

Integriertes Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe

Integriertes Schnellbuskonzept für den Zweckverband
Mobilität Ruhr-Lippe zur Vernetzung mit den
SPNV-Zielnetzplanungen 2032+2040



GUTACHTEN

Integriertes Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe

Integriertes Schnellbuskonzept für den Zweckverband
Mobilität Ruhr-Lippe zur Vernetzung mit den
SPNV-Zielnetzplanungen 2032+2040

Elias Olshausen

Philip Guszahn

Chiara Stix

Lennard Grantz

Sebastian Valero Muñoz

Gutachten

für den Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe

Berlin, September 2024

Autoren

Lennard Grantz
Philip Guszahn
Elias Olshausen
Chiara Stix
Sebastian Valero Muñoz
IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

Inhalt

Karten	7
Tabellen	9
Abkürzungsverzeichnis	11
1. Hintergrund	13
2. Bestandsanalyse	15
2.1 Ziele und Rahmenvorgaben	15
2.2 Aktuelles Schnell- und Regionalbusliniennetz	19
2.3 Potenzielle Schnellbuskorridore	21
3. Potenzialnetz	32
4. Liniensteckbriefe	35
Unna – Fröndenberg – Menden – Iserlohn	36
Iserlohn – Altena – Lüdenscheid	39
Werne – Bergkamen – Kamen – Unna	41
Lippstadt – Warstein – Meschede – Schmallenberg	44
Hamm – Werl – Arnsberg – Sundern	47
5. Handlungsempfehlungen	50
6. Anhang	53
A1 SPNV Zielnetz 2032+2040	54
A2 Aktuelles Schnell- und Regionalbusliniennetz	57
A3 Nachfragepotenziale	60
A4 Weitere Schnellbuskorridore	65

Karten

Karte 1:	Zentrale Orte im ZRL ohne direkten SPNV-Zugang	14
Karte 2:	Anzahl der Bevölkerung im ZRL auf Gemeindeebene	23
Karte 3:	Haupteinpendelströme in den ZRL sowie innerhalb	26
Karte 4:	Hauptauspendelströme aus dem ZRL sowie innerhalb	27
Karte 5:	Potenzielle Schnellbuskorridore	34
Karte 6:	Nichtgeförderte Schnellbuslinien im ZRL	58
Karte 7:	Regional- und Direktbuslinien im ZRL	59
Karte 8:	Anzahl der Bevölkerung zwischen 20 und 30 Jahre im ZRL auf Gemeindeebene	60
Karte 9:	Anzahl der Bevölkerung ab 65 Jahre im ZRL auf Gemeindeebene	61
Karte 10:	POIs im ZRL und Umgebung (Gesundheitseinrichtungen)	62
Karte 11:	POIs im ZRL und Umgebung (Hochschulstandorte)	63
Karte 12:	POIs im ZRL (Freizeiteinrichtungen)	64

Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassende Übersicht über die Richtlinien zur Schnellbusförderung von NWL und ZRL	15
Tabelle 2:	Schnellbusplanungen einzelner Verbandsmitglieder	18
Tabelle 3:	Schnellbusplanungen des VRR	19
Tabelle 4:	Übersicht über die geförderte Schnellbuslinien im ZRL	20
Tabelle 5:	Übersicht über nichtgeförderte Schnellbuslinien im ZRL	20
Tabelle 6:	Top 20 der aufkommensstärksten Ein- und Auspendelndenströme	25
Tabelle 7:	Übersicht potenzielle Schnellbuskorridore ohne SPNV-Parallelität und deren aktuellen Reisezeitvorteile des MIV gegenüber des ÖPNV	29
Tabelle 8:	Übersicht potenzielle Schnellbuskorridore mit teilweiser SPNV-Parallelität und deren aktuellen Reisezeitvorteile des MIV gegenüber des ÖPNV	30
Tabelle 9:	Übersicht potenzielle Schnellbuskorridore mit SPNV-Parallelität und deren aktuellen Reisezeitvorteile des MIV gegenüber des ÖPNV	31
Tabelle 10:	Übersicht der geprüften potenziellen Schnellbuskorridore inkl. zusammenfassende Einschätzung	33
Tabelle 11:	Für alle Liniensteckbriefe geltende Planungsparameter	35
Tabelle 12:	Heutige und zukünftige SPNV-Relationen im ZRL unter Berücksichtigung des Zielnetz 2032/2040	54

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AT	Aufgabenträger
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
FP	Fahrtenpaare
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
KC ITF	Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW
LHO	Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung LHO
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
POI	Point of Interest
RE	Regional-Express
RB	Regionalbahn
RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
RL	Richtlinie

Abkürzung	Erläuterung
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SB-Bus	Schnellbus
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VG	Verkehrsgesellschaft
WB	Westfalen Bus
WLE	Westfälische Landes-Eisenbahn
X-Bus	Expressbus
ZRL	Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe
ZWS	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd

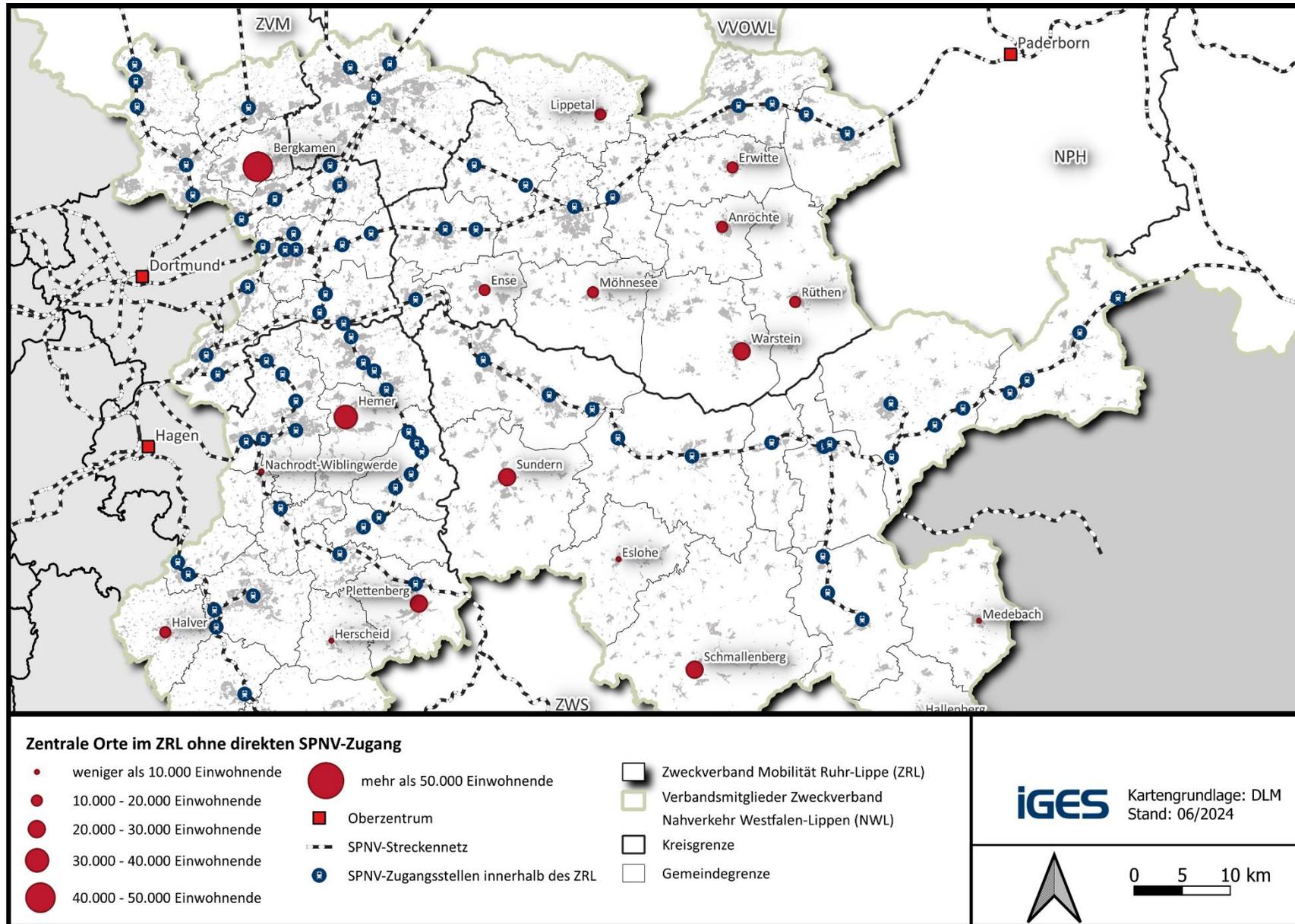
1. Hintergrund

Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) hat im Jahr 2020 eine landesweite Schnellbusförderung initiiert. Auf dieser Grundlage vergibt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), einer der drei Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Fördergelder zum Ausbau von Schnellbuslinien an seine Verbandsmitglieder. Der Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL) als einer der Mitgliedzweckverbände des NWL leitet mögliche Fördergelder an seine Verbandsmitglieder, die Kreise Soest und Unna, den Märkischen Kreis, den Hochsauerlandkreis sowie die Stadt Hamm, weiter. Zur Vergabe der Fördermittel hat der NWL in der ÖPNV-Schnellbus-RL NWL zu erfüllende Kriterien an förderwürdige Schnellbuslinien festgesetzt. Insgesamt ist das Ziel durch den NWL die bessere Vernetzung im öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) auf schienenfernen Relationen durch die Anbindungen schienenferner Orte und die Schließung von nachfragelevanten Lücken im SPNV per Bus. Um ebendieses Ziel umfassend zu erreichen und mögliche Fördergelder effizient einsetzen zu können, wurde zusammen mit dem ZRL und seinen Verbandsmitgliedern als Aufgabenträger des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) das vorliegende integrierte Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe erarbeitet. Die jährlichen Fördermittel von ca. 1,4 Mio. € des NWL für den Raum Ruhr-Lippe sind jedoch bereits für die vier geförderten Schnellbuslinien im ZRL verwendet bzw. verplant. Um weitere Fördermittel akquirieren zu können, soll das integrierte Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe konkrete Planungen und die sich daraus ergebenden Förderbedarfe offenlegen.

Durch den integrierten Ansatz über Aufgabenträgergrenzen hinaus soll eine möglichst abgestimmte Erschließung schienenferner Räume erfolgen. Die Karte 1 stellt die zentralen Orte innerhalb des ZRL ohne direkten SPNV-Zugang und damit auch die Notwendigkeit eines integrierten Schnellbusnetzes dar. Für ein möglichst stabiles und langfristig orientiertes Angebot wurden in der Erstellung des Schnellbuskonzeptes die SPNV-Zielnetzplanungen 2032+2040 des Landes NRW mitberücksichtigt.

Des Weiteren wurde in der Erstellung die Bedeutung des jeweiligen Regionalbusverkehrs, insbesondere auch in Hinsicht auf dessen teils kleinräumige Erschließungsfunktion, berücksichtigt. Bei der Einführung neuer Schnellbuslinien ist deshalb das Bestandsangebot insoweit zu erhalten bzw. anzupassen, um keine Angebotsverschlechterung für einzelne Fahrgastgruppen herbeizuführen.

Karte 1: Zentrale Orte im ZRL ohne direkten SPNV-Zugang



Datengrundlage: Vermessungsverwaltungen der Länder der Bundesrepublik Deutschland (2023); Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2023)

2. Bestandsanalyse

Um die Potenziale für Schnellbusangebote im ZRL zu ermitteln, erfolgt in der Bestandsanalyse zunächst die Untersuchung sämtlicher Ziele und Rahmenvorgaben hinsichtlich Schnellbussen und möglicher Förderungen im ZRL. Außerdem werden bereits bestehende Planungen und Untersuchungen zu Schnellbuslinien ebenso wie das bestehende Schnell- und Regionalbusliniennetz im ZRL berücksichtigt. Zusammen mit Potenzialen für Verkehrsquellen und -senken werden potenzielle Schnellbuskorridore für ein integriertes Schnellbuspotenzialnetz abgeleitet.

2.1 Ziele und Rahmenvorgaben

Neben den Zuwendungsvoraussetzungen der ÖPNV-Schnellbus-RL NWL werden den ZRL betreffende Veränderungen im SPNV durch das SPNV-Zielnetz 2032+2040 in der Schnellbuskonzeption berücksichtigt. Außerdem gilt es bereits bestehende Planungen zum Schnellbus- und Regionalverkehr im ZRL, u.a. durch die Nahverkehrspläne (NVP) oder lokale Schnellbuskonzepte zu prüfen.

ÖPNV-Schnellbus-RL NWL

Mit der ÖPNV-Schnellbus-RL NWL soll durch die Anbindung schienenferner zentraler Orte sowie der Schließung nachfragerrelevanter Lücken im SPNV der Linienverkehr ergänzt werden. Die für die Konzeptionierung der Schnellbuslinien wichtigsten Förderkriterien der ÖPNV-Schnellbus-RL NWL sind in Tabelle 1 abgebildet. Weitere geltende Förderkriterien zu Tarif und Vertriebsstruktur, Haltestellen, Fahrzeugeinsatz, Kundenkommunikation sowie Erhebung werden in der integrierten Schnellbuskonzeption nicht direkt berücksichtigt und können der Richtlinie selbst entnommen werden.

Tabelle 1: Zusammenfassende Übersicht über die Richtlinien zur Schnellbusförderung von NWL und ZRL

Kriterium	Zuwendungsvoraussetzung
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schnelle Verbindung zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren Mindest-Durchschnittsgeschwindigkeit: 32,5 km/h¹ ◆ Umwegefaktor: 1,2¹ ◆ Ausschöpfung von Fahrgastpotenzialen entlang der Verbindungsrelation ◆ Halt an den SPNV-Zugangsstellen bzw. zentralen Verknüpfungspunkten in den Kommunen entlang der Verbindungsrelation; Halte dazwischen, sofern Attraktivität der Verbindung gewährleistet wird ◆ Gewährleistung der regionalen Netzwirkung

¹ Abweichungen durch begründete Fälle wie z.B. Topografie, Lücken im Straßennetz

Kriterium	Zuwendungsvoraussetzung
	<ul style="list-style-type: none"> Mindestens eine räumliche <u>und</u> zeitliche Verknüpfung mit dem SPNV <p>Abstimmung der Aufgabenträger bei grenzüberschreitenden Verbindungsrelationen</p>
Betriebszeiten	<p>Mo. – Fr.: 06:00 – 20:00 Uhr Sa.: 09:00 – 18:00 Uhr So.: Nach Bedarf</p> <p>Maximal förderfähiger Bedienzeitraum: 05:00 – 24:00 Uhr</p>
Takt	<p>Durchgehender Taktverkehr² Mo. – Sa.: min. 60-Minuten Takt</p> <p>Maximal förderfähige Taktdichte: Mo. – Sa.: 2 Fahrtenpaare / Stunde So.: 1 Fahrtenpaar / Stunde</p>
Verknüpfung	Symmetrische Anschlüsse mit angemessenen Umsteigezeiten

Quelle: Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes (ÖPNV-Schnellbus-RL NWL)

SPNV-Zielnetz 2032+2040

Mit dem Zielnetz 2032+2040 des Landes Nordrhein-Westfalen soll durch mehr Verbindungen, bessere Anschlüsse und kürzere Reisezeiten der SPNV attraktiver gestaltet werden. Das Zielnetz 2032+2040 bildet die Anpassung von Verbindungen und in der Taktgestaltung mittelfristig (2032) und langfristig (2040) ab. Im Folgenden werden die wesentlichen Veränderungen innerhalb des ZRL im Zielnetz aufgeführt. Das umfassende SPNV-Angebot im ZRL heute sowie das geplante Angebot 2032 bzw. 2040 kann Anhang A1 entnommen werden.

Im Zielnetz 2040 wird auf der Strecke der RB52 in Lüdenscheid-Bügge eine Zugteilung mit Endziel Lüdenscheid oder Halver durchgeführt. Neben der SPNV-Erschließung des Zentrums der Stadt Halver wird hierdurch eine umsteigefreie Verbindung von Halver bzw. Halver-Oberbrügge über Lüdenscheid-Brügge nach Hagen geschaffen. Die Bestandslinie RB25 wird durch die RB55 ohne Halt in Lüdenscheid und Durchbindung bis Dortmund Hbf über Hagen Hbf ersetzt. Hierdurch wird eine umsteigefreie Relation von Gummersbach über Meinerzhagen Richtung Hagen ermöglicht. Außerdem wird, zusammen mit der RB52, ein 30-Minuten-Takt geschaffen. Die wegfallende Relation Lüdenscheid – Gummersbach wird durch die S15 im 60-Minuten-Takt bedient. Die S15 soll über Köln bis Kall geführt werden.

² Zwecks SPNV-Anbindung darf hiervon abgewichen werden. Des Weiteren können täglich drei Fahrten je Richtung zwecks Ausbildungs- und Berufsverkehre abweichen.

Unter Vorbehalt der Wiederinbetriebnahme der Eisenbahninfrastruktur auf der Hönnetalbahn zwischen Unna und Fröndenberg soll 2032 die RB54 weiterhin zwischen Fröndenberg und Neuenrade verkehren und der Abschnitt von Unna nach Menden als RB58 verkehren. Diese soll im Zielnetz 2040 bis Hemer verlängert werden. Ein entsprechendes Betriebskonzept für den Abschnitt Menden – Hemer steht noch aus. Die RB54 soll 2040 zudem ab Fröndenberg über Schwerte (Ruhr) bis Hagen verlängert werden.

Mit der RB56 (Röhrtalbahn) soll im Zielnetz 2032 Sundern mit dem SPNV erschlossen werden. Hier ist eine Verbindung von Sundern nach Neheim-Hüsten im 60-Minuten-Takt mit zeitlicher Verknüpfung an die RE57 Richtung Dortmund Hbf vorgesehen. Außerdem soll im Zielnetz 2040 die RB92 von Olpe nach Finnentrop über Iserlohn-Letmathe und Schwerte (Ruhr) bis nach Dortmund Hbf verlängert werden. Neben einer Erhöhung der Fahrtenpaare je Stunde wird somit auch eine umsteigefreie Relation aus Plettenberg, Werdohl und Altena nach Dortmund geschaffen.

Das Zielnetz 2040 sieht zudem die Reaktivierung der WLE-Strecke Münster über Sendenhorst und Lippstadt nach Warstein vor. Ein Betriebskonzept für den Abschnitt zwischen Sendenhorst, Lippstadt und Warstein wurde im Zielnetz 2040 berücksichtigt. Die entsprechende Machbarkeitsuntersuchung für diesen Abschnitt wurde im Herbst 2023 veröffentlicht. Im Zielnetz 2040 sind innerhalb des ZRL die Einführung der Linie RB88 von Lippstadt nach Warstein, die Linie RB86 im 60-Minuten-Takt von Lippstadt nach Neubeckum sowie ergänzend zu dieser Linie die S68 von Lippstadt über Beckum und Sendenhorst nach Münster Hbf ohne Halt in Neubeckum vorgesehen.

Unter Vorbehalt der Umsetzung der Machbarkeitsuntersuchung des NWL zur Reaktivierung der Almetalbahn sieht das Zielnetz 2040 eine Verlängerung der RB97 ab Brilon bis Paderborn vor. Außerdem soll die RE57 über Brilon bis Egger verlängert werden.

Im Zuge der Zielnetzplanungen werden einige RE-Linien in RRR-Linien (Rhein-Ruhr-Express) sowie RB-Linien in das S-Bahnliniennetz überführt.

Des Weiteren wurden kurzfristig realisierbare bzw. vorbereitende Maßnahmen der Zielnetzplanungen im Zuge der 5-Jahres-Vorschau zusammengefasst. Diese beinhaltet Maßnahmen bis einschließlich des Fahrplanjahres 2027. Im ZRL-Gebiet betrifft dies den stufenfreien Ausbau einiger SPNV-Zugangsstelle sowie die Errichtung der SPNV-Zugangsstelle Hamm-Westtünen. Die Fertigstellung dieser erfolgt voraussichtlich im Herbst 2024.

Planungen im Regional- und Schnellbusverkehr der Verbandsmitglieder

Im Zuge der Neuaufstellung des NVP plant der Kreis Unna die Überführung des Schnellbusangebotes in ein X-Liniennetz, um direkte Verbindungen auf nachfragestarken Linien zu schaffen (Tabelle 2). Die Umstellung soll zum Fahrplanwechsel 2026 durchgeführt werden.

Darüber hinaus hat die Stadt Hamm einen Vorschlag für eine Schnellbuslinie auf der Relation Hamm – Lippborg – (Lippstadt) erarbeitet. Primär soll hierbei das geplante Industriegebiet Westfalen in Lippborg erschlossen werden.

Vor dem Hintergrund des NVP 2018 bis 2022 und der existierenden Fördermöglichkeiten hat der Kreis Soest 2021 ein Konzeptpapier zur Umsetzung von Schnellbusverkehren auf verschiedenen Korridoren erarbeitet. Ziel ist es, das ÖPNV-Angebot in Siedlungsbereichen abseits der Schienenkorridore zu verbessern, leistungsstarke und attraktive Zubringerlinien zum SPNV zu etablieren, Angebote mit schneller Beförderung als Alternative zum fehlenden SPNV-Angebot zu schaffen, die Attraktivität des ÖPNV durch hochwertige Produkte zu steigern und gegenüber dem MIV zu implementieren sowie die verkehrlichen Anbindungen der Kommunen und relevanter Aufkommensschwerpunkte in den Korridoren zu verbessern.

Die aktuellen Planungen einzelner Verbandsmitglieder sind in Tabelle 2 zusammengefasst.

Tabelle 2: Schnellbusplanungen einzelner Verbandsmitglieder

Kreis bzw. Stadt	Verbindungsrelation
Unna	Kamen - Bönen
	Selm - Werne
Hamm	Hamm - Lippetal
Soest	Beckum - Lippetal - Soest
	Hamm - Werl - Wickede - Menden
	Soest - Warstein
	Hamm / Welver - Werl - Neheim
	Lippstadt - Warstein - Meschede
	Soest - Möhnesee - Arnsberg

Planungen benachbarter Regionen mit Bezug zum ZRL

Von den vier weiteren regionalen Zweckverbänden innerhalb des NWL bestehen aktuell keine für den ZRL relevanten Planungen für neue bzw. aufzuwertende Schnellbuslinien. Das Schnellbuskonzept des Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) aus April 2020 hat mögliche Bedarfe auf den Korridoren Schmallerberg – Lennestadt-Altenhundem, Meschede – Lennestadt-Grevenbrück und Bad Berleburg – Winterberg untersucht. Auf dem Korridor Schmallerberg – Lennestadt-Altenhundem verkehrt die Schnellbuslinie SB9 (siehe Kapitel 2.2). Das Bestandsangebot auf dem Korridor Meschede – Lennestadt-Grevenbrück wird als ausreichend bewertet. Auf dem Korridor Bad Berleburg – Winterberg kann das Angebot nicht weiter beschleunigt werden.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) strebt durch sein X-Buskonzept Ergänzungen zum SPNV bzw. eine gute Verknüpfung mit dem SPNV für schienenferne Gemeinden an. Zudem soll ein engmaschigeres Liniensystem durch Abstimmung des SPNV mit den Schnell- und Regionalbussen erwirkt und mit bestehenden Linien verknüpft werden, um Durchbindungen zu realisieren. In den ZRL einbrechende Verbindungsrelationen des VRR X-Buskonzepts können der Tabelle 3 entnommen werden.

Tabelle 3: Schnellbusplanungen des VRR

Verbindungsrelation
Unna- Lünen – Waltrop (– Recklinghausen)
Schwelm – Radevormwald – Halver – Lüdenscheid
Dortmund – Lüdenscheid
Waltrop – Lünen-Brambauer – DO-Flughafen – Holzwickede
Hagen – Iserlohn – Menden
Lünen – DO-Flughafen – Holzwickede
Lünen – DO-Brackel - Schwerte

2.2 Aktuelles Schnell- und Regionalbusliniennetz

Im ZRL verkehren mit der Schnellbuslinie S20 von Lünen nach Hamm, der Schnellbuslinie S20 von Neheim nach Sundern, der Schnellbuslinie S40 von Lünen nach Unna sowie der Schnellbuslinie S60 von Lippstadt nach Warstein im Fahrplanjahr 2024 insgesamt vier geförderte Schnellbuslinien (siehe Tabelle 4). Die Linie S20 bietet den Fahrgästen eine schnelle Verbindung zwischen Neheim-Hüsten und Sundern mit direkter Anbindung an den Bahnhof Neheim-Hüsten. Die Linie S20 im Kreis Unna stärkt die Verbindung von Lünen über Bergkamen nach Hamm, mit einer direkten Durchbindung bis Hamm Hbf. Im Kreis Soest verbindet die Linie S60 Lippstadt, Erwitte, Anröchte und Warstein miteinander. Die 2021 neu eingeführte Linie S40 von Lünen über Bergkamen nach Unna ergänzt das Schnell- und Regionalbusliniennetz und trägt ebenfalls zur Stärkung der regionalen Verkehrsanbindungen bei. Eine Übersicht über die Linien inkl. zentraler Haltepunkte kann dem Anhang A2 entnommen werden.

Tabelle 4: Übersicht über die geförderte Schnellbuslinien im ZRL

Linie	Verbindungsrelation	Aufgabenträger	Betreiber
S20	Hamm - Bergkamen - Lünen	Kreis Unna	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH
S20	Neheim-Hüsten - Sundern	Hochsauerlandkreis	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
S40	Unna - Kamen - Lünen	Kreis Unna	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH
S60	Lippstadt - Warstein	Kreis Soest	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

Neben den vier geförderten Schnellbussen verkehren aktuell 14 weitere Buslinien mit der Produktbezeichnung Schnellbus oder SB-Bus im ZRL. Mit der Verwendung dieser Produktbezeichnungen sind jedoch keine verbindlichen Angebotsmerkmale verbunden, so dass es keine umfassenden Vorgaben zu Bedienungszeiträumen, Taktung, Haltestellenpolitik, Durchschnittsgeschwindigkeit etc. gibt. Eine Übersicht über die nicht geförderte Schnell- bzw. SB-Busse im ZRL kann dem Anhang A2 entnommen werden.

Tabelle 5: Übersicht über nicht geförderte Schnellbuslinien im ZRL

Linie	Verbindungsrelation	Aufgabenträger	Betreiber
S1	Lüdenscheid - Altena - Iserlohn	Märkischer Kreis	Märkische VG
S2	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	Märkischer Kreis	Märkische VG
S3	Iserlohn - Menden	Märkischer Kreis	Märkische VG
S10	Arnsberg - Neheim	Hochsauerlandkreis	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
S10	Hamm - Werne - Lünen	Kreis Unna	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH
S11	Arnsberg - Delecke - Soest	Kreis Soest	WB Westfalen Bus GmbH
S30	Dortmund - Bergkamen	Kreis Unna	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH
S30	Medebach - Olsberg - Brilon	Hochsauerlandkreis	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
S40	Niedersfeld - Winterberg - Westfeld - Schmallenberg	Hochsauerlandkreis	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

Linie	Verbindungsrelation	Aufgabenträger	Betreiber
S50	Hallenberg – Winterberg - Olsberg	Hochsauerlandkreis	WB Westfalen Bus GmbH
S70	Meschede – Hennesee - Eslohe	Hochsauerlandkreis	WB Westfalen Bus GmbH
S81	Werne - Rünthe - Bergkamen - Kamen - Unna	Kreis Unna	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH
S90	Meschede - Bödefeld - Bad Fredeburg - Schmallenberg	Hochsauerlandkreis	WB Westfalen Bus GmbH
SB9	Schmallenberg – Saalhausen - Altenhundem	Kreis Olpe	Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH ³

Darüber hinaus verkehren 46 Regionalbuslinien, die die Städte und Gemeinden im ZRL miteinander verbinden. Der Großteil der Regionalbusse wird im Grundtakt von 30- oder 60-Minuten betrieben. Im Märkischen Kreis verkehren mit der R30 von Schwerte (Ruhr) nach Iserlohn, der R44 von Wickede (Ruhr) nach Menden (Sauerland) und der R61 von Attendorn nach Meinerzhagen nur einbrechende Buslinien dieser Produktbezeichnung im Kreisgebiet. Zudem werden innerhalb des Märkischen Kreises 16 Buslinien ohne Regionalbusbezeichnung in der Funktion als Regionalbus eingesetzt. Im Kreis Unna verkehren neben den Regionalbussen fünf Buslinien unter der Produktbezeichnung „Direktbus“.

2.3 Potenzielle Schnellbuskorridore

Zur Ermittlung möglicher Schnellbuskorridore wird zum einen die Bevölkerungsstruktur im ZRL als Grundlage für die Abschätzung der Gesamtnachfrage bzw. möglicher Verkehrsquellen untersucht. Zum anderen werden Pendelndenverflechtungen auf Basis der gemeldeten Wohn- bzw. Arbeitsorte zur Abschätzung der Nachfragepotenziale im Berufsverkehr herangezogen. Ergänzend werden zentrale Points of Interest (POIs) bzw. Häufungen von POIs, wie Freizeitmöglichkeiten, Hochschulstandorte und mögliche Ziele im Freizeit-, Bildungs- und Erledigungsverkehr mit regionaler Bedeutung, betrachtet. Darauf aufbauend werden Korridore identifiziert, die Ziele und Quellen dieser Verkehre verbinden und Potenziale für Schnellbusverbindungen beinhalten.

Bevölkerung im ZRL

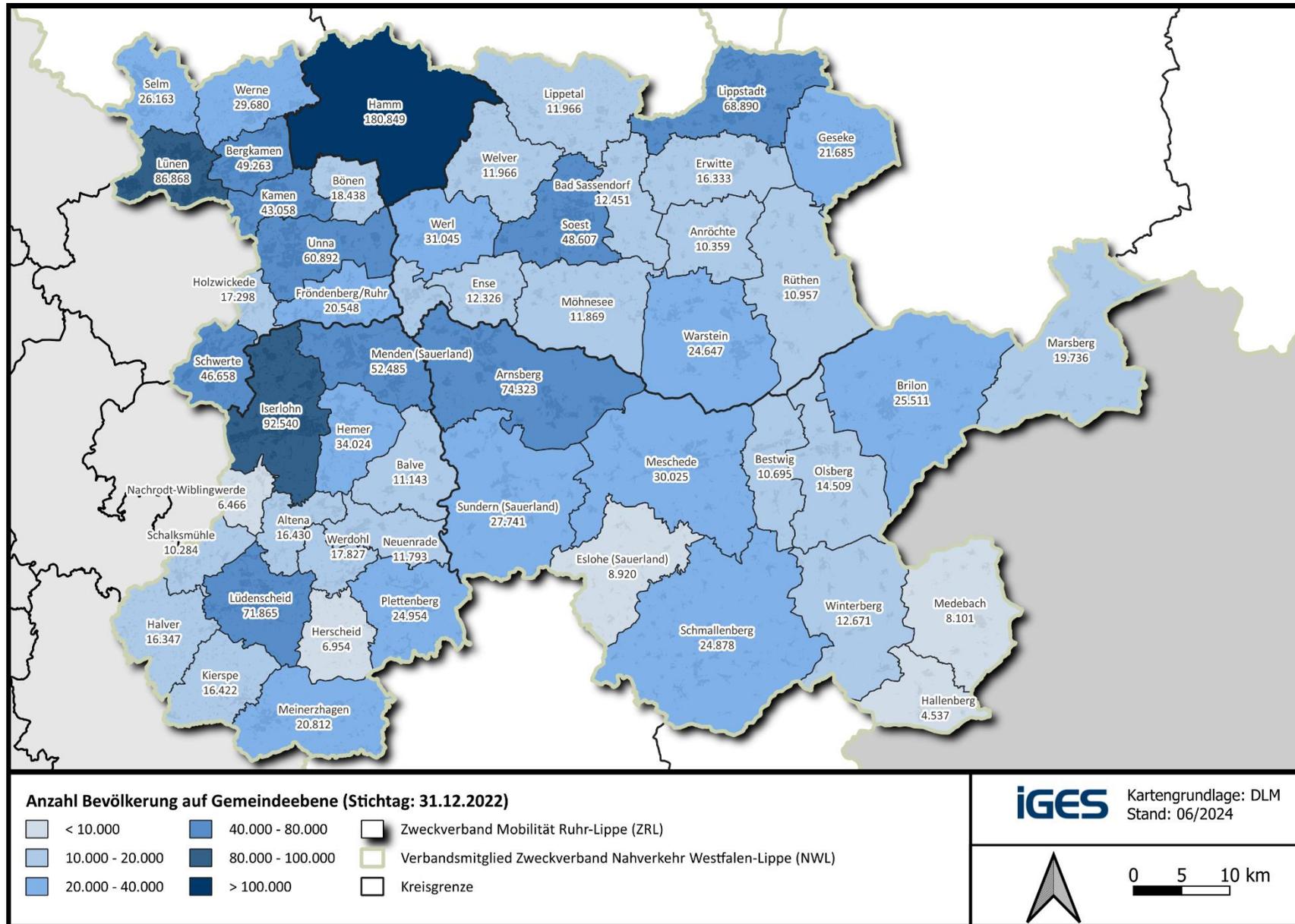
Im ZRL leben rund 1.560.000 Menschen⁴. Zu den bevölkerungsreichsten Städten und Gemeinden gehören Hamm (180.849), Iserlohn (92.540), Lünen (86.868) und Lüdenscheid (71.865). Die Bevölkerung auf Gemeindeebene kann Karte 2 entnommen werden. Der Anteil der 20- bis 30-Jährigen liegt im Untersuchungsraum

³ Kreisgrenzenübergreifender Verkehr mit Aufgabenträgerschaft außerhalb des ZRL

⁴ Stichtag: 31.12.2022

zwischen 9 und 12 Prozent. Die meisten jungen Erwachsenen leben ebenfalls in den größeren Gemeinden wie Hamm (22.305), Iserlohn (10.043) und Lüdenscheid (7.884) sowie in Lippstadt (7.572) und Arnsberg (7.676). Der Anteil der Bevölkerung, die 65 Jahre und älter ist, liegt in den Gemeinden zwischen 19 und 33 Prozent. Einige kleinere und ländlichere Gemeinden weisen im Verhältnis zu ihrer Gesamtbevölkerung eine überproportionale große Anzahl an Menschen über 65 Jahren auf. Den höchsten Anteil hat Bad Sassendorf mit 33 Prozent. In den größeren Gemeinden liegt der Anteil bei etwa 20 Prozent, wie in Hamm (38.388), Iserlohn (21.327) und Lüdenscheid (15.883) (siehe Anhang A3).

Karte 2: Anzahl der Bevölkerung im ZRL auf Gemeindeebene



Datengrundlage: Statistisches Landesamt NRW (2023)

Pendelndenverflechtungen

Die Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr werden anhand der Pendelndendaten von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten analysiert. Die Analyse der Pendelndendaten für den ZRL erfolgt auf Grundlage der Wohn- und Arbeitsorte der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten auf Basis der Statistik der Bundesagentur für Arbeit⁵. Im ZRL-Gebiet gibt es mehrere bedeutende Pendelndenströme.

Die größten Einpendelströme verlaufen von Dortmund nach Unna, Lünen und Schwerte sowie von Hagen nach Iserlohn und von Ahlen nach Hamm. Die größten Auspendelströme führen von Lünen, Unna, Schwerte, Kamen, Bergkamen und Hamm nach Dortmund sowie von Iserlohn nach Hagen. Innerhalb des ZRL bestehen starke Pendlerverflechtungen zwischen Hemer und Iserlohn, Menden und Iserlohn, Kamen und Unna sowie Erwitte und Lippstadt. Besonders auffällig ist die Pendelndenbewegung von rund 30.000 Personen aus dem Kreis Unna nach Dortmund und umgekehrt von etwa 16.500 Personen.

Innerhalb des Kreises Unna pendeln rund 32.000 Menschen. Aus Hamm pendeln viele Personen in den Kreis Unna, insbesondere aus Bönen, Werne und Unna sowie aus Iserlohn und Hagen nach Schwerte. Menden verzeichnet viele Pendelnde aus Fröndenberg. Aus dem Kreis Unna gibt es starke Pendelndenströme nach Hamm, Münster und Iserlohn, insbesondere aus Bergkamen, Werne und Bönen. Die Stadt Hamm hat viele Pendelndenverflechtungen mit Dortmund, Münster und Ahlen. Der Märkische Kreis verzeichnet bedeutende Pendelndenströme aus Hagen, Dortmund und dem Kreis Unna, insbesondere nach Iserlohn und Lüdenscheid. Innerhalb des Märkischen Kreises bestehen starke Verbindungen zwischen den Städten, vor allem zwischen Iserlohn, Hemer und Menden. Im Hochsauerlandkreis sind die stärksten Auspendelströme nach Dortmund, Ense, Soest und Warstein gerichtet. Innerhalb des Kreises gibt es starke Pendelndenströme zwischen Arnsberg, Sundern, Meschede und Brilon. Der Kreis Soest verzeichnet bedeutende Pendelndenströme nach Arnsberg, Hamm, Paderborn und Dortmund. Innerhalb des Kreises Soest bestehen starke Verbindungen zwischen Erwitte und Lippstadt, Geske und Lippstadt sowie Bad Sassendorf und Soest.

Alle Pendelndenverflechtungen mit mindestens 500 Pendelnden können Karte 3 und Karte 4 entnommen werden. Des Weiteren sind die zwanzig stärksten Pendelndenströme in Tabelle 6 aufgeführt.

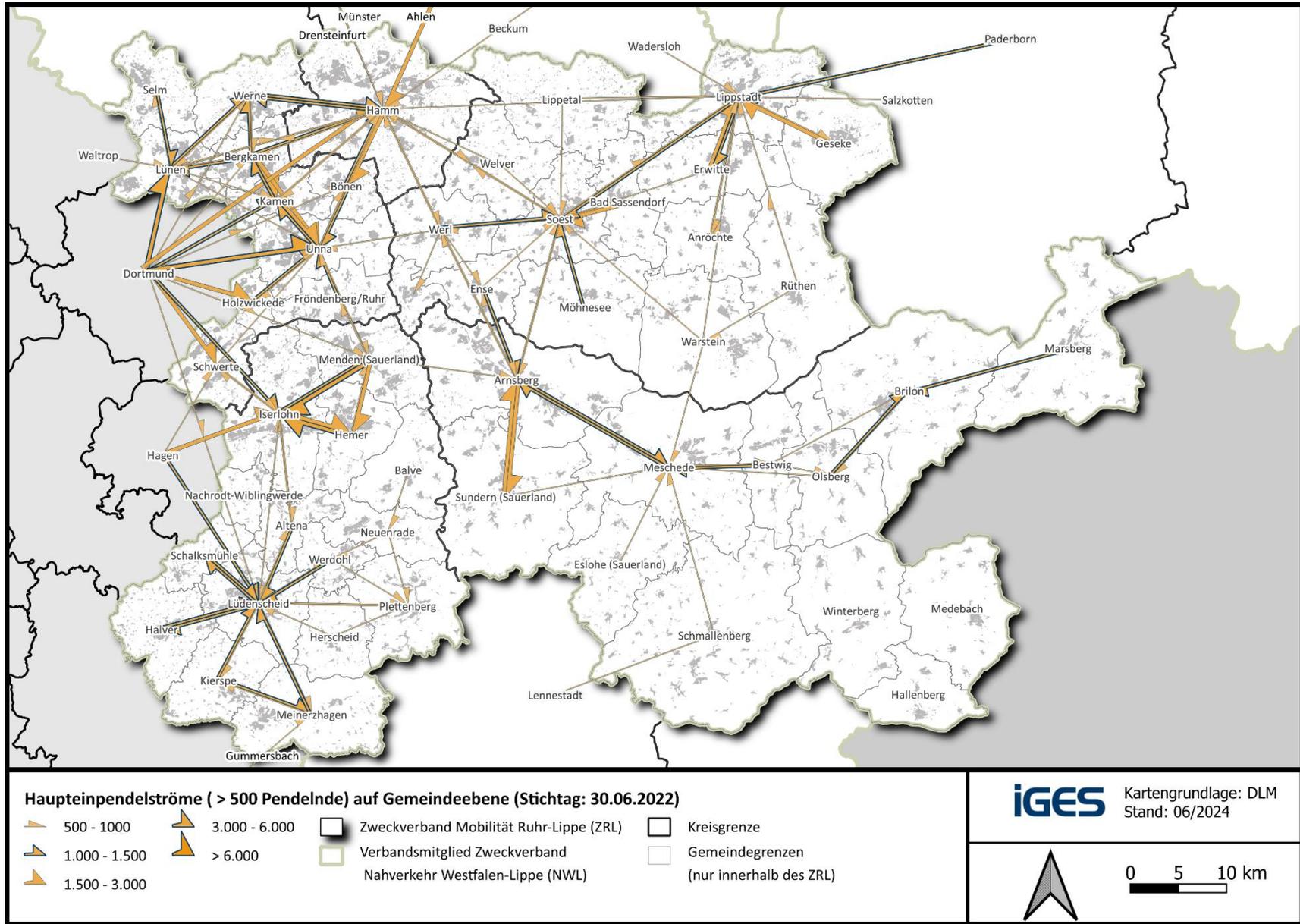
⁵ Stichtag: 30.06.2022

Tabelle 6: Top 20 der aufkommensstärksten Ein- und Auspendelndenströme

Ausgangsort	Zielort	Anzahl Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (Pendelnde)
Lünen	Dortmund	9.007
Unna	Dortmund	4.436
Schwerte	Dortmund	4.237
Dortmund	Unna	4.061
Hemer	Iserlohn	4.027
Dortmund	Lünen	3.726
Iserlohn	Hagen	3.586
Menden	Iserlohn	3.367
Hamm	Dortmund	3.233
Kamen	Dortmund	3.092
Bergkamen	Dortmund	2.910
Iserlohn	Hemer	2.796
Hagen	Iserlohn	2.726
Dortmund	Schwerte	2.612
Kamen	Unna	2.517
Hamm	Münster	2.478
Erwitte	Lippstadt	2.385
Sundern	Arnsberg	2.306
Ahlen	Hamm	2.227
Holzwickede	Dortmund	2.134

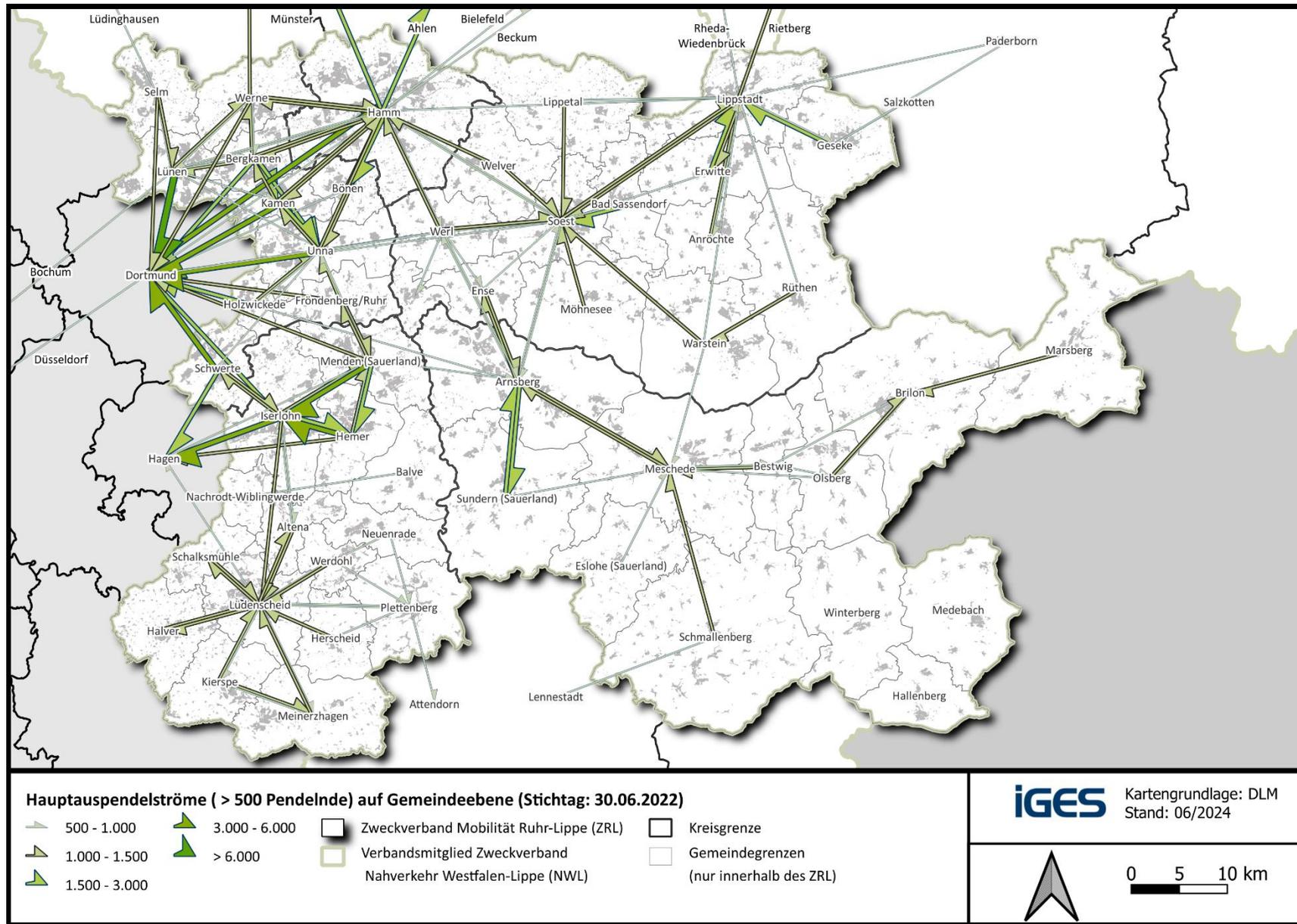
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2023

Karte 3: Haupteinpendelströme in den ZRL sowie innerhalb



Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit (2023)

Karte 4: Hauptauspendelströme aus dem ZRL sowie innerhalb



Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit (2023)

POIs im Freizeit-, Erledigungs- und Bildungsverkehr

Orte mit Häufungen an POIs werden als mögliche Ziele im Freizeit-, Bildungs- und Erledigungsverkehr mit regionaler Bedeutung betrachtet. Relevante POIs sind neben Hochschulstandorten für Bildungsverkehre und Krankenhäusern für Gesundheitsverkehre u.a. Museen, Zoos, Freizeitparks und Sportstätten für den Freizeitverkehr. Die Verteilung dieser POIs kann Anhang A3 entnommen werden.

Übersicht der ermittelten Schnellbuskorridore

Auf Grundlage der ermittelten Potenziale konnten insgesamt 42 potenzielle Schnellbuskorridore abgeleitet werden. Die Schnellbuskorridore lassen sich nach vorliegender Parallelität zum SPNV differenzieren. Insgesamt besteht auf 28 der Schnellbuskorridore kein SPNV-Angebot. Bei vier Schnellbuskorridoren besteht auf mindestens einem Abschnitt des Korridors ein SPNV-Angebot und auf zehn Korridoren besteht entlang des gesamten Korridors bereits ein SPNV-Angebot. Neben der SPNV-Parallelität lassen sich die aktuellen Reisezeitvorteile des MIV gegenüber des Bestandsangebots im ÖPNV ermitteln⁶. Dieser gibt an, um wie viel Prozent die Reisezeit mit dem MIV kürzer ist als die Reisezeit mit dem aktuellen ÖPNV auf einer bestimmten Strecke. Ein hoher Reisevorteil deutet darauf hin, dass der ÖPNV auf diesen Strecken eine höhere Reisezeit aufweist und somit weniger attraktiv gegenüber dem MIV ist. Ein negativer Reisezeitvorteil drückt aus, dass die Reisezeit mit dem Bestandsangebot des ÖPNV kürzer ist als die Reisezeit mit dem MIV. Die Einführung von Schnellbuskorridoren könnte die Reisezeiten im ÖPNV verkürzen und somit seine Attraktivität erhöhen.

Tabelle 7 gibt eine Übersicht über die 28 Schnellbuskorridore ohne bestehendes SPNV-Angebot. Auf dem Korridor Hamm – Werl – Arnsberg – Sundern ist im Zielnetz 2032 die Linie RB56 von Neheim-Hüsten nach Sundern vorgesehen (siehe Kapitel 2.1). Gemäß Zielnetz 2040 soll auf dem Korridor Werdohl – Lüdenscheid – Halver ein SPNV-Angebot zwischen Lüdenscheid-Brügge und Halver geschaffen werden. Für alle weiteren Korridore ohne SPNV-Parallelität ist in den Zielnetzplannungen keine (teilweise) Schaffung neuer SPNV-Angebote vorgesehen. Aus Tabelle 7 geht hervor, dass bei einem Großteil der Korridore ein Reisezeitvorteil im MIV gegenüber des aktuellen ÖPNV-Angebotes vorherrscht. Auf fünf der Korridore ist aktuell der MIV doppelt so schnell wie der ÖPNV. Dies betrifft zudem Teilabschnitte auf weiteren vier Korridoren. Während der Korridor Lünen – Dortmund-Brackel – Schwerte auf der Gesamrelation keine Reisevorteil für eins der beiden Verkehrsmittel aufweist, ist der MIV auf dem Abschnitt Lünen- Dortmund – Brackel mehr als doppelt so schnell. Während auf dem Korridor Hagen – Iserlohn – Menden die Reisezeit mit dem ÖPNV fast genauso kurz ist wie mit dem MIV, besteht auf den Korridoren Ahlen – Bergkamen – Dortmund aktuell ein Reisezeitvorteil im ÖPNV gegenüber dem MIV. Jedoch ist die Reisezeit mit dem MIV, durch den fehlenden

⁶ Verglichen wurden hierbei die Reisezeiten mit dem MIV auf der schnellsten Route sowie mit dem ÖPNV an einem Mittwoch zur morgendlichen HVZ (Abfahrtszeit: 8:00 Uhr; Stichtag: 24.01.2024).

SPNV-Zugang der Stadt Bergkamen, auf den Abschnitten Ahlen - Bergkamen und Bergkamen – Dortmund rund ein Drittel kürzer als mit dem ÖPNV.

Tabelle 7: Übersicht potenzielle Schnellbuskorridore ohne SPNV-Parallelität und deren aktuellen Reisezeitvorteile des MIV gegenüber dem ÖPNV

Korridor	Reisezeitvorteil MIV
Lippstadt - Rheda-Wiedenbrück	67 %
Welper - Werl - Neheim	59 %
Schmallenberg - Meschede – Warstein - Soest	53 %
Werdohl - Lüdenscheid - Halver	50 %
Brilon - Paderborn	50 %
Kamen - Bönen	46 %
Lippstadt - Warstein – Meschede	43 %
Hamm - Werl - Arnsberg - Sundern	42 %
Selm – Werne	42 %
Bad Berleburg – Winterberg	39 %
Werl - Wickede – Menden	38 %
Unna - Iserlohn - Lüdenscheid - Herscheid	38 %
Soest - Warstein – Rüthen	38 %
Soest - Möhnesee- Arnsberg	35 % ⁷
Schmallenberg – Lennestadt	34 %
Wadersloh – Lippstadt	33 %
Meschede – Lennestadt	30 %
Waltrop - Lünen-Brambauer - DO-Flughafen - Holzwickede	27 %
Schwelm - Radevormwald - Halver - Lüdenscheid	25 % ⁸
Lünen - DO-Flughafen - Holzwickede	25 %
Hamm - Lippetal	25 %
Unna - Lünen - Waltrop - (Recklinghausen)	21 % ⁹
Dortmund - Lüdenscheid	18 %

⁷ 47 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Soest - Möhnesee

⁸ 59 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Schwelm - Radevormwald

⁹ 50 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Lünen - Waltrop

Korridor	Reisezeitvorteil MIV
Olsberg - Winterberg	17 %
Schwerte - DO-Wellinghofen - DO Universität	13 % ¹⁰
Lünen - DO-Brackel - Schwerte	0 % ¹¹
Hagen - Iserlohn - Menden	-5 %
Ahlen - Bergkamen - Dortmund	-133% ¹²

Tabelle 8 zeigt die vier potenziellen Schnellbuskorridore mit teilweiser SPNV-Parallelität. Hierbei variieren die Reisezeitvorteile des MIV gegenüber dem ÖPNV auf einzelnen Abschnitten. Auf dem Korridor Meinerzhagen – Lüdenscheid – Hagen besteht im Abschnitt Lüdenscheid – Hagen eine SPNV-Parallelität. Dennoch ist hier der MIV fast doppelt so schnell wie das aktuelle ÖPNV-Angebot. Ähnlich verhält es sich auf dem Korridor Unna – Menden – Hemer – Iserlohn, wo der Abschnitt Unna – Menden durch den SPNV bedient wird. Auf dem Korridor Soest – Bad Sassendorf – Lippstadt – Rietberg besteht auf den Abschnitten Soest – Bad Sassendorf – Lippstadt eine SPNV-Parallelität. Auf diesem Korridor zeigt sich ein moderater Reisezeitvorteil des MIV. Betrachtet man den gesamten Korridor Münster – Werne – Bergkamen – Kamen – Unna, bestehen keine Reisevorteile für den MIV. Zwischen Münster und Werne gibt es eine SPNV-Parallelität. Auf den Abschnitten Werne – Bergkamen und Bergkamen – Kamen ist der MIV jedoch jeweils doppelt so schnell wie der ÖPNV.

Tabelle 8: Übersicht potenzielle Schnellbuskorridore mit teilweiser SPNV-Parallelität und deren aktuellen Reisezeitvorteile des MIV gegenüber dem ÖPNV

Korridor	Reisezeitvorteil MIV	SPNV-Parallele Abschnitte
Meinerzhagen - Lüdenscheid - Hagen	45% ¹³	Lüdenscheid - Hagen
Unna - Menden - Hemer - Iserlohn	38%	Unna – Menden
Soest - Bad Sassendorf - Lippstadt - Rietberg	18%	Soest - Bad Sassendorf - Lippstadt ¹⁴

¹⁰ 57 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Dortmund-Wellinghofen – Dortmund-Universität

¹¹ 59 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Lünen – Dortmund-Brackel

¹² 34 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Ahlen – Bergkamen und 33 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Bergkamen – Dortmund

¹³ Aktuell noch Einschränkungen durch Flutschäden

¹⁴ Nicht über Erwitte

Korridor	Reisezeitvorteil MIV	SPNV-Parallele Abschnitte
Münster - Werne - Bergkamen - Kamen - Unna	-56% ¹⁵	Münster - Werne

Aus den in Tabelle 9 dargestellten Reisezeitvorteilen der Schnellbuskorridore mit SPNV-Parallelität geht hervor, dass auf zwei der Schnellbuskorridore trotzdem die Reisezeiten mit dem MIV kürzer sind. Bei den weiteren acht ermittelten Korridoren besteht kein Reisezeitvorteil des MIV gegenüber dem ÖPNV. So ist auf dem Korridor Marsberg – Brilon – Olsberg der ÖPNV doppelt so schnell wie der MIV. Dennoch ist der MIV auf dem Abschnitt Marsberg – Brilon doppelt so schnell. Auf dem Korridor Lippstadt – Soest – Werl – Unna – Dortmund ist die Reisezeit mit dem ÖPNV rund ein Drittel kürzer. Dies deutet darauf hin, dass der ÖPNV auf dieser Strecke bereits eine wettbewerbsfähige Alternative zum MIV darstellt. Noch deutlicher wird dies auf den Korridoren Hamm - Lippstadt – Paderborn, Selm – Lünen – Dortmund, Werne – Lünen – Dortmund, Münster – Hamm, Hamm – Welver – Soest und Hamm – Unna – Dortmund. Auf diesen Korridoren ist der ÖPNV deutlich schneller als der MIV, was die Bedeutung und Effizienz der bestehenden SPNV-Verbindungen hervorhebt.

Tabelle 9: Übersicht potenzielle Schnellbuskorridore mit SPNV-Parallelität und deren aktuellen Reisezeitvorteile des MIV gegenüber dem ÖPNV

Korridor	Reisezeitvorteil MIV
Hagen - Iserlohn - Neheim - Arnsberg - Brilon	18%
Iserlohn - Schwerte - Dortmund	17%
Lippstadt - Soest - Werl - Unna - Dortmund	-33%
Marsberg - Brilon - Olsberg	-52% ¹⁶
Hamm - Lippstadt - Paderborn	-118%
Selm - Lünen - Dortmund	-123%
Werne - Lünen - Dortmund	-139%
Münster - Hamm	-150%
Hamm - Welver - Soest	-169%
Hamm - Unna - Dortmund	-221%

¹⁵ 50 % Reisezeitvorteil auf den Abschnitten Werne – Bergkamen und Bergkamen – Kamen

¹⁶ 50 % Reisezeitvorteil auf dem Abschnitt Marsberg - Brilon

3. Potenzialnetz

Basierend auf den Reisezeitvergleichen wurden acht potenzielle Schnellbuskorridore geprüft. Außerdem wurden weitere Schnellbuskorridore auf Grund bereits bestehender Konzepte, Planungen und Rahmenbedingungen untersucht. Ergänzend wurde der potenzielle Schnellbuskorridor von Olsberg nach Winterberg aufgrund seiner besonderen Bedeutung im (über)regionalen Tagestourismus, trotz geringer Reisezeitvorteile, mitberücksichtigt. Somit ergibt sich ein Potenzialnetz aus dreizehn Korridoren.

Die Prüfung dieses Potenzialnetzes beinhaltet die Untersuchung des aktuellen ÖPNV-Angebots entlang des Korridors insbesondere in Hinblick auf die Möglichkeiten, Bestandslinien zu verändern oder verknüpfen sowie der Berücksichtigung und Einschätzung zu möglichen Parallelverkehren. Hierbei erfolgt auch die weiterführende Sichtung bestehender Planungen und Konzepte entlang des Korridors bzw. auf Korridorabschnitten des ZRL, der einzelnen Verbandsmitglieder, aber auch benachbarter Aufgabenträger. Auf Grundlage dieser Untersuchungspunkte entsteht ein erster Entwurf zu einer möglichen Linienführung inkl. Linienlänge und Umwegfaktor. Eine abschnittsweise Betrachtung der Pendelindendaten ermöglicht zudem eine Einschätzung der potenziellen Nachfrage, auch im Verhältnis aller untersuchten Korridore des Potenzialnetzes.

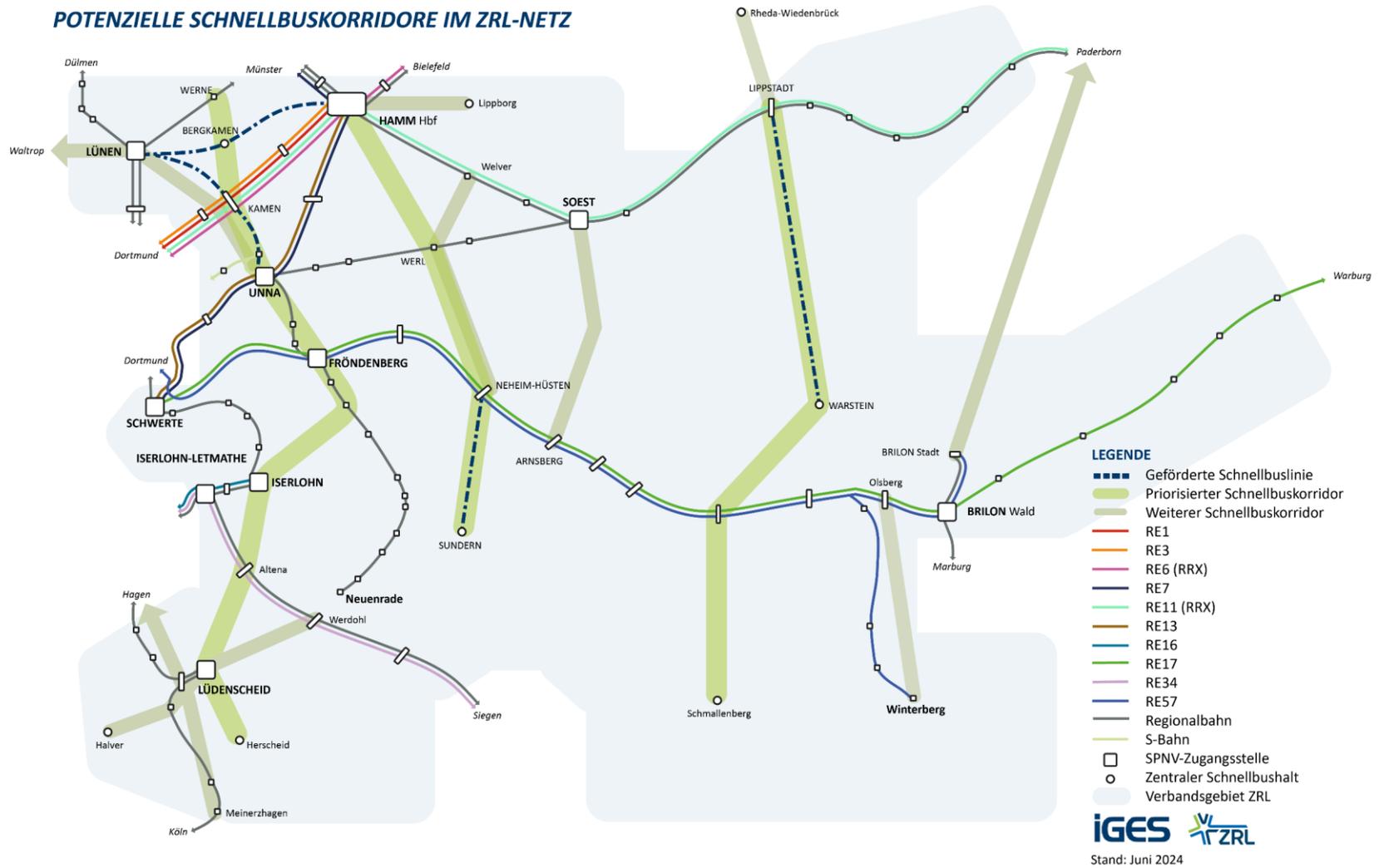
Basierend auf der ersten Prüfung erfolgt eine Einordnung der dreizehn Korridore des Potenzialnetzes nach Priorität. Die dreizehn Korridore inkl. ihrer Priorität sind in Tabelle 10 und Karte 5 dargestellt. Die prioritär eingestuftten Korridore sind in umfassende Liniensteckbriefe überführt (siehe Kapitel 4). Die Ergebnisse der nicht weiter priorisierten Korridore können den zusammenfassenden Liniensteckbriefen im Anhang A4 entnommen werden.

Tabelle 10: Übersicht der geprüften potenziellen Schnellbuskorridore inkl. zusammenfassende Einschätzung

Korridor	Priorität	Begründung
Lippstadt – Rheda-Wiedenbrück	<i>nein</i>	Begrenzte Nachfrage erwartet
Welver – Werl - Neheim	<i>nein</i>	Begrenzte Nachfrage auf dem Abschnitt zwischen Werl und Welver erwartet, der Abschnitt Werl – Neheim wird im Korridor Hamm – Werl – Arnberg – Sundern weiter verfolgt
Schmallenberg – Meschede – Warstein - Lippstadt	ja	Verknüpfung von Bestandslinien mit hohen Pendelndenverflechtungen; Anbindung eines schienenfernen Mittelzentrums an mehrere SPNV-Achsen
Werdohl – Lüdenscheid – Halver	<i>nein</i>	Moderate Nachfrage erwartet
Brilon – Paderborn	<i>nein</i>	Begrenzte Nachfrage erwartet
Meinerzhagen – Lüdenscheid - Hagen	<i>nein</i>	Begrenzte Nachfrage erwartet; bestehende Parallelangebote
Hamm – Werl – Arnberg - Sundern	ja	Verknüpfung von Bestandslinien mit hohen Pendelndenverflechtungen
Unna – Iserlohn – Lüdenscheid - Herscheid ¹⁷	ja	Verknüpfung von Bestandslinien mit hohen Pendelndenverflechtungen
Werne – Bergkamen – Kamen - Unna	ja	Verknüpfung von Bestandslinien mit hohen Pendelndenverflechtungen; Anbindung eines schienenfernen Mittelzentrums an mehrere SPNV-Achsen
Waltrop – Lünen (- Bergkamen – Kamen – Unna)	<i>nein</i>	Angebot der geförderten Schnellbuslinie S40 soll weiter bestehen bleiben, Verknüpfungen mit dem Schnellbusangebot der X13 im VRR sind hiervon losgelöst zu betrachten
Soest – Möhnesee - Arnberg	<i>nein</i>	Nachfrage überwiegend im Freizeitverkehr erwartet
Olsberg - Winterberg	<i>nein</i>	Begrenzte Nachfrage erwartet; bestehende Parallelangebote
Hamm - Lippetal	<i>nein</i>	Begrenzte Nachfrage erwartet; keine attraktive Verknüpfung zentraler Orte

¹⁷ Im Weiteren unterteilt in Unna – Iserlohn (Korridor 1a) und Iserlohn – Lüdenscheid (- Herscheid) (Korridor 1b).

Karte 5: Potenzielle Schnellbuskorridore



4. Liniensteckbriefe

Für die konzeptionelle Planung aller Linien wurden die Kriterien und Zuwendungsvoraussetzungen der ÖPNV-Schnellbus-RL NWL beachtet. Neben den individuellen Planungsparametern, die in den einzelnen Liniensteckbriefen festgehalten sind, gelten für alle Linien die in Tabelle 11 aufgeführten Takt- und Betriebszeiten sowie den daraus ergebenden Fahrtenpaaren.

Tabelle 11: Für alle Liniensteckbriefe geltende Planungsparameter

Planungsparameter		
Betriebszeiten	Mo.-Fr.:	06:00 – 20:00 Uhr
	Sa.:	09:00 – 18:00 Uhr
	So.:	Nach Bedarf
Takt	Mo.-Sa.:	60-Minuten Takt
	So.:	120-Minuten-Takt
Fahrentenpaare	Mo.-Fr.:	15 FP
	Sa.:	10 FP
	So.:	5 FP

Bei den folgenden Liniensteckbriefen wurde zur Konzeption des Linienverlaufes und der daraus abgeleiteten Linienlänge sowie der geschätzten Fahrzeit und Durchschnittsgeschwindigkeit auf das bestehende Straßennetz zurückgegriffen. Zukünftige bauliche Änderungen bzw. Änderungen in der Verkehrsführung sowie Anpassungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurden nicht berücksichtigt.

Zur Abschätzung der jährlichen Kosten wurde ein Kostensatz je Fahrplankilometer von 3,80 € angenommen.

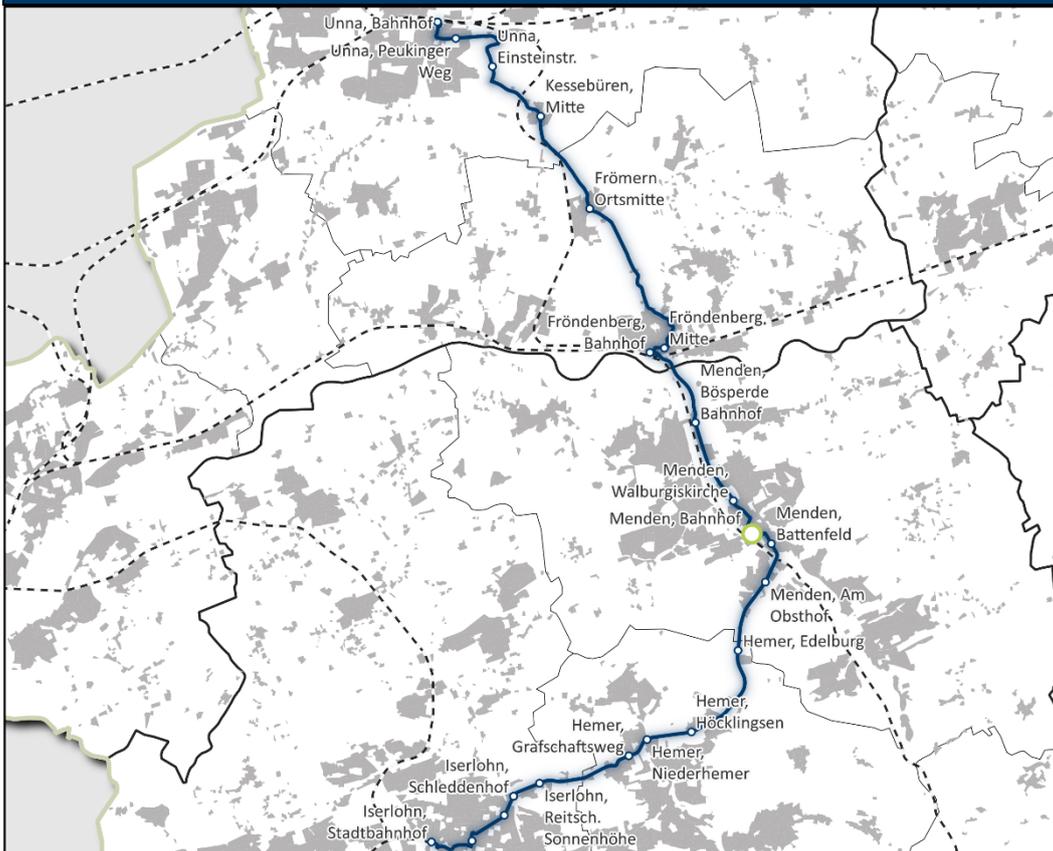


Steckbrief Linie 1a
Korridor Unna – Iserlohn – Lüdenscheid – Herscheid
Strecke Unna – Fröndenberg – Menden – Iserlohn
Stand Juli 2024

Linienbeschreibung

Kategorie	Neue Schnellbuslinie mit teilweiser Bestandslinie; Vorläuferbetrieb Zielnetz 2040
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Direktverbindung ◆ Querverbindung zwischen SPNV-Linien
Linienlänge	30,7 km
Umwegefaktor	1,60 <i>Luftlinie</i> 1,33 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	73 Minuten
Ø Geschwindigkeit	25,2 km/h
Jährl. Fpl. Km	285.200 km

Abbildung Linienverlauf



Entwurf Linienverlauf	Gemeindegrenze
Entwurf Haltestelle	Kreisgrenze
Zentraler Verknüpfungspunkt	ZRL-Grenze
Schienennetz	Siedlungsfläche

IGES
 Kartengrundlage: DLM
 Stand: 07/2024

0 1 2 km

Linienkonzeption	
Ziele	Mittelzentren Unna und Iserlohn
Verknüpfungspunkte	Unna: RB59 / RB54 / RE13 / RE 7 / S4 Fröndenberg: RB54 / RE17 / RE57 Bösperde: RB54 Menden: RB54 Iserlohn Stadtbahnhof: RB53 / RB91 / RE14
Aufgaben-trägerschaft	Kreis Unna Märkischer Kreis

Bemerkungen / Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Zwischen Menden Bahnhof und Iserlohn Stadtbahnhof verkehrt montags bis freitags die Schnellbuslinie S3 (MVG). ◆ Mit der Bestandslinie 27 (MVG) besteht zudem eine Direktverbindung zwischen Menden und Unna. ◆ Der sich aktuell in Aufstellung befindende Nahverkehrsplan für den Kreis Unna sieht laut aktuellem Planungsstand die Einführung einer X-Buslinie von Unna nach Fröndenberg (X7) vor. Im Zuge des Zielnetzes 2040 wird aktuell ein Betriebskonzept zur Verlängerung der (zukünftigen) RB58 bis Hemer erstellt. Hierdurch gäbe es ein stündliches Angebot von Hemer über Menden und Fröndenberg nach Unna (Aktuelles SPNV-Angebot: Menden – Fröndenberg 30 Minuten und stündliche Weiterführung bis Unna). Der Abschnitt Fröndenberg – Unna ist jedoch seit 2022 bis auf weiteres gesperrt und wird durch Ersatzverkehre mit Bussen bedient. ◆ Die größten Pendelndenrelationen auf dieser Strecke befinden sich zwischen Hemer und Iserlohn, Menden und Iserlohn, Menden und Hemer sowie Fröndenberg und Unna (s.u.). Die Relation Hemer – Iserlohn kann durch die Integration der Stadt Hemer in das Iserlohner Stadtliniennetz in der Konzeption weitestgehend vernachlässigt werden. Somit gilt es vorrangig umsteigefreie Relationen zwischen Menden und Iserlohn, Hemer und Menden, Unna und Fröndenberg sowie Menden und Unna herzustellen bzw. aufzuwerten.

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Unna - Iserlohn	60	30-45	38

Pendelnde		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Unna - Iserlohn	294	327
Fröndenberg - Unna	1.217	441
Menden - Unna	574	287
Hemer - Unna	106	71
Fröndenberg – Iserlohn	442	177
Menden - Iserlohn	3.367	1.380
Menden - Hemer	1.784	948
Hemer - Iserlohn	4.027	2.796
Gesamt	11.811	6.427

Voraussetzung / Randbedingung

- ◆ Mit Einführung der X7 wird bei anhaltender SPNV-Sperrung ein paralleles bzw. ergänzendes Angebot zum Schienenersatzverkehr (SEV) errichtet. Es sollte untersucht werden, inwieweit dieses Angebot in das SEV-Konzept des NWL integriert werden kann.
- ◆ Durch die Einführung der X7 und der Aufwertung der S3 zu einer förderfähigen Schnellbuslinie mit Anschluss an die RB54 kann, auch unter einer anhaltenden SPNV-Sperrung zwischen Unna und Fröndenberg, ein verbessertes Angebot auf den nachfragestärksten Relationen auf dieser Strecke geschaffen werden. Eine (perspektivische) Verlängerung der X7 bis Menden Bahnhof könnte, bei einer anhaltenden SPNV-Sperrung, eine umsteigefreie Schnellbusrelation zwischen Menden und Unna ermöglichen. Hierbei gilt es zu prüfen, ob das Angebot der Bestandlinie 27 in das Schnellbusangebot integriert werden kann.
- ◆ Bei der Einführung eines Schnellbusangebotes von Unna bis Menden kann mit einer Verknüpfung beider Linien in Menden ein Schnellbusangebot auf der gesamten Strecke ermöglicht werden. Eine Durchbindung beider Linien sollte untersucht werden, um ein umsteigefreies Schnellbusangebot entlang der gesamten Strecke anzubieten. Jedoch ist hier die geschätzte Fahrzeit länger als die aktuelle Fahrzeit mit dem SPNV und Umstieg in Schwerte (s.o.). Mit der abschnittswisen Herstellung bzw. Aufwertung kann jedoch auf den nachfragestarken Relationen ein attraktives Angebot geschaffen werden.

Linienbeschreibung für den Abschnitt Unna – Fröndenberg - Menden

Linienlänge	18 km
Umwegefaktor	1,33 <i>Luftlinie</i> 1,13 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	44 Minuten
Ø Geschwindigkeit	24,5 km/h
Järl. Fpl. Km	165.600 km

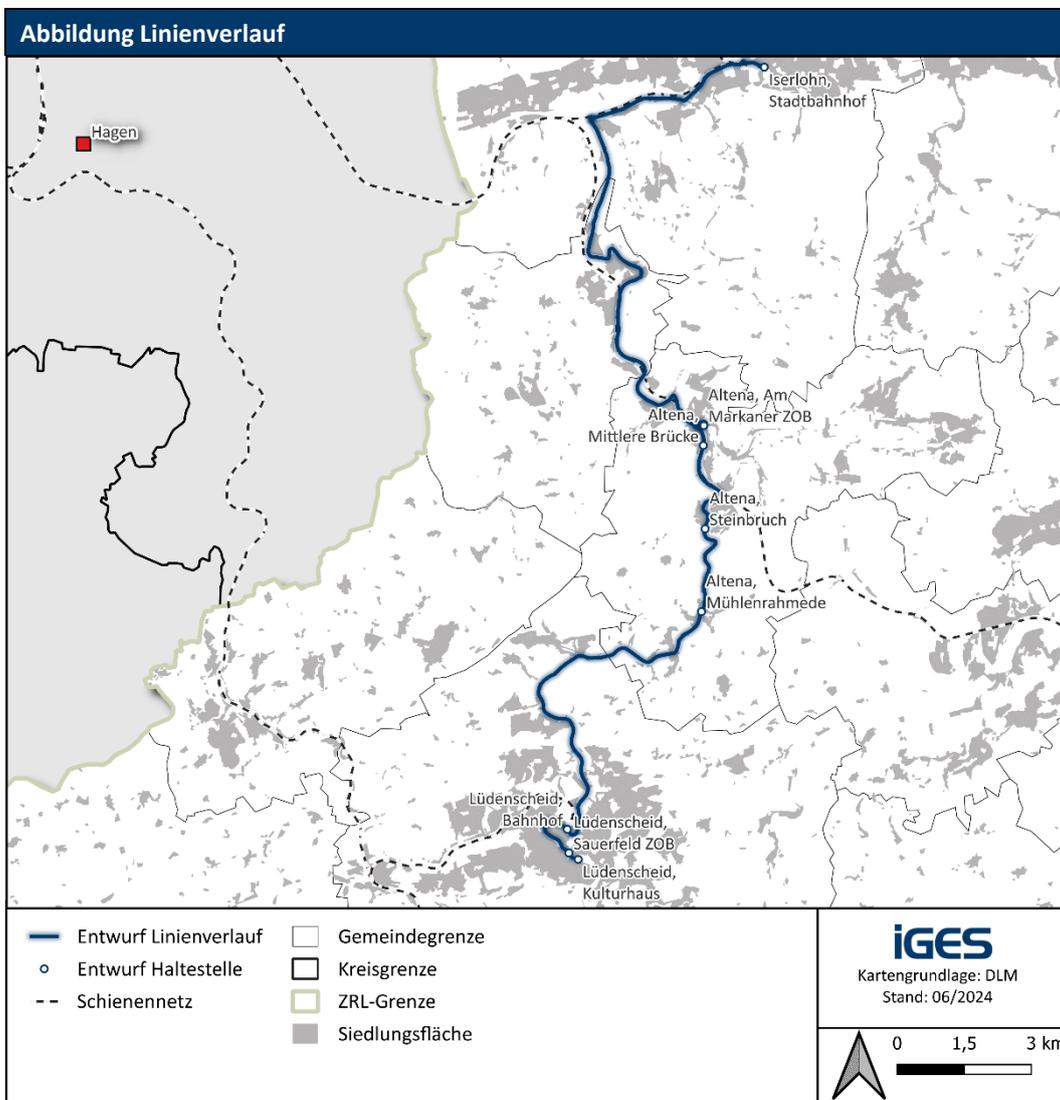
Linienbeschreibung für den Abschnitt Menden - Iserlohn

Linienlänge	12,7 km
Umwegefaktor	1,28 <i>Luftlinie</i> 1,05 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	29 Minuten
Ø Geschwindigkeit	26,3 km/h
Järl. Fpl. Km	119.600 km

Finanzieller Aufwand (geschätzt)

- ◆ Jährliche Kosten des Abschnitts Unna – Fröndenberg - Menden:
rund 629.300 €
- ◆ Jährliche Kosten des Abschnitts Menden - Iserlohn:
rund 454.500 €

	Steckbrief Linie	1b
	Korridor	Unna – Iserlohn – Lüdenscheid – Herscheid
	Strecke	Iserlohn – Altena – Lüdenscheid
	Stand	Juli 2024
Linienbeschreibung		
Kategorie	Bestandslinie	
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Direktverbindung ◆ schnelle Querverbindung zwischen SPNV-Linien 	
Linienlänge	31,3 km	
Umwegefaktor	1,72 <i>Luftlinie</i> 1,15 <i>Straßennetz</i>	
Geschätzte Fahrzeit	55 Minuten (<i>Aktuelle Fahrzeit Bestandslinie</i>)	
Ø Geschwindigkeit	32 km/h	
Jährl. Fpl. Km	285.200 km	



Linienkonzeption	
Ziele	Mittelzentren Iserlohn und Lüdenscheid
Verknüpfungspunkte	Iserlohn Stadtbahnhof: RB53 / RB91 / RE14 Altena (Westf): RB91 / RE34 Lüdenscheid: RB52 / RB25 / S15
Aufgaben-trägerschaft	Märkischer Kreis

Bemerkungen / Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Zwischen Iserlohn Stadtbahnhof und Lüdenscheid, Sauerfeld ZOB verkehrt montags bis freitags die Schnellbuslinie 1 (MVG).

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Iserlohn - Lüdenscheid	55 ¹⁸	35-55	18

Pendelnde		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Iserlohn - Lüdenscheid	889	384
Iserlohn - Altena	517	599
Altena - Lüdenscheid	1.463	907
Gesamt	2.869	1.890

Voraussetzung / Randbedingung
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wochenendbedienung der Linie S1 gemäß Förderrichtlinie bzw. oben genannten Annahmen.

Finanzieller Aufwand (geschätzt)
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Jährliche Kosten für eine aufgewertete Schnellbuslinie S1: <i>rund 1.083.800 €</i>

¹⁸ Schnellbusbestandslinie (S1)

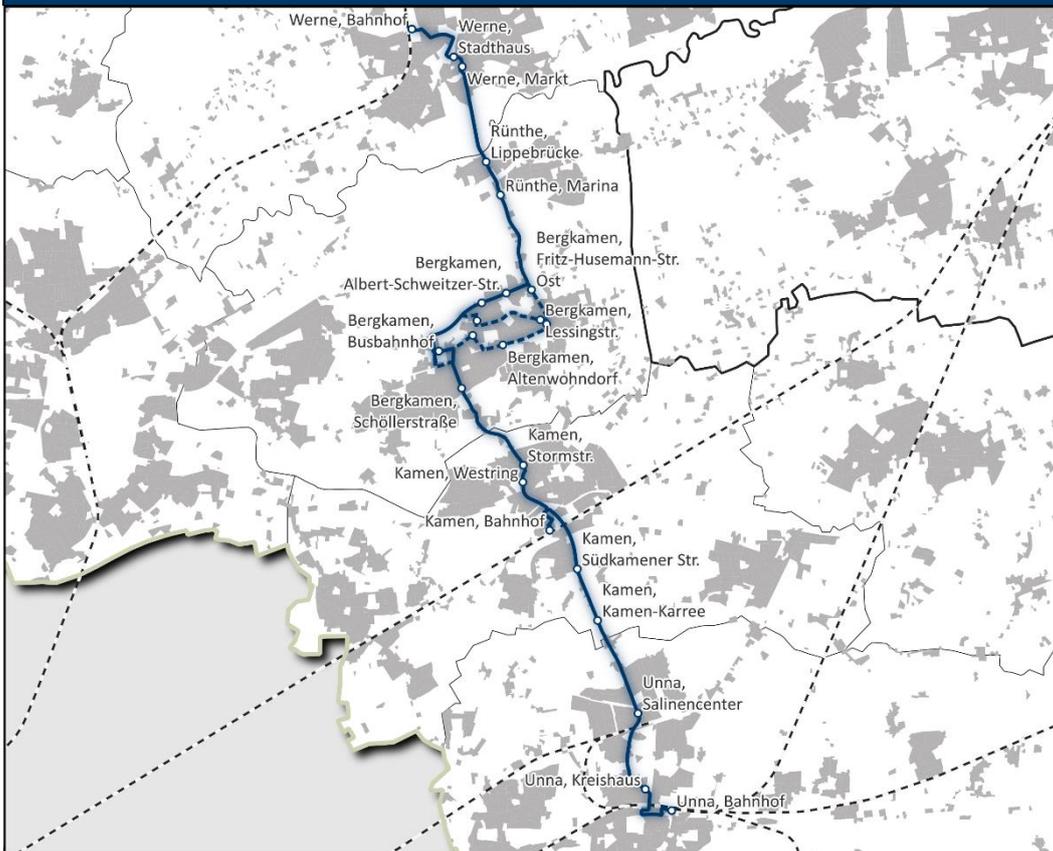


Steckbrief Linie 2
Korridor Werne – Bergkamen – Kamen – Unna
Strecke Werne – Bergkamen – Kamen – Unna
Stand Juli 2024

Linienbeschreibung

Kategorie	Veränderte Bestandslinie
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Zubringerfunktion ◆ Querverbindung zwischen SPNV-Achsen
Linienlänge	20,1 km
Umwegefaktor	1,31 <i>Luftlinie</i> 1,1 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	60 Minuten
Ø Geschwindigkeit	20,1 km/h
Jährl. Fpl. Km	220.800 km

Abbildung Linienverlauf



Entwurf Linienverlauf	Gemeindegrenze
Weitere Varianten	Kreisgrenze
Entwurf Haltestelle	ZRL-Grenze
Schienennetz	Siedlungsfläche

IGES
 Kartengrundlage: DLM
 Stand: 07/2024

0 1 2 km

Linienkonzeption	
Ziele	Mittelzentren Werne, Bergkamen, Kamen und Unna
Verknüpfungspunkte	Werne: RB50 Kamen: RE11 / RE6 / RE1 / RE3 Unna: RE13 / RE7 / RB59 / RB54 / S4
Aufgaben-trägerschaft	Kreis Unna

Bemerkungen / Hinweise	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Zwischen Werne, Holtkamp und Unna verkehrt aktuell die Schnellbuslinie S81 (ohne SPNV-Anschluss in Werne) zusammen mit der Regionalbuslinie R81. Darüber hinaus verkehrt auf dem Abschnitt Kamen – Unna die Schnellbuslinie S40 (Lünen – Kamen – Unna). ◆ Der sich aktuell in Aufstellung befindende Nahverkehrsplan für den Kreis Unna sieht laut aktuellem Planungsstand die Einführung der X-Buslinien Werne – Bergkamen – Kamen – Unna (X5), (Hamm -) Bergkamen – Kamen (- Bönen) (X4), (Selm -) Werne – Kamen (X9) und (Lünen -) Kamen – Unna (X3) vor. ◆ Sowohl das aktuelle Angebot als auch die aktuellen Planungen binden Bergkamen an die SPNV-Achsen Hamm – Dortmund (Kamen) sowie Unna – Paderborn und Hamm – Hagen (beide Unna) an. Mit einer Anbindung an den Bahnhof Werne kann Bergkamen damit außerdem an die Achse Dortmund – Münster angebunden werden. 	

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Werne - Unna	60	20-40	50
Werne - Bergkamen	20	10-15	38
Werne - Kamen	40	15-20	56
Bergkamen - Kamen	20	10	50
Bergkamen - Unna	40	15-30	44
Kamen - Unna	15	10-20	-

Pendelnde		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendlende
Werne - Unna	392	162
Werne - Bergkamen	681	1.160
Werne - Kamen	341	378
Bergkamen - Kamen	1.972	1.001
Bergkamen - Unna	1.755	427
Kamen - Unna	2.517	1.145
Gesamt	7.658	4.273

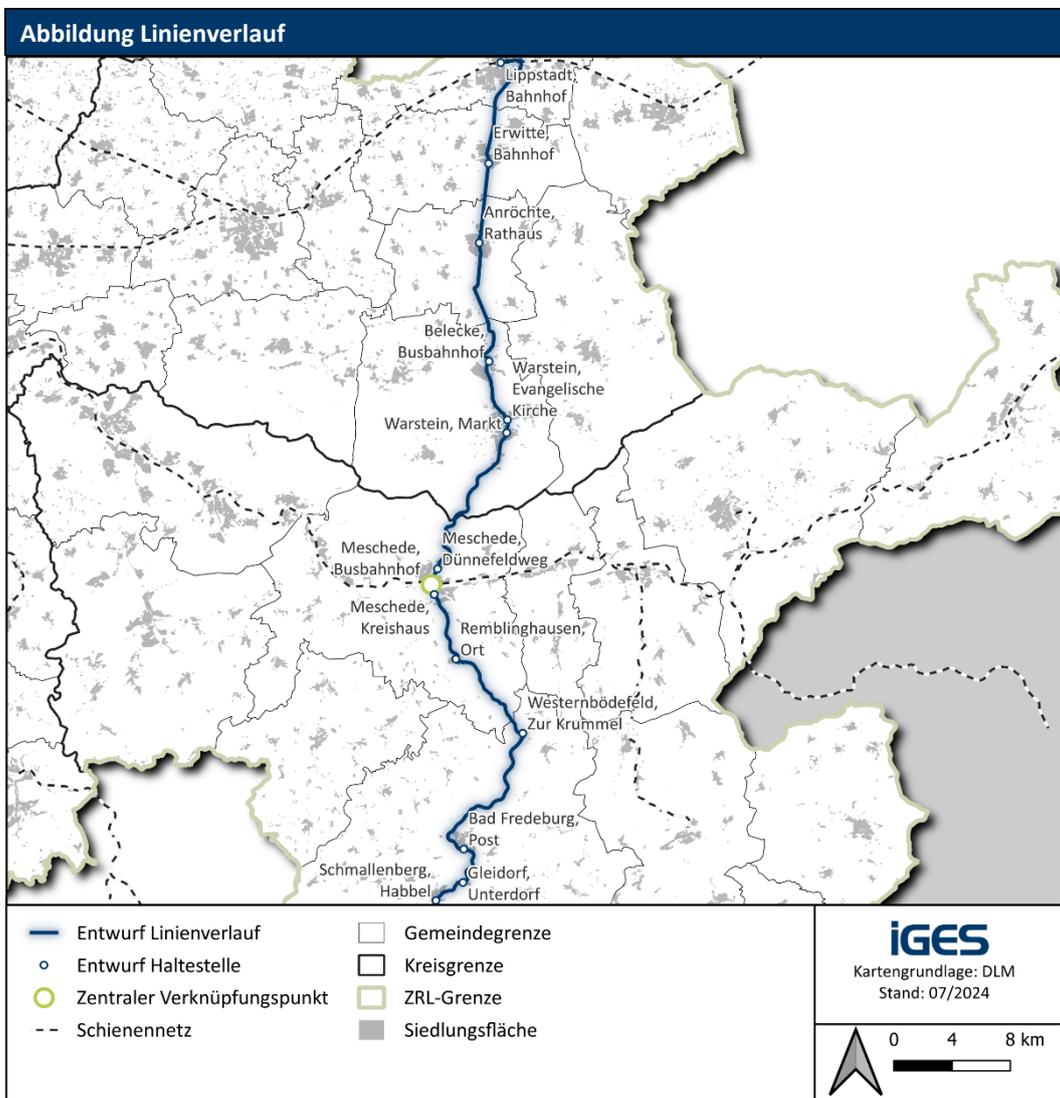
Voraussetzung / Randbedingung

- ◆ Die Feinkonzeptionierungen sollten eng mit dem X-Buskonzept im NVP des Kreises Unna abgestimmt werden.

Finanzieller Aufwand (geschätzt)

- ◆ Jährliche Kosten: *rund 839.000 €*
-

	Steckbrief Linie 3
	Korridor Lippstadt – Warstein – Meschede – Schmallenberg
	Strecke Lippstadt – Warstein – Meschede – Schmallenberg
	Stand Juli 2024
Linienbeschreibung	
Kategorie	Neue Schnellbuslinie mit teilweiser Bestandslinie
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ schnelle Querverbindung zwischen SPNV-Linien ◆ neue schnelle Verbindung zwischen Städte bzw. Stadtteile
Linienlänge	79,7 km
Umwegefaktor	1,34 <i>Luftlinie</i> 1,12 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	137 Minuten
Ø Geschwindigkeit	34,9 km/h
Jährl. Fpl. Km	736.000 km



Linienkonzeption	
Ziele	Mittelzentren Lippstadt, Warstein, Meschede und Schmallenberg
Verknüpfungspunkte	Lippstadt RE11 / RB89 Meschede RE17 / RE57
Aufgaben-trägerschaft	Kreis Soest Hochsauerlandkreis

Bemerkungen / Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Zwischen Lippstadt und Warstein, Markt verkehrt die Schnellbuslinie S60 (RLG). ◆ Zwischen Warstein und Meschede verkehrt die Regionalbuslinie R76 (Westfalen Bus) mit Linienführung über Hirschberg. ◆ Zwischen Meschede und Schmallenberg verkehrt die Schnellbuslinie S90 (Westfalen Bus). ◆ Mit den vorhandenen Schnellbuslinien werden bereits die stärksten PendelInnenrelationen auf dieser Strecke bedient. Eine Schnellbusverbindung zwischen Warstein und Meschede schafft nicht nur ein Angebot für die drittgrößte PendelInnennachfrage, sondern bindet auch Warstein direkt an den SPNV an.

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Lippstadt - Schmallenberg	175	70-90	54
Lippstadt - Warstein	50	30-45	25
Lippstadt - Meschede	95	40-65	45
Warstein - Meschede	30	10-20	50
Warstein - Schmallenberg	100	40-55	53
Meschede - Schmallenberg	55	30-40	36

Pendelnde		
Anschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Lippstadt - Schmallenberg	12	-
Lippstadt - Warstein	771	417
Lippstadt - Meschede	51	64
Warstein - Meschede	285	516
Warstein - Schmallenberg	36	30
Meschede - Schmallenberg	841	366
Gesamt	1.996	1.393

Voraussetzung / Randbedingung

- ◆ Aufgrund der Länge der Gesamrelation und den damit einhergehenden betrieblichen und rechtlichen Herausforderungen ist die Einführung einer Schnellbuslinie entlang der Gesamrelation nicht zu verfolgen. Vielmehr sollte die (angepasste) Bestandlinie S90 in Meschede mit der verlängerten Bestandlinie S60 zeitlich und räumlich verknüpft werden.
- ◆ Verlängerung der S60 bis Meschede. Sollte die bestehende Regionalbuslinie R76 in das verlängerte Angebot integriert werden, ist bei einem Verzicht der Linienführung über Hirschberg die Anbindung Hirschbergs nach Warstein und Meschede, u.a. durch Zubringerfahrten, herzustellen.
- ◆ Bei der Anpassung der Bestandlinie S90 entfällt die Erschließung der Gemeinde Bödefeld. Ein Alternativangebot, u.a. durch Zubringerfahrten zur Linie S90 o.ä. muss mitberücksichtigt werden, um hier das Angebot nicht zu reduzieren.
- ◆ S90: Ausweitung Bedienzeitraum samstags (+1 FP).
- ◆ S90: Prüfung der Möglichkeiten zur Beschleunigung der Haltepolitik.

Linienbeschreibung für den Abschnitt Lippstadt - Warstein - Meschede

Linienlänge	46 km
Umwegefaktor	1,28 <i>Luftlinie</i> 1,1 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	79 Minuten
Ø Geschwindigkeit	34,9 km/h
Jährl. Fpl. Km	423.200 km

Linienbeschreibung für den Abschnitt Meschede - Schmalleberg

Linienlänge	33,7 km
Umwegefaktor	1,55 <i>Luftlinie</i> 1,2 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	55 Minuten
Ø Geschwindigkeit	36,76 km/h
Jährl. Fpl. Km	312.800 km

Finanzieller Aufwand (geschätzt)

- ◆ Jährliche Kosten des Abschnitts Lippstadt – Warstein – Meschede (*ohne Berücksichtigung eines zusätzlichen Angebots zur Erschließung Hirschbergs*):
rund 1.608.160 €
- ◆ Jährliche Kosten des Abschnitts Meschede – Schmalleberg (*ohne Berücksichtigung eines zusätzlichen Angebots zur Erschließung Bödefelds*):
rund 1.188.640 €

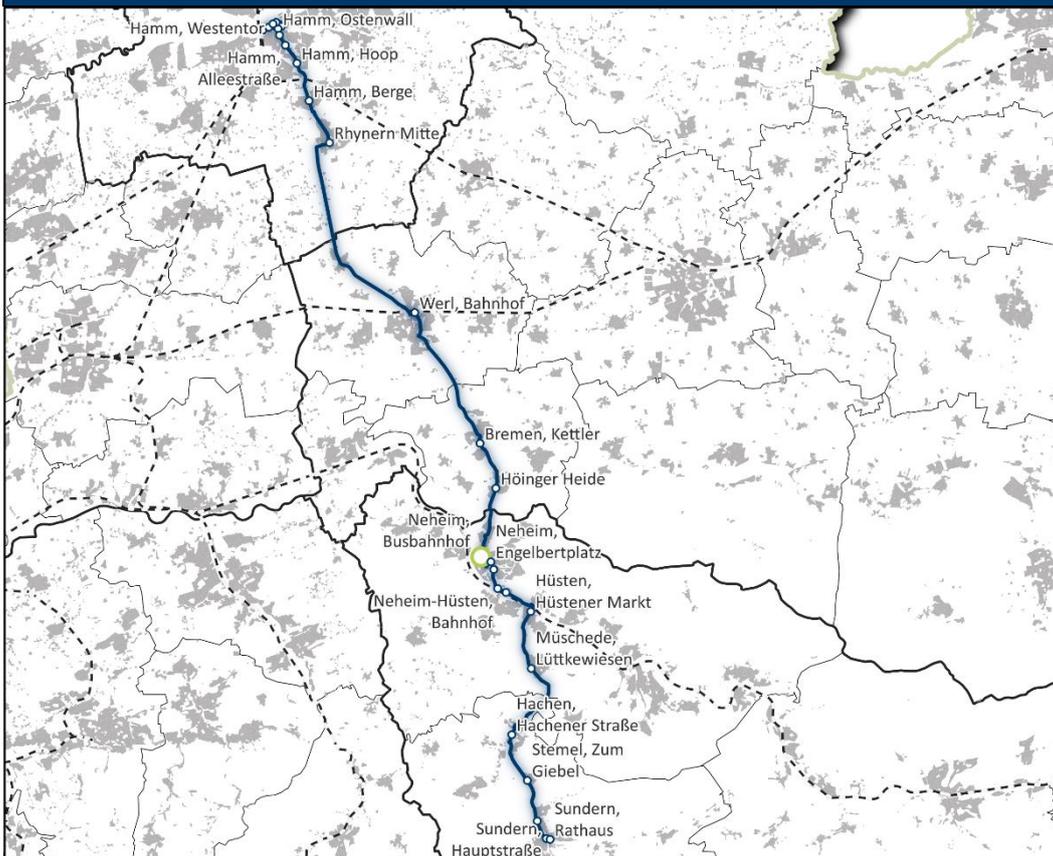


Steckbrief Linie 4
Korridor Hamm – Werl – Arnsberg – Sundern
Strecke Hamm – Werl – Arnsberg – Sundern
Stand Juli 2024

Linienbeschreibung

Kategorie	Neue Schnellbuslinie mit teilweiser Bestandslinie
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ neue schnelle Verbindung zwischen Städte bzw. Stadtteilen ◆ Anbindung an den SPNV ◆ neue schnelle (ggf. umsteigefreie) Relation für Aufkommensschwerpunkte
Linienlänge	49 km
Umwegefaktor	1,20 Luftlinie 1,07 Straßennetz
Geschätzte Fahrzeit	109 Minuten
Ø Geschwindigkeit	27 km/h
Jährl. Fpl. Km	478.400 km

Abbildung Linienverlauf



Entwurf Linienverlauf	Gemeindegrenze
Entwurf Haltestelle	Kreisgrenze
Zentraler Verknüpfungspunkt	ZRL-Grenze
Schienennetz	Siedlungsfläche

IGES
 Kartengrundlage: DLM
 Stand: 07/2024

Linienkonzeption	
Ziele	Mittelzentren: Hamm, Werl, Arnsberg (Stadtteil Neheim) und Sundern
Verknüpfungspunkte	Hamm: RE1 / RE3 / RE13 / RE7 / RB69 / RB89 / RE6 / RE11 Werl: RB59 Neheim-Hüsten: RE17 / RE57
Aufgaben-trägerschaft	Stadt Hamm, Kreis Soest, Hochsauerlandkreis

Bemerkungen / Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Auf dem Abschnitt Neheim-Sundern verkehrt die geförderte Schnellbuslinie S20 im 60-Minuten Takt. ◆ Zur Errichtung eines Schnellbusangebotes, das Hamm mit Sundern verbindet, besteht die Möglichkeit einer Durchbindung der S20 über Werl, Neheim und Hüsten. ◆ Die Durchbindung der S20 stellt eine direkte Verbindung zwischen drei SPNV-Achsen sowie eine Anbindung an eine Vielzahl (über)regionaler SPNV-Verbindungen in Hamm dar. ◆ Auf den Abschnitten zwischen Hamm und Werl (R41) und Werl und Neheim (R46) verkehren Regionallinien.

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Hamm - Sundern	90	45-70	36
Hamm - Werl	40	20-40	25
Hamm - Ense	65	30-45	42
Hamm - Neheim	50	30-45	25
Werl - Ense	15	15	-
Werl - Neheim	30	15-20	42
Werl - Sundern	64	30-45	41
Ense - Neheim	32	10-20	53
Ense - Sundern	90	30-45	58
Neheim - Sundern	30	25-30	8

Pendelnde		
	Einpendelnde	Auspendelnde
Hamm - Sundern	36	47
Hamm - Werl	858	795
Hamm - Ense	137	114
Hamm - Arnsberg ¹⁹	242	258

¹⁹ Die Pendelndenrelationen liegen auf Gemeindeebene vor, so dass eine Einzelbetrachtung der Stadtteile Neheim und Hüsten nicht möglich ist.

Pendelnde		
	Einpendelnde	Auspendelnde
Werl - Ense	456	527
Werl - Arnsberg ¹⁹	503	542
Werl - Sundern	60	41
Ense - Arnsberg	814	1242
Ense - Sundern	65	62
Arnsberg - Sundern ¹⁹	1.736	2.306
Gesamt	4.907	5.934

Voraussetzung / Randbedingung
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erhalt des Anschlusses aus Sundern kommend in Neheim-Hüsten mit der RE57 von/nach Dortmund (S20). ◆ Beschleunigung der S20 durch eine geradlinige Linienführung und beschleunigte Haltepolitik. ◆ Aufgrund der Länge der Gesamtrelation und den damit einhergehenden betrieblichen und rechtlichen Herausforderungen ist die Einführung einer Schnellbuslinie entlang der Gesamtrelation nicht zu verfolgen. Vielmehr sollte die (angepasste) Bestandslinie S20 mit einer neuen Schnellbuslinie Hamm – Werl – Neheim am Busbahnhof Neheim zeitlich und räumlich verknüpft werden.

Linienbeschreibung für den Abschnitt Hamm - Werl - Neheim

Linienlänge	31 km
Umwegefaktor	1,14 <i>Luftlinie</i> 1,04 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	72 Minuten
Ø Geschwindigkeit	25, 8 km/h
Jährl. Fpl. Km	285.200 km

Linienbeschreibung für den Abschnitt Neheim - Sundern

Linienlänge	18,3 km
Umwegefaktor	1,29 <i>Luftlinie</i> 1,05 <i>Straßennetz</i>
Geschätzte Fahrzeit	37 Minuten
Ø Geschwindigkeit	29,7 km/h
Jährl. Fpl. Km	165.600 km

Finanzieller Aufwand (geschätzt)
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Jährliche Kosten des Abschnitts Hamm – Werl - Neheim: <i>rund 1.083.750 €</i> ◆ Jährliche Kosten des Abschnitts Neheim – Sundern: <i>rund 629.250 €</i>

5. Handlungsempfehlungen

Nachfolgend werden erste Schritte und Empfehlungen formuliert, so dass der ZRL im Austausch mit seinen Verbandsmitgliedern als ÖSPV-Aufgabenträgern effektiv Mittel für Schnellbusse beantragen und möglicherweise sichern kann, selbst wenn einige Kriterien nicht vollständig erfüllt sind. Die Bildung einer Arbeitsgruppe bzw. eines Lenkungskeises und eine proaktive Zusammenarbeit mit dem NWL können die Erfolgsaussichten weiter erhöhen. Ziel ist es, die notwendige und vollumfängliche Finanzierung der Schnellbuslinien sicherzustellen.

Prüfen der Förderkriterien

Es ist sicherzustellen, dass eine detaillierte Prüfung und Erfassung der Förderkriterien der ÖPNV-Schnellbus-RL NWL erfolgt. Der NWL stellt spezifische Anforderungen an die Streckenplanung, die Betriebszeiten, die Frequenz, die Anschlüsse, die Tarife, die Haltestellen, die Fahrzeugnutzung, die Kommunikation und die Erhebungen (siehe Kapitel 2.1, Tabelle 1). Darüber hinaus kann eine Checkliste über erforderliche Unterlagen und Nachweise bei einer strukturierten und vollständigen Beantragung der Fördermittel gemäß ÖPNV-Schnellbus-RL NWL unterstützen.

Das vorliegende Schnellbuskonzept enthält eine gründliche Analyse des derzeitigen Verkehrsnetzes sowie ÖPNV-Angebotes und stellt etwaige Lücken heraus. Die daraus abgeleiteten Potenziale und entwickelten Schnellbuslinien sind Grundlagen für die Antragsstellung. Die Liniensteckbriefe enthalten eine detaillierte Beschreibung, Streckenkarten, Fahrpläne und Verbindungen zu bestehenden SPNV-Linien etc. (siehe Kapitel 4).

Im Zuge einer konkreten Betriebsplanung ist sicherzustellen, dass die spezifischen Finanzierungsanforderungen berücksichtigt werden. Hierzu zählen bspw., dass die Schnellbuslinien symmetrische Fahrpläne mit angemessenen Umsteigezeiten anbieten, die Bestimmungen für automatische Fahrgastzählssysteme und andere erforderliche Fahrzeugspezifikationen erfüllen sowie den weiteren Kriterien des NWL entsprechen, insbesondere in Bezug auf Routenplanung und Betriebszeiten.

Umgang mit eventuellen Förderkriterien-Abweichungen

Wenn bestimmte Kriterien nicht vollständig erfüllt werden, sind alternative Lösungen oder Anpassungen der Betriebsplanung zu prüfen, mit denen die gewünschten Ergebnisse dennoch erreicht werden können. Des Weiteren sind Abweichungen sowie getroffene Kompromisse zu dokumentieren und zu begründen.

Eine besonders häufig festgestellte Abweichung tritt bei dem Kriterium zur Durchschnittsgeschwindigkeit auf. Ursachen hierfür liegen oft bei topographischen sowie infrastrukturellen Bedingungen. Denkbare Alternativlösungen oder Anpassungen wären in diesem Fall die Verfolgung einer Busbeschleunigungspolitik. Beispielsweise prüfen die betroffenen Aufgabenträger, inwieweit eine Busbeschleunigung der Linien bzw. auf relevanten Abschnitten im städtischen Raum oder Streckenabschnitten mit LSA umsetzbar ist.

Es ist herauszustellen, wie der vorgeschlagene Service die Anbindung verbessert, die Reisezeiten verkürzt und eine praktikable Alternative zur Nutzung des privaten Pkw bietet. Ebenfalls sind mögliche Synergieeffekte, insbesondere auch mit dem Stadtbusverkehr, zu benennen.

Revisionsprüfung

Es ist zu empfehlen, einen frühzeitigen Kontakt mit der zuständigen Förderstelle herzustellen, um mögliche Abweichungen zu besprechen und Lösungsmöglichkeiten zu erörtern. Erste Vorschläge für ergänzende Maßnahmen oder Kompensationen, um die Förderfähigkeit des Projekts dennoch sicherzustellen, können als Argumentationsgrundlagen dienlich sein. Im Rahmen einer Revisionsprüfung der Förderkriterien können häufig auftretende Abweichungen thematisiert und im besten Fall die besonderen Anforderungen an die Ausgestaltung angepasst oder flexibilisiert werden.

Der ZRL wird hierzu auf den Fördergeber, den NWL, zugehen und über die bisherigen Erfahrungen und Lehren berichten. Zudem werden im Prozess zur Revision der Schnellbusrichtlinie auf Anpassungen in den Förderkriterien hingewirkt, um die Förderfähigkeit der bestehenden und neu ermittelten Linien zu gewährleisten.

Beschleunigung und Forcierung des Prozesses

Die Bildung einer Arbeitsgruppe bzw. eines Lenkungskreises und eine proaktive Zusammenarbeit mit dem NWL können den Prozess insgesamt beschleunigen und die Erfolgsaussichten weiter erhöhen. Regelmäßige Meetings zur Überwachung des Fortschritts und zur schnellen Bearbeitung von Herausforderungen können dazu beitragen, etwaige Probleme frühzeitig zu identifizieren und lösungsorientiert anzugehen, um Verzögerungen zu vermeiden.

Ein nützliches Instrument ist hierbei bspw. die Einrichtung eines professionellen Projektmanagements zur Koordination aller Aktivitäten und zur Sicherstellung der Einhaltung von Zeitplänen. Darüber hinaus können der Aufbau und die Pflege eines Netzwerks mit politischen Entscheidungsträgern dazu beitragen, Unterstützung und Rückhalt für das Projekt zu gewinnen. Empfehlenswert ist auch die Organisation von PR- und Öffentlichkeitsarbeiten, um das Projekt in der Öffentlichkeit positiv darzustellen und zusätzliche Unterstützung zu mobilisieren.

Weiteres Vorgehen

Für eine langfristige Planung und Koordinierung kann das vorliegende Konzept weiter verfeinert werden, insbesondere im Sinne einer detaillierten Betriebsplanung. Es wird nahegelegt, das Konzept bei weiteren Planungen der einzelnen Aufgabenträgern zu berücksichtigen und an geeigneten Stellen zu platzieren.

Der ZRL setzt sich zum Ziel, weitere Datengrundlagen (z.B. Mobilfunkdaten und AFZS) zu beschaffen, um den dinglichen Bedarf an weiteren Schnellbus-Angeboten zu untermauern. Die ermittelten Korridore werden hinsichtlich ihrer Bedeutung und der Entwicklung der Nachfragepotenziale kontinuierlich überprüft.

6. Anhang

- A1** SPNV Zielnetz 2032+2040
 - A2** Aktuelles Schnell und Regionalbusliniennetz
 - A3** Nachfragepotenziale
 - A4** Weitere Schnellbuskorridore
-

A1 SPNV Zielnetz 2032+2040

Tabelle 12: Heutige und zukünftige SPNV-Relationen im ZRL unter Berücksichtigung des Zielnetz 2032/2040

Linie	Relation	Takt 2024	Takt 2032	Takt 2040
RE1	Aachen – Köln - Dortmund – Hamm	120	120	-
RE3	Hamm – Dortmund – Wanne-Eickel – Gelsenkirchen – Duisburg - Düsseldorf	60	60	-
RE7	Hagen – Schwerte – Unna – Hamm – Münster - Rheine	60	60	60
RE11	Soest – Lippstadt – Paderborn – Altenbeken - Warburg	60	60	-
RE13	Venlo – Düsseldorf – Hagen – Schwerte – Unna – Hamm	60	-	-
RE13	Venlo – Düsseldorf – Hagen – Schwerte – Unna – Hamm - Münster	-	60	-
RE13	Venlo – Düsseldorf – Hagen – Schwerte – Unna – Hamm – Münster - Zwole	-	-	60
RE14	Iserlohn – IS-Letmathe – Hagen – Witten – Bochum – Essen – Bottrop – Dorsten – Borken/Coesfeld	-	.	30
RE17	Hagen – Schwerte – Bestwig – Brilon Wald – Warburg ²⁰	60	-	-
RE17	Hagen – Schwerte – Bestwig – Brilon Wald – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe	-	60	60
RE34	Dortmund – Witten – IS-Letmathe – Finnentrop – Kreuztal - Siegen	120 ²¹	120 ²¹	120 ²¹
RE51	Enschede – Gronau – Coesfeld – Lünen - Dortmund	-	60	60
RE57	Dortmund – Bestwig	60	-	-
RE57	Bestwig – Winterberg	120	60	60
RE57	Bestwig – Brilon Stadt	120	60	-
RE57	Bestwig – Brilon Stadt - Egger	-	-	60
RRX2	Dortmund – Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe	-	-	60
RB25	Köln – Gummersbach – Meinerzhagen – Kierspe – Lüdenscheid	60 ²²	60	-
RB50	Münster – Lünen – Dortmund	60	60	-

Linie	Relation	Takt 2024	Takt 2032	Takt 2040
RB51	Enschede – Coesfeld – Lünen – Dortmund	60	-	-
RB51	Lünen – Dortmund	60	60	60
RB51	Coesfeld – Lünen - Dortmund	-	60	-
RB51	Gronau – Coesfeld – Lünen - Dortmund	-	-	60
RB52	Dortmund – Herdecke – Hagen – Rummenohl – Lüdenscheid	60	60	-
RB52	Dortmund – Herdecke – Hagen – Rummenohl – Lüdenscheid - Halver	-	-	60
RB53	Iserlohn – Schwerte - Dortmund	30	30	30
RB54	Unna – Fröndenberg – Menden - Neuenrade	60	60	-
RB54	Hagen – Schwerte – Fröndenberg – Menden - Neuenrade	-	-	60
RB56	Neheim – Hüsten - Sundern	-	60	60
RB58	Unna – Fröndenberg – Menden - Hemer	-	-	60
RB59	Dortmund – Holzwickede – Unna - Soest	30	30	30
RB69	Münster – Hamm – Gütersloh - Bielefeld	60	60	60
RB89	Münster – Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn - Warburg	30	30	30
RB91	Hagen – IS-Letmathe	60	60	-
RB91	IS-Letmathe - Iserlohn	60	60	-
RB91	IS-Letmathe – Finnentrop – Kreuztal - Siegen	60	60	-
RB91	Hagen – IS-Letmathe – Finnentrop – Kreuztal - Siegen	-	-	60
RB92	Olpe – Finnentrop	60	60	-
RB92	Olpe – Finnentrop – IS-Letmathe – Iserlohn - Schwerte - Dortmund	-	-	60
S4	Dortmund – Unna-Königsborn – Unna	30	30	30
S4	Dortmund – Unna-Königsborn	-	30	30

²⁰ Einzelne Fahrten ab bzw. bis Kassel-Wilhelmshöhe

²¹ Die Linie verkehrt alternierend zum IC34. Auf diesem Abschnitt ist dieser mit Fahrkarten des Nahverkehrs nutzbar. Somit besteht ein stündliches Angebot für die Fahrgäste.

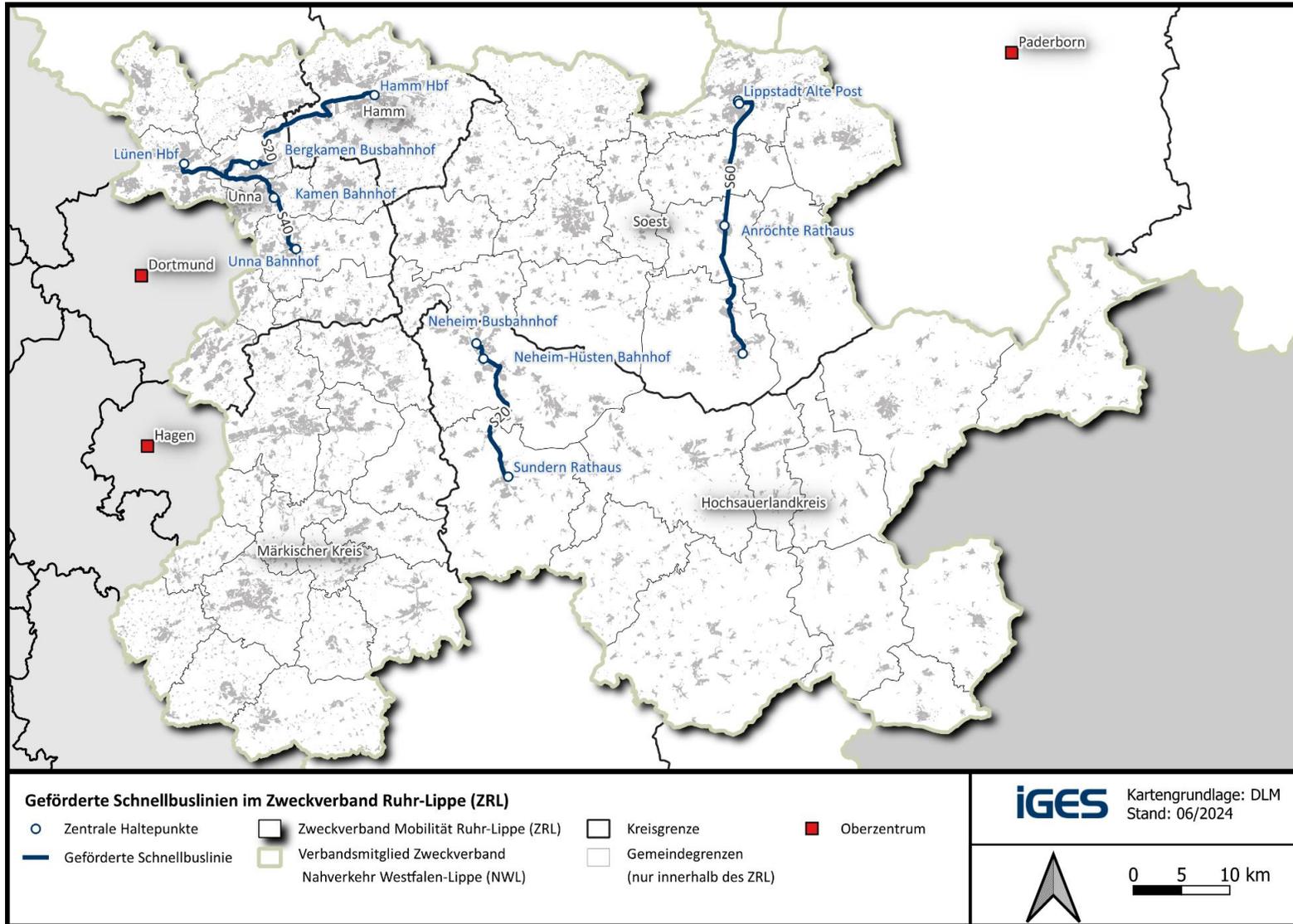
²² Zwischen Köln und Gummersbach im 30-Minuten Takt

Linie	Relation	Takt 2024	Takt 2032	Takt 2040
S15	Köln – Gummersbach – Meinerzhagen - Lüdenscheid	-	-	60
S69	Münster – Hamm – Soest – Lippstadt - Paderborn	-	60	60
S69	Münster – Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn - Warburg	-	60	60

Datengrundlage: KC ITF NRW 2023

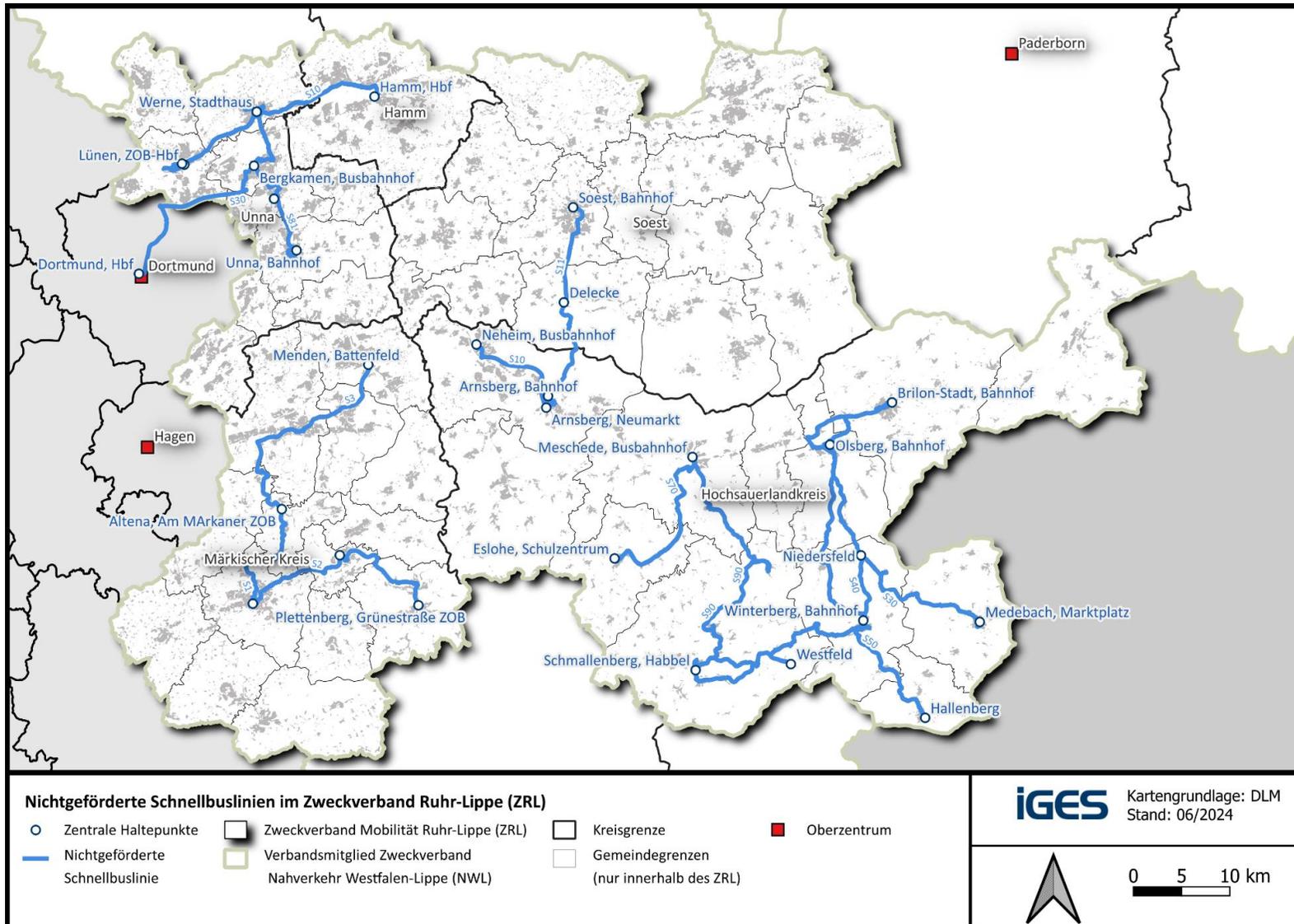
A2 Aktuelles Schnell- und Regionalbusliniennetz

Karte 5: Geförderte Schnellbuslinien im ZRL



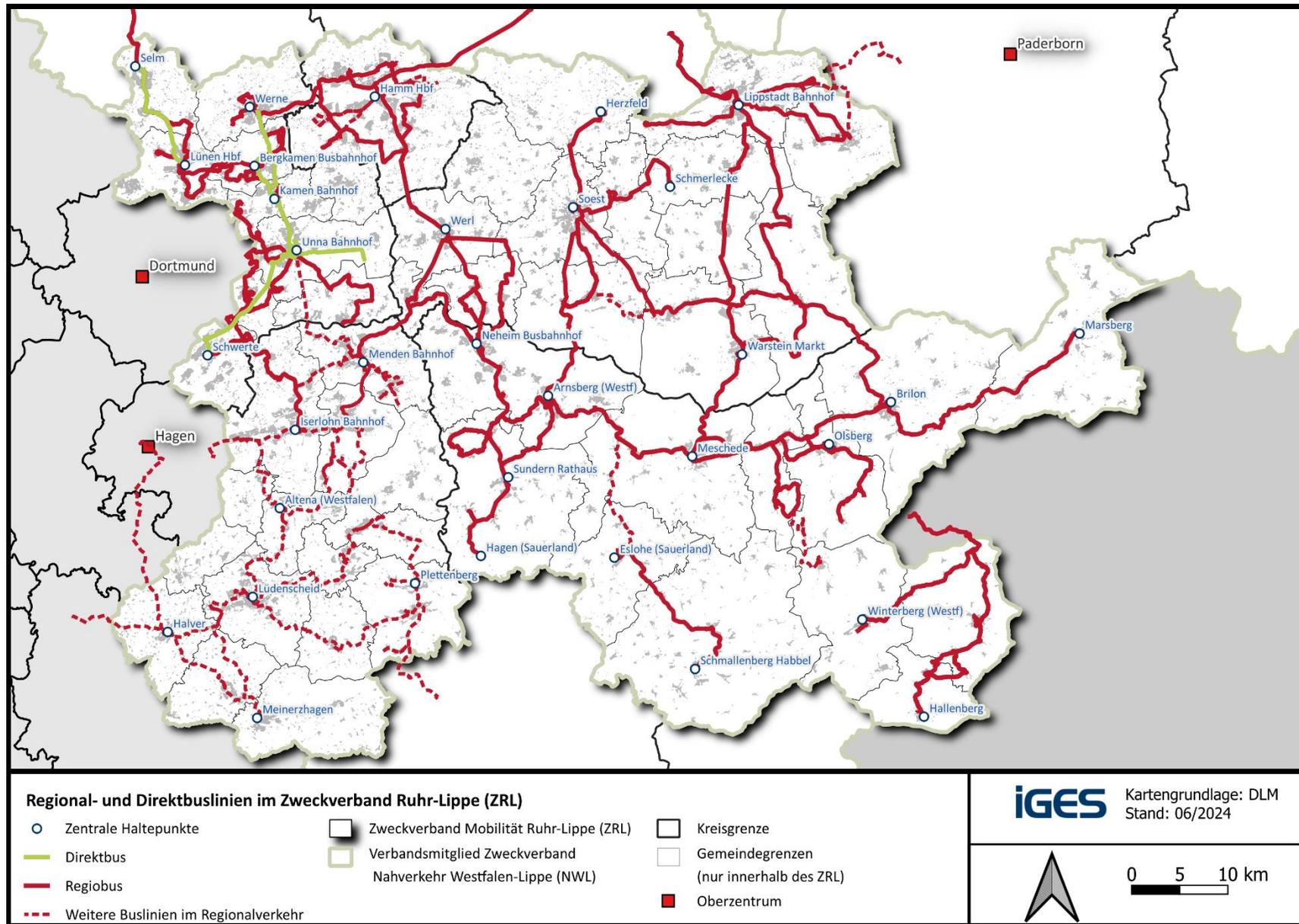
Datengrundlage: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2023)

Karte 6: Nichtgeförderte Schnellbuslinien im ZRL



Datengrundlage: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2023)

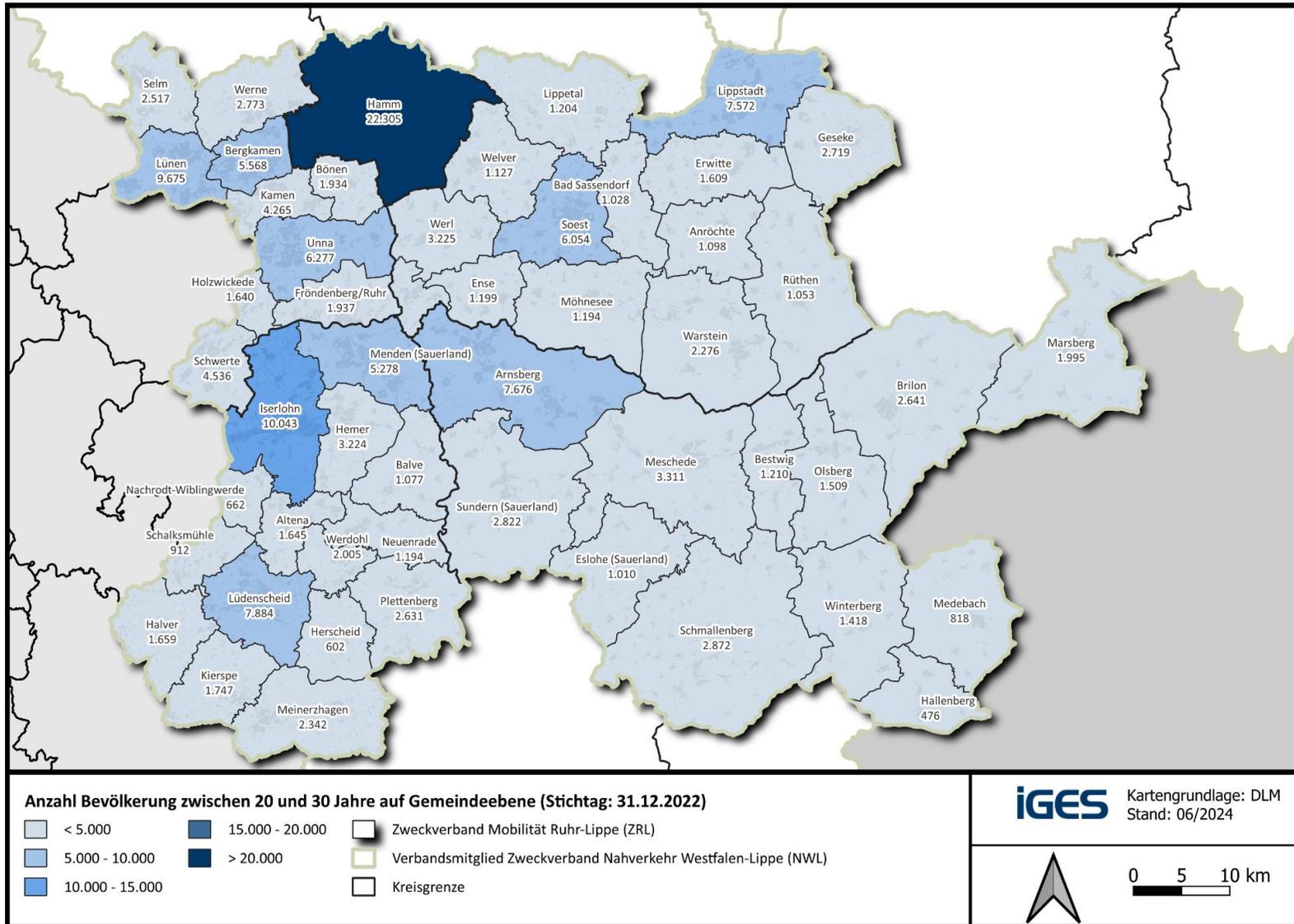
Karte 7: Regional- und Direktbuslinien im ZRL



Datengrundlage: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2023)

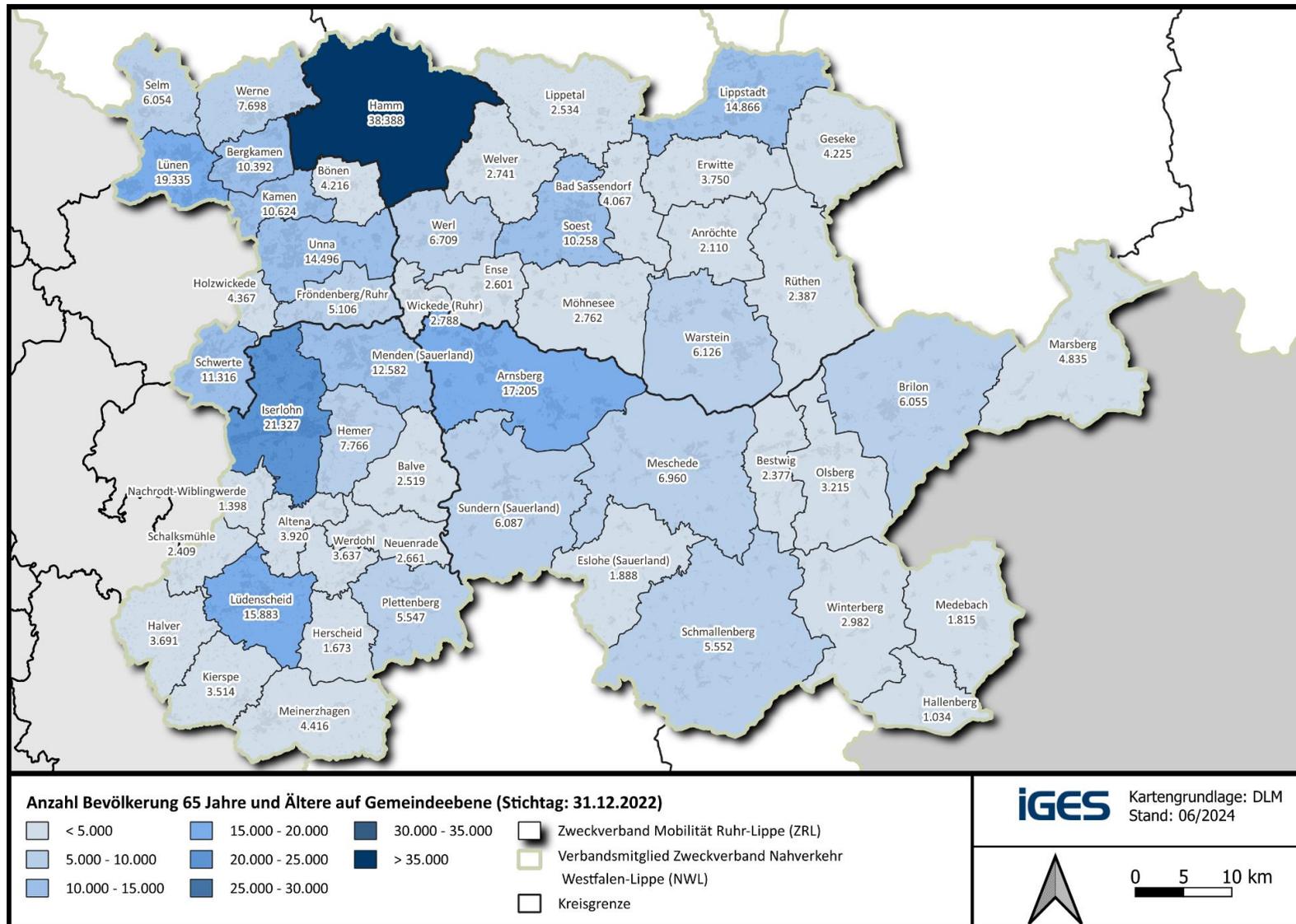
A3 Nachfragepotenziale

Karte 8: Anzahl der Bevölkerung zwischen 20 und 30 Jahren im ZRL auf Gemeindeebene



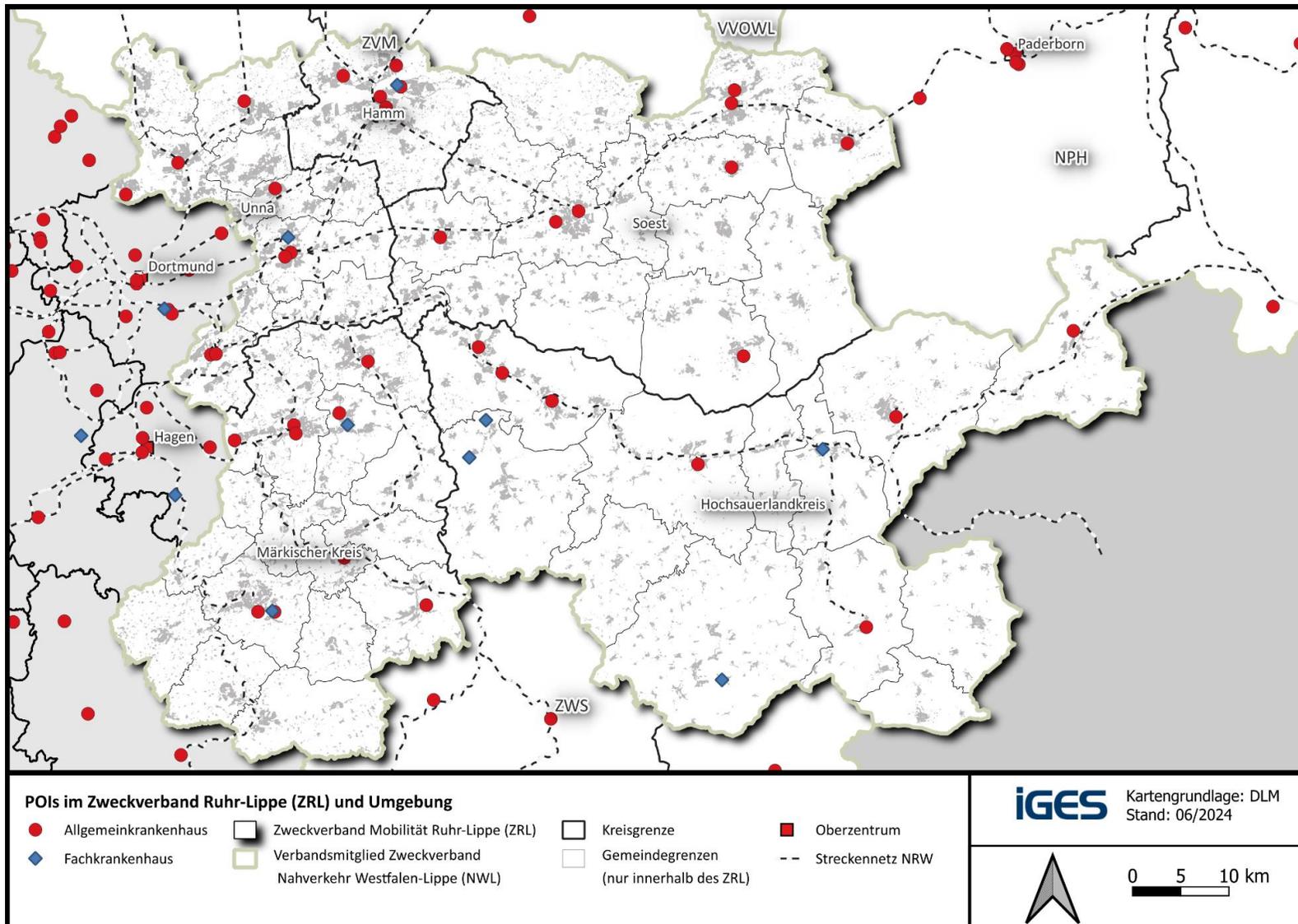
Datengrundlage: Statistisches Landesamt NRW (2023)

Karte 9: Anzahl der Bevölkerung ab 65 Jahren im ZRL auf Gemeindeebene



Datengrundlage: Statistisches Landesamt NRW (2023)

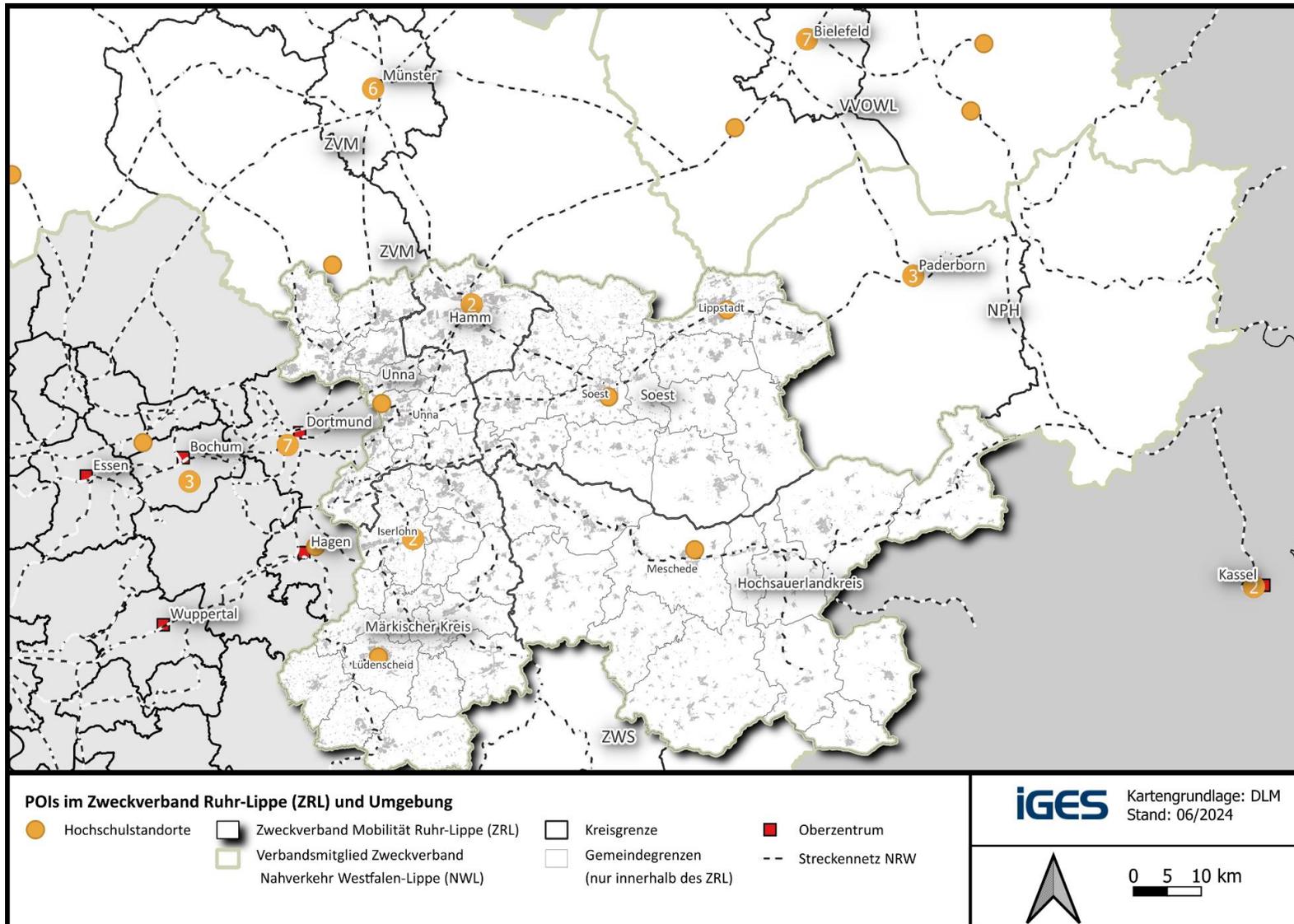
Karte 10: POIs im ZRL und Umgebung (Gesundheitseinrichtungen)



Datengrundlage: Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen (2023)

Anmerkung: Keine abschließende Aufzählung.

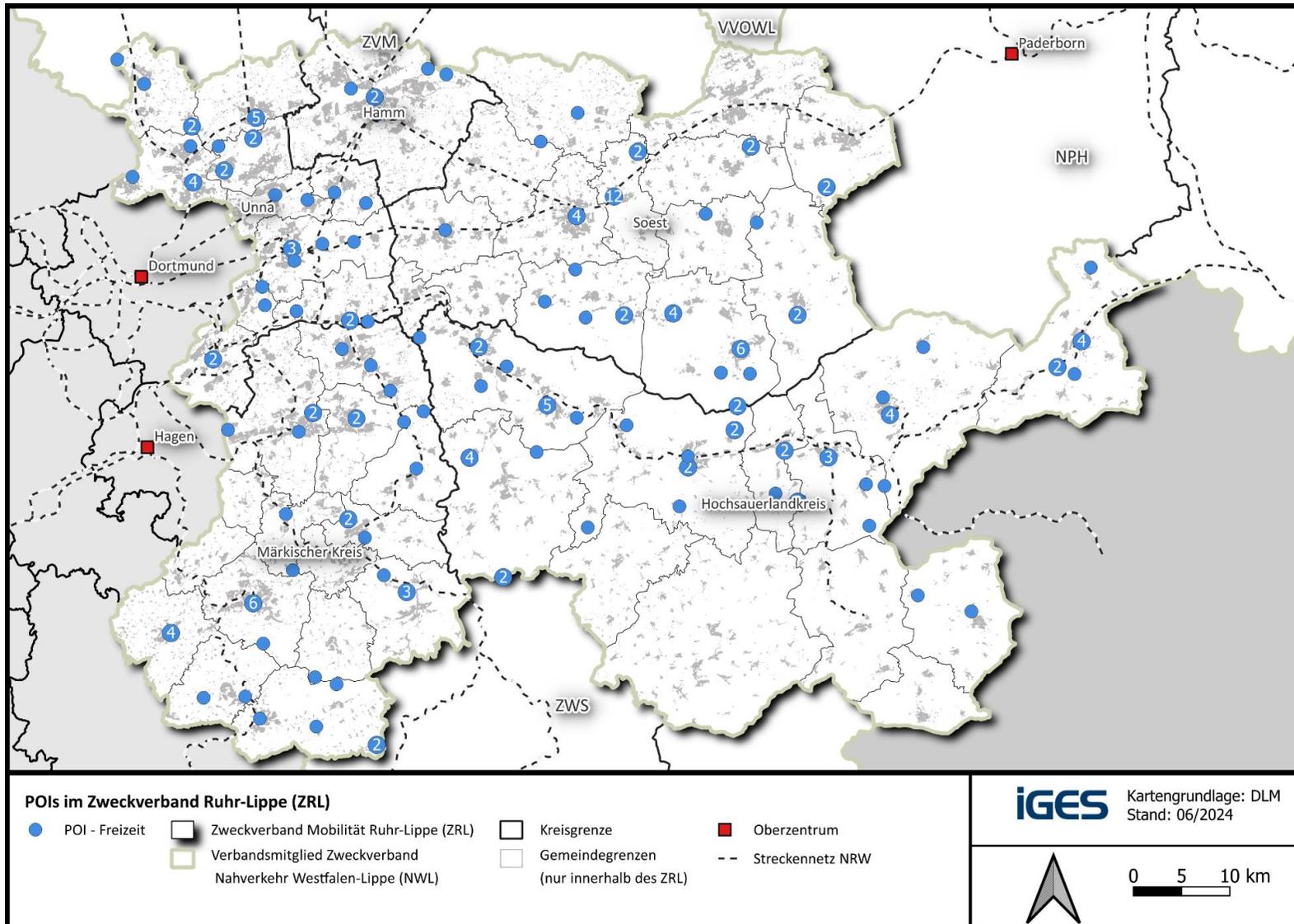
Karte 11: POIs im ZRL und Umgebung (Hochschulstandorte)



Datengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (2023)

Anmerkung: Keine abschließende Aufzählung.

Karte 12: POIs im ZRL (Freizeiteinrichtungen)

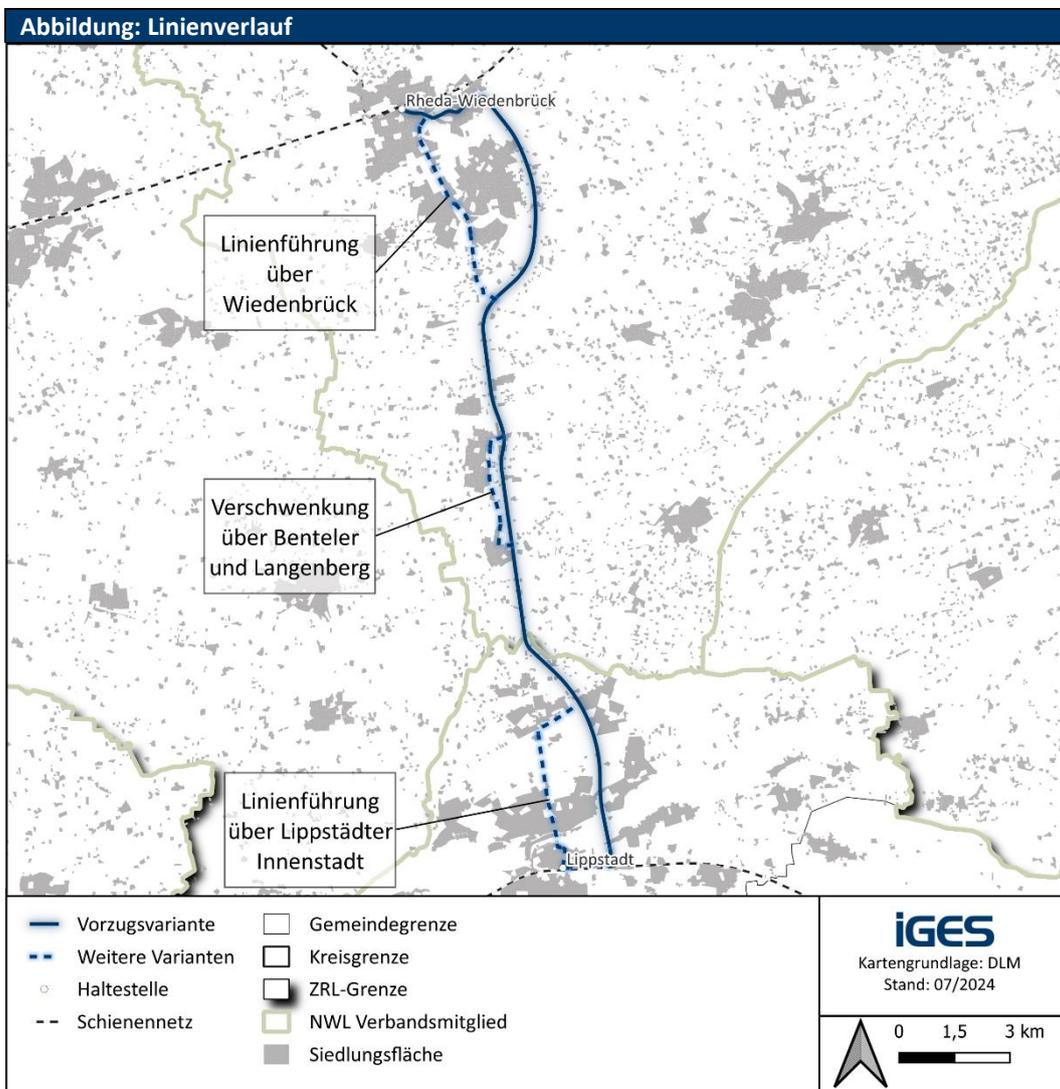


Datengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (2023)

Anmerkung: Keine abschließende Aufzählung.

A4 Weitere Schnellbuskorridore

		Korridor Stand	Lippstadt – Rheda-Wiedenbrück Februar 24
Linienbeschreibung			
Kategorie	Neue Schnellbuslinie		
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ergänzung zur Bestandslinie ◆ schnelle Querverbindung zwischen SPNV-Achsen 		
Linienlänge	24,54 km		
Umwegefaktor	1,25 <i>Straßennetz</i>		



Linienkonzeption	
Ziel	Mittelzentren Lippstadt und Rheda-Wiedenbrück
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Lippstadt: RE11 / RB89 Rheda – Wiedenbrück: RE6 / RB69 / RB67
Aufgabenträger- schaft	Kreis Soest, (Kreis Gütersloh)

Bemerkungen / Hinweise
<p>Der Korridor ist Bestandteil des Schnellbuskonzeptes des Kreis Soest. Die Konzeptstudie sieht aufgrund der moderaten Fahrgastpotenziale keinen prioritären Bedarf (Stand: April 2021).</p> <p>Planungen des Kreis Gütersloh zur Einführung einer solchen Schnellbusverbindung.</p> <p>Die Linie R70 (OWL) bedient die Relation Lippstadt-Rheda täglich im 60 Minuten Takt.</p>

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Lippstadt - Rheda-Wiedenbrück	60	30-50	67

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Lippstadt - RHW	608	817

		Korridor Stand	Welper - Werl - Neheim Februar 24
Linienbeschreibung			
Kategorie	Ehemalige Bestandslinie		
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Aufwertung der ehemaligen Bestandslinie S40 ◆ schnelle Querverbindung zwischen SPNV-Achsen ◆ schnelle Relation für Aufkommensschwerpunkte 		

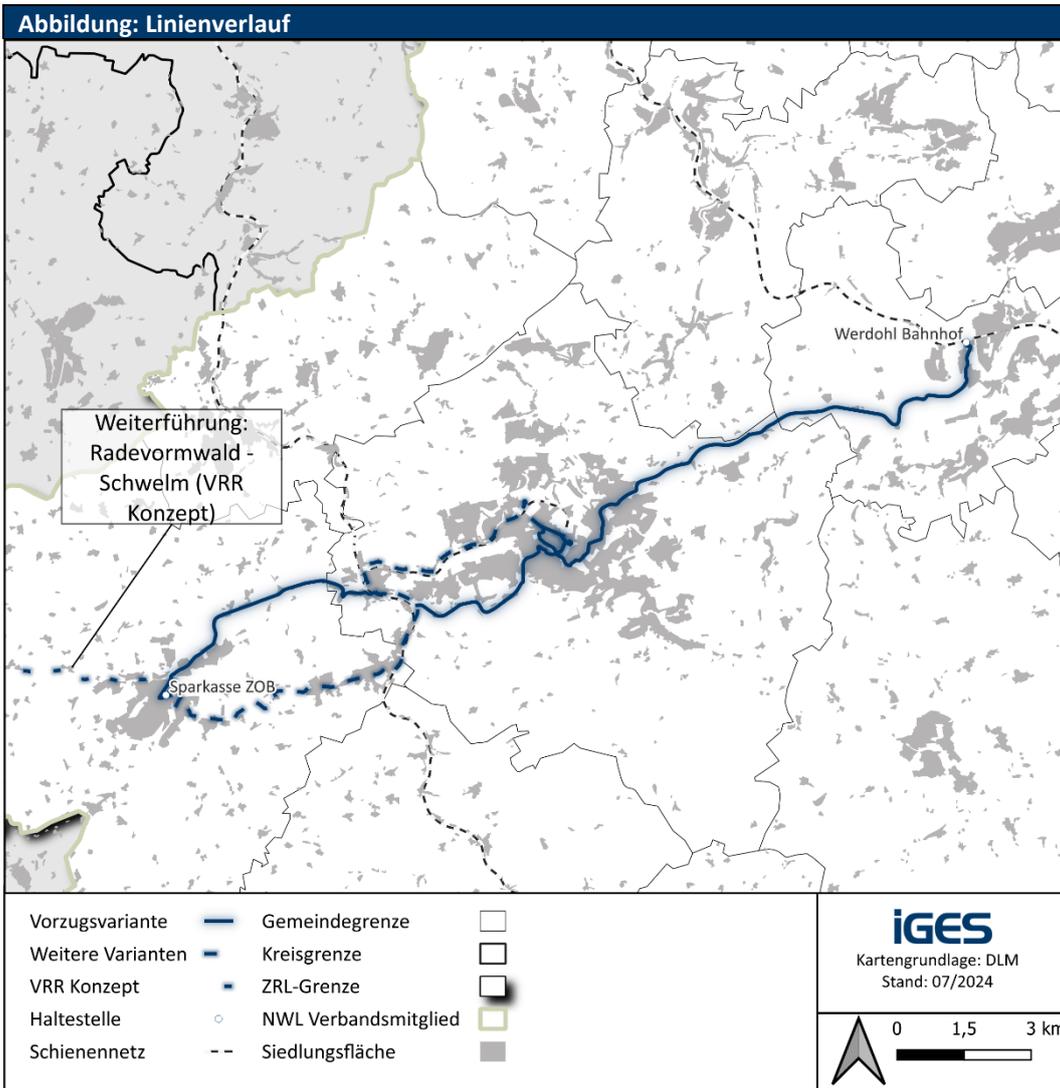
Linienkonzeption	
Ziel	Werl, Neheim
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Welper Bahnhof: RB89 Werl Bahnhof: RB59 Neheim-Hüsten Bahnhof: RE57 / RE17
Aufgabenträger- schaft	Kreis Soest, Hochsauerlandkreis

Bemerkungen / Hinweise	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Korridor aus dem Schnellbuskonzept Soest ◆ Werl-Neheim aktuell nicht betriebene Schnellbuslinie S40 	

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Welper - Neheim	80	25-40	59
Welper - Werl	30	10-15	58
Werl - Neheim	30	15-30	25

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Welper – Neheim	587	1.341
Welper - Werl	415	121
Werl - Neheim	1.094	1.317
Gesamt	2.096	2.779

		Korridor Stand	Werdohl - Lüdenscheid - Halver Februar 24
Linienbeschreibung			
Kategorie	Verlängerte Bestandslinie		
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ schnelle Querverbindung zwischen SPNV-Linien ◆ Zubringerfunktion 		
Linienlänge	26,74 km <i>Vorzugsvariante</i> (+25,8 km bei Linienführung bis Schwelm)		
Umwegfaktor	1,37 <i>Vorzugsvariante Straßennetz</i>		



Linienkonzeption	
Ziel	Mittelzentren Lüdenscheid und Werdohl
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Werdohl: RB91 / RB92 / RE34 Lüdenscheid: RB52 / RB25 / S15 Brügge: RB52 / RB25 / S15 Halver: RB52
Aufgabenträger- schaft	Märkischer Kreis

Bemerkungen / Hinweise	
♦	Auf dem Abschnitt Werdohl – Lüdenscheid verkehrt die Schnellbusbestandslinie S2 der MVG
♦	Lüdenscheid – Halver – Radevormwald beschleunigte Verbindung auf der Linie 134 der MVG

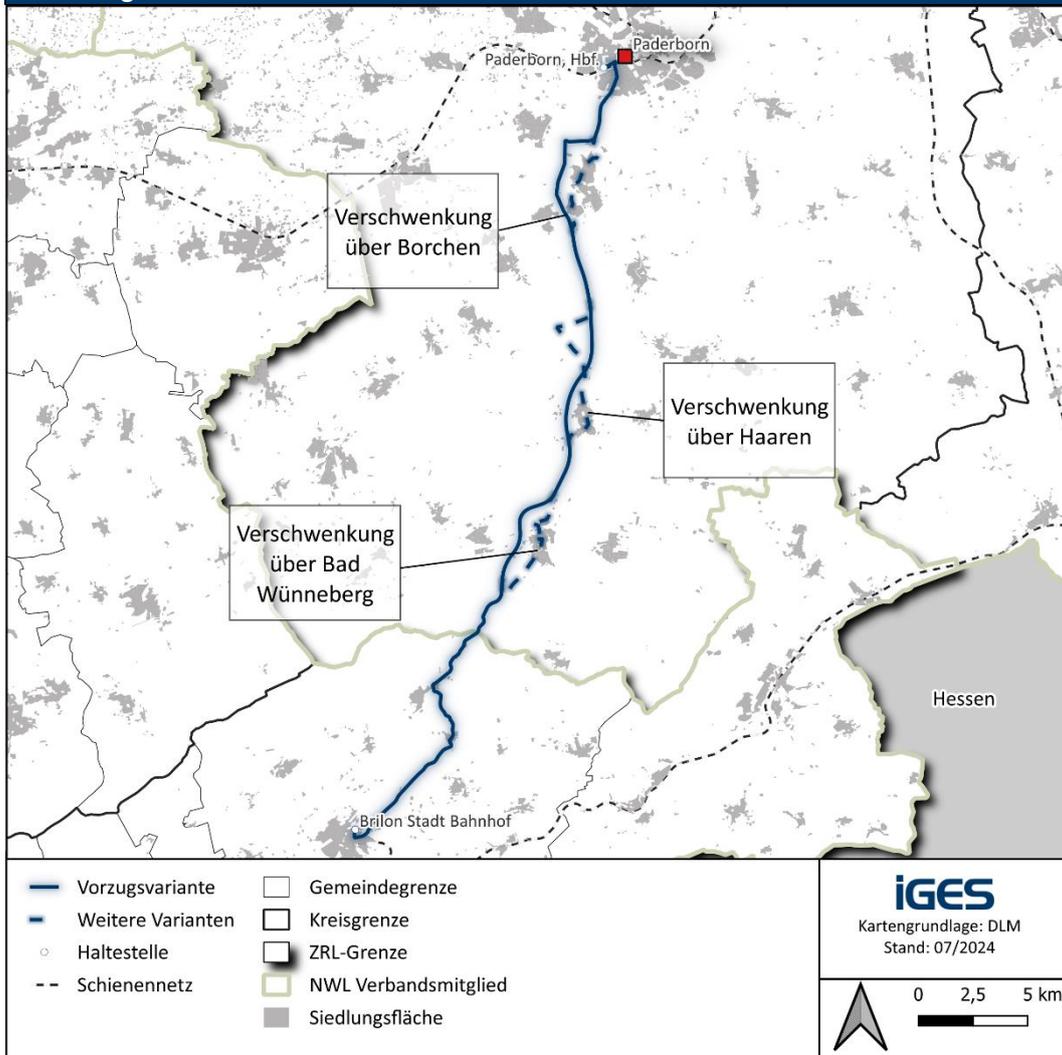
Voraussetzung / Randbedingung	
♦	Prüfung zeitliche Verknüpfung S2 in Werdohl Bahnhof und Lüdenscheid Bahnhof mit dem SPNV

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Werdohl - Halver	80	30-50	50
Werdohl - Lüdenscheid	40	20-35	31
Lüdenscheid - Halver	40	20-25	44

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Werdohl – Halver	58	37
Werdohl – Lüdenscheid	1.412	721
Lüdenscheid – Halver	1.245	1.431
Gesamt	2.715	2.189

		Korridor Stand	Brilon - Paderborn Februar 24
Linienbeschreibung			
Kategorie	Neue Schnellbuslinie		
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ neue Direktverbindung ◆ Vorlaufbetrieb bei einer möglichen Reaktivierung der Almetalbahn 		
Linienlänge	44 km <i>Vorzugsvariante</i>		
Umwegfaktor	1,2 <i>Straßennetz</i>		

Abbildung: Linienverlauf



Linienkonzeption	
Ziel	Oberzentrum Paderborn
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Brilon Stadt: RE57 / RE17 / RB97 Paderborn: RB72 / RB74 / RB84/85 / RB89 / RE11(RRX) / S5
Aufgabenträger- schaft	Hochsauerlandkreis, (Kreis Paderborn)

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Brilon - Paderborn	70	40-60	20

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Brilon - Paderborn	401	344



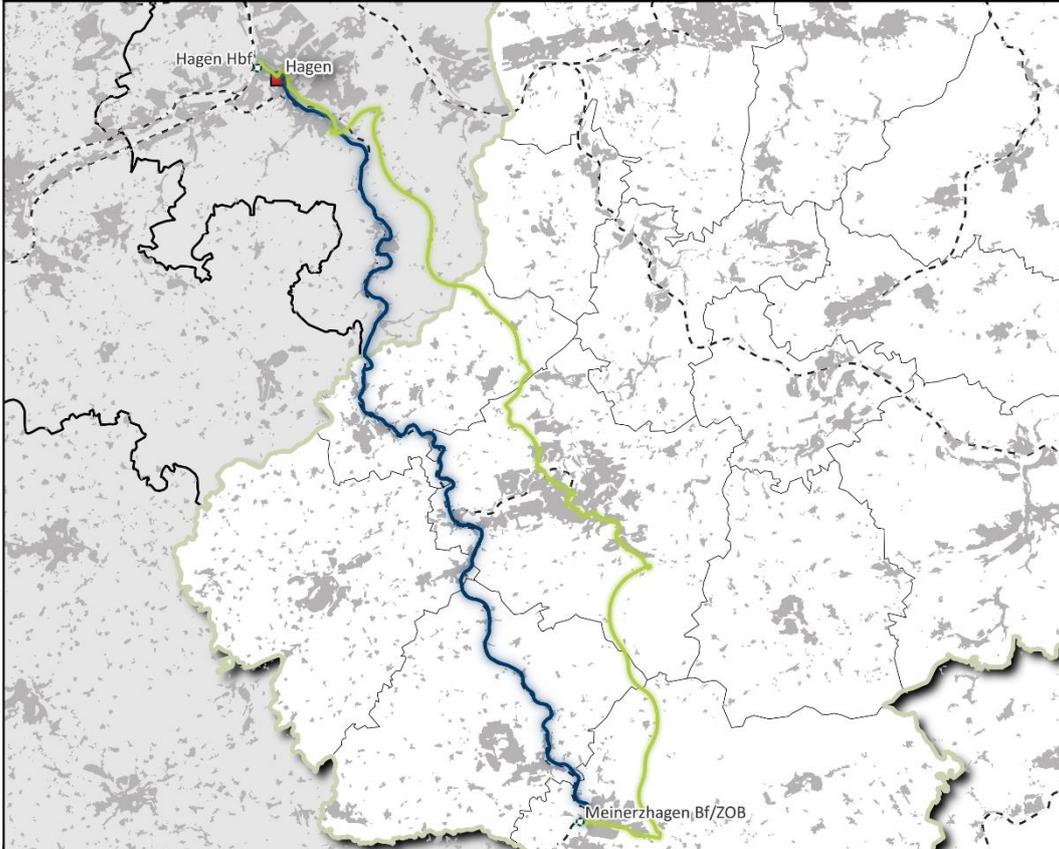
**Korridor
Stand**

Meinerzhagen - Lüdenscheid - Hagen
Februar 24

Linienbeschreibung

Kategorie	Neue Schnellbuslinie
Funktion	♦ neue Direktverbindung
Linienlänge	Variante 1: 42,1 km; Variante 2: 46,84 km
Umwegfaktor	Variante 1: 1,37 <i>Straßennetz</i> ; Variante 2: 1,52 <i>Straßennetz</i>

Abbildung: Linienverlauf



<ul style="list-style-type: none"> — Variante 1 - Meinerzhagen - Brügge - Hagen — Variante 2 - Meinerzhagen - Lüdenscheid - Hagen ◦ Haltestelle -- Schienennetz 	<ul style="list-style-type: none"> □ Gemeindegrenze □ Kreisgrenze □ ZRL-Grenze ■ NWL Verbandsmitglied ■ Siedlungsfläche 	<p>IGES Kartengrundlage: DLM Stand: 07/2024</p> <p>0 2,5 5 km</p>
--	--	--

Linienkonzeption	
Ziele	Oberzentrum Hagen und Mittelzentrum Lüdenscheid
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Meinerzhagen: RB25 Brügge: RB 25 / RB 52 Lüdenscheid: RB52 / RB25 / S15 Hagen: RE7 / RE13 / RE4 / RB52 / RB91 / RB40 / RE16 / RE17 / S5 / S8 / S9
Aufgabenträgerschaft	Märkischer Kreis, Stadt Hagen

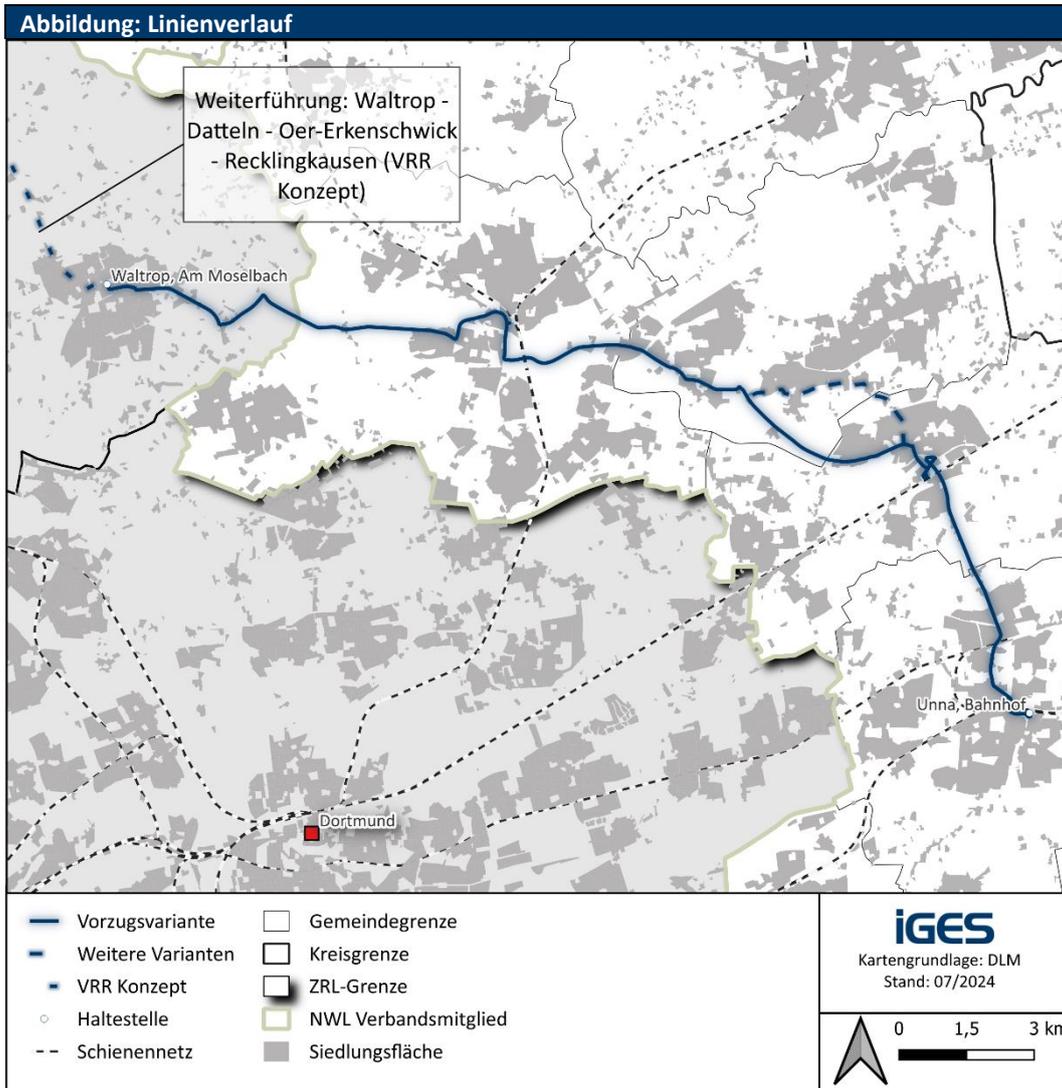
Bemerkungen / Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> Der Korridor verläuft schienenparallel zur RB25 bzw. RB52. Die Einführung einer Schnellbuslinie könnte eine umsteigefreie Relation zwischen Meinerzhagen und Hagen ermöglichen und dabei die Anzahl der Fahrten zusammen mit dem SPNV auf zwei pro Stunde erhöhen.

Voraussetzung / Randbedingung
<ul style="list-style-type: none"> Für die Variante 2 ist zunächst die Errichtung der neuen Talbrücke Rahmede der A45 zwischen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid notwendig. Eine Freigabe des Verkehrs über das erste Teilbauwerk wird zu Mitte 2026 erwartet.

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Meinerzhagen - Hagen	110	45-75	<i>Die Fahrzeiten ÖV basieren auf den aktuellen SEV-Fahrplänen, hier ist eine zweite Evaluation notwendig.</i>
Meinerzhagen - Lüdenscheid	40	20-35	
Lüdenscheid - Hagen	40	30-55	

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Meinerzhagen - Hagen	80	90
Meinerzhagen - Lüdenscheid	1.049	678
Lüdenscheid - Hagen	1.801	1.790
Gesamt	2.930	2.558

		Korridor Stand	Unna - Lünen - Waltrop - (Recklinghausen) Februar 24
Linienbeschreibung			
Kategorie	Veränderte Bestandslinie		
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ neue Direktverbindung ◆ neue schnelle Verbindung zwischen Städten bzw. Stadtteilen 		
Linienlänge	30,65 km <i>Vorzugsvariante</i> (+ 18,62 km bei Linienführung bis RE)		
Umwegfaktor	1,36 <i>Straßennetz</i>		



Linienkonzeption	
Ziel	Unna, Kamen, Lünen, Waltrop, Datteln, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen
Halte-/Verknüpfungspunkte	Unna RB59 / RB54 / RE13 / RE 7 / S4 Kamen RE1 / RE3 / RE6 / RE11 Lünen RB 50 / RB51
Aufgabenträgerschaft	Kreis Unna (Kreis Recklinghausen)

Bemerkungen / Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Planungen gemäß VRR-Schnellbuskonzept ◆ Mit der S40 verkehrt zwischen Lünen und Unna eine geförderte Schnellbuslinie im 60-Minuten Takt

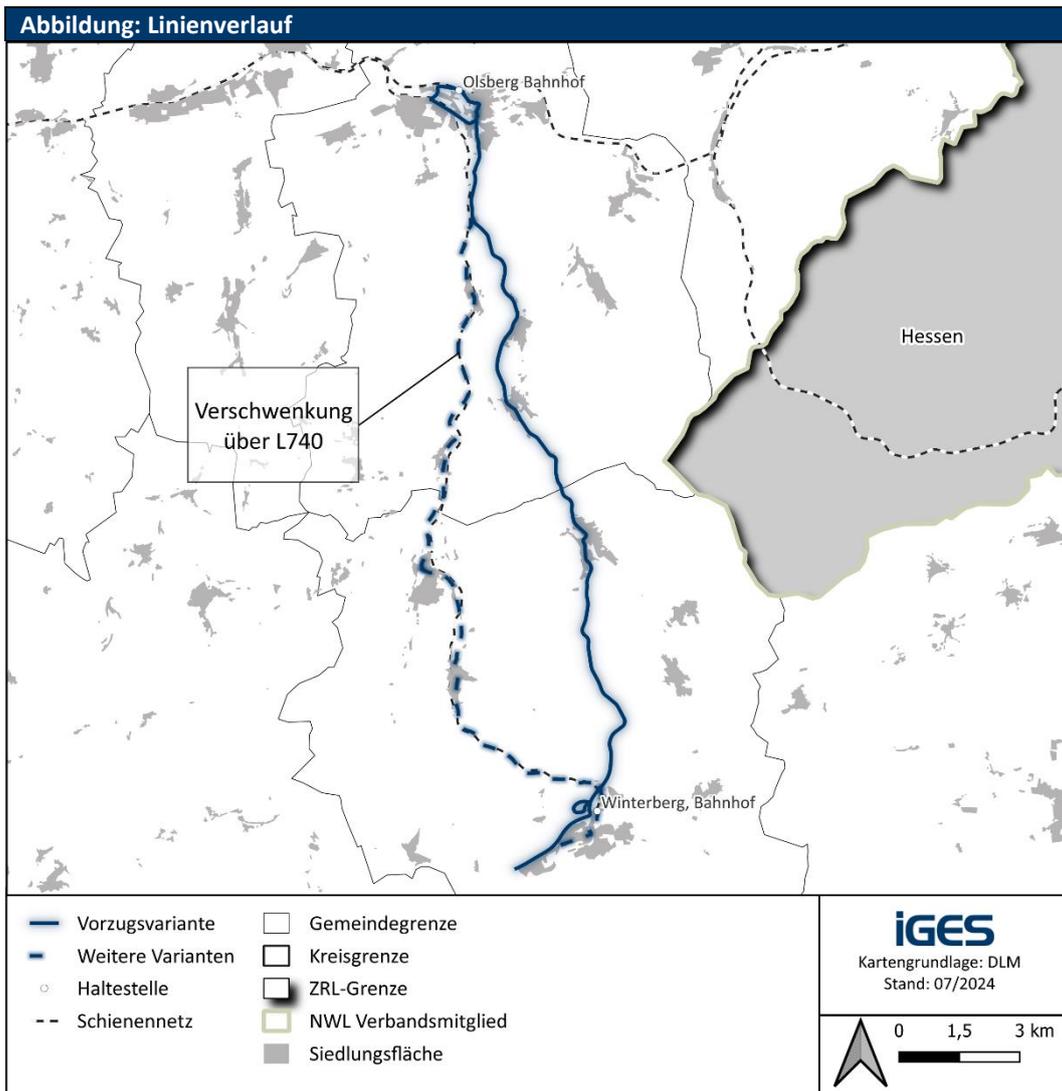
Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Unna - Recklinghausen	70	40-70	21
Unna – Lünen	60	25-50	38
Lünen - Waltrop	60	20-40	50
Waltrop - Recklinghausen	40	20-45	19

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Unna - Recklinghausen	429	443
Unna – Lünen	4.196	6.602
Lünen – Waltrop	590	385
Gesamt	5.215	7.430

		Korridor Stand	Soest – Möhnesee - Arnsberg Februar 24
Linienbeschreibung			
Kategorie	Veränderte Bestandslinie		
Funktion	schnelle Relation für Aufkommensschwerpunkte		
Linienlänge	24 km		
Umwegefaktor	1,24 <i>Straßennetz</i>		
Linienkonzeption			
Ziel	Aufkommensschwerpunkte um den Möhnesee		
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Soest Bf: RE11 / RB59 / RB89 Arnsberg Bf: RE17 / RE57		
Aufgabenträger- schaft	Kreis Soest, Hochsauerlandkreis		
Bemerkungen / Hinweise			
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Das Schnellbuskonzept des Kreis Soest identifiziert überdurchschnittlich hohe Fahrgastpotenziale im Freizeitverkehr auf diesem Korridor²³ und empfiehlt im Zuge dessen die Einführung einer Schnellbuslinie von Soest über Delecke zum Arnsberger Bahnhof und Arnsberg Neumarkt. ◆ Zum heutigen Stand wurde die Schnellbuslinie S11 mit einem ungefähr entsprechenden Linienverlauf eingeführt. Diese Bestandslinie wird aktuell jedoch nur durch insgesamt 5 FP werktags bedient und stellt auch keinen symmetrischen Anschluss an den SPNV an den Verknüpfungspunkten dar. 			
Voraussetzung / Randbedingung			
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den SPNV in Soest und Arnsberg (für symmetrische Anschlüsse im 60 Minutentakt bei weiterhin 2 Fahrzeugen ist hier ggf. eine Beschleunigung der Fahrzeit, z.B. durch Anpassungen in der Haltepolitik, oder eine Anpassung in den Überlieger- und Pausenzeiten in der Umlaufplanung notwendig). ◆ Ausweitung der Bedienung wochentags auf einen umfassenden 60-Minuten Takt (+10 FP/Tag). ◆ Einführung einer Wochenendbedienung (+10 FP/Tag). 			
Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)			
Abschnitt	Einpendelnde		Auspindelnde
Soest – Arnsberg	540		573
Soest - Möhnesee	443		1.161
Möhnesee - Arnsberg	373		225
Gesamt	1.356		1.959

²³ Stand: 2021

		Korridor Stand	Olsberg - Winterberg Februar 24
Linienbeschreibung			
Kategorie	Neue Schnellbuslinie o. veränderte Schnellbuslinie		
Funktion	♦ neue schnelle Relation für Aufkommensschwerpunkte		
Linienlänge	26,27 km <i>Vorzugsvariante</i>		
Umwegefaktor	1,3 <i>Straßennetz</i>		

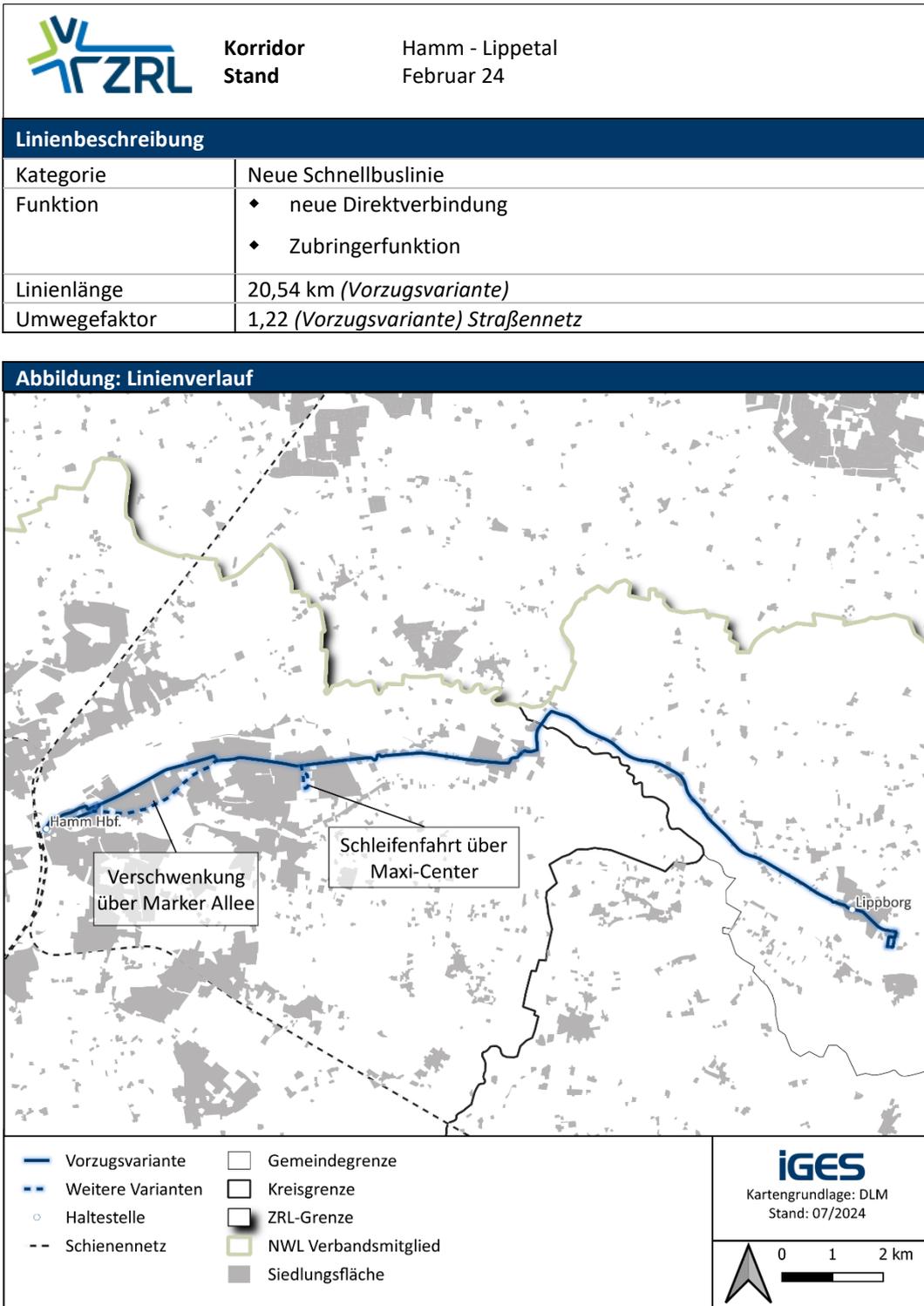


Linienkonzeption	
Ziel	Winterberg (insb. touristische Aufkommensschwerpunkte)
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Olsberg: RE17 / RE57 Winterberg: RE57
Aufgabenträger- schaft	Hochsauerlandkreis

Bemerkungen / Hinweise	
♦	Die Relation Olsberg – Winterberg wird durch die RB57 im 120-Minuten Takt wochentags sowie im 60-Minuten Takt am Wochenende mit dem SPNV bedient.
♦	Die S50 bedient zudem montags bis samstags im 60-Minuten Takt und sonntags in 120-Minuten Takt diese Relation entlang der L742 und erschließt dabei die Ortschaften entlang der Route. Über Winterberg hinaus führt die S50 weiter nach Hallenberg.
♦	Eine förderfähige Schnellbuslinie auf der Relation Olsberg-Winterberg könnte ggf. durch eine stark beschleunigte Haltestellenpolitik der S50 erreicht werden.
♦	Eine weitere Möglichkeit wäre die Einführung einer Schnellbuslinie über die B480 (Ab Olsberg bis Niedersfeld parallel zur S30).
♦	Insgesamt soll mit dem Angebot eine schnelle, ergänzende und attraktive Verbindung für die Anbindung touristischer Verkehre in Interberg geschaffen werden. Damit ist in der Linienkonzeption eine Fokussierung auf touristische Aufkommensschwerpunkte sowie einen attraktiven SPNV-Anschluss in Olsberg oder Bigge herzustellen.

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Olsberg - Winterberg	30	20-30	17

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Olsberg - Winterberg	421	258



Linienkonzeption	
Ziel	Hamm Innenstadt Gewerbeflächen Hamm-Uentrop Geplante Gewerbefläche „Westfalen“
Halte-/ Verknüpfungspunkte	Hamm: RE1 / RE3 / RE13 / RE7 / RB69 / RB89 / RE6 / RE11
Aufgabenträger- schaft	Stadt Hamm, Kreis Soest

Voraussetzung / Randbedingung
<ul style="list-style-type: none"> Wendemöglichkeiten in Lippborg, ansonsten Schleifenfahrt über Gewerbegebiet Rommersch, Breslauer Str. – Heidefeld (Wohngebiet oder Lippborg Grundschule) notwendig.

Reisezeitvergleich im Bestand			
Abschnitt	ÖV [min]	MIV [min]	Rel. Reisezeitvorteil MIV [%]
Gesamt	50	30-45	25

Pendelnde (von und nach bzw. innerhalb des ZRL-Gebiets)		
Abschnitt	Einpendelnde	Auspendelnde
Hamm - Lippetal	394	123



IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.com

