungen nach Köln, Münster/Rheine und Düsseldorf/Venlo ermöglichen. Die Stadt Lünen wird durch die Linie RB50 über Werne nach Münster und RB51 über Selm nach Enschede angebunden. Langfristig ist für die Stadt Lünen auch eine Anbindung durch den Rhein-Ruhr-Express vorgesehen. Im Sauerlandnetz verkehren die Linien RE17 ab Hagen und RE57 ab Dortmund über Fröndenberg/Ruhr ins Sauerland (unter anderem Arnsberg, Meschede und Bestwig). Zu diesem Netz gehören auch die Linien RB53 (Dortmund – Schwerte – Iserlohn) und RB54 (Unna – Fröndenberg/Ruhr – Menden – Neuenrade). Eine weitere West-/Ost-Verbindung besteht mit Linie RB59 zwischen Dortmund, Holzwickede, Unna, Werl und Soest.

Tab. 24: regionaler Schienenverkehr

Linie	Strecke	Angebot im Kreis Unna
<b>Achse Dortmund – Kamen – Hamm (Kursbuchstrecke 415.2)</b>		
RE1	Aachen – Köln – Leverkusen – Düsseldorf – Duisburg – Mülheim (Ruhr) – Essen – Bochum – Dortmund – <b>Kamen-Methler – Kamen – Nordbögge</b> – Hamm	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Takt 60</li> <li>▪ hält Kamen-Methler und Nordbögge frühmorgens und abends</li> </ul>
RE3	Düsseldorf – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Herne – Dortmund – <b>Kamen-Methler – Kamen – Nordbögge</b> – Hamm	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Takt 60</li> <li>▪ abends nicht zwischen Hamm und Dortmund</li> </ul>
RE6	Köln – Neuss – Düsseldorf – Duisburg – Mülheim (Ruhr) – Essen – Bochum – Dortmund – <b>Kamen</b> – Hamm – Bielefeld – Minden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Takt 60</li> </ul>

Linie	Strecke	Angebot im Kreis Unna
RE11	Düsseldorf – Duisburg – Mülheim (Ruhr) – Essen – Bochum – Dortmund – <b>Kamen</b> – Hamm – Paderborn – Warburg – Kassel	▪ Takt 60
<b>Achse Hamm – Unna – Holzwickede – Schwerte – Hagen (Kursbuchstrecke 455)</b>		
RE7	Rheine – Münster – Hamm – <b>Unna – Holzwickede – Schwerte</b> – Hagen – Wuppertal – Köln – Neuss - Krefeld	▪ Takt 60
RE13	Venlo – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen – <b>Schwerte – Holzwickede – Unna</b> – Bönen – Hamm	▪ Takt 60 ▪ abends nicht zwischen Hamm und Düsseldorf
<b>Achse Dortmund – Lünen (– Münster / – Selm – Coesfeld – Enschede) (Kursbuchstrecke 411, 412)</b>		
RB50	Dortmund – <b>Preußen – Lünen – Werne</b> – Ascheberg – Münster	▪ Takt 60
RB51	Dortmund – <b>Preußen – Lünen – Bork – Selm-Beifang – Selm</b> – Coesfeld – Enschede	▪ Takt 60 ▪ Montag bis Freitag von morgens bis abends zwei Fahrten pro Stunde zwischen Lünen und Dortmund
<b>Achse Dortmund – /Hagen – Schwerte – Fröndenberg – Bestwig (Kursbuchstrecke 435, 438)</b>		
RE17	Hagen – <b>Schwerte – Fröndenberg</b> – Bestwig – Warburg – Kassel	▪ Takt 60
RE57	Dortmund – <b>Fröndenberg</b> – Bestwig – Winterberg	▪ Takt 60 ▪ Fahrten abends gemeinsam mit Linie RB53 über Schwerte
RB53	Dortmund – <b>Schwerte – Ergste</b> – Iserlohn	▪ Takt 60 ▪ Montag bis Freitag von morgens bis abends Takt 30 zwischen Dortmund und Iserlohn
<b>Achse Unna – Fröndenberg – Menden (Kursbuchstrecke 437)</b>		
RB54	<b>Unna – Frömern – Ardey – Fröndenberg</b> – Menden – Neuenrade	▪ keine durchgehenden Fahrten, Linie getrennt in Abschnitte Unna – Fröndenberg – Menden und Fröndenberg – Menden – Neuenrade ▪ beide Abschnitte jeweils im Takt 60, damit zwischen Menden und Fröndenberg/Ruhr zwei Fahrten pro Stunde ▪ Sonntagmorgens meist Takt 120
<b>Achse Dortmund – Unna – Soest (Kursbuchstrecke 431)</b>		
RB59	Dortmund – <b>Holzwickede – Unna – Lünern – Hemmerde</b> – Werl – Soest	▪ Takt 60 ▪ Montag bis Samstag von morgens bis abends Takt 30
<b>Achse Dortmund-Dorstfeld – Dortmund-Stadthaus – Unna (Kursbuchstrecke 450.4)</b>		
S4	Dortmund – <b>Massen – Unna-Königsborn – Unna West – Unna</b>	▪ Takt 30 ▪ Montag bis Freitag von morgens bis abends Takt 20

### 5.2.2 Stadtbahn- und Buslinien

Das Angebot im regionalen Schienenverkehr wird durch die Stadtbahnlinie U41 zwischen Dortmund (Hörde, Innenstadt, Brechten) und Lünen-Brambauer ergänzt. Diese verkehrt von Montag bis Samstag von morgens bis abends im Takt 20, zu allen anderen Zeiten im Takt 30. Ergänzt wird das Angebot durch zahlreiche lokale und regionale Buslinien. Hierzu wird eine Produktunterscheidung bei den Liniennummern vorgenommen, welche allerdings nicht konsequent umgesetzt wird. Genutzt werden im Tagnetz die Bezeichnungen B = Bürgerbus, C = StadtBus, D = DirektBus, R = RegionalBus und S = SchnellBus. Dazu enthält die nachfolgende Tabelle alle Linien mit einem regelmäßigen Bedienungsangebot auch an Ferientagen. Hinzu kommen Linien mit wenigen Fahrten pro Tag, was vor allem D-Linien umfasst. Detaillierte Angaben inklusive Schülerlinien können den Liniensteckbriefen im Anhang entnommen werden. Die Buslinien in Tab. 25 umfassen teilweise in den Randzeiten und/oder am Wochenende Fahrten als TaxiBus.

Tab. 25: Übersicht zum Tagnetz im Busverkehr

Linie	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Anbindung außerhalb Kreis Unna	Kennwerte Angebot	
												Tage	Angebot tagsüber
AS				☐							Dortmund Flughafen	Mo.-So.	Takt 20 bis 30
B1			■									Mo.-Fr.	Takt 120
B2			■									Mo.-Fr.	Takt 120
B3			■									Mo.-Fr.	Takt 120
B4			■									Mo.-Fr.	Takt 120
B13								■			Nordkirchen	Mo.-Fr.	Einzelfahrten
C1						■						Mo.-So.	Takt 20 bis 60
C2						■						Mo.-So.	Takt 60
C4						■					Dortmund-Lanstrop	Mo.-So.	Takt 60 <sup>A</sup>
C5						■					Dortmund-Eving	Mo.-So.	Takt 30 bis 60
C6						■						Mo.-So.	Takt 60 <sup>A/T</sup>
C11	■											Mo.-Sa.	Takt 20 bis 60
C14						■					Dortmund-Lanstrop	Mo.-Fr.	Takt 60
C21					■							Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A</sup>
C22					■							Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A</sup>
C23					■							Mo.-So.	Takt 30 bis 60 <sup>A</sup>
C24					■							Mo.-So.	Takt 30 bis 60 <sup>A</sup>
C31							■				Dortmund-Holzen	Mo.-So.	Takt 30 bis 60 <sup>T</sup>

Linie	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Anbindung außerhalb Kreis Unna	Kennwerte Angebot	
												Tage	Angebot tagsüber
C32							■					Mo.-So.	Takt 30 bis 60 <sup>T</sup>
C33							■					Mo.-So.	Takt 60 <sup>T</sup>
C40									■			Mo.-So.	Takt 60 <sup>A/T</sup>
C41									■		Dortmund Flughafen	Mo.-Fr.	Takt 60 <sup>T</sup>
C42									■			Mo.-Sa.	Takt 60
C43									■			Mo.-Fr.	Takt 60
C44									■			Mo.-Sa.	Takt 60 <sup>A/T</sup>
C45									■			Mo.-So.	Takt 60 <sup>A/T</sup>
C71			■									Mo.-So.	Takt 60
C72			■									Mo.-Sa.	Takt 60
C73			■									Mo.-Sa.	Takt 60
C74			■									Mo.-Sa.	Takt 60
C91		■			□							Mo.-So.	Takt 60 <sup>A/T</sup>
D19						■		■				Mo.-Fr.	Einzelfahrten
D45									■			Mo.-Fr.	Einzelfahrten
D80	■				■							Mo.-Fr.	Takt 60
D86	□				■		■		■	□		Mo.-Sa.	Einzelfahrten
R11	■					■						Mo.-So.	Takt 30 bis 60
R12	■					■						Mo.-So.	Takt 60
R13	■				■							Mo.-So.	Takt 30 bis 60
R14										■	Hamm	Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A/T</sup>
R19						■		■			Lüdinghausen	Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A</sup>
R30							■				Iserlohn	Mo.-So.	Takt 60 bis Einzelfahrt
R50							■				Dortmund-Lichtendorf	Mo.-So.	Takt 60 bis Einzelfahrt <sup>T</sup>
R51				■					■		Dortmund-Wickede	Mo.-So.	Takt 60 <sup>T</sup>
R52				■					■			Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A/T</sup>
R53					□				■			Mo.-So.	Takt 20/40 <sup>2</sup> bis 60 <sup>A/T</sup>
R54					□				■			Mo.-So.	Takt 30 bis 60 <sup>A</sup>
R81	■				■				■	■		Mo.-So.	Takt 15/15/30 <sup>1</sup> bis 60 <sup>T</sup>

Linie	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Anbindung außerhalb Kreis Unna	Kennwerte Angebot	
												Tage	Angebot tagsüber
R82	■									■		Mo.-So.	Takt 60 <sup>A/T</sup>
R92		■			□							Mo.-Fr.	Takt 60
S10						■				■	Hamm	Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A</sup>
S20	■					■					Hamm-Herringen	Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A/T</sup>
S30	■										Dortmund	Mo.-So.	Takt 60 bis 120
S81	■				■				■	■		Mo.-Fr.	Takt 60
5							□				Iserlohn-Letmathe	Mo.-So.	Takt 60 <sup>T</sup>
23			■								Menden	Mo.-Sa.	Takt 60 bis Takt 120
27			□						■		Menden	Mo.-So.	Takt 30 bis Takt 60
118						■						Mo.-So.	Takt 60 bis 120
132			■								Menden, Neuenrade	Mo.-Fr.	einzelne Fahrten
170			■						■			Mo.-So.	Takt 120 bis Einzelfahrt
180			■						■			Mo.-So.	Takt 120 bis Einzelfahrt
192		■										Mo.-So.	Takt 60 <sup>T</sup>
194		■							□			Mo.-So.	Takt 60 bis Einzelfahrt <sup>T</sup>
195		■							□			Mo.-So.	Takt 60 bis Einzelfahrt <sup>T</sup>
284						□					Waltrop	Mo.-So.	Takt 60
430							■				Dortmund-Hörde	Mo.-So.	Takt 30 bis 60
435							■				Dortmund-Hörde	Mo.-So.	Takt 30 <sup>3</sup>
438				□							Dortmund-Aplerbeck	Mo.-So.	Takt 30 bis 60
474						□					Dortmund-Mengede	Mo.-Sa.	Takt 60
594							■				Hagen	Mo.-So.	Takt 30 bis 90

■ Linienweg führt in das Stadtzentrum

□ Linienweg führt nicht in das Stadtzentrum

<sup>A</sup> Abschnitte ohne Bedienungsangebot

<sup>T</sup> TaxiBus-Fahrten enthalten

<sup>1</sup> relevanter Abschnitt Takt 15 mit Linie S81

<sup>2</sup> relevanter Abschnitt meist Takt 20 mit Linie C43

<sup>3</sup> verkehrt nur abends

Ergänzend bestehen im Kreis Unna auch Angebote, welche ausschließlich als Bedarfslinie tagsüber verkehren. Diese umfassen die Produkte T = TaxiBus und AST = Anruf-Sammel-Taxi. Der Mehrheit der Angebote sind TaxiBus-Linien, welche kleinere Siedlungsgebiete mit den nächstgelegenen Umsteigemöglichkeiten zu Bahn- und Buslinien verbinden.

Tab. 26: Übersicht zum Tagnetz im Bedarfsverkehr

Linie	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickedede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Anbindung außerhalb Kreis Unna	Kennwerte Angebot	
												Tage	Angebot tagsüber
AST							■					Mo.-Fr.	Takt 60 <sup>1</sup>
AST									■			Mo.-Fr.	Takt 60 <sup>2</sup>
T17						□					Dortmund-Brechten	Mo.-Sa.	Einzelfahrten
T30							■				Iserlohn-Hennen	Mo.-So.	Takt 60 bis 120 <sup>A</sup>
T31							■					Mo.-Fr.	Takt 60 bis 120
T36	■											Mo.-Sa.	Takt 60
T38							□					Mo.-So.	Takt 60
T39							■				Dortmund-Sommerberg	Mo.-So.	Takt 60
T46									□			Mo.-Sa.	Takt 60
T47				□					□			Mo.-Sa.	Takt 60 <sup>A</sup>
T48									□			Mo.-Sa.	Takt 60 <sup>A</sup>
T52								■		■	Nordkirchen	Mo.-Sa.	Takt 120
T53								□		■		Mo.-So.	Takt 60 bis 120
T54									□			Mo.-Sa.	Einzelfahrten
T55										■	Nordkirchen-Capelle	Mo.-Sa.	Takt 120
T57								□			Olfen	Mo.-Sa.	Takt 60 bis 120
T61			□								Wickede	Mo.-Sa.	Takt 60 bis 120
T93		□										Mo.-Sa.	Takt 60 bis 120
T620										■		Mo.-Fr.	Einzelfahrten

■ Linienweg führt in das Stadtzentrum

□ Linienweg führt nicht in das Stadtzentrum

<sup>A</sup> Abschnitte ohne Bedienungsangebot<sup>1</sup> überwiegend nur abends<sup>2</sup> Mo.-Sa. Nicht tagsüber

Zusätzlich besteht auch ein Angebot im Nachtnetz. Dieses setzt sich vor allem aus Buslinien der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (N-Linien) und zwei Buslinien der Dortmunder Standwerke (NE-Linien) zusammen. Mit Ausnahme der Linien der Dortmunder Stadtwerke erfolgen Fahrten nur am Wochenende und an Feiertagen.

Tab. 27: Übersicht zum Nachtnetz im Busverkehr

Linie	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickedede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Anbindung außerhalb Kreis Unna	Mo. – Fr.	Sa./So.
-------	-----------	-------	-------------	---------------	-------	-------	----------	------	------	-------	--------------------------------	-----------	---------

Linie	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Anbindung außerhalb Kreis Unna	Mo. – Fr.	Sa./So.
N1						■						-	Takt 90
N2						■						-	Takt 90
N10						■					Dortmund	-	Takt 90
N11	■					■				■		-	Takt 90
N19						■		■				-	Takt 90
N31							■				Dortmund-Lichtendorf	-	Takt 60
N32							■					-	Takt 60
NE1						□					Dortmund	Einzelfahrten	Takt 60
NE25							■				Dortmund-Hörde	Einzelfahrten	Takt 60

■ Linienweg führt in das Stadtzentrum □ Linienweg führt nicht in das Stadtzentrum

Wie schon bei den Buslinien im Tagnetz werden auch bei den Buslinien im Nachtnetz ergänzend Linien angeboten, welche ausschließlich als Bedarfslinien verkehren. Anders als bei den reinen Bedarfslinien tagsüber, bestehen im Nachtverkehr vor allem Angebote als Anruf-Sammel-Taxi. Diese ermöglichen bei der Rückfahrt einen Ausstieg möglichst nah an der Haustür des Fahrgasts.

Tab. 28: Übersicht zum Nachtnetz im Busverkehr

Linie	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Anbindung außerhalb Kreis Unna	Mo. – Fr.	Sa./So.
AST						■						Einzelfahrten	Einzelfahrten
AST							■				Iserlohn	-	Takt 60
N-AST		■			■							-	Takt 60
N-AST			■								Menden	-	Takt 60
N-AST		■	■	■	□				■			-	Takt 60
N-AST										■		-	Takt 90
T4								■			Lüdinghausen	-	Einzelfahrten
T81	■				■				■			-	Takt 60

■ Linienweg führt in das Stadtzentrum □ Linienweg führt nicht in das Stadtzentrum

## 5.3 Fahrgastinformation

### 5.3.1 Digital

Elementarer Bestandteil der Fahrgastauskunft sind die digitalen Informationsmöglichkeiten über das Internet (zum Beispiel über Zweckverband Westfalen-Lippe und Deutsche Bahn) und Apps auf mobilen Endgeräten (zum Beispiel *fahrtwind*-App für das Smartphone). In diesen Systemen sind sämtliche Fahrplandaten überwiegend mit Echtzeitinformationen enthalten. Die Integration von Echtzeit ist allerdings noch nicht vollständig umgesetzt. Dies gilt vor allem bei Fahrplanauskünften, die auch bedarfsgesteuerte Angebote wie AnrufSammelTaxi und TaxiBus umfassen. Damit kann für Nutzer, die sich online informieren, der Eindruck entstehen, dass kein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht, obwohl bedarfsgesteuerte Angebote nutzbar wäre.

### 5.3.2 Fahrgastinformationen vor Ort

Im regionalen Schienenverkehr und bei der Stadtbahnlinie U41 sind auf allen Bahnsteigen neben den Fahrplan- und Tarifaushängen auch eine dynamische Fahrgastinformation oder ein dynamischer Schriftanzeiger vorhanden. Neben der Uhrzeit und der aktuellen Anfahrtszeiten der nächsten Züge besteht teilweise auch die Möglichkeit einer automatisierten akustischen Fahrgastinformation. Zusätzlich ist an vielen Bahnhöfen ein Liniennetzplan vorhanden. Eine Fahrplaninformation ist außerdem über die Fahrscheinautomaten möglich.

Im Busnetz ist für alle Haltestellen ein Fahrplanaushang und eine Tarifinformation für ausgewählte Einstiegshaltestellen vorgesehen. Eine dynamische Fahrgastinformation als Übersichtstafel oder als Anzeige an der Abfahrtsposition besteht überwiegend bei größeren Umsteigehaltestellen wie zum Beispiel Werne Stadthaus, Kamen Bahnhof oder Schwerte Bahnhof. Hier werden die Buslinien sortiert nach den nächsten Abfahrten aufgeführt. Die Möglichkeit die tatsächlichen Anfahrtszeiten inkl. von Verspätungen anzuzeigen wird im Busverkehr an keinem Standort konsequent genutzt. Überwiegend werden nur die Abfahrtszeiten laut Fahrplanaushang angezeigt. Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna arbeitet daran, den Kunden die Abfahrtszeiten in Echtzeit anzuzeigen. Zur Ermittlung der tatsächlichen Abfahrtszeiten von startenden Linien werden auch die Fahrzeugumläufe berücksichtigt. Beim Einsatz von Subunternehmen können Abweichungen vorkommen.

Abb. 15: Dynamische Fahrgastinformation - Beispiel Schwerte Bahnhof



### 5.3.3 Fahrzeuge

Alle Züge haben eine akustische und optische Fahrgastinformation. Diese umfasst mindestens die Angabe der nächsten Haltestellen und die Ausstiegsseite, in vielen Fällen auch Informationen zu Umsteigemöglichkeiten. Teilweise befinden sich in den Türbereichen zusätzliche Übersichtsanzeigen mit Informationen zum weiteren Linienweg, Umsteigemöglichkeiten und Anschlüssen am nächsten Halt. Die Züge der Linie RE7 sind zudem mit Außenlautsprechern versehen, die am Bahnsteig zusätzlich die Linie und das Ziel ansagen.

Die Fahrzeuge der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna sind vollständig mit dynamischer Zielbeschilderung an den Außenseiten vorne und an der Einstiegsseite ausgestattet. Alle Busse bieten innerhalb des Fahrzeugs Infobildschirme mit dynamischen Anzeigen der folgenden Haltestellen. Gelenkbusse haben eine weitere Haltestellenanzeige hinter dem Gelenk. Seit dem Jahr 2014 verfügen alle neuen Busse der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna über einen weiteren Informationsbildschirm entgegen der Fahrriichtung (zum Beispiel für Rollstuhlfahrer). Ebenso ist eine akustische Haltestellenansage in allen Fahrzeugen vorhanden. Alle Fahrzeuge sind zudem mit Außenlautsprechern ausgestattet. Gleiche bzw. gleichartige Ausstattungsmerkmale sind auch in den Bussen der weiteren Verkehrsunternehmen im Kreis Unna vorhanden. Fahrzeuge der beauftragten Subunternehmen weisen jedoch nicht konsequent alle Merkmale der Fahrgastinformation auf. So fehlen zum Teil Haltestellenanzeigen und -ansagen in den Fahrzeugen.

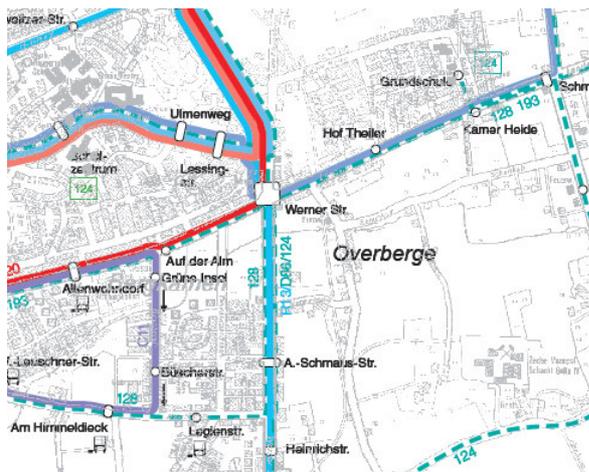
### 5.3.4 Druckmedien

Wichtige gedruckte Fahrplanmedien sind die Fahrplanbücher und die Liniennetzpläne, welche von der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und dem Kreis Unna erstellt werden. Das Fahrplanbuch beinhaltet das Fahrtenangebot von Bahn- und Buslinien inklusive Kreisgrenzen überschreitender Buslinien anderer Verkehrsunternehmen. Die Bahn- und Busangebote sind in drei Teilräume untergliedert und als einzelne Fahrplanbücher veröffentlicht: Bergkamen/Bönen/Kamen, Bergkamen/Lünen/Selm/Werne sowie Fröndenberg/Holzwickede/Unna/Schwerte. Ergänzend beinhalten die Fahrplanbücher Informationen zu Tarifen und Tickets sowie weitere Informationen zur Nutzung des Bahn- und Busangebots. Zusätzlich sind Haltestellenskizzen für Haltestellen mit mehreren Abfahrtspositionen enthalten wie zum Beispiel für die Haltestelle Unna Bahnhof.

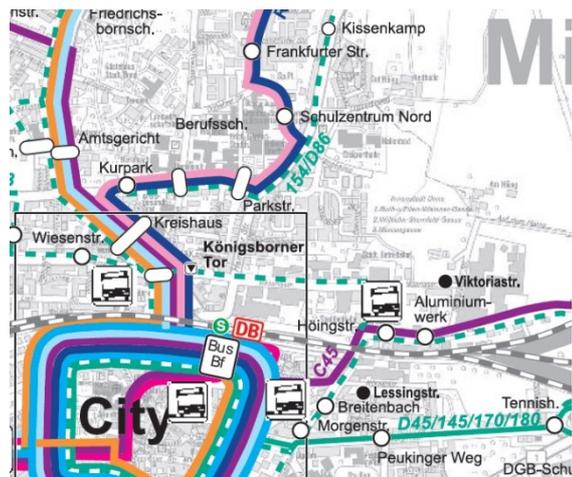
Liniennetzpläne sind sowohl für das gesamte Kreisgebiet als auch für die jeweiligen Kommunen verfügbar. Auf diesen sind die Linien entsprechend der Produktbezeichnung dargestellt zum Beispiel C-Linien in lila, R-Linien in blau und S-Linien in rot. Dazu hat die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna zusätzlich ein neues System aus Farben und Symbolen in der Stadt Lünen getestet und evaluiert. Eine Übertragung auf den gesamten Kreis Unna ist für den Fahrplanwechsel im Frühjahr 2020 vorgesehen. Insgesamt weisen die Liniennetzpläne eine gute Übersichtlichkeit auf. Haltestellenbeschriftungen und die Hintergrundkarte sind allerdings nicht optimal.

Abb. 16: Liniennetzpläne

Ausschnitt Stadt Bergkamen



Ausschnitt Stadt Unna



Quelle: Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (2017)

## 5.4 Tarif und Vertrieb

### 5.4.1 Tarifmerkmale

Im Kreis Unna gilt der Westfalentarif, der sich bis an die Landesgrenzen von Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Hessen erstreckt. Der Kreis Unna liegt im westlichen Bereich an der Grenze zum Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Beide Tarifräume umfassen einen Tarifkragen in das jeweils andere Tarifgebiet, um Fahrten zwischen beiden Verbänden zu erleichtern. In der Vergangenheit wurden auch Maßnahmen zur Tarifvereinfachung für Gelegenheitskunden durch Zusammenlegung der Preisstufen 1 und 2 zu einer Preisstufe A innerhalb einer Kommune (gesamter Kreis Preisstufe B) umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde auch ein rabattiertes 10er Ticket im Vorverkauf eingeführt.

Es bestehen Angebote für Gelegenheitsfahrer (zum Beispiel Kurzstrecken-, Einzel-, Vierer-, Zehner- und TagesTickets) und für regelmäßige Nutzer des Bahn- und Busangebots. Für diese Nutzer bestehen verschiedene Zeitkartenangebote, für welche die Nutzer teilweise bestimmte Bedingungen erfüllen müssen (zum Beispiel FlashTicket, SozialTicket, 60plusAbo oder AzubiMonatsTicket). Zusätzlich wird der weitere Ausbau elektronischer Fahrscheineangebote angestrebt, wozu Handy-Tickets, Chipkarten und weitere papierlose Fahrscheinmodelle gehören.

Für die inter- und multimodalen Angebote bestehen voneinander unabhängige Tarifsysteme. Die Nutzung der Radstationen im Kreisgebiet ist kostenpflichtig, wobei Schüler 50% Rabatt erhalten

(Fahrradparken Tageskarte: 1,00 Euro, Monatskarte: 10 Euro, Jahreskarte: 100 Euro). Zusätzlich können kostenpflichtige Serviceleistungen am Fahrrad genutzt werden. Nutzer von Bahn- und Buslinien können Fahrräder zu einem günstigeren Tarif ausleihen. Die Radstationen bieten zusätzlich in Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna den *AlleWetterFahrschein* an. Hier hat der Nutzer die Möglichkeit, bei jeder Fahrt zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr und einem Leihpedelec- bzw. -touretnrad zu wählen. Für einen Preis von 25,00 Euro sind bis zu zehn Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr und fünf Ausleihen eines Fahrrads möglich. Dieses Angebot gilt für Fahrten in einer Stadt. Für Fahrten bis in die Nachbarkommune beträgt der Preis 35,00 Euro.

Für elektrisches CarSharing in der Stadt Unna besteht ebenfalls ein Rabatt für Kunden der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna. Bei den weiteren CarSharing-Angeboten im Kreis Unna (zum Beispiel flinkster, Stadt Lünen) besteht dieses Angebot noch nicht. Die Integration wird angestrebt.

#### **5.4.2 Vertriebskanäle**

Die Verkehrsunternehmen im regionalen Schienenverkehr betreiben keine Kundenzentren im Kreis Unna. Allerdings bestehen in mehreren Kommunen Agenturen der Deutschen Bahn. Unter der Bezeichnung ServiceZentrale fahrtwind werden für Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs zwei Kundenzentren betrieben. Der Standort in der Stadt Kamen befindet sich am Markt, in der Stadt Lünen am Busbahnhof. Hinzu kommen Vertriebsstellen durch Kooperationen mit dem Einzelhandel. Die Verkehrsunternehmen im regionalen Schienenverkehr betreiben in den Fahrzeugen oder an den Stationen zusätzlich Fahrkartenautomaten.

Neben der Beratung vor Ort besteht auch eine digitale Vertriebsmöglichkeit für Zeitkarten-Abonnements. Diese erfolgt durch den Online-Shop der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna bzw. der Westfälischen Verkehrsgesellschaft. Möglichkeiten über Apps bestehen noch nicht, werden aber angestrebt. Die Buchung eines intermodalen Reise-/Fahrtwegs ist derzeit noch nicht möglich.

#### **5.4.3 Garantien**

Für die Fahrgäste werden mehrere Beförderungsgarantien angeboten. Im Wesentlichen ist dies die landesweit einheitliche Mobilitätsgarantie. Sie greift, wenn Bahnen und Busse an der Abfahrtshaltestelle mehr als 20 Minuten Verspätung haben. In diesem Fall können Fahrgäste ein Taxi oder Züge des Fernverkehrs nutzen. Dieses Angebot besteht nur für Fahrgäste mit einer Zeitfahrkarte. Abhängig von Uhrzeit und Zeitfahrkarte gilt eine Erstattungsobergrenze von 25 Euro oder 50 Euro. Ergänzend zur Mobilitätsgarantie bestehen im Kreis Unna auch Anschlussgarantien auf bestimmten Umsteigeverbindungen, die im Fahrplan gekennzeichnet sind. Wird dieser Anschluss verpasst, wird eine Taxifahrt zur gewünschten Endhaltestelle übernommen.

### **5.5 Fahrzeuge**

Regionaler Schienenverkehr

Im regionalen Schienenverkehr werden verschiedene Fahrzeugmodelle eingesetzt. Die Regionalexpresslinien von DB Regio Nordrhein-Westfalen auf der Ruhrachse (RE1, RE6) verkehren mit modernisierten Doppelstockwaggons, bei denen zumindest ein höhengleicher Einstieg möglich ist.

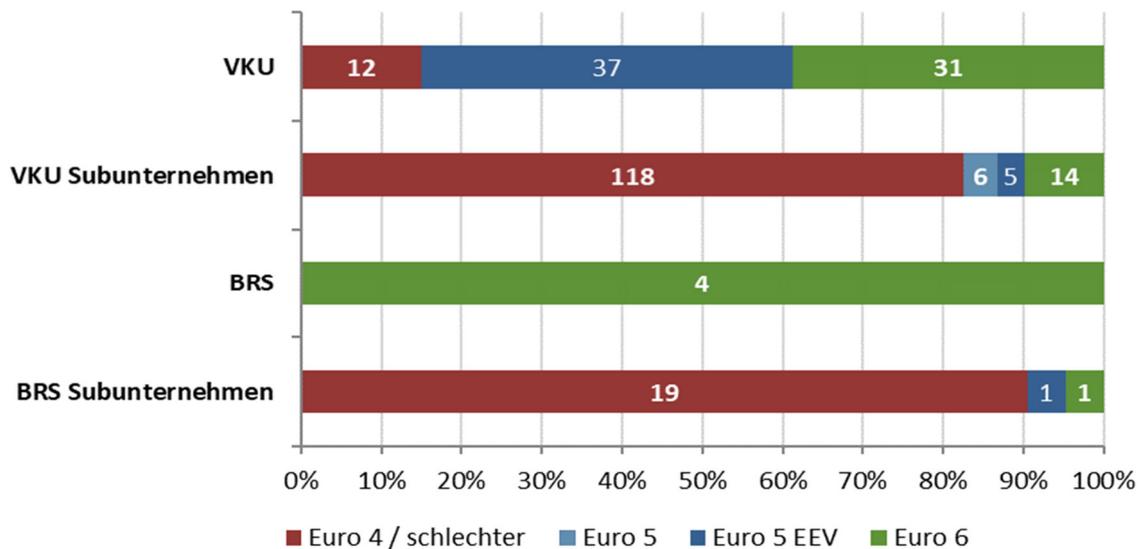
Die Steuerwagen verfügen zudem über ein Mehrzweckabteil und eine behindertengerechte Toilette. Auf der Linie RE11 kommen Elektrotriebwagen der Baureihe 425 zum Einsatz, welche einen höhengleichen Einstieg und Fahrgastraum bieten, jedoch keine Spaltüberbrückung im Türbereich aufweisen. Bei diesen S-Bahn-ähnlichen Fahrzeugen wurde der Innenraum unter anderem mit barrierefreier Toilette und komfortableren Sitzen für den Regionalverkehr aufgewertet. Auf der S-Bahnlinie S4 kommen ähnliche Fahrzeuge der Baureihe 422 zum Einsatz, die jedoch neueren Baujahrs sind, eine Einstiegshöhe von 100 cm aufweisen und keine Toilette beinhalten. Die Strecken des Sauerlandnetzes sind nicht elektrifiziert. Auf den weiteren RE- und RB-Linien setzt DB Regio Nordrhein-Westfalen Dieseltriebfahrzeuge der Baureihen 643/644 (RE57, RB51) und 640/648 (RE57, RB53, RB54) ein. Auf der Linie RE17 kommen dieselbetriebene Fahrzeuge der Baureihe 612 oder 628 zum Einsatz, die keinen höhengleichen Einstieg aufweisen und weitere Qualitätsmerkmale in Bezug auf Komfort und Fahrgastinformation zum Teil nicht erfüllen. Mit der Aufnahme des neuen Verkehrsvertrags im Sauerland-Netz ab Dezember 2016 war allerdings ein Einsatz von modernen Fahrzeugen des Typs Pesa Link vorgesehen, mit Stand Mai 2017 konnten diese jedoch noch nicht geliefert werden. Die Eurobahn (Keolis) setzt auf ihren Linien RE3, RE13, RB50 und RB59 Elektrotriebwagen vom Typ Stadler FLIRT 2 ein, die über eine barrierefreie Ausstattung, Mehrzweckbereiche, Fahrkartenautomaten im Zug und umfassende Fahrgastinformationseinrichtungen verfügen. Auch die Fahrzeuge der National Express Rail auf der Linie RE7 entsprechen allen modernen Standards.

### **5.5.1 Busverkehr**

Im Busverkehr sind Fahrzeuge der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna, welche die Mehrheit der Busverkehrsleistungen im Kreisgebiet erbringt, im Einsatz; weiterhin vier Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens Deutsche Bahn/Westfalenbus. Die weiteren Verkehrsunternehmen Busverkehr Rheinland, Regionalverkehr Münsterland, Märkische Verkehrsgesellschaft, Dortmunder Stadtwerke, Vestische Straßenbahnen und die Verkehrsgesellschaft Breitenbach betreiben in der Regel ein- und ausbrechende Linien (siehe Anhang), weswegen deren Fahrzeuge in der Analyse ausgeklammert wurden. Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und Deutsche Bahn/Westfalenbus setzen zudem Subunternehmen ein, die im Schnitt mit deutlich älteren Fahrzeugen verkehren. Die Flotte der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna ist im Schnitt 5,5 Jahre alt; die Fahrzeuge von Deutsche Bahn/Westfalenbus 1,7 Jahre, da mehrere Fahrzeuge vor kurzem ausgetauscht wurden.

Beide Verkehrsunternehmen erfüllen bereits einen hohen Standard im Hinblick auf die Abgasnorm. So verfügen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna rund 85 % der Fahrzeuge über Motoren mit der Abgasnorm Euro 5 EEV oder Euro 6. Alle vier im Kreis Unna eingesetzten Fahrzeuge von Deutsche Bahn/Westfalenbus erfüllen die Euro 6-Norm. Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna setzt zudem einen Bus mit Hybridantrieb ein. Die Fahrzeuge der jeweiligen Subunternehmen weisen allerdings noch zu 80 bis 90 % lediglich die Abgasnorm Euro 4 oder schlechter auf. Zahlreiche Fahrzeuge verfügen darüber hinaus noch nicht über einen Rußpartikelfilter.

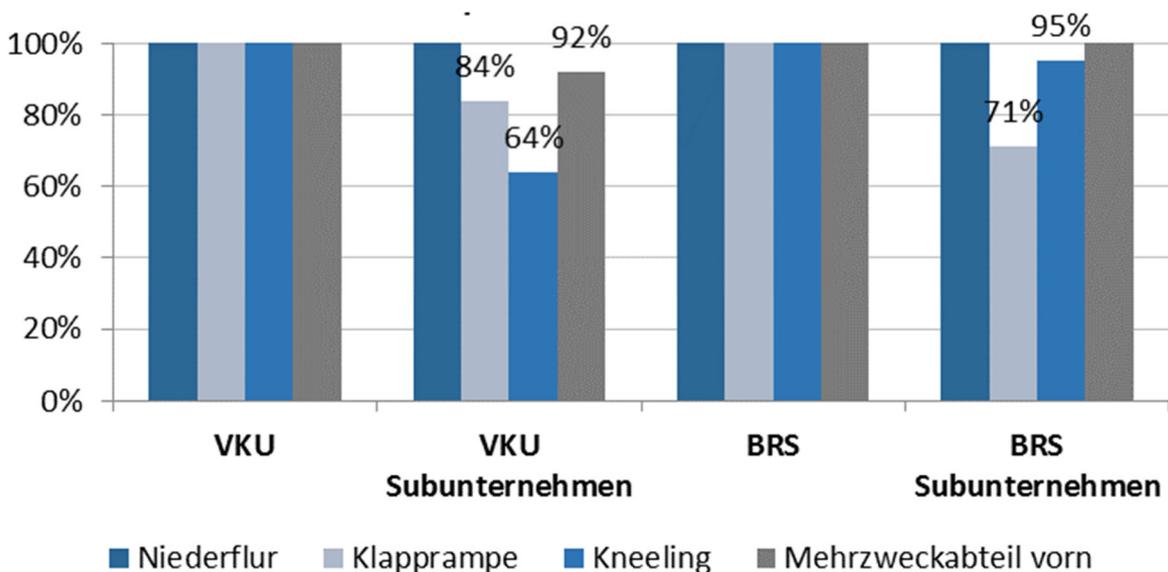
Abb. 17: Abgasnormen der relevanten Fahrzeuge



Quelle: Deutsche Bahn/Westfalenbus (2017), Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (2017)

Alle Fahrzeuge beider Verkehrsunternehmen erfüllen die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Personen (Niederflurfahrzeug, Klapprampe, Rollstuhlplatz mit Haltewunschtaaste). Auch bei Subunternehmen kommen zumindest durchgängig Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, Klapp rampen und/oder Kneeling-Funktion stehen aber nicht in jedem Fahrzeug zur Verfügung. In nahezu jedem Fahrzeug kann in einem Mehrzweckabteil mindestens ein Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen befördert werden. Alle Busse beider Verkehrsunternehmen verfügen über klimatisierte Fahrgastbereiche, die Fahrzeuge der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna zudem über Videoüberwachung. Diese ist bei Deutsche Bahn/Westfalenbus auch in neuen Fahrzeugen nicht vorhanden.

Abb. 18: Barrierefreiheit der relevanten Fahrzeuge



Quelle: Deutsche Bahn/Westfalenbus (2017), Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (2017)

## 5.6 Finanzierung

### 5.6.1 Allgemeine Finanzierungsregelungen

Die Verkehrsleistungen der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna in den Kommunen Bergkamen, Bönen, Holzwickede, Kamen, Lünen, Schwerte, Selm, Unna und Werne werden im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht. Vor diesem Hintergrund hat die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna gegenüber dem Kreis Unna Anspruch auf einen Ausgleich, der aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Kosten. Das Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn/Westfalenbus erbringt ihre Verkehrsleistungen in den Kommunen Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede, Schwerte und Unna eigenwirtschaftlich. Hiervon ausgenommen sind Nachtangebote wie das Anruf-Sammel-Taxi tagsüber (vgl. Kapitel 5.6.2).

Das Bedienungsangebot der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna im Kreis Unna wird seit dem 01.01.2017 auf der Basis eines neuen Finanzierungsmodells abgerechnet. Die bis Ende 2016 bestehenden Finanzierungsregelungen (unter anderem Sonderfinanzierungen, die auf der Grundlage von Altverträgen und historisch gewachsenen Regelungen durchgeführt wurden) bildeten nicht mehr die heutige tatsächliche Kostensituation ab und entsprachen nicht den aktuellen rechtlichen Gegebenheiten (zum Beispiel Finanzierung der Schülerverkehre). Dies führte zu kommunalen Ungerechtigkeiten, Verwerfungen und mangelnder Akzeptanz. Mit dem Abschluss einer neuen Finanzierung für die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna soll eine einheitliche, gerechte und nachvollziehbare Verteilung der Lasten erreicht werden. Das heißt, dass die Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (nach Maßgabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages) gemeinschaftlich vom Kreis Unna (50%) und von den Kommunen, welche die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna bedient, nach einem einzigen und gerechten Verteilungsschlüssel getragen werden.

Grundsätzlich müssen die so finanzierten Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs kompatibel mit der im Nahverkehrsplan des Kreises Unna definierten Ausreichenden Verkehrsbedienungsleistung sein. Darüber hinaus ist es notwendig, dass die Finanzierung der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna passend zur Landesfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs geregelt ist und den Bedürfnissen der Kommunen gerecht wird. Insbesondere ist eine Anpassung an die umgestellte Landesförderung im Rahmen der Schülerverkehre erforderlich (Ersatz §45a PBefG durch §11a ÖPNVG NRW), da der Umweltkartenausgleich nach der 45a-Methode nicht mehr eine konsistente Berechnungsgrundlage bildete.

### 5.6.2 Sonderregelungen

#### Linien U41 und 284

Für die Linie 284 der Vestischen Straßenbahnen zwischen Waltrop und Lünen-Brambauer sowie für die Stadtbahnlinie U41 der Dortmunder Stadtwerke AG zwischen Dortmund-Hörde und Lünen-Brambauer bestehen Finanzierungsverträge. Der Kreis Unna und die Stadt Lünen tragen einen darin festgelegten Finanzierungsanteil.

#### Linien AnrufSammelTaxi, Bürgerbus, T31, T36, T46, T47 und T48

Die Defizite durch den Betrieb von Bürgerbussen werden von der jeweiligen Kommune ausgegli-

chen (vgl. Kapitel 7.1.1). Gleiches gilt für die Fahrten von AnrufSammelTaxis tagsüber. Die TaxiBus-Angebote T31 (Stadt Schwerte), T36 (Stadt Bergkamen) und T46, T47 und T48 (Stadt Unna) werden ausschließlich durch die jeweilige Stadt finanziert. Alle weiteren TaxiBus-Linien sind Teil der Solidarfinanzierung.

#### **Linien 5, 23, 27, 430, 435, 438, 474, 594 und T30**

Die Buslinien der Märkischen Verkehrsgesellschaft (Linien 5, 23, 27 und T30) werden ausschließlich vom Märkischen Kreis finanziert. Die Linien der Dortmunder Stadtwerke (430, 435, 438 und 474) und Deutsche Bahn/Rheinlandbus (Linie 594) werden ebenfalls ohne finanzielle Zuschüsse des Kreises Unna bzw. der betroffenen kreisangehörigen Kommunen betrieben. Die Linie T30 ist gemeinwirtschaftlich für Märkische Verkehrsgesellschaft und Deutsche Bahn/Westfalenbus konzessioniert.

#### **Linien des Nachtangebots**

Gesondert vom Tagesverkehr erfolgt die Finanzierung des Nachtverkehrs. Dieser wird vor allem durch die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna geleistet. Angebote, welche über die Kreisgrenzen hinausführen, werden überwiegend von anderen Verkehrsunternehmen erbracht.

Die Nachtangebote der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und Deutsche Bahn/Westfalenbus werden seit 2012 gemeinschaftlich vom Kreis Unna und den kreisangehörigen Kommunen finanziert. Diese solidarische Finanzierung erfolgt bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna über das neue Finanzierungsmodell entsprechend den kommunalen Betriebsleistungsschlüsseln. Dies gilt für die fünf Nachtbuslinien (N1, N2, N10, N11, N19), den NachtTaxiBus T81 und die Nachtangebote von Anruf-Sammel-Taxis in den Kommunen Bönen, Holzwickede, Kamen, Unna und Werne.

Die Aufstockung des Fahrtenangebots der innerhalb der Stadt Lünen verkehrenden Linienbusse N1 und N2 liegt oberhalb des kreisweit üblichen Umfangs an Nachtangeboten mit Anruf-Sammel-Taxis. Die betroffenen Fahrten werden ausschließlich durch die Stadt Lünen finanziert. Ebenso ist das AST-Angebot der Stadt Lünen durch die Stadt sonderfinanziert. Gleiches gilt für Ausweitung des Nachtangebots der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna in der Stadt Schwerte.

Die Nachtangebote von Anruf-Sammel-Taxis zwischen den Städten Unna und Fröndenberg/Ruhr sowie zwischen Menden und Fröndenberg/Ruhr werden beide vom Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn/Westfalenbus erbracht. Die Finanzierung erfolgt solidarisch je zur Hälfte von der Stadt Fröndenberg/Ruhr und dem Kreis Unna.

Die weiteren Nachtangebote werden von den jeweiligen Verkehrsunternehmen in eigener Verantwortung erbracht. Dies umfasst die Linien von Regionalverkehr Münsterland (Linie T4), Dortmunder Stadtwerke (Linien NE1 und NE25) sowie der Märkischen Verkehrsgesellschaft (Nacht-AST von der Stadt Schwerte in das Stadtgebiet Iserlohn). Eine finanzielle Beteiligung des Kreises Unna oder der kreisangehörigen Kommunen erfolgt nicht.

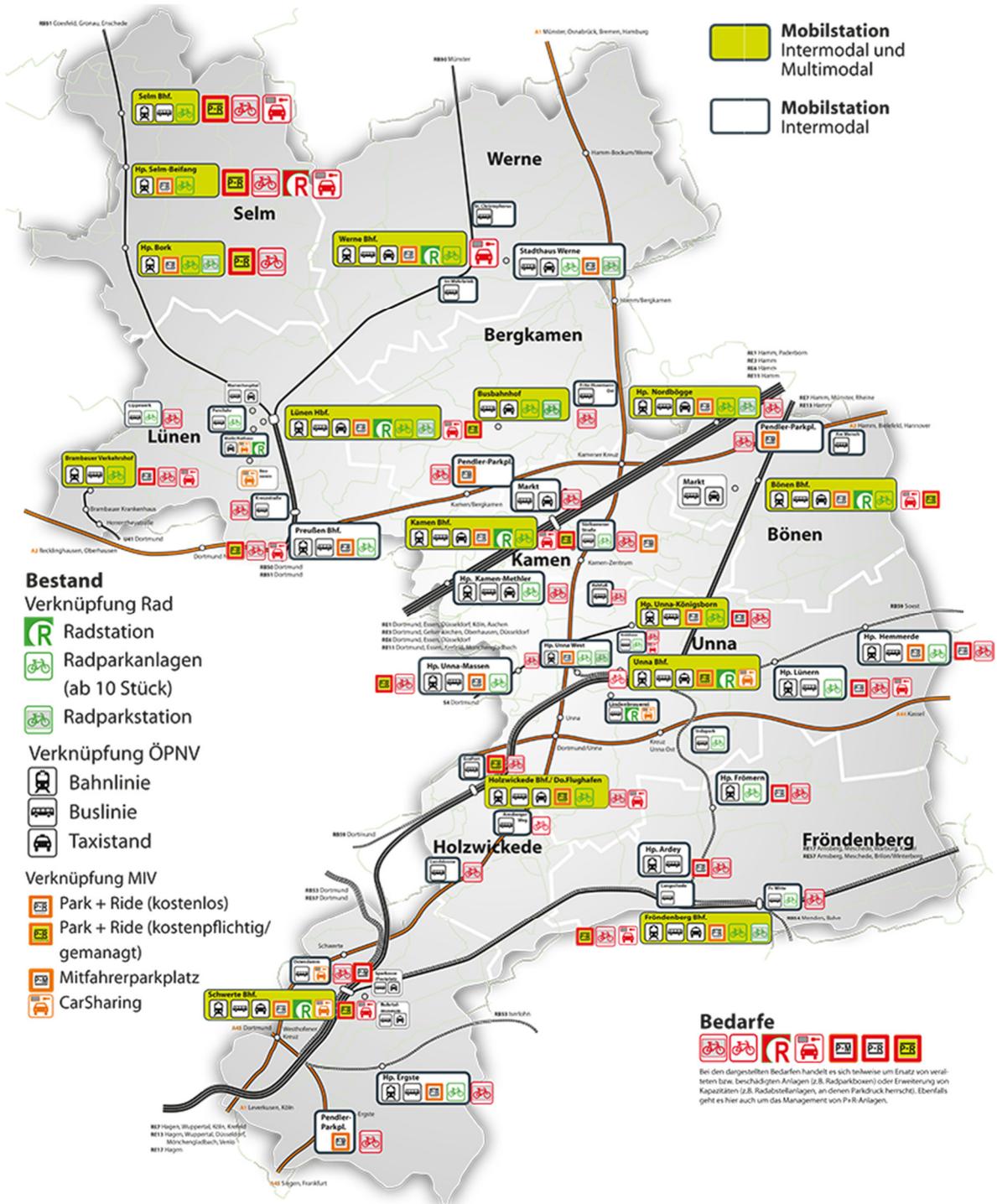
## 6 Inter- und Multimodalität

Schwerpunkt des Umweltverbunds ist nicht nur der Umstieg auf Bahn und Bus innerhalb einer Fahrt (Intermodalität), sondern auch die Wahl eines geeigneten und klimafreundlichen Verkehrsmittels je nach Anliegen (Multimodalität). Da nicht immer alle Wege mit Bahn- und Buslinien zurückgelegt werden können, sind Inter- und Multimodalität im Umweltverbund wichtige Anknüpfungspunkte für den öffentlichen Personennahverkehr. Dieses Thema wurde im Jahr 2015 in einem eigenen Gutachten bearbeitet (vgl. Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna).

Wichtige intermodale Schnittstellen im Kreis Unna sind die Bahnhöfe. Dies gilt besonders für die Stationen in den Stadtzentren, da hier neben den RB- auch die RE-Linien halten. Schwerpunkte beim P+R sind die Städte Kamen, Lünen und Unna. Hier befinden sich 65% aller P+R-Stellplätze im Kreis Unna. An acht Standorten besteht eine sehr hohe Nachfrage, die zu Auslastungen von über 100% führen. Sechs dieser acht Standorte liegen im Tarifkragen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr. Der siebte Standort in Fröndenberg/Ruhr ist ebenfalls stark nachgefragt, wobei über die Hälfte der Nutzer aus dem Märkischen Kreis (vor allem Stadt Menden) kommen. Dies ist auf das Angebot der Hönnetalbahn zurückzuführen. Diese Linie ist das einzige Angebot im Schienenverkehr für die Städte Menden und Balve und bietet keine umsteigefreie Verbindung zu einem Oberzentrum. Die Städte Dortmund und Hagen sind nur über einen Umstieg am Bahnhof Fröndenberg erreichbar. Die P+R-Standorte sind mit Ausnahme der Standorte Unna Bahnhof und Holzwickede Bahnhof ohne Einschränkung nutzbar. Am Bahnhof Unna ist ein Nuterausweis, am Bahnhof Holzwickede ist ein kostenloser Parkschein für 24 Stunden vor Ort am Automaten erforderlich.

Bei der Verknüpfung zwischen Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr haben neben Radparkanlagen, die kostenpflichtigen und personenbesetzten Radstationen eine wichtige Bedeutung. Radstationen gibt es in Schwerte, Lünen, Unna, Kamen und Bönen. Zugangsgesicherte und videoüberwachte Radparkanlagen existieren mittlerweile in Schwerte, Bergkamen, Werne und Unna. Am Bahnhof Holzwickede steht ein Neubau im Jahr 2019 bevor. Die hohe Bedeutung für den Umstieg vom Auto auf den Zug lässt sich auch im Radverkehr an denselben Standorten erkennen. So ist der Bahnhof Kamen auch bei der Radstation sowie den kostenlosen Radabstellanlagen stark nachgefragt.

Abb. 19: Übersicht intermodaler Angebote und des weiteren Bedarfs



Quelle: Kreis Unna (2019)

Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split ohne CarSharing und Elektromobilität beim motorisierten Individualverkehr beträgt im Kreis Unna 35 %. Dieser Wert verteilt sich zu etwa gleich großen Anteilen auf den Fußverkehr, den Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr. Beim Radverkehr kommt es dabei zu starken Schwankungen bis zu 20 % zwischen den einzelnen Kommunen, was auch auf die Topographie zurückgeführt werden kann. So beträgt der Radverkehrsanteil am kommunalen Modal Split in den Städten Fröndenberg/Ruhr nur 3 % und in

Schwerte 7 %. Kreisweit besteht jedoch eine hohe Verfügbarkeit von Fahrrädern. Nur 15 % aller Befragten haben kein Fahrrad und über 60 % besitzen sogar mehr als ein Fahrrad. Eine Zeitfahrkarte für den öffentlichen Personennahverkehr haben 12 % der Befragten, wobei die Städte Lünen (15 %) und Holzwickede (14 %) die höchsten Werte haben.

Auch im Kreis Unna wird das Fahrrad vor allem für Nahmobilität genutzt. Schwerpunkt sind Wege bis 3 km. Entfernungen über 5 km werden kaum noch mit dem Fahrrad zurückgelegt. Demgegenüber hat der Bus eine Bedeutung für längere Strecken bis zu 10 km. Eine intermodale Nutzung von Fahrrad und Buslinie ist im Kreis Unna allerdings noch nicht stark verbreitet. Das Fahrrad als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr nutzen nur 6 % der Befragten, was fast dem Anteil des motorisierten Individualverkehrs als Zubringer entspricht. Hierbei ist zu beachten, dass sich diese Angabe auf den kompletten öffentlichen Personennahverkehr bezieht. Da bisher vor allem die Verknüpfung zwischen Bahnverkehr und Fahrrad durch Radstationen gefördert wurde, ist davon auszugehen, dass der Anteil des Fahrrads als Zubringer zum Busverkehr deutlich geringer ist.

Das Fahrrad hat im Kreis Unna trotz topographischer Einflüsse im Süden einen hohen Stellenwert. Mit 2,1 Fahrrädern pro Haushalt liegt dieser Durchschnittswert über dem landesweiten Wert von 1,9 und dem deutschlandweiten Wert von 2,0. Ebenso kann die Nutzung von Bahn- und Busangeboten anhand der Verfügbarkeit einer Zeitfahrkarte positiv bewertet werden. Auch hier ist der Anteil von 12 % leicht über dem Durchschnitt mit anderen Städten und Kreisen. Beide Verkehrsmittel finden Zuspruch im Kreis Unna.

Abb. 20: Fahrradbesitz nach Haushalten

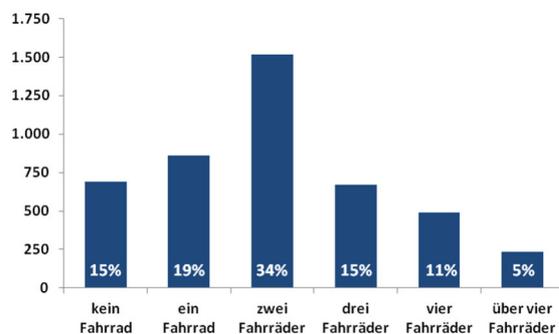
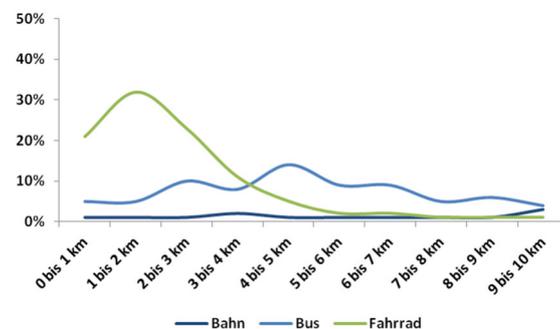


Abb. 21: Entfernungshäufigkeit Bahn/Bus/Fahrrad



Quelle: Kreis Unna (2013)

Lediglich die intermodale Verknüpfung gibt dies bisher nicht wieder. Neben der Verfügbarkeit von Fahrrädern und Zeitfahrkarten müssen daher weitere Aspekte berücksichtigt werden. Dies sind die Verknüpfungspunkte zwischen dem Fahrrad und dem Busverkehr. Die Infrastruktur und Instandhaltung an Bushaltestellen trägt maßgeblich zur Bereitschaft umzusteigen bei. Entsprechend der Eckwerte aus der Modal Split-Erhebung stehen dabei Bushaltestellen im Mittelpunkt, welche über regionale Buslinien angebunden sind und in deren Umfeld auch kleinere Siedlungsbereiche nicht durch ein regelmäßiges Bedienungsangebot erschlossen sind.

## **7 Qualitätsstandards**

Neben der Bereitstellung einer Ausreichenden Verkehrsbedienug müssen verschiedene Angebote zur Verfügung gestellt werden, die dazu dienen, im Kreis Unna die Servicequalität des öffentlichen Personennahverkehrs kontinuierlich und nachhaltig zu verbessern. Der Kreis Unna möchte einen kundenorientierten, inklusionsorientierten und möglichst einfach nutzbaren öffentlichen Personennahverkehr anbieten.

### **7.1 Ausreichende Verkehrsbedienug**

Grundlage für die Richtwerte der Ausreichenden Verkehrsbedienug ist die in der Fortschreibung 2013 entwickelte Kategorisierung der Kommunen und Ortsteile im Kreis Unna. Hierzu wurden bei Bedarf Ortsteile auf Grund ihrer Größe (zum Beispiel Lünen-Brambauer) oder Siedlungsstruktur (zum Beispiel Bergkamen-Oberaden) in mehrere Siedlungsbereiche aufgeteilt. Es wird weiterhin das Ziel verfolgt, dass in Kommunen mit ähnlichen Strukturen auch vergleichbare Angebot etabliert werden. Mit der Ausreichenden Verkehrsbedienug werden immer Vorgaben für Relationen, nie für einzelne Buslinien festgelegt.

Abb. 22: Kategorisierung der Kommunen im Kreis Unna

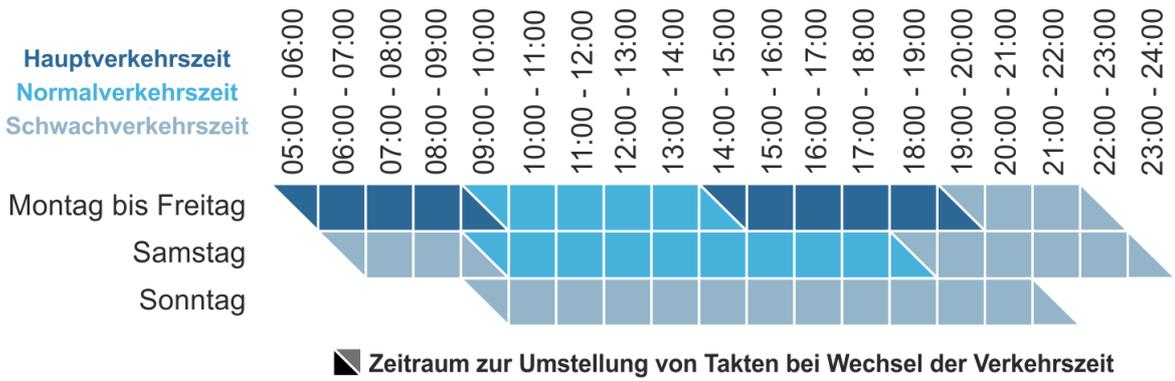


### 7.1.1 Betriebszeiten

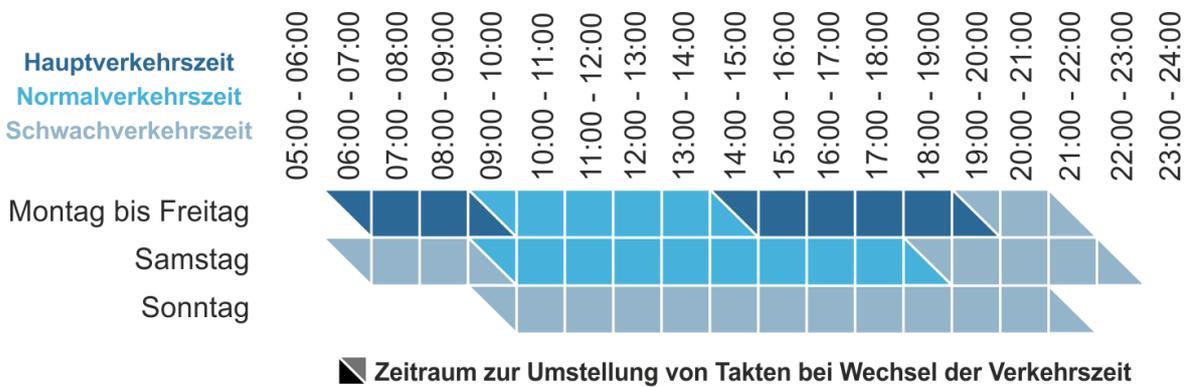
Die Festlegung der Betriebszeiten gilt für Relationen im Kreis Unna und über die Kreisgrenzen hinaus. Die Angaben sind Richtwerte. Sie können relationsbezogen angepasst werden, wenn sich dafür ein Bedarf ergibt wie aus Untersuchungen (zum Beispiel Modal Split) oder Erhebungen (zum Beispiel Fahrgastbefragungen).

Tab. 29: Betriebszeitfenster

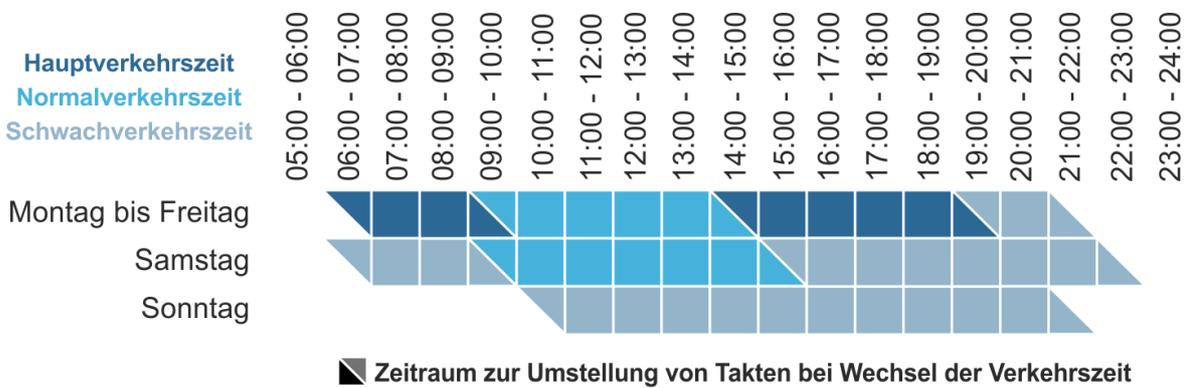
**Stadt Lünen**



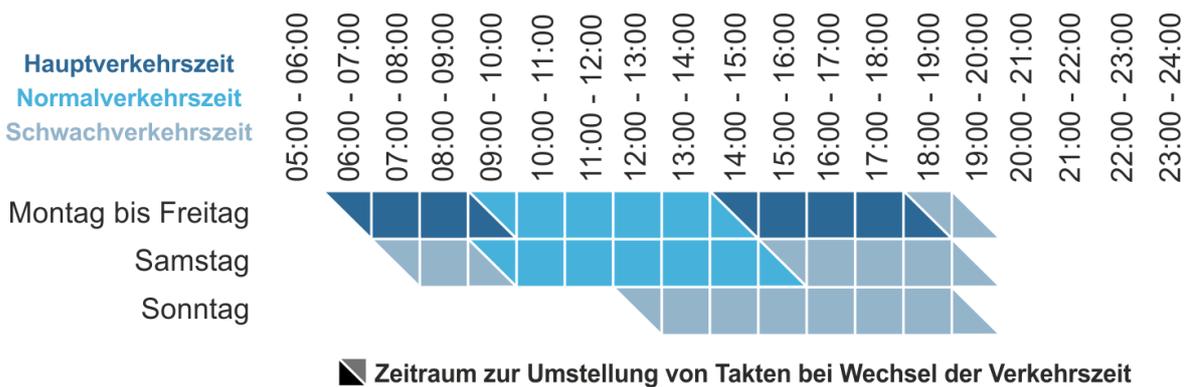
**Stadt Bergkamen, Kamen, Schwerte, Unna**



**Gemeinde Holzwickede, Stadt Selm, Stadt Werne**



**Gemeinde Bönen, Stadt Fröndenberg/Ruhr**



### 7.1.2 Bedienungshäufigkeit

Die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit beziehen sich immer auf Relationen. Diese können daher auch durch mehrere Buslinien gemeinsam erfüllt werden. Wo auf einer Relation nur eine Buslinie verkehrt, bezieht sich die Angabe dann automatisch auf diese eine Linie. Um eine hohe Attraktivität für das Busangebot im Kreis Unna zu erreichen, sollen Angebote immer primär als getaktete Linien umgesetzt werden. Dazu sind die Takte an Verknüpfungspunkten auch zum Schienenverkehr abzustimmen. Takte, welche nicht symmetrisch zum Takt 60 sind, sind zu vermeiden. Hierzu gehören zum Beispiel ein Takt 20/40 und Takt 90. Für die Festlegung der Bedienungshäufigkeiten wurden vier Relationen festgelegt, welche im kommunalen Bahn- und Busverkehr alle relevanten Verkehrsbeziehungen für den Kreis Unna abdecken.

Die Richtwerte bei den Bedienstungsstandards unterscheiden vier verschiedene Relationen:

- zwischen Ortsteilen ab 500 Einwohner und Ortszentrum der selben Kommune
- zwischen Ortsteilen ab 500 Einwohner und Ortszentrum anderer Kommunen, sofern relevant
- zwischen benachbarten Ortszentren im Kreis Unna
- zwischen Ortszentren im Kreis Unna und benachbarten Ortszentren außerhalb Kreis Unna

Der Ortsteil Lünen-Brambauer wird als einziger Ortsteil auch bei regionalen Verbindungen berücksichtigt. Dieser Ortsteil unterscheidet sich bezüglich Einwohnerzahlen, Verkehrsbeziehungen und Infrastruktur deutlich von allen anderen Ortsteilen im Kreis Unna. Zudem verfügt dieser Ortsteil mit der Haltestelle Brambauer Verkehrshof über den wichtigsten Verknüpfungspunkt außerhalb eines Ortszentrums.

Tab. 30: Betriebszeitfenster Kategorie 1:

Stadt Lünen	HVZ	NVZ Mo. – Fr.	NVZ Sa.	SVZ
<b>Verbindungen aus den Ortsteilen von Lünen zum Zentrum von Lünen</b>				
bis 499 Einwohner oder geringe Einwohnerdichte Lippolthausen	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.			
500 bis 999 Einwohner Beckinghausen	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 120 (~ 1 Fahrt/2 Std)
1.000 bis 3.999 Einwohner Gahmen, Niederaden	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
4.000 bis 7.499 Einwohner Bauverein, Alstedde, Brambauer West, Geistviertel, Nordlünen, Wethmar	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
7.500 bis 9.999 Einwohner Lünen Nord, Lünen Süd, Horstmar	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)
ab 10.000 Einwohnern Brambauer Mitte	Takt 15 (~ 4 Fahrten/Std)	Takt 15 (~ 4 Fahrten/Std)	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)
<b>Kreisweite Verbindungen</b>				
von Hauptort zu benachbarten Hauptorten im Kreis Unna zum Beispiel Lünen Mitte – Selm Mitte	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
<b>Regionale Verbindungen</b>				
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Lünen Mitte, Lünen-Brambauer	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std.)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std.)
Verbindungen vom Hauptort nach Waltrop für Lünen Mitte, Lünen-Brambauer	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)

Tab. 31: Betriebszeitfenster Kategorie 2:

<b>Städte Bergkamen, Kamen, Schwerte, Unna</b>	<b>HVZ</b>	<b>NVZ Mo. – Fr.</b>	<b>NVZ Sa.</b>	<b>SVZ</b>
<b>Verbindungen aus den Ortsteilen zum Hauptort</b>				
bis 400 Einwohner oder geringe Einwohnerdichte Heil, Stockum, Lichtendorf, Siddinghausen, Afferde, Westhemmerde, Rottum, Derne	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.			
500 bis 999 Einwohner Kessebüren	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 120 (~ 1 Fahrt/2 Std)
1.000 bis 2.249 Einwohner Wandhofen, Billmerich, Holzen Nord, Lünern, Unna Oststadt, Methler Nord, Schwerte Nordost, Uelzen, Südkamen, Mühlhausen	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
2.250 bis 4.999 Einwohner Weddinghofen Ost, Schwerte Ost/Schwerter Heide, Königsborn West, Overberge, Oberaden Nord, Villigst, Oberaden West, Im Gänsewinkel, Geisecke, Oberaden Süd, Hemmerde, Schwerte Nordwest, Holzen Süd	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
5.000 bis 9.999 Einwohner Heeren-Werve, Lüner Höhe, Rünthe, Ergste, Weddinghofen West, Methler Kaiserau, Unna Südstadt, Westhofen, Königsborn Ost	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
ab 10.000 Einwohner Massen	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)
<b>Kreisweite Verbindungen</b>				
von Hauptort zu benachbarten Hauptorten im Kreis Unna zum Beispiel Kamen Mitte – Bergkamen Mitte	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
<b>Regionale Verbindungen</b>				
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Bergkamen, Kamen, Schwerte, Unna	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std.)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std.)
Verbindungen vom Hauptort nach Hamm für Bergkamen, Kamen	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Hagen für Schwerte	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 20 (~ 3 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Soest für Unna	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Werl für Unna	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Menden für Unna	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Iserlohn für	Takt 30	Takt 30	Takt 60	Takt 60

Städte Bergkamen, Kamen, Schwerte, Unna	HVZ	NVZ Mo. – Fr.	NVZ Sa.	SVZ
Schwerte	(~ 2 Fahrten/Std)	(~ 2 Fahrten/Std)	(~ 1 Fahrten/Std)	(~ 1 Fahrten/Std)

Tab. 32: Betriebszeitfenster Kategorie 3:

Gemeinde Holzwickede, Städte Selm und Werne	HVZ	NVZ	SVZ
<b>Verbindungen aus den Ortsteilen zum Hauptort</b>			
bis 499 Einwohner oder geringer Siedlungsdichte Aktuell keine Ortsteile/Siedlungsschwerpunkte in dieser Kategorie	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.		
500 bis 999 Einwohner Hengsen, Landskrone	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 120 (~ 1 Fahrt/2 Std)
1.000 bis 3.999 Einwohner Werne Süd, Werne Nord, Cappenberg, Opherdicke	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
ab 4.000 Einwohner Bork, Stockum	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
<b>Kreisweite Verbindungen</b>			
von Hauptort zu benachbarten Hauptorten im Kreis Unna zum Beispiel Holzwickede Mitte – Unna Mitte	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
<b>Regionale Verbindungen</b>			
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Holzwickede, Selm, Werne	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Hamm für Werne	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)

Tab. 33: Betriebszeitfenster Kategorie 4:

Gemeinde Bönen, Stadt Fröndenberg/Ruhr	HVZ	NVZ	SVZ
<b>Verbindungen aus den Ortsteilen zum Hauptort</b>			
bis 499 Einwohner oder geringer Siedlungsdichte Stentrop, Osterbönen, Westerbönen, Altendorf, Frohnhausen, Bentrop, Neimen, Bramey	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen nötig.		
500 bis 699 Einwohner Bausenhagen, Flierich, Lenningsen	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	-
700 bis 999 Einwohner Ostbüren, Warmen, Strickherdicke, Langschede	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 120 (~ 1 Fahrt/2 Std.)
1.000 bis 2.999 Einwohner Nordbögge, Dellwig, Frömern, Ardey, Mitte (Hohenheide)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
ab 3.000 Einwohner Mitte (Mühlenberg)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
<b>Kreisweite Verbindungen</b>			
von Hauptort zu benachbarten Hauptorten im Kreis Unna zum Beispiel Fröndenberg/Ruhr Mitte – Unna Mitte	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std.)
<b>Regionale Verbindungen</b>			
Verbindungen vom Hauptort nach Dortmund für Bönen, Fröndenberg/Ruhr	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)
Verbindungen vom Hauptort nach Menden für Fröndenberg/Ruhr	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 30 (~ 2 Fahrten/Std)	Takt 60 (~ 1 Fahrt/Std)

### 7.1.3 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität setzt sich aus den Richtwerten Reisezeit inklusive möglicher Umstiege und Anzahl der Umstiege zusammen. Die Richtwerte orientieren sich an bestehenden Fahrmöglichkeiten und dem Ziel, Kunden schnelle und direkte Verbindungen zu bieten. Auf Grund der lokalen grenzüberschreitenden Verkehrsverflechtungen einzelner Ortsteile sind die Richtwerte für die Verbindungsqualität entsprechend der Kategorisierung der Kommunen zu unterscheiden.

#### Richtwerte für Umstiege

##### Kategorie 1: Stadt Lünen

#### Verbindungen innerhalb einer Kommune bzw. aus Ortsteilen in Hauptort benachbarter Kommunen

Alle Ortsteile ab 500 Einwohnern verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptorten (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune). Aus Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.

##### Lünen Hauptort von/nach

- Brambauer, Nord, Süd, Horstmar, Bauverein, Alstedde, Geistviertel, Nordlünen, Wethmar, Gahmen, Niederaden, Beckinghausen

#### Verbindungen im Kreis Unna

Für Kommunen der Kategorie I besteht mindestens zu allen angrenzenden Kreiskommunen eine umsteigefreie Verbindung. Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.

##### Lünen von/nach:

- Bergkamen, Kamen, Selm, Werne

#### Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises

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

##### Lünen von/nach:

- Dortmund

##### Lünen-Brambauer von/nach:

- Dortmund

#### Garantien

Für alle Verbindungen gilt die Mobilitätsgarantie Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich sind auf nachfragestarken Umsteigeverbindungen Anschlussgarantien vorhanden. Wird der Anschluss verpasst, kann der Kunde ein Taxi nutzen und die Kosten beim zuständigen Verkehrsunternehmen einreichen.

##### Kategorie 2: Stadt Bergkamen, Stadt Kamen, Stadt Schwerte, Stadt Unna

#### Verbindungen innerhalb einer Kommune bzw. aus Ortsteilen in Hauptort benachbarter Kommunen

Alle Ortsteile ab 500 Einwohnern verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptorten (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune). Aus Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.

##### Bergkamen Hauptort von/nach

- Oberaden, Overberge, Rünthe, Weddinghofen

##### Bergkamen-Rünthe von/nach

- Werne Hauptort

##### Kamen Hauptort von/nach

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

## Kategorie 2: Stadt Bergkamen, Stadt Kamen, Stadt Schwerte, Stadt Unna

### Schwerte Hauptort von/nach

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

### Unna Hauptort von/nach

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

### **Verbindungen im Kreis Unna**

Für Kommunen der Kategorie II besteht mindestens zu allen angrenzenden Kreiskommunen eine umsteigefreie Verbindung. Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.

### Bergkamen von/nach

- Kamen, Lünen, Werne

### Kamen von/nach

- Bergkamen, Bönen, Lünen, Unna

### Schwerte von/nach

- Holzwickede

### Unna von/nach

- Bönen, Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede, Kamen

### **Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna**

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

### Bergkamen von/nach

- Dortmund, Hamm

### Kamen von/nach

- Dortmund, Hamm

### Schwerte von/nach

- Dortmund, Hagen, Iserlohn

### Unna von/nach

- Dortmund, Menden, Werl

### **Garantien**

Für alle Verbindungen gilt die Mobilitätsgarantie Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich sind auf nachfragestarken Umsteigeverbindungen Anschlussgarantien vorhanden. Wird der Anschluss verpasst, kann der Kunde ein Taxi nutzen und die Kosten beim zuständigen Verkehrsunternehmen einreichen.

## Kategorie 3: Gemeinde Holzwickede, Stadt Selm, Stadt Werne

### **Verbindungen innerhalb einer Kommune bzw. aus Ortsteilen in Hauptort benachbarter Kommunen**

Alle Ortsteile ab 500 Einwohner verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptort (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune). Aus Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.

### Holzwickede Hauptort von/nach

- Mitte (Bereich Landskrone), Hengsen, Landskrone

### Selm Hauptort von/nach

- Bork, Cappenberg

### Selm-Bork, Selm-Cappenberg von/nach

- Lünen Hauptort

### Werne Hauptort von/nach

### Kategorie 3: Gemeinde Holzwickede, Stadt Selm, Stadt Werne

- Stockum

#### Verbindungen im Kreis Unna

Für Kommunen der Kategorie III besteht mindestens zu allen angrenzenden Kommunen der Kategorie I und II im Kreis Unna eine umsteigefreie Verbindung. Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.

##### Holzwickede von/nach

- Schwerte, Unna

##### Selm von/nach

- Lünen

##### Werne von/nach

- Lünen, Bergkamen

#### Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

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

##### Holzwickede von/nach

- Dortmund

##### Selm von/nach

- Dortmund, Lüdinghausen

##### Werne von /nach

- Dortmund, Hamm

#### Garantien

Für alle Verbindungen gilt die Mobilitätsgarantie Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich sind auf nachfragestarken Umsteigeverbindungen Anschlussgarantien vorhanden. Wird der Anschluss verpasst, kann der Kunde ein Taxi nutzen und die Kosten beim zuständigen Verkehrsunternehmen einreichen.

### Kategorie 4: Gemeinde Bönen, Stadt Fröndenberg/Ruhr

#### Verbindungen innerhalb einer Kommune bzw. aus Ortsteilen in Hauptort benachbarter Kommunen

Alle Ortsteile ab 500 Einwohner verfügen über eine umsteigefreie Verbindung in den eigenen Hauptort (in Einzelfällen auch zum Hauptort einer anderen Kommune). Aus Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern ist höchstens ein Umstieg nötig.

##### Bönen Hauptort von/nach

- Altenbögge, Bramey-Lenningsen (Bereich Lenningsen), Flierich, Nordbögge

##### Fröndenberg/Ruhr von/nach

- Ardey, Bausenhagen, Dellwig, Frömern, Mitte (Hohenheide und Mühlenberg), Langschede, Ostbüren, Strickherdicke, Warmen

##### Fröndenberg/Ruhr-Frömern von/nach

- Unna Hauptort

#### Verbindungen im Kreis Unna

Für Kommunen der Kategorie IV besteht mindestens zu allen angrenzenden Kreiskommunen der Kategorie I und II im Kreis Unna eine umsteigefreie Verbindung. Zu anderen Kommunen im Kreis Unna ist maximal ein Umstieg nötig.

##### Bönen von/nach

- Kamen, Unna

##### Fröndenberg/Ruhr von/nach

#### Kategorie 4: Gemeinde Bönen, Stadt Fröndenberg/Ruhr

- Unna

#### Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

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

##### Bönen von/nach

- Hamm

##### Fröndenberg/Ruhr von/n

- Dortmund, Menden

#### Garantien

Für alle Verbindungen gilt die Mobilitätsgarantie Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich sind auf nachfragestarken Umsteigeverbindungen Anschlussgarantien vorhanden. Wird der Anschluss verpasst, kann der Kunde ein Taxi nutzen und die Kosten beim zuständigen Verkehrsunternehmen einreichen.

#### Richtwerte für Fahrzeiten

##### Fahrzeit

#### Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises

- |  |                    |
|--|--------------------|
| ▪ Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteils grenzt an Hauptort:       | maximal 15 Minuten |
| ▪ Siedlungsschwerpunkt eines Ortsteils grenzt nicht an Hauptort: | maximal 25 Minuten |

#### Verbindungen im Kreis Unna

- |   |                    |
|---|--------------------|
| ▪ zwischen Hauptorten und Hauptorten angrenzender Kommunen:       | maximal 30 Minuten |
| ▪ zwischen Hauptorten und Hauptorten nicht angrenzender Kommunen: | maximal 80 Minuten |

#### Verbindungen zu Zentren außerhalb des Kreises Unna

- |   |                    |
|---|--------------------|
| ▪ zwischen Hauptorten und wichtigen Zentren außerhalb Kreis Unna: | maximal 30 Minuten |
|---|--------------------|

### 7.1.4 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit im Bahn- und Busverkehr ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal. Neben einer regelmäßigen Fahrzeitanalyse und Auswertung der Pünktlichkeit nach Buslinien, sind auch Stellen im Netz zu prüfen, welche Ursachen für häufige Verspätungen darstellen. Bei Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit sind der Nutzen und die Kosten abzuwägen. Hierbei gilt: je kostenintensiver eine Maßnahme, desto mehr Fahrgäste müssen von dieser profitieren. Die Verkehrsunternehmen erheben dazu regelmäßig Daten zur Pünktlichkeit und werten diese aus. Auf Abschnitten, welche regelmäßig die Zuverlässigkeit von Buslinien beeinträchtigen, sind Maßnahmen mit weiteren Akteuren (zum Beispiel Kommune, Baulastträger) zu entwickeln.

Baulastträger stimmen Maßnahmen, welche den zuverlässigen Betrieb von Buslinien gefährden (zum Beispiel Geschwindigkeitsreduzierungen, Einbauten zur Verkehrsberuhigung) mit den betroffenen Kommunen und dem Kreis Unna als Aufgabenträger des Busverkehrs ab. Ebenso weisen die Verkehrsunternehmen den Kreis Unna und die betroffenen Kommunen auf Straßenschäden (vor allem Schlaglöcher) hin, welche zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und damit Gefährdung der Fahrplan- und Anschlussstabilität führen.

### 7.1.5 Leitlinien für Verstärkerfahrten an Schultagen

Der Schülerverkehr bildet eine wesentliche Nachfragegruppe des öffentlichen Personennahverkehrs im Kreis Unna. Sinkende Schülerzahlen, insbesondere bei Haupt-, Real- und Förderschulen, führen zu Veränderungen in der Schullandschaft. Hieraus werden zukünftig komplexere Strukturen im Schülerverkehr entstehen. Die Nachfrage wird schwieriger zu bündeln durch die sinkende Zahl an Schülern in Verbindung mit einer freien Schulwahl und durch eine weitere Flexibilisierung der Schulanfangs- und -endzeiten. Durch Anpassungen in der Schullandschaft an geringere Schülerzahlen (zum Beispiel Einrichtung von Förderschulzentren) werden vor allem Schulwegentfernungen ansteigen, sodass Bahn- und Busangebote für den Schülerverkehr noch relevanter werden als heute. Weiterhin ergeben sich häufig Konflikte zwischen den Anforderungen im Alltagsverkehr und Wünschen, möglichst direkte und schnelle Haustür-zu-Schule-Verbindungen zu nutzen. Die Leitlinien für Verstärkerfahrten an Schultagen haben das Ziel, Konflikte zwischen Schülerverkehr und Alltagsverkehr (zum Beispiel Abweichungen vom Taktfahrplan) abzubauen und eine Entscheidungsgrundlage für Anpassungen im Schülerverkehr 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 für den Alltagsverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Die Leitlinien für Verstärker- und Zusatzfahrten 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 eines zuverlässigen Beförderungsunternehmens bzw. geeignete Fahrzeuge des Schulträgers eingesetzt werden (Schülerspezialverkehr). Eine dritte Möglichkeit sind von Eltern bzw. Schülern gestellte oder angemietete Fahrzeuge (Privatverkehr).

Tab. 34: Vorgaben entsprechend Schülerfahrkostenverordnung

	<b>Primarstufe</b> Grund- und Förder- schulen	<b>Sekundarstufe 1</b> Weiterführende und Förderschulen	<b>Sekundarstufe 2</b> Weiterführende/ Ber- ufsbildende Schulen
Notwendigkeit der Beförderung bei Fußwegen von	> 2 km	> 3,5 km	> 5 km
Fußwege zwischen Wohnort bzw. Schule und Haltestelle	max. 1 km	max. 2 km	max. 2 km
früheste Abfahrt am Wohnort	06:00 Uhr	06:00 Uhr	06:00 Uhr

	Primarstufe Grund- und Förder- schulen	Sekundarstufe 1 Weiterführende und Förderschulen	Sekundarstufe 2 Weiterführende/ Be- rufsbildende Schulen
Beförderungsdauer aus Hin- und Rückweg	max. 60 Minuten	max. 180 Minuten	max. 180 Minuten
Wartezeit vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende	max. 45 Minuten	max. 45 Minuten	max. 45 Minuten

Quelle: Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen (2018)

### 7.1.6 Bewertung von Angeboten

Der Erhalt von Fahrten auch außerhalb der Betriebszeitfenster kann mit nachfolgenden Kennwerten abgeschätzt werden. Diese sind unabhängig von den eingesetzten Fahrzeugen anzusetzen, da nicht immer ausreichend viele Fahrzeuge der erforderlichen Fahrzeuggröße zur Verfügung stehen können. Daher ist es unvermeidbar, dass zum Beispiel bei vergleichsweise geringer Nachfrage auch Gelenkbusse eingesetzt werden müssen, da bereits alle kleineren Fahrzeuge im Einsatz sind.

Tab. 35: Bewertung von Angeboten im Alltagsnetz ohne Fahrtanmeldung

Fahrgäste pro Fahrt	Nachfragebewertung	Prüfauftrag
bis 4	gering	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verzicht prüfen, vor allem wenn keine neuen Erschließungsdefizite entstehen</li> </ul>
5 bis 9	ausreichend	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhalt anstreben</li> <li>▪ Abstimmung von Einzelfahrten, vor allem in zeitlichen Randlagen zwischen Kreis, Kommunen und Verkehrsunternehmen</li> </ul>
ab 10	gut/sehr gut	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Angebot erhalten</li> </ul>

Für Bedarfsangebote, welche eine Anmeldung erfordern (TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi), sollten etwa 10% der angebotenen Fahrten unabhängig von der Besetzung nachgefragt sein (zum Beispiel Linie T52 zwischen den Städten Werne und Selm über Nordkirchen). Alle Richtwerte gelten für Fahrten mit finanzieller Beteiligung des Kreises Unna. Hiervon unabhängig sind sonderfinanzierte Angebote (zum Beispiel in voller kommunaler Finanzierung).

Neben der Fahrzeugauslastung ist auch die Kostenseite wichtig für die Bewertung, wie gut Angebote angenommen werden. Die klassischen Kenngrößen Kosten/Kilometer und Kosten/Fahrgast können jedoch nur eine weitere Entscheidungshilfe zu den oben aufgeführten Richtwerten darstellen. Bei Angeboten im Bahn- und Busverkehr können die Fahrgelderlöse in der Regel die Kosten nicht decken. Aus diesem Grund ist das Defizit der Buslinien zwar ein weiterer Entscheidungsgrund, nicht aber die Tatsache, dass mit den Busangeboten Defizite erwirtschaftet werden.

Für alle neuen Angebote oder die Erweiterung bestehender Angebote ist ein Testzeitraum vorzusehen, welcher maximal zwei Jahre umfasst. Abhängig von den Rahmenbedingungen vor Ort und der Abstimmung mit den relevanten Akteuren kann dieser Testzeitraum auch kürzer sein. Im Anschluss wird auf Grund von Nutzerzahlen eine Entscheidung zum Fortbestand und zur Finanze-

rung (Integration in die Solidarfinanzierung der VKU, gemeinschaftliche Finanzierung von Nicht-VKU-Verkehrsleistungen oder eigenverantwortliche Trägerschaft einer Kommune).

Bei der Bewertung von Angeboten sind Änderungen im Straßennetz zu berücksichtigen, vor allem wenn dadurch bei gleichbleibender Nachfrage Sprungkosten entstehen. Dies gilt vor allem bei der Ausweitung von Tempo 30. Daher sind die Verkehrsunternehmen bei allen Änderungen zur Straßenverkehrsordnung zu beteiligen, um frühzeitig auf Sprungkosten und Verlust von Anschlüssen hinweisen zu können.

### **7.1.7 Leitlinien für Bürgerbusangebote**

Die lokalen Busangebote in den Kommunen können durch ehrenamtliches Engagement in Form von Bürgerbussen ergänzt werden. Diese Angebote sind kein Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Kreis Unna und haben damit auch keinen Bezug zu den *Richtwerten der Ausreichenden Verkehrsbedienung*. Es sind aber Leitlinien für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen im Kreis Unna zu beachten.

- Einrichtung von Bürgerbus-Angeboten ist mit dem Kreis Unna und allen in der jeweiligen Kommune aktiven Verkehrsunternehmen abzustimmen
- Verkehrsunternehmen ist Konzessionär sowie Genehmigungsinhaber und damit verantwortlicher Unternehmer analog den Vorgaben durch das Personenbeförderungsgesetz
- Linienwege und Bedienungsangebote sind keine Konkurrenz zu bestehenden Buslinien und ersetzen keine bestehenden Linienwege
- neben eigenen Bürgerbus-Tarif erfolgt Anerkennung des Westfalentarifs
- keine finanzielle Beteiligung am Defizitausgleich durch Kreis Unna oder Verkehrsunternehmen

## **7.2 Fahrzeugstandards**

### **7.2.1 Schienenverkehr**

Die Standards im regionalen Schienenverkehr werden von Zweck- und Verkehrsverbänden festgelegt. Auf Grund vieler langer Bahnlinien sind hier die Nahverkehrspläne des Verkehrsverbands Rhein-Ruhr und des Zweckverbands Nahverkehrs Westfalen-Lippe relevant.

Im kommunalen Schienenverkehr wird der Ortsteil Lünen-Brambauer von der Linie U41 angebunden. Hier gelten die Fahrzeugstandards des Nahverkehrsplans der Stadt Dortmund. In den nächsten Jahren erfolgt bei den Hochflurfahrzeugen, welche auch auf der Linie U41 eingesetzt werden, eine Modernisierung des Fahrzeugparks durch den Kauf neuer Fahrzeuge. Dazu wird unter anderem auch der Behindertenverband der Stadt Dortmund in diese Planungen miteinbezogen.

### **7.2.2 Busverkehr**

Alle Fahrzeugstandards gelten für den Regelfall ohne betriebliche Störungen. Die Ausstattung der Fahrzeuge umfasst die Teilbereiche Inklusion, Information, Komfort, Betrieb, Sicherheit und Klimaschutz. Die Vorgaben gelten für alle Busse unabhängig des zuständigen Verkehrsunternehmens bzw. beauftragten Subunternehmens. Es wird zwischen drei Produkttypen unterschieden. Es er-

folgt keine Unterscheidung zwischen Linien- und Schnellbus, da die meisten Merkmale identisch sind und die Verkehrsunternehmen somit Fahrzeuge flexibler einsetzen können. Die Standards gelten mit dem Inkrafttreten dieser Nahverkehrsplanfortschreibung bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen. Gehen Konzessionen auf andere Verkehrsunternehmen über, ist der aktuelle Standard bei den Fahrzeugstandards mindestens zu halten. Ziel ist eine kontinuierliche Verbesserung durch regelmäßige Fahrzeugwechsel.

Tab. 36: Typen bei Fahrzeugstandards

Typ	Merkmal	Höchstalter
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeug verkehrt auf den Produktlinien SchnellBus, RegioBus, CityBus, DirektBus, NachtBus und den Linien 118, 145, 170, 180 und 192</li> </ul>	12 Jahre (im Mittel 7 Jahre)
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeug verkehrt nur an Schultagen</li> <li>Zu Zeiten mit Nachfragespitzen sind Ausnahmen möglich.</li> </ul>	17 Jahre (im Mittel 9 Jahre)
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeug verkehrt nach Fahrtanmeldung mit (Großraum-) Taxi</li> </ul>	15 Jahre

Unabhängig von den Fahrzeugstandards sind die gesetzlichen Grundlagen (zum Beispiel die Straßenverkehrszulassungsverordnung, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, Unfallverhütungsvorschrift) für alle Fahrzeuge aller Produkttypen einzuhalten. Hinzu kommen für Subunternehmen die vom konzessionierten Verkehrsunternehmen erlassenen Vorschriften.

**Inklusion**

Die Inklusion ist ein wichtiges strategisches Ziel auf Kreisebene. Entsprechend wichtig ist dieses Thema auch für den Busverkehr, da mobilitätseingeschränkte Menschen auch bei kürzeren Entfernungen auf Busangebote angewiesen sind.

Tab. 37: Fahrzeugstandards Inklusion

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuanschaffungen
Niederflurfahrzeuge	■			■	■
Niederflur- oder LowEntry-Fahrzeuge		■		■	■
Kneeling	■			■	■
Klapprampe	■	■		■	■
Mehrzweckbereich (min. 1 Rollstuhl/Kinderwagen) <sup>1</sup>	■	■		■	■
Mehrzweckbereich bei Gelenkbussen an dritter Tür	■				■
Kennzeichnung der Mehrzweckbereiche außen	■	■		■	■
Innenraumgestaltung für Sehbehinderte (farblich + sensitiv)	■				■
stufenfrei erreichbare Sitze in Türrähe	■	■		■	■

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Kennzeichnung der Türbereiche	■			■	■
Haltewunschaste von jedem Sitz erreichbar	■				■
Haltewunschaste für Rollstuhlfahrer	■	■			■
Schnittstelle BlindenApp	■				■
Beförderung von Elektroscootern <sup>2</sup>	■			■	■

<sup>1</sup> Kann kein weiterer Rollstuhlfahrer/Kinderwagen mitgenommen werden, erfolgt die Bestellung eines geeigneten Zusatzfahrzeugs durch das Fahrpersonal bei der ServiceZentrale *fahrtwind*.

<sup>2</sup> Elektroscooter müssen vom Hersteller für die Beförderung in Bussen zugelassen und vom zuständigen Verkehrsunternehmen abgenommen sein. Relevante Scooter sind anschließend zu kennzeichnen.

### Information

Die Information ist eng verbunden mit der Digitalisierung im öffentlichen Personennahverkehr und hat auch eine weitere Schnittstelle mit dem Themenfeld Inklusion. Neue Technologien sollten allerdings erst auf einzelnen Linien erprobt und bei einem zuverlässigen Betrieb in allen Fahrzeugen integriert werden.

Tab. 38: Fahrzeugstandards Information

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Liniennummer an allen Fahrzeugseiten als dynamische Anzeige	■	■		■	■
Zielangabe an Front- und Türseite als dynamische Anzeige	■	■		■	■
Kennzeichnung mit TaxiBus- oder AnrufSammelTaxi-Schild			■	■	■
Flachbildschirm zur Haltestellenanzeige (min. 4 Haltestellen) vorne	■			■ <sup>1</sup>	■
Flachbildschirm entgegen Fahrtrichtung hinter der zweiten Tür	■				■
Flachbildschirm im/hinter dem Gelenk	■			■ <sup>1</sup>	■
Unternehmenslogo außen	■	■		■	■
Hinweis auf kontrollierten Einstieg vorne	■	■		■	■
akustische Haltestellenansage	■	■		■	■
akustische Information zu Umsteigemöglichkeiten	■				■
dynamische Anschlussinformationen (optisch)	■				■
Angabe von Umlaufverknüpfungen (optisch + akustisch)	■				■
Senden von Daten für dynamische Fahrgastinformation	■			■	■

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Prospekt- und Posterhalter	■			■	■
Information aus Leitstelle (Fahrertelegramm)	■	■		■	■

<sup>1</sup> Alternativ muss eine einzeilige Matrixanzeige zur Angabe der nächsten Haltestelle vorhanden sein

**Komfort**

Die Teilbereiche Inklusion und Information decken einen großen Bedarf der Ansprüche von Kunden im öffentlichen Personennahverkehr ab. Die Busangebote im Kreis Unna sollen aber auch durch Komfortmerkmale eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein.

Tab. 39: Fahrzeugstandards Komfort

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Steuerung der Innentemperatur (Klimatisierung + Heizung)	■				■
etwa 1/3 aller Fensterscheiben für Werbung nutzbar <sup>1</sup>	■	■		■	■
Digitalisierung (WLAN- + Bluetooth-fähig)	■				■
technische Ausstattung für E-Ticketes	■				■

<sup>1</sup> Werbung auf Fahrzeugtüren und Außenanzeigen ist nicht zulässig, Werbung als gelochte Folien, Art und Umfang der Werbung ist mit Konzessionsinhaber abzustimmen

**Betrieb**

Der Teilbereich Betrieb soll ein zuverlässiges und sicheres Busangebot ermöglichen. Hierzu berücksichtigen die Standards auch Anordnungen für das Fahrpersonal. Hierzu gehören auch Ausstattungsmerkmale für die Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste.

Speziell bei bedarfsorientierten Angeboten (TaxiBus, AnrufSammelTaxi) ist eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen sicherzustellen. Mehrere gleichzeitig eingehende einzelne Fahrtanmeldungen müssen bei Bedarf mit mehreren bzw. größeren Fahrzeugen durchführbar sein. Für Gruppenanmeldungen können abweichende Anmeldefristen festgelegt werden.

Tab. 40: Fahrzeugstandards Betrieb

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Bordrechner mit Notruffunktion	■	■		■	■
Intermodal Transport Control System zur Beeinflussung von Vorrangschaltungen	■			■	■

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Fahrscheinverkauf <sup>1</sup>	■	■	■	■	■
kontaktloses Bezahlen	■			■	■
Entwerter (2 pro Fahrzeug, davon 1 Entwerter beim Fahrpersonal)	■	■		■	■
Videoüberwachung	■				■
Außenlautsprecher	■			■	■
Haltegurte im Mehrzweckbereich	■				■
Elektronischer Abbiegeassistent	■	■	■	■	■

<sup>1</sup> Mindestangebot an Fahrscheinen für Verkauf im Fahrzeug vgl. Anhang Tab. 54

### Klimaschutz

Die Bereitstellung von Bahn- und Busangeboten ist bereits ein wichtiger Bestandteil einer klimafreundlichen Mobilität. Darüber hinaus können auch bei den Fahrzeugen selbst weitere Standards für einen zusätzlichen Schutz des Klimas sorgen. Dazu ist die Euro-Abgasnorm durch die Modernisierung des Fahrzeugparks regelmäßig zu verbessern.

Zurzeit finden mit Hilfe von Förderprogrammen in mehreren Städten, auch in Nordrhein-Westfalen, Testbetriebe mit Elektromobilität statt. Diese decken alle Fahrzeugklassen und Linienprofile ab. Daher sollte der Einsatz von Elektromobilität im Busverkehr abhängig von den Ergebnissen dieser Pilotprojekte sein. Entsprechend sind die als Alternative zur Verfügung stehenden Diesel-Hybrid-Busse eine Übergangslösung, welche im Kreis Unna aber nicht die erhofften Erfolge beim Klimaschutz erbracht haben. Bis zum zuverlässigen Einsatz von Elektrobussen und Klärung spezieller Fragestellungen im Busverkehr (zum Beispiel Zeitpuffer für Zwischenladungen und Zusatzverbrauch durch Klimaanlage und Heizung) liegt der Fokus auf einem möglichst hohen Anteil an Fahrzeugen der Abgasnorm Euro 6. Diese ist klimafreundlicher als vergleichbare Hybrid-Fahrzeuge mit der Euro-Abgasnorm 5 EEV.

Tab. 41: Fahrzeugstandards Klimaschutz

Ausstattung	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 2	Fahrzeugtyp 3	ab 2019 für alle Fahrzeuge	mit Neuan-schaffungen
Euro-Norm 4 für alle Bestandsfahrzeuge	■			■	
Euro-Norm 5 EEV für neu angeschaffte Gebrauchtfahrzeuge	■	■		■	■
Euro-Norm als aktuell strengste Norm (aktuell Euro 6)	■		■		■
Nachrüstung von Rußpartikelfiltern	■	■		■	

## 7.3 Betriebsstandards

### 7.3.1 Durchführung und Organisation

Alle Standards für die Durchführung und Organisation des Betriebs durch die Verkehrsunternehmen gelten für den Regelfall ohne betriebliche Störungen. Die Standards für den Betrieb, welche die Ausstattung von Fahrzeugen betreffen, ist im Kapitel Fahrzeugstandards dargestellt. Die weiteren Standards in diesem Bereich betreffen die Organisation und Durchführung in den Verkehrsunternehmen. Diese sind für das konzessionierte Verkehrsunternehmen und ein beauftragtes Subunternehmen überwiegend identisch. Ein Subunternehmen kann mit Verkehrsleistungen durch das konzessionierte Verkehrsunternehmen beauftragt werden. Das Subunternehmen selbst kann diese beauftragten Leistungen nicht an ein weiteres Subunternehmen weitergeben.

Tab. 42: Betriebsstandards – Durchführung und Organisation

Ausstattung	Konzessionär	Subunternehmen
Führerschein Klasse D	■	■
Nachweise entsprechend Berufsfahrerqualifikationsgesetz	■	■
Fahrdienstgespräche/Training <sup>1</sup> und Weiterbildung mit 8 Stunden/Jahr	■	
Fahrdienstgespräche/Training <sup>1</sup> und Weiterbildung mit 4 Stunden/Jahr		■
Schulungen für einen interkulturellen Umgang	■	■
Kontrolle der Subunternehmen (gesetzlicher Vorgaben + vertraglicher Vereinbarungen)	■	
regelmäßige Fahrgastkontrollen	■	
Reinigung Innenraum mindestens einmal pro Tag	■	■
Beseitigung von groben Müll nach jeder Fahrt (zum Beispiel Dosen)	■	■
Reinigung Fahrzeugäußeres mindestens einmal pro Woche	■	■
Fahrzeugwechsel bei nicht behebbaren Verunreinigungen	■	■
von Fahrzeugabstellort ist jede Linie im Kreis Unna in max. 60 Minuten erreichbar	■	■
Leitstelle ermöglicht zuverlässige Steuerung der Buslinien im Kreis Unna	■	■
Tarifverträge (TVöD oder NWO)	■	■
Fahrkartenkontrollen mit 2% Erhebungsquote <sup>2</sup>	■	
Ersatzkonzepte bei Verkehrsstörungen	■	■
Teilnahme am Kundenbarometer alle 2 Jahre	■	
Anerkennung Westfalentarif, Nordrhein-Westfalen-Tarif, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr <sup>3</sup>	■	■
Rückmeldung zu Beschwerden und Anregungen von Kunden innerhalb von 2 Wochen <sup>4</sup>	■	■

<sup>1</sup> Fahrsicherheitstraining, klimaschonende Fahrweise, Deeskalationstraining, Umgang mit Mobilitätseingeschränkten und interkulturell

<sup>2</sup> Quote kann auch durch Fremdunternehmen erfüllt werden.

<sup>3</sup> Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für Lünen, Bergkamen, Kamen, Holzwickede, Unna und Schwerte

<sup>4</sup> Subunternehmen leiten Beschwerden und Anregungen an konzessioniertes Verkehrsunternehmen weiter

### 7.3.2 Marketing, Personal und Kundenkontakt

Die Standards für das Personal umfassen alle Beschäftigten im Kundenkontakt. Hier erfolgt keine Unterscheidung in konzessionierte Unternehmen, Subunternehmen oder andere externe Dienstleister. Dies betrifft vor allem das Fahrpersonal und die Beratung in Kundenzentren und Vertriebsstellen, welches kundenfreundlich und serviceorientiert arbeitet. Die Dienstanweisung Bus wird eingehalten.

Alle Verkehrsunternehmen, welche mehr als 25% der Gesamtleistung im Kreis Unna erbringen, setzen sich gemeinsam mit dem Kreis Unna für ein flächendeckendes Netz aus Beratungsmöglichkeiten vor Ort ein. In allen Stadtzentren sowie in dichteren Siedlungsgebieten bestehen einfache Vorkaufstellen.

Tab. 43: Betriebsstandards – Personal- und Kundenkontakt

Ausstattung	Fahrpersonal	Kundenzentrum	Vertriebsstelle
Deutschkenntnisse vergleichbar Sprachzertifikat B1	■	■	■
kennt Tarifsysteem inkl. Übergangsregelungen zwischen Westfalentarif und Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr	■	■	■
kennt und verkauft Fahrscheinsortiment	eingeschränkt (vgl. Tab. 54)	Gesamtes Sortiment	Gesamtes Sortiment
kennt Netz und Bedienungsangebote	auf eingesetzter Linie	kreisweit mit Unterstützung von Auskunftsmedien	kreisweit mit Unterstützung von Auskunftsmedien
kennt wichtige Ziele (Bahnhöfe, öffentliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Gewerbegebiete, usw.)	auf eingesetzter Linie	kreisweit mit Unterstützung von Auskunftsmedien	kreisweit mit Unterstützung von Auskunftsmedien
beherrscht Arbeitsplatz	Fahrerplatz und Klapprampe	Softwarekenntnisse	Softwarekenntnisse
trägt Dienstkleidung <sup>1</sup>	■	■	
leiten Kritik und Anregungen an richtigen Ansprechpartner weiter	■	■	■
Verkauf über Fahrscheinsortiment hinaus		■	
informiert über Projekte und vermittelt Kontakte		■	
Empfehlung von Informationsmöglichkeiten (zum Beispiel <i>fahrtwind</i> -App)	■	■	■
hilft Mobilitätseingeschränkten beim Ein- und Ausstieg	■		

<sup>1</sup> Subunternehmen stimmen Art/Umfang der Dienstkleidung mit konzessionierten Verkehrsunternehmen ab. Die Verkehrsunternehmen führen unter Beachtung der Qualitätsstandards des Nahverkehrsplanes des Kreises Unna kontinuierlich Marketingaktivitäten durch. Der Marketing- und Kommunikationsplan ist jährlich mit dem Aufgabenträger und bei der Vermarktung von Tickets und Fahrpreisen mit der Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe GmbH sowie zusätzlich mit der WestfalenTarif GmbH abzustimmen.

Zu den Aufgaben des Marketings gehören unter anderem:

- Serviceleistungen wie Mobilitäts- und Tarifberatung,
- Kundenbetreuung,
- Informationen über das Angebot und zu Tickets und Fahrpreisen,
- Einheitliches Erscheinungsbild,
- Bewerbung von Sonderverkehren,
- Programme und Veranstaltungen für besondere Nutzergruppen wie Schüler, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen etc.
- Projekte zur Imageförderung,
- neue Medien (Internet, Apps, Facebook etc.),
- Absatzförderung für den ÖPNV,
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,
- Haltestellen- und Wegeinformation sowie Übersichtspläne von Busbahnhöfen und zentralen Verknüpfungs-/Umsteigepunkten

Darüber hinaus arbeiten die Verkehrsunternehmen zu den Themen der Tarifstruktur, Tariffhöhe/-niveau sowie Tarifkooperationen in den Gremien und Facharbeitskreisen und -gruppen der Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe bzw. des Westfalentarifs aktiv mit.

### **7.3.3 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 sollte über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem 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 Bussen und 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 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 so lange ein Bus fährt auch diese Backup-Funktionen gegeben sind. In der Leitstelle wird fachlich versiertes Personal eingesetzt, welches die Betriebsabläufe kennt und beherrscht. Die Einsätze sind über das rechnergestützte Betriebsleitsystem 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 den Fahrer**

- 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

## **7.4 Projekte des sozialen Engagements**

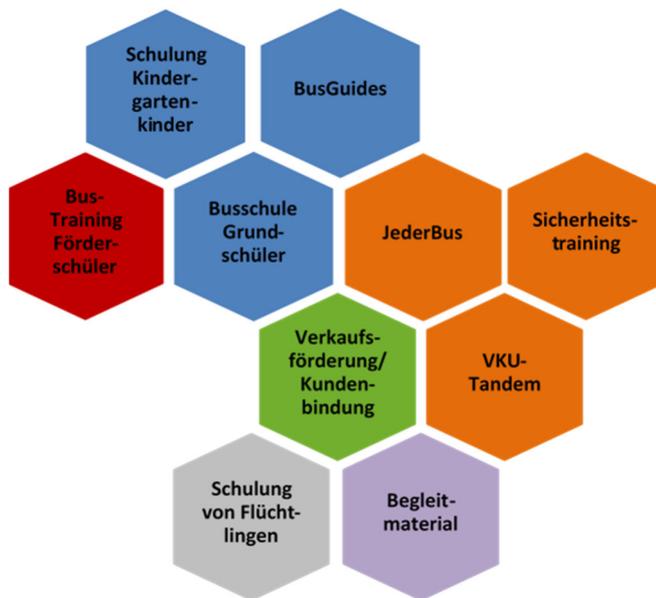
Der Kreis Unna verfolgt das Ziel eines attraktiven, fahrgastfreundlichen, die allgemeinen Umwelt- und Klimaschutzziele sowie die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen gewährleistenden Bahn- und Busangebots. Darüber hinaus möchte der Kreis Unna (nicht nur) in Fragen der Mobilität die negativen Folgen des demografischen Wandels durch geeignete Maßnahmen geringhalten. Deshalb wurde seit dem Jahr 2010 das kommunale Verkehrsunternehmen beauftragt, Maßnahmen mit folgenden Zielsetzungen zu entwickeln und umzusetzen:

- Vermittlung von Mobilitätskompetenz
- Vermittlung von sicherem und sozialem Verhalten beim Unterwegssein
- Umsetzung von Barrierefreiheit und Inklusion im Bahn- und Busnetz
- Akquirierung neuer Kundengruppen (Schulungen bringen erwiesenermaßen Kunden)
- Nachhaltige Kundenbindung
- Imagewerbung für Bahn und Bus

Diese Maßnahmen wurden unter dem Projektnamen NimmBus durchgeführt und vermarktet. NimmBus ist in allen Kommunen des Kreises Unna tätig. Das Teilprojekt JederBus beschäftigt sich mit beeinträchtigten Menschen (Inklusionsprojekt). Mit den nachfolgend aufgeführten Projekten soll das kommunale Verkehrsunternehmen sicherstellen, dass sich die Servicequalität kontinuierlich entwickelt und somit ein attraktiver sowie kundenorientierter Qualitätsstandard bereitgestellt wird. Auch dies möchte der Kreis Unna über unterschiedliche Projekte weiter fortführen.

### **7.4.1 *NimmBus* – 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.

Abb. 23: Bausteine und Maßnahmen des Projekts *NimmBus*

Durch dieses vielfältige Angebot soll es dem Projekt *NimmBus* 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. Mit Hilfe des Projekts *NimmBus* 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

Der Kreis Unna beabsichtigt die Weiterentwicklung von NimmBus hin zu einem KompetenzCenter für Mobilitätsschulungen. Im Zuge der Umsetzung der Gesamtstrategie FUN möchte er 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.

Die Verkehrsunternehmen stellen 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 NimmBus kurzfristig reagiert und entsprechende Lösungsansätze konzipiert werden. Die einzelnen Teilprojekte müssen evaluiert und regelmäßige Sachberichte gefertigt werden. NimmBus 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.

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 durch NimmBus 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 des Projekts NimmBus 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 NimmBus. Durch diese feste Integration der Busschule in die verkehrserzieherische Arbeit der Grundschulen werden die Kinder befähigt, ihre Mobilität selbstständig 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. NimmBus 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 zukunftsweisende Neuerungen (zum Beispiel *fahrtwind*-App, SIMSme)
- Information/Beratung zu Fahrkarten für Jugendliche und Schüler, insbesondere FlashTicket

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 selbständigen 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 müssen durch NimmBus konzipiert und umgesetzt werden.

### **BusTraining 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 das Förderzentrum Süd in Unna 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 zurechtfinden. Natürlich gilt dies auch für Fahrten in der Freizeit. Das bedeutet eine nachhaltige Bindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

Der Kreis Unna beabsichtigt, mittels des BusTrainings die Förderschüler während ihrer gesamten Schullaufbahn intensiv und individuell zu begleiten. Hierfür müssen durch NimmBus für die jeweiligen Altersklassen spezifische Bausteine konzipiert und umgesetzt werden. 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 Betroffenen befähigt wird, den Schulweg mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurück zu legen, erzielt der Kreis Unna erhebliche Einsparungen, weil die in-

dividuelle Beförderung mit speziell eingesetzten Bussen oder Taxen (Schülerspezialverkehr) erheblich reduziert wird.

### **Bereitstellung kostenlosen Begleitmaterials**

Die Inhalte der jeweiligen Bausteine müssen seitens NimmBus 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.

### **BusGuides**

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. Während der Fahrt achten BusGuides darauf, dass die Mitschüler sich setzen und sollte das nicht mehr möglich sein, sich festhalten. Kommt es während der Fahrt zu Konflikten, vermitteln sie 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.

NimmBus 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.

## **7.4.2 JederBus – Inklusion erfahren**

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, eine möglichst große Barrierefreiheit zu erreichen. Nach dem Personenbeförderungsgesetz soll 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 JederBus 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 JederBus in den vergangenen Jahren in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen 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. Diese Arbeitsweise wurde 2015 vom Land Nordrhein-Westfalen mit dem Inklusionspreis honoriert. Das Projekt JederBus gewann hier in der Kategorie Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Mobilität und Wohnen.

Tab. 44: Übersicht Teilprojekte *JederBus*

Teilprojekt	Ziel	Stand
Information zu Barrierefreiheit ausbauen	Eintragung der VKU Haltestellen bei wheelmap.org / Kategorisierung der Haltestellen	Die Haltestellen der Linien R11, R81, S80 sowie der Stadtbuslinien in Schwerte wurden kategorisiert. Weitere Haltestellen sollen von den Betroffenen beurteilt werden. Projekt abgeschlossen.
barrierefreie App	Alle Informationen zum Busfahren sollen leicht zugänglich sein. Die Orientierung an der Haltestelle und im Bus soll gewährleistet sein.	Die App Soester <i>BusGuide</i> wurde für die VKU zum Bus-Navi modifiziert. Alle Busse wurden mit Bluetooth-Geräten ausgerüstet, die mit der App kommunizieren. Nach einer erfolgreichen Anfangsphase wurde das Bus-Navi zur <i>fahrtwind</i> -App weiterentwickelt und um weitere Mobilitätsmöglichkeiten erweitert. Die Betreuung dieses Projekts erfolgt seit 2016 unter der Gesamtstrategie Flexibel UNterwegs im Kreis Unna (FUN).
einfache Sprache	Die öffentlich zugänglichen Informationen zum öffentlichen Personennahverkehr müssen für alle Menschen verständlich und erfassbar sein. Die Anwendung von leichter Sprache soll in Veröffentlichungen Standard werden.	Bisher veröffentlicht: Flyer <i>Einfach Bus fahren</i> , <i>Einfach TaxiBus fahren</i> , <i>Sozialticket</i> und <i>Busse R81 und R82, VKU-Tandem, Mit dem Rollator unterwegs</i> Eine Broschüre <i>Einfach Bus-fahren</i> liegt seit Juni 2018 vor. Überprüfung des Internetauftritts auf leichte Sprache und Barrierefreiheit in Bearbeitung
vereinfachte Orientierung mit Symbolen und Farben	Linienetzpläne, Haltestellen und Busse sollen mit Symbolen und farblichen Markierungen gekennzeichnet werden, sodass sich alle Menschen einfach orientieren können. Jede Linie erhält eine Farbe, jede Endhaltestelle ein festes Symbol.	Testphase in Stadt Lünen abgeschlossen. Projekt wird mit Fahrplanwechsel 2020 auf den gesamten Kreis Unna ausgeweitet.
2. Haltestellenanzeige lesbar für Rollstuhlfahrer	Haltestellenanzeigen sollen von allen Fahrgästen gesehen werden können.	für Neuanschaffungen Standard (Nachrüstung für Bestandfahrzeuge wegen sehr hoher Kosten nicht weiterverfolgt)
Vergrößerung der Mehrzweckflächen	standardmäßig Abstellfläche für mindestens 2 Rollstühle schaffen	für Neuanschaffungen Standard (Nachrüstung für Bestandfahrzeuge wegen sehr hoher Kosten nicht weiterverfolgt)
Markierung Bustüren mit Klebestreifen	bessere Orientierung für Sehbehinderte	Alle Busse der VKU und der Unternehmer sind mit Markierungen ausgerüstet. Standard für Neuanschaffungen.

Teilprojekt	Ziel	Stand
Lautstärke Haltestellenansagen	bessere Orientierung für Sehbehinderte	Lautstärke in Bussen eingestellt, kontinuierliche Überprüfung der Unternehmerbusse
Sicherheitsring	Schutz für Sehbehinderte vor Kollision mit Haltestellenmasten	In Schwerte, Kamen, Werne, Bergkamen, Unna und Lünen bereits verlegt.
Schulungen	Menschen mit Beeinträchtigung sollen Bahn- und Busangebote selbständig oder zumindest selbständiger als bisher nutzen.	<p>Sicherheitstraining: bisher ca. 1.000 Personen geschult</p> <p>Kreisweite Teilnahme an Rollatortagen mit Schulungen in den Kommunen</p> <p>Beginn mit Seminaren gegen Busangebot vor allem für Menschen mit psychischen Erkrankungen seit 2017.</p>
VKU-Tandem	Mobilitätseingeschränkte sollen Bahn- und Busangebote selbständig oder zumindest selbständiger als bisher zu nutzen.	laufend
Sensibilisierung Fahrpersonal	Fahrpersonal soll für die Bedürfnisse beeinträchtigter Menschen sensibilisiert werden.	<p>Es finden Treffen zwischen Fahrern und Beeinträchtigten statt.</p> <p>Im Dienstunterricht explizit über Bedürfnisse Mobilitätseingeschränkter aufgeklärt.</p> <p>Beschäftigte erhalten mit den Einstellungsunterlagen ein Merkblatt mit <i>Tipps zum Umgang mit beeinträchtigten Menschen</i>.</p> <p>Es werden regelmäßig Schulungen für das Personal von Subunternehmen durchgeführt.</p>
Akzeptanz/Toleranz	Berührungspunkte zwischen Beeinträchtigten, Fahrern und Mitfahrern sollen abgebaut werden. Es soll Verständnis und Aufmerksamkeit für die Bedürfnisse beeinträchtigter Menschen geweckt werden.	<p>Veranstaltungen um Beeinträchtigungen bei der Nutzung von Bussen erlebbar/nachvollziehbar zu machen.</p> <p>Plakataktion <i>Üben Sie mal Toleranz</i></p> <p>Postkartenaktion <i>Tipps zum Umgang mit beeinträchtigten Menschen</i></p> <p>Musikaktion mit Verteilung der Postkarten (zum Beispiel Adventssingen)</p>
Gestaltung ServiceCenter	Barrierearme Umgestaltung ServiceCenter	ServiceCenter wurden mit induktiven Hörschleifen ausgerüstet. Bei weiteren Umgestaltungen wird Barrierefreiheit eingehalten. Dazu wurde die neue Zentrale in Kamen am Markt für Kunden und Personal vollständig barrierefrei umgebaut.

**Vorhalten eines KompetenzCenters Inklusion**

Auch zukünftig hat das kommunale Verkehrsunternehmen den Kreis Unna in Fragestellungen, die die Inklusion betreffen, zu unterstützen und fungiert als Bindeglied zwischen Beeinträchtigten, Verkehrsunternehmen, Kommunen und anderen Straßenbulasträgern. 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 von JederBus werden folgende Bausteine definiert:

### **Sicherheitstraining 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 auf eine besondere Unterstützung beim Erlernen selbständiger Mobilität angewiesen. Diese Unterstützung müssen Verkehrsunternehmen mit JederBus 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 zukunftsweisende Neuerungen (zum Beispiel *fahrtwind*-App, SIMSme)
- Information und Beratung zum Ticketangebot

Der praktische Teil wird auf die Teilnehmer 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. JederBus übernimmt die administrative Abwicklung mit allen interessierten Gruppen im Kreis Unna und führt die Sicherheitstrainings durch.

### **Begleitservice (VKU-Tandem)**

Zusätzlich zu den Sicherheitstrainings bietet JederBus 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 Linien-

netz- und Fahrplans) sowie zukunftsweisende Neuerungen (zum Beispiel fahrtwind-App, SIMSme) 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.

Tab. 45: Weitere Zielvorgaben zur Inklusion

Handlungsfeld	Elemente
Fahrzeuge	Alle bisher durch <i>JederBus</i> umgesetzten Modifikationen in der Busausstattung (gelbe Haltestangen, 2. Monitor, gelb-schwarze Türmarkierungen, taktile Haltestangen im Ausgangsbereich) werden Standard.
Haltestellen	Standardmäßige Ausrüstung von Bushaltestellen mit Fahrgastinformationssäulen durch die Kommunen, obligatorisch bei Baumaßnahmen an der jeweiligen Haltestelle. Leistungen: Abfahrtsmonitor, Ansage der einfahrenden Busse Voraussetzungen: Haltestelle wird von zwei oder mehr Linien bedient, Haltestelle hat mehr als 50 Einsteiger pro Tag. Haltestelle in der Nähe eines Seniorenheims, eines Krankenhauses oder einer Behinderteneinrichtung sollen unbeachtet der Einsteigerzahlen, bevorzugt umgerüstet werden.
barrierefreie Informationsangebote	blindengerechte Navigation vom Start zur Haltestelle, Abfahrtsmonitor, Fahrplanauskunft, Ansage einfahrender Busse, Haltewunschtaaste, Ansage der Haltestellen während der Fahrt, blindengerechte Navigation zum Zielort Vorhalten eines barrierefreien Internetauftritts mit Fahrplanauskunft.
Verkauf	Vorhalten mindestens einer barrierefreien Vorverkaufagentur mit persönlicher Beratung pro Kommune (Zertifizierung durch <i>JederBus</i> ).
Kommunikation	Einrichtung eines barrierefreien Besprechungsraums für Workshops und ähnliche Treffen mit Betroffenen beim Verkehrsunternehmen.

### 7.4.3 Informationen für Flüchtlinge

In der zweiten Jahreshälfte 2015 stieg die Zahl der Asylbewerber auch im Kreis Unna stark an. Die Flüchtlinge blieben zum Teil länger im Kreisgebiet, waren aber auch bundesweit sehr mobil. Seitens des Kreises Unna bestand daher der ausdrückliche Wunsch, Flüchtlingen das System des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland und im Kreis Unna systematisch nahezubringen.

In Absprache mit dem Kommunalen Integrationszentrum des Kreises Unna wurden daher durch das Projekt NimmBus unterschiedliche Bausteine für Informationen zum öffentlichen Personennahverkehr für Flüchtlinge auf den Weg gebracht.

Hierzu zählte als erste Basisinformation eine mehrsprachige Broschüre. Die darin enthaltenen Tipps und Informationen erklären, wie das Bus- und Bahnfahren im Kreis Unna funktioniert. Die Informationen sind in den Sprachen Deutsch, Englisch, Farsi und Arabisch aufbereitet. Auf dem Flyer abgebildete QR-Codes verweisen direkt auf die entsprechende Internetseite des kommunalen

len Verkehrsunternehmens, wo in der jeweiligen Landessprache weiterführende Informationen angeboten werden.

Darüber hinaus wurde durch Projekt NimmBus eine entsprechende Schulung für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs konzipiert. Hier werden relevante Fragen und Besonderheiten des Bahn- und Busangebots im Kreis Unna angesprochen. Behandelt werden unter anderem Fragestellungen wie:

- System öffentlicher Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen: Verkehrsverbünde und unterschiedliche Tarife
- Welchen Fahrschein brauche ich für welche Fahrt?  
(zum Beispiel im Kreis Unna, nach Dortmund, für Fernreisen)
- Wo kann ich meinen Fahrschein kaufen?
- Welche besonderen Fahrscheine gibt es im Kreis Unna?  
(zum Beispiel TagesTicket, 10er Ticket, SozialTicket)
- detaillierte Vorstellung und Hilfestellung bei der Beantragung des SozialTickets
- Informationsbeschaffung über unterschiedliche Medien  
(Fahrplanbuch, Internet, App, telefonische Beratung, persönliche Beratung)
- Grundlagen für die Nutzung von Bahn und Bus  
(Haltestelle, Busanzeigen, Ein- und Ausstieg usw.)
- Beförderungsbedingungen, Schwarzfahren und Konsequenzen

Die Schulungen werden bei Bedarf von geeignetem Personal des kommunalen Verkehrsunternehmens bzw. in dessen Auftrag durchgeführt, welches umfassende sprachliche Kompetenzen, insbesondere bei Farsi und Arabisch, aufweist.

Da durch solche gezielten Schulungen die Flüchtlinge bei ihrem Aufenthalt und bei ihrem Integrationsprozess im Kreis Unna unterstützt werden, ist es auch weiterhin notwendig, dass die Verkehrsunternehmen diese Schulungen anbieten. Darüber hinaus sind – unabhängig vom jeweiligen Aufenthaltsstatus – alle derzeit im Kreis Unna lebenden Flüchtlinge als potenzielle Kunden des öffentlichen Personennahverkehrs anzusehen. Sie verfügen über keine Fahrerlaubnis und/oder haben keinen Zugriff auf ein Auto, sodass für längere Entfernungen nur der öffentliche Personennahverkehr in Frage kommt. Hinzu kommt, dass vor allem in arabischen Ländern der Radverkehr keine große Bedeutung hat. Daher haben oft Flüchtlinge aus diesen Ländern keine Erfahrungen in der Nutzung des Fahrrads und sind auch für kürzere Entfernungen auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen.

## 7.5 MieterTicket

Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna hat ein eigenes Angebot für Mieter entwickelt. Seit Januar 2019 bekommt jeder neuer Mieter der frei finanzierten Wohnungen ein Monatsticket für seinen Wohnort. Dieses Angebot gilt für alle Mieter der Unnaer Kreis-, Bau- und Siedlungsgesellschaft. Es ist ein nicht übertragbares Ticket für eine volljährige Person im Mieterhaushalt. Es entspricht dem regulären Monatsticket der Preisstufe A. Hierzu gehört auch zusätzlicher Nutzen wie die Mitnah-

memöglichkeit einer weiteren Person nach 19:00 Uhr montags bis freitags und am Wochenende ganztägig.

Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna hat dazu mit der Unnaer Kreis-, Bau- und Siedlungsgesellschaft eine Vereinbarung geschlossen. Wie bei KombiTickets wird für die Unnaer Kreis-, Bau- und Siedlungsgesellschaft ein Rabatt ermöglicht. Bei neuen Wohnungsbauprojekten bei öffentlich geförderten Wohnungen wird ebenfalls die Einführung des MieterTickets angestrebt.

Die Vereinbarung zum aktuellen MieterTicket gilt für zwei Jahre. Vor Ablauf dieses Zeitraums ist eine Evaluatierung vorgesehen. Bei einer positiven Evaluierung würde eine Ausweitung dieses Ticketangebots auf alle Nutzer von Mietwohnungen angestrebt.

## **7.6 Mobilitätsdienstleister *fahrtwind***

Die ServiceZentrale fahrtwind berät seit 1998 im Auftrag des Kreises Unna die Bürger zu allen Fragen bei Bus und Bahn. Ausdrücklich fungiert fahrtwind von Anfang an als verkehrsträgerübergreifende und für alle Kommunen im Kreis Unna zuständige Einrichtung. Derzeit ist fahrtwind mit zwei Standorten im Kreisgebiet vertreten. In Kamen am Markt ist seit April 2018 die Hauptstelle, die sich bisher bei der Betriebsleitung der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna in der Lünener Straße 13 befand. In Lünen am Hauptbahnhof/ZOB wird seit 2010 eine Filiale von fahrtwind betrieben. Im Laufe der Zeit haben sich die Anforderungen an fahrtwind 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. Der Bedarf an umfassender Beratung in Mobilitätsfragen steigt bei digitalen Angeboten stetig an. Die ServiceZentrale hatte im Jahre 2017 insgesamt 118.017 Kundenkontakte.

Der ServiceZentrale fahrtwind kommen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Beratung persönlich, telefonisch und digital für kreis- und bundesweite Fahrplanauskünfte und Fahrpreisermittlungen  
(Service-Nummer: Schlaue Nummer 01806/50 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  
(aktive Kundenechtzeitinformation zurzeit über den Messenger SimsMe)
- vor-Ort Beratungsservice zum gesamten Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, welches für die Bürger im Kreis Unna relevant ist  
(zum Beispiel auch Abfahrten ab Dortmund Hauptbahnhof)

- personelle Unterstützung bei vom Kreis Unna initiierten Aktivitäten und Projekten (zum Beispiel Informationsbedarf bei neuen Fahrscheinangeboten)
- Fundsachenrecherche und -herausgabe
- Zusammenarbeit mit der Abo-Abteilung der Verkehrsunternehmen: Bearbeitung von Anfragen der Abonnenten inklusive eines erheblichen Umfangs an mehrsprachigen Anfragen zum SozialTicket, 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 wie Paketdienste (Dienstleister GLS) und Aufträge anderer Verkehrsunternehmen wie Regionalverkehr Münsterland und Regionalverkehr Ruhr-Lippe (Fahrplan- und Tarifauskünfte sowie TaxiBus) und Stadtwerke Hamm (Fahrplan- und Tarifauskünfte) sowie Märkische Verkehrsgesellschaft (AnrufLinienFahrt)

Der Kreis Unna und die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna stellen sicher, dass fahrtwind als Service-Zentrale fortgeführt und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Insbesondere im Rahmen der durch den Kreis Unna verfolgten Gesamtstrategie Flexibel UNterwegs im Kreis Unna (vgl. Kapitel 7.7) kommt fahrtwind eine zentrale Rolle zu. Um die Gesamtstrategie FUN im Kreisgebiet zu realisieren, trägt die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna dafür Sorge, dass zwischen fahrtwind, dem fahrbetrieblichen Bereich, den Projekten NimmBus und JederBus 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. fahrtwind übernimmt diese Funktion der zentralen Mobilitätsberatungsstelle im Kreis Unna. Mit der Funktion des integrierten Mobilitätsdienstleisters erweitert sich das Aufgabenspektrum von fahrtwind. Die Kunden erhalten zukünftig über fahrtwind 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 fahrtwind sowohl die technischen als auch die personellen Voraussetzungen für die relevanten Verkehrsunternehmen im Kreis Unna bereitstellen.

Der Kreis Unna wünscht darüber hinaus ein flächendeckendes Netz aus örtlichen Beratungsstellen. Neben bereits bestehenden fahrtwind-Standorten in den Städten Kamen und Lünen setzt sich der Kreis Unna und die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna weiterhin für dezentral gelegene Beratungs- und Vertriebsstellen ein. Das umfasst die Einrichtung und Unterhaltung eines flächendeckenden Netzes von Vertriebsstellen und die Schulung der jeweiligen Beschäftigten, sodass eine qualitativ hochwertige Betreuung auch für die Bürger sichergestellt ist, die auf eine persönliche Beratung angewiesen sind. In allen Stadtzentren sowie in dichteren Siedlungsgebieten bestehen

einfache Vorkaufsstellen. Ferner zählen neben den klassischen Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr folgende Bausteine einer nachhaltigen Mobilität im Kreis Unna zum Portfolio von fahrtwind und müssen durch das Verkehrsunternehmen konzeptionell weiterentwickelt und umgesetzt werden.

### **CarSharing**

CarSharing ist eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr und soll daher im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im Kreis Unna gefördert werden. fahrtwind 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 fahrtwind möglich sein.

### **Organisation von Fahrgemeinschaften (Pendlerportal)**

Zur Verringerung des Fahrzeugaufkommens im motorisierten Individualverkehr im Kreis Unna wird das Angebot der Arbeitsgemeinschaft Fahrgemeinschaften Nordrhein-Westfalen, die beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angesiedelt ist, genutzt. Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrgemeinschaften Nordrhein-Westfalen. Diese stellt das Pendlerportal als Vermittlungsplattform für Mitfahrgelegenheiten zur Verfügung und entwickelt es kontinuierlich weiter. Neben Einmalfahrten wird auch über regelmäßige Fahrten und Alternativen zum öffentlichen Personennahverkehr informiert. Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna stellt eine auf fahrtwind gekennzeichnete Version des Pendlerportals zur Verfügung und entwickeln diese weiter. Der ServiceZentrale kommt dabei die Rolle zu, Kunden bei der Nutzung des fahrtwind-Pendlerportals beratend zur Seite zu stehen.

### **Fahrradauskunft**

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

### **Weitere Mobilitätsanbieter**

fahrtwind 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 von fahrtwind: Homepage und fahrtwind-App**

Die fahrtwind-Zentrale selbst wird - wie oben beschrieben - durch ausgewählte Vorverkaufsstellen für die persönliche Beratung ergänzt. Neben diesen Kundenkontaktstellen ergänzt die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna ein virtuelles Angebot in Form einer Internetseite und der fahrtwind-App.

Die Internetseite und die App spiegeln dabei das Angebot von fahrtwind wider. Alle Auskunft- und Buchungsmöglichkeiten sind beispielsweise über die Homepage oder die fahrtwind-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 fahrtwind-Kunden bedient. Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna hält daher ein Vertriebshintergrundsystem mit Schnittstellen zu den Radstationen und Carsharing-Anbietern vor.

### Standards bezüglich der *fahrtwind*-Personale

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

### Standards bezüglich der örtlichen Beratungsstellen

Die Öffnungszeiten der fahrtwind-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:

Tab. 46: Richtlinie zu Öffnungszeiten von Servicedienstleistungen

Angebot	Richtwerte
<i>fahrtwind</i> -Hauptstelle Stadt Kamen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag: 07:30 Uhr bis 17:00 Uhr</li> </ul>
<i>fahrtwind</i> -Filiale Stadt Lünen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag: 07:30 Uhr bis 17:00 Uhr</li> </ul>
<i>fahrtwind</i> -Callcenter	Schlaue Nummer <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr</li> </ul> TaxiBus <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr</li> </ul> Abo-Servicenummer <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag 07:00 Uhr bis 18:00 Uhr</li> </ul>

fahrtwind muss zur Einhaltung des Rund-um-die-Uhr-Service, wie er in Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Schlaue 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 fahrtwind in der Stadt Kamen, als auch die Filiale in der Stadt Lünen müssen barrierefrei erreichbar sein. Darüber hinaus muss im Kreisgebiet mindestens eine dezentrale Beratungsmöglichkeit pro Kommune barrierefrei vorgehalten werden.

### **Kundenbindung und Verkaufsförderung durch zusätzlichen stationären Vorverkauf in der Fläche**

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.

### **Dezentraler Ticketverkauf - Vorverkaufsagenturen**

Vorverkaufsagenturen sind vor Ort oft die erste Anlaufstelle für die Kunden des öffentlichen Personennahverkehrs und tragen maßgeblich zur Kundenzufriedenheit und somit auch zur aktiven Kundenbindung bei. Im Rahmen der durch die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna im Jahr 2012 durchgeführten Untersuchung wurde festgestellt, dass in Orten, in denen das Netz der Vorverkaufsagenturen dichter ist, die Umsätze je Einwohner deutlich höher sind als in den anderen Kommunen des Kreises Unna. Ein dichtes Netz an Vorverkaufsagenturen beeinflusst somit generell die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs positiv. Darüber hinaus stellen die Vorverkaufsagenturen eine kontinuierliche und qualifizierte Betreuung der Kunden sicher („Nah dran am Kunden!“) und verbessern die Beratungssituation vor Ort. Folgende Aufgaben müssen sichergestellt werden:

- Betreuung der bestehenden Verkaufsagenturen mit regelmäßiger Kontaktpflege zu den Verkaufsagenturen sowie Bereitstellung einer Ansprechperson für die Agenturen, technischer Ausstattung und Betreuung der Agenturen sowie monatliche Abrechnung und Herstellung sowie Pflege von individuellen Verkaufshandbüchern.
- Akquise weiterer Verkaufsagenturen, um die definierte Dichte an örtlichen Beratungsmöglichkeiten zu gewährleisten
- Konzeptionierung und Durchführung regelmäßiger Schulungsmaßnahmen, um das Personal der Verkaufsagenturen fachlich zu qualifizieren
- Durchführung von verkaufsfördernden Sonderaktionen mit und bei den Agenturen

### **Förderung einer nachhaltigen Kundenbindung und Kundenzufriedenheit**

Da es deutlich kostspieliger ist, neue Kunden zu gewinnen, als bestehende zu halten, ist die Pflege der bereits gewonnen Kunden ein weiterer wesentlicher Bereich, um die Nachhaltigkeit der Kundenbindung zu gewährleisten. Das Verkehrsunternehmen gewährleistet hierzu unter anderem die Durchführung folgender Bausteine:

- regelmäßig sowohl örtliche und anlassbezogene Informationsstände, als auch kreisweite Informationseinsätze unter anderem auf Wochenmärkten sowie auf Drahteselmärkten und im Rahmen der *radKULTU(O)R Kreis Unna*. Erläuterungen der Produktpalette, Fahrplanauskünfte, Ticketberatung sowie Verteilung von Infomaterial stehen hier im Mittelpunkt.
- Konzeptionierung und Durchführung zielgruppenspezifischer Abwerbung und anderer Aktionsangebote
- Durchführung von Maßnahmen zur Kundenrückgewinnung

## 7.7 FUN – Flexibel UNterwegs im Kreis Unna

Aufbauend auf den Ergebnissen einer in 2015 durchgeführten Fachtagung hat sich der Kreis Unna in seiner Mobilitätsstrategie „FUN – Flexibel UNterwegs im Kreis Unna“ zum Ziel gesetzt, die vielfältigen Mobilitätsangebote von Bus, Bahn, Rad, künftig auch Taxi, Carsharing, Mitfahrangeboten usw. den Kunden unter einer Adresse aus einer Hand anzubieten. Mit der ServiceZentrale fahrtwind, angesiedelt bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna, steht die Plattform für einen integrierten Mobilitätsdienstleister zur Verfügung. fahrtwind kooperiert mit dem bundesweit dichtesten Netz von Radstationen, welches der Kreis Unna zusammen mit dem Betreiber DasDies-Service GmbH (Tochtergesellschaft der AWO) und den Standortkommunen, im Bereich Fahrradverleih, Fahrgastinformation, Fahrscheinverkauf und Gepäckaufbewahrung anbieten kann.

Ziel von FUN ist Mobilität aus einer Hand. Für die bereits registrierten Stammkunden der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und der Radstationen, vor allem aber für Neukunden soll Mobilität aus einer Hand angeboten und erfahrbar gemacht werden. Zentrale Elemente sind dabei:

- **Mobilstationen**  
dichterwerdendes Netz aus Standorten mit unterschiedlichen Mobilitätsangeboten für ein breites und kundenfreundliches Verkehrsangebot
- **Übergang zwischen Verkehrsangeboten**  
eTicketing einfach und intuitiv nutzbar gestalten, um Information, Buchung und Bezahlung unabhängig von Angebot und Anbieter aus einer Hand zu ermöglichen
- **fahrtwind-App**  
kontinuierliche Weiterentwicklung und Integration neuer bzw. erweiterter Mobilitätsangebote
- **Chancen für den Arbeitsmarkt**  
Erfahrungen bei Ertüchtigung der Radstationen zu Mobilitätsschnittstellen sollen im weiteren Projektverlauf für weitere Arbeitsplätze und Arbeitsgelegenheiten sorgen



Der Kreis Unna und seine Partner verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz, der mit Mobilstationen und eTicketing zwei wichtige Mobilitätsthemen miteinander verbindet und gleichzeitig Aspekte des (auch sozialen) Arbeitsmarkts mit einbezieht. Hier entstehen modellhaft umfassende und auf andere Regionen übertragbare Lösungen einer klimafreundlichen und kundenorientierten Mobilität. Die Mobilitätsstrategie FUN versteht sich ausdrücklich auch als gemeinsame Strategie des Kreises für seine Kommunen.

## 7.8 Haltestellen

### 7.8.1 Allgemein

Attraktive und barrierefreie Angebote im öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich durch abgestimmte Teilbausteine der oben aufgeführten Standards zusammen mit einer passenden Infrastruktur an den Haltestellen. Hierzu dienen die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen als Orientierungshilfe für die kreisangehörigen Kommunen sowie die weiteren Baulastträger. Grundlage ist die in der Nahverkehrsplanfortschreibung 2013 getroffene Einteilung der Haltestellen in Kategorien auf Basis der Nachfrage an den Bushaltestellen. Die Ausstattung ist unterschieden nach Standardbushaltestellen (vgl. Tab. 47) und sonstige Bushaltestellen (vgl. Tab. 48).

Im Zuge der Nahverkehrsplanfortschreibung 2013 wurde ein kreisweites Haltestellenkataster erstellt. Neben der Bestandsanalyse wurden mehrere Kategorien für Haltepositionen definiert. Ausgangslage der Kategorisierung ist das System 4 + 1. Es umfasst die ersten vier Kategorien, die auch die Nachfrage an einer Haltestelle berücksichtigen.

- Kategorie 1: mehr als 3.500 Ein-, Aus- und Umsteiger pro Woche
- Kategorie 2: 1.800 bis 3.499 Ein-, Aus- und Umsteiger pro Woche
- Kategorie 3: 500 bis 1.799 Ein-, Aus- und Umsteiger pro Woche
- Kategorie 4: bis zu 499 Ein-, Aus- und Umsteiger pro Woche

Ergänzt werden diese durch Haltestellen, welche nur durch Taxibuslinien, AST-Verkehre und Schülerverkehre angefahren werden (Kategorie 5). Eine Abweichung von dieser Einordnung erfolgt, wenn im Einzugsbereich Einrichtungen liegen, deren Zielgruppe besonders auf einen möglichst barrierearmen ÖPNV angewiesen ist (z. B. Senioreneinrichtung, Krankenhaus).

Tab. 47: Empfehlung Haltestellenausstattung für Standardhaltestellen

Ausstattung	Zuständigkeit	Kategorie 5	Kategorie 4	Kategorie 3	Kategorie 2	Kategorie 1	Anmerkung
<b>Pflichtausstattung</b>							
verkehrssichere Wartefläche	X	■	■	■	■	■	
Mast mit H-Zeichen	V	■	■	■	■	■	Zeichen 224
Schild mit Namen und Linien	V	■	■	■	■	■	
Fahrplaninformation	V	■	■	■	■	■	Aushang min. DIN-A3 + QR-Code
Ein-/Ausstieg an allen Türen möglich	X	■	■	■	■	■	
Ansprechpartner	V	■	■	■	■	■	min. Telefonnummer
<b>Zusatzausstattung Barrierefreiheit</b>							
Hochbord und Leitstreifen	X	□	□	■	■	■	
Sicherheitsring um Mast	V	□	□	□	□	□	Entfällt mit barrierefreiem Umbau
Wartehalle mit Sitzmöglichkeit	X	□	□	■	■	■	wenn vor Ort realisierbar
Querungshilfe <sup>1</sup>	X	□	□	□	□	□	
Beschilderung von Umsteigewegen	V	□	□	□	□	□	
<b>Zusatzausstattung Information</b>							
Fahrgastinformation	V	□	□	□	■	■	Dynamische Information
Linienetzplan	V				□	■	
Umgebungsplan	V		□	□	■	■	
Tarifinformation	V	□	■	■	■	■	
<b>Zusatzausstattung Komfort</b>							
Abfallbehälter	X	□	■	■	■	■	
Beleuchtung	X	□	□	■	■	■	inkl. Straßenbeleuchtung
<b>Zusatzausstattung Sicherheit</b>							
Videoüberwachung	X					□	
<b>Zusatzausstattung Intermodalität</b>							
Verknüpfung Fahrrad	Der Bedarf an (weiteren) Bausteinen zur intermodalen Verknüpfung bzw. Aufwertung bestehender Standorte zu Mobilitätsstationen ergibt sich nicht nur aus der Nachfrage an Bushaltestellen. Der Bedarf wurde im Kreis Unna durch zusätzliche Untersuchungen ermittelt (vgl. Gutachten Intermodale Verknüpfung Kreis Unna und Bewertungsmatrix zur Einrichtung/Aufwertung von Mobilitätsstationen).						
Verknüpfung Auto							
Verknüpfung CarSharing							
Verknüpfung Elektromobilität							

■ verpflichtende Ausstattung

V: Verkehrsunternehmen

□ optionale Prüfung

X: vor Ort zu klären: Baulastträger (Kommune, Kreis, Land, Private)

<sup>1</sup> Als Querungshilfen gelten Brücken und Unterführungen mit Rampen oder Aufzug, Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Straßen mit Tempo 30 (Strecke oder Zone), verkehrsberuhigte Bereiche

Neben den Standardbushaltestellen existieren im Kreis Unna weitere Haltestellen, für welche die Ausstattungsstandards der Standardbushaltestellen in vereinfachter Form empfohlen werden.

Tab. 48: Haltestellenausstattung für andere Haltestellentypen außer Standardhaltestelle

Ausstattung	Zuständigkeit	TaxiBus/AST	Ersatzhaltestelle	neue Haltestelle	Anmerkung
<b>Pflichtausstattung</b>					
verkehrssichere Wartefläche	X	■	■	■	
Mast mit H-Zeichen	V	■	■	■	Zeichen 224
Schild mit Namen und Linien	V	■	■	■	
Fahrplaninformation	V	■	■	■	Aushang min. DinA4 + QR-Code
Ein-/Ausstieg an allen Türen möglich	X	■	■	■	
Ansprechpartner	V	■	■	■	min. Telefonnummer
<b>Pflichtausstattung Barrierefreiheit</b>					
Hochbord und Leitstreifen	X			<input type="checkbox"/>	
Sicherheitsringe	V	■	■	■	Bedarf individuell abzustimmen (VKU)
Wartehalle mit Sitzmöglichkeit	X		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	wenn vor Ort realisierbar
Querungshilfe <sup>1</sup>	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Wegeführung zur Haltestelle	V		■	<input type="checkbox"/>	
<b>Zusatzausstattung Komfort</b>					
Abfallbehälter	X		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Beleuchtung	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	inkl. Straßenbeleuchtung

■ verpflichtende Ausstattung      V: Verkehrsunternehmen

optionale Prüfung      X: vor Ort zu klären: Baulastträger (Kommune, Kreis, Land, Private)

<sup>1</sup> Als Querungshilfen gelten Brücken und Unterführungen mit Rampen oder Aufzug, Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Straßen mit Tempo 30 (Strecke oder Zone), verkehrsberuhigte Bereiche

## 7.8.2 Schwerpunkt Barrierefreiheit

Die aktuelle Situation im Kreis Unna bildet auf Grund des Fahrzeugmaterials und dem Mobilitätsmanagement bereits eine gute Grundlage, um die Barrierefreiheit weiter zu verbessern. So werden ausschließlich Niederflrbusse eingesetzt, welche einen Mehrzweckbereich und eine optische sowie akustische Fahrgastinformation haben. Im Mobilitätsmanagement werden mehrere Programme angeboten, welche gezielt auf die einzelnen Personengruppen und deren spezifischen Anforderungen an einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr eingehen.

Der größte Handlungsbedarf besteht bei den Bushaltestellen. Daher wird auf dieses Thema nachfolgend ausführlicher eingegangen. Inklusion ist in dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans

ein Querschnittsthema. Daher sind die weiteren Bausteine zur Inklusion, welche nicht die Bushaltestellen betreffen, den jeweiligen Kapiteln zu geordnet.

Neben dem Selbstanspruch, auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine bestmögliche und selbstbestimmte Mobilität im Kreis Unna zu ermöglichen, ist dieser Gedanke eine wesentliche Grundlage der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen.

*„Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, [...]“*

*Vereinte Nationen, Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, Artikel 20 (Auszug)*

Entsprechend sind diese Anforderungen auch in Gesetzen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen. Hierzu besteht seit dem Jahr 2002 das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Dieses geht auch explizit auf die Anforderungen der Infrastruktur für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein.

*„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. [...]“*

*Bundesrepublik Deutschland, Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, § 8 Absatz 5 (Auszug)*

Um diese Belange auch in die Fortschreibung von Nahverkehrsplänen einzubringen, wurde das Personenbeförderungsgesetz erweitert und sieht hier als Frist für eine vollständige Barrierefreiheit den Stichtag 1. Januar 2022 vor.

*„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [...]“*

*Bundesrepublik Deutschland, Personenbeförderungsgesetz, § 8 Absatz 3 (Auszug)*

Der Nahverkehrsplan hat durch dieses Gesetz den Auftrag, den weiteren Bedarf bei der Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs mit Einzelbausteinen wie Haltestellen, Fahrzeugen und Information zu strukturieren und Umsetzungsperspektiven aufzuzeigen. Besonders wichtig ist hier auch die aufgeführte Möglichkeit, dass der Nahverkehrsplan als einziges Planungswerk Ausnahmen von der Barrierefreiheit begründet festlegen kann (zum Beispiel beim Haltestellenausbau).

Um Barrierefreiheit als ganzheitliches Thema weiter verbessern zu können, muss ein Verständnis dafür bestehen, wer als mobilitätseingeschränkt gilt. Hierzu wählt der Nahverkehrsplan des Kreises Unna einen Ansatz, der neben Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Behinderungen zum Beispiel auch Fahrgäste mit Kinderwagen umfasst. Je nach Mobilitätseinschränkung entstehen dabei unterschiedliche Ansprüche an die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr, welche sich nicht gegenseitig ausschließen dürfen. Daher soll hier das Zwei-Sinne-Prinzip gelten. Es sieht vor, dass von den wesentlichen Sinnen in der Mobilität (sehen, hören, fühlen) im-

mer mindestens zwei Sinne gleichzeitig angesprochen werden; also zum Beispiel sehen/hören bei der Fahrgastinformation im Bus.

Abb. 24 Vielfältigkeit von Anforderungen an die Barrierefreiheit



Der weitere barrierefreie Ausbau der Haltestellen gehört zu den großen finanziellen Herausforderungen in den nächsten Jahren für alle Kommunen im Kreis Unna, da diese – neben Landesbetrieb und Kreis Unna – überwiegend der Baulastträger sind. Hier variiert der Anteil der bisher barrierefrei ausgebauten Haltestellen stark zwischen den Kommunen. Dies gilt auch bzgl. der einzelnen Ausstattungsmerkmale für eine barrierefreie Haltestelle. Bezogen auf die finanziellen und personellen Ressourcen ist ein vollständiger Umbau aller Haltestellen bis zur im Personenbeförderungsgesetz vorgegebenen Frist zum 1. Januar 2022 für alle relevanten Haltestellen im Kreis Unna nicht realistisch. Daher erfolgt mit diesem Nahverkehrsplan eine Priorisierung des weiteren Ausbaubedarfs anhand mehrerer Kriterien.

Der weitere barrierefreie Haltestellenausbau bezieht sich immer auf die gesamte Haltestelle mit allen Abfahrtspositionen. Dies betrifft meist zwei Abfahrtspositionen (eine je Fahrtrichtung). Bei größeren Haltestellen oder komplexeren Lagen (wie im Kreuzungsbereich) können auch mehr als zwei Abfahrtspositionen relevant sein. Hierbei ist vorab zu klären, ob bestimmte Abfahrtspositionen Kriterien der Kategorie 3 erfüllen (vgl. Verweis) und damit nicht barrierefrei ausgebaut werden müssen.

Der Nahverkehrsplan empfiehlt für barrierefreie Haltestellen eine Pflichtausstattung. Davon unabhängig sollen alle Haltestellen verkehrssicher sein. Dies kann zwischen der Kommune und dem Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispoli-

zeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens eingebunden werden.

Tab. 49 Kriterien und Zuständigkeiten beim Haltestellenausbau

Kriterium	Zuständigkeit
Erhöhter Bordstein min. 16 cm	Baulastträger
Blindenleitsystem min. Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeld auf Höhe der vordersten Tür	Baulastträger
Kontrastreiche Oberfläche farbliche Trennung von Blindenleitsystem und weitere Oberfläche	Baulastträger
Kontrastreiche Aushänge farbliche Trennung der Abfahrtszeiten nach Wochentagen, min. im Format A3 Erforderliche Größe der Vitrinen ist sicher zu stellen.	Verkehrsunternehmen
Sicherheitsringe (auch bei bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen möglich)	Verkehrsunternehmen

Zusätzlich zur Pflichtausstattung sind weitere Maßnahmen zu prüfen. Hierzu gehören die Bauform einer Bushaltestelle und eine Querungsmöglichkeit. Bei der Bauform einer Haltestelle ist ein Umbau von einer Bucht zu einem Kap relevant. Dies erleichtert dem Fahrpersonal eine möglichst einfache Anfahrt und sichert einen minimalen Spalt zwischen der Bordsteinkante und dem Fahrzeug. Zudem fördern Buskaps einen zuverlässigen Fahrplan, da das Wiedereinfädeln in den Straßenverkehr entfällt. Sollen Busbuchten beim barrierefreien Ausbau erhalten bleiben, ist sicher zu stellen, dass diese für die Anfahrt der Busse die erforderlichen Abmessungen aufweisen. Busse müssen über die gesamte Fahrzeuglänge parallel zum erhöhten Bordstein anfahren können.

Häufig ist bei der Nutzung von Bahn und Bus die Einstiegshaltestelle bei der Hinfahrt auch die Ausstiegshaltestelle bei der Rückfahrt. Entsprechend wichtig ist bei vielen Bushaltestellen die Querung der Straße. Daher sollte beim weiteren barrierefreien Ausbau auch die Einrichtung von Querungshilfen geprüft werden. Querungshilfen können dabei vielfältige Formen haben: Mittelinseln, Ampeln, Zebrastreifen oder vorgezogene Seitenräume. Neben baulichen Maßnahmen kann dies auch die Einschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal Tempo 30 sein.

Das Ausbaukonzept umfasst alle Haltestellen des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (Bus- und Bedarfslinien). Der weitere barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe und Haltestellen des regionalen Schienenverkehrs (RE-, RB- und S-Bahn) erfolgt über den Nahverkehrsplan des Zweckverbands Westfalen-Lippe bzw. dem Infrastruktureigentümer (Deutsche Bahn). Die Haltestellen des kommunalen Schienenverkehrs (Stadtbahn U41) sind bereits barrierefrei ausgebaut (Brambauer Verkehrshof, Brambauer Krankenhaus, Herrentheyastraße).

Da ein barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen im Kreis Unna nicht bis zum 1. Januar 2022 geleistet werden kann, sieht der Nahverkehrsplan eine Priorisierung des noch bestehenden Bedarfs

vor. Diese umfasst nicht nur Haltestellen, welche komplett umgebaut werden müssen, sondern auch Haltestellen, bei denen einzelne Elemente der Pflichtausstattung fehlen.

### **Kategorie 1**

#### **Vorrangiger Ausbaubedarf bis Ende 2021**

Diese Kategorie umfasst alle Haltestellen, welche eine vorrangige Bedeutung für den Busverkehr haben. Hierfür werden drei Kriterien angesetzt, von denen mindestens ein Kriterium erfüllt sein muss. Je mehr Kriterien erfüllt werden, desto bedeutender ist der barrierefreie Ausbau bzw. die Nachrüstung bei Standorten, welche bisher nicht komplett barrierefrei analog der empfohlenen Pflichtausstattung sind. Erfüllen mehrerer Standorte gleich viele Kriterien, kann zusätzlich die aktuelle Nachfrage an der Haltestelle für die Priorisierung genutzt werden.

Kriterien für die Zuordnung von Bushaltestellen in die Kategorie 1:

- Umsteigehaltestelle zum Zug und/oder zu weiteren Buslinien (ohne Schulbus)
- Standort erschließt Versorgungsbereich
- Standort erschließt relevante Einrichtung für Mobilitätseingeschränkte

Abhängig vom bestehenden Ausbaustand und den finanziellen Möglichkeiten der Kommune, kann es möglich sein, dass nicht alle relevanten Bushaltestellen bis Ende 2021 mit der empfohlenen Pflichtausstattung barrierefrei ausgebaut werden können. Für diesen Fall erfolgt eine qualitative Auswahl, welche dieser Bushaltestellen in die Kategorie 2 (weiterer Ausbau ab 2022) verschoben werden können. Die betroffenen Bushaltestellen haben dann in der Kategorie 2 Vorrang (Kategorie 2a) vor den Bushaltestellen des weiteren Bedarfs (Kategorie 2b).

### **Kategorie 2 (a und b)**

#### **a) weiterer Ausbaubedarf ab 2022, der nicht bis Ende 2021 realisiert werden konnte**

Die Kategorie 1 ermittelt den vorrangigen Ausbaubedarf für Bushaltestellen bis Ende 2021. Für den Fall, dass die relevanten Haltestellen auf Grund der finanziellen Möglichkeiten nicht alle innerhalb dieser Frist umgebaut werden können, kann eine qualitative Auswahl der betroffenen Haltestellen in die Kategorie 2a verschoben werden. Die Bushaltestellen dieser Kategorie sind daher zuerst umzubauen, bevor die Bushaltestellen der Kategorie 2b folgen. Ist eine Kommune in der Lage alle Haltestellen der Kategorie 1 bis Ende 2021 analog der empfohlenen Pflichtausstattung umzubauen, kann direkt ab dem Jahr 2022 mit den Haltestellen der Kategorie 2b fortgefahren werden.

#### **b) weiterer Ausbaubedarf ab 2022**

Die Kategorie 2b umfasst Bushaltestellen, bei denen keines der Kategorie 1 gesetzten Kriterien zutrifft. Die Bushaltestellen liegen aber in dichter bebauten Stadtstrukturen (zum Beispiel Wohngebieten) und sind daher langfristig auch barrierefrei analog der empfohlenen Pflichtausstattung auszubauen. Die zeitliche Priorisierung der Haltestellen in dieser Kategorie ist von den Kommunen in kommunalen Ausbaukonzepten selbst vorzunehmen.

### Kategorie 3

#### Aktuell kein (weiterer) Ausbaubedarf

Diese Kategorie umfasst alle Bushaltestellen, bei denen unter den aktuellen Rahmenbedingungen kein (weiterer) barrierefreier Ausbau erforderlich ist. Ändern sich die Rahmenbedingungen im Einzugsbereich einer Bushaltestelle, ist eine erneute Prüfung erforderlich.

Kategorie 3a: Haltestelle ist bereits barrierefrei

Kategorie 3b: Haltestellen werden auch an Ferientagen bedient

- keine relevanten Ziele für Mobilitätseingeschränkte im Einzugsbereich der Haltestelle und
- Standort außerhalb dichter bebauter Strukturen

Kategorie 3c: Haltestellen von Bedarfs- bzw. Schulbuslinien

- Bedienung nur durch Bedarfslinien (TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi) und/oder
- Bedienung nur durch Schulbusse

Kategorie 3d: Haltestellen im Einzelfall zu prüfen

- neue Haltestellen im Rahmen von Testbetrieben durch das Angebotskonzept (vgl. Kapitel 8.2) sind zunächst immer dieser Kategorie 3d zugeordnet (spätestens mit dem Übergang eines Testbetriebs in einen Regelbetrieb sind die neuen Haltestellen in das bestehende Ausbauprogramm zu integrieren)
- Aufgabe/Verlegung der Haltestelle kann nicht ausgeschlossen werden

### 7.8.3 Haltestellenbezeichnungen

Kreisweite Kriterien für die Vergabe von Haltestellenbezeichnungen:

- Umsteigemöglichkeiten mit dem Zug erhalten die Kennzeichnung Bahnhof
- einheitliche Verwendung des Begriffs ZOB oder Busbahnhof
- öffentliche/soziale Einrichtungen und touristische Ziele sind namensgebend für die relevante Bushaltestelle
- Haltestellen in/an Nahversorgungsbereichen sind bzgl. der Bezeichnungen Mitte, Markt, Rathaus, Kreishaus, usw. zu prüfen

Jede Haltestelle, welche mindestens eines der vier Kriterien erfüllt, kann nicht für Dritte (zum Beispiel Einzelhandel) vermarktet werden. Treffen bei einer Haltestelle mehr als ein Kriterium zu, erfolgt eine Abwägung zusammen mit dem Kreis Unna und der betroffenen Kommune.

Jede Haltestelle, welche keines der vier Kriterien erfüllt, kann für Dritte vermarktet werden. Hier muss sichergestellt sein, dass die Haltestellenbezeichnung mindestens für fünf Jahre vermarktet wird. Ein häufigerer Wechsel der Bezeichnung trägt nicht zu einem transparenten Busangebot bei. Pro Kommune können maximal fünf Haltestellen für Dritte vermarktet werden. Vor der Umbenennung haben der Kreis Unna und die betroffene Kommune die Möglichkeit eine Stellungnahme abzugeben.

## **7.9 mobil&Job**

Mobilität spielt eine herausragende Rolle für Unternehmen. Neben Lieferverkehren gehören hierzu vor allem Beschäftigten- und Besucherverkehre. Folge sind ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und damit verbunden höhere Umweltbelastungen (zum Beispiel Feinstaub und CO<sub>2</sub>). Im Kreis Unna bilden Fahrten zum/vom Arbeitsplatz knapp 40% des gesamten Verkehrsaufkommens. Daher entwickelte der Kreis Unna die Initiative mobil&Job. Die mit dem Projekt beauftragten Dienstleister von mobil&Job zeigen Unternehmen im Kreis Unna wie diese durch betriebliches Mobilitätsmanagement für den Personenverkehr bestehende Betriebsabläufe effizienter, umweltfreundlicher und kostengünstiger gestalten können. Hierzu gehört insbesondere die Beratung der Beschäftigten, aber auch die Bestandaufnahme der verkehrlichen Situation bis zur Aufstellung und Umsetzung von Mobilitätsplänen. Entwickelt werden kurz- und langfristige Maßnahmen wie unter anderem die Einführung von Firmentickets zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs.

## 8 Entwicklungskonzept Bahn/Bus

Für alle Maßnahmen aus den Nahverkehrsplänen 2013 und 2015/2016 wurde spätestens nach Ablauf von zwei Jahren auf Basis von Fahrgastzählungen der Erfolg bewertet. Dies entspricht der in Kapitel 7.1.6 beschriebenen Rückholklausel. Die Auswertung ergab, dass alle Maßnahmen aus den oben genannten Nahverkehrsplänen dauerhaft erhalten bleiben. Mit dem Testzeitraum nur provisorisch eingerichtete Haltestellen können daher als dauerhafte Haltestellen baulich umgesetzt werden.

Das Entwicklungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Unna setzt sich aus den zwei Bausteinen *Handlungsbedarf im Angebot* und *Handlungsbedarf in Ergänzung zum Angebot* zusammen. Der Baustein *Handlungsbedarf im Angebot* umfasst fünf Unterbereiche A bis E:

**A: Maßnahmenpakete mit Beschluss 2013** sind einzelne Maßnahmenpakete aus dem Nahverkehrsplan 2013, die bisher nicht umgesetzt wurden. Hier erfolgte der politische Beschluss auch über die Bereitschaft des Kreises und seiner Kommunen zur Finanzierung bereits mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2013. Da sich die Ausgangslage seit diesem Beschluss nicht verändert hat, wurden diese betroffenen Maßnahmenpakete wieder in die aktuelle Nahverkehrsplanfortschreibung aufgenommen.

**B: Maßnahmenpakete mit Beschluss 2019** sind neue Maßnahmen, welche sich aus der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans ergeben. Diese werden mit dem abschließenden Beschluss durch den Kreistag im Jahr 2019 ein Bestandteil der weiteren Verbesserung des kreisweiten Busangebots. Mit dem politischen Beschluss zu dieser Nahverkehrsplanfortschreibung zu diesen neuen Maßnahmenpaketen wird die Umsetzungsnotwendigkeit bestätigt, welche finanzielle Auswirkungen für die Kommunen haben.

**C: Perspektivische Planungspakete** umfassen Maßnahmen, welche zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans noch nicht vollständig bearbeitet werden konnten. Allerdings ist für die betroffenen Maßnahmen bereits ein Rahmen abgesteckt, in dem die weitere konkrete Ausarbeitung und Kostenbewertung erfolgen soll.

**D: Maßnahmenpakete ohne Umsetzungsperspektive** umfassen weitere Anregungen aus den Kommunen sowie von den Verkehrsunternehmen, Einwohnern und weiteren Institutionen. Diese werden nach eingehender Prüfung und Bewertung unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt.

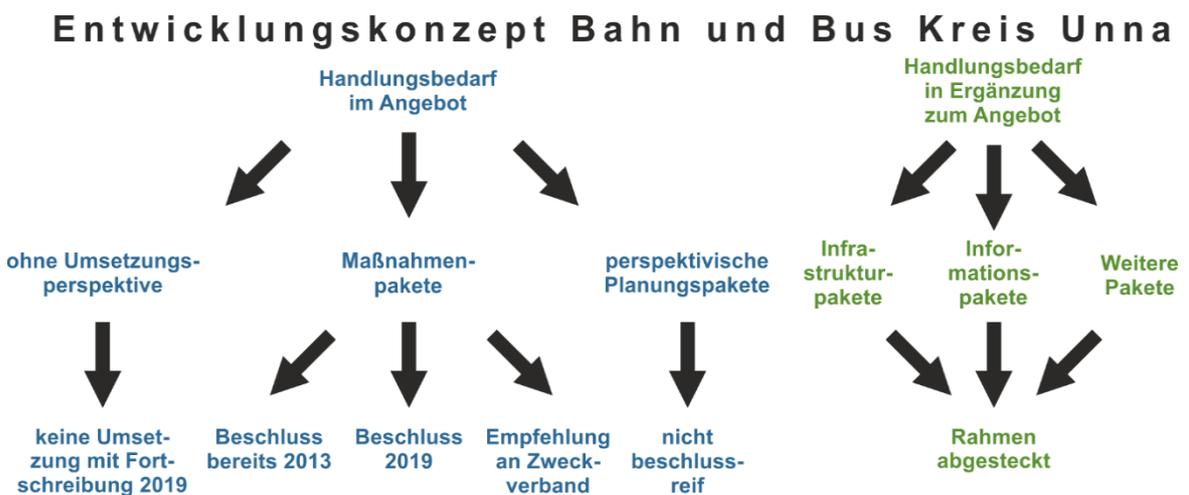
**E: Empfehlungen an den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe** umfassen Inhalte zum Angebot und zu Infrastrukturmaßnahmen im regionalen Schienenverkehr. Hier sollte mit der nächsten Fortschreibung des zweckverbandsweiten Nahverkehrsplanes eine Prüfung erfolgen.

Der zweite Baustein *Handlungsbedarf in Ergänzung zum Angebot* umfasst vor allem das für den Kreis Unna bedeutende Themenfeld Inklusion, welches bauliche und organisatorische Maßnahmen umfasst. Auch hier ist ein Rahmen für die weitere konkrete Ausarbeitung vorgegeben.

Das Zielnetz für den Kreis Unna umfasst alle Linien des aktuellen Fahrplans (Sommer 2019) und die vorgesehenen Maßnahmen aus dem Entwicklungskonzept Bahn/Bus (vgl. Kapitel 8.2, Unterbereiche A bis E). Ergänzend sind alle Linien in Liniensteckbriefen zusammengefasst (vgl. Anhänge H und I).

Alle im Entwicklungskonzept genutzten Bezeichnungen, Liniennummern usw. sind Arbeitstitel. Die konkreten Bezeichnungen können bei der detaillierten Umsetzungsplanung von den Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Kreis Unna und den jeweiligen Kommunen angepasst werden.

Abb. 25: Entwicklungskonzept Bahn/Bus



Bei vielen Maßnahmen im Entwicklungskonzept für den Bahn- und Busverkehr sind die Kommunen des Kreises Unna durch mehrere Maßnahmen betroffen. Ebenso können Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Maßnahmen bestehen (vgl. Tab. 50). Prüfaufträge ohne Umsetzung in dieser Nahverkehrsplanfortschreibung sowie die Empfehlungen an den Zweckverband zur Prüfung sind nicht nummeriert und damit auch nicht in der nachfolgenden Übersicht aufgeführt.

Tab. 50: Übersicht zum Handlungsbedarf nach Kommunen

	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne	Weitere Akteure zusätzlich zu Kreis Unna und Verkehrsunternehmen
<b>Maßnahmenpakete mit Beschluss 2013</b>											
A1	■										
A2						■				■	Stadt Hamm
A3						■		■			
<b>Maßnahmenpakete mit Beschluss 2019</b>											
B1	■					■					
B2				■					■		
B3									■		
B4									■		
B5									■		
B6									■		
B7		■			■						
B8				■							Stadt Dortmund
B9						■					
B10			■						■		
B11		■	■	■	■	■	■	■	■	■	
B12							■				
<b>Perspektivische Planungspakete</b>											
C1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ggf. auch angrenzende Kommunen
C2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
C3	■				■						
C4							■				Stadt Dortmund
C5				■			■				Stadt Iserlohn
C6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ggf. auch angrenzende Kommunen
C7									■		
C8	■				■	■				■	
<b>Infrastruktur</b>											
D1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
D2	■	■	■	■	■	■	■		■	■	Stadt Dortmund, Stadt Hamm
D3											betrifft nur Verkehrsunternehmen
D4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>Information</b>											
E1											betrifft nur Verkehrsunternehmen
E2											betrifft nur Verkehrsunternehmen
E3											betrifft nur Verkehrsunternehmen
E4											
<b>weitere Bausteine</b>											
F1											betrifft nur Kreis Unna
F2											Verkehrsunternehmen und ZRL

## 8.1 Während der Fortschreibung umgesetzte Maßnahmen

Bereits während der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurden einzelne Maßnahmen umgesetzt. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen mit hoher Priorität zur Sicherung der *Ausreichenden Verkehrsbedienung* oder einem hohen Handlungsbedarf auf potenzialstarken Relationen. Alle vorab umgesetzten Maßnahmen wurden mit den betroffenen Kommunen abgestimmt und fanden Zustimmung in der Politik.

Tab. 51: Während Fortschreibung umgesetzte Maßnahmen

Maßnahmen	Umsetzung
<b>Stadt Bergkamen</b>	
Zusätzliche Fahrt abends um 20:00 von Werne nach Bergkamen über Gewerbegebiet Rünthe	Zusätzliche TaxiBus-Fahrt auf Linie R82 seit 02/2018
Anbindung der Ökostation im Ortsteil Heil	Integration in Linie T36 (Lippebrücke – Heil – Busbahnhof) mit Takt 60 montags bis samstags zwischen ca. 08:00 Uhr und 22:00 Uhr (Testphase seit 09/2018 für ein Jahr)
<b>Gemeinde Holzwickede</b>	
Einrichtung eines Buskonzepts zur Erschließung des Gewerbegebiets EcoPort	Integration in Linie Airport-Shuttle (Verkehr nach §43 PBefG), Testphase bis Ende 10/2019
Zusätzliche Fahrten im Spätverkehr auf der Linie R51 von Opherdicke nach Holzwickede Bahnhof	Zusätzliche TaxiBus-Fahrten montags bis freitags auf Linie R51 zwischen 20:00 Uhr und 24:00 Uhr (Testphase seit 08/2018 für ein Jahr)
Verbesserung des Angebots auf der Linie R52 am Wochenende	Verlängerung der TaxiBus-Fahrten am Wochenende von Unna-Billmerich nach Holzwickede (Opherdicke, Hengsen, Mitte) seit 04/2019
<b>Stadt Kamen</b>	
Zusätzliche Fahrten zu den Schichtzeiten im Gewerbegebiet Henry-Everling-Straße (Arvato)	Zusätzliche Fahrten montags bis samstags auf den Linien S20, R11, R13 und R81 in den frühen Morgen- und späten Abendstunden (Testphase seit 01/2019 für sechs Monate)
<b>Stadt Lünen</b>	
Schließung einer Angebotslücke abends von Selm nach Lünen	Zusätzliche Fahrten auf Linie R19 als TaxiBus seit 12/2018
Führung der Linie C6 von Lünen Hauptbahnhof nach Schulzentrum Brusenkamp über Schulstraße und Laakstraße	Seit 04/2019
<b>Stadt Schwerte</b>	
Verbesserung des Bedienungsangebots in den Ortsteilen Schwerte-Westhofen und -Wandhofen inklusive Anschlüssen zum Zug am Bahnhof Schwerte	Verdichtung des 90-Minutentakts der Linie 594 auf einen 60 Minutentakt und Anschlüssen am Bahnhof Schwerte mit Linie RB53 von/nach Dortmund seit 06/2019
<b>Stadt Selm</b>	

<b>Maßnahmen</b>	<b>Umsetzung</b>
Erhalt des Angebots auf der Linie T52	Betrifft auch Stadt Werne (vgl. unten)
Schließung einer Angebotslücke abends von Selm nach Lünen	Zusätzliche Fahrten auf Linie R19 als TaxiBus seit 12/2018
<b>Stadt Werne</b>	
Erhalt des Angebots auf der Linie T52	Betrifft auch Stadt Selm (vgl. oben)

## 8.2 Handlungsbedarf im Angebot

### 8.2.1 A: Maßnahmenpakete mit Beschluss 2013

<b>A1</b>	<b>Anbindung/Erschließung Bergkamen-Overberge</b>
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Bergkamen, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Ein Hauptteil der Siedlungsstrukturen im Ortsteil Overberge erstreckt sich entlang der Landwehrstraße. Daher wurde bereits mit dem Nahverkehrsplan 2013 eine Verbesserung des Bedienungsangebots entlang dieser Straße als Maßnahme festgelegt. Schwerpunkt war die Einrichtung eines Busangebots an allen Wochentagen. Diese Vorgabe konnte bisher nicht erfüllt werden. Inzwischen wurde das Bedienungsangebot auf der Werner Straße mit der Linie R13 verbessert, wodurch ein Bedarf für die Linie R81 nicht mehr gegeben ist.
<b>Maßnahmen</b>	Linie R81 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Führung aller Fahrten über Landwehrstraße parallel mit Linie R82</li> </ul> Linie R82 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenlegung der Bezeichnungen R82 und R81 zu einer Linie R81</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	▪ Beschleunigungsmaßnahmen zwischen den Städten Bergkamen und Werne
<b>Umsetzung</b>	▪ individuell: abhängig von Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen
<b>Karte</b>	<p>The map illustrates the bus network between Bergkamen and Werne. Key locations include Bergkamen Mitte, Fritz-Husemann-Straße (Ost), Werner Straße, Hof Theiler, Kamer Heider, and Schmülling. Routes shown include R13, S20, S81, R81, R82, and S81 R82. A red square marks 'Erlentiefenstraße' as a location to be bypassed. A green line indicates the proposed route along Landwehrstraße.</p>
<b>Bezug</b>	▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung
<b>Anmerkung</b>	Die Maßnahme ist zurzeit nicht umsetzbar. Durch die etwas längere Fahrzeit über die Landwehrstraße (Maßnahme) statt über die Werner Straße (Status Quo) wäre ein weiteres Fahrzeug erforderlich.

A2	Anbindung/Erschließung Werne-Stockum
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Lünen, Stadt Hamm, Stadt Werne, Stadtwerke Hamm, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Zwischen den Stadtzentren Werne und Hamm liegt der Werner Ortsteil Stockum. Hier leben knapp 4.700 Menschen vor allem entlang der Werner Straße. Diese wird von den Linien S10 und R14 erschlossen. An Sonntagen besteht ein Takt 120. Dieses Angebot ist für eine regionale Verbindung ohne Schienenverkehr auch im Vergleich mit anderen ähnlichen Verbindungen im Kreis Unna kein angemessenes Bedienungsangebot, auch weil die kompakte Siedlungsstruktur im Ortsteil Stockum durch einen Linienweg sehr gut erschlossen werden kann. Ein Takt 60 an Sonntagen konnte bisher auf Grund der komplexen Struktur der Linien S10 und R14 nicht umgesetzt werden.
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bildung einer lokalen Planungsgruppe zur Neugestaltung der Achse zwischen den Stadtzentren Lünen, Werne und Hamm</li> <li>▪ Berücksichtigung lokaler Mobilitätsnachfragen in den betroffenen Ortsteilen Lünen-Wethmar und -Geistviertel, Werne-Stockum und Hamm-Bockum/Hövel</li> <li>▪ Klärung der Potenziale für einen Takt 30 gegenüber Takt 60 plus Takt 120 zwischen Hamm-Bockum/Hövel und Hamm Mitte</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gemeinsame Abstimmungstermine in 2019</li> <li>▪ Umsetzung mit Planungsprozess zu bestimmen</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung, Nordrhein-Westfalen Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-11)</li> <li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	<p>Mit Fahrplanstand Winter 2017 sind die Linien S10, R14, 118 (Verkehrsgesellschaft Kreis Unna) und Linie 4 (Stadtwerke Hamm) in der regionalen Busachse zu berücksichtigen.</p> <p>Abhängig von möglichen Varianten ist auch die in der Nahverkehrsplanfortschreibung in diesem Zusammenhang ursprünglich vorgesehene Umstellung der Linie 118 auf ein Anruf-Sammel-Taxi-Angebot an Sonntagen neu zu bewerten.</p>

A3	Weiterentwicklung Linie D19
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Lünen, Stadt Selm, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	<p>Mit dem Nahverkehrsplan 2013 wurde eine Ausweitung des Bedienungsangebots auf der Linie D19 vorgeschlagen. Der Bedarf ergab sich zum einen durch die Bahnlinie RB51, welche mit drei Haltepunkten nicht alle dichteren Siedlungsstrukturen in der Stadt Selm abdeckt und zum anderen durch die Linie R19, welche im Takt 60 zusätzlich den Ortsteil Cappenberg mit den Stadtzentren von Selm und Lünen verbindet. Der erforderliche Takt 30 während der Haupt- und Normalverkehrszeit kann dabei nicht vom Schienenverkehr erbracht werden, da die Strecke überwiegend eingleisig ist. Auf der Linie R19 ist wiederum ein durchgehender Takt 30 nicht erforderlich. Bisher konnte diese Maßnahme auf Grund der Haushaltslage der Stadt Selm nicht umgesetzt werden. Die Ausgangslage besteht aber weiterhin, so dass an der Planung einer Ausweitung des Takts auf der Linie D19 während der Haupt- und Normalverkehrszeit festgehalten wird.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Linie D19</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Takt 60 während Haupt- und Normalverkehrszeit</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ individuell: sobald seitens der betroffenen Städte möglich</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-12)</li> <li>▪ 2017: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung Bahn und Bus (Planertreff)</li> <li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

### 8.2.2 B: Maßnahmenpakete mit Beschluss 2019

B1	Anbindung/Erschließung Bergkamen-Oberaden
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Bergkamen, Stadt Lünen
<b>Hintergrund</b>	<p>Der Ortsteil Bergkamen-Oberaden wird durch drei regionale Buslinien (S20, R11, R12) erschlossen, welche umsteigefreie Verbindungen zu Bahnhöfen (Preußen Bahnhof, Lünen Hauptbahnhof und Kamen Bahnhof) und drei Stadtzentren ermöglichen (Bergkamen, Kamen, Lünen). Der Ortsteil setzt sich aus mehreren dichteren Siedlungsbereichen zusammen. Einen Schwerpunkt bilden die Bereiche Im Sundern (ca. 1.400 Einwohner) und die Rotherbachstraße (ca. 2.000 Einwohner). Diese Bereiche werden nur durch die Linie R12 erschlossen. Hier besteht an allen Wochentagen ein Takt 60. Zudem sind an allen Wochentagen die letzten Ankünfte aus den Stadtzentren Bergkamen und Lünen vergleichsweise früh bis ca. 21:00 Uhr.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Linie S20</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhalt im bestehenden Angebot (Fahrplan Winter 2017/2018)</li> </ul> <p>Linie R12</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausweitung auf Takt 30 montags bis freitags zwischen ca. 06:00 Uhr und 20:00 Uhr</li> <li>▪ Erweiterung des Angebots abends bis ca. 23:00 Uhr im Takt 60</li> </ul> <p>Linie R13</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ergänzung von Fahrten im Spätverkehr, als Umlaufverknüpfung mit Linie R12 (umsteigefreie Fahrten zwischen Kamen, Bergkamen und Lünen)</li> </ul> <p>Linie C2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration in Lünen (Mitte – Alstedde) in einen Takt 30 zur Verbesserung eines einfach verständlichen Angebots (eine Linie im Takt 30, statt zwei Linien im Takt 60)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Frühjahr 2020</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-12)</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, Nahverkehrsplanteilfortschreibung</li> <li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

B2	Anbindung/Erschließung Holzwickede Mitte
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Gemeinde Holzwickede, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Die Erschließung und Anbindung des Ortszentrums erfolgt montags bis freitags durch die Linie R52. Am Wochenende erfolgt die Erschließung durch eine Stichfahrt der TaxiBus-Fahrten der Linie R51. Hierdurch ist das Ortszentrum nicht an allen Wochentagen durch die wichtigsten Buslinien für die Erschließung in der Gemeinde Holzwickede erreichbar. Das bisherige Erschließungskonzept wirkt sich zudem nachteilig auch auf soziale Einrichtungen (zum Beispiel Seniorenbegegnungsstätte) aus. Diese wird am Wochenende nicht durch Bus- bzw.- TaxiBus-Fahrten erschlossen.
<b>Maßnahmen</b>	<p>Linie R51</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Führung aller Fahrten durch das Ortszentrum über Bonner Allee und Hauptstraße</li> <li>▪ Verlegung der Haltestelle Augsburgur Weg in Richtung Kreuzungsbereich Friedhofstraße/Bonner Allee</li> </ul> <p>Linie R52</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung eines direkten Liniwegs in beide Fahrtrichtungen über die Hauptstraße</li> <li>▪ Integration der Erschließung über Kirchstraße, Berliner Allee und Bonner Allee in Linie R51</li> <li>▪ Integration der Erschließung über Bahnhofstraße in Linie T47</li> </ul> <p>Linie T47</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlängerung von der Endhaltestelle Schöne Flöte über Steinbruchstraße, Goethestraße, Bahnhofstraße und Hauptstraße</li> <li>▪ Vermeidung eines Konkurrenzangebots für Verbindungen zwischen Holzwickede Mitte und Unna-Massen mit Linie R51</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ neue Haltestelle Augsburgur Weg/Friedhof</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Frühjahr 2020</li> </ul>
<b>Karte</b>	<p>The map illustrates the bus network in Holzwickede. It shows three main routes: R51 (solid green line), R52 (solid black line), and T47 (dashed green line). Key stops include Bahnhof, Poststr., Billmericher Weg, Massener Str., Schöne Flöte, Uhlandstr., Augsburgur Weg/Friedhof, and others. The map also indicates the location of the Friedhof and the Seniorenbegegnungsstätte. The routes are shown connecting various parts of the town, including the center and the area around the school and church.</p>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-12)</li> </ul>

B2	Anbindung/Erschließung Holzwickede Mitte
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li><li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li></ul>
<b>Anmerkung</b>	<p>Mittelfristig sind Alternativen für die Anbindung des Bahnhofs Holzwickede erforderlich. Die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus auf der Bahnhofsplatte lässt sich für die Buslinien nur eingeschränkt barrierefrei ausbauen. Bereits heute ist durch den engen Wendekreis der Einsatz von Gelenkbussen auf Fahrten mit Bedienung dieser Haltestelle nicht möglich. Ebenso ist die Zu-/Ausfahrt an der Nordstraße aufgrund der Enge des Straßenraums kritisch.</p>

B3	Anbindung/Erschließung Unna Südstadt
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Unna, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Die Südstadt in Unna ist ein großer Siedlungsbereich mit knapp 5.800 Einwohnern, der überwiegend dicht bebaut ist. Dies trifft vor allem für die Siedlungsbereiche entlang der Eichenstraße und Ahornstraße zu. Mit der Nahverkehrsplanfortschreibung 2013 wurde hierzu bereits eine Angebotserweiterung am Wochenende umgesetzt.
<b>Maßnahmen</b>	Linie C40 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erweiterung des Fahrtenangebots Linie C40 in Anlehnung an die <i>Ausreichende Verkehrsbedien</i>ng überwiegend als TaxiBus</li> <li>▪ Verlängerung der Fahrten am Wochenende bis zum Südfriedhof (überwiegend TaxiBus)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Frühjahr 2020</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Verkehrsunternehmen, individuelle Anregung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

B4	Anbindung/Erschließung Unna-Königsborn
<b>Kommunen</b>	Kreis Unna, Stadt Unna, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	<p>Der Hauptauslöser zur Optimierung der Buslinien ist die seitens des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr vorgesehene Änderung des S-Bahn-Takts, welcher sich auch auf die Anschlüsse zu den Buslinien am Bahnhof Königsborn auswirkt. Die Fahrzeiten und Zeitfenster für den Takt 15 während der Hauptverkehrszeit waren mit der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 noch nicht bekannt. Daher erfolgte ursprünglich eine kostenneutrale Optimierung dieser Linien. Mit Bekanntgabe der geplanten Fahrzeiten und Zeitfenster für den Takt 15<sup>1</sup> ist diese ursprüngliche Planung nicht mehr zu empfehlen (zum Beispiel kostenintensive Konvoyfahrten mit Linie R53 über deutlich längeren Zeitraum, als ursprünglich angenommen). Mit der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde daher eine optimierte Version der ursprünglichen Planung für die Stadtbuslinien im Ortsteil Königsborn zusammen mit der Stadt Unna und der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna entwickelt. Die in der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 anvisierte kostenneutrale Optimierung ist damit nicht mehr möglich.</p> <p>Die Änderung des S-Bahntakts wirkt sich neben den Linien C23 und R53 (vgl. Maßnahme B6) auch auf die Linie R92 (vgl. Maßnahme B8) und die lokalen Buslinien im Ortsteil Königsborn C43 und C44 aus. Dies bietet die Möglichkeit, weitere Anregungen zum lokalen Busangebot im Ortsteil Königsborn in die Neuplanung beider Linien aufzunehmen: notwendige Kapazitätsausweitung auf Linie C44 (kann wegen Eisenbahnbrücke Vaersthausener Straße nur mit einem kleinen Fahrzeug verkehren), bessere Erschließung sozialer Einrichtungen entlang Dorotheenstraße, Erhalt der umsteigefreien Verbindung mit der Innenstadt, Einbeziehung notwendiger Zeitpuffer durch Hemmnisse des ruhenden Verkehrs und Erhalt von Anschlüssen mit Linie S4 am Bahnhof Königsborn. Die bestehende Erschließung soll möglichst erhalten bleiben, was zum Beispiel die Berliner Allee und den zukünftigen Bildungscampus umfasst.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Linie C43</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ endet im Norden von Königsborn mit zusätzlicher Erschließung entlang Grillostraße; Prüfung der Nutzung der Rollmannstraße (zum Redaktionsschluss noch nicht erfolgt)</li> <li>▪ Führung über südlicher Dorotheenstraße statt südlicher Hermannstraße</li> <li>▪ Verbesserte Erreichbarkeit der Einrichtungen Sozialwerk Sankt Georg und Unnaer Tafel e.V. durch neue Haltestelle im Bereich Dorotheenstraße/Salzweg</li> <li>▪ alle Fahrten gehen in Königsborn Nord auf Linie C44 über</li> <li>▪ Anschlüsse mit Linie S4 während Hauptverkehrszeit<sup>1</sup> am Bahnhof Königsborn</li> </ul> <p>Linie C44</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ endet im Norden von Königsborn mit zusätzlicher Erschließung entlang Grillostraße; Prüfung der Nutzung der Rollmannstraße (zum Redaktionsschluss noch nicht erfolgt)</li> <li>▪ Führung über nördliche Vaersthausener Straße statt Unterer Falkenweg und entlang Blumenstraße</li> <li>▪ Führung über Steinstraße entfällt für Einsatz eines größeren Fahrzeugs (Solobus)</li> <li>▪ alle Fahrten gehen in Königsborn Nord auf Linie C43 über</li> <li>▪ Anschlüsse mit Linie S4 während Hauptverkehrszeit<sup>1</sup> am Bahnhof Königsborn und mit Linien S81 und R81 zu allen Verkehrszeiten (Haltestellen Rehfuß und Salinencenter)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zusätzliche Haltestellen: Dorotheenstraße Mitte, Heinrichstraße, Blumenstraße, In der</li> </ul>

B4	Anbindung/Erschließung Unna-Königsborn
	<p>Külve</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ entfallende Haltestellen: Hermannstraße, Falkenweg, Vaersthäuser Straße, Steinstraße</li> <li>▪ mit Umsetzungsplanung ist Verlegung bestehender Haltestellen zu prüfen</li> </ul>
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Frühjahr 2020</li> </ul>
Karte	<p>The map illustrates the bus network connecting Unna and Königsborn. Key features include:         <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Routes:</b> C43 (green), C44 (green), R53 C43 (black), and S81 R81 (black).</li> <li><b>Stations to be discontinued (red X):</b> Hermannstraße, Falkenweg, Vaersthäuser Straße, Steinstraße.</li> <li><b>New or existing stations (green dots):</b> Dorotheenstraße Mitte, Blumenstr., Salinen-center, Königsborn Bahnhof, Friedrichsbornschnle, Steinstraße (mit Maßnahme B7).</li> <li><b>Other locations:</b> Kamen (Mitte &amp; Bf.), Glückauf-Kaserne, Adlerweg, Rehfuß, Königsborn Markt, Wilhelminenstraße, Salzweg, Dorotheenstraße, Kamen-Heeren, Heidestraße, Zechenstraße, Weimarer Straße, Waalwijker Straße, Frankfurter Straße, Schulzentrum Nord, Parkstraße, Märkische Berufsschulen, Kurpark, Amtsgerecht, Mühle Friedrichsborn, Steinstraße, Vaersthäuser Straße, Dortmund, Unna (Mitte &amp; Bf.), In der Külve, Katernborn, Im Vollhorst, Sperberstraße, Adlerweg.</li> <li><b>Note:</b> 'Bedienung der Linien C43 und C44 im Bereich Grillostraße mit Stadt Unna noch nicht festgelegt.'</li> </ul> </p>
Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehrsplan</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li> </ul>
Anmerkung	<p><sup>1</sup> Linie S4 verkehrt ab Dezember 2019 während Hauptverkehrszeit im Takt 15 zwischen Unna-Königsborn und Dortmund. Die Hauptverkehrszeit dieser Linie umfasst vsl. die Zeitspannen von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr und 12:00 Uhr bis 19:00 Uhr.</p> <p>Durch die Stadt Unna ist sicher zu stellen, dass durch ordnungsrechtliche Maßnahmen auf den neu zu befahrenden Straßenabschnitten (zum Beispiel Blumenstraße) eine störungsfreie Durchfahrt ermöglicht wird.</p>

<b>B5</b>	<b>Anschluss S-Bahn Unna-Königsborn</b>
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Kamen, Stadt Unna, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Mit der Umsetzung der S-Bahn-Taktänderung im östlichen Ruhrgebiet durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu Beginn des Jahres 2020 sind auch mehrere Buslinien im südlichen bis mittleren Kreisgebiet betroffen. Schwerpunkt ist hier die Umsteigemöglichkeit am Bahnhof Unna-Königsborn zwischen der Linie S4 und den Buslinien C43 und R53. Die Anpassung der Fahrpläne der Linie R53 wirkt sich dabei auch auf die Umlaufverknüpfungen dieser Linie aus. Dies betrifft die Linie C23 (Kamen Mitte/Bahnhof – Kamen-Heeren/Werve) und die Linie R92 (Bönen Mitte/Bahnhof – Kamen Heeren/Werve).
<b>Maßnahmen</b>	Linien C23 und R53 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Takt 30 während Haupt- und Normalverkehrszeit</li> <li>▪ Kennzeichnung als eine Linie, da alle Fahrten umlaufverknüpft</li> </ul> Linien C43/C44 und R92 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmen bei diesen Linien berücksichtigen weitere lokale Themen und sind damit in eigenen Steckbriefen dargestellt (vgl. B5 und B8)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Frühjahr 2020</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-11)</li> <li>▪ 2017: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehrsplan</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, Nahverkehrsplanteilfortschreibung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

<b>B6</b>	<b>Erschließung Unna, Friedrich-Ebert-Straße</b>
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Unna, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Der Takt 15 montags bis freitags ist seit dem Jahr 2017 eine deutliche Qualitätsverbesserung des Busangebots zwischen den Stadtzentren Kamen und Unna. Gleichzeitig profitieren auch größere Gewerbestandorte (zum Beispiel Kamen-Karree) und Stadtteile (zum Beispiel Unna-Königsborn) von dieser Angebotsausweitung. Damit diese auch bestmöglich zum Tragen kommt, ist ein Haltestellenabstand erforderlich, der alle entlang des Linienwegs liegenden Siedlungsstrukturen optimal erschließt. Richtwert ist dazu ein Radius um eine Haltestelle von 300 Metern.
<b>Maßnahmen</b>	Linien S81 und R81 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung zusätzlicher Haltestelle auf der Friedrich-Ebert-Straße zwischen den Haltestellen Mühle Friedrichsborn und Amtsgericht</li> <li>▪ Standort zwischen den Seitenstraßen Luisenstraße und Steinstraße prüfen</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ neue Haltestelle (Art und Umfang der Haltestelle abhängig von Lage vor Ort)</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Frühjahr 2020</li> </ul>
<b>Karte</b>	Vgl. Karte zur Maßnahme B5
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-11)</li> <li>▪ 2017: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehrsplan</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, Nahverkehrsplanteilfortschreibung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

B7	Erschließung und Anbindung Gemeinde Bönen
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Kamen, Stadt Hamm, Gemeinde Bönen, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Mit der Änderung im Takt der S-Bahn ergibt sich auch Handlungsbedarf auf der Linie R53 für einen Erhalt der Anschlüsse am Bahnhof Unna-Königsborn. Durch Umlaufverknüpfungen ergeben sich gleichzeitig Auswirkungen auf die Linien C23 und R92. Die Auswirkungen auf die Linie C23 sind im Maßnahmensteckbrief B5 dargestellt. Durch die Anpassungen auf den Linien C23 und R53 ist das bestehende Konzept mit Umlaufverknüpfungen zur Linie R92 nicht mehr möglich.
<b>Maßnahmen</b>	<p>Linie R92:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Übernahme der nachfragestarken Fahrten in die Linie C91</li> </ul> <p>Linie C91:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration der nachfragestarken Fahrten der Linie R92 mit Verlängerung in das Gewerbegebiet Am Mersch</li> <li>▪ Prüfung eines ergänzenden Angebots im Gewerbegebiet Am Mersch für die Neuansiedlung von DPD</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Frühjahr 2020</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehrsplan</li> <li>▪ 2017: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	Es besteht noch Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf mit der Gemeinde Bönen und dem Verkehrsunternehmen. Dies kann noch zu Anpassungen bei dieser Maßnahme führen.

B8	Evaluation Anbindung und Erschließung EcoPort
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Gemeinde Holzwickede, Flughafen Dortmund, Dortmunder Stadtwerke
<b>Hintergrund</b>	<p>Die Anbindung des EcoPorts startete mit einer ersten Testphase im Oktober 2018. Die Erschließung erfolgte durch Fahrten des Airport-Shuttles morgens und nachmittags über die Gottlieb-Daimler-Straße. Dazu wurden in dieser Straße provisorische Haltestellen eingerichtet (EcoPort West, EcoPort Mitte und EcoPort Ost). Durch die Nutzung des Airport-Shuttle für diese Erschließung war nur ein Verkehr nach §43 PBefG möglich. Es galt nicht der Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr bzw. Westfalentarif. Die Beschäftigten benötigten einen zusätzlichen Berechtigungsausweis des jeweiligen Unternehmens, um diese Linie nutzen zu dürfen.</p> <p>Nach Abschluss der ersten Testphase Ende März 2019 einigte sich die projektbegleitende Arbeitsgruppe auf eine zweite Testphase. Zusammen mit dem Sommerflugplan des Flughafens Dortmund wurde ein Takt 15 morgens und nachmittags für die Erschließung des Gewerbegebiets eingeführt. Zudem wurden die Berechtigungsausweise für die Beschäftigten des EcoPorts nun kostenlos zur Verfügung gestellt. Die zweite Testphase begann Ende März 2019.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Evaluation der Erschließung des Gewerbegebiets EcoPort nach Ablauf der Testphase Ende Oktober 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zeitliche Verteilung der Nachfrage</li> <li>▪ Auswirkungen der Bedienungshäufigkeiten der beiden Testphasen auf die Anschlüsse am Bahnhof Holzwickede</li> <li>▪ Auswirkung der Durchführung des Verkehrs nach §43 PBefG</li> <li>▪ Möglichkeit für einen Takt 15 morgens und nachmittags</li> </ul> <p>Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluation sind verschiedene Szenarien zur Fortführung der Erschließung des EcoPort bzgl. der Kosten zu bewerten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Szenario A: Fortführung eines Angebots entsprechend der zweiten Testphase im Verkehr nach §43 PBefG</li> <li>▪ Szenario B: Einführung eines eigenständigen ÖPNV-Angebots zwischen dem EcoPort und dem Bahnhof Holzwickede nach §42 PBefG (Westfalentarif und Tarif Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gültig)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mit Abschluss der zweiten Testphase</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<p>Anfrage aus den Unternehmen</p> <p>Politischer Antrag</p>
<b>Anmerkung</b>	Die zweite Testphase endet am 25. Oktober 2019.

<b>B9</b>	<b>Anbindung und Erschließung Lippewerk</b>
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Lünen, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Das Lippewerk der Stadt Lünen gehört zu den regional bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten. Es liegt dezentral im Westen der Stadt. Bisher erfolgt keine Erschließung durch Bahn- oder Buslinien. Die nächste Haltestelle Buddenburg ist rund einen Kilometer entfernt.
<b>Maßnahmen</b>	<p>Einrichtung eines Bedienungsangebots zur Anbindung des Lippewerks</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anbindung des Lippewerks an Brambauer Verkehrshof und Lünen Hauptbahnhof</li> <li>▪ Einrichtung eines Testbetrieb für 2 Jahre ab Januar 2020</li> <li>▪ 30-Minutentakt von Montag bis Freitag jeweils morgens und nachmittags für vier Stunden</li> <li>▪ Einrichtung als Express-Linie und ohne Beeinträchtigung der Linie C1</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestelle am Gewerbegebiet Lippewerk</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2020 als Testbetrieb für zwei Jahre</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<p>Anfrage aus den Unternehmen</p> <p>Politischer Antrag</p>
<b>Anmerkung</b>	Der Testbetrieb kann vorzeitig beendet werden, wenn nach einem Jahr weniger als 100 Fahrgäste diese Linie nutzen (Summe aus Hin- und Rückfahrten). Eine Fortführung dieses Angebots ist nach zwei Jahren möglich, wenn mehr als 200 Fahrgäste dieses Angebot nutzen (Summe aus Hin- und Rückfahrten).

<b>B10</b>	<b>Buskonzept Busverkehr Fröndenberg/Ruhr</b>
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Fröndenberg/Ruhr, Stadt Unna, Deutsche Bahn/Westfalenbus, Märkische Verkehrsgesellschaft
<b>Hintergrund</b>	Das Bedienungsangebot in der Stadt Fröndenberg/Ruhr setzt sich überwiegend aus den regionalen Buslinien 170 und 180 sowie mehreren Stadtbuslinien zusammen. Hinzu kommt eine regionale Buslinie, welche die Ortsteile Strickherdicke und Langschede mit den Städten Unna und Menden verbindet. Der Bahnhof Fröndenberg ist die zentrale Umsteigemöglichkeit zwischen den meisten Buslinien mit dem Schienenverkehr. Hier bestehen allerdings überwiegend keine attraktiven Anschlüsse (zum Beispiel nach/aus Dortmund). Zudem weist die Linie 180 eine vergleichsweise geringe Nachfrage aus, da an mehreren Stellen dieses Linienwegs schnelle Alternativen mit dem Zug (Ardey: Linie RB54) und dem Bus bestehen (Strickherdicke und Langschede: Linie 27). Zudem bestehen Überlegungen ein ÖPNV-Angebot zwischen dem Holzwickeder Ortsteile Opherdicke und der Stadt Fröndenberg/Ruhr einzurichten.
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neukonzeption des lokalen und regional Busangebots für die Stadt Fröndenberg/Ruhr (relevante Akteure: Stadt Fröndenberg/Ruhr, Kreis Unna, Deutsche Bahn/Westfalenbus und Bürgerbusverein)</li> <li>▪ Überplanung der Linien 170, 180, C71, C72, C73, C74 und Angebot des Bürgerbus-Vereins</li> <li>▪ Abstimmung mit Märkischer Verkehrsgesellschaft für Linie 27</li> <li>▪ Abstimmung mit Stadt Unna bei den Linien 170 und 180</li> <li>▪ Abstimmung eines ÖPNV-Angebots zwischen Holzwickede-Opherdicke und Fröndenberg/Ruhr Mitte</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	▪ abhängig von weiterem Abstimmungsprozess
<b>Umsetzung</b>	▪ weitere Abstimmung für die zweite Jahreshälfte 2019 angestrebt
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-12)</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li> <li>▪ 2015: Stadt Fröndenberg/Ruhr, Verkehrsentwicklungsplan</li> <li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

B11	Anschlüsse mit dem regionalen Schienenverkehr
<b>Akteure</b>	Verkehrsunternehmen
<b>Hintergrund</b>	Die regionale Verknüpfung des Kreises Unna mit den Kommunen im Umland erfolgt auf vielen Relationen mit einem Umstieg in den regionalen Schienenverkehr (zum Beispiel Kamen Bahnhof, Lünen Hauptbahnhof und Unna Bahnhof). Entsprechend gut müssen die Buslinien auf die An- und Abfahrtszeiten der Züge angepasst werden. Wo dies nicht in beide Verkehrsbeziehungen gleichzeitig möglich ist, sind Kompromisslösungen zu finden (zum Beispiel lastrichtungsorientierte Anschlüsse). Diese Daueraufgabe ist umso wichtiger, wenn sich grundlegende Änderungen im regionalen Schienenverkehr im Kreis Unna ergeben (zum Beispiel S-Bahn-Taktumstellung und Umsetzung Rhein-Ruhr-Express).
<b>Maßnahmen</b>	<p>Die Prüfung, ob Fahrpläne im Busnetz bei Fahrplanänderungen im regionalen Schienenverkehr angepasst werden müssen, ist eine Daueraufgabe. Der sich ergebende Handlungsbedarf ist bei finanziellen Auswirkungen aus den Aufgabenträger frühzeitig abzustimmen. Konkret ist mit dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans betroffen:</p> <p>Bahnhöfe/Haltepunkte mit Umstieg Linie S4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dortmund-Wickede                      Linie R51</li> <li>▪ Massen                                      Linie R54</li> <li>▪ Unna-Königsborn Bahnhof            Linien R53, C43, C44, 194, 195 (vgl. Maßnahme B7)</li> </ul> <p>Bahnhöfe/Haltepunkte mit Umstieg Rhein-Ruhr-Express</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nordböge                                  Linien C91, 194, 195</li> <li>▪ Methler                                      Linien R54, C24</li> <li>▪ Kamen                                        Linien D80, S81, R13, R81, C21, C22, C23, C24</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ individuell: vor jedem Fahrplanwechsel im Schienenverkehr für betroffene Buslinien</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-11)</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	Mit der Prüfung und ggf. auch Anpassung der Linien C24 und R54 für Anschlüsse mit den Linien des Rhein-Ruhr-Express am Bahnhof Methler können auch Optimierungen in der Buserschließung im gesamten Ortsteil Methler geprüft werden.

B12	Integration Linie C31 in Betriebsleistungsschlüssel
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Schwerte, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Die Fahrten der Linie C31, welche diese Linie samstags von einem Takt 60 auf einen Takt 30 verdichten, sind bisher nicht Bestandteil des neu geschaffenen Betriebsleistungsschlüssels für den Kreis Unna. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass bei der letzten Nahverkehrsplanfortschreibung für die C-Linien der Stadt Schwerte eine eigene Finanzierungsvereinbarung galt. Mit dem neuen Betriebsleistungsschlüssel und den Bewertungskriterien für Angebote können diese Fahrten in den Betriebsleistungsschlüssel aufgenommen werden. Die durchschnittliche Besetzung der Fahrten liegt bei 16 Fahrgästen. Bei nur drei von 39 Fahrten liegt die Besetzung bei weniger als fünf Fahrgästen.
<b>Maßnahmen</b>	Linie C31 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration der ergänzenden Fahrten samstags in Betriebsleistungsschlüssel Kreis Unna</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	▪ mit Abrechnungsjahr 2019
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	▪ 2017: Kreis Unna, neuer Betriebsleistungsschlüssel
<b>Anmerkung</b>	-

### 8.2.3 C: Perspektivische Planungspakete

C1	Weiterentwicklung der Ausreichenden Verkehrsbedienug
<b>Akteure</b>	Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	Die Ausreichende Verkehrsbedienug wurde mit dem Nahverkehrsplan 2013 erstellt. Im Kontext von Bahn- und Bus als Teil der Daseinsvorsorge und Klimaschutz haben sich Anforderungen an diese Verkehrsmittel verändert. Zudem bestehen inzwischen im Bereich der bedarfsorientierten Mobilitätsangebote neue Modelle wie On-Demand-Verkehre, welche bisher keine Berücksichtigung in der Ausreichenden Bedienung finden.
<b>Maßnahme</b>	<p>Weiterentwicklung der Ausreichenden Verkehrsbedienug:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überprüfung der gebildeten Kategorien und deren Kriterien unter anderem auf Basis neuer Datengrundlagen zur Mobilität (zum Beispiel Mobilfunkdaten)</li> <li>▪ Erweiterung der Vorgaben für Relationen um regionalbedeutsame Standorte (zum Beispiel Gewerbegebiete, kulturelle Standorte und Bildungseinrichtungen)</li> <li>▪ Überprüfung der neuen Ausreichenden Bedienung anhand der Mobilitätsanforderungen von Nutzergruppen (zum Beispiel Pendler, Schüler, Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte)</li> <li>▪ Vorgabe und Einsatzmöglichkeiten im Sinne einer Produktprofilierung (S, R, C, D, N, T und AST)</li> <li>▪ Vorgaben zur Durchführung von Testbetrieben</li> </ul> <p>Die Änderung der Ausreichenden Verkehrsbedienug wird mit wirtschaftlichen Auswirkungen verbunden sein. Daher kann es zielführend sein, während der Bearbeitung unterschiedliche Szenarien zu diskutieren. Hierfür wären für den Kreis Unna mindestens zwei Szenarien relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Szenario A: Verbesserung basierend auf dem aktuellen Angebot</li> <li>▪ Szenario B: 2. Variante zum Beispiel mit einem integrierten Taktfahrplan</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Übernahme in die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab Mitte 2019</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<p>2018: Anfrage aus Kommunen</p> <p>2018: Stellungnahmen aus Politik und Institutionen</p>
<b>Anmerkung</b>	-

C2	Bedarfsprüfung von Gewerbegebietsanbindungen
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Betriebe
<b>Hintergrund</b>	Die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist eines der Hauptziele in der Planung von Busverkehr im Kreis Unna. Schwerpunkt sind dabei speziell auf die Anforderungen der Gewerbegebiete abgestimmte Konzepte zum Beispiel für die Bedienungszeiten und die regionalen Anbindungen an den Schienenverkehr.
<b>Maßnahme</b>	<p>Voraussetzungen für die Prüfung von Busangeboten in Gewerbegebieten: (Neuanbindungen und Angebotsverbesserungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bereitstellung von Daten zur Herkunft und Schichtzeiten der Beschäftigten</li> <li>▪ bei Gewerbegebieten mit mehreren Unternehmen mindestens Interesse bei ca. der Hälfte der Beschäftigten</li> <li>▪ Interesse der Unternehmen beim Thema mobil&amp;Job</li> </ul> <p>Prüfung von Busangeboten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neuanbindungen bzw. Verbesserung der bestehenden Angebote auf Basis der zur Verfügung gestellten Daten</li> <li>▪ keine Erschließung mit Produktlinien durch Stich- und Schleifenfahrten</li> <li>▪ abhängig vom Potenzial für den Busverkehr Erschließungskonzepte als Bus- und/oder TaxiBus-Verkehr mit Anbindung zum regionalen Schienenverkehr</li> <li>▪ Abstimmung einer zeitweisen Mitfinanzierung durch die Unternehmen (Anschubfinanzierung)</li> <li>▪ sechsmonatiger Testbetrieb mit anschließender Bewertung zur Fortführung des Angebots</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	▪ individuell: abhängig vom Prüfungsergebnis
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ individuell: mit Anfrage von Unternehmen oder betroffener Kommune</li> <li>▪ Übernahme in die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab Mitte 2019</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	▪ 2018: Stellungnahmen aus Politik, Unternehmen und Kommunen
<b>Anmerkung</b>	-

C3	Entwicklung eines Anbindungskonzepts Wasserstadt Aden
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Bergkamen, Stadt Kamen, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	<p>Mit der Wasserstadt Aden entsteht ein neues Quartier im Norden des Ortsteils Oberaden. Dieses zeichnet sich durch eine Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit aus. Hieraus ergibt sich auch die Notwendigkeit, eine Erschließung und regionale Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr anzubieten. Als erster Schritt für ein Erschließungs- und Anbindungskonzept wurde durch den Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr der Stadt Bergkamen im Herbst 2017 einer Linienvariante zur weiteren konkreten Umsetzungsplanung zugestimmt. Dieses Erschließungs- und Anbindungskonzept gibt einen Linienweg sowie möglichst neue Haltestellen vor. Mit Beschluss dieser Nahverkehrsplanfortschreibung sind im zweiten Schritt die Potenziale zu bewerten, um eine Abschätzung der Fahrgastzahlen zu ermöglichen. Auf dieser Grundlage sollen Aufwand und Nutzen der Linie gegenübergestellt und bewertet werden.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Wird durch die Ermittlung und Bewertung der Potenziale (siehe nachfolgend) ein Bedarf auf dem vorgesehenen Linienweg nachgewiesen, ist bei einer Umsetzung mindestens von einem Takt 60 montags bis freitags von einem Leistungsvolumen von ca. 75.000 km/Jahr auszugehen (ca. elf Fahrten/Richtung). Im Falle zusätzlicher Fahrten zur Abdeckung der Schichtanfangs- und -endzeiten der Gewerbegebiete kann ein zusätzliches Leistungsvolumen von ca. 25.000 km/Jahr erforderlich werden. Abhängig von den Ergebnissen der Potenzialermittlung können weitere Maßnahmen im Angebot erforderlich sein (zum Beispiel Takt 30 und/oder Bedienungsangebot am Wochenende).</p> <p>Ermittlung der Potenziale für Buslinien entlang des vorgesehenen Linienwegs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potenziale in der Wasserstadt (Versorgungs-, Berufs-, Freizeitverkehr)</li> <li>▪ Lünener Straße u.a. mit Gewerbegebiete Logistikpark A2 und Technopark</li> <li>▪ Erfordernis einer inneren Erschließung des Logistikparks A2</li> <li>▪ umsteigefreie Verbindung zwischen Nahversorgungszentrum Jahnstr. und Kamen Bahnhof</li> <li>▪ Abhängigkeiten/Umsteigemöglichkeiten mit weiteren Buslinien</li> <li>▪ Erweiterung des Linienwegs in den Kamener Osten (Bereich Derner Straße)</li> <li>▪ gesteigerte Nachfrage als Zu-/Abbringer zum Rhein-Ruhr-Express (Kamen Bahnhof)</li> <li>▪ Pendlerparkplatz Anschlussstelle Kamen/Bergkamen (A2)</li> <li>▪ Erfordernis einer Umsteigeverbindung zwischen Wasserstadt und Bergkamen Mitte</li> </ul> <p>Auf Basis der Ermittlung und Bewertung der Potenziale (siehe oben) erfolgt abschließend eine Einnahmenabschätzung.</p> <p>Abstimmung des Infrastrukturbedarfs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestellen in der Wasserstadt (Zuständigkeit Stadt Bergkamen)</li> <li>▪ Haltestellen auf der Lünener Str. (Zuständigkeit Straßen.NRW)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	zusätzliche Haltestellen entlang des neuen Linienwegs (Anzahl ergibt sich aus Abstimmung des Infrastrukturbedarfs mit Stadt Bergkamen und Straßen.NRW)
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ in 2019: Potenzialermittlung und Fahrplankonzept</li> <li>▪ individuell: Umsetzung unter anderem abhängig von Umsetzung der Wasserstadt Aden</li> <li>▪ Übernahme in die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab Mitte 2019</li> </ul>

<b>C3</b>	<b>Entwicklung eines Anbindungskonzepts Wasserstadt Aden</b>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-12)</li><li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li><li>▪ 2016: Kreis Unna, Nahverkehrsplanteilfortschreibung 2016</li><li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung 2013</li></ul>
<b>Anmerkung</b>	Eine temporäre Einrichtung von Teilabschnitten bei dieser Linie vor der Eröffnung der Wasserstadt Aden ist zu vermeiden. Hier können Angebotsverbesserungen in Bereichen entstehen, welche bei Umsetzung des vollständigen Linienwegs durch die Wasserstadt Aden nicht mehr aufrechterhalten werden können (vor allem wegen Umlaufzeiten und direkter Linienführungen zur regionalen Anbindung der Wasserstadt Aden).

C4	Anbindung und Erschließung Schwerte-Westhofen
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Schwerte, Dortmund Stadtwerke
<b>Hintergrund</b>	Der Ortsteil Westhofen gehört mit rund 5.000 Einwohner zu den großen und auch dicht besiedelten Ortsteilen des Kreises Unna. Zwischen Westhofen und dem Stadtzentrum liegt zudem der kleine Ortsteil Wandhofen (rund 1.800 Einwohner). Beide Ortsteile werden nur durch die Linie 594 bedient. Auf dieser Linie erfolgte bereits eine Angebotsverbesserung mit der Umstellung des 90-Minutentakts auf einen 60-Minutentakt.
<b>Maßnahmen</b>	<p>Verbesserung der regionalen Anbindung aus dem Stadtteil Westhofen in Richtung Dortmund</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vergleichende Analyse der aktuellen Fahrmöglichkeiten zwischen dem Stadtteil Schwerte Westhofen mit dem Stadtzentrum Dortmund</li> <li>▪ Prüfung einer Verlängerung der im Stadtteil Dortmund-Holzen endenden Fahrten bis nach Schwerte-Westhofen</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Übernahme in die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab Mitte 2019</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	2018: Anfrage aus der Stadt Schwerte
<b>Anmerkung</b>	-

C5	Korridor Schwerte – Holzwickeder Süden
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Gemeinde Holzwickede, Stadt Schwerte, Stadt Iserlohn Deutsche Bahn/Westfalenbus,
<b>Hintergrund</b>	<p>Der Osten der Stadt Schwerte (unter anderem mit dem Ortsteil Geisecke) wird durch die Linie R30 und R50 erschlossen. Hier besteht keine durchgehende Vertaktung beider Angebote auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt innerhalb der Stadt Schwerte.</p> <p>Die Linie R50 verkehrt weiter in Richtung Dortmund-Lichtendorf. Hierzu wurde während einer Baustelle an einer Autobahnbrücke eine Umleitung über den Holzwickeder Ortsteil Hengsen eingerichtet. Dabei zeigte sich, dass auch aus dem Bereich Hengsen sowie Landkrone eine Nachfrage im Busverkehr in Richtung Schwerte besteht. Eine kurzfristige Anpassung der Linie R50 auf diese Nachfrage wäre allerdings nur mit einem komplexen Fahrplankonzept aus 60- und 120-Minutentakten sowie Einrichtungsverkehren möglich.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Linie R30/R50</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bessere Abstimmung auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt bzgl. einheitlicher Fahrzeiten und besserer Vertaktung</li> <li>▪ Prüfung eines einheitlichen Linienwegs über Schützenstraße oder Grünstraße Linie R50</li> <li>▪ Umsetzung eines transparenten Angebots bzgl. Linienweg und Takt auf dem Abschnitt zwischen Schwerte-Geisecke, Holzwickede-Hengsen und Dortmund-Lichtendorf</li> <li>▪ Abstimmung des Bedarfs und der Möglichkeiten für Anschlüsse an den Haltestellen Dortmund-Lichtendorf und Holzwickede-Hengsen</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	▪ offen
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)
<b>Anmerkung</b>	Änderungen an der Linie R30 können sich auf die Linie 18 auswirken, die nur innerhalb der Stadt Iserlohn verkehrt.

C6	Untersuchung der Nachtverkehre
<b>Akteure</b>	Kreis Unna und Kommunen, Verkehrsunternehmen mit Nachtverkehren in den bzw. im Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	<p>Der Kreis Unna will ein attraktiver Wohnstandort sein. Hierzu gehören neben dem Angebot an Buslinien tagsüber auch weitere Verkehre vor allem für den Wochenendverkehr nachts. Dazu wurden in der Vergangenheit in Ergänzung zu den Fahrten im regionalen Schienenverkehr ergänzende Nachtverkehr eingerichtet. Diese umfassen neben Nachtbuslinien aus benachbarten Oberzentren (zum Beispiel Linie N10 Dortmund – Lünen) auch ergänzende bedarfsorientierte Angebote wie TaxiBus-Linien und Anruf-Sammel-Taxis.</p> <p>In den vergangenen Jahren wurde das Angebot im Schienenverkehr am Wochenende nachts ausgeweitet. Dadurch haben sich auch Nachfragepotenziale verändert. Im Bedienungsgebiet der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna wird dies zum Beispiel durch eine rückläufige Nachfrage auf einzelnen Nachtangeboten deutlich.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Überplanung des Nachtangebots im Kreis Unna</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bedarfsanalyse für das Wochenende</li> <li>▪ Abstimmung und Ergänzung der Angebotsebenen (Zug, Bus, Bedarfsverkehr)</li> <li>▪ Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, wahlweise mit und ohne Zuschlag für die Nutzung der Nachtangebote</li> <li>▪ Prüfung von Einsatzgebieten für On-Demand-Verkehre</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Übernahme in die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab Mitte 2019</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<p>2018: Anfrage aus Verkehrsunternehmen</p> <p>2018. Stellungnahmen von Kommunen und Bürgern</p>
<b>Anmerkung</b>	-

C7	Anbindung/Erschließung Mühle Bremme
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Unna, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna, Deutsche Bahn/Westfalenbus, Märkische Verkehrsgesellschaft
<b>Hintergrund</b>	Das westlich vom Bahnhof Unna liegende Brachgelände soll städtebaulich entwickelt werden. Hierzu ist unter anderem die Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften und einem Supermarkt vorgesehen. Mit dieser städtebaulichen Entwicklung bietet sich gleichzeitig die Möglichkeit, diesen Bereich sowie den nördlichen Teil der Bahnhofstraße besser durch den Busverkehr zu erschließen. Zudem soll der von Bussen befahrene Teil der nördlichen Fußgängerzone vom Busverkehr entlastet werden.
<b>Maßnahmen</b>	Alle Linien am Bahnhof Unna <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ über Gelände Mühle Bremme statt Kantstraße/Innenstadttunnel, wenn fahrzeitneutral möglich</li> </ul> Linien C40, C41, C42, C45, R51 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zusätzlich über Obere Husemannstraße zurück in Richtung Lindenbrauerei</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung einer Straßenverbindung für Busse zwischen Bahnhofstraße und Beethovenring/Kantstraße über das Gelände Mühle Bremme</li> <li>▪ Vorrangschaltung für Busse an der Einmündung Beethovenring/Kantstraße</li> <li>▪ Haltestelle im Bereich Bahnhofstraße/Fußgängertunnel in Richtung Mühle Bremme</li> <li>▪ Haltestelle Mozartstraße im Bereich Obere Husemannstraße/Mozartstraße in Richtung Lindenbrauerei</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ individuell: abhängig von weiterer städtebaulicher Entwicklung</li> </ul>
<b>Karte</b>	
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklungsplan (Ziel 8.1-12)</li> <li>▪ 2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)</li> </ul>

<b>C7</b>	<b>Anbindung/Erschließung Mühle Bremme</b>
<b>Anmerkung</b>	Nach Auskunft der Stadt Unna gibt es zurzeit für dieses Konzept keine Umsetzungsmöglichkeit. Der Verbleib als perspektivisches Maßnahmenpaket in diesem Nahverkehrsplan wurde jedoch gewünscht.

C8	Verkehrskonzept Internationale Gartenausstellung 2027
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Stadt Bergkamen, Stadt Lünen, Stadt Werne, Stadt Kamen, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
<b>Hintergrund</b>	In der Metropole Ruhr findet im Jahr 2027 die Internationale Gartenausstellung statt. Hierzu sind auch Standorte im Kreis Unna vorgesehen. Die Internationale Gartenausstellung erstreckt sich von der geplanten Wasserstadt Aden (Stadt Bergkamen) bis zum Preußenhafen (Stadt Lünen). Für die Standorte sind Verkehrskonzepte für den öffentlichen Personennahverkehr frühzeitig zu planen und abzustimmen.
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung eines Angebots im Schienenverkehr zwischen den Städten Bergkamen und Lünen</li> <li>▪ Ausrichtung/Erweiterung von Busangeboten mit Umsteigehaltestellen des Schienenverkehrs: Kamen Bahnhof, Lünen Hauptbahnhof, Preußen Bahnhof, Werne Bahnhof</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	▪ temporär zur Internationalen Gartenausstellung 2027
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	▪ 2017: Kreis Unna, individuelle Anfrage
<b>Anmerkung</b>	Basierend auf den Erkenntnissen zur Nutzung der Bahn- und Busangebote ist mit Anschluss der Internationalen Gartenausstellung zu prüfen, welche Angebotsbausteine für den Alltagsverkehr (angepasst) übernommen werden können.

### 8.2.4 D: Prüfaufträge ohne Umsetzungsperspektive

Alle Prüfaufträge wurden eingehend mit den betroffenen Verkehrsunternehmen diskutiert. Ergänzend wurden zur Bewertung auch die Inhalte der Bestandsanalyse zum Beispiel zu Wegeverflechtungen (vgl. Modal Split-Erhebung Kreis Unna und Pendlerrechnung Information und Technik Nordrhein-Westfalen) berücksichtigt. Bei den nachfolgend aufgeführten Prüfaufträgen ergab sich aus der Prüfung anhand der aktuellen Rahmenbedingungen zurzeit keine Umsetzungsperspektive.

Tab. 52: Prüfaufträge ohne Umsetzungsperspektive

Maßnahmenprüfung	Bezug	Begründung
<b>Stadt Lünen</b>		
Verbesserung der Erschließung im Ortsteil Brambauer	2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung	Der ursprünglich vorgesehene Linienweg lässt sich nicht umsetzen. Eine Erweiterung über die bereits erfolgte Anbindung des Friedhofs ist damit nicht möglich.
<b>Stadt Schwerte</b>		
Verbesserung der Erschließung in Schwerte-Ergste	2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung	Maßnahme wurde zusammen mit Verlängerung Linie 5 geprüft (siehe nachfolgend).
Verlängerung der Linie 5 bis Ergste Bahnhof	2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff) 2016: Märkischer Kreis, Nahverkehrsplan	Für eine Umsetzung wurden drei Varianten untersucht. Für jede Variante ist ein zusätzliches Fahrzeug sowie meist auch eine neue Wendemöglichkeit erforderlich. Auf Grund dieser Sprungkosten wird eine Verlängerung der Linie 5 nicht weiterverfolgt.
Verzicht auf Linie T31	2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung	Linie T31 ist ein sonderfinanziertes Angebot der Stadt Schwerte und kann daher vollständig durch die Stadt gestaltet werden.
<b>Stadt Selm</b>		
Busanbindung zwischen Bork und Waltrop	2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)	Aus der Haushaltsbefragung und den Pendlerverflechtungen ist kein Bedarf für ein regelmäßiges Busangebot erkennbar. Auch der Nahverkehrsplan Kreis Recklinghausen enthält keinen Bedarf. Die Priorität bleibt bei der Umsetzung der Maßnahme zur Linie D19 aus Fortschreibung des Nahverkehrsplan 2013.
<b>Stadt Unna</b>		
alternative Linienführungen Linie C45 in Mühlhausen	2016: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung zu Bahn und Bus (Planertreff)	Verbesserung der Erschließung gering gegenüber Umwegen für Fahrgäste, enge Bindung im Stadtbusnetz Unna ermöglicht keine längeren Fahrzeiten.

Maßnahmenprüfung	Bezug	Begründung
Umsetzung Konzept Land-Express	2018: Einzelanregung auf Basis Verkehrsentwicklungsplan Stadt Unna 1990	Angebot zusätzlich zur Linie T46 steht in keinem wirtschaftlichen Nutzen zum Aufwand, Linie T46 kann für Anschluss Zug/Bus nicht angepasst werden, da mit Erweiterung in die Bereiche Heggeweg und Max-von-Laue-Straße keine Fahrzeitreserven und lokaler Anschluss mit Linie C45 zu erhalten ist.

### 8.2.5 E: Empfehlung zur Prüfung an Zweckverband

	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg/Ruhr	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne
<b>Angebot</b>										
Linien RE1 und RE11: transparente Bedienung der Bahnhöfe <i>Nutzen für Kreis Unna: einfachere und intuitivere Nutzung</i>		■			■					
Linie RB51: Fahrten immer min. bis 24:00 <i>Nutzen für Kreis Unna: bessere Erreichbarkeit der Städte Lünen und Selm</i>						■		■		
<b>Infrastruktur</b>										
barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Bork, Ergste, Lünen Hauptbahnhof, Selm, Unna <sup>1</sup> , Unna West <i>Nutzen für Kreis Unna: einfachere Nutzung für Mobilitätseingeschränkte</i>						■	■	■	■	
Beschleunigung Linie RB54 <i>Nutzen für Kreis Unna: Entlastung P+R am Bahnhof Fröndenberg durch attraktivere Reisezeiten</i>			■						■	
Elektrifizierung Dortmund-Hörde – Iserlohn <i>Nutzen für Kreis Unna: besserer Klimaschutz für die Stadt Schwerte</i>							■			
Querung Bahnstrecke Bönen Bahnhof <i>Nutzen Kreis Unna: zuverlässigerer Betrieb der Linien C91, R92, 192, 194 und 195</i>		■								
RegionalStadtBahn <i>Nutzen Kreis Unna: Schaffung eines weiteren attraktiven Angebots im Schienenverkehr für die Städte Bergkamen und Werne</i>	■					■				■
Zusatzhalt in Alstedde <i>Nutzen Kreis Unna: bessere regionale Mobilität für die Stadt Lünen</i>						■				
Zusatzhalt in Westhofen <i>Nutzen Kreis Unna: bessere regionale Mobilität für die Stadt Schwerte</i>							■			

	Bergkamen	Bönen	Fröndenberg/Ruhr	Holzwickede	Kamen	Lünen	Schwerte	Selm	Unna	Werne
Zusatzhalte entlang Oberer Ruhrtalbahn <sup>2</sup> Nutzen Kreis Unna: bessere regionale Mobilität für die Stadt Fröndenberg/Ruhr bzw. Stadt Schwerte			■				■			
zweigleisiger Ausbau Lünen – Münster Nutzen Kreis Unna: zuverlässiger Betrieb auf der Linie RB50 verbunden mit zuverlässigeren Anschlüssen zwischen Bahn und Bus an den Bahnhöfen Werne, Lünen Hauptbahnhof und Preußen						■				■

<sup>1</sup> Aufzug/Rampe für Bahnsteige der Gleise 1 und 18

<sup>2</sup> Schwerte Ost, Schwerte-Geisecke, Fröndenberg-Langschede

## 8.3 Handlungsbedarf in Ergänzung zum Angebot

### 8.3.1 Infrastruktur/Fahrzeuge

#### Stadt Bergkamen

D1.1	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
Akteure	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
Hintergrund	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
Maßnahmen	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b>          Altenwohndorf, Am Himmeldieck, Am Römerberg, Am Stadtmarkt, An der Bumannsburg, Berufskolleg, Bruktererstr., Busbahnhof, Cheruskerstr., Ebertstr. (Nordberg), Erich-Ollenhauer-Str., Fritz-Husemann-Str. (Ost), Gedächtnisstr., Gymnasium, Hegelstr., Im Alten Dorf, In der Schlenke, Kamer Heide, Kanalstr., Kettelerschule, Kettelersiedlung, Landwehrstr., Lessingstr., Lindenweg, Lippebrücke, Marina, Museumsplatz, Nordberg, Parkfriedhof, Präsidentenstr., Preußenweg, Realschule, Sandbochumer Weg, Schöllerstr., Schulzentrum, Sonnen-Apotheke, Stadion, Sugambrerstr., Wasserpark, Wellenbad, Werner Str., Wichernstr., Zur Seige</p> <p><b>Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022</b>          Albert-Schweitzer-Str., Alisostr., Anton-Schmaus-Str., Auf der Alm, Buchfinkenstr., Büscherstr., Dresdener Str., Ernst-Schering-Str., Gewerbepark, Goekenheide, Grüne Insel, Hansemannstr., Heinrichstr., Hof Theiler, Im Kattros, Im Sundern, Jahnstr., Nordfeldstr., Oberaden Bf., POCO, Potsdamer Str., Rotherbachstr., Schillerstr., Taubenstr., Töddinghauser Str., Tulpenhof, Ulmenweg, Wasserstr., Wilhelm-Leuschner-Str., Zum Oberdorf</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf:</b>          Alle Bushaltestelle, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleit-</li> </ul>

<b>D1.1</b>	<b>Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau</b>
	<p>system, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger gemeinsamen vorgehen.</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anfang 2019: Workshop zur Verständigung auf einen einheitlichen Standard beim Ausbau der Barrierefreiheit für Bushaltestellen im Kreis Unna</li> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

## Gemeinde Bönen

D1.2	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Akteure</b>	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
<b>Hintergrund</b>	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Kategorie 3: Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b> Altenbögge Markt, Bockeldamm, Bönen Bf., Disselstr., Nelkenstr., Nordbögge Bf., St. Bonifatius, Zentrum</p> <p><b>Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022:</b> Abzw. Am Mersch<sup>1</sup>, Alte Mühle, Alter Bf., Am Haferkamp, Am Telgenbusch, Bachstr./Bockeldamm, Billy-Montigny-Pl., Dorfstr., Edisonstr. 21, Edisonstr. 23, Edisonstr. 5, Feldstr., Fröndenberger Str., Heckenstr., Hellweg-Schule, Hubertstr., Kamener Str., Lessingstr., Nordbögge Gemeindehaus, Nordbögger Str., Pestalozzistr., Peterstr., Schäkermann, Siemensstr. 10, Siemensstr. 18, Siemensstr. 42, Sinnerstr., Weetfelder Str., Woortstr.</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf:</b> Alle Bushaltestellen, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers.</li> </ul>

D1.2	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
	Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger gemeinsamen vorgehen.
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz als Teil des ersten Inklusionsstärkungsgesetzes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p><sup>1</sup> Prüfung einer Verlegung auf die Rhyener Straße</p> <p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

**Stadt Fröndenberg/Ruhr**

Für die Stadt Fröndenberg/Ruhr ist ein neues Konzept für den lokalen und regionalen Busverkehr vorgesehen (vgl. Kapitel 8.2.2). Hier können Haltestellen entfallen bzw. bestehende Haltestellen eine neue Priorität bekommen. Daher kann zum aktuellen Zeitpunkt keine Empfehlung zum weiteren barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet erfolgen. Eine Ausbauempfehlung analog den weiteren Kommunen im Kreis Unna ist daher zusammen mit dem, bei Stadt bereit erstellten Ausbaukonzept mit dem neuen Buskonzept zu aktualisieren. Die Planung und Abstimmung dieses Konzepts ist ab Jahresmitte 2019 vorgesehen.

## Gemeinde Holzwickede

D1.4	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Akteure</b>	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
<b>Hintergrund</b>	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Kategorie 3: Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b> Augsburger Weg<sup>1</sup>, Dürerstr., Ev. Kirche, Haus Opherdicke, Hengsen, Holzwickede Bf.<sup>4</sup>, Holzwickede Bf. (P+R)<sup>4</sup>, Kath. Kirche, Kirchstr., Krämersweg, Landskrone<sup>2</sup>, Nordschule, Opherdicker Str., Rausinger Str.<sup>3</sup>, Seniorenbegegnungsstätte, Uhlandstr.</p> <p><b>Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022:</b> Dudenrother Str., Emscherquelle, Friedhof, Gewerbegebiet Nord, Landweg, Maßmann, Poststr., Reuterstr., Sachsenstr., Voigtstr., Wichernstr., Wickeder Str., Wollberg</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf:</b> Alle Bushaltestellen, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger ge-</li> </ul>

D1.4	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
	meinsamen vorgehen.
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz als Teil des ersten Inklusionsstärkungsgesetzes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p><sup>1</sup> Prüfung einer Verlegung in Richtung Norden für besseren Zugang zum Friedhof</p> <p><sup>2</sup> Prüfung einer gemeinsamen Haltestelle für die Linie R51 und 438</p> <p><sup>3</sup> Prüfung einer Abfahrtsposition für die Fahrtrichtung Opherdicke</p> <p><sup>4</sup> Vor dem Umbau dieser Haltestellen sind Alternativen zu prüfen, welche von allen Linien auch mit Gelenkbussen angefahren werden können und ausreichend Abstellmöglichkeiten für endende Linien bieten.</p> <p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

## Stadt Kamen

D1.5	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Akteure</b>	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
<b>Hintergrund</b>	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Kategorie 3: Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b> Am Hang, AWO, Denkmal, Einsteinstr., Friedhof, GSW, Gutenbergstr., Händelstr., Heeren Friedhof, Hochstr., In der Kaiserau, Kamen-Karree, Kupferbergsiedlung, Leningser Str., Lutherplatz, Märkische Str., Markt<sup>1</sup>, Max-Planck-Str., Methler Bf., Ostring, Pastoratsfeld, Perthes-Werk, Secondhand-Kaufhaus DiesDas, Südkamener Str.</p> <p><b>Kategorie 2a: Weiterer vorrangiger Ausbau, der nicht bis Ende 2021 realisierbar ist:</b> Abzw. Lüner Höhe, Altenmethlerheide, Am Barenbach, Auf dem Spiek, Bergstr., Bloomfieldstr., Bückeburger Str., Eichendorffhalle, Friedhofstr., Heimstr., Hemsack, Henry-Everling-Str., Im Hagen, Jahnschule, Käthe-Kollwitz-Schule, Klothmanns Kamp, Körnebrücke, Körnerstr., Kreuzweg, Lämpelstr., Lanstroper Str., Lünener Str. (West), Lüner Höhe, Lütge Heide, Margarethenweg, Mühlbachbrücke<sup>2</sup>, Nietzscheweg, Nordring, Pröbstingstr., Schimmelstr., Schlägelstr., Schmiedeweg, Siegeroth, Spiekerstr., Steinacker., Stormstr., Waldstr., Waterkamp, Werkstr., Westring, Wickeder Str., Wideystr.<sup>2</sup></p> <p><b>Kategorie 2b: Weiterer Bedarf nach Abschluss der Kategorie 2a<sup>3</sup>:</b> Kamen Bf., Konzertaula, Otto-Hahn-Str., Stadthalle, Stammer-Hausgeräte, Südfeld</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf:</b> Alle Bushaltestellen, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrienen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im</li> </ul>

D1.5	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
	<p>Format A3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger gemeinsamen vorgehen.</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz als Teil des ersten Inklusionsstärkungsgesetzes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p><sup>1</sup> Prüfung einer verbesserten Anfahrbarkeit am Bussteig A aus Richtung Koepeplatz durch Schrägstellung der Bordsteinkante</p> <p><sup>2</sup> Prüfung einer Zusammenlegung der Haltestellen Mühlbachbrücke und Wideystraße zu einem Standort</p> <p><sup>3</sup> Für die Stadt Kamen umfasst die Kategorie 2b nur Haltestellen, welche bereits einen erhöhten Bordstein haben. Bei diesen Standorten sind darüber hinaus nur einzelne fehlenden Elemente für die vollständige Barrierefreiheit nachzurüsten.</p> <p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

## Stadt Lünen

D1.6	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
Akteure	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
Hintergrund	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Kategorie 3: Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
Maßnahmen	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b>  Alstedde Mitte, Altstadtstr. (Marienhospital), Am Krähenort, Bäckerstr., Barbarastr., Bismarckstr., Brambauer Verkehrshof, BRANDvital, Dorfstr., Förderzentrum, Gemeindehaus, Holtgrevenstr., Kreuzstr., Laakstr., Lange Str., Lippe Berufskolleg, Lippkampstr., Lünen Hbf. (ZOB), Lünen Hbf. Nord, Lützowstr., Marienhospital, Marienkirche, Persiluhr, Preußen Bf.<sup>1</sup>, Robert-Koch-Str., Schulenkampstr., Schulzentrum Brusenkamp, Seelhuve, Spormeckerpl., Süd Kirche, Süd Markt, Viktoria <math>\frac{3}{4}</math>, Wittekindstr.</p> <p><b>Kategorie 2a: Weiterer vorrangiger Ausbau, der nicht bis Ende 2021 realisierbar ist:</b>  Altenwohnheim, An der Lune, An der Vogelscher, Arndtstr., Asternweg, Auf dem Kelm, Auf dem Kämpen, Cappenberger See, Ebertstr., Fölger, Freiligrathstr., Friedhof Brambauer, Friedhofstr., Frydagstr., Gottfriedstr., Heuse, Hünenweg, Im Berge, Im Berge Ost, Im Drubbel, In der Geist, Jägerstr., Kaubrügge, Kleine Laake, Lenaustr., Lindenpl., Meininghaus, Multikulti Dammwiese, Ottostr., Rudolph-Nagell-Str., Scharnhorststr., Schorlemmerskamp, Schulstr., Schützenstr., Waltroper Str., Wittkamp</p> <p><b>Kategorie 2b: Weiterer Bedarf nach Abschluss der Kategorie 2a:</b>  Achenbachstr., An der Becke, An der Wethmarheide, Augustin-Wibbelt-Str., Behringstr., Beisenkamp, Bergkampstr., Bindestr., Brüderweg, Camminer Weg, Dieckenbruch, Dr.-Flume-Str., Eduard-Petrat-Str., Emil-Stade-Pl., Espelweg, Firma ARA, Fontanestr., Glashütte, Grenzstr., Gustav-Sybrecht-Str., Hasenweg, Heikenberg, Heinestr., Helmutstr., Hülshof, Im Bruch, In der Heide, Karlstr., Kielhornschule, Königsberger Weg, Krimstr., Kupferstr., Kupferwerk, Löwen-Köster-Str., Mittelfeld, Mühlenbachstr., Nikolaus-Groß-Str., Osterfeld, Parkstr., Realschule, Reichsweg, Römerweg, Röntgenstr., Rudolfstr., Spichernstr., Steinstr., Stettinger Weg, Südbf., Theodor-Storm-Str., Trinkmühlenweg, von-</p>

D1.6	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
	<p>Born-Str.<sup>2</sup>, Waldhöhe, Weidenkamp, Wieneke</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf:</b>            Alle Bushaltestellen, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger gemeinsamen vorgehen.</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz als Teil des ersten Inklusionsstärkungsgesetzes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p><sup>1</sup> Umsetzung in Fahrtrichtung Niederaden als Busbucht erforderlich, da sonst keine Wartemöglichkeit für Busse ohne Behinderung des weiteren Verkehrs (vgl. Maßnahme D4)</p> <p><sup>2</sup> Prüfung einer Abfahrtmöglichkeit auch für die Gegenrichtung</p> <p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

## Stadt Schwerte

D1.7	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Akteure</b>	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
<b>Hintergrund</b>	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b> Alte Lay, Am Kuckuck, Bergstr., Freischütz, Immenweg, Kath. Krankenhaus/Ruhrtal-Gymnasium, Kreinberg, Meierling, Ostenstr., Post, Ruhrtalmuseum, Talweg, Werner-Steinem-Pl.</p> <p><b>Kategorie 2a: Weiterer vorrangiger Bedarf, der nicht bis Ende 2021 realisierbar ist:</b> Albert-Schwitzer-Str., Am Lenningskamp, Amtshaus, Denkmal, Ergste Bf., Ev. Krankenhaus, Goethestr./Kath. Krankenhaus, Gotenstr., Graf-Adolf-Str., Gymnasium, Hastingsallee, Haus Schwerte, Im Wietloh, Kirchstr., Kirschbaumweg, Luise-Hoffmann-Str.<sup>1</sup>, Messingstr., Ostendamm, Ostenstr./Stadtbad, Schulberg, Schulzentrum Gänsewinkel, Turnhalle Beckestr., Virchowstr., Wittekindstr.</p> <p><b>Kategorie 2b: Weiterer Bedarf nach Abschluss der Kategorie 2a:</b> Agnes-Miegel-Str., Alte Freiheit<sup>2</sup>, Am Dahlbrink, Am Kieküm, Am Sauerfeld, Am Weidenbusch, Am Winkelstück, Bachstr., Bergische Str., Binnerheide, Borowski Autofit, Bruchstr., Elsebad, Friedrich-Hegel-Str.<sup>2</sup>, Geisecke Bf., Geisecke Post, Gemeindehaus, Hagener Str., Hagener Str./Bruchstr., Hanseweg, Heidestr. (Ost), Hengstenberg, Hermannstr., Im Ostfeld, Kindergarten, Luisenstr., Naust, Nickelfabrik, Osthellweg, Ostpreußenweg, Paul-Hoffmann-Str.<sup>1</sup>, Pütter, Rathaus II, Regenbogenstr., Reichshofstr., Römerstr., Ruhrakademie, Schützenstr., Schwerterheide, Sölder Str., Tannenstr., Villigster Str., Wandhofen, Wasserstr., Westhofen Sparkasse, Zum Prinzenwäldchen</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf:</b> Alle Bushaltestelle, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>

D1.7	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger gemeinsamen vorgehen.</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anfang 2019: Workshop zur Verständigung auf einen einheitlichen Standard beim Ausbau der Barrierefreiheit für Bushaltestellen im Kreis Unna</li> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p><sup>1</sup> Prüfung eines gemeinsamen Linienwegs R30 und R50 für beide Fahrtrichtungen, was den Verzicht auf die Haltestelle Luise-Hoffmann-Str. oder Paul-Hoffmann-Str. ermöglicht</p> <p><sup>2</sup> Prüfung einer Abfahrtsmöglichkeit auch für die Gegenrichtung</p> <p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

## Stadt Selm

D1.8	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Akteure</b>	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
<b>Hintergrund</b>	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Kategorie 3: Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b>  Äckerschule, Amtshaus, Elbinger Str., Kamphaus, Kreuzkamp, Ludgerikirche, Münsterlandstr., Oberförsterei, Realschule, Schloss Cappenberg, Schule Cappenberg, Schulzentrum/St. Josef, Seilandstr., Selm Bf., Zentrum</p> <p><b>Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022:</b>  Buddenbergstr., Haus-Berge-Str., Hellweg Baumarkt, Kampmann, Kolpingstr., Luisenstr., Osthaus</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf:</b>  Alle Bushaltestellen, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger ge-</li> </ul>

D1.8	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
	meinsamen vorgehen.
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz als Teil des ersten Inklusionsstärkungsgesetzes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.

## Stadt Unna

D1.9	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Akteure</b>	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
<b>Hintergrund</b>	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Kategorie 3: Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021:</b> Ev. Krankenhaus, Frankfurter Str., Freibad Bornekamp, Hemmerde Kirche, Kleistr., Königsborn Bf., Königsborn Markt, Königsborner Tor, Kreishaus, Lindenbrauerei, Lünern Schule, Ostring, Rathaus, Rehfuß, Salinencenter</p> <p><b>Kategorie 2a: Weiterer vorrangiger Ausbau, der nicht bis Ende 2021 realisierbar ist:</b> Ahornstr., Amtsgericht, Beethovenring, Berufsschulen, Eichenstr., Ev. Kirche, Falkschule, Falkstr., Gerichtsstr., Hemmerde Bf., Höingstr., Karlstr., Kath. Krankenhaus, Kurpark, Lerschstr., Lönsstr., Lünern Bf., Massen Bf., Mittelstr., Mozartstr., Mühle Friedrichsborn, Mühlenstr., Obere Husemannstr., Obermassener Kirchweg, Reckerdingweg, Schulzentrum Nord, Südfriedhof, Tannenweg, Vinckestr.</p> <p><b>Kategorie 2b: Weiterer Bedarf nach Abschluss der Kategorie 2a:</b> Abzw. Indu-Park, Abzw. Werler Str., Adlerweg, Alfred-Nobel-Str., Aluminiumwerk, Am Keilbrink, Am Ostenberg, Billmerich Kirche, Buderusstr., Bürgerhaus Massen, Busch, DGB-Schule, Dorfstr., Dorotheenstr., Eibenweg, Ev. Kindergarten, Feuerwehr, Firma Audi, Firma Dreve, Gartenstr., Gerhart-Hauptmann-Schule, Gießestr., Glückauf-Kaserne, Grillostr., Harkortstr., Heckenstr., Heerener Str., Heisenberg, Hemmerder Wallgraben, Herderstr., Hochschulcampus, Holzwickeder Str., Im Vollhorst, In den Bruchgärten, Indu-Center Nord, Iserlohner Str., Kastanienhof, Katernborn, Käthe-Kollwitz-Ring, Kessebüren Mitte, Kiefernweg, Liedbachschule, Max-Born-Str., Max-von-Laue-Str., Mersmann, Morgenstr., Mühlhausen Denkmal, Nordstr, Parkstr., Peukinger Weg, Poststr., Roonstr., Ruhkopf, Salzweg, Schmiehoff, Schützenhof, Sperberstr., Stadtwerke Unna, Stadtwerke/B1, Stahlwerk Westig, Steinstr.<sup>1</sup>, Stromag, Talstr., Tenne, Tennishalle, Uelzen Bahnübergang, Uelzen Mitte, Unnaer Str., Vaerstbrücke, Vorschulze, Waalwijker Str., Wannweg, Weimarer Str., Wellingloh, Westfriedhof, Wilhelminenstr., Wohnpark Uelzen, Zedernweg, Zum Osterfeld</p>

D1.9	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
	<p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf</b>            Alle Bushaltestellen, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger gemeinsamen vorgehen.</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz als Teil des ersten Inklusionsstärkungsgesetzes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p>Die Haltestellen Falkenweg, Hermannstr. und Vaersthausener Str. entfallen mit Umsetzung des Maßnahmenkonzepts.</p> <p><sup>1</sup> Haltestelle der Linie C44 in der Steinstraße entfällt mit Umsetzung des Angebotskonzepts. Neue Haltestelle der Linie S81/R81 auf der Friedrich-Ebert-Str. im Bereich der Einmündung Steinstr. mit Angebotskonzept vorgesehen.</p> <p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

## Stadt Werne

D1.10	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
<b>Akteure</b>	Kommune, Baulastträger (sofern nicht Kommune), Verkehrsunternehmen, Fachbeirat Inklusion, Kreissenorenkonferenz
<b>Hintergrund</b>	<p>Das Personenbeförderungsgesetz sieht einen barrierefreien Bahn- und Busverkehr bis zum 01.01.2022 vor. Dies umfasst auch die Bushaltestellen. Es ist davon auszugehen, dass weder die finanziellen noch personellen Ressourcen der Kommunen im Kreis Unna ausreichen, um alle relevanten Standorte barrierefrei auszubauen. Daher wurde mit den Kommunen der vorrangige Bedarf an barrierefreien Haltestellen als Empfehlung abgestimmt. Die finanziellen Auswirkungen und Fördermöglichkeiten sind ab dem Jahr 2019 zu ermitteln. Für die Umsetzung sind bei Bedarf gesonderte politische Beschlüsse einzuholen.</p> <p>Entsprechend dem Kapitel zur Barrierefreiheit werden drei Gruppen von Haltestellen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021 (nachfolgend aufgeführt)</li> <li>▪ Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022 (durch Kommune zu strukturieren)</li> <li>▪ Kategorie 3: Aktuell kein Bedarf erkennbar (Bestimmung über Verweis)</li> </ul>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Für die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Mobilität der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht auf den Wohnort beschränkt ist. Es ist daher wichtig, einen kreisweiten Standard als Ausbauempfehlung für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen zu entwickeln. Ergänzend sollten weitere Akteure wie die Kreispolizeibehörde, das Ordnungsamt und der Fachbeirat für Inklusion vor Ort auch bei der konkreten Umsetzung eines Vorhabens vor Ort eingebunden werden (zum Beispiel gemeinsame Vorabbesichtigung eines Standorts).</p> <p><b>Kategorie 1: Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</b> Ambrosiusweg, Berliner Str., Cappenberger Str.<sup>1</sup>, Ehrenmahl, Feldstr., Hansaring, Hornebrücke, Krankenhaus, La Taverna, Markt, Nienkamp, Seniorenzentrum, St.-Katharina-Haus, Stadthaus, Steintor<sup>1</sup>, Werne Bf.</p> <p><b>Kategorie 2: Weiterer Bedarf ab 2022</b> Abzw. Krankenhaus, Amazon, Bergstr., Capeller Str., Elisabethstr., Freistuhl, Goetheweg, Hermann-Löns-Str., Holtkamp, Hornsberg, Jahnstr., Jahnturnhalle, Jüngststr., Kettelerstr., Köttersberg, Lessingstr., Lohstr., Maria Frieden, Melchersstr., Münsterfort, Neutor, Ovelgönne, Schemmelweg, Schombergerweg, Solebad, Waldfrieden, Wiehagenschule, Wienbrede-schule</p> <p><b>Kategorie 3: Aktuell kein (weiterer) Bedarf</b> Alle Bushaltestellen, welche nicht den Kategorien <i>Vorrangiger Bedarf bis Ende 2021</i> oder <i>Weiterer Bedarf ab 2022</i> zugeordnet sind. Dies umfasst auch alle Haltestellen, welche bereits barrierefrei ausgebaut sind.</p>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflichtausstattung durch Baulastträger mit erhöhtem Bordstein (min. 16 cm), Blindenleitsystem, kontrastreichem Haltestellenbereich und ausreichender Anzahl an Vitrinen für Fahrplanaushänge im Format A3</li> <li>▪ Pflichtausstattung durch Verkehrsunternehmen mit kontrastreichen Aushängen min. im Format A3</li> <li>▪ Optional können Sicherheitsringen bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna angefragt werden (temporäre Ergänzung bei relevanten Bushaltestellen ohne Blindenleitsystem, entfällt mit einem kompletten barrierefreien Ausbau)</li> </ul>

D1.10	Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestellenausbau
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die sichere Wegeführung von/zur Haltestelle liegt in Zuständigkeit des Baulastträgers. Hier müssen ggf. zwischen Haltestelle und Gehwegen unterschiedliche Baulastträger gemeinsamen vorgehen.</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2019: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 1 empfohlenen Haltestellen (vorrangiger Bedarf)</li> <li>▪ ab 2022: Planung und wirtschaftliche Bewertung der in Kategorie 2 empfohlenen Haltestellen (weiterer Bedarf)</li> <li>▪ Daueraufgabe: Überprüfung der für Kategorie 3 vorgesehenen Haltestellen (Kriterien vgl. Kapitel Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vereinte Nationen: Behindertenrechtskonvention</li> <li>▪ Personenbeförderungsgesetz</li> <li>▪ Behindertengleichstellungsgesetz als Teil des ersten Inklusionsstärkungsgesetzes Nordrhein-Westfalen</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	<p><sup>1</sup> Prüfung einer Zusammenlegung der Haltestellen Cappenberger Str. und Steintor</p> <p>Eine grafische Übersicht zur Lage von Haltestellen und zuständigen Baulastträgern kann beim Kreis Unna angefragt werden.</p>

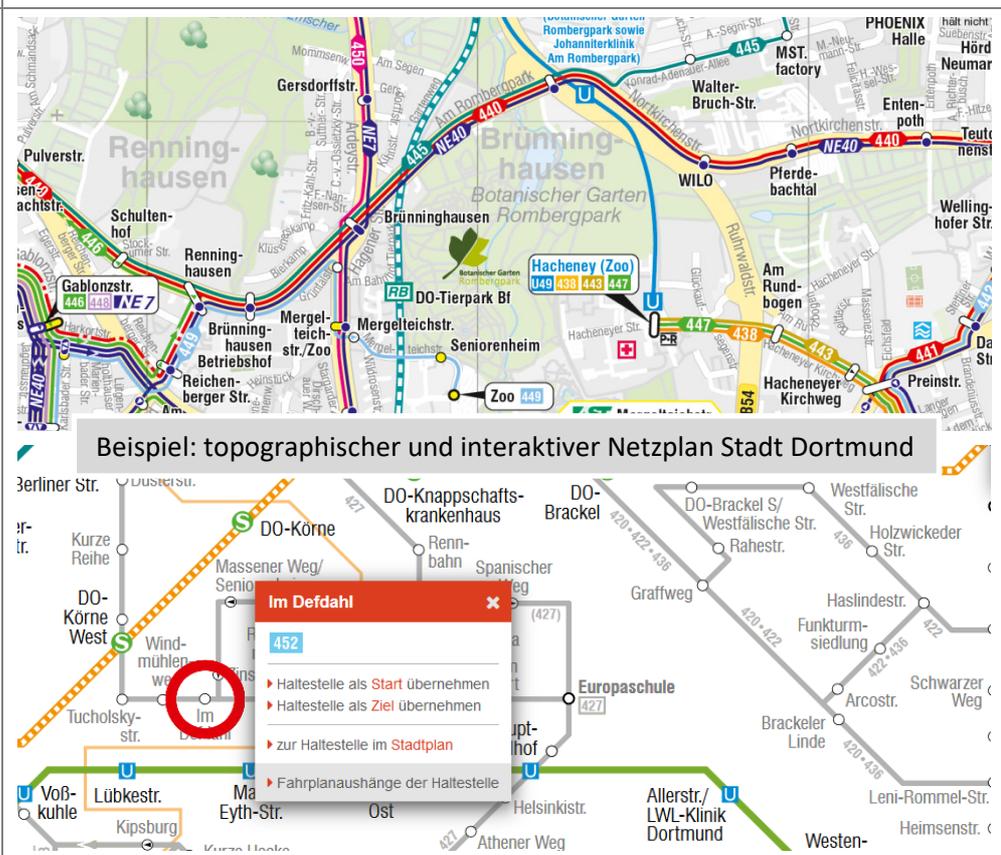
D2	Umsteigen attraktiver gestalten
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Kreiskommunen, Stadt Dortmund, Stadt Hamm, Stadtwerke Hamm
<b>Hintergrund</b>	Umstiege stellen immer ein Hindernis für ein attraktives Bahn- und Busangebot dar. Da es aber nicht auf allen Relationen möglich ist, umsteigefreie Verbindungen anzubieten, müssen Umstiege möglichst einfach sein.
<b>Maßnahmen</b>	<p>Hamm-Herringen, Herringer Markt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlegung Linie S20 zur Haltestelle Herringer Markt, als End- und Umsteigehaltestelle zu allen Stadtbuslinien im Stadtteil Hamm-Herringen (Linien 1, 7, 15, 17); in einem späteren Schritt ist die Verlängerung der Linie S20 bis Hamm Hauptbahnhof zu prüfen</li> <li>▪ weitere Beschleunigungsmaßnahmen auf Linie S20 zwischen Hamm-Herringen und Haltestelle Fritz-Husemann-Straße (Ost) ggf. erforderlich, um Anschluss mit Linie R13 zu erhalten (vgl. Maßnahme D6).</li> </ul> <p>Prüfung weiterer Anschlussgarantien zwischen Buslinien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestelle Fritz-Husemann-Straße (Ost) Linie S20 aus Hamm-Herringen auf Linie R13 nach Kamen Bahnhof und Gegenrichtung</li> <li>▪ Haltestelle Kamen Bahnhof Linie R81 aus Bergkamen auf Linie C24 nach Kamen-Methler und Gegenrichtung</li> </ul> <p>Technische Unterstützung zur Sicherstellung von Anschlüssen vom Zug zum Bus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bönen: Bahnhof, Nordböge</li> <li>▪ Dortmund: Wickede<sup>1</sup></li> <li>▪ Fröndenberg/Ruhr: Bahnhof</li> <li>▪ Holzwickede: Bahnhof</li> <li>▪ Kamen: Bahnhof, Methler</li> <li>▪ Lünen: Brambauer Verkehrshof, Hauptbahnhof, Preußen<sup>2</sup></li> <li>▪ Schwerte: Bahnhof</li> <li>▪ Unna: Königsborn<sup>3</sup>, Massen</li> <li>▪ Werne: Bahnhof</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung von Anzeigen für das Fahrpersonal</li> <li>▪ zusätzlicher Infrastrukturbedarf am Standort Preußen Bahnhof in Richtung Niederaden</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ schrittweise bis 2021</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Gutachter, Testbefahrung</li> <li>▪ 2017: Verkehrsunternehmen, individuelle Anfrage</li> <li>▪ 2016: Stadt Schwerte, Mobilitätskonzept</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	<p><sup>1</sup> Abstimmung mit zuständigem Aufgabenträger Stadt Dortmund erforderlich</p> <p><sup>2</sup> in Richtung Niederaden ist zusätzlich eine Halteposition erforderlich, welche den Verkehr nicht behindert</p> <p><sup>3</sup> Überprüfung der technischen Zuverlässigkeit erforderlich</p>

D3	Fuhrparkqualifizierung beim Klimaschutz
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Verkehrsunternehmen
<b>Hintergrund</b>	<p>Öffentlicher Personennahverkehr ist bereits ein Teilbaustein einer klimafreundlichen Mobilität. Dies lässt sich bei den Fahrzeugen noch weiter durch möglichst klimafreundliche Antriebe verbessern. Schwerpunkt muss hier zuerst eine Verbesserung der konventionellen Antriebe mit Verbrennungsmotoren sein. Alternative Antriebe vor allem im Bereich der Elektromobilität befinden sich deutschlandweit in Tests, so dass hier zuerst die Ergebnisse zur Zuverlässigkeit und langfristigen Finanzierbarkeit auch ohne Fördermittel abgewartet werden sollten.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Verbesserung der Klimabilanz der Fahrzeuge für den Busverkehr im Kreis analog den Qualitätsstandards unter anderem durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernisierung des Fuhrparks mit Neufahrzeugen mit Abgasnorm Euro 6</li> <li>▪ Nachrüstung von Rußpartikelfiltern bis zum Jahr 2023 (Verkehrsgesellschaft Kreis Unna) bzw. 2027 (Subunternehmen)</li> <li>▪ Nachrüstung von Abgasreinigungssystemen</li> <li>▪ Personalschulung für einen energieeffizienten Fahrstil</li> <li>▪ Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen zur Vermeidung unnötiger Standzeiten</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrzeuge: ca. 250.000 Euro/Solobus, ca. 350.000 Euro/Gelenkbus</li> <li>▪ Beschleunigungsmaßnahmen: abhängig vom ermittelten Bedarf</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrzeuge: kontinuierlich durch Modernisierung des Fuhrparks und Verkehrsverträge</li> <li>▪ Beschleunigungsmaßnahmen individuell: abhängig von Finanzierungsbedarf</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2016: Stadt Kamen, Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept</li> <li>▪ 2014: Stadt Schwerte, Luftreinhalteplan</li> <li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li> <li>▪ 2013: Gemeinde Bönen, Luftreinhalteplan</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

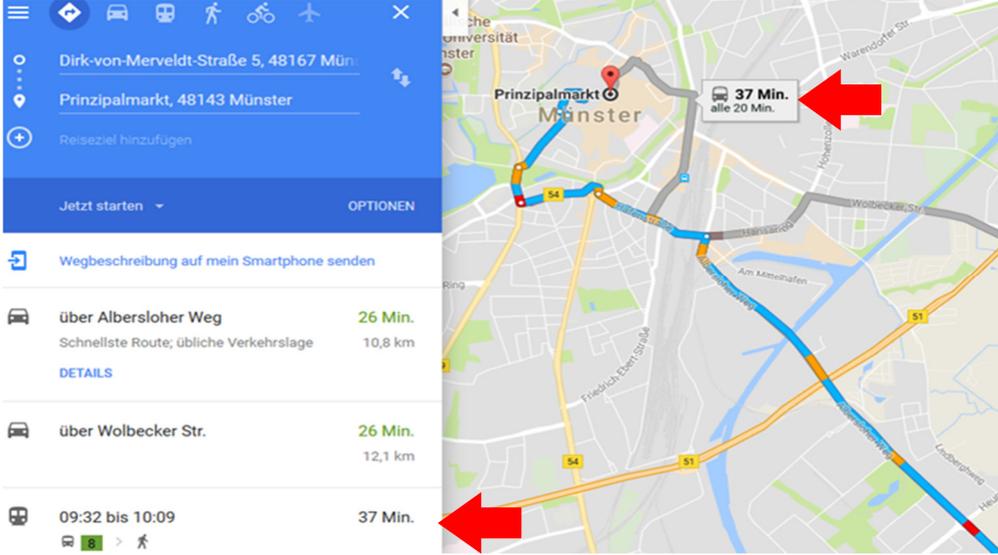
D4	Beschleunigung von Buslinien
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Kommunen, Verkehrsunternehmen
<b>Hintergrund</b>	<p>Einem schnellen und zuverlässigen Busangebot kommt im Kreis Unna eine große Bedeutung zu. Neben einem allgemeinen Anspruch ist dies auch für die regionale Erreichbarkeit wichtig, da zahlreiche Buslinien Umsteigemöglichkeiten zum regionalen Schienenverkehr ermöglichen. Diese Qualität des Busverkehrs in diesem Bereich muss daher für alle Verkehrszeiten angestrebt werden. Eine besondere Herausforderung ist dabei die Hauptverkehrszeit, in der ein hohes Verkehrsaufkommen zu Staus und damit auch zu Verspätungen und Qualitätsverlusten im Busverkehr führt. Wichtig sind hier Beschleunigungsmaßnahmen vor allem auf den längeren regionalen Buslinien, welche einen Fokus auf direkte und schnelle Linienwege haben.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>In einem ersten Schritt sind für jede Kommune der Bedarf an verspätungsanfälligen Linien bzw. Streckenabschnitten zusammen mit den Verkehrsunternehmen zu ermitteln. Die Auswahl der möglichen Beschleunigungsmaßnahmen ist anschließend städteübergreifend abzustimmen, da die deutliche Mehrheit der Buslinien zwischen mindestens zwei Kommunen verkehren.</p> <p>Auswahl möglicher Beschleunigungsmaßnahmen für einen zuverlässigen Busverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorrangschaltungen an Kreuzungen</li> <li>▪ eigene Fahrspuren</li> <li>▪ Umbau von Busbuchten zu Buskaps</li> <li>▪ Aufhebung von <i>rechts-vor-links-Regelungen</i> in Tempo 30-Zonen</li> <li>▪ Verlegung von Haltestellenpositionen (zum Beispiel vor statt hinter einer Kreuzung)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	▪ abhängig vom Bedarf in den Kommunen
<b>Umsetzung</b>	▪ individuell: abhängig von Finanzierungsbedarf der erforderlichen Maßnahmen
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2016: Stadt Schwerte, Mobilitätskonzept</li> <li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	-

### 8.3.2 Information

E1	Fahrzeugbeschilderung														
<b>Akteure</b>	Verkehrsunternehmen														
<b>Hintergrund</b>	Die systematische und einheitliche Beschilderung ist eine wichtige Voraussetzung für eine schnelle Orientierung bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese ist umso wichtiger, wenn bei zeitlich knappen Umstiegen eine schnelle Orientierung erforderlich ist und mehrere Busse bereits abfahrtsbereit sind. Zudem zeigte sich bei Befahrungen während der Fortschreibung, dass vereinzelt auch missverständliche Beschilderungen vorkommen (zum Beispiel Linie C11: Bergkamen).														
<b>Maßnahme</b>	<p>Alle Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Ausbeschilderung für alle Linien des Alltagsverkehrs</li> <li>▪ unverbindliches Beschilderungsmuster anhand Linie R81</li> </ul>														
<b>Infrastruktur</b>	-														
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2020 mit kreisweiter Umsetzung mit Piktogrammen und Symbolen in der Fahrzeugbeschilderung</li> </ul>														
<b>Karte</b>	<p>Unverbindliches Beschilderungsmuster für Linie R81 von Werne nach Unna</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="384 1061 703 1093">Abfahrt Werne Krankenhaus</td> <td data-bbox="783 1037 1238 1111"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1149 655 1180">Anfahrt Werne Bahnhof</td> <td data-bbox="783 1124 1238 1198"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1236 671 1267">Anfahrt Werne Stadthaus</td> <td data-bbox="783 1211 1238 1285"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1323 743 1355">Anfahrt Bergkamen Busbahnhof</td> <td data-bbox="783 1299 1238 1373"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1411 632 1442">Anfahrt Kamen Markt</td> <td data-bbox="783 1386 1238 1460"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1498 655 1529">Anfahrt Kamen Bahnhof</td> <td data-bbox="783 1473 1238 1547"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1585 647 1617">Anfahrt Lindenbrauerei</td> <td data-bbox="783 1561 1238 1635"></td> </tr> </table>	Abfahrt Werne Krankenhaus		Anfahrt Werne Bahnhof		Anfahrt Werne Stadthaus		Anfahrt Bergkamen Busbahnhof		Anfahrt Kamen Markt		Anfahrt Kamen Bahnhof		Anfahrt Lindenbrauerei	
Abfahrt Werne Krankenhaus															
Anfahrt Werne Bahnhof															
Anfahrt Werne Stadthaus															
Anfahrt Bergkamen Busbahnhof															
Anfahrt Kamen Markt															
Anfahrt Kamen Bahnhof															
Anfahrt Lindenbrauerei															
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Testbefahrungen</li> <li>▪ 2015: Stadt Fröndenberg/Ruhr, Verkehrsentwicklungsplan</li> </ul>														
<b>Anmerkung</b>	-														

E2	Liniennetzpläne und Digitalisierung
Akteure	Kreis Unna, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Hintergrund	<p>Das Fahrplanbuch und der Liniennetzplan sind vor allem bei älteren Generationen immer noch wichtiger Bestandteil für die Planung von Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hier weisen die Liniennetzpläne qualitative Schwächen auf, beispielsweise zum Liniennetz der benachbarten Stadt Dortmund. Zudem ergibt sich eine komplexe Situation bei der Organisation und Erstellung der Netzpläne, da diese teilweise durch den Kreis Unna oder das kreiseigene Verkehrsunternehmen erfolgen.</p>
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung eines kreisweiten Netzplanes aus dem örtliche Teilausschnitte generiert werden können, so dass nur noch eine Version aktualisiert werden muss</li> <li>▪ Integration von Inklusionsthemen (zum Beispiel Haltestellenausbau) Kennzeichnung von Endhaltestellen mit Symbolen an Haltestellen Fahrzeugen und Medien bereits in der umgesetzt.</li> <li>▪ Integration wichtiger Ziele durch Piktogramme (zum Beispiel Freizeit)</li> <li>▪ Integration intermodaler Angebote (zum Beispiel Radstationen)</li> <li>▪ Prüfung eines Verzeichtes bei der Darstellung von Fahrten nur an Schultagen</li> <li>▪ Übertragung des Netzplans in ein interaktives Angebot</li> </ul>
Infrastruktur	-
Umsetzung	▪ ab 2020
Karte	 <p>Beispiel: topographischer und interaktiver Netzplan Stadt Dortmund</p>

<b>E2</b>	<b>Linienetzpläne und Digitalisierung</b>
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 2017: Gutachter, Testbefahrung</li><li>▪ 2015: Stadt Fröndenberg/Ruhr, Verkehrsentwicklungsplan</li><li>▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung</li></ul>
<b>Anmerkung</b>	Die Verkehrsunternehmen im Kreis Unna stellen ihre Daten den Koordinierungsstellen von Nahverkehr Westfalen-Lippe und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kostenlos zur Verfügung.

<b>E3</b>	<b>Qualifizierung der digitalen Fahrgastinformation</b>
<b>Akteure</b>	Kreis Unna, Verkehrsunternehmen, Zweckverband
<b>Hintergrund</b>	Die Digitalisierung bietet auch bei Bahn und Bus die Möglichkeit, diese für Gelegenheits- und Nicht-Nutzern attraktiver zu gestalten. Schwerpunkt sind frühzeitige Informationen zur Zuverlässigkeit von Verbindungen und Umstiegen. Über mehrere Ebenen erfolgt dazu die Nutzung von IST-Daten: bei Planung, Fahrtbeginn und während der Fahrt.
<b>Maßnahme</b>	<p>Fahrgastinformation vor der Fahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Integration von Fahrplandaten und IST-Informationen in Routing-Programme (zum Beispiel Google-Maps) und Mobilitäts-Apps (vor allem <i>fahrtwind</i>)</li> <li>▪ Integration von Verspätungen und Ausfällen in alle Fahrplanauskünfte (Echtzeitdaten)</li> <li>▪ Integration aller Fahrplandaten zur alternativen Bedienungsformen in alle digitalen Informationsmedien, was für den Kreis Unna bedarfsgesteuerte Angebote (AnrufSammelTaxi, TaxiBus) und Bürgerbus umfasst</li> </ul> <p>Fahrgastinformation an der Haltestelle</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualifizierung der dynamischen Fahrgastinformation und Sicherstellung der Anzeige von IST-Zeiten für alle Linien</li> </ul> <p>Erweiterung der Fahrgastinformation im Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufnahme von Anschlussinformationen in die Fahrgastinformation im Fahrzeug (für Fahrzeuge mit Flachbildschirm bzw. mit Fahrzeugneuanschaffungen)</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernisierung bzw. Austausch bestehender Anzeigen an Haltestellen</li> <li>▪ Erweiterung der Auskunft in Fahrzeugen (Nachrüstung oder bei Neuanschaffungen)</li> </ul>
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ schrittweise bis 2021</li> </ul>
<b>Karte</b>	<p>Beispiel für Datenintegration in Google</p> 
<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2017: Gutachter, Testnutzung</li> <li>▪ 2016: Nahverkehrsplanteilfortschreibung</li> <li>▪ 2015: Stadt Fröndenberg/Ruhr: Verkehrsentwicklungsplan</li> </ul>
<b>Anmerkung</b>	Bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna bestehen schon Planungen, die Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation zu modernisieren (zum Beispiel Bergkamen Busbahnhof).

E4	Organisation von Haltestellenamen
<b>Akteure</b>	Verkehrsunternehmen
<b>Linien</b>	-
<b>Hintergrund</b>	<p>In der Vergangenheit wurden im Kreis Unna die Bezeichnungen von Haltestellen für die Steigerung der Einnahmen vermarktet. Hierbei gingen auch wichtige und regional bedeutsame Lagebezeichnungen verloren.</p> <p>Die Bezeichnungen von Haltestellen sollen einer einfachen Orientierung dienen. Einfache und verständliche Haltestellenbezeichnungen können daher auch als Form von Barrierefreiheit interpretiert werden. Daher sind der Vermarktung von Haltestellenamen enge Grenzen zu setzen.</p>
<b>Maßnahmen</b>	<p>Kurzfristige Änderung von Haltestellenbezeichnungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Änderung nicht mehr aktueller Haltestellenbezeichnungen (zum Beispiel in der Stadt Fröndenberg/Ruhr: Neubau Union, Siedlung Mannesmann, Allee-Cafe und Heidekrug sowie in der Stadt Unna: Firma Audi)</li> <li>▪ Kamen, Stammer-Hausgeräte =&gt; Kamen, Hellmig-Krankenhaus</li> <li>▪ Werne, La Taverna =&gt; Werne, Stockum Mitte</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrplanwechsel Januar 2020</li> </ul>
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	2018: Anfrage aus den Kommunen
<b>Sonstiges</b>	-

### 8.3.3 Weitere Bausteine

F1	Aktualisierung des Linienbündelungskonzepts
Akteure	Kreis Unna
Linien	C11, D1, D79, D80, R13
Hintergrund	Alle Buslinien wurden im Jahr 2013 durch ein Linienbündelungskonzept geordnet. Dies umfasste die Einordnung in eines von vier Bündeln oder die Einstufung als nicht relevant für das Linienbündelungskonzept des Kreises Unna. Seit diesem Konzept haben sich unter anderem durch den Fahrplanwechsel im Sommer 2017 Änderungen ergeben. Neben entfallenen Linien existieren derzeit vier Buslinien, welche im Linienbündelungskonzept nicht berücksichtigt werden konnten.
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zuordnung der relevanten vier Linien in das <i>Große Bündel</i></li> <li>▪ Prüfung der weiteren Notwendigkeiten von Gemeinschaftskonzessionen</li> </ul>
Infrastruktur	-
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ in 2019</li> </ul>
Karte	-
Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2007: Europäische Union, Verordnung (EG) Nr. 1370/2007</li> </ul>
Sonstiges	-

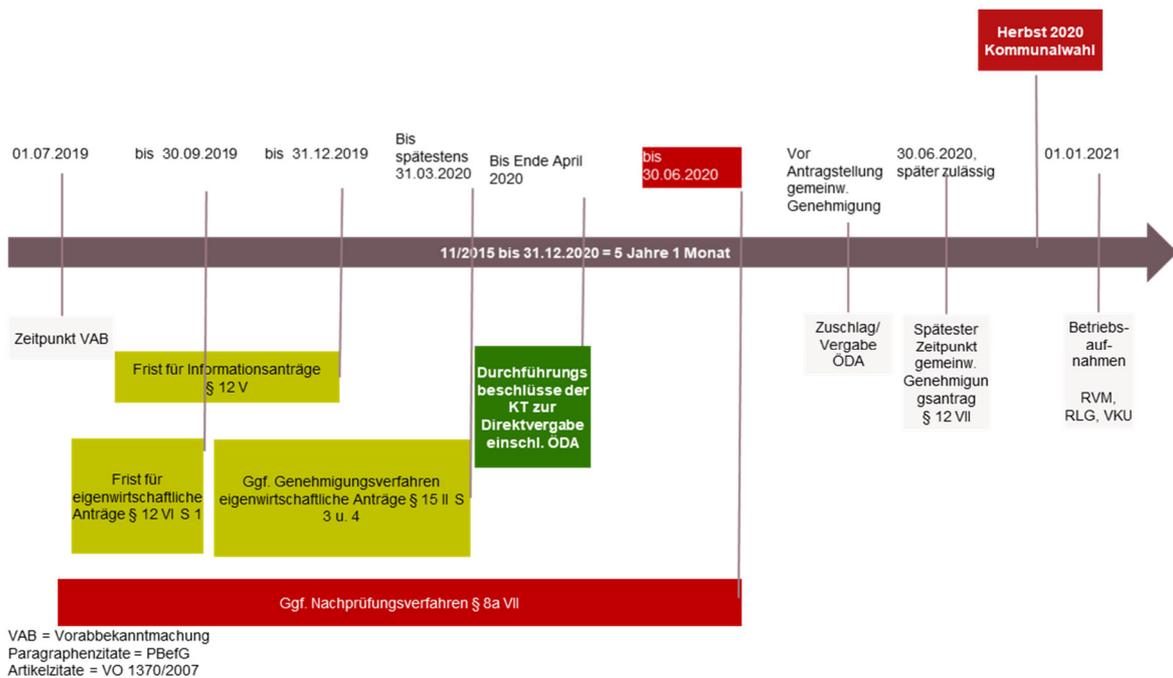
F2	Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems
<b>Akteure</b>	Verkehrsunternehmen, Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe
<b>Linien</b>	Linien des Alltagsverkehrs <sup>1</sup>
<b>Hintergrund</b>	Mit der Nahverkehrsplanfortschreibung 2019 werden neben der <i>Ausreichenden Verkehrsbedienung</i> auch Qualitätsstandards für Fahrzeuge und die Durchführung von Verkehrs- und Dienstleistungen durch die Verkehrsunternehmen festgelegt. Neben der Kontrolle auf der Erfüllung dieser Vorgaben ist ein Abgleich mit der qualitativen Wahrnehmung durch die (potenziellen) Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs sinnvoll. Die Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems sollte sich dazu an den bestehenden Richtlinien orientieren, was neben DIN-Normen auch die Empfehlungen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr umfassen kann.
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufbau und Etablierung eines Qualitätsmanagementsystems</li> <li>▪ Bereitstellung eines jährlichen Berichts</li> <li>▪ Aufbau als regionale Kooperation im Gebiet des Zweckverbands SPNV Ruhr-Lippe</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	-
<b>Umsetzung</b>	▪ in 2019
<b>Karte</b>	-
<b>Bezug</b>	▪ 2017: Kreis Unna, interkommunale Abstimmung Bahn und Bus (Planertreff)
<b>Sonstiges</b>	<sup>1</sup> umfasst die Linien Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und Deutsche Bahn/Westfalenbus

## 9 Vergabe

### 9.1 Ausgangslage

Der Kreis Unna ist als Aufgabenträger für den Busverkehr im Kreisgebiet für die Sicherstellung eines Angebots als Teil der Daseinsvorsorge zuständig. Diese orientiert sich nach der *Ausreichenden Verkehrsbedienung* (vgl. Kapitel 7.1). Vor diesem Hintergrund wurden Linienverkehre ans kreiseigene Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Kreis Unna vergeben. Während Leistungen des Verkehrsunternehmens Deutsche Bahn/Westfalenbus in den Kommunen Unna, Schwerte, Fröndenberg/Ruhr und Holzwickede eigenwirtschaftlich erbracht werden, sind die überwiegenden Leistungen im Kreisgebiet gemeinwirtschaftliche Verkehre durch das kreiseigene Verkehrsunternehmen. Hinzu kommen einbrechende Verkehrsleistungen anderer Verkehrsunternehmen (wie Dortmunder Stadtwerke, Märkische Verkehrsgesellschaft und Vestische Straßenbahnen).

Abb. 26 Zeitachse für die Direktvergabe nach der Vorabbekanntmachung



Quelle: BBG und Partner (2019)

### 9.2 Sicherung der Ausreichenden Verkehrsbedienung mit Direktvergabe

Der Kreis Unna beabsichtigt, die Möglichkeit einer Direktvergabe mit wesentlichen Linienverkehren mit Bussen zum 01.01.2011 direkt an die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna gemäß Verordnung (EG) 1370/2007 Artikel, 5 Absatz 2 zu vergeben. Der erteilte öffentliche Dienstleistungsauftrag hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2020. Der Kreis beabsichtigt, dieses bewährte Instrument mit seiner Vergabe- und Finanzierungskomponente auch für den Zeitraum ab dem 01.01.2021 wieder zu nutzen und wiederholt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna zu vergeben. Durch eine Direktvergabe an ein vom Kreis Unna mitkontrolliertes kommunaleigenes Verkehrsunternehmen hat der Kreis Unna die Möglichkeit, wesentliche Linienverkehre

unter seinem unmittelbaren Kontrolleinfluss durch dieses Verkehrsunternehmen erbringen zu lassen, welches ausschließlich im Kommunalinteresse tätig wird. Auf Grund seiner Gesellschafterstellung hat er zudem einen maßgeblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung und damit die Höhe der Ausgleichsleistung, die er für die vergebenen Verkehre aufbringen muss. Während der angestrebten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags von zehn Jahren bestehen bei einer Direktvergabe deutlich größere Spielräume, die vergebene Leistung an veränderte Verkehrsbedürfnisse oder Finanzierungsspielräume anzupassen als bei einer Fremdvergabe. Neben dem Vertragscontrolling auf der Grundlage von Bestimmungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag kann der Kreis Unna die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna durch seine gesellschaftsrechtliche Stellung steuern und auch auf diesem Wege eine bestmögliche Verkehrsbedienung im Allgemeininteresse gewährleisten. Durch eine Präsenz der kreisangehörigen Kommunen in Gremien der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna wird auch deren Mitwirkung bei den direkt vergebenen Verkehren aufrechterhalten.

### 9.3 Grundlagen für Direktvergabe

In diesem Nahverkehrsplan werden wesentliche Grundlagen für die Direktvergabe geschaffen.

- Es wird das Zielnetz 2021 definiert, bestehend aus den von der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna zu erbringenden Linienverkehren.
- Das Verkehrsangebot dieses Zielnetzes 2021 wird mit den Fahrplanparametern in Form von Liniensteckbriefen definiert.
- Die Qualitätsstandards werden umfassend, eindeutig und möglichst konkret für eine Umsetzbarkeit beschrieben.

Damit kann der Nahverkehrsplan für Anforderungen der Vorabbekanntmachung der beabsichtigten Direktvergabe herangezogen werden. Der Kreis Unna kann auf Grundlage der im Nahverkehrsplan getroffenen Festlegungen Konkretisierungen für die Vorabbekanntmachung vornehmen, die zum Beispiel technische Spezifikationen für einen Datenaustausch beinhalten können.

Das Zielnetz 2021 bildet ein Verkehrsnetz und Linienbündel im Rechtssinne (vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d PBefG). Es soll als Gesamtleistung im vergaberechtlichen Sinne an die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna vergeben werden. Mit diesem Zielnetz 2021 wird die größtmögliche Integration der ihm zugeordneten Linienverkehre in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erreicht. Durchmesserlinien zur Vermeidung von Umsteigevorgängen, zentrale Verknüpfungspunkte mit gesicherten Anschlüssen und Übergängen auf andere Verkehrsmittel sowie die dichte Erschließung auf Hauptachsen durch die Linienführung bieten Nutzern ein *Angebot aus einem Guss*.

Die Bedienung eines großen Zielnetzes durch die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna erlaubt eine optimale Betriebsdurchführung auf der Grundlage einer integrierten Umlauf- und Dienstplanung, die einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrpersonal und Bussen erlaubt. Über eine zentrale Disposition, eine Leitstelle und ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem findet die tägliche Steuerung des operativen Betriebs aus einer Hand statt. Die Vergabe als Gesamtleistung sichert den größtmöglichen Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Verkehren, um den geringstmöglichen Ausgleichsbedarf für den Kreis zu erzielen. Die Vollständigkeit und Bestimmtheit aller Anfor-

derungen für das Zielnetz 2021 sowie seine verbindliche Vorgabe als Gesamtleistung schließt aus, dass lukrative Einzelverkehre durch kommerziell tätige Verkehrsunternehmen auf der Grundlage eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge, die innerhalb einer Dreimonatsfrist ab der Vorabbe-  
kanntmachung gestellt werden dürfen, aus dem Zielnetz herausgebrochen werden.

## Quellenverzeichnis

- Arbeitsgruppe Regionales Einzelhandelskonzept (2013):** Regionales Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK). 2. Fortschreibung (2013). Dortmund
- Bezirksregierung Arnsberg (2017):** Beförderung mit Bussen. Liniendatenbank  
[https://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/p/personenbefoerderung\\_mit\\_bussen/index.php](https://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/p/personenbefoerderung_mit_bussen/index.php)
- Gemeinde Bönen (2013):** Luftreinhalteplan Bönen-Nordböge 2013. Bönen
- Gemeinde Holzwickede (2016):** Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Holzwickede
- Gemeinde Holzwickede (2016):** Lärmaktionsplan Gemeinde Holzwickede. Holzwickede
- Information und Technik (2017):** Landesdatenbank Nordrhein-Westfalen.  
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online>
- Kompetenzcenter Marketing Nordrhein-Westfalen (2019):** Der RRX ist die Zukunft. Das RRX-Zielnetz.  
<https://www.rrx.de/vorhaben/vision/zielnetz.html>
- Kreis Recklinghausen (2017):** Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen. Recklinghausen
- Kreis Unna (2013):** Nahverkehrsplan Kreis Unna Fortschreibung 2013. Unna
- Kreis Unna (2013):** Mobilitätsbefragung 2013 Modal Split-Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Unna. Unna
- Kreis Unna (2015):** Linienbündelungskonzept. Unna
- Kreis Unna (2015):** Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna. Unna
- Kreis Unna (2016):** Nahverkehrsplanteilfortschreibung 2016. Busnetzoptimierung Mittleres Kreisgebiet. Unna
- Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2016):** Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- Märkischer Kreis (2016):** Nahverkehrsplan 2017 bis 2022. Lüdenscheid
- Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen (2018):** Schülerfahrkostenverordnung.  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=10000000000000000620](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=10000000000000000620)
- Nahverkehr Westfalen-Lippe (2011):** Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe. Erster Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im NWL. Unna
- Regionalverband Ruhr (2017):** Projektvorschläge des Regionalverbandes Ruhr zur Aufstellung des Bedarfsplan 2017 für den öffentlichen Personennahverkehr. Essen
- Stadt Dortmund (2014):** Nahverkehrsplan Dortmund 2014. Dortmund
- Stadt Fröndenberg/Ruhr (2015):** Verkehrsentwicklungsplan 2030 Fröndenberg/Ruhr. Dortmund
- Stadt Hamm (2005):** Nahverkehrsplan Stadt Hamm. Hamm
- Stadt Kamen (2012):** Luftreinhalteplan Kamen 2012. Kamen
- Stadt Kamen (2016):** Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Kamen. Kamen
- Stadt Schwerte (2014):** Luftreinhalteplan Schwerte. Schwerte
- Stadt Schwerte (2016):** Mobilitätskonzept Schwerte 2025. Schwerte
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016):** Nahverkehrsplan 2016 (Entwurfsstand: 20. April 2016). Gelsenkirchen
- Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (2017):** Liniennetzpläne im Kreis Unna.  
<http://www.vku-online.de/inhalte/292/liniennetzplaene-im-kreis-unna.html>

## Anhang

## A Weitere wichtige Ziele für Mobilitätseingeschränkte

Eine georeferenzierte Version aller relevanten Standorte für den öffentlichen Personennahverkehr kann für Geoinformationssysteme über den Kreis Unna angefragt werden.

Einrichtung	Haltestelle
<b>Bergkamen</b>	
Sozialpsychiatrischer Dienst, Suchtkrankenberatung	Busbahnhof
Betreuungsstelle	Am Stadtmarkt
Beratung (2 Standorte)	Im Alten Dorf, Präsidentenstr.
Betreuungsverein Sozialdienst katholischer Frauen e.V. Unna	Am Stadtmarkt
Hellwig-Werkstätten, Martin-Luther-King (Standort Rünthe)	Kanalstr.
<b>Kamen</b>	
Ambulant betreutes Wohnen	Markt
Beratungszentrum Suchtberatung (2 Standorte)	Markt, Im Hagen
Familienservice Stadt Kamen	Stadthalle
Gesundheitshaus Severinshaus	Markt
Jugend in Arbeit	Schlägelstr.
Schuldnerberatung, Häusliche Hilfen	u.a. AWO
Tagespflege	Markt
Wohnberatung Neues Wohnen im Alter	-
<b>Lünen</b>	
Betreuungsverein; Ambulant Betreutes Wohnen für Abhängigkeitskranke	Schorlemmerskamp
Diakonie Wohnungslosenhilfe	Langestr.
Drogenberatung	Persiluhr
Frühförderstelle	Arndtstr.
Gemeinsame Servicestelle für Rehabilitation	Arndtstr.
Gemeinsame Suchtberatungsstelle	Langestr.
HIV/AIDS Beratung	u.a. Holtgrevenstr.
Jugend in Arbeit	Multikulti Dammwiese
Wohnberatung Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen	Langestr.
Wohnstätte Engelswiese	Hauptbahnhof
Wohnstätte Süggelaue	Seelhuve
<b>Schwerte</b>	
Alten- und Wohnberatung; Psychosoziale Begleitung	Evangelisches Krankenhaus
Integrationsfirma	u.a. Paul-Hoffmann-Str.
Schuldnerberatung	Katholisches Krankenhaus
Sozialkaufhaus	u.a. Paul-Hoffmann-Str.
Suchtberatung, Drogenberatung	Katholisches Krankenhaus

Einrichtung	Haltestelle
Tafel	u.a. Paul-Hoffmann-Str.
Treffpunkt Gesundheit; Selbsthilfegruppe	u.a. Post
Wohnstätte Schwerter Heide	Heideschule
<b>Unna</b>	
Aids Hilfe	u.a. Freibad Bornekamp
Ambulant betreutes Wohnen (5 Standorte)	Lindenbrauerei, Salinencenter, Freibad Bornekamp, Mozartstr., Bahnhof
Ambulanter Kinderhospizdienst	Mühle Königsborn
Beratungsstelle und Tagesstätte für Wohnungslose	Kreishaus
Betreuungsstelle (2 Standorte)	Bahnhof, Lindenbrauerei
Drogenberatung	Ostring
Fachberatungsstelle pathologisches Glücksspiel	Freibad Bornekamp
Frauennotruf und -beratungsstelle	Kreishaus
Gemeinsam leben e.V. Wohnstätte	u.a. Beethovenring
Hansa-Berufskolleg	Parkstr.
Hilfe für Menschen mit Behinderungen im Arbeitsleben	Kreishaus
Jugend in Arbeit	u.a. Obere Husemannstr.
Kinder- und jugendärztlicher Dienst; HIV/Aids Beratung	Berufsschulen
Kleiderkammer	Höingstr.
Kontaktladen der Suchthilfe	Lindenbrauerei
Lebenszentrum Königsborn	Mühle Königsborn
Servicestelle für Rehabilitation	Bahnhof
Sozialkaufhaus	Lindenbrauerei
Sozialpädiatrisches Zentrum	Mühle Königsborn
Sozialpsychiatrischer Dienst; Gesundheitshaus, Suchtberatung	Lindenbrauerei
Stationäre Übergangseinrichtung	Kreishaus
Übernachtungsstelle für wohnungslose Männer	Salinencenter
Wohnstätte Haus Zechenstr	Königsborn Bahnhof
Wohnstätte Kontrapunkt (2 Standorte)	Beethovenring, Wilhelminenstr.
Wohnstätte LÜSA eV	Kreishaus
Wohnstätte Schützenhof	Schützenhof
Wohnstätte Wohnen auf Zeit	Ahornstr.
<b>Werne</b>	
Betreuungsstelle	Markt
Sozialpsychiatrischer Dienst	Stadthaus

## B Intermodalität: Verknüpfung von Fahrrad und Bus

Nicht alle Buslinien im Kreis Unna sind für einen Umstieg von/zum Fahrrad geeignet. Dies gilt unter anderem, wenn Buslinien als Stadtverkehr nur einen kurzen Linienweg haben. Zudem muss auf den relevanten Buslinien auch eine Angebotsqualität bestehen, welche einen Umstieg attraktiv macht. Daher erfolgte eine Auswahl relevanter Buslinien anhand mehrerer Kriterien.

Buslinien verbinden mindestens zwei Zentren:

- alle Ortszentren der kreisangehörigen Kommunen  
Bergkamen, Bönen, Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede, Kamen, Lünen (Mitte und Brambauer), Selm, Schwerte, Unna, Werne
- Zentren benachbarter Kommunen  
Dortmund, Hagen, Hamm, Iserlohn, Lüdinghausen, Menden, Waltrop
- Stadtteilzentren benachbarter Oberzentren  
Dortmund-Aplerbeck, Dortmund-Hörde, Dortmund-Mengede, Hagen-Boele, Hamm-Bockum/Hövel, Hamm-Herringen

Buslinien haben ein regelmäßiges Grundangebot:

- verkehrt mindestens montags bis samstags
- mindestens alle zwei Stunden
- Taktfahrplan
- keine telefonische Anmeldung

Zusätzlich wurden die Linien 5, C1, R51, D80 und S81 aufgenommen, welche nicht alle Kriterien erfüllen, aber besonders für den Zeitraum von Montag bis Freitag relevant sind.

Tab. 53: Relevante Buslinien

Linie	Strecke	Anmerkung
5	Schwerte-Ergste – Iserlohn-Letmathe	
23	Fröndenberg/Ruhr – Menden	
27	Unna – Fröndenberg-Langschede – Menden	
118/S10	Lünen – Werne – Hamm	Umlaufverknüpfte Fahrten
170	Fröndenberg/Ruhr – Unna	
180	Fröndenberg/Ruhr – Unna	
284	Lünen-Brambauer – Waltrop	
474	Lünen-Brambauer – Dortmund-Mengede	
594	Schwerte – Hagen	
430/435	Schwerte – Dortmund-Hörde	430 tagsüber, 435 abends
438	Holzwickede-Landskrone – Dortmund-Aplerbeck	

Linie	Strecke	Anmerkung
C1	Lünen (Mitte – Brambauer)	
C4/C14	Lünen – Dortmund-Lanstrop	C14 als Taktverdichter Linie C4
C5	Lünen – Dortmund-Eving	
C11/R11	Lünen – Bergkamen	Umlaufverknüpfte Fahrten
C11/S30	Bergkamen – Dortmund	Umlaufverknüpfte Fahrten
C21/R81	Kamen – Unna	Umlaufverknüpfte Fahrten
C23/R53	Kamen – Unna	Umlaufverknüpfte Fahrten
C24/R54	Kamen – Unna	Umlaufverknüpfte Fahrten
C31	Schwerte – Dortmund-Holzen	
C91	Bönen – Kamen-Heeren/Werve	
D80	Bergkamen - Kamen	
R12	Lünen – Bergkamen	
R13	Bergkamen – Kamen	
R14	Werne – Hamm	
R19	Lünen – Selm – Lüdinghausen	
R30	Schwerte – Iserlohn	
R50	Schwerte – Dortmund-Lichtendorf	
R51	Unna – Dortmund-Wickede – Holzwickede	
R81/R82	Werne – Bergkamen – Kamen – Unna	Umlaufverknüpfte Fahrten
S10	Lünen – Werne – Hamm	
S20	Lünen – Bergkamen – Hamm-Herringen	
S81	Werne – Bergkamen – Kamen – Unna	

Aus den relevanten Linien ergeben sich alle Haltestellen, die für eine Aufwertung der Fahrrad-Bus-Verknüpfung relevant sind. Die Qualitätsstandards für die fußläufige Erreichbarkeit von Bushaltestellen sehen einen Radius vom 300m vor. Die Modal Split-Erhebung des Kreises Unna weist als typische Entfernung für den Radverkehr Entfernungen von 3 km bis 5 km aus.

#### Stadt Bergkamen

Bushaltestelle	Anmerkung
Busbahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Im alten Dorf	
Im Kattros	
Kettelerschule	

Bushaltestelle	Anmerkung
Lessingstraße	
Marina/Wichernstraße	
Museumsplatz	Kooperation mit städtischem Museum prüfen
Werner Straße	

**Gemeinde Bönen**

Bushaltestelle	Anmerkung
Alter Bahnhof	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Bönen Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Nordböge Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>

**Stadt Fröndenberg/Ruhr**

Bushaltestelle	Anmerkung
Ardey Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Frömern (Bus)	
Frömern Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Fröndenberg/Ruhr Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Langschede Sparkasse	
Mitte	
Stentrop	
Strickherdicke/B233	
Wilhelmshöhe	

**Gemeinde Holzwickede**

Bushaltestelle	Anmerkung
Hengsen	
Holzwickede Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Landskrone	

**Stadt Kamen**

Bushaltestelle	Anmerkung
Altenmethlerheide	
Denkmal Heeren	
Kamen Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>

Bushaltestelle	Anmerkung
Kamen-Karree	
Lenningser Straße	
Margarethenweg	
Markt	
Methler Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Ostring	
Pastoratsfeld	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Stormstraße	
Südkamener Straße	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Wickeder Straße	

**Stadt Lünen**

Bushaltestelle	Anmerkung
Alstedde Mitte/Hünenweg	
Brambauer Verkehrshof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Fölger	
Friedhof Beckinghausen	
Heuser/Laakstraße	
Kreuzstraße	
Lünen Hauptbahnhof/Nord	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Persiluhr	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Preußen Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Rathaus/Markt	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Wittekindstraße	Aufwertung/Ausweitung prüfen

**Stadt Schwerte**

Bushaltestelle	Anmerkung
Ergste Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Freischütz	
Kirchstraße	
Ostendamm	
Reichshofstraße	
Schulberg	

Bushaltestelle	Anmerkung
Schwerte Bahnhof/ZOB	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>

**Stadt Selm**

Bushaltestelle	Anmerkung
Altenwohnhaus Sankt Josef	
Amtshaus	
Bork Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Kreuzkamp	
Schloss Cappenberg	Kooperation mit privatem Museum prüfen
Selm Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Selm-Beifang Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>

**Stadt Unna**

Bushaltestelle	Anmerkung
Hemmerde Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Kleistraße	
Kreishaus	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Lindenbrauerei	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Lünern Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Massen Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Rehfuß	
Unna Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Unna West Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Unna-Königsborn Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>

**Stadt Werne**

Bushaltestelle	Anmerkung
Berliner Straße	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Ehrenmal	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Jagdhaus Langern	Aufwertung/Ausweitung prüfen
Köttersberg	
Stadthaus	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>
Werne Bahnhof	Maßnahme vgl. Gutachten <i>Intermodale Verknüpfungspunkte</i>

## C Karten der Baulastträger

Ergänzend zu den Tabellen als Empfehlung zum weiteren barrierefreien Haltestelleausbau, wurden auch digitale Daten erstellt. Diese können für jede Kommune als Datensatz und/oder als grafische Auswertung angefragt werden.

## D Fahrkartensortiment für Verkauf im Fahrzeug

Tab. 54: Stammsortiment für den Verkauf im Fahrzeug

Fahrscheintyp	Zugeordnete Fahrscheinangebote
<b>Einzelfahrschein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EinzelTicket Erwachsene</li> <li>▪ EinzelTicket Kinder</li> <li>▪ AnschlussTicket</li> <li>▪ 4er Ticket Erwachsene</li> <li>▪ 4er Ticket Kinder</li> <li>▪ 4er AnschlussTicket</li> </ul>
<b>Tagesfahrschein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ TagesTicket 1 Person</li> <li>▪ TagesTicket 1 Person ab 09:00 Uhr</li> <li>▪ TagesTicket 5 Personen</li> <li>▪ TagesTicket 5 Personen ab 09:00 Uhr</li> </ul>
<b>Zeitkarten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FunTicket</li> <li>▪ FunTicket Westfalen</li> </ul>
<b>Fahrradmitnahme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ FahrradTagesTicket</li> <li>▪ FahrradMonatsTicket</li> </ul>
<b>Aufpreise</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NachtBus Aufpreis Ruhr-Lippe</li> <li>▪ NachtBus Aufpreis Ruhr-Lippe Rückfahrt</li> </ul>

## E Übersicht der ein- und ausbrechenden Linien

Tab. 55: Übersicht der ein- und ausbrechenden Buslinien

Linie	Strecke	vergabezuständig
5	<b>Schwerte (Ergste)</b> – Iserlohn (Stübbeken, Letmathe)	Märkischer Kreis
23	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte)</b> – Menden (Bösperde, Mitte)	Märkischer Kreis
27	<b>Unna (Mitte) – Fröndenberg/Ruhr (Langschede)</b> – Menden (Bösperde, Mitte)	Märkischer Kreis
29	<b>Kamen (Heeren) – Bönen (Bramey)</b> – Hamm (Rhynern, Mitte)	Stadt Hamm
106	<b>Lünen (Nordlünen, Wethmar, Mitte, Süd, Gahmen)</b> – Dortmund (Derne)	Kreis Unna
132	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte)</b> – Menden (Bösperde, Mitte, Lendringsen) – Balve (Beckum, Mitte, Garbeck) – Neuenrade (Küntrop, Mitte)	Märkischer Kreis
138	<b>Schwerte (Ergste, Villigst, Mitte)</b> – Dortmund (Sommerberg)	Kreis Unna
140	<b>Bönen (Mitte, Nordböge)</b> – Hamm (Mitte)	Stadt Hamm
141	<b>Bönen (Mitte)</b> – Hamm (Rhynern)	Stadt Hamm
160	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte, Neimen, Warmen, Bentrop)</b> – Wickede (Ruhr) (Wiehagen, Mitte)	Kreis Unna
184	<b>Kamen (Mitte, Rottum)</b> – Hamm (Pelkum)	Kreis Unna
193	<b>Bönen (Mitte)</b> – Hamm (Pelkum) – <b>Bergkamen (Overberge, Mitte)</b>	Kreis Unna
284	<b>Lünen (Brambauer)</b> – Waltrop (Mitte)	Kreis Recklinghausen
430	<b>Schwerte (Mitte, Nord)</b> – Dortmund (Berghofen, Hörde)	Stadt Dortmund
435	<b>Schwerte (Mitte, Nord)</b> – Dortmund (Berghofen, Hörde)	Stadt Dortmund
438	<b>Holzwickede (Landskrone)</b> – Dortmund (Lichtendorf, Aplerbeck, Berghofen, Wellinghofen, Hachenev)	Stadt Dortmund
474	<b>Lünen (Brambauer)</b> – Dortmund (Mengede)	Stadt Dortmund
521	<b>Werne (Mitte)</b> – Nordkirchen (Capelle, Mitte)/Ascheberg (Mitte)	Kreis Coesfeld
522	<b>Werne (Mitte, Herbern)</b> – Ascheberg (Mitte)	Kreis Coesfeld
524	<b>Selm (Mitte)</b> – Nordkirchen (Südkirchen, Mitte)	Kreis Coesfeld
525	<b>Werne (Mitte)</b> – Nordkirchen (Südkirchen, Mitte)	Kreis Coesfeld
531	<b>Selm (Mitte)</b> – Olfen (Vinum, Mitte)	Kreis Coesfeld
546	<b>Unna (Stockum, Hemmerde)</b> – Werl (Büderich Mitte)	Kreis Soest
594	<b>Schwerte (Mitte, Westhofen)</b> – Hagen (Kabel, Boele, Mitte)	Stadt Hagen
636	Olfen (Mitte, Vinum) – <b>Selm (Bork)</b> – Olfen (Vinum, Mitte)	Kreis Coesfeld
AS <sup>1</sup>	<b>Holzwickede Bf.</b> – Dortmund Flughafen	Flughafen
AST	<b>Schwerte (Mitte)</b> – Iserlohn (Stadtgebiet)	Märkischer Kreis

Linie	Strecke	vergabebeständig
B13	<b>Selm (Mitte)</b> – Nordkirchen (Mitte)	Kreis Coesfeld
C4	<b>Lünen (Altlünen, Mitte, Süd, Niederaden)</b> – Dortmund (Lanstrop)	Kreis Unna
C5	<b>Lünen (Mitte, Süd, Dahmen)</b> – Dortmund (Derne, Eving)	Kreis Unna
C14	<b>Lünen (Mitte, Süd, Niederaden)</b> – Dortmund (Lanstrop)	Kreis Unna
C31	<b>Schwerte (Nord, Mitte, Holzen)</b> – Dortmund (Holzen)	Kreis Unna
N10	<b>Lünen (Gahmen, Süd, Mitte, Wethmar)</b> – Dortmund (Mitte, Eving)	Kreis Unna
N31	<b>Schwerte (Mitte, Nord)</b> – Dortmund (Lichtendorf) – <b>Schwerte (Geisecke, Mitte)</b>	Kreis Unna
N-AST	Menden (Mitte) – <b>Fröndenberg/Ruhr (Stadtgebiet)</b>	Märkischer Kreis
NE1	<b>Lünen (Brambauer)</b> – Dortmund (Brechten, Eving, Mitte)	Stadt Dortmund
NE25	<b>Schwerte (Mitte, Nord)</b> – Dortmund (Berghofen, Hörde)	Stadt Dortmund
R14	<b>Werne (Mitte, Stockum)</b> – Hamm (Bockum, Hövel, Mitte)	Kreis Unna
R19	<b>Lünen (Mitte, Altlünen) – Selm (Cappenberg, Bork, Mitte)</b> – Lüdinghausen (Mitte)	Kreis Unna
R30	<b>Schwerte (Mitte, Geisecke)</b> – Iserlohn (Hennen, Kalthof, Mitte)	Kreis Unna
R50	<b>Schwerte (Mitte, Geisecke) – Holzwickede (Hengsen)</b> – Dortmund (Lichtendorf)	Kreis Unna
R51	<b>Unna (Mitte, Massen)</b> – Dortmund-Wickede – <b>Holzwickede (Mitte, Hengsen, Opherdicke)</b>	Kreis Unna
S10	<b>Lünen (Mitte, Wethmar) – Werne (Mitte, Stockum)</b> – Hamm (Bockum, Mitte)	Kreis Unna
S20	<b>Lünen (Mitte, Beckinghausen) – Bergkamen (Oberaden, Mitte, Rünthe)</b> – Hamm-Herringen	Kreis Unna
S30	<b>Bergkamen (Mitte, Weddinghofen)</b> – Dortmund (Eving, Mitte)	Kreis Unna
T4	<b>Selm (Mitte)</b> – Lüdinghausen (Mitte)	Kreis Coesfeld
T17	<b>Lünen (Wethmarheide)</b> – Dortmund (Brechten)	Kreis Unna
T30	<b>Schwerte (Mitte, Villigst)</b> – Iserlohn (Hennen, Drüpplingsen)	Märkischer Kreis
T39	<b>Schwerte (Mitte, Holzen)</b> – Dortmund (Sommerberg)	Kreis Unna
T52	<b>Werne (Mitte, Ehringhausen)</b> – Nordkirchen (Mitte) – <b>Selm (Mitte)</b>	Kreis Coesfeld
T55	<b>Werne (Mitte, Wessel, Herbern)</b> – Nordkirchen (Capelle)	Kreis Coesfeld
T57	<b>Selm (Bahnhof)</b> – Olfen (Mitte)	Kreis Coesfeld
T61	<b>Fröndenberg/Ruhr (Bentrop)</b> – Wickede (Ruhr) (Wiehagen, Mitte)	Kreis Soest
U41	<b>Lünen (Brambauer)</b> – Dortmund (Brechten, Eving, Mitte, Hörde)	Stadt Dortmund

<sup>1</sup> AirportShuttle

## F Übersicht der Anschlussgarantien

Die Anschlussgarantien beziehen sich auf das Fahrplanangebot mit Stand 06/2019. Durch die Weiterentwicklung des Busangebots können sich diese verändern. Diese Veränderungen ergeben sich unter anderen auch aus dem Entwicklungskonzept Bahn/Bus (vgl. Kapitel 8). Unabhängig vom aktuellen Umfang der Anschlussgarantien, sind diese für nachfragegestarte Umsteigeverbindungen immer anzustreben. Die Anschlussgarantien sind mit jedem Fahrplanwechsel den Gegebenheiten anzupassen. Wo sich zum Beispiel durch bauliche Veränderungen Beschleunigungen ergeben, so dass Anschlüsse sicher erreicht werden können, sind zusätzliche Anschluss-Garantien einzurichten. Verschieben sich Fahrplanlagen einzelner Linien zum Beispiel durch einen Anschluss zur Bahn mit größerer Priorität, müssen gegebenenfalls auch Anschlussgarantien aufgehoben werden.

<b>Haltestelle</b>	<b>von Linie aus Richtung</b>	<b>AnschlussGarantie zur Linie in Richtung</b>	<b>Verkehrstage</b>
Beckinghausen, Kreuzstraße	R11 aus Lünen	R12 Bergkamen	Mo-Sa
	R12 aus Lünen	R11 Potsdamer Str.	Mo-Fr
	R11 aus Bergkamen	R12 Lünen	Mo-So
	R12 aus Bergkamen	R11 Lünen	Mo-Sa
	R12 aus Lünen	R11 Bergkamen	Sa
Bergkamen, Busbahnhof	R11 aus Lünen	C11 Nordfeld	Mo-Fr
	R12 aus Lünen	D80 Kamen	Mo-Fr
	S20 aus Lünen	S30 Dortmund	Mo-Fr
		S81 Unna	Mo-Fr
		S81 Werne	Mo-Fr
		T36 Heil	Mo-Fr
		S20 aus Herringen	S30 Dortmund
	S30 aus Dortmund	S81 Kamen/Unna	Mo-Fr
		S81 Werne	Mo-Fr
		T36 Heil	Mo-Sa
		C11 Nordfeld	Mo-Fr
		R12 Lünen	Mo-Fr
	C11 vom Nordfeld	S20 Herringen	Sa-So
		D80 Kamen	Mo-Fr
		R11 Lünen	Mo-Sa
		S30 Dortmund	Mo-Fr
		T36 aus Heil	S20 Lünen
	S81 aus Werne	S20 Herringen	Mo-Sa
		S30 Dortmund	Mo-Sa
		S81 Kamen/Unna	Mo-Fr
		S81 Werne	Mo-Fr
		S20 Lünen	Mo-Fr
	S81 aus Kamen/Unna	S20 Herringen	Mo-Fr
		S30 Dortmund	Mo-Fr
		T36 Heil	Mo-Fr
		S20 Lünen	Mo-Fr
		S20 Herringen	Mo-Sa
Bergkamen, Fritz-Husemann-Str. (Ost)	S81 aus Werne	R13 Kamen	Mo-Fr
	R13 aus Kamen	S81 Werne	Mo-Fr
Cappenberg, Kreutzkamp	R19 aus Selm	T53 Werne	täglich
	T53 aus Werne	R19 Selm	täglich
Kamen, Markt	C21 von der Lüner Höhe	R81 Unna	Mo-Fr
		C23 Heeren	Mo-Sa
	C22 aus Südkamen	C24 Methler	Mo-Sa
		C22 Südkamen	Mo-Sa
	C23 aus Heeren	C24 Methler	täglich
	C24 aus Methler	C22 Südkamen	Mo-Sa
C23 Heeren		täglich	

Kamen, Bahnhof	C21 von der Lüner Höhe R81 aus Unna	R81 Unna C21 Lüner Höhe	Mo-Fr Mo-Fr
Massen, Mittelstraße	T47 aus der Massener Heide  C41 aus Unna R51 aus Unna T48 aus Afferde R51 aus Unna	C41 Unna R51 Unna T47 Massener Heide T47 Massener Heide R51 Unna T48 Afferde	Mo-Fr Sa Mo-Fr Sa Mo-Sa Mo-Sa
Lüdinghausen, Busbahnhof	R19 aus Lünen S90 aus Münster	S90 Münster R19 Lünen	Mo-Fr Mo-Fr
Lünen, Persiluhr	N10 aus Dortmund	N19 Selm	Sa, So
Lünen-Süd, Jägerstraße	N10 aus Dortmund	N11 Bergk. - Werne	Sa, So
Unna, Bahnhof	R53 aus Heeren	C45 Ostgemeinden	Mo-So

## G Linien für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag

Die Linien für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag des kommunaleigenen Verkehrsunternehmens Verkehrsgesellschaft Kreis Unna umfasst alle Angebote, welche im Linienbündelungskonzept aus dem Jahr 2013 dem *Großen Bündel* und dem *Großen AST-Bündel* zugeordnet wurden. Hinzu kommen weitere Linien, welche seit dem Linienbündelungskonzept neu eingerichtet wurden: C11, D1, D79, D80, R13. Linien, die sich erst mit den perspektivischen Maßnahmenpakten ergeben könnten (vgl. Kapitel 8.2.3), sind in der nachfolgenden Übersicht nicht berücksichtigt. Detaillierte Angaben zu allen Linien der nachfolgenden Tabelle können den Liniensteckbriefen entnommen werden (vgl. Anhang H und Anhang I). Die nachfolgend einzeln aufgeführten Linien sind teilweise in einer Konzession zusammengefasst. Details können dazu der Linienkonzessionsdatenbank der Bezirksregierung Arnsberg entnommen werden.

Tab. 56: Linien des Großen Bündels und des Großen AST-Bündels

Bündel	Linien
Großes Bündel	C1, C2, C4, C5, C6 <sup>T</sup> , C11, C14, C21, C22, C23, C24, C31 <sup>T</sup> , C32 <sup>D/T</sup> , C33 <sup>T</sup> , C40 <sup>T</sup> , C41 <sup>T</sup> , C42, C43, C44 <sup>T</sup> , C45 <sup>C/T</sup> , C91 <sup>T</sup> , D1, D19, D45 <sup>C</sup> , D79, D80 <sup>B</sup> , D86, N1, N2, N10, N11, N19, N31, N32, R11 <sup>T</sup> , R12, R13, R14 <sup>T</sup> , R19 <sup>T</sup> , R51 <sup>T</sup> , R53 <sup>T</sup> , R54, R81 <sup>A/T</sup> , R82 <sup>T</sup> , R92, S10, S20 <sup>T</sup> , S30, S81 <sup>F</sup> , T17, T31, T36, T38, T39, T46, T47, T48, T53, T93, T138, T620, 105, 106, 107, 109, 112, 118, 119, 122, 124, 126, 127, 128, 138, 145, 146, 147, 151, 154, 155 <sup>C</sup> , 156 <sup>C</sup> , 158, 178, 179, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 207, 208, 530, 536, 538, 620, 621, 623, 624, 625, 626, 631, 632, 633, 634
Großes AST-Bündel	AST Lünen, AST Schwerte <sup>C</sup> , AST Unna <sup>C</sup> , N-AST Kamen – Bönen, N-AST Werne, N-AST Unna – Bönen/Fröndenberg/Holzwickede/Kamen-Heeren <sup>F</sup>

<sup>A</sup> Linie R81 beinhaltet Bedarfsfahrten als TaxiBus im Tag- und Nachtangebot

<sup>B</sup> Linie D80 wurde mit Nahverkehrsplanteilfortschreibung 2016 neu eingerichtet. Bereits vorher bestand eine Fahrt als Linie D80, welche ein Teil der Konzession Linie S80/D80 war. Mit der neuen Linie D80 durch die Nahverkehrsplanteilfortschreibung 2016 wurde diese Einzelfahrt in eine neue Konzession als Linie D80 integriert.

<sup>C</sup> Es ist keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession mit Deutsche Bahn/Westfalenbus ab dem 01.01.2021 vorgesehen. Es ist eine Einzelkonzession durch das Verkehrsunternehmen zu beantragen, welche die Verkehrsleistungen des Großen Bündels erbringt.

<sup>D</sup> Es ist keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession mit Deutsche Bahn/Westfalenbus ab dem 01.01.2021 vorgesehen. Die Linie wird entsprechend dem Leistungsvolumen auf Deutsche Bahn/Westfalenbus und das zuständige Verkehrsunternehmen des Großen Bündels mit einzelnen Einzelkonzessionen aufgeteilt.

<sup>E</sup> Es ist keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession mit Deutsche Bahn/Westfalenbus ab dem 01.01.2021 vorgesehen. Die Linie wird in eine Konzession für Deutsche Bahn/Westfalenbus für den Abschnitt Unna – Fröndenberg/Ruhr und eine Konzession für das zuständige Verkehrsunternehmen des Großen AST-Bündels aufgeteilt (Abschnitt Unna – Bönen/Holzwickede/Kamen-Heeren)

<sup>F</sup> Entspricht der ehemaligen Konzession der Linie S80 vor der Umsetzung der Nahverkehrsplanteilfortschreibung 2016

<sup>T</sup> Linie umfasst auch Bedarfsfahrten als TaxiBus

## H Liniensteckbriefe Tagverkehr

Nachfolgend ist für jede Bus- und Bedarfslinie des Tagverkehrs, welche mindestens eine Haltestelle im Kreis Unna bedient, ein Liniensteckbrief angelegt. Es folgen zuerst in aufsteigender Reihenfolge die Linien ohne Buchstaben in der Linienbezeichnung. Anschließend folgen die Linien, welche mit einem Buchstaben beginnen, in alphabetischer Reihenfolge.

Die Liniensteckbriefe stellen den Angebots- und Planungsstand 06/2019 dar. Die Angaben zur Kilometrierung umfassen im Bestand das aktuelle Leistungsvolumen inklusive der vorab umgesetzten Maßnahmen (vgl. Kapitel 8.1). Die Abschätzung des zukünftigen Leistungsvolumens berücksichtigt alle Maßnahmenpakete mit Beschluss 2013 (vgl. Kapitel 8.2.1) und Maßnahmenpakete mit Beschluss 2019 (vgl. Kapitel 8.2.2). Weitere Maßnahmen mit konkreten Auswirkungen auf einzelne Linien durch den Baustein Handlungsbedarf in Ergänzung zum Angebot (vgl. Kapitel 8.3) wurden ebenfalls berücksichtigt.

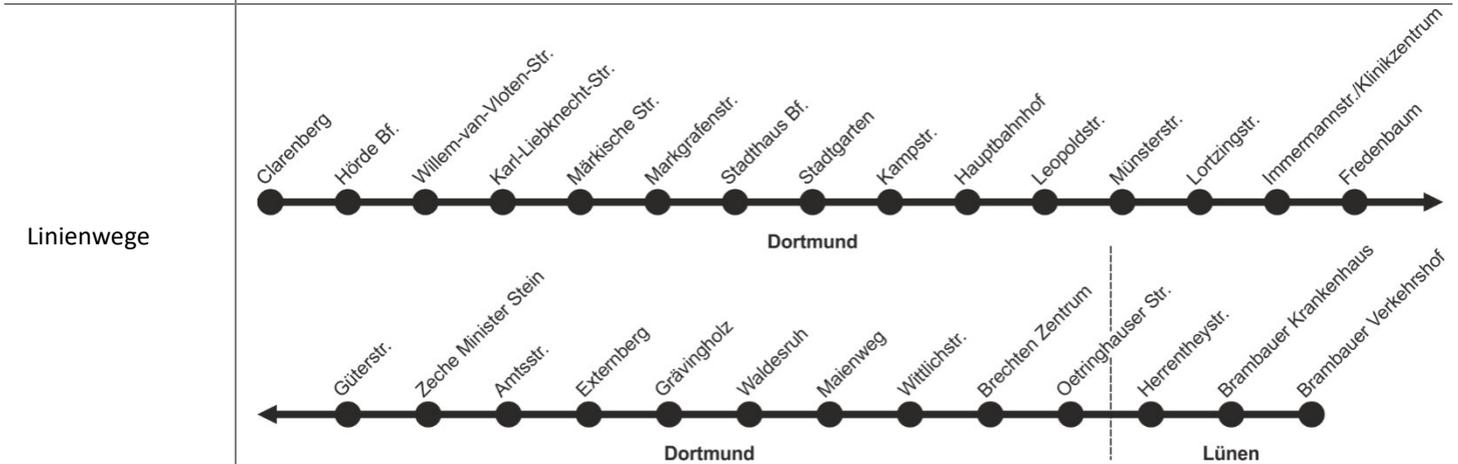
Keine Berücksichtigung bei der Abschätzung der zukünftigen zu erwartenden Leistungsveränderungen erfolgte für alle perspektivischen Planungspakete (vgl. Kapitel 8.2.3). Hier sind erst eine weitere detailliertere Planung und Abstimmung mit den relevanten Akteuren erforderlich. Daher ist eine Abschätzung von Änderung im Leistungsvolumen mit Stand 06/2019 nicht möglich.

**U41 Lünen (Brambauer) – Dortmund (Hörde)**

**Linieneigenschaften**

Konzessionär Dortmund Stadtwerke bis 31.12.2020

Aufgabenträger Stadt Dortmund



Fahrzeugtyp Stadtbahnwagen

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Lünen Brambauer Verkehrshof – Dortmund-Hörde Clarenberg (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF	[Service provided]																							
Sa	[Service provided]								[Service provided]												[Service provided]			
So	[Service provided]							[Service provided]														[Service provided]		

Betriebsleistung

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Lünen-Brambauer Verkehrshof, Dortmund-Brechten, Dortmund Zeche Minister Stein, Dortmund Hauptbahnhof, Dortmund Kampstraße, Dortmund, Stadtgarten, Dortmund Stadthaus, Dortmund Hörde Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Fahrten ab 23:00 Uhr von Brambauer Verkehrshof bis Dortmund Stadthaus

**5 Schwerte (Ergste) – Iserlohn (Letmathe)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH bis 31.05.2028
Aufgabenträger	Märkischer Kreis
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Schwerte Ergste Kirchstraße – Iserlohn Letmathe Mitte (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)</b>																							
MF																							
Sa						T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
So											T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	

**Anbindung Letmathe Bahnhof**

MF																						
Sa						T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
So																						

Betriebsleistung 16.200 km/Jahr + 10.500 km/Jahr als TaxiBus (je im Kreis Unna)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Schwerte Kirchstraße, Iserlohn-Letmathe Mitte, Iserlohn-Letmathe Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg

<b>18</b>	<b>Iserlohn (Mitte, Kalthof, Drüpplingsen, Hennen)</b>	
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus + Märkische Verkehrsgesellschaft bis 24.05.2026	
Aufgabenträger	Märkischer Kreis	
Linienwege	-	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Betriebsleistung	0 km/Jahr im Kreis Unna	
<b>Vernetzung</b>		
Verknüpfungspunkte	Iserlohn Stadtbahnhof, Iserlohn-Hennen Bahnhof	
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>		
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		

Die Linie 18 verkehrt ausschließlich in der Stadt Iserlohn (Märkischer Kreis). Eine Bedeutung für den Kreis Unna ergibt sich durch Umlaufverknüpfungen mit der Linie R30 (Schwerte – Iserlohn)

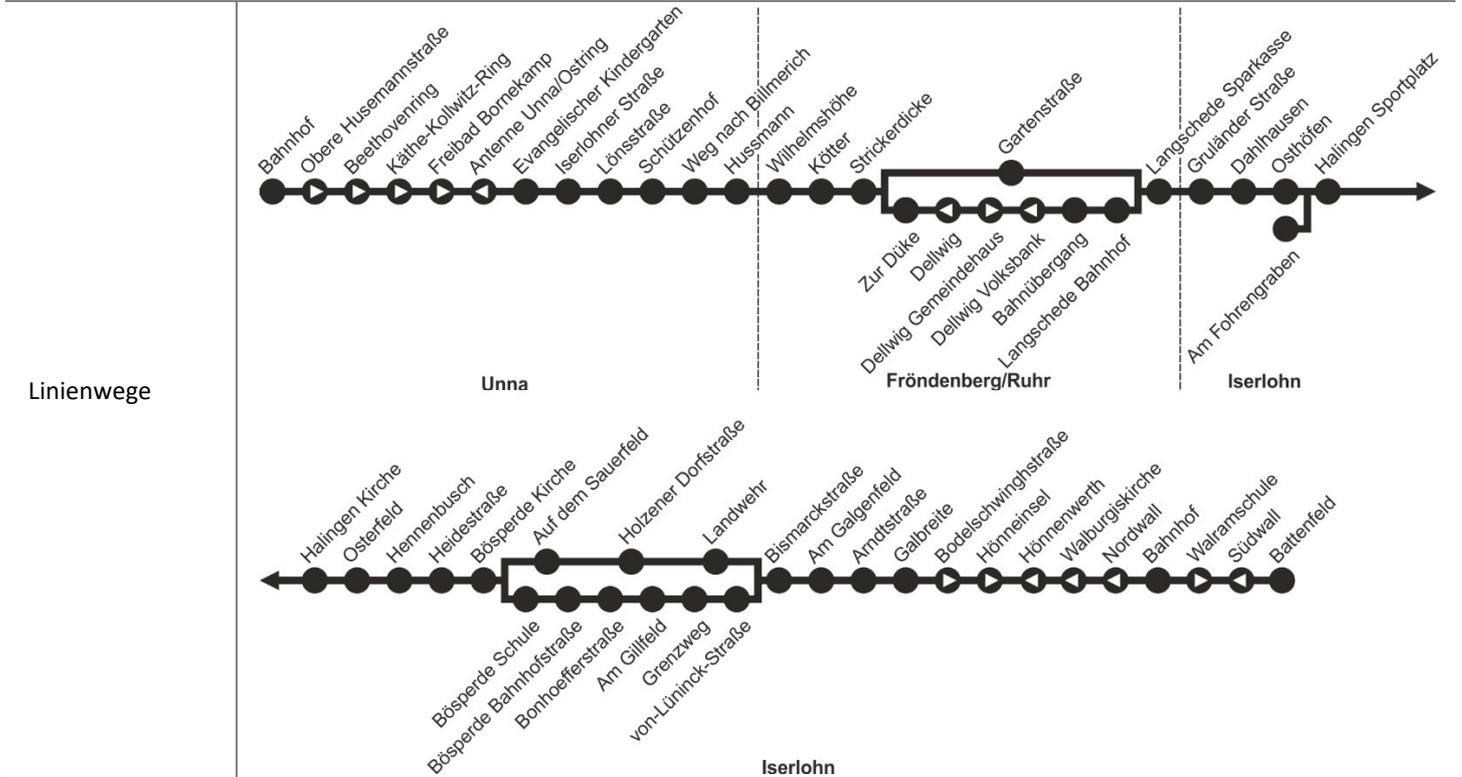
<b>23</b>	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte) – Menden (Bösperde, Mitte)</b>																								
<b>Liniencharakteristika</b>																									
Konzessionär	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH bis 31.05.2028																								
Aufgabenträger	Märkischer Kreis																								
Linienwege																									
Fahrzeugtyp	Solobus																								
<b>Leistungsangebot</b>																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
<b>Fröndenberg/Ruhr Mitte – Menden Battenfeld (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)</b>																									
MF																									
Sa																									
So																									
Betriebsleistung	11.500 km/Jahr im Kreis Unna																								
<b>Vernetzung</b>																									
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Bahnhof, Menden Bahnhof, Menden Battenfeld																								
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																									
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt</li> <li>Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg</li> </ul>																									

**27 Unna (Mitte) – Fröndenberg/Ruhr (Langschede) – Menden (Halingen, Böisperde, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH bis 31.05.2028

Aufgabenträger Märkischer Kreis



Fahrzeugtyp Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Unna Bahnhof – Menden Battenfeld (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung 110.500 km/Jahr im Kreis Unna

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Unna Bahnhof, Menden Bahnhof, Menden Battenfeld

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Montags bis freitags einzelne Fahrten über Fröndenberg/Ruhr-Dellwig
- Verkehrt montags bis freitags teilweise nur stündlich ohne Takt
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg

<b>29</b>	<b>Kamen (Heeren) – Bönen (Bramey, Flierich) – Hamm (Rhynern, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbH & Co. KG bis 31.01.2028
Aufgabenträger	Stadt Hamm
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	

-

<b>105</b>	<b>Lünen (Wethmar, Nordlünen, Alstedde)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	12.500 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	

-

<b>106</b>	<b>Lünen (Altlünen, Mitte, Süd, Gahmen) – Dortmund (Derne)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	5.500 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	

-

107		Lünen (Brambauer, Süd, Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	6.100 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

109		Lünen (Brambauer, Lippholthausen, Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	10.200 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

112		Lünen (Niederaden) – Dortmund (Lanstrop) – Lünen (Horstmar, Wethmar, Mitte, Nordlünen)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	17.400 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

118		Lünen (Geistviertel, Mitte)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Großes Bündel																						
Linienwege																							
Fahrzeugtyp	Gelenkbus (und Solobus)																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Lünen In der Geist – Lünen ZOB/Hauptbahnhof</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	24.500 km/Jahr																						
<b>Vernetzung</b>																							
Umlaufverknüpfung	Lünen Lippe-Berufskolleg: S10 (Montag bis Sonntag)																						
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße																						
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.1 (minus 1.500 km/Jahr) - Angabe entspricht der Maßnahme aus dem Jahr 2013, welche sich allerdings in dieser Form nicht zusammen mit der Stadt Hamm umsetzen lässt.</li> </ul>																							
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg</li> </ul>																							

119		Lünen (Horstmar, Niederaden) – Kamen (Methler) – Unna (Massen, Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>			
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020		
Aufgabenträger	Kreis Unna		
Linienbündel	Großes Bündel		
Fahrzeugtyp	Solobus		
<b>Leistungsangebot</b>			
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.			
Betriebsleistung	7.400 km/Jahr		
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>			
-			

122 Kamen (Mitte) – Bergkamen (Oberaden)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	8.300 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

124 Bergkamen (Mitte, Overberge, Rünthe)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Kleinbus, Achtsitzer und Pkw
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	18.200 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

126 Bergkamen (Heil, Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	6.800 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

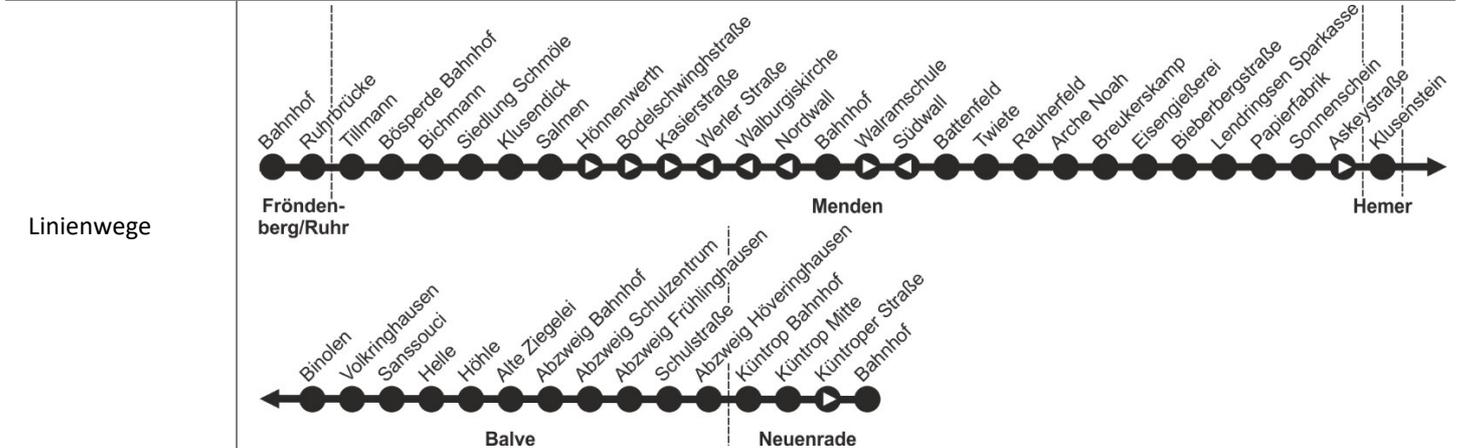
127		Bergkamen (Oberaden, Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	7.100 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

128		Bergkamen (Rünthe, Overberge, Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	8.300 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

**132 Fröndenberg/Ruhr (Mitte) – Menden (Böisperde, Mitte, Lendringsen) – Balve (Mitte) – Neuenrade (Küntrop, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 31.07.2020
Aufgabenträger	Märkischer Kreis
Linienbündel	-



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Fröndenberg/Ruhr Bahnhof – Neuenrade Bahnhof (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)</b>																						
MF				F	F																	
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	51.800 km/Jahr im Kreis Unna
------------------	------------------------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Fröndenberg Bahnhof, Menden Bahnhof, Menden Battenfeld, Neuenrade Bahnhof
--------------------	---

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg

**138 Schwerte (Ergste, Villigst, Mitte) – Dortmund (Sommerberg)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.

Betriebsleistung	17.600 km/Jahr
------------------	----------------

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-

<b>140</b>	<b>Bönen (Mitte) – Hamm (Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbh & Co. KG bis 26.02.2028
Aufgabenträger	Stadt Hamm
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	

-

<b>141</b>	<b>Bönen (Mitte) – Hamm (Rhynern)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbh & Co. KG bis 21.08.2020
Aufgabenträger	Stadt Hamm
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	

-

**145 Unna (Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Unna Bahnhof – Unna Südfriedhof</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	3.000 km/Jahr
------------------	---------------

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Unna Südfriedhof: C44 (Montag bis Freitag)
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Verkehrt nur in Richtung Unna Südfriedhof

**146 Unna (Mitte, Uelzen, Mühlhausen, Lünern, Hemmerde, Siddinghausen)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus und Kleinbus

**Leistungsangebot**

Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.

Betriebsleistung	12.700 km/Jahr
------------------	----------------

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-

<b>147</b>	<b>Unna (Mitte, Massen) – Holzwickede (Mitte, Hengsen, Opherdicke)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	44.200 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>151</b>	<b>Kamen (Südkamen) – Unna (Afferde) – Dortmund (Wickede) – Unna (Massen, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	12.900 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>154</b>	<b>Unna (Siddinghausen, Hemmerde) – Kamen (Heeren) – Unna (Königsborn, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus und Kleinbus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	31.600 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

155 Fröndenberg/Ruhr (Frömern) – Unna (Kessebüren, Mitte, Mühlhausen)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	7.800 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
Bei Neuvergabe der Konzession, Vergabe an nur ein Verkehrsunternehmen geplant; keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession	

156 Unna (Billmerich, Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	7.800 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
Bei Neuvergabe der Konzession, Vergabe an nur ein Verkehrsunternehmen geplant; keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession	

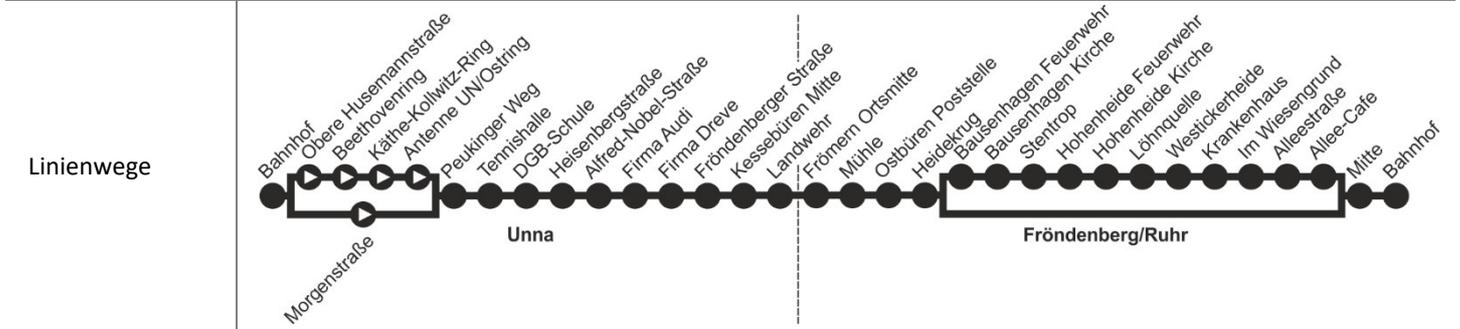
158 Unna (Mühlhausen, Lünern, Stockum)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	6.700 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>160</b>	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte, Neimen, Frohnhausen, Warmen, Bentrop) – Wickede (Ruhr) (Wiehagen, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 24.05.2026
Aufgabenträger	Kreis Unna, Kreis Soest
Linienbündel	Kleines Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	Vgl. Kapitel 8.2.2 (minus 11.100 km/Jahr)
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

**170 Unna (Mitte, Kessebüren) – Fröndenberg/Ruhr (Frömern, Ostbüren, Stentrop, Bausenhagen, Hohenheide, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Kleines Bündel



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Fröndenberg/Ruhr Bahnhof – Unna Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

**Fahrten über Stadtring Unna (nur in Richtung Fröndenberg/Ruhr)**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	137.100 km/Jahr
------------------	-----------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Fröndenberg/Ruhr Bahnhof
--------------------	--

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 35.200 km/Jahr), Planungsstand 06/2019

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg
- teilweise vertaktet mit Linie 180 auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt zwischen Unna Mitte und Fröndenberg/Ruhr-Frömern

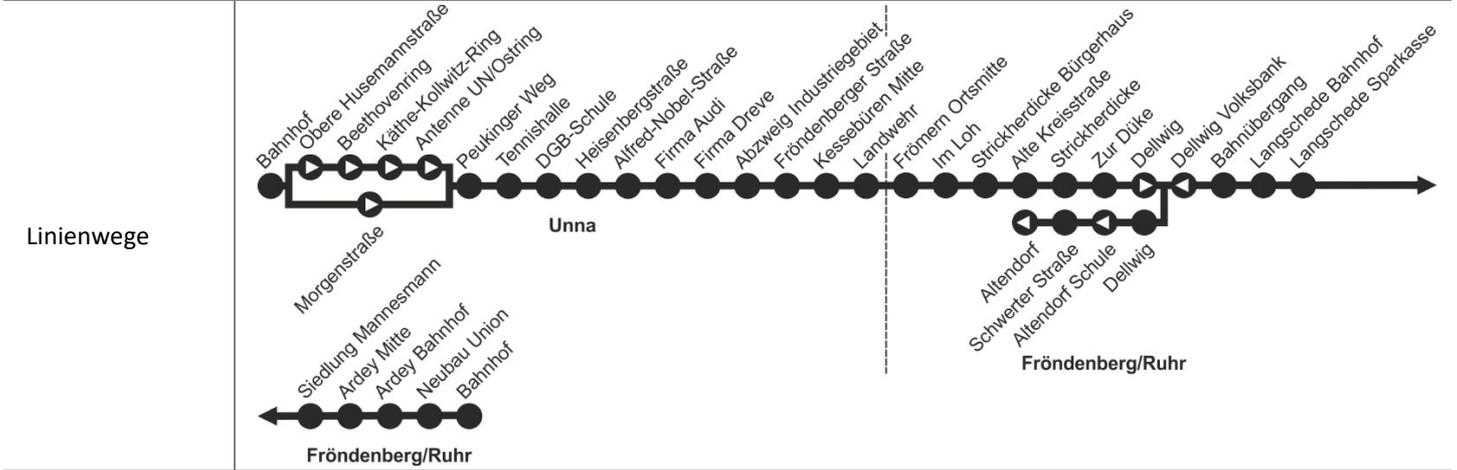
<b>178 Holzwickede (Opherdicke, Hengsen, Mitte)</b>	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	27.600 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>179 Holzwickede (Opherdicke, Hengsen, Mitte) – Unna (Massen, Mitte)</b>	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	8.600 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

**180 Unna (Mitte, Kessebüren) – Fröndenberg/Ruhr (Frömern, Strickherdicke, Dellwig, Langschede, Ardey, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Kleines Bündel



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Fröndenberg/Ruhr Bahnhof – Unna Bahnhof**

MF											F																	
Sa																												
So																												

**Fahrten über Stadtring Unna (nur in Richtung Fröndenberg/Ruhr)**

MF																													
Sa																													
So																													

Betriebsleistung	81.271 km/Jahr
------------------	----------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Fröndenberg/Ruhr-Langschede Sparkasse, Fröndenberg/Ruhr-Ardey Bahnhof Fröndenberg/Ruhr Bahnhof
--------------------	--

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (minus 81.271 km/Jahr), Planungsstand 06/2019

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg
- teilweise vertaktet mit Linie 170 auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt zwischen Unna Mitte und Fröndenberg/Ruhr-Frömern

183		Kamen (Südkamen) – Unna (Afferde, Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	2.800 km/Jahr	
<b>Vernetzung</b>		
Umlaufverknüpfung	Kamen Am Barenbach: C22 (an Schultagen)	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

184		Kamen (Mitte, Derne, Rottum) – Hamm (Pelkum)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 06.01.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	22.300 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

185		Unna (Lünern) – Kamen (Heeren, Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	13.500 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

186	Bergkamen (Oberaden) – Kamen (Methler) – Unna (Afferde) – Kamen (Südkamen, Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	29.800 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

187	Kamen (Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	8.400 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

188	Kamen (Mitte, Methler)
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus und Pkw
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	3.600 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

189		Kamen (Mitte, Methler)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus und Kleinbus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	9.600 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

191		Kamen (Heeren) – Bönen (Altenböge, Mitte, Nordböge)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	17.700 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

<b>192</b>	<b>Bönen (Mitte, Bramey, Lenningsen, Flierich)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus, Solobus, Kleinbus und Taxi

<b>Leistungsangebot</b>																										
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
<b>Bönen Bahnhof – Bönen Bramey Im Dieken</b>																										
MF			T	T	T	T	T	T																		
Sa						T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T									
So																										

Betriebsleistung 96.400 km/Jahr + 25.800 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

<b>Vernetzung</b>	
Umlaufverknüpfung	-
Verknüpfungspunkte	Bönen Bahnhof

#### Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019

- Keine Maßnahmen

#### Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot

- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg

<b>193</b>	<b>Bergkamen (Mitte, Overberge) – Hamm (Pelkum, Wiescherhöfen) – Bönen (Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	22.300 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

**194 Bönen (Nordböge, Mitte, Altenböge) – Kamen (Heeren) – Unna (Königsborn)**

Liniencharakteristika	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Kleinbus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Bönen Nordböge Bahnhof – Bönen Gewerbegebiet Am Mersch**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bönen Gewerbegebiet Am Mersch – Bönen Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

**Anbindung Logistikzentrum Lidl**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bönen Bahnhof – Bönen Nordböge Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bönen Bahnhof – Unna Königsborn Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung 13.700 km/Jahr + 29.800 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Bönen Bahnhof, Bönen Nordböge Bahnhof, Kamen Lenninger Straße, Unna-Königsborn Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Anbindung Lidl-Logistikzentrum in Richtung Bönen nur Ausstieg, in Richtung Logistikzentrum nur Einstieg
- Teilweise nur Bedienung in eine Richtung
- Teilweise vertaktet mit Linie 195

Kein Verkehr    Einzelfahrten    Takt 120    Takt 90    Takt 60    Takt 20/40    Takt 30    Takt 20    Takt 15

T = TaxiBus/AST    F = an Ferientagen

**195 Bönen (Nordbögge, Mitte, Altenbögge) – Kamen (Heeren) – Unna (Königsborn)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Kleinbus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Bönen Nordbögge Bahnhof – Bönen Gewerbegebiet Am Mersch**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bönen Gewerbegebiet Am Mersch – Bönen Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bönen Bahnhof – Bönen Lidl-Logistikzentrum**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bönen Bahnhof – Bönen Nordbögge Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bönen Bahnhof – Unna Königsborn Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung 25.000 km/Jahr + 27.400 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Bönen Bahnhof, Bönen Nordbögge Bahnhof, Kamen Lenninger Straße, Unna-Königsborn Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Teilweise nur Bedienung in eine Richtung
- Teilweise vertaktet mit Linie 194

Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 90	Takt 60	Takt 20/40	Takt 30	Takt 20	Takt 15
--------------	---------------	----------	---------	---------	------------	---------	---------	---------

T = TaxiBus/AST F = an Ferientagen

207 Schwerte (Mitte, Nord)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	3.200 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

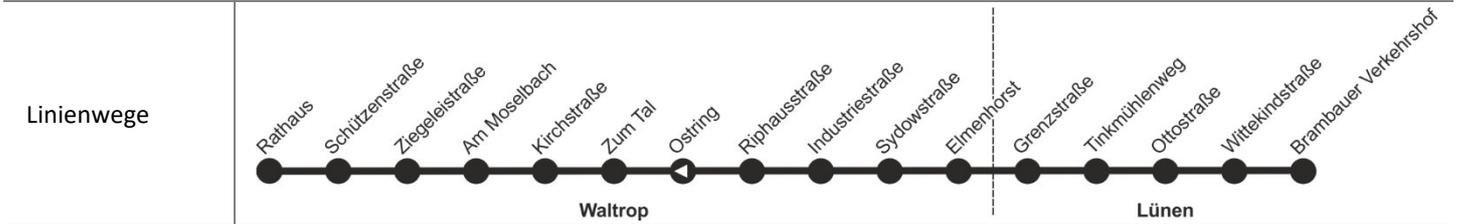
208 Schwerte (Ergste, Villigst, Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	11.700 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

**284 Lünen (Brambauer) – Waltrop (Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär Vestische Straßenbahnen GmbH bis 31.12.2019

Aufgabenträger Kreis Recklinghausen



Fahrzeugtyp Solobus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Lünen Brambauer Verkehrshof – Waltrop (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																								
Sa																					T	T	T	T
So																					T	T	T	T

**Anbindung Waltrop Rathaus (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																										
Sa																							T	T	T	T
So																							T	T	T	T

Betriebsleistung 35.000 km/Jahr im Kreis Unna

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Lünen-Brambauer Verkehrshof, Waltrop Am Moselbach

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

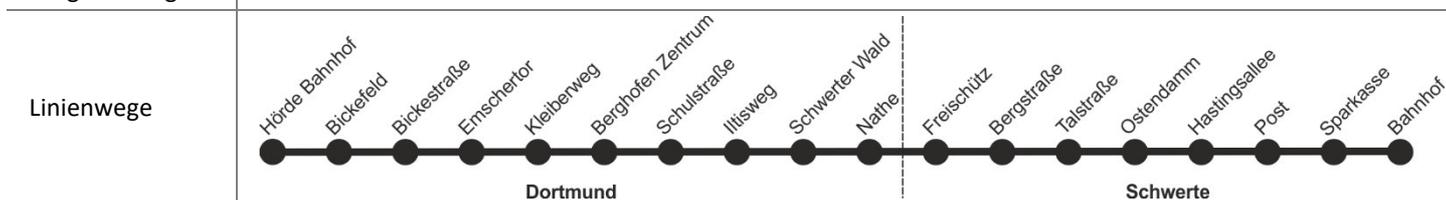
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**430 Schwerte (Mitte, Nord) – Dortmund (Berghofen, Hörde)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär Dortmund Stadtwerke AG bis 30.06.2028

Aufgabenträger Stadt Dortmund



Fahrzeugtyp Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Schwerte ZOB – Dortmund Hörde Bahnhof (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF	[Service provided]																			
Sa	[Service provided]																			
So	[Service provided]							[Service provided]												

Betriebsleistung 88.000 km/Jahr im Kreis Unna

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Schwerte Bahnhof, Dortmund Schwerter Wald, Dortmund-Hörde Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**435 Schwerte (Mitte, Nord) – Dortmund (Berghofen, Overgünne, Hörde)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Dortmund Stadtwerke AG bis 30.06.2028
Aufgabenträger	Stadt Dortmund
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Schwerte ZOB – Dortmund Hörde Bahnhof (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																														
Sa																														
So																														

Betriebsleistung 16.000 km/Jahr im Kreis Unna

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof, Dortmund Schwerter Wald, Dortmund-Hörde Bahnhof
--------------------	---

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

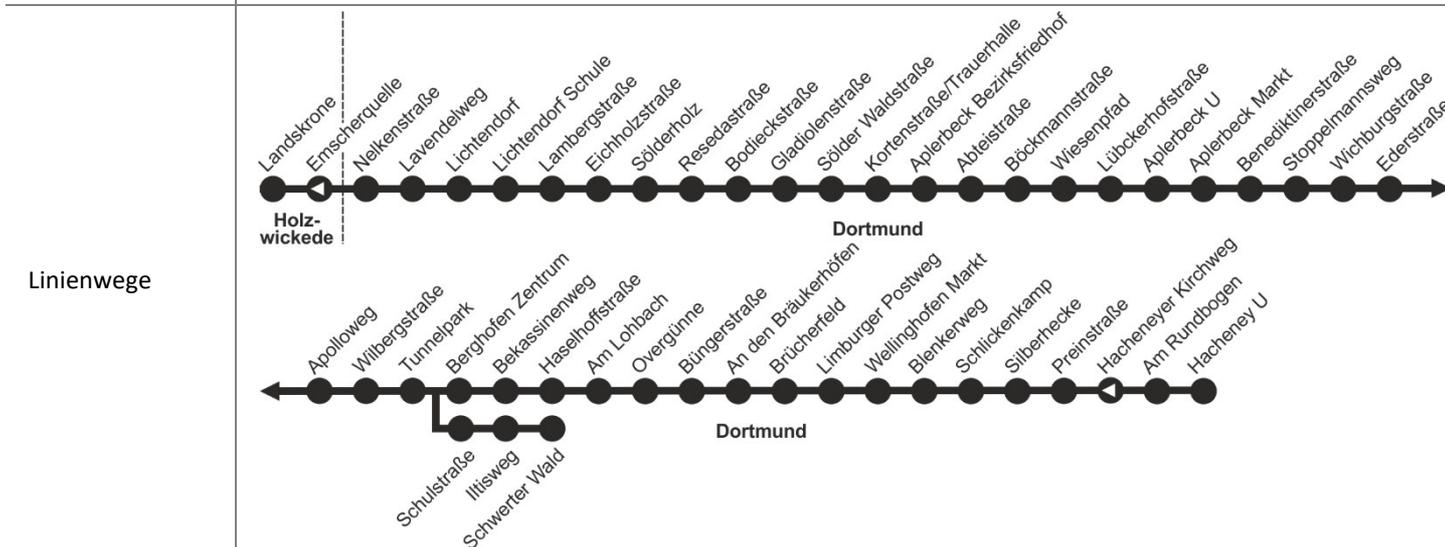
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**438 Holzwickedede (Landskrone) – Dortmund (Lichtendorf, Aplerbeck, Berghofen, Wellinghofen, Hacheny)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär Dortmund Stadtwerke AG bis 30.06.2028

Aufgabenträger Stadt Dortmund



Fahrzeugtyp Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Holzwickedede Landskrone – Dortmund Hacheny (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung 12.000 km/Jahr im Kreis Unna

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Holzwickedede Landskrone, Dortmund Aplerbeck U, Dortmund Preinstraße, Dortmund Hacheny U

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg

474		Lünen (Brambauer) – Dortmund (Mengede)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Dortmund Stadtwerke AG bis 30.06.2028																						
Aufgabenträger	Stadt Dortmund																						
Linienwege																							
Fahrzeugtyp	Solobus																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Lünen Brambauer Verkehrshof – Dortmund Mengede Bahnhof (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	10.000 km/Jahr im Kreis Unna																						
<b>Vernetzung</b>																							
Verknüpfungspunkte	Lünen-Brambauer Verkehrshof, Dortmund-Mengede Markt, Dortmund-Mengede Bahnhof																						

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg
- Taktprung Samstag mittags

521		Nordkirchen (Mitte, Südkirchen, Capelle) – Ascheberg (Mitte, Herbern) – Werne (Stockum, Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>			
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020		
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld		
Linienbündel	Nicht Kreis Unna		
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor		
<b>Leistungsangebot</b>			
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.			
Betriebsleistung	31.200 km/Jahr im Kreis Unna		
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>			
-			

<b>522</b>	<b>Ascheberg (Mitte, Herbern) – Werne (Holthausen, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	Nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	3.100 km/Jahr im Kreis Unna
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>524</b>	<b>Nordkirchen (Mitte, Südkirchen) – Selm (Mitte, Bork)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	Nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	8.700 km/Jahr im Kreis Unna
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>525</b>	<b>Nordkirchen (Mitte, Südkirchen) – Werne (Ehringhausen, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	Nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	15.800 km/Jahr im Kreis Unna
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

530 Lünen (Mitte, Nordlünen) – Selm (Cappenberg, Bork, Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	42.800 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

531 Ofen (Mitte, Vinnum) – Selm (Beifang, Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	Nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	4.800 km/Jahr im Kreis Unna
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

536 Werne (Mitte, Varnhövel, Langern) – Selm (Cappenberg)	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	16.300 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>538</b>	<b>Werne (Mitte, Varnhövel, Ehringhausen) – Selm (Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	9.100 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	

-

<b>546</b>	<b>Unna (Stockum, Hemmerde) – Werl (Büderich, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Breitenbach GmbH & Co. KG bis 24.05.2026
Aufgabenträger	Kreis Soest
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	

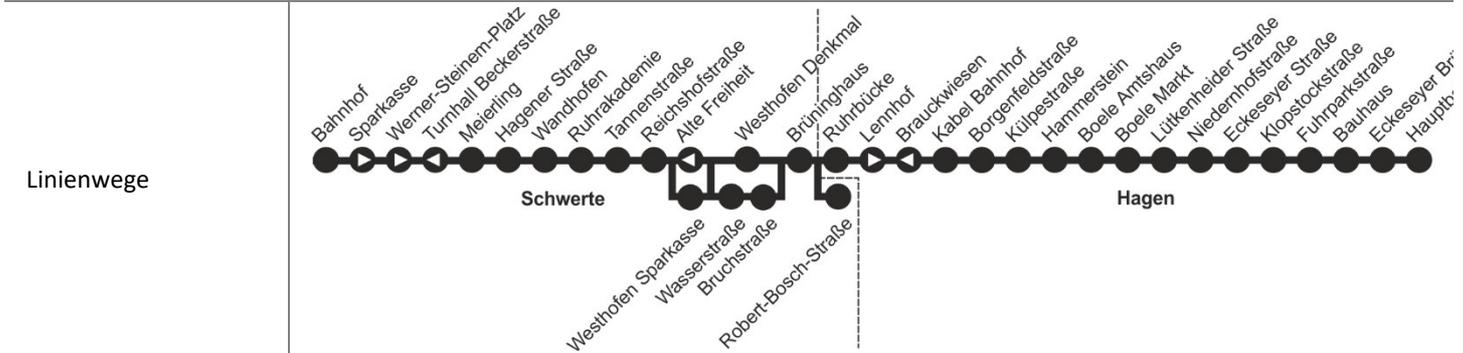
-

**594 Schwerte (Mitte, Wandhofen, Westhofen) – Hagen (Kabel, Boele, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär Deutsche Bahn + Busverkehr Rheinland GmbH bis 31.12.2019

Aufgabenträger Stadt Hagen



Fahrzeugtyp Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Schwerte, Bf. – Schwerte, Reichshofstraße (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																						
Sa																						
So																						

**Anbindung Schwerte Bruchstraße**

MF																						
Sa																						
So																						

**Schwerte, Reichshofstraße – Hagen, Hbf. (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Schwerte Bahnhof, Hagen-Boele, Hagen Hauptbahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche Fahrten an Schultagen mit abweichendem Linienweg

<b>620</b>	<b>Werne (Mitte, Holthausen)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH +Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	19.600 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>621</b>	<b>Werne (Mitte, Schmintrup)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	13.300 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>623</b>	<b>Werne (Mitte, Varnhövel, Langern)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	21.000 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

624		Werne (Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	6.500 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

625		Werne (Mitte, Varnhövel)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	18.500 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

626		Werne (Stockum, Horst, Wessel)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 01.11.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	4.600 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

631		Selm (Mitte, Bork)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	13.100 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

632		Selm (Mitte)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	6.500 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

633		Selm (Bork)
<b>Liniencharakteristika</b>		
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020	
Aufgabenträger	Kreis Unna	
Linienbündel	Großes Bündel	
Fahrzeugtyp	Solobus	
<b>Leistungsangebot</b>		
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.		
Betriebsleistung	16.800 km/Jahr	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>		
-		

<b>634</b>	<b>Selm (Bork, Cappenberg)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	16.500 km/Jahr
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

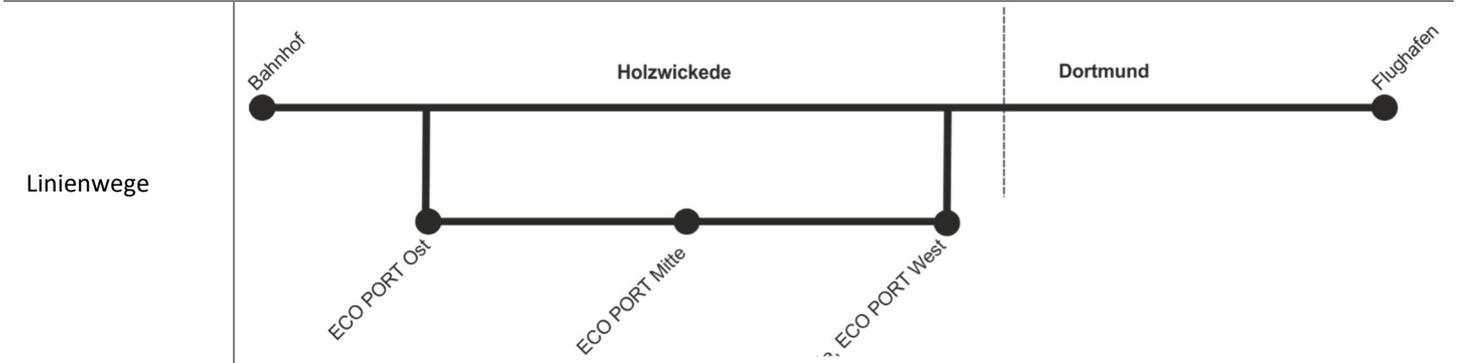
<b>636</b>	<b>Selm (Bork) – Olfen (Vinum, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	Nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Angaben lagen zum Redaktionsschluss nicht vor
<b>Leistungsangebot</b>	
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.	
Betriebsleistung	1.300 km/Jahr im Kreis Unna
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

**AirportShuttle Holzwickede (Mitte) – Dortmund (Flughafen)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär: Flughafen Dortmund GmbH bis 30.03.2028

Aufgabenträger: Sonderverkehr nach PBefG §43



Fahrzeugtyp: Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Holzwickede Bahnhof – Dortmund Airport (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																							
Sa																							
So																							

**Anbindung ECO PORT**

MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung: Liegt zurzeit nicht vor

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte: Holzwickede Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung des Leistungsvolumens abhängig von Evaluationsergebnis)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Westfalentarif und Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr werden zurzeit nicht anerkannt
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Vormittags nur in Richtung Airport Anbindung über ECO PORT; nachmittags nur in Richtung Holzwickede Bf. Anbindung über ECO PORT

Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 90	Takt 60	Takt 20/40	Takt 30	Takt 20	Takt 15
--------------	---------------	----------	---------	---------	------------	---------	---------	---------

T = TaxiBus/AST      F = an Ferientagen



AST		Unna																																			
<b>Liniencharakteristika</b>																																					
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH + Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 31.12.2020																																				
Aufgabenträger	Kreis Unna																																				
Linienbündel	Großes AST-Bündel																																				
Fahrzeugtyp	Taxi																																				
<b>Leistungsangebot</b>																																					
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																
<b>Stadtgebiet Unna</b>																																					
MF																										T	T	T	T	T	T	T	T	T			
Sa					T	T	T	T	T	T	T																										
So					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
Betriebsleistung	Keine Angabe																																				
<b>Vernetzung</b>																																					
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof																																				
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																																					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																																					
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																																					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Abweichende erste Fahrtmöglichkeiten aus den Ortsteilen</li> <li>Bei Neuvergabe der Konzession, Vergabe an nur ein Verkehrsunternehmen geplant; keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession</li> </ul>																																					

<b>B1</b>	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte, Ardey, Langschede, Dellwig, Strickherdicke, Frömern, Mitte)</b>																								
<b>Liniencharakteristika</b>																									
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis																								
Aufgabenträger	Kreis Unna																								
Linienbündel	Kleines Bündel																								
Linienwege	<p>Route diagram showing stops: Mitte, Bahnhof, Neubau Union, Dorfstraße, Westfeld, Langschede Feuerwehr, Langschede Bahnhof, Im Höfchen, Allee-Cafe, Alleestraße, Im Wiesengrund, Löhnbad, Overbergstraße, Auf dem Splitt, Weißes Feld, Strickherdicke Bürgerhaus, Alte Kreisstraße, Zur Düke, Dellwig Gemeindehaus, Schule, Im Höfchen, Dellwig Am Schwimmbad. The central area is labeled Fröndenberg/Ruhr.</p>																								
Fahrzeugtyp	Acht-Sitzer																								
<b>Leistungsangebot</b>																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
<b>Fröndenberg/Ruhr Mitte – Fröndenberg/Ruhr Mitte über Dellwig und Frömern</b>																									
MF																									
Sa																									
So																									
Betriebsleistung	24.600 km/Jahr																								
<b>Vernetzung</b>																									
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Mitte																								
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (abhängig von Umsetzungskonzept für den Busverkehr)</li> </ul>																									
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																									
-																									

<b>B2 Fröndenberg/Ruhr (Mitte)</b>	
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Kleines Bündel
Linienwege	<p>Diagram illustrating the route from Mitte to Schmalenbachhaus via Fröndenberg/Ruhr, listing intermediate stops: Freiheitsstraße, Eulenstraße, Alterfriedhof, Bertholdusstraße, Overbergstraße, Löhnbad, Allee-Cafe, Alleestraße, Westicker Straße, Schillerstraße, Amette-von-Droste-Hülshof-Straße, Graf-Adolf-Straße, Josefkirche, Im Wiesengrund, Krankenhaus, Neuer Friedhof, Schmalenbachhaus.</p>
Fahrzeugtyp	Acht-Sitzer
<b>Leistungsangebot</b>	
Uhr	4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
<b>Fröndenberg/Ruhr Mitte – Fröndenberg/Ruhr Mitte</b>	
MF	Service hours grid (8-16) indicated by dark grey cells.
Sa	Service hours grid (empty).
So	Service hours grid (empty).
Betriebsleistung	9.600 km/Jahr
<b>Vernetzung</b>	
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Mitte
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vgl. Kapitel 8.2.2 (abhängig von Umsetzungskonzept für den Busverkehr)</li> </ul>	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
-	

<b>B3</b>	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte, Hohenheide, Stentrop, Bausenhagen, Ostbüren, Mitte)</b>																								
<b>Liniencharakteristika</b>																									
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis																								
Aufgabenträger	Kreis Unna																								
Linienbündel	Kleines Bündel																								
Linienwege																									
Fahrzeugtyp	Acht-Sitzer																								
<b>Leistungsangebot</b>																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
<b>Fröndenberg/Ruhr Mitte – Fröndenberg/Ruhr Mitte über Hohenheide und Ostbüren</b>																									
MF																									
Sa																									
So																									
Betriebsleistung	16.500 km/Jahr																								
<b>Vernetzung</b>																									
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Mitte																								
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (abhängig von Umsetzungskonzept für den Busverkehr)</li> </ul>																									
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																									
-																									

<b>B4</b>	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte)</b>																							
<b>Liniencharakteristika</b>																								
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis																							
Aufgabenträger	Kreis Unna																							
Linienbündel	Kleines Bündel																							
Linienwege																								
Fahrzeugtyp	Acht-Sitzer																							
<b>Leistungsangebot</b>																								
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
<b>Fröndenberg/Ruhr Mitte – Fröndenberg/Ruhr Mitte</b>																								
MF																								
Sa																								
So																								
Betriebsleistung	5.000 km/Jahr																							
<b>Vernetzung</b>																								
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Mitte																							
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																								
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (abhängig von Umsetzungskonzept für den Busverkehr)</li> </ul>																								
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																								
-																								

**B13 Selm (Mitte) – Nordkirchen (Südkirchen)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Kleinbus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Selm Beifang Bahnhof – Nordkirchen Rathaus (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	10.900 km/Jahr im Kreis Unna
------------------	------------------------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Selm-Beifang Bahnhof
--------------------	----------------------

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Westfalentarif wird nicht anerkannt
- In Selm aus Richtung Nordkirchen nur Ausstieg, in Richtung Nordkirchen nur Einstieg

<b>C1</b>	<b>Lünen (Brambauer, Lippholthausen, Mitte)</b>																											
<b>Liniencharakteristika</b>																												
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																											
Aufgabenträger	Kreis Unna																											
Linienbündel	Großes Bündel																											
Linienwege	<p>The diagram shows a linear route with 20 stops: Hauptbahnhof, Lange Straße, Peseiluhr, Marienkirche, Bäckerstraße, Lippe Berufskolleg, Dr.-Flume Straße, Hülshof, Förderzentrum Lünen, Am Bach, Kraftwerk STEAG, Buddenburg, Frydagstraße, Kanalbrücke, Meininghaus, Auf dem Kelm, Lenaustraße, Gemeindehaus, Brambauer Verkehrshof, Wittekindstraße, Waltroper Straße, Helmutstraße, and Emil-Stade-Platz. The word 'Lünen' is centered below the route line.</p>																											
Fahrzeugtyp	Gelenkbus, (Solobus und Kleinbus)																											
<b>Leistungsangebot</b>																												
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24							
<b>Lünen, Brambauer Emil-Stade-Platz – Lünen ZOB Hbf.</b>																												
MF																												
Sa																												
So																												
Betriebsleistung	343.700 km/Jahr																											
<b>Vernetzung</b>																												
Verknüpfungspunkte	Lünen-Brambauer Verkehrshof, Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße																											
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																												
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahme</li> </ul>																												
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																												
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine</li> </ul>																												

<b>C2</b>	<b>Lünen (Alstedde, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	<p>Waldhöhe, Hünenweg, Alstedde Mitte, Im Drubbel, Heikenberg, Römerweg, Firma Ara, Beisenkamp, An der Vogelscher, Lippkampstraße, Marienhospital, Marienkirche, Persiluhr, Hauptbahnhof, Langestraße, Bäckerstraße, Marienkirche, Persiluhr, Holtgrevenstraße</p> <p style="text-align: center;">Lünen</p>
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus

<b>Leistungsangebot</b>																											
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24						
<b>Lünen, Alstedde Mitte – Lünen Hbf.</b>																											
MF	[Green blocks from 4 to 18]																		[Grey block at 19]	[Grey block at 21]	[Grey block at 22]	[Grey block at 23]					
Sa	[Grey block at 6]	[Grey block at 7]	[Grey block at 8]	[Grey block at 9]	[Grey block at 10]	[Grey block at 11]	[Grey block at 12]	[Grey block at 13]	[Grey block at 14]	[Grey block at 15]	[Grey block at 16]	[Grey block at 17]	[Grey block at 18]	[Grey block at 19]	[Grey block at 20]	[Grey block at 21]	[Grey block at 22]	[Grey block at 23]	[Grey block at 24]								
So																											

<b>Lünen, Hbf. – Lünen Holtgrevenstraße/Hansesaal</b>																									
MF	[Grey block at 6]	[Green blocks from 7 to 18]	[Grey block at 19]	[Grey block at 21]	[Grey block at 22]	[Grey block at 23]																			
Sa	[Grey block at 6]	[Green blocks from 7 to 18]	[Grey block at 19]	[Grey block at 21]	[Grey block at 22]	[Grey block at 23]	[Grey block at 24]																		
So																									

Betriebsleistung	52.000 km/Jahr
<b>Vernetzung</b>	
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße

<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>	
▪	Vgl. Kapitel 8.2.2 (minus 52.000 km/Jahr)

<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
▪	Ersten beiden Fahrten morgens in Richtung Lünen Hbf. nicht über Persiluhr
▪	Linie teilweise vertaktet mit Linie R12
▪	Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

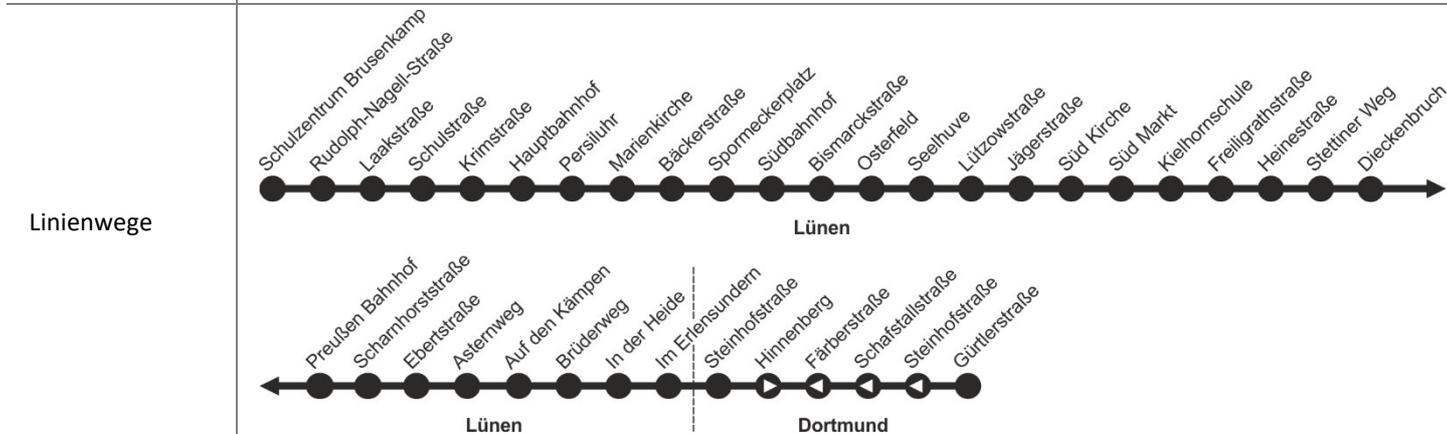
**C4 Lünen (Nordlünen, Mitte, Süd, Horstmar, Niederaden) – Dortmund (Lanstrop)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär: Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020

Aufgabenträger: Kreis Unna

Linienbündel: Großes Bündel



Fahrzeugtyp: Gelenkbus und Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Lünen, Nordlünen Schulzentrum Brusenkamp – Lünen Hbf.**

MF																						
Sa																						
So																						

**Lünen Hbf. – Lünen In der Heide**

MF																						
Sa																						
So																						

**Lünen In der Heide – Dortmund Hinnenberg**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung: 165.200 km/Jahr

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung: Lünen Hauptbahnhof: C5 (Samstag)

Verknüpfungspunkte: Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße, Lünen-Süd Kirche, Lünen Preußen Bahnhof, Dortmund Hinnenberg

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Keine durchgehenden Fahrten samstags zwischen Schulzentrum Brusenkamp und Lünen-Süd
- Montags bis freitags erste beide Fahrten morgens in Richtung Dortmund-Lanstrop über Lüserbach statt Niederaden
- Linie teilweise vertaktet mit Linie C14
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**C5 Lünen (Mitte, Süd, Gahmen) – Dortmund (Derne, Eving)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus (und Solobus)

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Lünen Hbf. – Dortmund Auf dem Brink (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF	[Dargestellt]																					
Sa																						
So																						

**Dortmund Auf dem Brink – Dortmund Schulte-Rödding (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	258.900 km/Jahr
------------------	-----------------

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Lünen Lange Straße: R11 (Samstag und Sonntag)
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße, Lünen-Süd Kirche, Dortmund Schulte Rödding U

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Am Wochenende nur jede zweite Fahrt über Marienkirche
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

<b>C6</b>	<b>Lünen (Wethmar, Mitte, Brambauer)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Kleinbus und Taxi
<b>Leistungsangebot</b>	
Uhr	4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
<b>Lünen Schulzentrum Brusenkamp – Lünen Hbf.</b>	
MF	
Sa	T T
So	T T
<b>Lünen Hbf. – Lünen Im Berge/Im Berge Ost</b>	
MF	
Sa	T T T T T T T T T T T T T T T T T T T T
So	
<b>Lünen Im Berge/Im Berge Ost – Lünen Brambauer Verkehrshof</b>	
MF	T
Sa	T T T T T T T T T T T T T T T T T T T T
So	
<b>Lünen Brambauer Verkehrshof – Lünen Brambauer Friedhof</b>	
MF	T
Sa	
So	
Betriebsleistung	119.700 km/Jahr + 35.700 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)
<b>Vernetzung</b>	
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen, Bäcker Straße, Lünen-Brambauer Verkehrshof
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Am Wochenende keine durchgehenden Fahrten zwischen Lünen Mitte und Lünen-Brambauer</li> </ul>	

C11		Bergkamen (Mitte, Nordfeld)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Vorgesehen für: Großes Bündel (vgl. Kapitel 8.3.3)																						
Linienwege	<p>Das Diagramm zeigt den Linienweg von Bergkamen Busbahnhof nach Am Himmeldieck. Die Haltepunkte sind: Busbahnhof, Am Stadtmarkt, Ebertstraße (Nordberg), Station, Altenwohndorf, Grüne Insel, Büscherstraße, Wilhelm-Leuschner-Straße, Am Himmeldieck. Die Haltepunkte von Altenwohndorf bis Wilhelm-Leuschner-Straße sind als Durchhaltepunkte (Dreieck) markiert, während die anderen als Endhaltepunkte (Kreise) markiert sind.</p>																						
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Bergkamen Busbf. – Bergkamen Am Himmeldieck</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	45.100 km/Jahr																						
<b>Vernetzung</b>																							
Umlaufverknüpfung	Bergkamen Busbahnhof: S30 (Montag bis Freitag)																						
Verknüpfungspunkte	Bergkamen Busbahnhof																						
Anschlussgarantien	Bergkamen Busbahnhof (vgl. Anhang F)																						

#### Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019

- Keine Maßnahmen

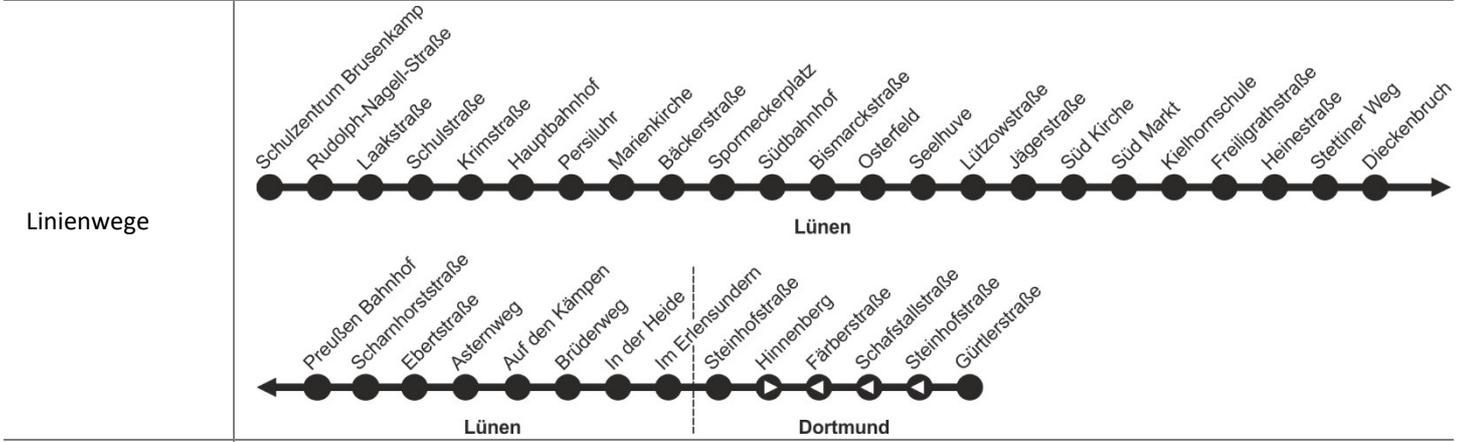
#### Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot

- Einzelne Fahrten in Tagesrandlage nur zwischen Busbahnhof und Stadion Montag- bis freitagmorgens keine durchgehenden Fahrten in Richtung Nordfeld
- Montag- bis freitagmorgens in Richtung Bergkamen Busbahnhof Takt 20 oder Takt 20/40 bis ca. 08:30 Uhr

**C14 Lünen (Nordlünen, Mitte, Süd, Horstmar, Niederaden) – Dortmund (Lanstrop)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
-------------	-----------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Lünen Schulzentrum Brusenkamp – Dortmund Hinnenberg (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF	[Green shading from 6 to 19]																							
Sa	[Empty]																							
So	[Empty]																							

Betriebsleistung	76.400 km/Jahr
------------------	----------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße, Lünen-Süd Kirche, Lünen-Preußen Bahnhof, Dortmund Hinnenberg
--------------------	--

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Einzelne Fahrten morgens von/bis Schulzentrum Brusenkamp
- Linie teilweise vertaktet mit Linie C4
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

C21		Kamen (Lüner Höhe, Mitte)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Großes Bündel																						
Linienwege																							
Fahrzeugtyp	Gelenkbus, Solobus (und Kleinbus)																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Kamen, Lünerer Straße (West) – Kamen, Markt</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Kamen, Markt – Kamen Bahnhof</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	74.300 km/Jahr																						
<b>Vernetzung</b>																							
Umlaufverknüpfung	Kamen Markt: R81 (Montag bis Freitag)																						
Verknüpfungspunkte	Kamen Bahnhof, Kamen Markt																						
Anschlussgarantien	Kamen Markt (vgl. Anhang F)																						
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)</li> </ul>																							
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Am Wochenende nachmittags von Kamen Bahnhof nur in Richtung Kamen Markt</li> <li>Sonntags bis ca. 15:00 Uhr von Kamen Bahnhof in Richtung Kamen Markt im Takt 120</li> </ul>																							

Kein Verkehr

Einzelfahrten

Takt 120

Takt 90

Takt 60

Takt 20/40

Takt 30

Takt 20

Takt 15

T = TaxiBus/AST

F = an Ferientagen

**C22 Kamen (Südkamen, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus und Kleinbus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Kamen Am Barenbach – Kamen Markt</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Kamen Markt – Kamen Bahnhof</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung 53.700 km/Jahr

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Kamen Am Barenbach: Linie 183 (an Schultagen)
Verknüpfungspunkte	Kamen Bahnhof, Kamen Markt
Anschlussgarantien	Kamen Markt (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Am Wochenende bis mittags zwischen Kamen Markt und Kamen Bahnhof nur in Richtung Bahnhof, nachmittags und abends nur in Richtung Markt
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

**C23 Kamen (Mitte, Heeren)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Kamen Bahnhof – Kamen Am Südfeld**

MF																						
Sa																						
So																						

**Kamen Am Südfeld – Kamen Wideystraße**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	162.000 km/Jahr
------------------	-----------------

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Kamen-Heeren Denkmal: R53 (Montag bis Sonntag), R92 (Montag bis Freitag)
Verknüpfungspunkte	Kamen Bahnhof, Kamen Markt, Kamen Lenningser Straße
Anschlussgarantien	Kamen Markt (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 200.500 km/Jahr als Linienbus, plus 100 km/Jahr als TaxiBus bei Abrufungsgrad 100 %)
- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- In Kamen teilweise vertaktet mit Linie R53
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

Kein Verkehr    Einzelfahrten    Takt 120    Takt 90    Takt 60    Takt 20/40    Takt 30    Takt 20    Takt 15

T = TaxiBus/AST                      F = an Ferientagen

C24 Kamen (Mitte, Methler)	
Liniencharakteristika	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	<p>Markt, GSW, Bahnhof, Werkstraße, Hemsack, Kreuzweg, Pastoratsfeld, Lutherplatz, Margarethenweg, Altenmethlerheide, Lanstropfer Straße, Lämpelstraße, Jahnschule, Otto-Hahn-Straße, Heimstraße, Einsteinstraße, Eichendorffhalle, Max-Planck-Straße, In der Kaiserau, Handelstraße, Methler Bahnhof, Schimmelstraße, Waldstraße, Körnebrücke, Spiekerstraße, Schmiedeweg</p> <p style="text-align: center;">Kamen</p>
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Kamen Markt – Kamen Körnebrücke**

MF	[Servicezeiten]																			
Sa	[Servicezeiten]																			
So	[Servicezeiten]																			

**Kamen, Körnebrücke – Kamen, Schmiedeweg**

MF	[Servicezeiten]																			
Sa	[Servicezeiten]																			
So	[Servicezeiten]																			

Betriebsleistung	183.700 km/Jahr
------------------	-----------------

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Kamen Lutherplatz: R54 (Montag bis Sonntag)
Verknüpfungspunkte	Kamen Bahnhof, Kamen Markt, Kamen-Methler Bahnhof
Anschlussgarantien	Kamen Markt (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- In Kamen teilweise vertaktet mit Linie R54
- Anbindung Schmiedeweg aus Richtung Kamen Mitte nur montags bis freitags zwischen 09:00 Uhr und 18:00 Uhr sowie samstags zwischen 10:00 Uhr und 14:00 Uhr im Takt 60
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

**C31 Schwerte (Schwerterheide, Mitte, Holzen) – Dortmund (Holzen)**

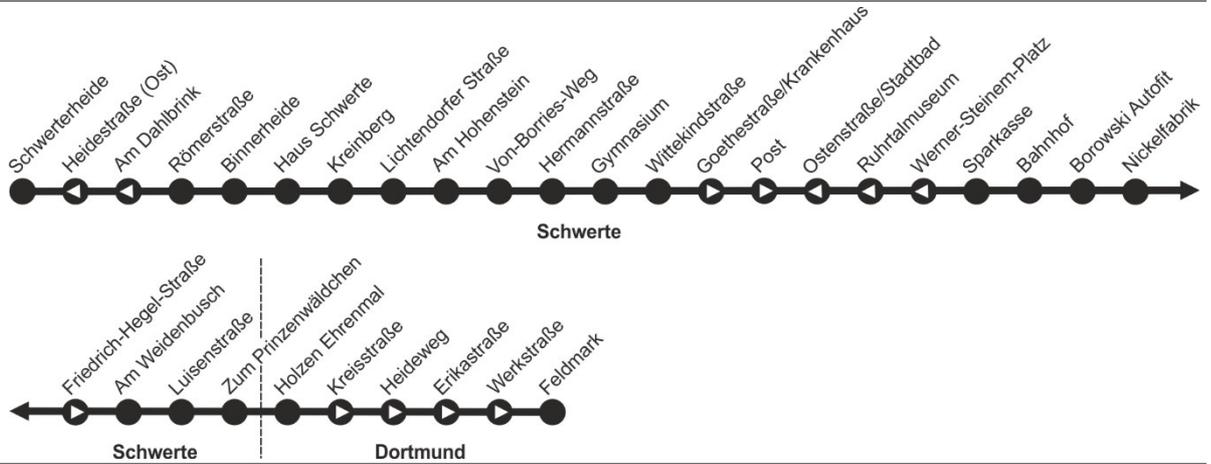
**Liniencharakteristika**

Konzessionär: Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021

Aufgabenträger: Kreis Unna

Linienbündel: Großes Bündel

**Linienwege**



Fahrzeugtyp: (Gelenkbus), Solobus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Dortmund Heideweg – Schwerte Bahnhof (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)**

MF																		T	T	T	T	T		
Sa																		T	T	T	T	T		
So					T	T	T											T	T	T	T	T		

**Schwerte Bahnhof – Schwerte Schwerterheide**

MF																				T	T			
Sa					T	T													T	T	T	T		
So					T	T	T												T	T	T	T	T	

Betriebsleistung: 150.300 km/Jahr + 17.000 km/Jahr im Kreis Unna als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte: Schwerte Bahnhof, Dortmund Heideweg

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (keine Auswirkungen auf das Leistungsvolumen)
- Weitere Veränderungen ab Januar 2020 durch betriebliche Optimierungen (plus 600 km/Jahr)

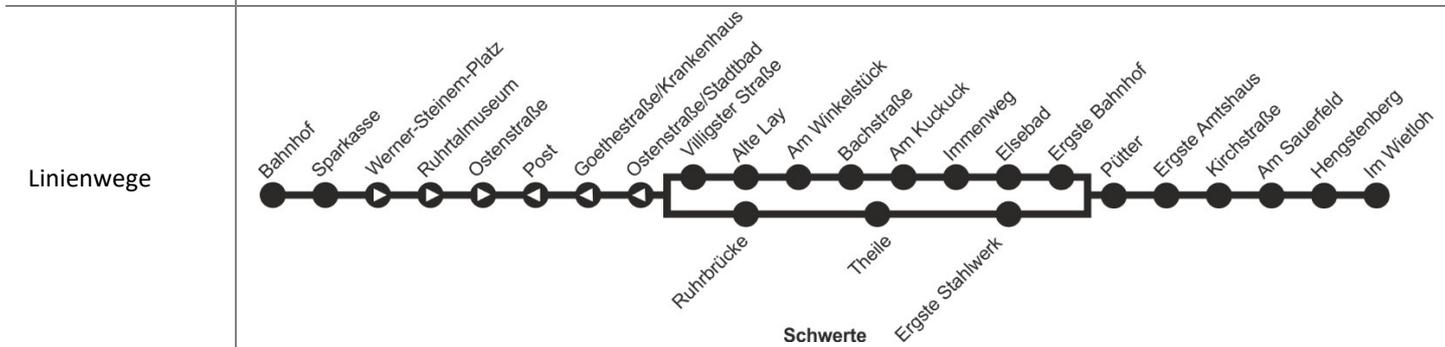
**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten Montag- bis samstagsmorgens in Richtung Schwerter Heide ohne zwischen Hermannstraße und Haus Schwerte sowie zwischen Binnerheide und Schwerterheide
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**C32 Schwerte (Mitte, Villigst, Ergste)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 09.01.2021
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel bis Neuvergabe der Konzession (vgl. unten)



Fahrzeugtyp	Solobus und Taxi
-------------	------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Schwerte Busbf. – Schwerte Im Wietloh</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung	71.000 km/Jahr – Westfalenbus 87.000 km/Jahr + 9.500 km/Jahr als TaxiBus – Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	--

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Schwerte Bahnhof: Linie C33 (Montag bis Freitag)
Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof, Schwerte-Ergste Bahnhof, Schwerte Kirchstraße

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Einzelne Fahrten früh morgens oder abends über Theile statt Villigst
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Es ist vorgesehen, dass bei einer Neuvergabe der Konzession diese Linie in zwei Linien analog der Betriebsleistung von Westfalenbus und Verkehrsgesellschaft Kreis Unna aufgeteilt wird

C33		Schwerte (Mitte)																				
<b>Liniencharakteristika</b>																						
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Großes Bündel																					
Linienwege																						
Fahrzeugtyp	Solobus und Taxi																					
<b>Leistungsangebot</b>																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Schwerte Bf. – Schwerte Osthellweg über Regenbogenstraße</b>																						
MF																						
Sa					T	T																
So					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
<b>Schwerte Osthellweg – Schwerte Bf. über Bergische Straße</b>																						
MF																						
Sa					T	T	T															
So					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
Betriebsleistung	43.800 km/Jahr + 21.000 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)																					
<b>Vernetzung</b>																						
Umlaufverknüpfung	Schwerte Bahnhof: Linie C32 (Montag bis Freitag)																					
Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof																					
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																						
▪ keine Maßnahmen																						
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																						
-																						

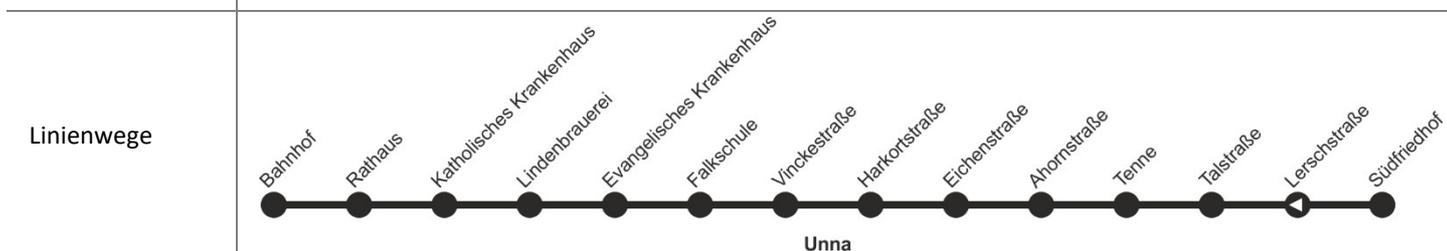
**C40 Unna (Mitte, Südstadt)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär: Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020

Aufgabenträger: Kreis Unna

Linienbündel: Großes Bündel



Fahrzeugtyp: (Gelenkbus,) Solobus, Kleinbus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Unna Südfriedhof – Unna Talstraße**

MF																						
Sa																						
So																						

**Unna Talstraße – Unna Bahnhof**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung: 36.300 km/Jahr + 2.800 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung: Unna Lindenbrauerei: C45 (Montag bis Freitag)

Verknüpfungspunkte: Unna Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 1.300 km/Jahr als Linienbus, plus 9.800 km/Jahr als TaxiBus bei Abrufungsgrad 100%)
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Teilweise vertaktet mit Linie C42

**C41 Unna (Mitte, Massen) – Dortmund (Flughafen)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus, Solobus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
<b>Unna Bf. – Dortmund Flughafen (nur Fahrten in/aus Kreis Unna dargestellt)</b>																					
MF																					
Sa																					
So																					

Betriebsleistung 58.400 km/Jahr + 9.200 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Unna Mittelstraße, Dortmund Flughafen
Anschlussgarantien	Unna Mittelstraße (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Teilweise vertaktet mit Linie R51

**C42 Unna (Mitte, Südstadt)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Unna Eibenweg – Unna Rathaus**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung: 33.400 km/Jahr

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte: Unna Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Teilweise vertaktet mit Linie C40

T = TaxiBus/AST

F = an Ferientagen

**C43 Unna (Mitte, Königsborn, Katernborn)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Unna Bf. – Unna Katernborn</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung 65.000 km/Jahr

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Unna Bahnhof, Unna-Königsborn Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 2.100 km/Jahr als Linienbus, plus 5.500 km/Jahr als TaxiBus bei Abrufungsrad 100%, Planungsstand 06/2019)
- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Erste Fahrten morgens aus Richtung Unna nur bis Königsborn Bahnhof
- In Unna teilweise vertaktet mit Linie R53

**C44 Unna (Südfriedhof, Mitte, Katernborn, Königsborn)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Kleinbus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Unna Südfriedhof – Unna Bf.</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Unna Bf. – Unna Grillostraße</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Unna Grillostraße – Unna Zechenstraße</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung 36.200 km/Jahr + 15.800 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Unna Südfriedhof: 145 (Montag bis Freitag)
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (minus 7.200 km/Jahr als Linienbus, minus 10.300 km/Jahr als TaxiBus bei Abrufungsgrad 100%, Planungsstand 06/2019)
- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

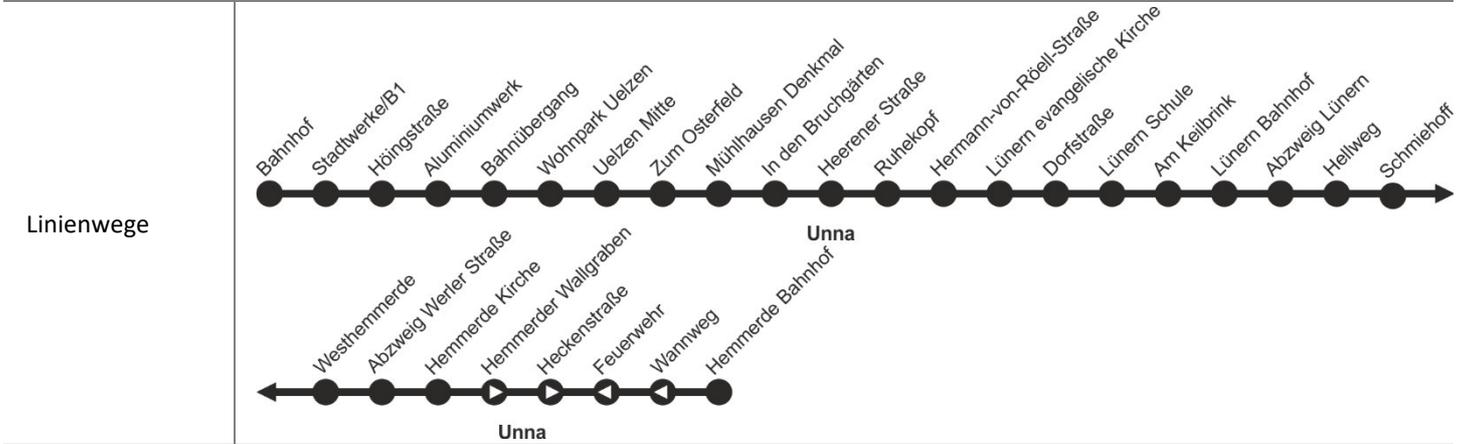
**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Mit Umsetzung der Maßnahme im Raum Königsborn (vgl. Kapitel 8.2.2) ändert sich Fahrzeugeinsatz zu Solobus und Taxi

**C45 Unna (Mitte, Uelzen, Mühlhausen, Lünern, Stockum, Hemmerde)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	Solobus und Taxi
-------------	------------------

**Leistungsangebot**

**Unna Bf. – Unna Lünern Bf.**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
MF			T														T	T	T			
Sa			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
So						T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		

**Unna Lünern Bf. – Unna Hemmerde Bf.**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	89.600 km/Jahr + 29.800 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	--

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Unna Bahnhof: C40 (Montag bis Freitag)
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Unna In den Bruchgärten, Unna-Lünern Bahnhof, Unna-Hemmerde Bahnhof
Anschlussgarantien	Unna Bahnhof (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahme nach Kapitel 8.2.1 und 8.2.2

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

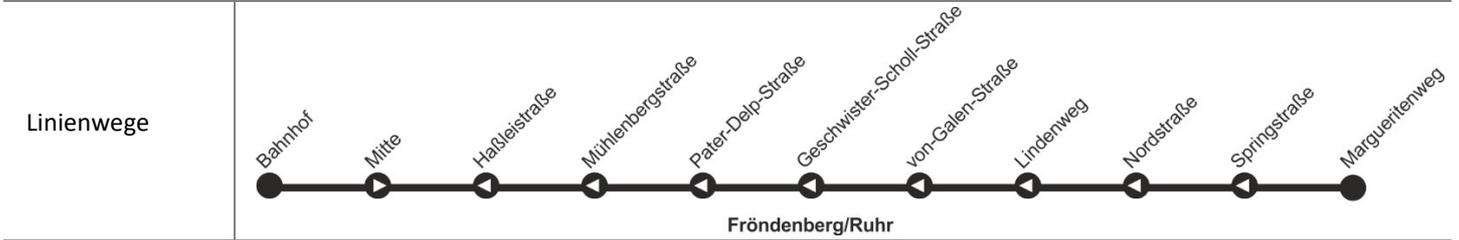
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Bei Neuvergabe der Konzession, Vergabe an nur ein Verkehrsunternehmen geplant; keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession

C71		Fröndenberg/Ruhr (Mitte)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Kleines Bündel																						
Linienwege	<p>The diagram shows a linear route starting at 'Bahnhof' and ending at 'Margueritenweg'. Stops in between are: 'Mitte', 'Allee-Cafe', 'Alleestraße', 'Löhhbad', 'Overbergstraße', 'Saalbau Schulte', 'Haßleistraße', 'Mühlenbergstraße', 'Pater-Delp-Straße', 'Geschwister-Scholl-Straße', 'von-Galen-Straße', 'Lindenweg', 'Nordstraße', and 'Springstraße'. The central part of the route is labeled 'Fröndenberg/Ruhr'.</p>																						
Fahrzeugtyp	Solobus																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Fröndenberg/Ruhr Bahnhof – Fröndenberg/Ruhr Mitte über Mühlenberg</b>																							
MF					F																		
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	24.400 km/Jahr																						
<b>Vernetzung</b>																							
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Bahnhof																						
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 23.200 km/Jahr), Planungsstand 06/2019</li> </ul>																							
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> </ul>																							

**C72 Fröndenberg/Ruhr (Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Kleines Bündel



Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Fröndenberg/Ruhr Bahnhof – Fröndenberg/Ruhr Mitte über Mühlenberg**

MF																								
Sa																								
So																								

Betriebsleistung	15.100 km/jahr
------------------	----------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Bahnhof
--------------------	--------------------------

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 62.800 km/Jahr), Planungsstand 06/2019

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-

<b>C73</b>	<b>Fröndenberg/Ruhr (Mitte, Hohenheide)</b>																					
<b>Liniencharakteristika</b>																						
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Kleines Bündel																					
Linienwege																						
Fahrzeugtyp	Solobus																					
<b>Leistungsangebot</b>																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Fröndenberg/Ruhr Bahnhof – Fröndenberg/Ruhr Mitte über Hohenheide</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
Betriebsleistung	22.500 km/jahr																					
<b>Vernetzung</b>																						
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg/Ruhr Bahnhof																					
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 29.500 km/Jahr), Planungsstand 06/2019</li> </ul>																						
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																						
-																						

**C74 Fröndenberg/Ruhr (Mitte, Neimen, Frohnhausen, Warmen, Bentrop)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Kleines Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Fröndenberg/Ruhr Bahnhof – Fröndenberg/Ruhr-Bentrop Feuerwehr</b>																							
MF					F					F	F	F	F	F	F								
Sa																							
So																							

Betriebsleistung 33.800 km/Jahr

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Fröndenberg/Ruhr Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (minus 33.800 km/Jahr), Planungsstand 06/2019

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen



**D1 Lünen (Mitte, Lippewerk, Brambauer)**

Liniencharakteristika	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, geplant ab Januar 2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Vorgesehen für: Großes Bündel (vgl. Kapitel 8.3.3)
Linienwege	-
Fahrzeugtyp	Geplant: Gelenkbus und Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Lünen ZOB/Hbf. – Lünen-Brambauer Verkehrshof																							
MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung 0 km/Jahr

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Lünen Hauptbahnhof, Lünen-Brambauer Verkehrshof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 69.700 km/Jahr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

Linie ab 01/2020 für eine Testphase für maximal zwei Jahre vorgesehen.

D19		Lünen (Mitte) – Selm (Bork, Mitte)																				
<b>Liniencharakteristika</b>																						
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 06.07.2020																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Großes Bündel																					
Linienwege																						
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus																					
<b>Leistungsangebot</b>																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Lünen Persiluhr – Selm Bf.</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
Betriebsleistung	48.900 km/Jahr																					
<b>Vernetzung</b>																						
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof																					
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.1 (plus 37.000 km/Jahr)</li> </ul>																						
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Erste Fahrt morgens ab Selm Bahnhof</li> </ul>																						

D45		Unna (Mitte)																				
<b>Liniencharakteristika</b>																						
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Großes Bündel																					
Linienwege																						
Fahrzeugtyp	Solobus																					
<b>Leistungsangebot</b>																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Unna Bf. – Unna Max-von-Laue-Straße</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
Betriebsleistung	5.000 km/Jahr																					
<b>Vernetzung</b>																						
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof																					
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																						
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> <li>Morgens nur in Richtung Max-von-Laue-Straße, nachmittags nur in Richtung Unna Bahnhof</li> <li>Bei Neuvergabe der Konzession, Vergabe an nur ein Verkehrsunternehmen geplant; keine Fortführung der Gemeinschaftskonzession</li> </ul>																						

D79		Schwerte (Mitte) – Unna (Mitte)	
<b>Liniencharakteristika</b>			
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020		
Aufgabenträger	Kreis Unna		
Linienbündel	Vorgesehen für: Großes Bündel (vgl. Kapitel 8.3.3)		
Fahrzeugtyp	Solobus		
<b>Leistungsangebot</b>			
Linie verkehrt nur an Schultagen. Das Leistungsangebot ist dem aktuellen Fahrplan zu entnehmen.			
Betriebsleistung	9.200 km/Jahr		
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>			
-			

**D80 Bergkamen (Mitte, Weddinghofen) – Kamen (Mitte)**

Liniencharakteristika	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Vorgesehen für: Großes Bündel (vgl. Kapitel 8.3.3)
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Gelenkbus (und Solobus)

Leistungsangebot																								
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			

Bergkamen Busbf. – Kamen Bf.																								
MF																								
Sa																								
So																								

Betriebsleistung 38.600 km/Jahr

Vernetzung	
Umlaufverknüpfung	Bergkamen Busbahnhof: R12 (Montag bis Freitag)
Verknüpfungspunkte	Bergkamen Busbahnhof, Kamen Bahnhof
Anschlussgarantien	Bergkamen Busbahnhof (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 1.200 km/Jahr)
- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- In Bergkamen vertaktet mit Linie S81
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

<b>D86</b>	<b>Schwerte (Mitte) – Unna (Mitte, Königsborn) – Kamen (Mitte) – Bergkamen (Mitte, Rünthe) – Werne (Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus

<b>Leistungsangebot</b>																									
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
<b>Schwerte Bf. – Werne Stadthaus</b>																									
MF																									
Sa																									
So																									

Betriebsleistung      22.000 km/Jahr

#### **Vernetzung**

Verknüpfungspunkte      Unna Bahnhof, Schwerte Bahnhof

#### **Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- keine Maßnahmen

#### **Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Morgens nur in Richtung Werne, nachts nur in Richtung Schwerte

R11		Lünen (Wethmar, Mitte, Süd, Horstmar, Beckinghausen) – Bergkamen (Oberaden, Mitte)																				
<b>Liniencharakteristika</b>																						
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Großes Bündel																					
Linienwege																						
Fahrzeugtyp	Gelenkbus, Solobus und Taxi																					
<b>Leistungsangebot</b>																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Lünen Cappenberger See – Lünen Hauptbahnhof</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
<b>Lünen Hauptbahnhof – Lünen Kreuzstraße/Bergkamen Potsdamer Straße</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
<b>Lünen Kreuzstraße/Bergkamen Potsdamer Straße – Bergkamen Busbahnhof</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
Betriebsleistung	395.200 km/Jahr + 500 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)																					
<b>Vernetzung</b>																						
Umlaufverknüpfung	Lünen Hauptbahnhof: R19 (Sonntag), C4 (Samstag und Sonntag)																					
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße, Lünen-Süd Kirche, Lünen-Preußen Bahnhof, Lünen Kreuzstraße, Bergkamen Busbahnhof																					
Anschlussgarantie	Bergkamen Busbahnhof, Lünen Kreuzstraße (vgl. Anhang F)																					

**R11 Lünen (Wethmar, Mitte, Süd, Horstmar, Beckinghausen) – Bergkamen (Oberaden, Mitte)****Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Samstags und sonntags keine durchgehenden Fahrten zwischen Cappenberg See und Bergkamen
- Erste, dritte und fünfte Fahrt Montag- bis freitagmorgens in Richtung Wethmar mit Endhaltestelle Wethmar Mark statt Cappenberger See
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Eine Fahrt Samstag morgens von Lünen Kreuzstraße bis Bergkamen Busbahnhof als TaxiBus

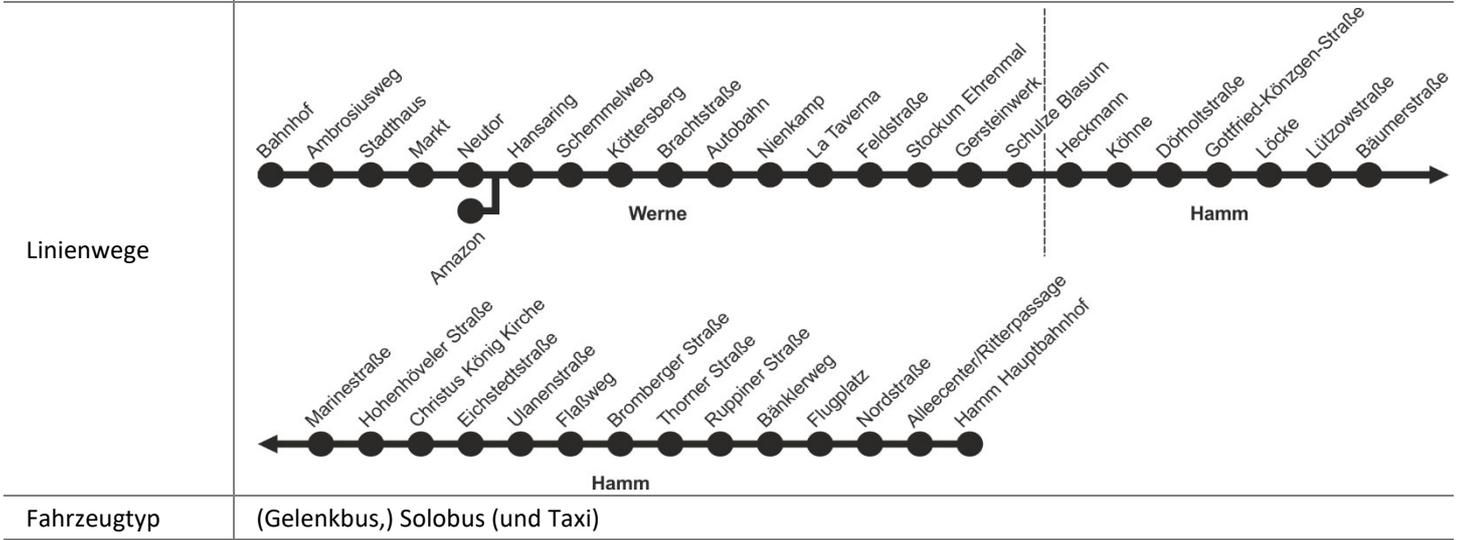
<b>R12</b>	<b>Lünen (Alstedde, Mitte, Beckinghausen) – Bergkamen (Oberaden, Mitte)</b>																							
<b>Liniencharakteristika</b>																								
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																							
Aufgabenträger	Kreis Unna																							
Linienbündel	Großes Bündel																							
Linienwege																								
Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus																							
<b>Leistungsangebot</b>																								
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
<b>Lünen-Alstedde Mitte – Lünen Hauptbahnhof</b>																								
MF																								
Sa																								
So																								
<b>Lünen Hauptbahnhof – Bergkamen Busbahnhof</b>																								
MF																								
Sa																								
So																								
Betriebsleistung	166.500 km/Jahr																							
<b>Vernetzung</b>																								
Umlaufverknüpfung	Bergkamen Busbahnhof: D80 (Montag bis Freitag), R13 (Samstag und Sonntag)																							
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen Bäckerstraße, Lünen Kreuzstraße, Bergkamen Busbahnhof																							
Anschlussgarantien	Bergkamen Busbahnhof, Lünen Kreuzstraße (vgl. Anhang F)																							
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																								
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 130.500 km/Jahr)</li> </ul>																								
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																								
<ul style="list-style-type: none"> <li>In Lünen teilweise vertaktet mit Linie C2</li> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> </ul>																								

R13		Bergkamen (Mitte, Overberge) – Kamen (Mitte)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Vorgesehen für: Großes Bündel (vgl. Kapitel 8.3.3)																						
Linienwege																							
Fahrzeugtyp	(Gelenkbus und) Solobus																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Bergkamen Busbf. – Kamen Bf.</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	156.200 km/Jahr																						
<b>Vernetzung</b>																							
Umlaufverknüpfung	Bergkamen Busbahnhof: R12 (Samstag und Sonntag)																						
Verknüpfungspunkte	Bergkamen Busbahnhof, Bergkamen Fritz-Husemann-Straße (Ost), Kamen Bahnhof																						
Anschlussgarantien	Bergkamen Fritz-Husemann-Straße (Ost) (vgl. Anhang F)																						
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 3.200 km/Jahr)</li> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)</li> </ul>																							
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																							
-																							

**R14 Werne (Mitte, Stockum) – Hamm (Bockum, Hövel, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsbetriebe Hamm mbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	(Gelenkbus,) Solobus (und Taxi)
-------------	---------------------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Werne Bf. – Werne Stadthaus</b>																						
MF																						
Sa		T																				
So																						
<b>Werne Stadthaus – Hamm Hohenhöveler Straße</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
<b>Hamm Hohenhöveler Straße – Hamm Hauptbahnhof</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	176.800 km/Jahr + 27.800 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	---

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Werne Stadthaus: S10 (Samstag und Sonntag)
Verknüpfungspunkte	Werne Bahnhof, Werne Stadthaus, Hamm Hohenhöveler Straße, Hamm Hauptbahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.1 (plus 14.200 km/Jahr) – Angabe entspricht der Maßnahme aus dem Jahr 2013, welche sich allerdings in dieser Form nicht zusammen mit der Stadt Hamm umsetzen lässt.

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Sonntags in Richtung Hamm keine Fahrten zwischen 10:00 Uhr und 13:00 Uhr
- Einzelne Fahrten von/bis Amazon, einzelne Fahrten in Richtung Hamm enden bereits Stockum Ehrenmal
- In Werne teilweise vertaktet mit Linie S10
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

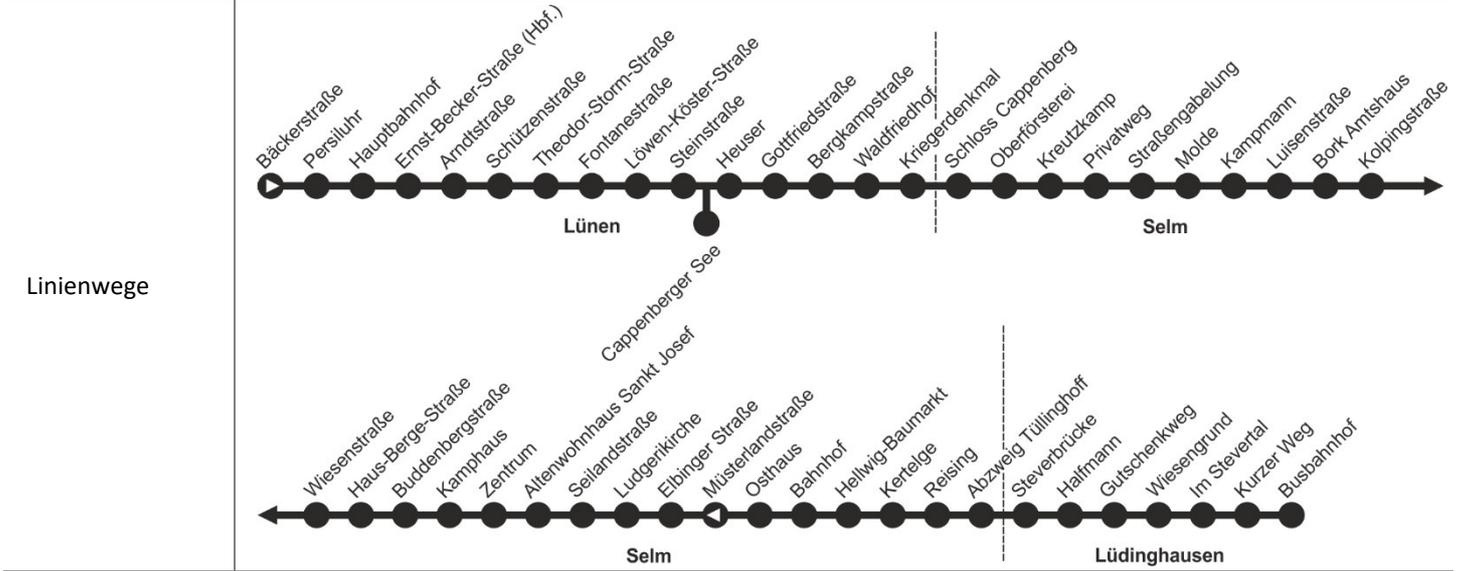
Kein Verkehr | Einzelfahrten | Takt 120 | Takt 90 | Takt 60 | Takt 20/40 | Takt 30 | Takt 20 | Takt 15

T = TaxiBus/AST      F = an Ferientagen

**R19 Lünen (Mitte, Altlünen) – Selm (Cappenberg, Bork, Mitte) – Lüdinghausen (Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH + Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 06.07.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	Gelenkbus, Solobus und Taxi
-------------	-----------------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Lünen Persiluhr – Lünen Hbf.</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Lünen Hbf. – Selm Elbinger Straße</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Selm Elbinger Straße – Selm Bf.</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Selm Bf. – Lüdinghausen Busbf.</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Anbindung Cappenberg See</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung	163.500 km/Jahr + 28.000 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	---

Kein Verkehr	Einzelfahrten	Takt 120	Takt 90	Takt 60	Takt 20/40	Takt 30	Takt 20	Takt 15
--------------	---------------	----------	---------	---------	------------	---------	---------	---------

T = TaxiBus/AST

F = an Ferientagen

<b>R19</b>	<b>Lünen (Mitte, Altlünen) – Selm (Cappenberg, Bork, Mitte) – Lüdinghausen (Mitte)</b>
<b>Vernetzung</b>	
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Selm Kreuzkamp, Selm Bahnhof, Lüdinghausen Busbahnhof
Anschlussgarantien	Selm Kreuzkamp, Lüdinghausen Busbahnhof (vgl. Anhang F)
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Maßnahmen</li> </ul>	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verstärkerfahrten morgens bis mittags auf einzelnen Abschnitten</li> <li>Samstagabends in Richtung Lünen nur eine Fahrt um 21:30 Uhr, Takt 60 nur in Richtung Selm</li> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> <li>Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt</li> </ul>	

**R30 Schwerte (Mitte, Geisecke) – Iserlohn (Hennen, Kalthof, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH, Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Kleines Bündel

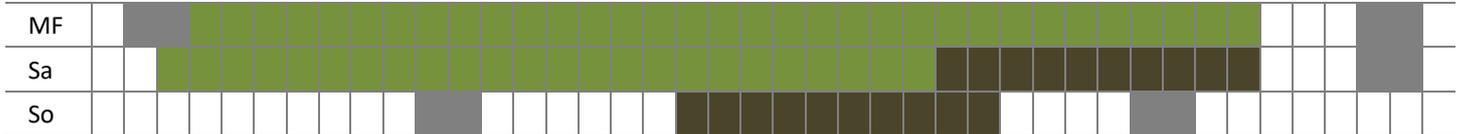


Fahrzeugtyp	Solobus
-------------	---------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Schwerte Bf. – Iserlohn Stadtbahnhof**



Betriebsleistung	282.000 km/Jahr
------------------	-----------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof, Iserlohn-Hennen Bahnhof, Iserlohn Stadtbahnhof
--------------------	--

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt





**R52 Unna (Mitte, Billmerich) – Holzwickede (Opherdicke, Hengsen, Mitte)**

Liniencharakteristika	
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 24.05.2026
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Kleines Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Unna Bf. – Unna Billmerich Kirche/Gartenstraße**

MF																						
Sa							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T						
So										T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		

**Unna Billmerich Kirche/Gartenstraße – Holzwickede Bf.**

MF																						
Sa							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T						
So										T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		

Betriebsleistung 103.100 km/Jahr als Linienbus + 18.200 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Unna Bahnhof, Holzwickede-Hengsen, Holzwickede Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 6.400 km/Jahr)
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Einzelne Fahrten mittags in Richtung Holzwickede über Evangelischer Kindergarten
- Montags bis freitags ca. 3 Fahrten pro Richtung über Zeche Alter Hellweg statt Am Ostenberg
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

R53		Unna (Mitte, Königsborn) – Kamen (Heeren)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Großes Bündel																						
Linienwege																							
Fahrzeugtyp	Gelenkbus, Solobus (und Taxi)																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Unna Bf. – Kamen Heeren Denkmal</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Anbindung Indu-Center Nord</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Anbindung Alte Heide</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	213.300 km/Jahr + 100 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)																						
<b>Vernetzung</b>																							
Umlaufverknüpfung	Kamen Südfield: C23 (Montag bis Sonntag)																						
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Unna-Königsborn Bahnhof, Kamen Lenningser Straße																						
Anschlussgarantien	Unna Bahnhof (vgl. Anhang F)																						
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (minus 213.300 km/Jahr Linienbus, minus 100 km/Jahr bei Abrufungsgrad 100%)</li> <li>Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)</li> </ul>																							
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Erste Fahrten morgens in Richtung Kamen im Takt 20</li> <li>In Kamen vertaktet mit Linie C23, in Unna teilweise vertaktet mit Linie C43</li> <li>TaxiBus-Fahrten zwischen Gewerbegebiet Indu-Center Nord und Unna Königsborn Bahnhof</li> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> </ul>																							

Kein Verkehr

Einzelfahrten

Takt 120

Takt 90

Takt 60

Takt 20/40

Takt 30

Takt 20

Takt 15

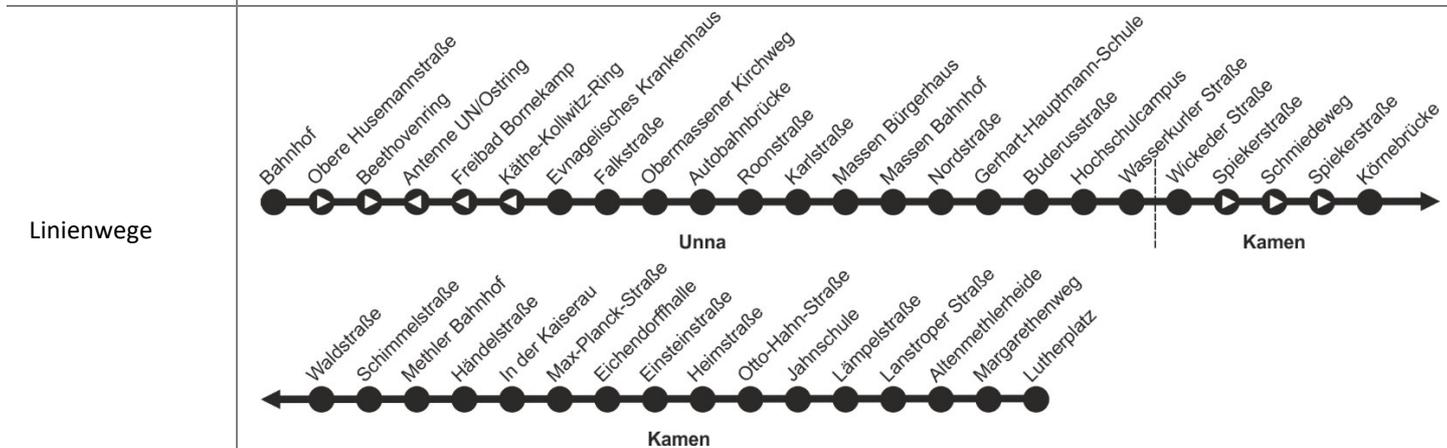
T = TaxiBus/AST

F = an Ferientagen

**R54 Unna (Mitte, Massen) – Kamen (Methler)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
-------------	-----------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Unna Bf. – Kamen Methler Lutherplatz**

MF	[Service provided]																		
Sa	[Service provided]																		
So	[Service provided]																		

**Anbindung Kamen Schmiedeweg**

MF	[Service provided]																		
Sa	[Service provided]																		
So	[Service provided]																		

Betriebsleistung	179.700 km/Jahr
------------------	-----------------

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Kamen Körnebrücke: C24 (Montag bis Sonntag)
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Kamen-Methler Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Anbindung Kamen Schmiedeweg nur in Richtung Kamen-Methler
- In Kamen vertaktet mit Linie C24
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

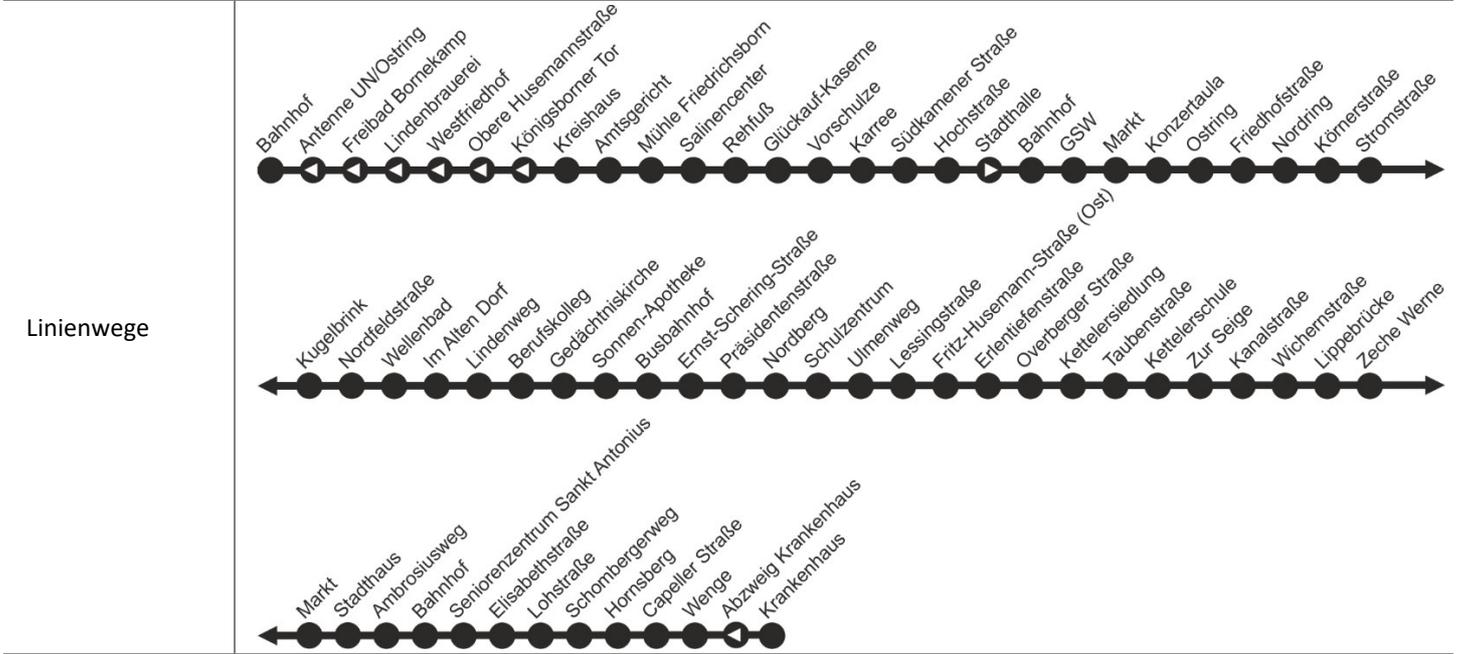
**R81 Werne (Nord, Mitte) – Bergkamen (Rünthe, Overberge, Mitte, Weddinghofen) – Kamen (Mitte) – Unna (Königsborn, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär: Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020

Aufgabenträger: Kreis Unna

Linienbündel: Großes Bündel



Fahrzeugtyp: Gelenkbus, Solobus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Werne Krankenhaus – Werne Stadthaus																						
MF																						T
Sa				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
So						T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T

Werne Stadthaus – Bergkamen Busbf.																						
MF																						
Sa																						
So																						

Bergkamen Busbf. – Kamen Markt																						
MF																						
Sa																						
So																						

Kamen Markt – Unna Bf.																						
MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung: 626.500 km/Jahr + 31.500 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung: Kamen Markt: C21 (Montag bis Freitag), Bergkamen Busbahnhof: R82 (Montag bis Samstag)

Verknüpfungspunkte: Unna Bahnhof, Kamen Bahnhof, Kamen Markt, Bergkamen Busbahnhof, Bergkamen Fritz-Husemann-

Kein Verkehr | Einfahrten | Takt 120 | Takt 90 | Takt 60 | Takt 20/40 | Takt 30 | Takt 20 | Takt 15

T = TaxiBus/AST

F = an Ferientagen

<b>R81</b>	<b>Werne (Nord, Mitte) – Bergkamen (Rünthe, Overberge, Mitte, Weddinghofen) – Kamen (Mitte) – Unna (Königsborn, Mitte)</b>
------------	--

Straße (Ost), Werne Stadthaus, Werne Bahnhof

Anschlussgarantien Kamen Markt (vgl. Anhang F)

#### Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019

- Vgl. Kapitel 8.2.1 (plus 8.300 km/Jahr)
- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

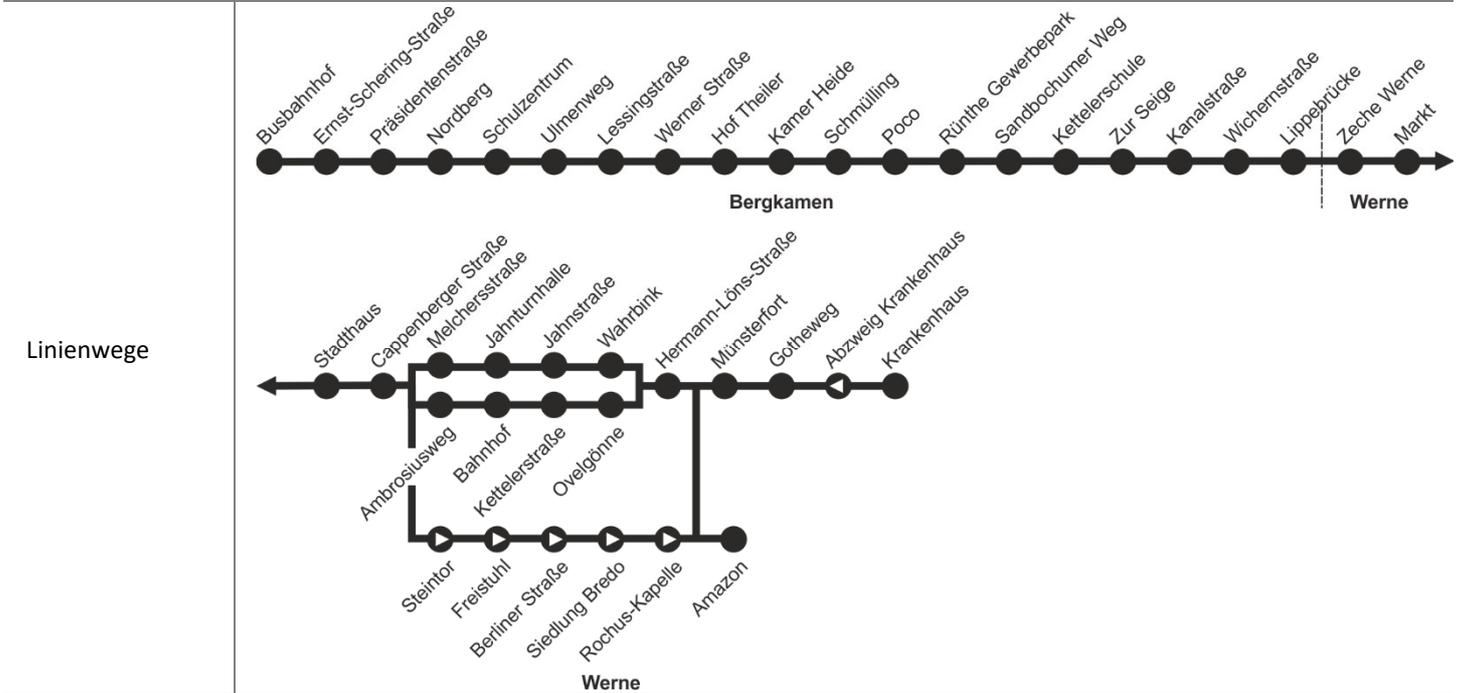
#### Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot

- In Kamen teilweise und in Unna vertaktet mit Linie S81, in Bergkamen und Werne teilweise vertaktet mit Linie R82
- Fährt zwischen Kamen Und Unna montags bis freitags tagsüber im Takt 15/15/30, was zusammen mit Linie S81 durchgehenden Takt 15 ermöglicht

**R82 Werne (Nord, Mitte) – Bergkamen (Rünthe, Overberge, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	Gelenkbus, Solobus und Taxi
-------------	-----------------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Werne Krankenhaus – Werne Stadthaus/Markt</b>																							
MF																							
Sa			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
So							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
<b>Werne Stadthaus/Markt – Bergkamen Busbf.</b>																							
MF																					T	T	
Sa																							
So																							

Betriebsleistung	150.200 km/Jahr + 21.500 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	---

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfung	Bergkamen Busbahnhof: R81 (Montag bis Samstag), Werne Stadthaus: D86 (Montag bis Samstag)
Verknüpfungspunkte	Bergkamen Busbahnhof, Werne Stadthaus

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.1 (keine Auswirkungen auf die Betriebsleistung)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- In Bergkamen und Werne teilweise vertaktet mit Linie R81
- Einzelne Fahrten mit Anbindung Amazon und/oder Schulzentrum

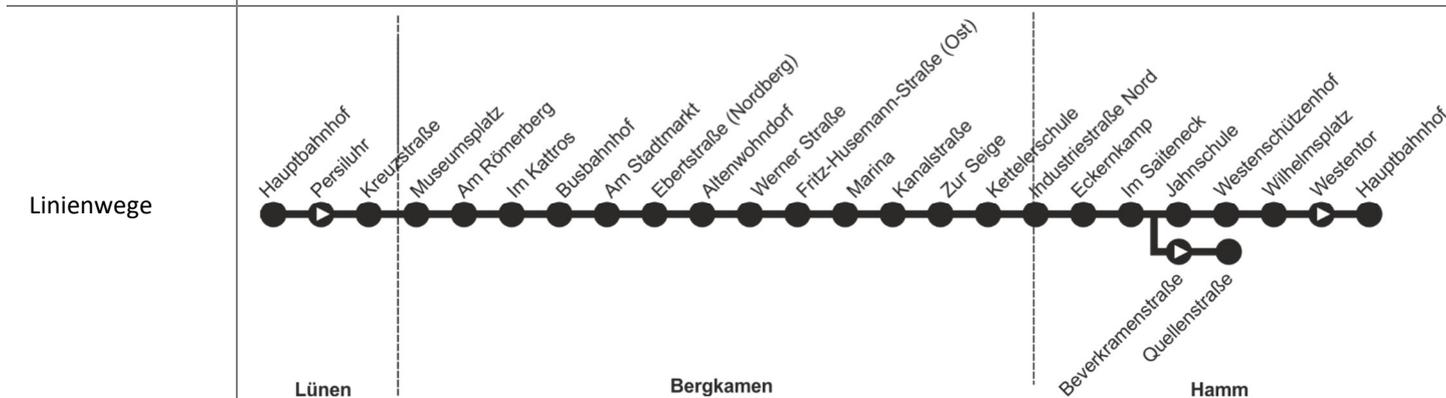
R92		Bönen (Mitte, Altenböge) – Kamen (Heeren)																				
Liniencharakteristika																						
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 15.01.2019																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Großes Bündel																					
Linienwege	<p>Das Diagramm zeigt eine Linie von Woorstraße bis Heeren Denkmal. Stationen sind: Woorstraße, Alte Mühle, Nelkenstraße, Bahnhof, Zentrum, Wolfgang-Fräger-Straße, Altenböge Markt, Sankt Bonifatius, Am Telgenbusch, Lenninger Straße, Südfeld, Märkische Straße, Pröbstringstraße, Klothmanns Kamp, Bergstraße, Lenninger Straße, Käthe-Kollwitz-Schule, Heeren Denkmal. Die Stationen 'Zentrum' bis 'Sankt Bonifatius' sind als 'Bönen' beschriftet, 'Am Telgenbusch' bis 'Käthe-Kollwitz-Schule' als 'Kamen'.</p>																					
Fahrzeugtyp	(Gelenkbus und) Solobus																					
Leistungsangebot																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Bönen Woorstraße – Kamen Denkmal																						
MF																						
Sa																						
So																						
Betriebsleistung	46.700 km/Jahr																					
Vernetzung																						
Umlaufverknüpfung	Kamen Südfeld: C23 (Montag bis Freitag)																					
Verknüpfungspunkte	Bönen Bahnhof, Kamen Lenninger Straße																					
Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.2 (minus 46.700 km/Jahr)</li> </ul>																						
Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine</li> </ul>																						

S10		Lünen (Mitte, Wethmar) – Werne (Mitte, Stockum) – Hamm (Mitte)																				
<b>Liniencharakteristika</b>																						
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Großes Bündel																					
Linienwege																						
Fahrzeugtyp	Gelenkbus (und Solobus)																					
<b>Leistungsangebot</b>																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Lünen Lippe Berufskolleg – Lünen Bäckersstraße</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
<b>Lünen Bäckersstraße – Werne Stadthaus</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
<b>Werne Stadthaus – Hamm Hbf.</b>																						
MF																						
Sa																						
So																						
Betriebsleistung	268.800 km/Jahr																					
<b>Vernetzung</b>																						
Umlaufverknüpfung	Lünen Hauptbahnhof: 118 (Montag bis Sonntag), Werne Stadthaus: R14 (Samstag und Sonntag)																					
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen, Bäckersstraße, Werne Stadthaus, Hamm Hauptbahnhof																					
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.1 (minus 8.600 km/Jahr) – Angabe entspricht der Maßnahme aus dem Jahr 2013, welche sich allerdings in dieser Form nicht zusammen mit der Stadt Hamm umsetzen lässt.</li> </ul>																						
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Montag- bis freitagmorgens von Hamm in Richtung Werne nur Takt 60</li> <li>In Werne teilweise vertaktet mit Linie R14</li> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> <li>Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt</li> </ul>																						

**S20 Lünen (Mitte, Beckinghausen) – Bergkamen (Oberaden, Mitte, Rünthe) – Hamm (Herringen, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	(Gelenkbus,) Solobus (und Taxi)
-------------	---------------------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Lünen Hbf. – Bergkamen Busbf.**

MF																							
Sa																							
So																							

**Bergkamen Busbf. – Hamm-Herringen Quellenstraße**

MF																							
Sa																							
So																							

Betriebsleistung	197.400 km/Jahr + 200 km/Jahr als TaxiBus (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	--

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Bergkamen Busbahnhof, Bergkamen Fritz-Husemann-Straße (Ost)
Anschlussgarantien	Bergkamen Busbahnhof (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.3.1 (plus 500 km/Jahr)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

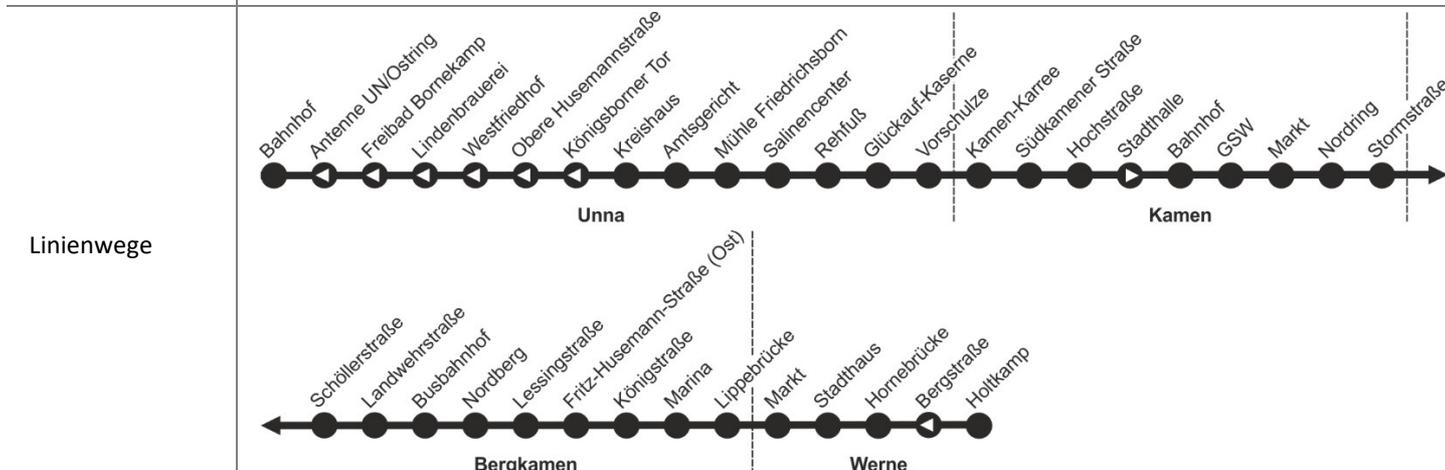
- Eine Hin-/Rückfahrt morgens von/bis Hamm Hauptbahnhof
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Eine TaxiBus-Fahrt Samstag morgens von Lünen ZOB bis Beckinghausen Kreuzstraße

S30		Bergkamen (Mitte, Weddinghofen) – Dortmund (Eving, Mitte)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Stadtwerke Dortmund AG + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Großes Bündel																						
Linienwege																							
Fahrzeugtyp	Gelenkbus (und Solobus)																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Bergkamen Busbf. – Dortmund Reinoldikirche</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
<b>Anbindung Dortmund Hbf.</b>																							
MF																							
Sa																							
So																							
Betriebsleistung	205.600 km/Jahr																						
<b>Vernetzung</b>																							
Umlaufverknüpfung	Bergkamen Busbahnhof: C11 (Montag bis Freitag)																						
Verknüpfungspunkte	Bergkamen Busbahnhof, Dortmund Reinoldikirche, Dortmund Hauptbahnhof																						
Anschlussgarantien	Bergkamen Busbahnhof (vgl. Anhang F)																						
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																							
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt</li> </ul>																							

**S81 Werne (Mitte) – Bergkamen (Mitte) – Kamen (Mitte) – Unna (Königsborn, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel



Fahrzeugtyp	Gelenkbus und Solobus
-------------	-----------------------

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Unna Bf. – Kamen Bf./Stromstraße**

MF																						
Sa																						
So																						

**Kamen Bf./Stromstraße – Bergkamen Lessingstraße**

MF																						
Sa																						
So																						

**Bergkamen Lessingstraße – Werne Holtkamp**

MF																						
Sa																						
So																						

Betriebsleistung	177.100 km/Jahr
------------------	-----------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Kamen Bahnhof, Kamen Markt, Bergkamen Busbahnhof, Bergkamen Fritz-Husemann-Straße (Ost), Werne Markt
Anschlussgarantien	Bergkamen Busbahnhof, Bergkamen Fritz-Husemann-Straße (Ost) (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (keine Auswirkungen auf die Betriebsleistung)
- Vgl. Kapitel 8.2.2 (Änderung der Betriebsleistung ist hier auch abhängig von Änderungen im Schienenverkehr)
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- In Kamen teilweise und in Unna vertaktet mit Linie R81, in Kamen teilweise und in Bergkamen vertaktet mit Linie D80
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

Kein Verkehr    Einzelfahrten    Takt 120    Takt 90    Takt 60    Takt 20/40    Takt 30    Takt 20    Takt 15

T = TaxiBus/AST    F = an Ferientagen

**T17 Lünen (Wethmarheide) – Dortmund (Brechten)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Lünen An der Wethmarheide – Dortmund Brechten Zentrum**

MF						T	T			T	T					T	T														
Sa						T	T			T	T					T	T														
So																															

Betriebsleistung	3.100 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	--

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Lünen An der Wethmarheide, Dortmund-Brechten
--------------------	--

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

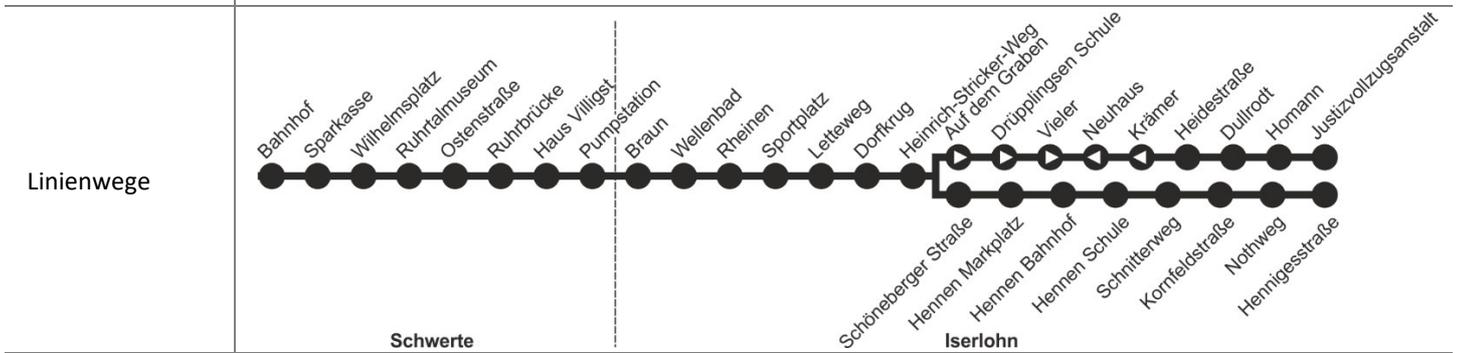
**T30 Schwerte (Mitte) – Iserlohn (Hennen, Kalthof, Drüpplingsen)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH + Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis

Aufgabenträger Märkischer Kreis

Linienbündel -



Fahrzeugtyp Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Schwerte Bf. – Iserlohn-Hennen Heinrich-Stricker-Weg**

MF				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
Sa							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T							
So										T	T	T	T	T	T	T	T	T	T				

**Iserlohn-Hennen Heinrich-Stricker-Weg – Iserlohn-Hennen Hennigesstraße**

MF				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
Sa							T	T	T	T	T	T											
So																							

**Iserlohn-Hennen Heinrich-Stricker-Weg – Iserlohn-Drüpplingsen Schule**

MF				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
Sa							T	T	T	T	T	T				T	T	T	T	T			
So																							

Betriebsleistung 77.300 km/Jahr

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Schwerte Bahnhof, Iserlohn-Hennen Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Im Schwerter Stadtzentrum aus Richtung Iserlohn nur Ausstieg, in Richtung Iserlohn nur Einstieg

<b>T31</b>	<b>Schwerte (Mitte, Nord)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi
<b>Leistungsangebot</b>	
Uhr	4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
<b>Schwerte Bf. – Schwerte Alter Dortmunder Weg</b>	
MF	T T T T T T T T T T T T T T T T T T
Sa	
So	
<b>Schwerte Alter Dortmunder Weg – Schwerte Bf.</b>	
MF	T T T T T T T T T T T T T T T T
Sa	
So	
Betriebsleistung	11.900 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)
<b>Vernetzung</b>	
Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Haltestellen Talweg, Ostendamm und Hastingsallee nur Einstieg</li> </ul>	

**T36 Bergkamen (Heil, Rünthe, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Solobus und Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
<b>Bergkamen-Heil Kirchweg – Bergkamen-Heil Ökologiestation</b>																									
MF							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T				
Sa							T	T	T	T	T	T	T	T	T										
So																									
<b>Bergkamen-Heil Ökologiestation – Bergkamen Busbahnhof</b>																									
MF							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
Sa							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
So																									
<b>Bergkamen Busbahnhof – Bergkamen Nordberg</b>																									
MF							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T			
Sa							T	T	T	T	T	T	T	T											
So																									

Betriebsleistung 109.700 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Bergkamen Busbahnhof
Anschlussgarantien	Bergkamen Busbahnhof (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Erste Fahrt morgens stadteinwärts und Fahrt um 11:45 stadtauswärts montags bis freitags nur an Ferientagen

**T38 Schwerte (Ergste, Reingsen)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	<p>Ergste Bahnhof, Krönig, Eichendorffstraße, Am Knapp, In den Höfen, Steinberg, Kreuzschlenke, Haver, Althoff, Bürenbruch, Papenberg, Gut Böckeltühr, Reingsen</p> <p style="text-align: center;"><b>Schwerte</b></p>
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Schwerte Ergste Bf. – Schwerte Reingsen**

MF						T			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T									
Sa									T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T							
So									T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T							

Betriebsleistung	51.900 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	---

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Schwerte-Ergste Bahnhof
--------------------	-------------------------

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-

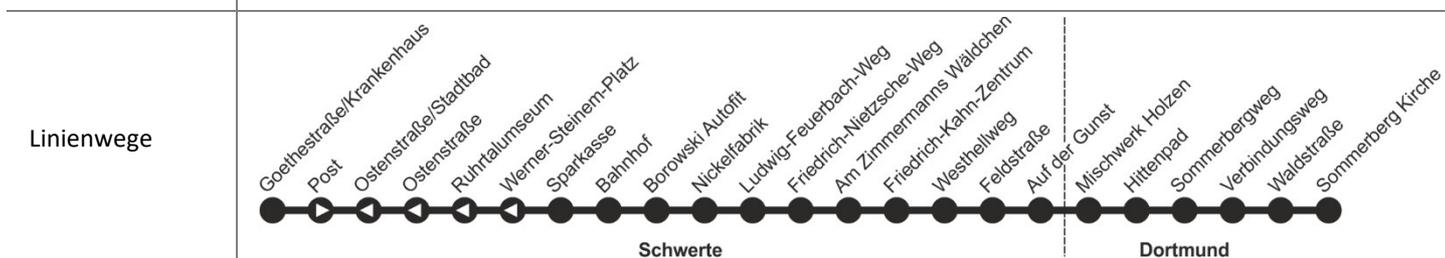
**T39 Schwerte (Mitte) – Dortmund (Sommerberg)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär: Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 09.01.2021

Aufgabenträger: Kreis Unna

Linienbündel: Großes Bündel



Fahrzeugtyp: Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Schwerte Goethestraße/Krankenhaus – Dortmund Sommerberg Kirche**

MF						T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T						
Sa								T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T					
So								T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T					

Betriebsleistung: 79.600 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte: Schwerte Bahnhof, Dortmund-Sommerberg Kirche

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahme

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**T46 Unna (Mitte, Mühlhausen, Uelzen, Siddinghausen, Dreihausen, Hemmerde, Steinen)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Unna Bf. – Steinen 18/Moskau</b>																							
MF			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
Sa			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T									
So																							

Betriebsleistung 160.900 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Unna Bahnhof, Unna In den Bruchgärten, Unna-Hemmerde Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Montags bis freitags erste Fahrt morgens ab Unna Bahnhof
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

**T47 Holzwickede (Ost) – Unna (Massener Heide, Massen)**

Liniencharakteristika	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
-----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Unna-Massen Mittelstraße – Unna-Massen Am Stuckenberg																								
MF				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
Sa					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
So																								

Unna-Massen Am Stuckenberg – Holzwickede Schöne Flöte																								
MF									T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
Sa									T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
So																								

Betriebsleistung 40.600 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Unna Mittelstraße
Anschlussgarantie	Unna Mittelstraße (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.2 (plus 29.800 km/Jahr als TaxiBus bei Abrufungsgrad 100%)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten samstagsnachmittags nur in Richtung Unna-Massen
- In Ortszentrum Massen aus Richtung Holzwickede nur Ausstieg, in Richtung Holzwickede nur Einstieg

T48		Unna (Afferde, Massen)																					
<b>Liniencharakteristika</b>																							
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																						
Aufgabenträger	Kreis Unna																						
Linienbündel	Großes Bündel																						
Linienwege	<p>Das Diagramm zeigt eine horizontale Linie mit acht Haltestellen: Afferde Friedhof, Afferde Mitte, Am Teich, Koppelbrink, Nordstraße, Massen Bahnhof, Kleistraße und Mittelstraße. Die Station 'Unna' ist unterhalb der Linie zwischen Koppelbrink und Nordstraße markiert.</p>																						
Fahrzeugtyp	Taxi																						
<b>Leistungsangebot</b>																							
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Unna-Afferde Friedhof – Unna-Massen Mittelstraße</b>																							
MF			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
Sa					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T									
So																							
Betriebsleistung	40.400 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)																						
<b>Vernetzung</b>																							
Verknüpfungspunkte	Unna-Massen Bahnhof, Unna Mittelstraße																						
Anschlussgarantien	Unna Mittelstraße (vgl. Anhang F)																						
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																							
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum Status Quo-Angebot</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzliche Fahrten montags bis freitags zwischen 07:00 Uhr und 08:00 in Richtung Unna-Massen</li> <li>In Richtung Unna-Massen an Haltestelle Kleistraße nur Ausstieg</li> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> </ul>																							

<b>T52</b>	<b>Selm (Mitte) – Nordkirchen (Mitte, Südkirchen) – Werne (Varnhövel, Mitte)</b>																							
<b>Liniencharakteristika</b>																								
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 24.05.2026																							
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld																							
Linienbündel	nicht zugeordnet																							
Linienwege																								
Fahrzeugtyp	Taxi																							
<b>Leistungsangebot</b>																								
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
<b>Selm Zentrum – Werne Stadthaus</b>																								
MF			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T			
Sa					T	T	T	T	T	T	T	T	T											
So																								
Betriebsleistung	35.100 km/Jahr im Kreis Unna																							
<b>Vernetzung</b>																								
Verknüpfungspunkte	Selm Bahnhof, Werne Stadthaus																							
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																								
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																								

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- In Selm aus Richtung Nordkirchen nur Ausstieg, in Richtung Nordkirchen nur Einstieg

**T53 Selm (Mitte, Bork, Cappenberg) – Werne (Varnhövel, Mitte)**

**Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH + Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
<b>Selm Kreuzkamp – Werne Solebad</b>																						
MF			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
Sa			T			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
So							T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T			

Betriebsleistung 68.500 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Selm Bahnhof, Selm Kreuzkamp, Werne Stadthaus
Anschlussgarantien	Selm Kreuzkamp (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Erste Fahrten montags- bis samstagsmorgens ab Selm Bahnhof
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Montags bis samstags erste Fahrt in Richtung Werne ab Selm Bahnhof, letzte Fahrt in Richtung Selm bis Selm Bahnhof

**T55 Werne (Mitte, Horst, Herbern, Wessel) – Ascheberg (Capelle)**

<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	-
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
<b>Werne Stadthaus – Capelle Bf.</b>																					
MF				T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
Sa							T	T	T	T	T	T									
So																					

Betriebsleistung 34.000 km/Jahr im Kreis Unna

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Werne Stadthaus, Ascheberg-Capelle Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

**T57 Selm (Mitte) – Olfen (Mitte)**

Liniencharakteristika	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	-
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
<b>Selm Schulzentrum – Olfen Wolfhelmgesamtschule</b>			T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T		
MF																							
Sa					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T								
So																							

Betriebsleistung: 15.800 km/Jahr im Kreis Unna

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte: Selm Bahnhof, Olfen Oststraße

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahme

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Haltestellen in Selm in Richtung Olfen nur Einstieg, in Richtung Selm nur Ausstieg
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen

<b>T61</b>	<b>Fröndenberg/Ruhr (Bentrop) – Wickede (Ruhr) (Wiehagen, Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Breitenbach GmbH & Co. KG bis 24.05.2026
Aufgabenträger	Kreis Soest
Linienbündel	-
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi
<b>Leistungsangebot</b>	
Uhr	4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
<b>Bentrop Feuerwehr – Wickede Bf.</b>	
MF	T T T T T T T T T T F T F T T T T T T T T T
Sa	T T T T T T T T T T T T T T T T
So	
Betriebsleistung	
<b>Vernetzung</b>	
Verknüpfungspunkte	Fröndenberg-Bentrop Feuerwehr, Wickede Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Keine Maßnahmen

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen
- Fahrten um 15:00 Uhr und 16:00 in Richtung Fröndenberg-Bentrop nur an Ferientagen

T93		Bönen (Mitte, Westerbönen, Osterbönen)																				
Liniencharakteristika																						
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020																					
Aufgabenträger	Kreis Unna																					
Linienbündel	Großes Bündel																					
Linienwege																						
Fahrzeugtyp	Taxi																					
Leistungsangebot																						
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Bönen Bf. – Osterbönen Poilstraße (Süd)																						
MF					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
Sa					T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
So																						
Betriebsleistung	30.500 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)																					
Vernetzung																						
Verknüpfungspunkte	Bönen Bahnhof																					
Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019																						
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																						
Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot																						
-																						

<b>T138</b>	<b>Schwerte (Mitte, Villigst)</b>																										
<b>Liniencharakteristika</b>																											
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbh bis 09.01.2021																										
Aufgabenträger	Kreis Unna																										
Linienbündel	Großes Bündel																										
Linienwege																											
Fahrzeugtyp	Taxi																										
<b>Leistungsangebot</b>																											
Uhr	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24						
<b>Schwerte Bf. – Villigst</b>																											
MF						T	T			T				T	T			T	T								
Sa						T	T			T				T	T			T	T								
So																											
Betriebsleistung	4.000 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)																										
<b>Vernetzung</b>																											
Verknüpfungspunkte	Schwerte Ruhrtalmuseum																										
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>																											
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Maßnahmen</li> </ul>																											
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>																											
-																											

<b>T620</b>	<b>Werne (Mitte)</b>
<b>Liniencharakteristika</b>	
Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Linienwege	
Fahrzeugtyp	Taxi
<b>Leistungsangebot</b>	
Uhr	4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
<b>Werne Mitte – Werne Nibelungenring</b>	
MF	T T T T T T
Sa	
So	
Betriebsleistung	2.500 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)
<b>Vernetzung</b>	
Verknüpfungspunkte	Werne Stadthaus
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Maßnahmen</li> </ul>	
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung Stadtring Unna nur in Fahrtrichtung Fröndenberg/Mitte</li> <li>Zusätzliche/abweichende Fahrten an Schultagen</li> </ul>	

## I Liniensteckbriefe Nachtverkehr

Nachfolgend ist für jede Bus- und Bedarfslinie des Nachtverkehrs, welche mindestens eine Haltestelle im Kreis Unna bedient, ein Liniensteckbrief angelegt. Es folgen zuerst in aufsteigender Reihenfolge die Linien ohne Buchstaben in der Linienbezeichnung. Anschließend folgen die Linien, welche mit einem Buchstaben beginnen, in alphabetischer Reihenfolge. Die Liniensteckbriefe zeigen das Angebot mit Stand 04/2019.

AST		Lünen										
<b>Liniencharakteristika</b>												
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020											
Aufgabenträger	Kreis Unna											
Linienbündel	Großes AST-Bündel											
Fahrzeugtyp	Taxi											
<b>Leistungsangebot</b>												
Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08		
MF	T	T	T									
Sa			T	T								
So			T	T								
Betriebsleistung	Keine Angabe											
<b>Vernetzung</b>												
Verknüpfungspunkte	Lünen Hauptbahnhof, Lünen-Preußen Bahnhof, Lünen-Brambauer Verkehrshof											
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>												
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)</li> </ul>												
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>												
<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterschiedliche Abfahrtszeiten in Ortsteilen</li> </ul>												

AST		Schwerte – Iserlohn										
<b>Liniencharakteristika</b>												
Konzessionär	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH, Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 30.11.2019											
Aufgabenträger	Märkischer Kreis											
Linienbündel	nicht Kreis Unna											
Fahrzeugtyp	Taxi											
<b>Leistungsangebot</b>												
Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08		
MF												
Sa			T	T	T	T	T	T	T	T		
So			T	T	T	T	T	T	T	T		
Betriebsleistung	Keine Angabe											
<b>Vernetzung</b>												
Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof											
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>												
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)</li> </ul>												
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>												
<ul style="list-style-type: none"> <li>Abfahrten erfolgen vom Bahnhof Schwerte nur Richtung Stadtgebiet Iserlohn</li> <li>Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt</li> </ul>												

Nacht-AST		Kamen – Bönen										
<b>Liniencharakteristika</b>												
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020											
Aufgabenträger	Kreis Unna											
Linienbündel	Großes AST-Bündel											
Fahrzeugtyp	Taxi											
<b>Leistungsangebot</b>												
Uhr	22	23	00	01	02	03	05	06	07	08		
<b>Abfahrten aus Kamen Mitte</b>												
MF												
Sa	T	T	T	T	T	T	T	T	T			
So	T	T	T	T	T	T	T	T	T			
<b>Abfahrten aus Kamener Stadtteilen</b>												
MF												
Sa	T	T	T									
So	T	T	T									
Betriebsleistung	Keine Angabe											

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Kamen Bahnhof
--------------------	---------------

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten erfolgen von den Abfahrtshaltestellen Bahnhof, Markt, Jugendfreizeitzentrum (alle Mitte), Heimstraße (Methler), Schulzentrum, Pertheswerk (alle Südkamen) und Käthe-Kollwitz-Schule (Heeren) in das Gebiet der Stadt Kamen und Gemeinde Bönen
- Unterschiedliche Abfahrtszeiten in Ortsteilen

Nacht-AST		Menden – Fröndenberg/Ruhr									
<b>Liniencharakteristika</b>											
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH bis 09.01.2021										
Aufgabenträger	Kreis Unna										
Linienbündel	Kleines AST-Bündel										
Fahrzeugtyp	Taxi										
<b>Leistungsangebot</b>											
Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08	
MF											
Sa			T	T	T	T					
So			T	T	T	T					
Betriebsleistung	2.900 km/Jahr im Kreis Unna										
<b>Vernetzung</b>											
Verknüpfungspunkte	Menden Bahnhof										
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)</li> </ul>											
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt</li> <li>Abfahrten erfolgen von Menden Nordwall nur Richtung Stadtgebiet Fröndenberg/Ruhr</li> </ul>											

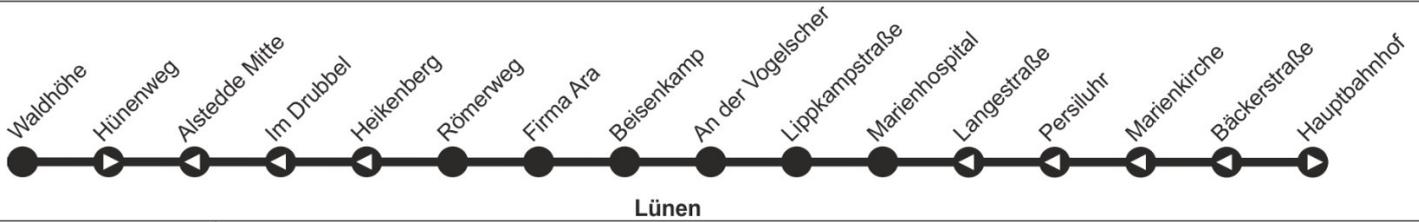
Nacht-AST		Unna - Bönen/Fröndenberg/Holzwickede/Kamen-Heeren									
<b>Liniencharakteristika</b>											
Konzessionär	Deutsche Bahn/Westfalenbus GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020										
Aufgabenträger	Kreis Unna										
Linienbündel	Großes AST-Bündel + Kleines AST-Bündel <sup>1</sup>										
Fahrzeugtyp	Taxi										
<b>Leistungsangebot</b>											
Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08	
MF											
Sa		T		T	T	T	T				
So		T		T	T	T	T				
Betriebsleistung	Keine Angabe										
<b>Vernetzung</b>											
Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof										
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)</li> </ul>											
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>											
<sup>1</sup> Fahrten Richtung Stadtgebiet Fröndenberg/Ruhr in Zukunft Kleines AST-Bündel, alle anderen Fahrten Großes AST-Bündel <ul style="list-style-type: none"> <li>Abfahrten um 00:00 Uhr nur in Richtung Stadtgebiet Fröndenberg/Ruhr</li> </ul>											

Nacht-AST		Werne								
<b>Liniencharakteristika</b>										
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.08.2020									
Aufgabenträger	Kreis Unna									
Linienbündel	Großes AST-Bündel									
Fahrzeugtyp	Taxi									
<b>Leistungsangebot</b>										
Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa			T	T	T	T	T			
So			T	T	T	T	T	T	T	
Betriebsleistung	k. A.									
<b>Vernetzung</b>										
Verknüpfungspunkte	Werne Stadthaus									
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)</li> </ul>										
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Abfahrten erfolgen von Werne Stadthaus in das Stadtgebiet Werne</li> </ul>										

N1		Lünen (Mitte, Lippholthausen, Brambauer)								
<b>Liniencharakteristika</b>										
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020									
Aufgabenträger	Kreis Unna									
Linienbündel	Großes Bündel									
Fahrzeugtyp	Kleinbus									
<b>Leistungsangebot</b>										
Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										
Betriebsleistung	6.800 km/Jahr									
<b>Vernetzung</b>										
Umlaufverknüpfungen	Lünen Hauptbahnhof: N2 (Samstag und Sonntag)									
Verknüpfungspunkte	Lünen Persiluhr									
<b>Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)</li> </ul>										
<b>Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot</b>										
-										

**N2 Lünen (Mitte, Alstedde)**

**Liniencharakteristika**



Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Kleinbus

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung 2.800 km/Jahr

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfungen	Lünen Hauptbahnhof: N1 (Samstag und Sonntag)
Verknüpfungspunkte	Lünen Persiluhr

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

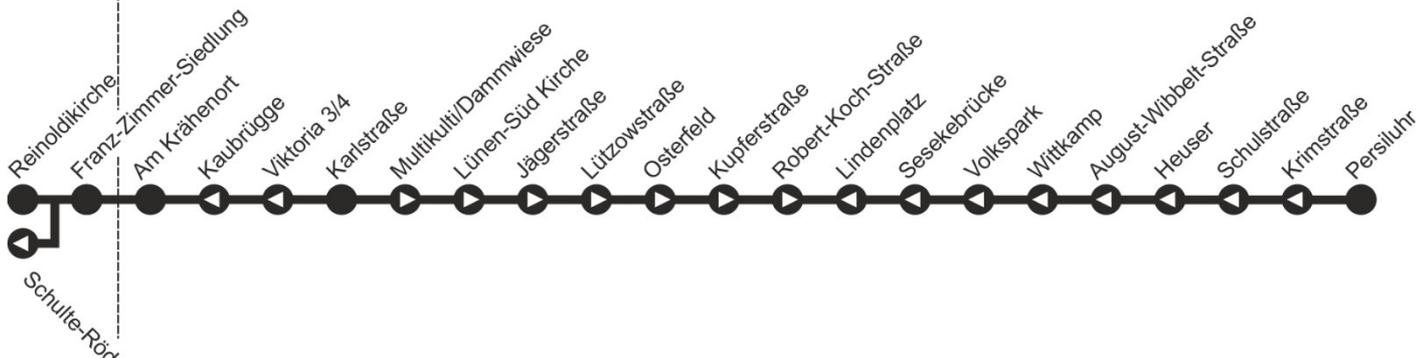
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-

**N10 Dortmund (Mitte) – Lünen (Gahmen, Süd, Mitte, Wethmar)**

**Liniencharakteristika**



<b>Dortmund</b>	<b>Lünen</b>
Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung 14.600 km/Jahr

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Dortmund Reinoldikirche, Dortmund Schulte-Rödding U, Lünen Jägerstraße, Lünen Persiluhr
Anschlussgarantien	Lünen Jägerstraße, Lünen Persiluhr (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

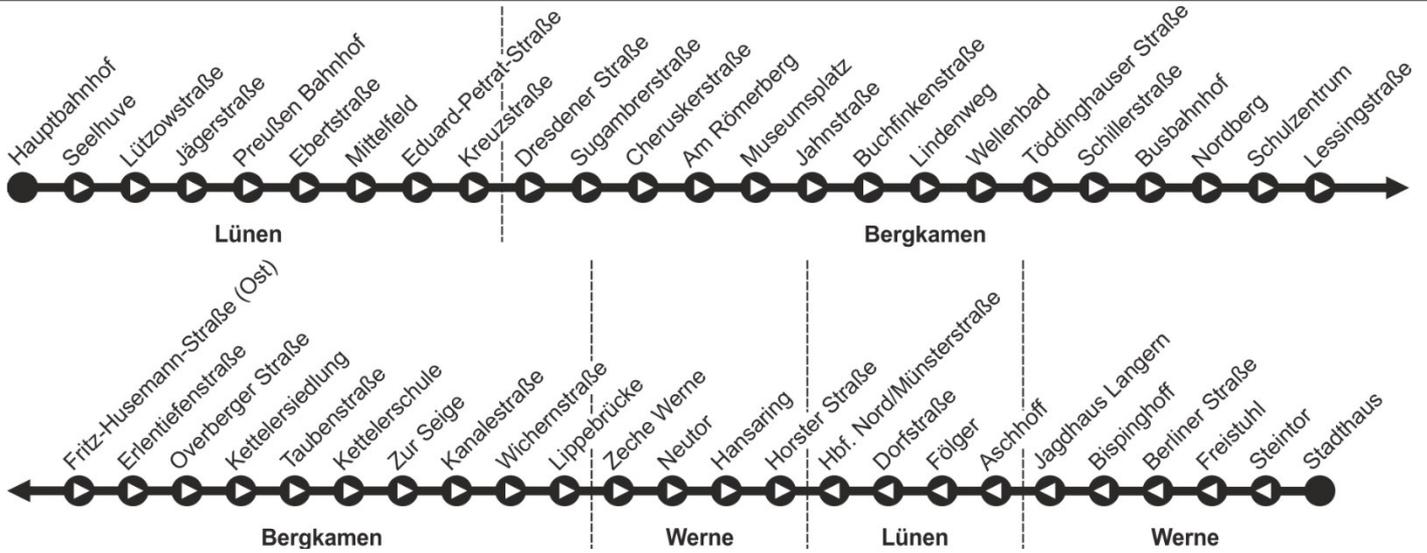
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt
- Letzte Fahrt in Richtung Dortmund endet Dortmund Schulte-Rödding
- Franz-Zimmer-Siedlung in Richtung Lünen nur Einstieg, in Richtung Dortmund nur Ausstieg

**N11** Lünen (Mitte, Süd, Horstmar, Beckinghausen) – Bergkamen (Oberaden, Weddinghofen, Mitte, Overberge, Rünthe) – Werne (Mitte) – Lünen (Wethmar)

**Liniencharakteristika**



Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung	15.700 km/Jahr
------------------	----------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Lünen Jägerstraße, Werne Stadthaus
Anschlussgarantien	Lünen Jägerstraße (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Überwiegend keine durchgehenden Fahrten zwischen Werne und Lünen-Süd

**N19 Lünen (Mitte, Nordlünen) – Selm (Cappenberg, Bork, Mitte)**

**Liniencharakteristika**



Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland GmbH + Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 06.07.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung	11.000 km/Jahr
------------------	----------------

**Vernetzung**

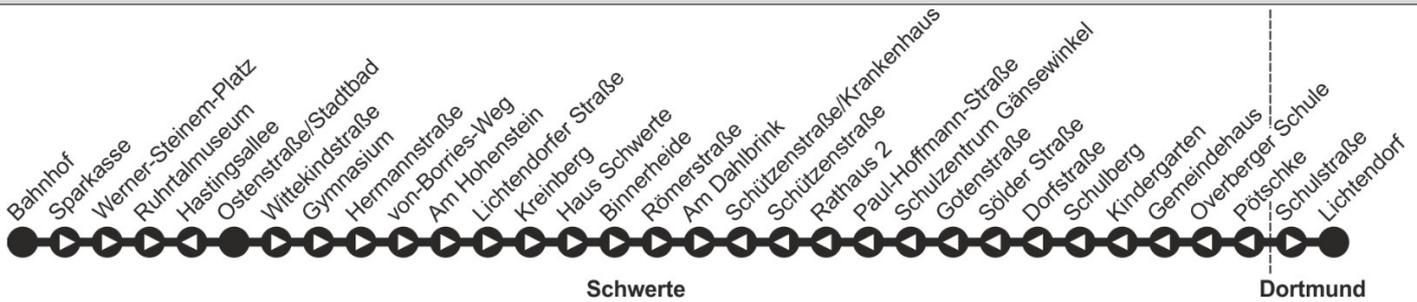
Verknüpfungspunkte	Lünen Persiluhr
Anschlussgarantien	Lünen Persiluhr (vgl. Anhang F)

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-

**N31 Schwerte (Mitte, Nord) – Dortmund (Lichtendorf) – Schwerte (Geisecke, Mitte)****Liniencharakteristika**

Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung 7.900 km/Jahr

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfungen	Schwerte Bahnhof: N32 (Samstag und Sonntag)
Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

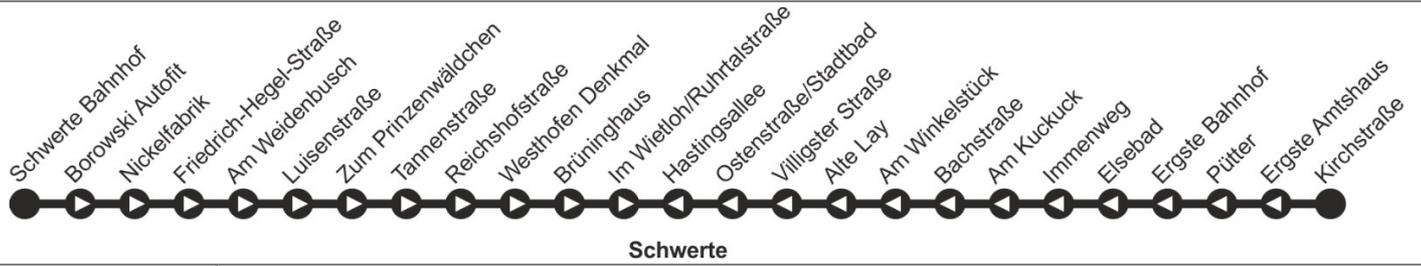
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**N32 Schwerte (Mitte, Holzen, Westhofen, Ergste, Villigst)**

**Liniencharakteristika**



Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung	10.300 km/Jahr
------------------	----------------

**Vernetzung**

Umlaufverknüpfungen	Lünen Hauptbahnhof: N31 (Samstag und Sonntag)
Verknüpfungspunkte	Schwerte Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

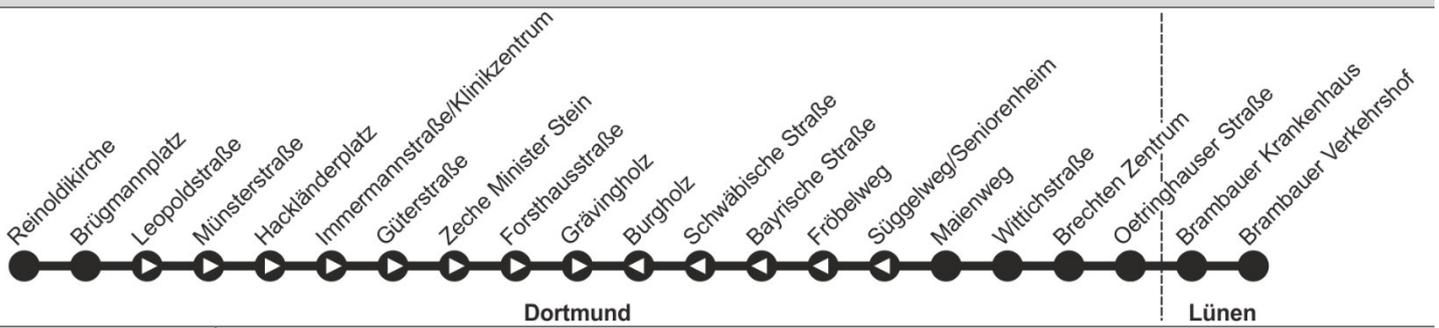
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-

## NE1 Dortmund (Mitte, Eving, Brechten) – Lünen (Brambauer)

### Liniencharakteristika



Konzessionär	Dortmunder Stadtwerke AG bis 30.06.2028
Aufgabenträger	Stadt Dortmund
Linienbündel	nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Gelenkbus

### Leistungsangebot

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung 5.000 km/Jahr im Kreis Unna

### Vernetzung

Verknüpfungspunkte Dortmund Reinoldikirche

### Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

### Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**NE25 Dortmund (Hörde, Berghofen) – Schwerte (Nord, Mitte)**

**Liniencharakteristika**



Konzessionär	Dortmunder Stadtwerke AG bis 30.06.2028
Aufgabenträger	Stadt Dortmund
Linienbündel	nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Solobus

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
MF										
Sa										
So										

Betriebsleistung 7.000 km/Jahr

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte Dortmund-Hörde Bahnhof, Schwerte Bahnhof

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**T4 Selm (Mitte) – Lüdinghausen (Mitte)**

**Liniencharakteristika**



Konzessionär	Regionalverkehr Münsterland bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Coesfeld
Linienbündel	nicht Kreis Unna
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	17	18	19	20	21	22	23	00	01	02	03	04	05
MF													
Sa	T	T		T	T	T		T					
So								T		T	T		T

Betriebsleistung	3.800 km/Jahr im Kreis Unna
------------------	-----------------------------

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Lüdinghausen Busbahnhof
--------------------	-------------------------

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

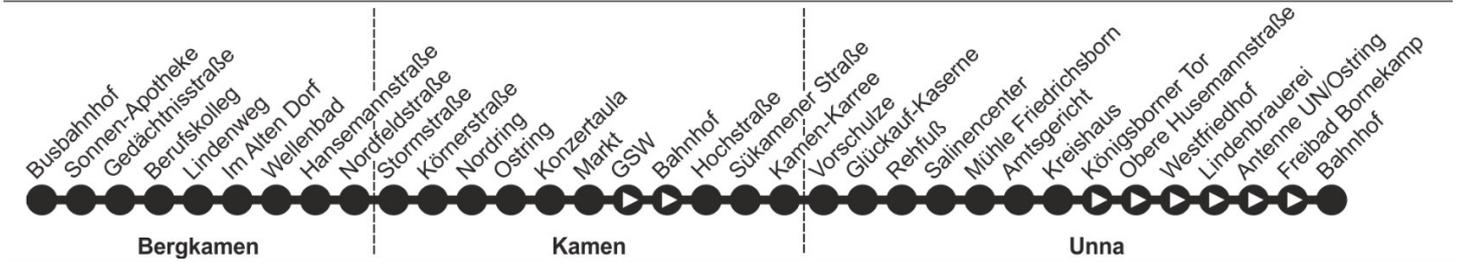
- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

- Verkehrt nur in Nächten von Samstag auf Sonntag
- Fahrten außerhalb des Kreises Unna/ohne Bezug zum Kreis Unna nicht dargestellt

**T81 Unna (Mitte, Königsborn) – Kamen (Mitte) – Bergkamen (Weddinghofen, Mitte)**

**Liniencharakteristika**



Konzessionär	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH bis 31.12.2020
Aufgabenträger	Kreis Unna
Linienbündel	Großes Bündel
Fahrzeugtyp	Taxi

**Leistungsangebot**

Uhr	23	00	01	02	03	04	05	06	07	08
-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

**Unna Bahnhof – Kamen Markt**

MF																				
Sa		T	T	T	T	T	T	T												
So		T	T	T	T	T	T	T												

**Kamen Markt – Bergkamen Busbahnhof**

MF																				
Sa		T	T	T	T	T	T													
So		T	T	T	T	T	T													

Betriebsleistung	11.300 km/Jahr (bei Abrufungsgrad 100%)
------------------	---

**Vernetzung**

Verknüpfungspunkte	Unna Bahnhof, Kamen Bahnhof, Bergkamen Busbahnhof
--------------------	---

**Maßnahmen Fortschreibung Nahverkehrsplan 2019**

- Vgl. Kapitel 8.2.3 (keine detaillierteren Angaben, da perspektivische Maßnahme)

**Anmerkungen und Fußnoten zum StatusQuo-Angebot**

-