Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau I Verkehrsanlagen I Konzepte

Ennepe-Ruhr-Kreis

3. Nahverkehrsplanfortschreibung 2016

Impressum

Auftraggeber

Ennepe-Ruhr-Kreis

Fachbereich Finanzen, Kreisentwicklung und Bildung

Hauptstraße 92

58332 Schwelm

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

BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbh & Co. KG

Geschäftsführerende Gesellschafter:
Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm, Dipl.-Ing Anke Goldbaum,
Dipl.-Ing. Alexander Denzer

Mittelstraße 55

40172 Hilden

Telefon: 02103 / 91159 - 0

Fax: 02103 / 91159 - 22

info@buero-stadtverkehr.de

www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)

M. Sc. Rolf Alexander (Projektleitung)

M. Sc. Julian Scheer

B. Sc. David Madden

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Geschäftsführung)

M. Sc. Sebastian Schulz

Dr.-Ing. Jie Zhang

Dortmund, im Dezember 2016

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

Abbildungsverzeichnis **6**

Tabellenverzeichnis **8**

Abkürzungsverzeichnis **11**

Einleitung **13**

Teil A Bestandsanalyse **14**

1 Rahmenvorgaben und Zielsetzung **15**

1.1 Rechtliche Grundlagen 15

1.2 Planerische Grundlagen 17

2 Bestandsanalyse der Raum- und Siedlungsstruktur **20**

2.1 Raumstruktur 20

2.2 Bevölkerungsentwicklung 21

2.3 Mobilitätsverhalten 25

2.4 Wirtschaft und Berufspendler 27

2.5 Schulstandorte und Ausbildungspendler 29

2.6 Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen 31

2.7 Gewerbe- und Industriegebiete 32

2.8 Neubaugebiete 33

2.9 Zusammenfassung 33

3 Analyse des Bahn- und Busangebots **34**

3.1 Organisation 34

3.2 Angebote im Ennepe-Ruhr-Kreis 35

3.2.1 Linien und Strecken 35

3.2.2 Bedienungszeiten 40

3.2.3 Bedienungshäufigkeit 43

3.2.4 Verbindungsqualität 44

3.2.5 Pünktlichkeit 49

3.3 Tarif 50

3.4 Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur 53

3.5 Fahrgastinformation 55

3.5.1 Haltestellen 55

3.5.2 Fahrzeuge 56

3.5.3 Kundenzentren und Vertriebsstellen 58

3.5.4 Druckmedien 59

3.5.5 Digitale Angebote 59

3.6 Intermodale Verknüpfungen und multimodale Angebote 60

4 Potenziale zur ÖPNV-Entwicklung 63

5 Umsetzungsbilanzen 66

5.1 Regionale Nahverkehrspläne der Verkehrsverbünde 66

5.2 Lokaler Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises 67

5.2.1 Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhr-Kreis 67

5.2.2 Lokale Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger 82

6 Prognose Verkehrsentwicklung 2030 85

Teil B: Kreisstandards 88

7 Räumliche Erschließung und Erreichbarkeit 89

7.1 Gebietskategorien 89

7.2 Bedienungszeitraum 93

7.3 Erschließungsqualität 93

7.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität 94

7.5 Fahrzeiten 98

7.6 Nachfrage und Umstellung auf Bedarfsangebote 99

8 Bahn- und Busangebot 100

8.1 Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten 100

8.2 Fahrzeuge: Ausstattung und Umweltstandards, Fahrzeugzustand 102

8.3 Personal 106

8.4 Fahrgastinformation 107

8.5 Betriebsdurchführung 108

8.6 Regie- und Vertriebssystem 109

9 Schülerverkehr 111

10 Infrastrukturqualität 114

10.1 Haltestellen 114

10.2 Fahrweg 117

11 Qualitätsmanagementsystem 118

Teil C: Maßnahmenkonzept Leistungsangebot 122

12 Grundlagen der Angebotskonzeption 123

12.1 Ziele des Ennepe-Ruhr-Kreises 123

12.2 Rahmenvorgaben zur Angebotsplanung 124

12.3 SPNV-Konzept 2019 des VRR 125

13 Netzhierarchien 129

14 ÖPNV-Konzept 131

14.1 Konzept im Schienenverkehr 134

14.2 Konzept im Busverkehr 138

15 Detailkonzepte 163

15.1 Detailkonzept Witten-Bommern 163

15.2 Detailkonzept Achse Bochum – Schwelm – Ennepetal 163

15.3 Detailkonzept Achse Wetter – Gevelsberg – Ennepetal 165

15.4 Detailkonzept Hattingen-Welper/Henrichshütte 166

15.5 Detailkonzept Wetter-Alt Wetter 168

15.6 Detailkonzept Witten-Heven/Herbede und Ruhr-Universität 169

16 Zielnetz 173

17 Betrauung und Finanzierung 177

17.1 Betrauung der Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 177

17.2 Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebotes 178

17.2.1 Schienenpersonennahverkehr 179

17.2.2 Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV 179

17.2.3 Ergänzungs- und Erweiterungsangebote 180

17.3 Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur 180

Teil D: Infrastruktur- und Betriebskonzept 182

18 Haltestellenkataster 183

18.1 Methodik 183

18.2 Anforderungen an die Barrierefreiheit 184

18.3 Bestandsaufnahme 186

18.4 Prioritätenkonzept 191

19 Weitere Infrastrukturmaßnahmen 195

19.1 Erforderliche Infrastruktur für Angebotskonzept 195

19.2 Betriebliche und organisatorische Infrastruktur 195

19.3 Weitere Maßnahmen 203

Quellenverzeichnis 205

Liniensteckbriefe 206

19.4 Verkehrsangebot am Tag 206

19.5 Verkehrsangebot in der Nacht 257

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Bevölkerungszahl und zentralörtliche Gliederung 20
Abb. 2: Bevölkerungsdichte und angrenzende Kommunen/Kreise 20
Abb. 3: Heterogene Raumstruktur in den kreisangehörigen Städten 21
Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung auf Stadtteilebene 23
Abb. 5: Entwicklung der Altersklassen kreisweit in den nächsten 20 Jahren 24
Abb. 6: Modal Split und Verkehrsbeziehungen im Ennepe-Ruhr-Kreis 25
Abb. 7: Modal Split im Ennepe-Ruhr-Kreis ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs 25
Abb. 8: Strukturgrößen der Verkehrsmittelwahl im Ennepe-Ruhr-Kreis 26
Abb. 9: Modal-Split im Schülerverkehr 30
Abb. 10: Versorgungsstruktur im Ennepe-Ruhr-Kreis und Umgebung 32
Abb. 11: Linienfahrten nach Stunden - Montag bis Freitag 42
Abb. 12: Linienfahrten nach Stunden - Samstag 42
Abb. 13: Linienfahrten nach Stunden - Sonntag 42
Abb. 14: Reisezeit- und Fahrpreisverhältnis zum MIV 45
Abb. 15: Gesamtattraktivität der ÖPNV-Relationen 48
Abb. 16: Pünktlichkeit der RE-Linien im Ennepe-Ruhr-Kreis 49
Abb. 17: Pünktlichkeit der RB-Linien im Ennepe-Ruhr-Kreis 49
Abb. 18: Pünktlichkeit der S-Bahnlinien im Ennepe-Ruhr-Kreis 50
Abb. 19: Tarifgebiete im VRR-Verbundraum, Ausschnitt 51
Abb. 20: Schadstoffklassen der Fahrzeuge im Ennepe-Ruhr-Kreis 53
Abb. 21: Hybridbus der Hagener Straßenbahn 53
Abb. 22: Niederflur und Low-Entry-Busse im Ennepe-Ruhr-Kreis 54
Abb. 23: Komfortsitze in den Schnellbussen 54
Abb. 24: Fahrgastinformation an Haltestellen im Ennepe-Ruhr-Kreis 55
Abb. 25: Beispiele für unterschiedliche Aushangfahrpläne 56
Abb. 26: Visuelle Fahrgastinformation im Busverkehr 57
Abb. 27: Kundenzentren und Vertriebsstellen 58
Abb. 29: B+R-Angebot Schwelm Bahnhof 60
Abb. 28: VRR-App 60
Abb. 30: Bewertungsmethodik der Maßnahmen im Nahverkehrsplan 2009 66
Abb. 31: Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl im Ennepe-Ruhr-Kreis 86
Abb. 32: Muster der Bedienungs- und Verbindungsqualität 95
Abb. 33: Richtlinie zur Zielbeschilderung 104
Abb. 34: Beispiele für Zielbeschilderungen 104
Abb. 35: Beispiel für Umlaufverknüpfungen 105
Abb. 36: Beispiel für eine seitliche Streckenanzeige bei alternierender Linienführung 105
Abb. 37: Fahrgastinformation im Fahrzeug 105
Abb. 38: Aushangfahrplan im standardisierten VRR-Layout 108
Abb. 39: Säulen der Angebotsplanung 125

Abb. 40: Empfehlung zur Umsetzung der S-Bahn-Takt-Umstellung 127
Abb. 41: Detailkonzept Achse Bochum - Schwelm 165
Abb. 42: Linienkonzept Wetter – Gevelsberg – Ennepetal 166
Abb. 43: Detailkonzept Hattingen-Welper/Henrichshütte 167
Abb. 44: Linienverlauf der modifizierten Ortserschließung Alt-Wetter (Linie 595 neu).....169
Abb. 45: Detailkonzept Heven/Herbede – HVZ/NVZ 171
Abb. 46: Detailkonzept Heven/Herbede – HVZ/NVZ 172
Abb. 47: Zustand des barrierefreien Ausbaus der Bus-/ Bahnsteine.....187
Abb. 48: Ausbauzustand der Haltestellen im Ennepe-Ruhr-Kreis.....188
Abb. 49: Fahrgastaufkommen an barrierefreien und nicht barrierefreien Haltestellen 190

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre 22
Tab. 2: Altersstruktur der Bevölkerung im Ennepe-Ruhr-Kreis (2013) 24
Tab. 3: Altersklassen der ÖPNV-Nutzer 26
Tab. 4: Beschäftigten und Pendlerstruktur 27
Tab. 5: Kreisinterne und kreisexterne Pendlerverflechtungen 28
Tab. 6: Änderung bei Schulstandorten bis 2019 29
Tab. 7: Geplante Wohngebiete im Kreisgebiet ohne ÖPNV-Erschließung 33
Tab. 8: Betreiber im Ennepe-Ruhr-Kreis 34
Tab. 9: Angebote im Schnellverkehr – SPNV-Linien 36
Tab. 10: Relevante Angebote im Schienenverkehr außerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises 37
Tab. 11: Produkte bei den Erschließungslinien im Ennepe-Ruhr Kreis - Tagesverkehr 38
Tab. 12: Produkte bei den Erschließungslinien im Ennepe-Ruhr Kreis - Nachtverkehr 38
Tab. 13: Touristische Angebote im Schienenverkehr 39
Tab. 14: Produkte und Angebot im Nachtverkehr 39
Tab. 15: Linien außerhalb des Taktschemas des Ennepe-Ruhr-Kreises – Montag bis Freitag 43
Tab. 16: Linien außerhalb des Taktschemas des Ennepe-Ruhr-Kreises – Wochenende 44
Tab. 17: Reisezeit- und Fahrpreisqualität zum MIV 46
Tab. 18: Verbindung mit sehr guter Verbindungsqualität 47
Tab. 19: relevante Fahrscheinangebote für den Ennepe-Ruhr-Kreis 52
Tab. 20: Fahrzeugbestand der Verkehrsunternehmen VER, BOGESTRA und BVR 54
Tab. 21: Fahrgastinformationen im Schienenverkehr 56
Tab. 22: Fahrgastinformation im Bus und Straßenbahnverkehr inkl. Subunternehmen 57
Tab. 23: Vergleich Liniennetzpläne 59
Tab. 24: Intermodale Verknüpfung im Ennepe-Ruhr-Kreis 61
Tab. 25: ÖPNV-Verknüpfung des Car-Sharing-Angebots in Herdecke 62
Tab. 26: Relationen mit einem Verlagerungspotenzial von mehr als 500 Wegen / Tagen 63
Tab. 27: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – Nahverkehrsplan 66
Tab. 28: Nahverkehr Westfalen-Lippe – Nahverkehrsplan 67
Tab. 29: Zielsetzungen im SPNV-Angebot 67
Tab. 30: Regionale Maßnahmen – Hauptangebotskonzept 68
Tab. 31: Regionale Maßnahmen – Ergänzungsangebote 69
Tab. 32: Regionale Maßnahmen – Prüfaufträge 69
Tab. 33: Regionale Maßnahmen – Planungsprojekte 69
Tab. 34: Stadt Breckerfeld – Hauptangebotskonzept 70
Tab. 35: Stadt Breckerfeld – Planungsprojekte 70
Tab. 36: Stadt Ennepetal – Hauptangebotskonzept 71
Tab. 37: Stadt Ennepetal – Ergänzungsangebote 71
Tab. 38: Stadt Ennepetal – Prüfaufträge 71
Tab. 39: Stadt Ennepetal – Planungsprojekte 72

Tab. 40: Stadt Gevelsberg – Hauptangebotskonzept....72
Tab. 41: Stadt Gevelsberg – Ergänzungsangebote....72
Tab. 42: Stadt Gevelsberg – Prüfaufträge....73
Tab. 43: Stadt Hattingen – Hauptangebotskonzept....73
Tab. 44: Stadt Hattingen – Planungsprojekte....74
Tab. 45: Stadt Herdecke – Hauptangebotskonzept....75
Tab. 46: Stadt Herdecke – Prüfaufträge....76
Tab. 47: Stadt Schwelm – Hauptangebotskonzept....76
Tab. 48: Stadt Schwelm – Planungsprojekte....76
Tab. 49: Stadt Sprockhövel – Hauptangebotskonzept....77
Tab. 50: Stadt Sprockhövel – Planungsprojekte....77
Tab. 51: Stadt Wetter – Hauptangebotskonzept....78
Tab. 52: Stadt Wetter – Prüfaufträge....78
Tab. 53: Stadt Witten – Hauptangebotskonzept....79
Tab. 54: Stadt Witten – Prüfaufträge....82
Tab. 55: Stadt Bochum – Nahverkehrsplan....82
Tab. 56: Stadt Dortmund – Nahverkehrsplan....83
Tab. 57: Stadt Essen – Nahverkehrsplan Fortschreibung 2008-2012....83
Tab. 58: Stadt Hagen – Nahverkehrsplan....83
Tab. 59: Märkischer Kreis – Nahverkehrsplan....84
Tab. 60: Oberbergischer Kreis – Nahverkehrsplan....84
Tab. 61: Kreis Mettmann – Nahverkehrsplan....84
Tab. 62: Erwartetes Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 nach Wegezwecken....86
Tab. 63: Zentralörtliche Funktion und Verflechtungen Breckerfeld/Ennepetal/Gevelsberg....90
Tab. 64: Zentralörtliche Funktion und Verflechtungen Hattingen/Herdecke/Schwelm....90
Tab. 65: Zentralörtliche Funktion und Verflechtungen Sprockhövel/Wetter/Witten....90
Tab. 66: Kategorisierung der Siedlungsbereiche Breckerfeld/Ennepetal/Gevelsberg....91
Tab. 67: Kategorisierung der Siedlungsbereiche Hattingen/Herdecke/Schwelm....91
Tab. 68: Kategorisierung der Siedlungsbereiche Sprockhövel/Wetter/Witten....92
Tab. 69: relevante Gewerbe- und Industriegebiete....92
Tab. 70: Bedienungszeiträume....93
Tab. 71: Haltestelleneinzugsbereiche....94
Tab. 72: Kategorie A: Bedienungs-/Verbindungsstandards zu relevanten Oberzentren....96
Tab. 73: Kategorie B: Bedienungs-/Verbindungsstandards zur Innenstadt (große Mittelzentren)..96
Tab. 74: Kategorie C: Bedienungs-/Verbindungsstandards zur Innenstadt (Mittelzentren)....97
Tab. 75: Kategorie D: Bedienungs-/Verbindungsstandards nächstgelegene Versorgungsbereiche 97
Tab. 76: Kategorie E: Bedienungs-/ Verbindungsstandards Regionalverkehr zwischen Zentren....98
Tab. 77: Standards für Fahrzeiten....98
Tab. 78: Richtwerte zur Auslastung der jeweiligen Verkehrsmittel....99
Tab. 79: Kategorisierung der Verknüpfungspunkte im Ennepe-Ruhr-Kreis....100
Tab. 80: Richtwerte an die Umsteigezeiten....101
Tab. 81: Ausstattungsmerkmale für Busse....103

Tab. 82: Bedienungs- und Erschließungsstandards für den Schülerverkehr 112
Tab. 83: Ausstattungsstandards für Haltestellen 116
Tab. 84: Relevante Linien für das Qualitätsmanagementsystem (Stand Sommer 2016) 118
Tab. 85: Weitere Linien für große Abstimmungsrunde 119
Tab. 86: Qualitätsmanagementsystem: Kommunikation und Austausch 119
Tab. 87: Qualitätsmanagementsystem: Messverfahren 120
Tab. 88: Qualitätsmanagementsystem: Messverfahren 120
Tab. 89: Anpassungsbedarf durch Taktumstellung 128
Tab. 90: Übersicht der Angebotsmaßnahmen zum Eisenbahnverkehr 131
Tab. 91: Übersicht der Angebotsmaßnahmen zum lokalen Schienenverkehr 131
Tab. 92: Übersicht der Angebotsmaßnahmen zum Busverkehr 132
Tab. 93 Zielnetz Eisenbahn 173
Tab. 94 Zielnetz Straßenbahn 173
Tab. 95 Zielnetz Schnellbus und CityExpress 173
Tab. 96 Zielnetz Linienbus 174
Tab. 97 Zielnetz Nachtbus 175
Tab. 98 Zielnetz TaxiBus 176
Tab. 99 Zielnetz AnrufSammelTaxi 176
Tab. 100: Kriterienkatalog zur Haltestellenerfassung 184
Tab. 101: Baulastträger der Bus- und Bahnsteige im Ennepe-Ruhr-Kreis 189
Tab. 102: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Breckerfeld 191
Tab. 103: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Ennepetal 191
Tab. 104: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Gevelsberg 191
Tab. 105: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Hattingen 192
Tab. 106: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Herdecke 192
Tab. 107: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Schwelm 192
Tab. 108: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Sprockhövel 192
Tab. 109: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Wetter 193
Tab. 110: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Witten 193
Tab. 111: Barrierefreier Haltestellenausbau in Verantwortung des Ennepe-Ruhr-Kreises 193
Tab. 112: Infrastrukturbedarf durch Angebotskonzept (Zusammenfassung) 195
Tab. 113: Weiterer Infrastrukturbedarf durch frühzeitiges Beteiligungsverfahren 203

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG
BVR	Busverkehr Rheinland (DB Rheinlandbus)
CE	CityExpress
DB	Deutsche Bahn AG
DSW21	Dortmunder Stadtwerke 21 AG
EU	Europäische Union
EVAG	Essener Verkehrs-AG
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GZ	Grundzentrum
HST	Hagener Straßenbahn AG
HVZ	Hauptverkehrszeit
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik NRW
LEP	Landesentwicklungsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH
NE	NachtExpress
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
OVAG	Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH
OZ	Oberzentrum
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (nach BOStrab)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	RegionalBahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
ROG	Raumordnungsgesetz
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RVR	Regionalverband Ruhr
S	Stadtschnellbahn
SB	SchnellBus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TB	TaxiBus

VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
VGV	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Wkm	Wagenkilometer
WSW	Wuppertaler Stadtwerke

Einleitung

Der Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis wurde erstmals im Jahr 1997 aufgestellt und wird nunmehr bereits zum dritten Mal fortgeschrieben. Wie auch bei der ersten (2002) und zweiten (2009) Fortschreibung steht auch bei dieser Fortschreibung im Fokus, ein leistungsfähiges und qualitativ angemessenes Nahverkehrsangebot auch bei sich kontinuierlich verändernden planerischen, gesellschaftlichen, finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu gewährleisten.

Der gesamtdeutsche Trend des demografischen Wandels, der vor allem in suburbanen und ländlichen Räumen auftritt, stellt die ÖPNV-Planung vor neue Herausforderungen. So wird es schwieriger, vor dem Hintergrund sinkender Einwohnerzahlen, einer älter werdenden Bevölkerung und gleichzeitig einer zunehmenden Ausdifferenzierung von Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorten sowie von Einkaufs- und Freizeitpräferenzen Verkehrsströme effizient zu bündeln, um eine hinreichende Nachfrage für ÖPNV-Angebote zu generieren. Aus diesem Grund stellt die Bereitstellung eines angemessenen, den diversen Bedürfnissen entsprechenden Angebotes, insbesondere vor dem Hintergrund einer angespannten Haushaltslage, eine besondere Herausforderung dar.

Dennoch kommt dem ÖPNV auch in Zukunft eine hohe Bedeutung zu, um die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten. Auch wenn zukünftig mehr Senioren über einen PKW-Führerschein verfügen werden, sind Ältere überdurchschnittlich oft von gesundheitlichen Beeinträchtigungen betroffen und müssen somit das Autofahren trotzdem aufgeben. Für diese kontinuierlich wachsende Gruppe stellt der ÖPNV eine wesentliche Grundlage dar, um weiterhin am gesellschaftlichen Leben partizipieren zu können.

Veränderte Rahmenbedingungen für den ÖPNV ergeben sich aus einem veränderten Mobilitätsverhalten. In aktuellen Mobilitätsuntersuchungen ergeben sich Hinweise, dass die Fokussierung auf den Pkw als alleiniges Verkehrsmittel abnimmt und der Trend zu multimodalem Verkehrsverhalten geht. In diesem Zusammenhang ist der ÖPNV nicht mehr rein sektoral zu betrachten, sondern muss Schnittstellen zu anderen Verkehrsangeboten berücksichtigen und als Teil einer integrierten Verkehrsplanung verstanden werden. Gleichzeitig gilt es, den ÖPNV als Rückgrat multimodaler Angebote zu manifestieren, um den Umweltverbund insgesamt zu fördern.

Durch veränderte gesetzliche Rahmenbedingungen werden die Anforderungen an die Nahverkehrsplanung auf der Ebene der Kommune bzw. Kreise erhöht. So bilden die Festlegungen des Nahverkehrsplans i.d.R. die Grundlage für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach den aktualisierten Rahmenbedingungen der EU-Verordnung 1370/2007 und der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes; ebenso sind die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen, wenn es um die Bescheidung eigenwirtschaftlicher Anträge durch die Genehmigungsbehörde geht. Darüber hinaus ist mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2013 das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 in § 8 (3) PBefG festgeschrieben worden, das im Nahverkehrsplan auf der Maßnahmenebene operationalisiert werden muss.

Teil A
Bestandsanalyse

1 Rahmenvorgaben und Zielsetzung

1.1 Rechtliche Grundlagen

Verordnung (EG) 1370/2007 der Europäischen Union

Mit der Verabschiedung dieser Verordnung durch die Europäische Union haben sich grundlegende Veränderungen für die Vergabe, Organisation und Finanzierung des gemeinwirtschaftlich finanzierten öffentlichen Personennahverkehrs ergeben. Gerade für kommunale Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit einer Direktvergabe durch den Aufgabenträger Kreis bzw. kreisfreie Stadt von großer Bedeutung. Mit der Verabschiedung dieser Verordnung besteht weiterhin die Möglichkeit, ÖPNV-Leistungen mit einer Inhouse-Vergabe direkt an das eigene kommunale bzw. kreiseigene Verkehrsunternehmen als internen Betreiber zu vergeben. Für diesen Fall sind mehrere Vorgaben zu erfüllen:

- Die kreisfreie Stadt/der Kreis muss das eigene Verkehrsunternehmen wie eine Dienststelle führen und damit weisungsberechtigt sein. Ein hundertprozentiger Anteil am eigenen Verkehrsunternehmen ist hierfür aber nicht erforderlich.
- Das Bedienungsangebot erfolgt nur auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt/des Kreises bzw. ein- /ausbrechend in benachbarte Kommunen.
- Das Verkehrsunternehmen darf nicht an wettbewerbsrechtlich relevanten Ausschreibungen für öffentliche Verkehrsleistungen außerhalb der kreisfreien Stadt/des Kreises teilnehmen.
- Der überwiegende Teil des Leistungsangebots muss durch das eigene Verkehrsunternehmen erbracht werden (Eigenerbringungsquote). Hierbei besteht gegenwärtig noch keine verbindliche, quantitative Auslegung des überwiegenden Teils.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis ist im Jahr 2015 ebenso wie benachbarte Aufgabenträger der VRR-weiten „Behördengruppe“ beigetreten. Hierdurch wird auch eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen an benachbarte kommunale Verkehrsunternehmen möglich.

Sollen gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen an Dritte vergeben werden, die keine internen Betreiber sind, so hat dies im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu erfolgen. Eine Direktvergabe ist hier nur möglich, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1.000.000 Euro unterschreitet oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km beinhaltet. Bei kleinen und mittleren Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, verdoppeln sich die genannten Schwellenwerte.

Inzwischen wurde das Personenbeförderungsgesetz an die veränderten Anforderungen durch die Verordnung EG 1370/2007 angepasst.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die zentrale Grundlage für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Insbesondere relevant für die Nahverkehrsplanfortschreibung sind die Vorgaben der §§8, 8a, 8b PBefG zur angemessenen Bedienung, Barrierefreiheit und zur Vergabe von Verkehrsleistungen.

Zur Sicherstellung einer angemessenen Bedienung fordert der Gesetzgeber, dass die Aufgabenträger Anforderungen an den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes definieren. Hierbei sind auch Anforderungen an die Umweltqualität sowie an die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote zu treffen (§8 (3) PBefG). Das zentrale Instrument hierzu bildet in der Regel der durch den Aufgabenträger zu erarbeitende Nahverkehrsplan.

Ferner hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Hierzu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben sowie die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Zudem besteht die Möglichkeit, im Rahmen des Nahverkehrsplanes Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit zu definieren und zu begründen (§8 (3) PBefG).

Die dritte relevante Säule des PBefG für die dritte Nahverkehrsplanfortschreibung ist die Regelung der Vergabe von Verkehrsleistungen. Im Rahmen der Novellierung des Gesetzes im Jahr 2013 sind die Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007 der Europäischen Union ins nationale Recht implementiert worden. Im Grundsatz sind hierbei eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen zu unterscheiden. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind grundsätzlich zu priorisieren, soweit sie die Anforderungen der ausreichenden Bedienung erfüllen (§8 (4), 8a (1)). Kann die ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich erfüllt werden, sind die Verkehrsleistungen mit einem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu vergeben. Hierbei gelten die Anforderungen des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (s.o.).

Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, so ist sie im Vorhinein zu einer Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union verpflichtet. In der Vorabbekanntmachung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Hierbei kann auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden (§ 8 a Abs. 2 PBefG).

Im Rahmen dieser Nahverkehrsplanfortschreibung wird der Nahverkehrsplan an die veränderten, gesetzlichen Anforderungen angepasst. Hierzu werden Umfang und Qualität der angemessenen Bedienung definiert sowie Aussagen zur Erfüllung der Anforderung an eine vollständige Barrierefreiheit getroffen. Zudem werden Maßnahmen und Vorschläge für eine bedarfsgerechte Anpassung des Leistungsangebotes entwickelt, mit denen ein zukunftsfähiges Liniennetz ab 2019 an Verkehrsunternehmen vergeben werden kann.

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

Das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr konkretisiert das Personenbeförderungsgesetz auf Landesebene, in dem es die Zuständigkeit für die Organisation des lokalen und regionalen ÖPNV regelt. Hierzu gehören u. a. die Finanzierungsverantwortung und die Reglung der Aufgabenträgerschaft für Bus- und Bahnangebote.

Für die Angebote des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV), Bus- und Straßenbahnverkehr, liegt die Aufgabenträgerschaft beim Ennepe-Ruhr-Kreis. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt hingegen Aufgabenträgerschaft beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), dem auch der Ennepe-Ruhr-Kreis als Zweckverbandsmitglied angehört. Der VRR ist auch zuständig für

die Koordination des Gesamtsystems ÖPNV im Verbandsgebiet und die Schaffung und Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs.

Wichtige konkretisierende Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans enthält §8 ÖPNVG NRW. Hier wird festgelegt, dass mit der Aufstellung von Nahverkehrsplänen eine Sicherung bzw. Verbesserung des örtlichen Bahn- und Busangebots erzielt werden soll. Dies erfolgt über konkrete Aussagen zur Ausgestaltung des Angebots unter Berücksichtigung vorhandener Raum- und Verkehrsstrukturen. Dazu erfolgt auch eine Abstimmung mit den Nahverkehrsplänen der Zweckverbände zum Schienenverkehr, den Zielen der Raumordnung und dem Umweltschutz.

Nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW sind in den Nahverkehrsplänen „auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV erforderlichen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben“.

Im Hinblick auf das Aufstellungsverfahren (§ 9 ÖPNVG NRW) ist von Bedeutung, dass der Nahverkehrsplan unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen und im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt wird. Zudem wird im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehre eine Abstimmung mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten erwartet.

Mit den Regelungen zur SPNV- bzw. ÖPNV-Pauschale (§11 ÖPNVG) und zur Ausbildungsverkehrs-Pauschale (§11a ÖPNVG) enthält das Gesetz auch maßgebliche Regelungen zur Finanzierung der SPNV- und ÖPNV-Leistungen. Die Ausbildungsverkehrs-Pauschale trägt insbesondere der im PBefG geregelten Ausgleichspflicht für die Beförderungen von Fahrgästen mit Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs Rechnung (§45a PBefG). Die ÖPNV-Pauschale ist primär zur Finanzierung von Betriebsleistungen des SPNV (§11, Abs. 19 und des kommunalen ÖPNV (§11, Abs. 2) vorgesehen. Daher sind mindestens 80% der Pauschale nach §11, Abs. 2 an öffentliche und private Verkehrsunternehmen (mit Ausnahme des SPNV) weiterzuleiten, die den Gemeinschaftstarif anwenden. Die restlichen 20% können auch für sonstige Zwecke des ÖPNV aufgewendet werden.

1.2 Planerische Grundlagen

Raumordnungspläne

Zur Steuerung der räumlichen Gesamtplanung auf übergeordneter Ebene werden in Nordrhein-Westfalen Landesentwicklungspläne (LEP) und Regionalpläne bzw. Gebietsentwicklungspläne (GEP) aufgestellt. Der aktuell gültige LEP hat seinen Ursprung im Jahr 1995 und befindet sich derzeit im Novellierungsverfahren. Er wird während der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplanes mit ho-

her Wahrscheinlichkeit in Kraft treten. Als aktuell gültiger Regionalplan liegt der GEP des Regierungsbezirks Arnsberg aus dem Jahr 2001 vor. Im Jahr 2009 ist die Regionalplanungskompetenz für das Gebiet des Regionalverbandes Ruhr von der Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster zum RVR verlagert worden. Daher wird dieser Plan perspektivisch durch einen neu aufgestellten Regionalplan Ruhr für das gesamte RVR-Gebiet ersetzt.

Die Raumordnungspläne legen Ziele und Grundsätze der Raumordnung fest. Hierbei handelt es sich um legal definierte Begriffe des Raumordnungsgesetzes (ROG). Ziele der Raumordnung stellen hiernach endgültig abgewogene Festsetzungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes dar (§3 (1) ROG). Grundsätze der Raumordnung hingegen sind „Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Raumes als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen“ (§3 (1) ROG). Damit bestehen grundsätzliche Unterschiede in der Bindungswirkung von Zielen und Grundsätzen: Während Ziele der Raumordnung bei raumbedeutsamen Planungen zu beachten sind (§4 ROG) und ein Abweichen ein förmliches Zielabweichungsverfahren (§6 (2) ROG) erfordert, sind Grundsätze der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§4 ROG).

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans u.a. die Ziele der Raumordnung zu beachten. Konkret betrifft dies die Ziele 8.1-11 (Öffentlicher Verkehr) und 8.1-12 (Erreichbarkeit) des neuen LEP-Entwurfs, die voraussichtlich bis zum politischen Beschluss des LEP nicht mehr verändert werden.

Hier wird u.a. vorgeben, dass die Mittel- und Oberzentren des Landes bedarfsgerecht an den ÖPNV anzubinden sind. Ferner ist durch die Kommunen und Aufgabenträger die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereichs mit dem ÖPNV in angemessener Zeit zu gewährleisten.

Flächennutzungspläne

Die Flächennutzungsplanung als vorbereitende, kommunale Bauleitplanung steuert die zukünftige Siedlungsentwicklung einer Stadt bzw. Gemeinde. Mit der Siedlungsentwicklung wird ein großer Beitrag zur Ausschöpfung der Potenziale des ÖPNV gelegt: Je dichter der Siedlungsraum konzentriert ist, desto besser lassen sich die Verkehrsströme bündeln und hinreichende Mengen je Strom zusammenfassen, die zu einer angemessenen Auslastung führen. Aus diesem Grund erfolgt ein Abgleich der geplanten Siedlungsentwicklung aus der vorbereitenden Bauleitplanung mit dem bisherigen und zukünftigen ÖPNV-Netz des Ennepe-Ruhr-Kreises, um die Belange des Städtebaus entsprechend § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW zu berücksichtigen.

Nahverkehrsplan des VRR

Der Nahverkehrsplan des VRR befindet sich derzeit ebenfalls in der Erarbeitung. Die für den Ennepe-Ruhr-Kreis relevanten Planungen sind in Kap. 12.3 näher dargestellt. Von besonderer Bedeutung ist dabei die bereits beschlossene Umstellung des S-Bahn-Taktes.

ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Finanzierungsplan

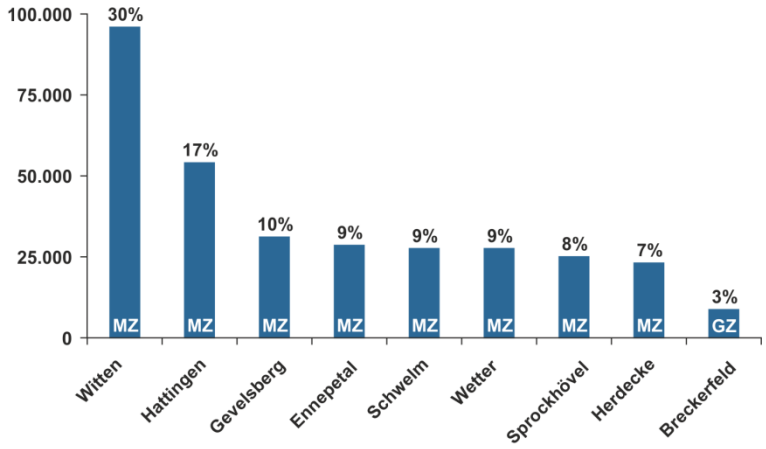
Der derzeit gültige ÖPNV-Bedarfsplan enthält mit dem Aus- und Neubau der Straßenbahnverbindung Witten – Bochum, Langendreer – Bochum eine für den Ennepe-Ruhr-Kreis bedeutsame Maßnahme, die sich bereits in der Realisierung befindet. Der Nahverkehrsplan berücksichtigt dieses Vorhaben und trifft Festlegungen für das zukünftige Leistungsangebot in dem betroffenen Siedlungskorridor.

2 Bestandsanalyse der Raum- und Siedlungsstruktur

2.1 Raumstruktur

Der Ennepe-Ruhr-Kreis liegt im südöstlichen Bereich des Regionalverbands Ruhr und ist dem Regierungsbezirk Arnsberg zugeordnet. Er grenzt an drei weitere Kreise sowie fünf kreisfreie Städte. Insgesamt neun Städte bilden den Ennepe-Ruhr-Kreis. Kreisstadt ist die Stadt Schwelm. Zum Jahreswechsel 2014 lebten im Ennepe-Ruhr-Kreis rund 322.000 Menschen. Bei einer Fläche von 408 km² entspricht dies einer Einwohnerdichte von ca. 790 Einwohnern/km². Mit Ausnahme der Stadt Breckerfeld sind alle Städte als Mittelzentrum eingestuft. Die nächsten Oberzentren sind Bochum, Dortmund, Essen, Hagen und Wuppertal. Das Kreisgebiet ist insgesamt heterogen geprägt. Der Norden sowie die Kommunen zwischen Witten und Ennepetal sind überwiegend städtisch geprägt. Demgegenüber bilden besonders die Städte Sprockhövel und Breckerfeld ländlich geprägte Gebiete. Die meisten Städte sind Mittelstädte mit etwa 25.000 bis 35.000 Einwohnern. Hiervon weichen die Städte Witten und Hattingen nach oben sowie Breckerfeld nach unten ab. Ebenfalls deutliche Unterschiede ergeben sich bei der Bevölkerungsdichte; vier eher dicht besiedelten Städten mit mehr als 1.000 Einwohner/km² steht die Stadt Breckerfeld mit vergleichsweise geringen 152 Einwohnern/km² gegenüber.

Abb. 1: Bevölkerungszahl und zentralörtliche Gliederung



Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

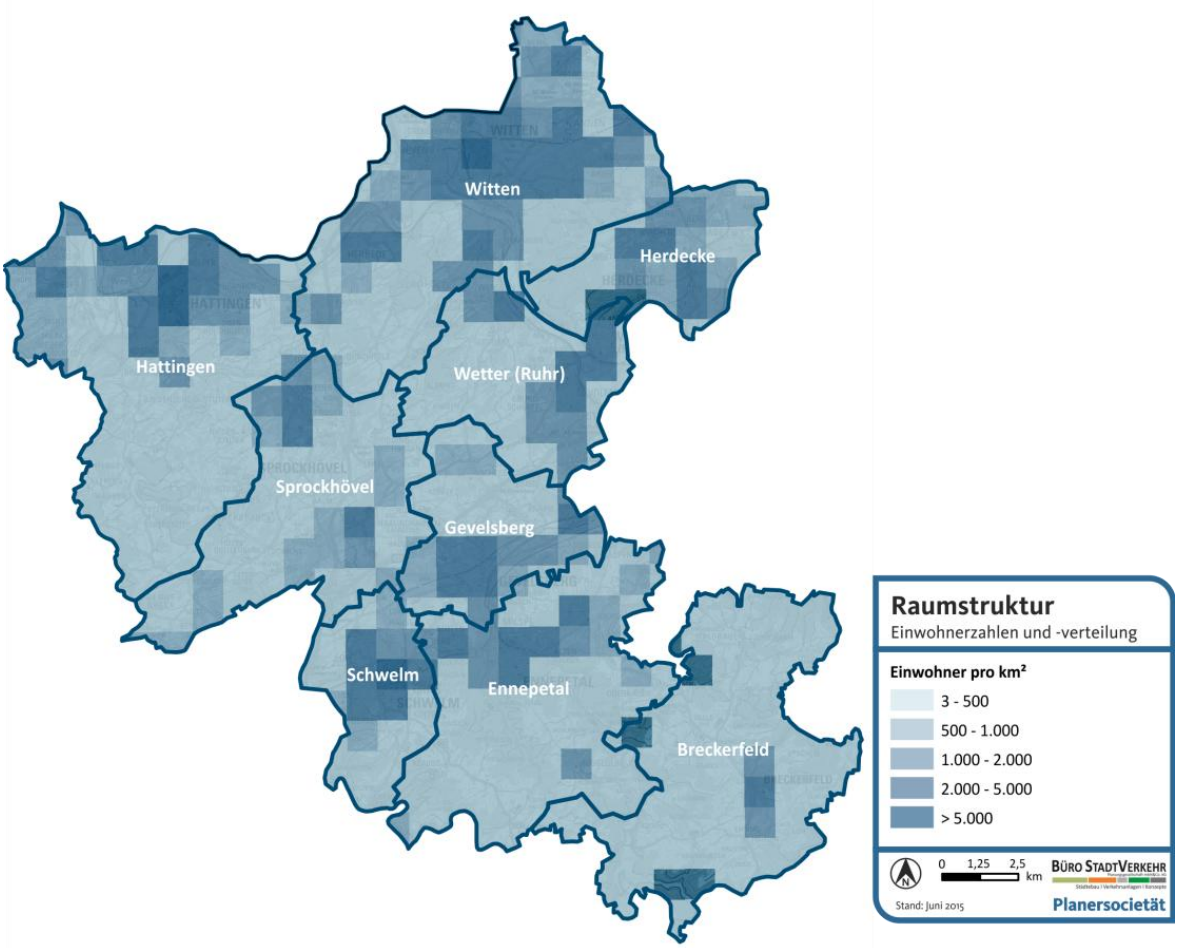
Abb. 2: Bevölkerungsdichte und angrenzende Kommunen/Kreise

Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

Bei den anderen Städten liegt der Wert zwischen 519 und 877 Einwohnern/km².

Auch innerhalb der Städte weist die Bevölkerungsdichte eine große Heterogenität auf. Während in Hattingen und Witten die nördlichen Teile jeweils städtische Bevölkerungsdichten aufweisen, sind die südlichen Teile eher gering verdichtet und damit ländlich geprägt. Zudem ist eine stärker verdichtete Siedlungsachse im Osten des Kreises zu erkennen, die sich von Gevelsberg über Wetter bis Herdecke erstreckt. Relevant ist außerdem das verdichtete Siedlungsband entlang der B 7, das von Wuppertal über Schwelm, Ennepetal und Gevelsberg bis nach Hagen reicht.

Abb. 3: Heterogene Raumstruktur in den kreisangehörigen Städten



Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Der Einwohnerentwicklungen der letzten Jahre ist bei allen Städten rückläufig. Während die relative Bevölkerungsabnahme bei der Stadt Breckerfeld vergleichsweise klein ausfällt, verzeichnete die Stadt Ennepetal sowohl absolut als auch prozentual deutliche Rückgänge bei der Einwohnerzahl. Kreisweit liegt der prozentuale Bevölkerungsrückgang bei -5 % (vgl. Tab. 1).

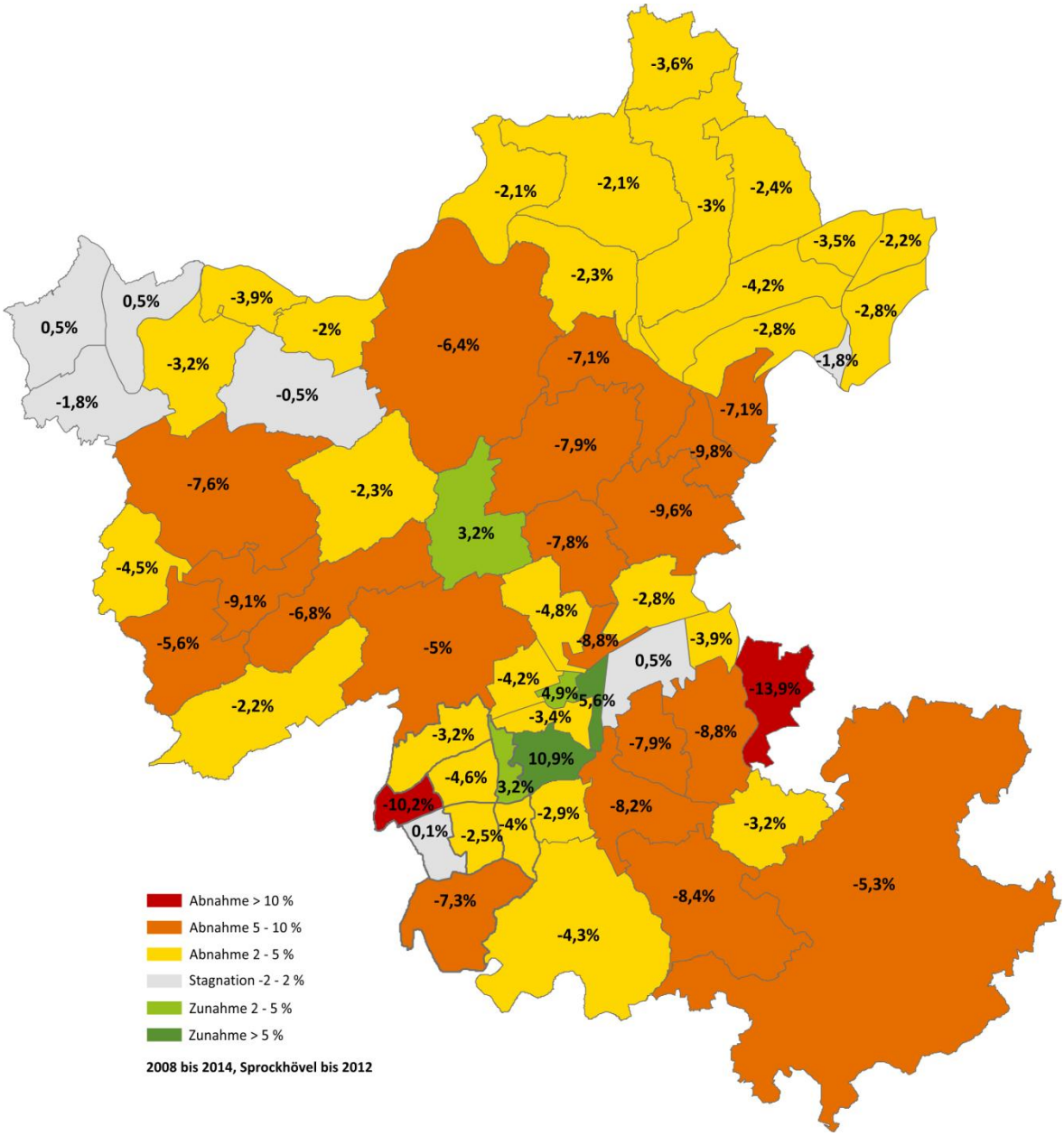
Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung der letzten 10 Jahre

Kommune	2003	2008	2014	absolut	Prozent
Breckerfeld	9.223	9.319	8.915	-308	-3 %
Ennepetal	32.871	31.111	29.825	-3.046	-9 %
Gevelsberg	32.990	31.952	30.949	-2.041	-6 %
Hattingen	57.427	56.119	54.358	-3.069	-5 %
Herdecke	25.793	25.048	22.572	-3.221	-13 %
Schwelm	30.310	29.248	27.898	-2.412	-8 %
Sprockhövel	26.350	25.546	24.989	-1.361	-5 %
Wetter	29.337	28.445	27.596	-1.741	-6 %
Witten	101.823	99.126	95.629	-6.194	-6 %
Kreis	**346.124**	**335.914**	**322.731**	**-23.393**	**-7 %**

Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

Laut der Bevölkerungsvorausberechnung des Landesbetriebs für Information und Technik NRW (IT.NRW) aus dem Jahr 2015 wird die Bevölkerungszahl im Ennepe-Ruhr-Kreis bis 2025 um 3,3 % und bis zum Jahr 2040 um insgesamt 8 % sinken. Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung zeigen sich zwischen den Stadtteilen. Dennoch ist auch hier festzustellen, dass eine Bevölkerungszunahme nur sehr wenige Stadtteile betrifft.

Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung auf Stadtteilebene



Die gegenwärtige Altersstruktur zeigt, dass alle Kommunen im Ennepe-Ruhr-Kreis von der Alterung der Bevölkerung betroffen sind. So gibt es in allen Städten mehr Senioren als Kinder und Jugendliche. Auch nimmt die Altersklasse zwischen 45 und 64 Jahren einen hohen Anteil ein, so dass durch das Älterwerden dieser Generation davon auszugehen ist, dass sich die Effekte durch die Alterung der Gesellschaft in den nächsten 10 bis 20 Jahren noch verschärfen werden (vgl. Tab. 2).

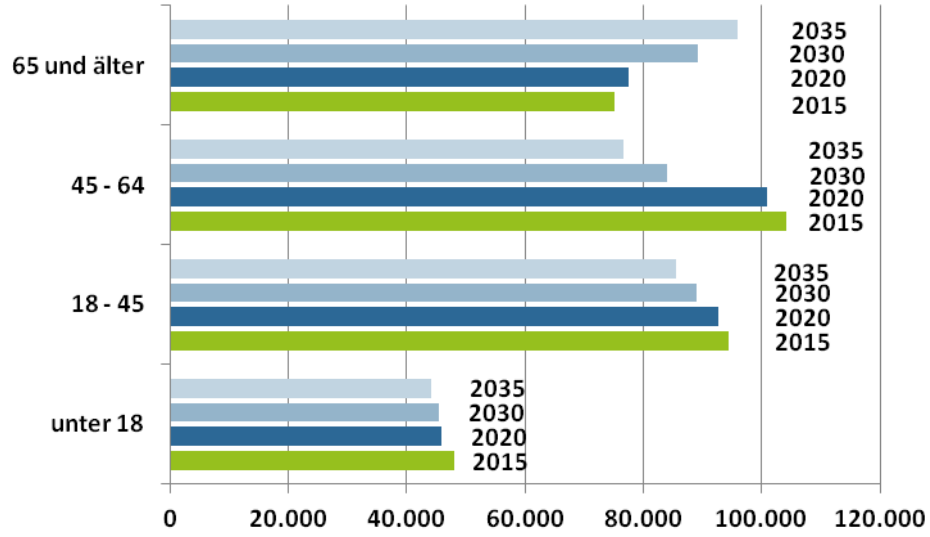
Tab. 2: Altersstruktur der Bevölkerung im Ennepe-Ruhr-Kreis (2013)

Kommune	unter 18		18-45		45 - 64		65 und älter	
Breckerfeld	1.518	17,0 %	2.557	28,7%	2.986	33,5%	1.854	20,8%
Ennepetal	4.618	15,5%	8.696	29,2%	9.617	32,2%	6.894	23,1%
Gevelsberg	4.683	15,1%	9.297	30,0%	9.966	32,2%	7.003	22,6%
Hattingen	7.928	14,6%	15.836	29,1%	17.805	32,8%	12.789	23,5%
Herdecke	3.230	14,3%	5.979	26,5%	7.624	33,8%	5.739	25,4%
Schwelm	4.261	15,3%	8.383	30,0%	8.595	30,8%	6.659	23,9%
Sprockhövel	3.785	15,1%	6.819	27,3%	8.592	34,4%	5.793	23,2%
Wetter	4.316	15,6%	8.380	30,4%	8.898	32,2%	6.002	21,7%
Witten	14.428	15,1%	29.693	31,1%	29.977	31,3%	21.531	22,5%
Kreis	**48.767**	**15,1%**	**95.640**	**29,6%**	**104.060**	**32,2%**	**74.264**	**23,0%**

Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

Kreisweit bedeutet dies in einem Zeithorizont der nächsten 20 Jahre (bis 2035), dass die Altersgruppe der mindestens 65-Jährigen um über 20.000 Personen zunehmen wird. Das entspricht einer relativen Steigerung von über 27 %. Die jüngeren Altersklassen hingegen werden bis 2035 alle kleiner werden. Besonders deutlich zeigt sich das in der Altersklasse der 45 – 64 Jährigen (vgl. Abb. 5). Dementsprechend muss sich die Nahverkehrsplanfortschreibung auch an den Verkehrsbedürfnissen der älterwerdenden Gesellschaft orientieren. Weiterhin bedeutet die geringere Anzahl der unter 18-Jährigen gleichzeitig ein Rückgang der Schülerzahlen bis 2030, was wiederum Konsequenzen für die ÖPNV-Planung sowohl aus angebotsplanerischer als auch aus finanzieller Perspektive verursacht.

Abb. 5: Entwicklung der Altersklassen kreisweit in den nächsten 20 Jahren

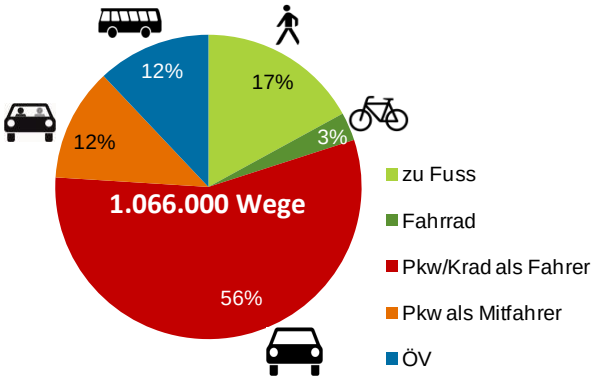


Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

2.3 Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten im Ennepe-Ruhr-Kreis ist stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Eine Pkw-Besitzquote von 90 %, die sich fast über alle Altersklassen erstreckt und eine permanente Pkw-Verfügbarkeit bei 76 % aller Einwohner führen zu einer starken Nutzung des eigenen Autos. Dieses wird für 68 % aller Wege der Einwohner des Ennepe-Ruhr-Kreises genutzt.

Abb. 6: Modal Split und Verkehrsbeziehungen im Ennepe-Ruhr-Kreis



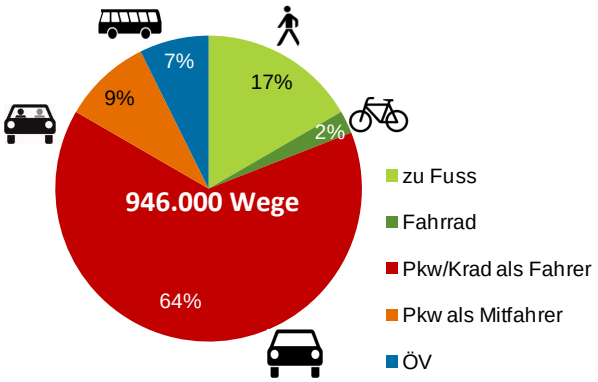
Verkehrsbeziehung	Anteil
Binnenverkehr	57%
zwischen EN-Städten	13%
zu Kommunen außerhalb EN-Kreis	24%
ohne Bezug zum EN-Kreis	6%

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)

Der ÖPNV weist mit einem Anteil von 12 % einen im Vergleich zum Pkw-Verkehr relativ geringen Stellenwert auf. Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Städten und Kreisen ist die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV wiederum leicht überdurchschnittlich zu bewerten. Insgesamt nur 36 % der Einwohner nutzen den ÖPNV nie. Allerdings wird der ÖPNV auch nur von wenigen Einwohnern regelmäßig genutzt.

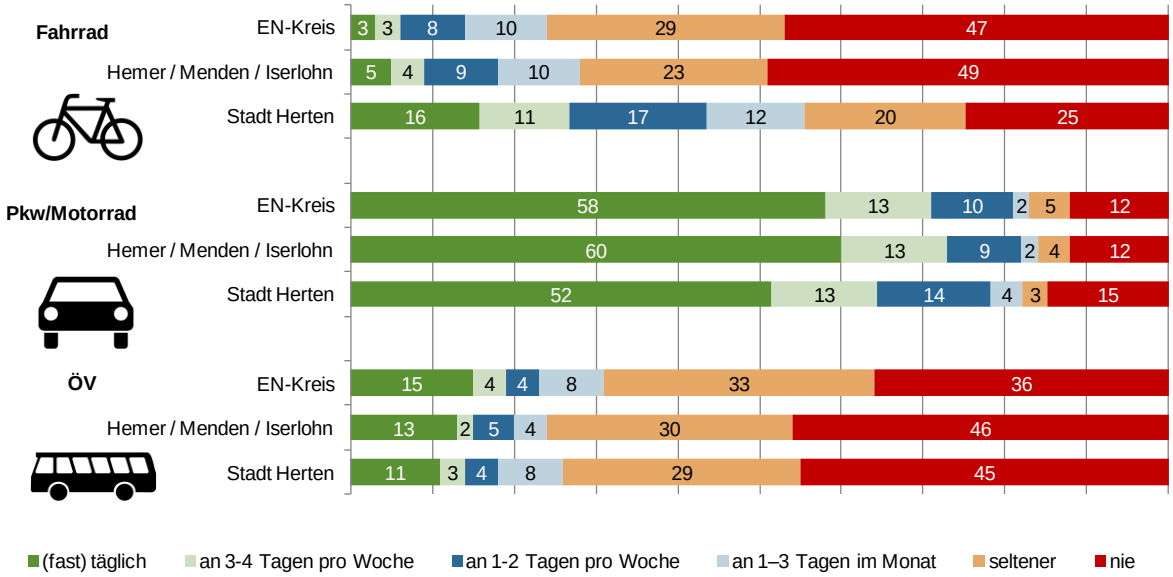
Ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs sinkt der ÖPNV-Anteil auf 7 % vor allem zugunsten des Autoverkehrs. Dessen Anteil beträgt ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs rund 73 % (64 % als Fahrer; 9 % als Mitfahrer). Insgesamt zeigen diese Auswertungen, dass der ÖPNV im Schülerverkehr erwartungsgemäß eine überproportional hohe Bedeutung aufweist. Dennoch stellt ein ÖPNV-Anteil von 7 % im Jedermannverkehr für einen teilweise ländlich strukturierten Kreis einen soliden Wert dar.

Abb. 7: Modal Split im Ennepe-Ruhr-Kreis ohne Berücksichtigung des Schülerverkehrs



Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)

Abb. 8: Strukturgrößen der Verkehrsmittelwahl im Ennepe-Ruhr-Kreis



Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)

Dieses Nutzungsprofil führt zu einer geringen Verbreitung von ÖPNV-Zeitkarten, die von insgesamt 22% aller Kreiseinwohner genutzt werden. Große Unterschiede zeigen sich hier zwischen unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen. Während 85 % aller Studierenden, 62 % aller Schüler und 44 % aller Auszubildenden eine ÖPNV-Zeitkarte nutzen, beträgt der Anteil bei den Erwerbstätigen nur rund 10 %. Damit machen Schüler und Studierende etwa die Hälfte der Zeitkartenbesitzer im Ennepe-Ruhr-Kreis aus.

Erwerbstätige nutzen den ÖPNV vor allem dann, wenn für ihre Strecke schienengebundene Angebote (SPNV und Straßenbahn) zur Verfügung stehen. Hier stellen Erwerbstätige 44 % der Nutzer dar, während es auf alle ÖPNV-Angebote bezogen nur 33 % sind. Ein Schnellbus hingegen ist für Erwerbstätige nur geringfügig attraktiver als der sonstige Busverkehr.

Im Vergleich zum Bevölkerungsdurchschnitt sind Jugendliche und junge Erwachsene bei den ÖPNV-Nutzern überrepräsentiert. Die Altersklassen ab 25 Jahren hingegen sind im Vergleich zum Bevölkerungsdurchschnitt im Ennepe-Ruhr-Kreis bei den ÖPNV-Nutzern unterrepräsentiert. Hieraus ergeben sich Ansatzpunkte, dass insbesondere bei den jungen Erwachsenen eine Kundenbindung betrieben werden sollte, um diese auch langfristig als ÖPNV-Kunden zu behalten.

Tab. 3: Altersklassen der ÖPNV-Nutzer

Altersklasse	Durchschnitt im EN-Kreis	ÖPNV-Nutzer
6 bis unter 15 Jahre	8%	13%
15 bis unter 18 Jahre	3%	8%
18 bis unter 25 Jahre	8%	15%
25 bis unter 45 Jahre	25%	22%
45 bis unter 65 Jahre	32%	23%

Altersklasse	Durchschnitt im EN-Kreis	ÖPNV-Nutzer
65 Jahre und älter	24%	19%

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)

Die Bewertung des ÖPNV-Systems im Ennepe-Ruhr-Kreis erreicht insgesamt mit der Note 3,2 eine befriedigende Qualität. Auch wenn nur die Bewertungen von regelmäßigen ÖPNV-Nutzern berücksichtigt werden, erhöht sich die Durchschnittsnote nur um 0,2 Notenpunkte auf 3,0. Das ist ein Indiz dafür, dass das ÖPNV-System stellenweise verbesserungswürdig ist, auch wenn die Bewertung des ÖPNV in einem üblichen Bereich liegt.

2.4 Wirtschaft und Berufspendler

Die Städte mit den meisten Arbeitsplätzen sind Witten, Hattingen und Ennepetal. Mit Ausnahme der Städte Ennepetal und Schwelm weisen jedoch alle Städte einen negativen Pendlersaldo auf. Besonders stark ist hiervon die Stadt Hattingen betroffen, die mit den benachbarten Oberzentren Essen, Bochum und Wuppertal ein vielfältiges Arbeitsmarktangebot in der Nachbarschaft hat.

Insgesamt weisen alle Städte sowohl eine hohe Einpendler- als auch eine hohe Auspendlerquote auf. Die Einpendlerquote beschreibt den Anteil der Einpendler an den Beschäftigten am Arbeitsort, während die Auspendlerquote den Anteil der Auspendler an den Beschäftigten am Wohnort zeigt. Das bedeutet, dass die meisten erwerbstätigen Einwohner im Ennepe-Ruhr-Kreis zum Arbeiten in eine andere Stadt pendeln, während die Arbeitsplätze am Wohnort wiederum von vielen Beschäftigten belegt werden, die in anderen Städten wohnen. Damit verfügt der Ennepe-Ruhr-Kreis über eine sehr verkehrsintensive Beschäftigungsstruktur, wodurch der Berufsverkehr für die Nahverkehrsplanfortschreibung eine hohe Bedeutung erlangt.

Tab. 4: Beschäftigten und Pendlerstruktur

Kommune	Beschäftigte			Pendlerdaten		
	am Arbeitsort	am Wohnort	Einpendler	Auspendler	Einpendlerquote	Auspendlerquote
Breckerfeld	1.515	3.197	972	2.654	64,2%	83,0%
Ennepetal	13.061	10.874	8.951	6.764	68,5%	62,2%
Gevelsberg	8.862	11.073	6.042	8.253	62,2%	74,5%
Hattingen	11.435	18.450	6.128	13.143	53,6%	71,2%
Herdecke	6.219	7.966	4.399	6.146	70,7%	77,2%
Schwelm	9.839	9.350	7.219	6.730	73,4%	72,0%
Sprockhövel	6.164	9.060	4.526	7.422	73,4%	81,9%
Wetter	10.086	9.777	7.027	6.718	69,7%	68,7%
Witten	30.823	32.689	16.650	18.516	54,0%	56,6%

Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

Durch die Lage des Kreises zwischen den Oberzentren Bochum, Essen, Dortmund, Hagen und Wuppertal weisen die Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises starke Berufspendlerbeziehungen zu den umliegenden Oberzentren auf. Deutlich zu beobachten ist vor allem eine Orientierung zu den Nachbarstädten. So orientieren sich die Bewohner aus Witten vor allem nach Bochum und Dortmund, während sich Breckerfelder vor allem nach Hagen und Lüdenscheid orientieren. Die südlichen, kreisangehörigen Städte Ennepetal und Schwelm sind wiederum besonders stark zu den Städten Wuppertal und Hagen orientiert. Die Städte Hattingen und Witten weisen eine ruhrgebietstypische Verflechtungsstruktur auf, in welcher weitreichende Verflechtungen mit der ganzen Region bestehen und bis in die Ausläufer des Münsterlandes reichen. Aber auch die Relation zwischen Düsseldorf und den Städten des Ennepe-Ruhr-Kreis besitzt für den Berufsverkehr eine zentrale Bedeutung.

- Witten - Bochum 9.519 Pendler
- Witten - Dortmund 8.523 Pendler
- Hattingen - Bochum 6.253 Pendler
- Schwelm - Wuppertal 4.933 Pendler
- Wetter (Ruhr) - Hagen 4.614 Pendler
- Hattingen - Essen 4.004 Pendler

Aber auch kreisintern bestehen starke Pendlerverflechtungen untereinander. Besonders starke Relationen mit mehr als 2.000 Pendlern hierbei sind:

- Gevelsberg - Ennepetal 3.019 Pendler
- Schwelm - Ennepetal 2.830 Pendler
- Witten - Wetter(Ruhr) 2.606 Pendler
- Hattingen - Sprockhövel 2.139 Pendler

Damit sind die Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises stärker mit ihrem kreisexternen Umland verflochten als kreisintern. Insbesondere die Städte Witten, Hattingen, Herdecke und Breckerfeld weisen einen Anteil von über 70% der Pendler auf, die über die Kreisgrenzen hinaus pendeln (vgl. Tab. 5). Damit wird deutlich, dass die Ansprüche an die Nahverkehrsentwicklung im Ennepe-Ruhr-Kreis weit über die Kreisgrenzen hinausgehen und in der Nahverkehrsplanfortschreibung entsprechend zu berücksichtigen sind.

Tab. 5: Kreisinterne und kreisexterne Pendlerverflechtungen

Kommune	Anteil kreisexterne Pendler	Anteil kreisinterne Pendler
Breckerfeld	73,3%	26,7%
Ennepetal	54,4%	45,6%
Gevelsberg	52,7%	47,3%
Hattingen	77,7%	22,3%
Herdecke	73,6%	26,4%
Schwelm	60,9%	39,1%
Sprockhövel	58,2%	41,8%

Kommune	Anteil kreisexterne Pendler	Anteil kreisinterne Pendler
Wetter	62,1%	37,9%
Witten	80,0%	20,0%

Quelle: basierend auf IT.NRW 2015

2.5 Schulstandorte und Ausbildungspendler

Bildungswege haben für die Entwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis eine große Bedeutung: Einerseits stellen diese den größten Anteil an Wegen dar, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Andererseits gewinnt die Sicherstellung des Schülerverkehrs durch den ÖPNV wegen sinkender Schülerzahlen und der damit verbundenen Schließung von Schulstandorten einen zunehmenden Stellenwert (s. Kap. 2.2).

Die Tab. 6 zeigt die Änderung bei Schulstandorten bis 2019 im Ennepe-Ruhr-Kreis. Deutlich wird hier, dass die Gymnasien trotz sinkender Schülerzahlen einen hohen Zulauf verzeichnen. Hingegen weisen alle Hauptschulen niedrige Schülerzahlen auf, so dass die Standorte in Breckerfeld, Herdecke und Wetter von einer Schließung bis 2019 betroffen sein werden.

In Breckerfeld wird die bisherige Haupt- und Realschule zu einer Sekundarschule vereinigt. Diese befindet sich am Standort der Realschule, so dass davon auszugehen ist, dass sich der Schülerverkehr hierdurch nur geringfügig ändert. In Wetter werden die Haupt- und Realschule zum 31.07.2017 aufgelöst. Die Sekundarschule befindet sich seit dem 01.08.2012 im Aufbau (aktuell 403 Schüler), der zum 01.08.2017 abgeschlossen sein wird.

Durch die Schließung der Hauptschule in Herdecke werden Schüler mit Hauptschulempfehlung aus Herdecke zukünftig in Nachbargemeinden pendeln müssen. Hierbei handelt es sich um etwa vier bis sechs Schüler pro Schuljahr[1].

Tab. 6: Änderung bei Schulstandorten bis 2019

Schule	Stadt	Schüler	Haltestelle	Veränderung
Hauptschulen				
Hauptschule Breckerfeld	Breckerfeld	100	Breckerfeld Schule	Ü
Hauptschule Am Sonnenschein	Herdecke	40	Koenenstr.; Friedrich-Harkort-Gym.	X
Hauptschule Schwelm	Schwelm	140	Pastor-Nonne-Straße	X
Hauptschule Wetter	Wetter	19	Harkortsee	X
Realschule				
St. Jacobus-Schule	Breckerfeld	530	Breckerfeld Schule	Ü
Realschule Wetter	Wetter	38	Harkortsee	X

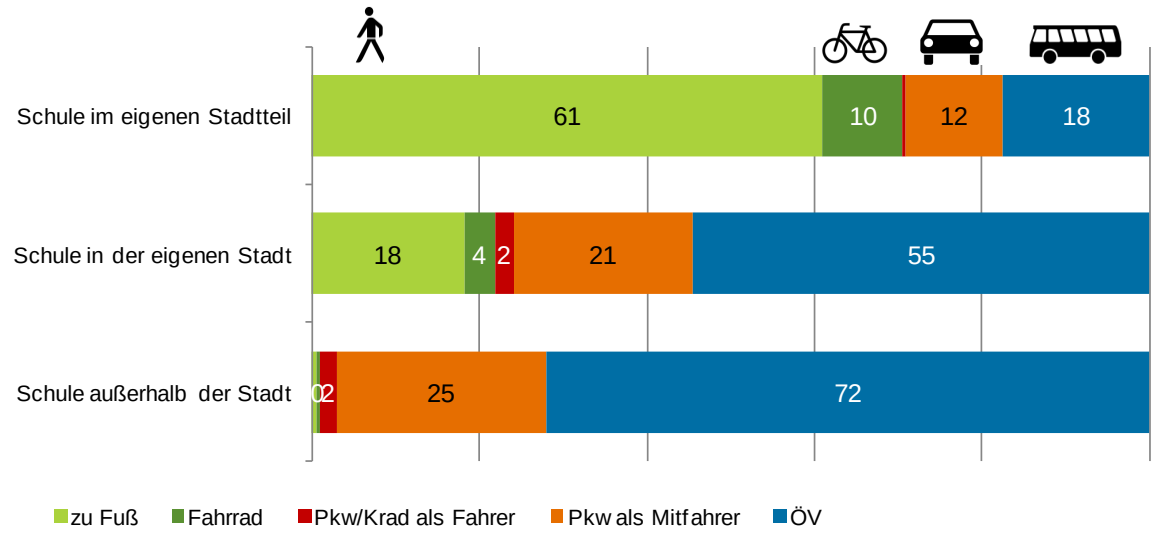
X: Auflösung des Schulstandortes Ü: Übergang auf andere Schulform am selben Standort

[1] Vgl. WAZ vom 08.03.2015

Durch den Rückgang der Schülerzahlen und dem zunehmenden Interesse an einer gymnasialen Schullaufbahn werden sich die hier dargestellten Veränderungen in der Schullandschaft mittelfristig voraussichtlich weiter zugunsten von Gymnasien und Sekundarschulen sowie zulasten von Realschulen und insbesondere Hauptschulen akzentuieren.

Obwohl gemäß der Haushaltsbefragung der größte Anteil der Schüler einen Schulstandort in der eigenen Stadt besucht, beträgt die durchschnittliche Entfernung von Schülern im Ennepe-Ruhr-Kreis zur Schule 5,5 km. Das führt dazu, dass der ÖPNV einen sehr hohen Anteil im Modal Split des Schülerverkehrs einnimmt. Selbst für Schulwege innerhalb des eigenen Stadtteils nimmt der ÖPNV einen Anteil von 18 % ein. Dieser Anteil erhöht sich für Schulwege außerhalb des Wohnortes auf 72 %. Damit wird deutlich, dass der ÖPNV einen sehr hohen Stellenwert für den Schülerverkehr besitzt.

Abb. 9: Modal-Split im Schülerverkehr



Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)

Jeder sechste Schüler besucht einen Schulstandort außerhalb des eigenen Wohnortes. Die wichtigsten interkommunalen Wegebeziehungen im Schülerverkehr verlaufen von Witten nach Dortmund, von Hattingen nach Essen und von Herdecke nach Witten[2]. Hier zeigt sich, dass interkommunale Verflechtungen im Schülerverkehr vor allem in benachbarte Städte bestehen.

Neben Schülern stellen auch Studierende eine wesentliche Zielgruppe des ÖPNV dar, die durch das VRR-Semesterticket im Durchschnitt häufiger den ÖPNV nutzen als andere Bevölkerungsgruppen. Mit den Universitäten und Hochschulen in Dortmund, Bochum, Wuppertal sowie der Privatuniversität Witten-Herdecke befinden sich einige Hochschulen in Tagespendlerentfernung. Durch das VRR-Semesterticket sind Studierende in der Regel häufiger mit dem ÖPNV unterwegs als andere Bevölkerungsgruppen, so dass angemessenen ÖPNV-Verbindungen zu den Hochschulstandorten ein hoher Stellenwert zukommt. Besonders relevant sind entsprechend des gegenwärtigen

[2] Daten der Mobilitätserhebung stellen nur Auspendelbeziehungen aus dem Ennepe-Ruhr-Kreis dargestellt. Zu Einpendlern anderer Städte und Kreise liegen keine Daten vor.

Verlaufs der Pendlerströme von Studierenden die Relationen Witten – Bochum, Witten - Dortmund sowie Hattingen – Bochum.

2.6 Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen

Die Sicherung der Erreichbarkeit von Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen ist eine zentrale Aufgabe des ÖPNV. Obwohl mit Ausnahme der Stadt Breckerfeld alle Städte als Mittelzentren fungieren, weisen die Städte Hattingen und Witten das größte Einzelhandelsangebot und damit eine besonders hohe Attraktivität auf.

Insgesamt weisen alle kreisangehörigen Städte ein Hauptzentrum als zentralen Versorgungsbereich auf. Die Stadt Sprockhövel weist hier mit den zwei gleichrangigen Hauptzentren Niedersprockhövel und Haßlinghausen eine besondere Struktur auf. Darüber hinaus existieren in Hattingen, Witten, Ennepetal und Gevelsberg Nebenzentren, die über ein erweitertes Sortiment zur Deckung des periodischen Bedarfs verfügen.

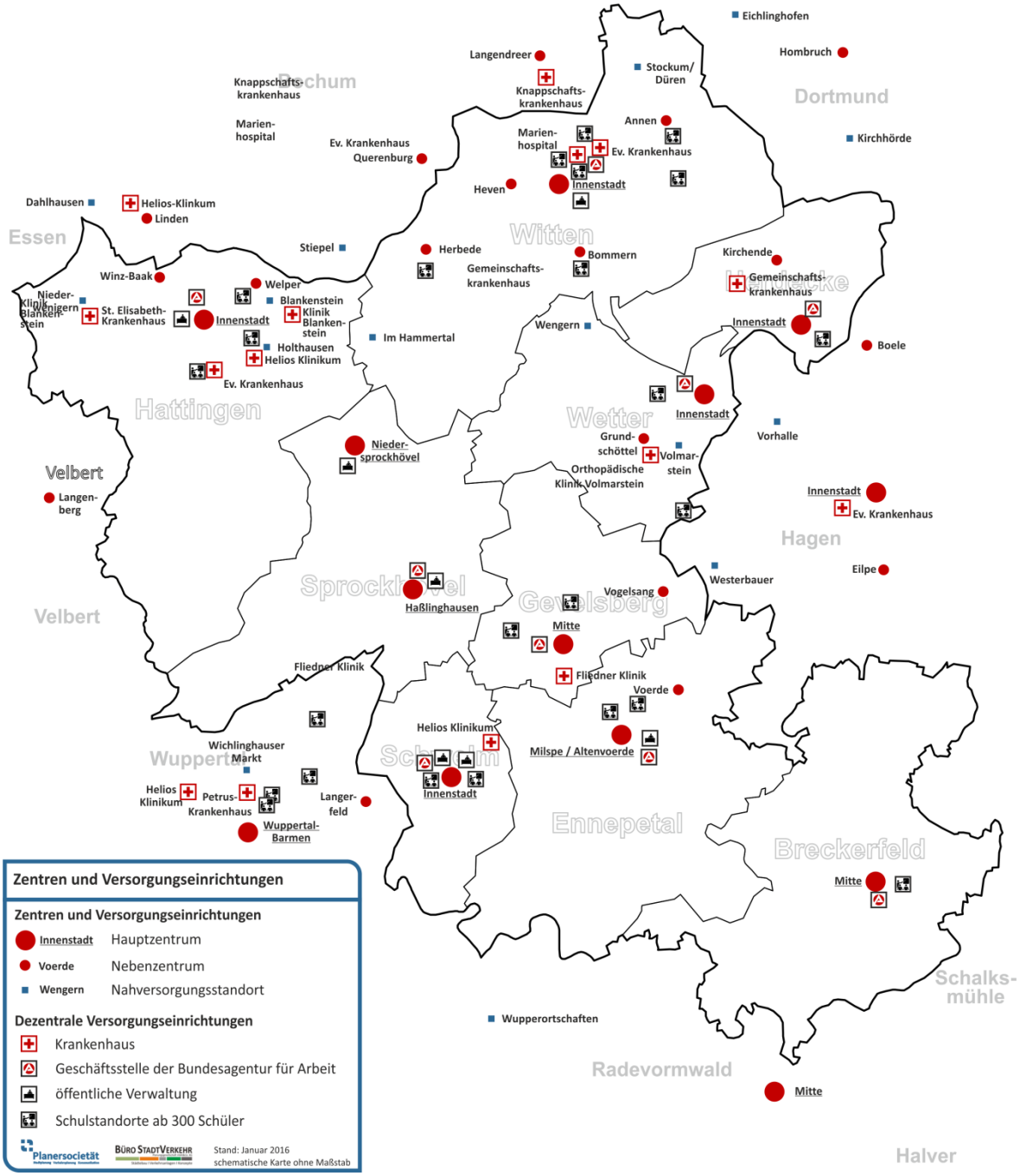
Zusätzlich existieren für die wohnortsnahe Versorgung Nahversorgungzentren. Aufgrund des auf den täglichen Bedarf beschränkten Sortimentes weisen diese nur eine eingeschränkte Relevanz für den ÖPNV auf. Diese beschränkt sich vor allem auf Nahversorgungszentren, die von nicht versorgten Standorten deutlich näher oder besser zu erreichen sind als Grund- oder Hauptzentren. Ansonsten stellen Nahversorgungszentren vor allem wohnortnahe Versorgungsstandorte dar, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können.

In den Städten Hattingen und Ennepetal fällt auf, dass sich die Versorgungszentren auf den nördlichen Teil des Stadtgebietes in Hattingen bzw. auf den nordöstlichen Teil des Stadtgebietes in Ennepetal konzentrieren. In den übrigen Städten sind die Versorgungszentren verhältnismäßig homogen verteilt.

Neben den kreisinternen Versorgungszentren stellen für Randgebiete des Ennepe-Ruhr-Kreises auch Versorgungszentren in benachbarten Städten die nächstgelegene Versorgungsmöglichkeit dar. Aus diesem Grund werden diese im Rahmen dieser Nahverkehrsplanfortschreibung ebenso berücksichtigt. Hier sind insbesondere die benachbarten Hauptzentren Hagen Innenstadt sowie Wuppertal-Barmen relevant, aber auch die Nebenzentren Bochum-Linden, Dortmund-Hombruch sowie Wuppertal-Langerfeld.

Neben der Erreichbarkeit von Versorgungszentren stellen auch Krankenhäuser, öffentliche Verwaltungen (Bürgerbüro, Finanzamt) sowie die Bundesagentur für Arbeit und Krankenhäuser als zentrale Versorgungsinfrastrukturen wichtige Ziele dar, die mit dem ÖPNV zu erreichen sein sollten. Die folgende Abb. 10 zeigt die räumliche Verteilung dieser Einrichtung sowie der Versorgungszentren im Ennepe-Ruhr-Kreis.

Abb. 10: Versorgungsstruktur im Ennepe-Ruhr-Kreis und Umgebung



2.7 Gewerbe- und Industriegebiete

Alle größeren Gewerbe- und Industriestandorte werden mindestens durch eine Buslinie des Alltagsverkehrs tangential erschlossen. Damit besteht in der Regel mindestens montags bis freitags, auch an Ferientagen, eine Anbindung der Standorte an den ÖPNV. Trotzdem ergeben sich Unterschiede in der Erschließungsqualität der Gewerbegebiete hinsichtlich der Fußwegentfernungen und der Bedienungshäufigkeit. Zur Angemessenheit der Bedienungszeiträume und Fahrplanlagen lassen sich gegenwärtig keine Aussagen treffen, da keine Arbeits- bzw. Schichtzeiten der in den Gewerbe- und Industriegebieten ansässigen Unternehmen vorliegen.

2.8 Neubaugebiete

Insgesamt ist für die ÖPNV-Entwicklung positiv festzustellen, dass vielerorts vor allem durch die Neuausweisung von Wohngebieten bestehende Siedlungslücken geschlossen werden und somit das ÖPNV-Potenzial dieser Gebiete gestärkt wird. Dadurch ist an den meisten Standorten eine ÖPNV-Anbindung bereits in der Planungsphase vorhanden. Einige geplante Wohngebiete weisen jedoch gegenwärtig noch keine ÖPNV-Erschließung auf.

Tab. 7: Geplante Wohngebiete im Kreisgebiet ohne ÖPNV-Erschließung

Gebiet	Wohneinheiten			Haltestelle	Erschließung
	umgesetzt	in Umsetzung	in Planung		
Gevelsberg					
Sunderweg	55	-	-	Bachtal	Taxibus
Gut Rocholz	40	-	-		Keine Erschließung
Sprockhövel					
Hölterstr. /Im Repelsiepen	-	25	100	Nur 1. Bauabschnitt: Von-Galen-Str.	weitere Bauabschnitte nicht erschlossen
Wetter					
Wohnen am Böllberg	8	-	-		Keine Erschließung
Auf dem Elberg	-	-	45		Keine Erschließung
Witten					
Im Röhrken - Magnolienweg	-	-	20		Keine Erschließung

2.9 Zusammenfassung

Insgesamt zeigt sich, dass nur wenige raumstrukturelle Veränderungen existieren, auf die von Seiten der ÖPNV-Planung reagiert werden muss. So sind neu geplante Wohn- bzw. Gewerbegebiete nur in Einzelfällen noch nicht durch das bestehende ÖPNV-Angebot erschlossen. In den wenigen Fällen, für die noch keine Erschließung existiert, lässt sich dies durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in den meisten Fällen beheben.

Zentrale Handlungserfordernisse für die Nahverkehrsplanung ergeben sich vor allem aus demografischen Veränderungen. So ist der Ennepe-Ruhr-Kreis vom Prozess des demografischen Wandels betroffen. Bereits in den vergangenen Jahren hat eine (moderate) Abnahme der Bevölkerung stattgefunden, die auch in Zukunft weiter anhalten wird. Hiervon sind insbesondere jüngere Bevölkerungsteile betroffen, wodurch insbesondere Anpassungsbedarfe im Schülerverkehr zu erwarten sind. Währenddessen ist davon auszugehen, dass die Anzahl älterer Menschen im Kreisgebiet nicht nur prozentual, sondern auch absolut zunehmen wird. Dies führt dazu, dass sich die Wegezwecke vom Berufsverkehr auf den Freizeit- und Versorgungsverkehr verlagern werden. Hierauf wird auch entsprechend die Nahverkehrsplanung reagieren müssen.

3 Analyse des Bahn- und Busangebots

Für die erneute Nahverkehrsplanfortschreibung wird das gesamte Bahn- und Busangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis analysiert. Hierzu gehören auch einbrechende Angebote der benachbarten Verkehrsunternehmen und ehrenamtliche Bürgerbuslinien. Grundlage sind die Fahrpläne mit Stand Juni 2015.

3.1 Organisation

Das kreisweite Bahn- und Busangebot verteilt sich auf drei Aufgabenträger. Der Schienenverkehr liegt in der Verantwortung des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR). Angebote, welche komplett innerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises erfolgen, unterliegen der Aufgabenträgerschaft des Ennepe-Ruhr-Kreises. Bus- und Straßenbahnlinien, welche über die Kreisgrenzen in benachbarte Kommunen verkehren, unterliegen einer gemeinsamen Aufgabenträgerschaft aus Ennepe-Ruhr-Kreis und den benachbarten Kreisen bzw. kreisfreien Städten.

Das Angebot wird durch mehrere Verkehrsunternehmen erbracht, von denen ein Hauptteil der Leistung vom kreiseigenen Verkehrsunternehmen VER sowie der BOGESTRA erbracht wird. Mehrere Linien werden mit Gemeinschaftskonzessionen oder Anstoßkonzessionen betrieben. Alle Bürgerbuslinien sind über das kreiseigene Verkehrsunternehmen konzessioniert.

Tab. 8: Betreiber im Ennepe-Ruhr-Kreis

Betreiber/Konzession	Linien
Eisenbahnlinien	
DB (DB Regio NRW)	RE4, RB52, S3, S5, S8
Keolis (Eurobahn)	RE13
Abellio (Abellio Rail NRW)	RE16, RB40
National Express	RE7
Straßenbahnlinien	
BOGESTRA	308, 310
Buslinien	
BOGESTRA	CE31, 320, 359, 375, 376, 378, 379, NE17, NE18
BOGESTRA/VER	SB37, NE4
BOGESTRA/VER/WSW	SB67
DB (Busverkehr Rheinland)	591, 592, 593, 595, 599*
DB (Busverkehr Rheinland) / OVAG	626
DB (Busverkehr Rheinland) / VER	SB38

Betreiber/Konzession	Linien
DSW21	448, 450
EVAG	159, 166, 180
EVAG/VER	141
EVAG/VER/VGV	176
HST	512, 518, 519, 541, 542, NE3, NE8, NE19
HST/VER	511, 523*, 529*
MVG	84, 86
OVAG	339
VER	330, 331, 371, 373, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 568, 570*, 571*, 572*, 573*, 574*, 575*, 576*, 577*, 578*, 579*, 581*, 582*, 583*, 584*, 585*, 586*
VER/VGV/WSW	647
VER/WSW	332, 608
WSW	602, 616, 634, E808*, E816*, E910*, E916*
Bürgerbuslinie	
VER	Ennepetal (3 Linien), Hattingen (1 Linie), Herdecke (3 Linien), Wetter Mitte (3 Linien), Wetter-Wengern (2 Linien)
Bedarfslinien	
BOGESTRA	AST59
DB (Busverkehr Rheinland)	AST Witten
DSW21	AST Dortmund-Schnee/-Großholthausen
EVAG	T41, T62
VER	TB52, TB560, AST Silschede, AST Wetter-Voßhöfen, AST Herdecke-Ahlenberg

* verkehrt nur an Schultagen

Quelle: Bezirksregierung Düsseldorf (2016)

3.2 Angebote im Ennepe-Ruhr-Kreis

3.2.1 Linien und Strecken

Schnellverkehre zwischen Stadtzentren

Der Ennepe-Ruhr-Kreis wird von mehreren regionalen Bahnlinien (RE, RB, S) erschlossen. Hierdurch bestehen aus vielen Städten direkte Verbindungen in Oberzentren wie Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Köln und Wuppertal. Die RE- und RB-Linien verkehren überwiegend im Takt 60.

Durch Überlagerungen von mehreren Linien kommt es auf mehreren Streckenabschnitten zu einem dichteren Bedienungsangebot, z.B. zwischen den Städten Bochum, Witten, Wetter und Hagen. Im S-Bahnverkehr besteht ein dichteres Bedienungsangebot aus zwei bis drei Fahrten pro Stunde. Diese sind bei der Linie S8 montags bis freitags mit einem 20- / 40-Minuten-Takt derzeit nicht attraktiv vertaktet.

Beim Schnellbus handelt es sich um ein qualitativ hochwertiges Busangebot, das wie der Schienenpersonennahverkehr Bestandteil des Schnellverkehrs ist. Zentrales Merkmal ist hier die Einrichtung schneller Verbindungen in Mittel- und insbesondere Oberzentren durch direkte Linienwege und das Auslassen schwach frequentierter Haltestellen entlang des Linienwegs.

Im Ennepe-Ruhr-Kreis besteht das Angebot im Schnellverkehr neben dem Schienenverkehr (vgl. Tab. 9) aus vier Schnellbuslinien. Diese erschließen auch die Städte Sprockhövel und Breckerfeld, die nicht durch den Schienenverkehr angebunden sind. Mehrheitlich besteht ein Angebot im 60-Minuten-Takt. Am Wochenende und abends besteht ein eingeschränktes Angebot. Einzelne Linien verkehren nicht oder nur auf einem verkürzten Streckenabschnitt. Schnellbuslinien innerhalb des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr haben vor der Liniennummer den Zusatz SB.

Tab. 9: Angebote im Schnellverkehr – SPNV-Linien

Linie	Strecke	Angebot Ennepe-Ruhr-Kreis
Bahnlinien		
RE4 Wupper-Express	Dortmund – **Witten** – Hagen – **Ennepetal** – **Schwelm** – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach – Aachen	Alle 60 Minuten
RE7 Rhein-Münsterland-Express	Rheine – Münster – Unna – Schwerte – Hagen – **Ennepetal** – **Schwelm** – Wuppertal – Solingen – Köln – Neuss – Krefeld	Alle 60 Minuten bis Münster, alle 120 Minuten bis Rheine
RE13 Maas-Wupper-Express	Hamm – Unna – Schwerte – Hagen – **Ennepetal** – **Schwelm** – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach – Venlo	Alle 60 Minuten, kein Angebot nach 20:00 Uhr
RE16 Ruhr-Sieg-Express	Essen – Bochum – **Witten** – **Wetter** – Hagen – Iserlohn-Letmathe – Iserlohn Mitte/Altena – Siegen	Alle 60 Minuten
RB40 Ruhr-Lenne-Bahn	Essen – Bochum – **Witten** – **Wetter** – Hagen	Alle 60 Minuten
RB52 Volmetalbahn	Dortmund – **Herdecke** – Hagen – Lüdenscheid	Alle 60 Minuten, ein Angebot in Richtung Hagen nach 21:00 Uhr
S3	Oberhausen – Mülheim (Ruhr) – Essen – Bochum-Dahlhausen – **Hattingen**	Mo.-Fr.: alle 20 Minuten, abends und am Wochenende alle 30 Minuten
S5	Dortmund – **Witten** **Witten** – **Wetter** – Hagen	Alle 20/40 Minuten Alle 60 Minuten
S8	Hagen – **Gevelsberg** – **Schwelm** – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach	Mo.-Fr.: alle 20/40 Minuten, abends und am Wochenende alle 30 Minuten

Linie	Strecke	Angebot Ennepe-Ruhr-Kreis
Buslinien		
84*	Kierspe – Halver – **Breckerfeld** – Hagen	Alle 60 Minuten, samstags alle 60 bis 120 Minuten, sonntags drei Fahrten pro Richtung
SB37	**Ennepetal** – **Sprockhövel** – **Hattingen** – Bochum	Alle 60 Minuten, abends nur zwischen Bochum und Sprockhövel
SB38	**Ennepetal** – **Gevelsberg** – **Wetter** – **Witten** – **Hattingen**	Alle 60 Minuten, generell abends, samstagnachmittags und sonntags nur zwischen Wetter und Hattingen
SB67	Wuppertal – **Sprockhövel** – **Witten-Herbede** – Bochum-Querenburg	Alle 60 Minuten, generell nicht abends, samstagnachmittags und sonntags

* kein VRR-Zusatz SB, da Linie zum NWL gehört

Neben den Angeboten, welche durch den Ennepe-Ruhr-Kreis verkehren, bestehen im regionalen Schienenverkehr auch weitere Bahnlinien mit Verknüpfungspunkten zu Buslinien im Ennepe-Ruhr-Kreis.

Tab. 10: Relevante Angebote im Schienenverkehr außerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises

Linie	Strecke	Angebot	Verknüpfung
S-Bahnlinien			
S1	Dortmund – Bochum – Essen – Mülheim (Ruhr) – Duisburg – Düsseldorf – Solingen	Mo.-Fr.: alle 20 Minuten, abends und am Wochenende alle 30 Minuten	<u>Dortmund-Oespel:</u> 371 von/nach Witten <u>Bochum-Langendreer:</u> 378 von/nach Witten 379 von/nach Witten, Sprockhövel
S9	Wuppertal – Velbert – Essen – Bottrop Bottrop – Marl – Haltern am See	Mo.-Fr.: alle 20 Minuten, abends und am Wochenende alle 30 Minuten Alle 60 Minuten	<u>Velbert-Nierenhof:</u> 331 von/nach Hattingen 634 von/nach Hattingen, Sprockhövel 647 von/nach Hattingen 176 von/nach Hattingen Tippelstr.

Regional- und Stadtverkehre

Eine feinere Erschließung der Siedlungsbereiche erfolgt durch eine Vielzahl an Buslinien und zwei Straßenbahnlinien. Diese ermöglichen auch regionale Verbindungen zwischen den Städten sowie direkte Fahrten zu Verknüpfungspunkten außerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises. Auch hier erfolgt das gesamte Angebot durch mehrere Produkte.

Tab. 11: Produkte bei den Erschließungslinien im Ennepe-Ruhr Kreis - Tagesverkehr

Angebot	Merkmale
Straßenbahn	Straßenbahnen verkehren auf stark nachgefragten Verbindungen aus Stadtteilen in die Innenstädte. Der Straßenbahnbetrieb ist im Vergleich zu den Schnellverkehrsangeboten von geringeren Haltestellenabständen gekennzeichnet. Darüber hinaus ist eine dichte Fahrtenfolge ein Qualitätsmerkmal von Straßenbahnstrecken.
Buslinien	Verbindungen aus den Siedlungsbereichen zu Versorgungszentren (Haupt- oder Nebenzentren) sowie zu Arbeits- und Ausbildungsplatzschwerpunkten. Die Buslinien haben hierbei meist dichteres Haltestellennetz als die Straßenbahnlinien. Es werden alle Haltestellen entlang des Linienwegs bedient. Die Linie CE31 bedient mit zwei Ausnahmen in Bochum (Christstraße und Farnstraße) alle Haltestellen entlang des Linienwegs und kann damit ebenfalls zu diesem Produkt gezählt werden. Verstärkerfahrten mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr unterscheiden sich teilweise bei den Liniennummern nicht von den Busangeboten im Alltagsverkehr (Angabe abhängig vom jeweiligen Verkehrsunternehmen).
NachtExpress	Einen Sonderfall im Tagesverkehr stellen die ein- / ausbrechenden NachtExpress-Linien aus/nach Hagen dar. Diese verkehren auch im täglichen Spätverkehr und sind daher auch Bestandteil des Tagesverkehrs.
Bürgerbus	Angebot vor allem zwischen montags und freitags mit wenigen Fahrten pro Tag. Schwerpunkt ist eine feine Erschließung in Ergänzung zum bestehenden Busangebot. Die Fahrten erfolgen ehrenamtlich. Es gilt ein eigener Tarif.
Taxibus	Angebot für Gebiete und Zeiten einer sehr schwachen Nachfrage. Fahrten erfolgen nach festen Abfahrtszeiten und nur zwischen festgelegten Haltestellen. Fahrten müssen frühzeitig (meist 30 Minuten im Voraus) telefonisch angemeldet werden.
Anruf-Sammel-Taxi	Wie der TaxiBus wird auch das AST in Gebieten bzw. Zeiten mit einer schwachen Nachfrage eingesetzt. Abweichend vom Taxibus kann die Rückfahrt aber bis vor die Haustür erfolgen. Für diese Angebotsform gilt der AST-Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr.

Nachtverkehr

Auf regionalen Achsen besteht auch ein Angebot im Nachtverkehr. Dies erfolgt bis auf wenige Ausnahmen in Nächten auf einen Samstag, Sonntag bzw. Feiertag. Auch hier werden verschiedene Produkte in Abhängigkeit der Nachfrage und Siedlungsdichte entlang des Linienwegs angeboten.

Tab. 12: Produkte bei den Erschließungslinien im Ennepe-Ruhr Kreis - Nachtverkehr

Angebot	Merkmale
Nachtexpress	Angebot in Nächte auf Samstag, Sonntag bzw. Feiertag mit teilweise abweichenden Linienwegen vom Tagesverkehr. Die ein- / ausbrechenden Nachtexpress-Linien aus/nach Hagen verwenden eine abweichende Produktdefinition und umfassen auch den täglichen Spätverkehr ab ca. 22 Uhr.
Taxibus	Angebot für Gebiete und Zeiten einer sehr schwachen Nachfrage. Fahrten erfolgen nach festen Abfahrtszeiten und nur zwischen festgelegten Haltestellen. Fahrten müssen frühzeitig (meist 30 Minuten im Voraus) telefonisch angemeldet werden.

Freizeitverkehr

Zusätzlich zum klassischen Schienenverkehr aus RE-, RB- und S-Bahnlinien verkehren im Schienenverkehr zwei Freizeitlinien, die mit historischen Fahrzeugen bedient werden. Das Angebot erfolgt überwiegend freitags und am Wochenende. Auf beiden Linien erfolgen mehrere Fahrten pro Betriebstag. Auf den Linien gilt ein Haustarif, so dass der Verbundtarif des VRR keine Gültigkeit hat. Das Angebot ist mit weiteren Freizeitzielen im und außerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreis wie dem Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen (Linie Ruhrtalbahn) und der Kluterthöhle in der Stadt Ennepetal (Linie Teckel) abgestimmt.

Tab. 13: Touristische Angebote im Schienenverkehr

Linie	Strecke	Angebot
Ruhrtal	Hagen – **Wetter-Wengern** – **Witten-Bommern** – **Hattingen** – Bochum-Dahlhausen	Freitags und sonntags drei Fahrten pro Richtung von Mai bis Oktober
Teckel	**Herdecke** – Hagen – **Gevelsberg-Nirgena** – **Ennepetal**	Immer am 1. Sonntag eines Monats von April bis Oktober

Nachtverkehr

Der Nachtverkehr im Ennepe-Ruhr-Kreis beschreibt die ÖPNV-Angebote, die in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertage grundsätzlich im Stundentakt verkehren. Sie bestehen zum einen aus der S-Bahnlinie S3, bei der die letzte Abfahrt gegen 1:00 Uhr erfolgt und der Linie S5/S8, die durchgängig zwischen Dortmund Hbf. und Mönchengladbach Hbf. fährt. Zum anderen verkehren einige Buslinien als Nachtexpress, die jeweils kreisübergreifende Verbindungen nach Hagen, Bochum oder Dortmund schaffen. Darüber hinaus existiert mit der Taxibuslinie T62 ein stündliches Angebot zwischen Essen-Kupferdreh und Hattingen-Niederwenigern. Insgesamt werden im Ennepe-Ruhr-Kreis bis auf Ennepetal alle Kommunen an ein Nachtangebot angeschlossen, in Herdecke und Breckerfeld jedoch endet das Nachtangebot bereits jeweils gegen 1:00 Uhr.

Tab. 14: Produkte und Angebot im Nachtverkehr

Linie	Strecke	Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis*
S-Bahn		
S3	Oberhausen – Mülheim (Ruhr) – Essen – Bochum-Dahlhausen – **Hattingen**	Alle 60 Minuten 00:00 Uhr bis 02:00 Uhr
S5/S8	Dortmund – **Witten** – **Wetter** – Hagen **– Gevelsberg – Schwelm** – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach	Alle 60 Minuten 00:00 Uhr bis 07:00 Uhr
Bus		
NE3	Hagen Hbf. – **Gevelsberg Hbf.**	Alle 60 Minuten 00:00 Uhr bis 03:00 Uhr
NE4	Bochum Hbf. – **Hattingen – Sprockhövel**	Alle 60 Minuten 01:00 Uhr bis 05:00 Uhr

Linie	Strecke	Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis*
NE8	Hagen Stadtmitte – **Breckerfeld Bbf.**	Alle 60 Minuten 00:00 Uhr bis 02:00 Uhr
NE17	Ringlinie: Bochum Ruhr-Universität – **Witten (Herbede – Hbf. – Bommern – Rathaus – Heven)** – Bochum Ruhr-Universität	Alle 60 Minuten 01:00 bis 04:30
NE18	Ringlinie: Bochum-Langendreer – **Witten (Rathaus – Annen – Stockum – Rathaus)** – Bochum-Langendreer	Alle 60 Minuten 00:15 bis 04:00
NE19	Hagen Hbf. – **Herdecke** – Dortmund-Kirchhörde	Alle 60 Minuten 23:30 Uhr bis 02:30 Uhr
Bedarfsangebot		
T41	Essen-Burgaltendorf - **Hattingen Engels** – Essen, Nöckersberg	Alle 60 Minuten Mo.-Fr. 00:15 Uhr bis 02:15 Uhr Sa. 00:15 Uhr bis 07:15 Uhr So. 00:15 Uhr bis 08:15 Uhr
T62	Essen-Kupferdreh **– Hattingen-Niederwenigern** – Essen-Kupferdreh	Alle 60 Minuten Mo.-Fr. 00:00 Uhr bis 02:15 Uhr Sa. 00:00 Uhr bis 07:15 Uhr So. 00:00 Uhr bis 08:15 Uhr

* in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertage

3.2.2 Bedienungszeiten

Montags bis freitags erfolgen die ersten Fahrten zwischen 4:00 Uhr und 5:00 Uhr. Ab 19:00 Uhr wird das Angebot ausgedünnt. Dies betrifft vor allem ehrenamtliche Bürgerbusangebote, die überwiegend zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr verkehren, sowie mehrere Linien, die nur innerhalb einer Stadt (z.B. 562) oder in dünn besiedelten Bereichen verkehren (z.B. 330). In den späten Abendstunden wird in geringem Umfang ein Bedarfsangebot angeboten.

An Samstagen erfolgt nachts auf einigen stadtübergreifenden Relationen auch ein Angebot im Nachtverkehr. Im Tagesverkehr erfolgen die ersten Fahrten zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr. Nachmittags erfolgt auf einzelnen Linien kein Angebot mehr, wobei es sich überwiegend um die Linien handelt, die montags bis freitags bis etwa 18:00 Uhr verkehren. Der Bürgerbus verkehrt vormittags von 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr. Abends besteht auf einigen Relationen ein Bedarfsangebot.

In der Nacht auf Sonn- und Feiertage verkehren ebenfalls mehrere regionale Linien im Nachtverkehr. Das Angebot ist deckungsgleich mit dem Angebot samstagnachts. Beim Tagesverkehr liegt der Schwerpunkt abweichend vom Samstag auf dem Mittags- bis Nachmittagsbereich zwischen etwa 12:00 und 18:00 Uhr. Ebenfalls verkehren auch am Sonntag einige Bürgerbuslinien zwischen 13:00 Uhr und 18:00 Uhr. Während das Schnellverkehrsangebot bis auf einige Einschränkungen im Schnellbusverkehr nahezu identisch mit dem Angebot der Werktage bleibt, werden im Stadt- und Regionalbusverkehr Ausdünnungen vorgenommen. Im Schnellbusverkehr wird an Sonntagen nur die Linie SB 37 auf dem gesamten Linienweg sowie die SB 38 von Hattingen bis Wetter be-

dient. Das einzige Angebot, das am Wochenende rund um die Uhr besteht, ist die S-Bahnlinie S5/S8.

Abb. 11: Linienfahrten nach Stunden - Montag bis Freitag

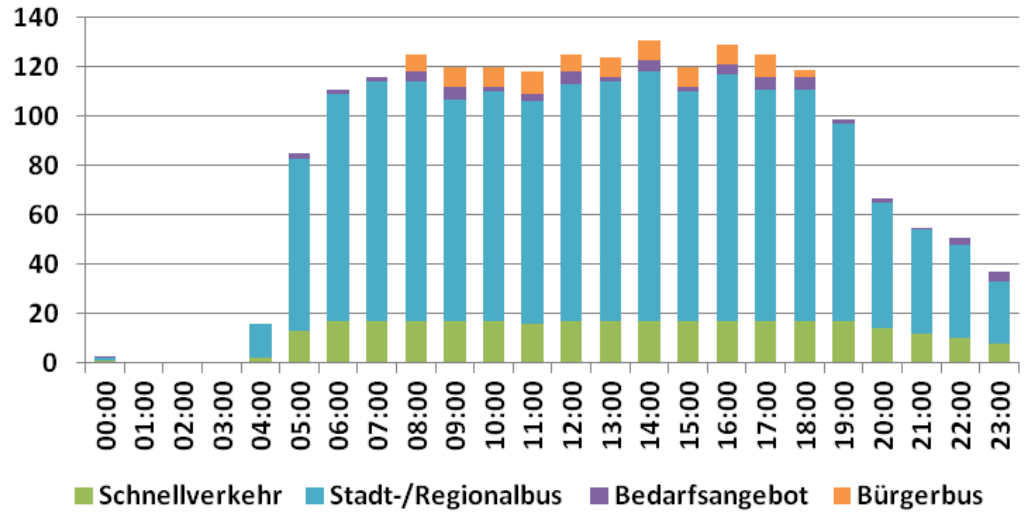


Abb. 12: Linienfahrten nach Stunden - Samstag

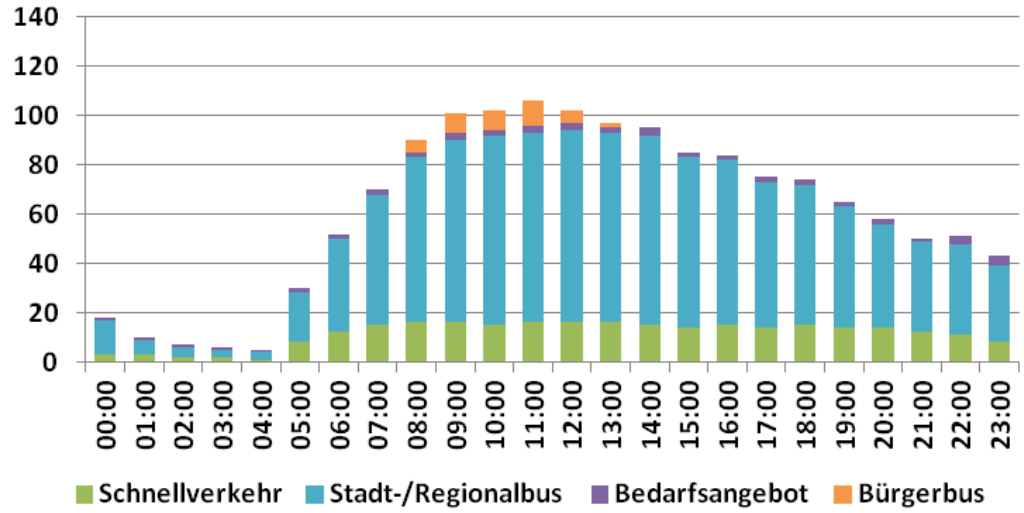
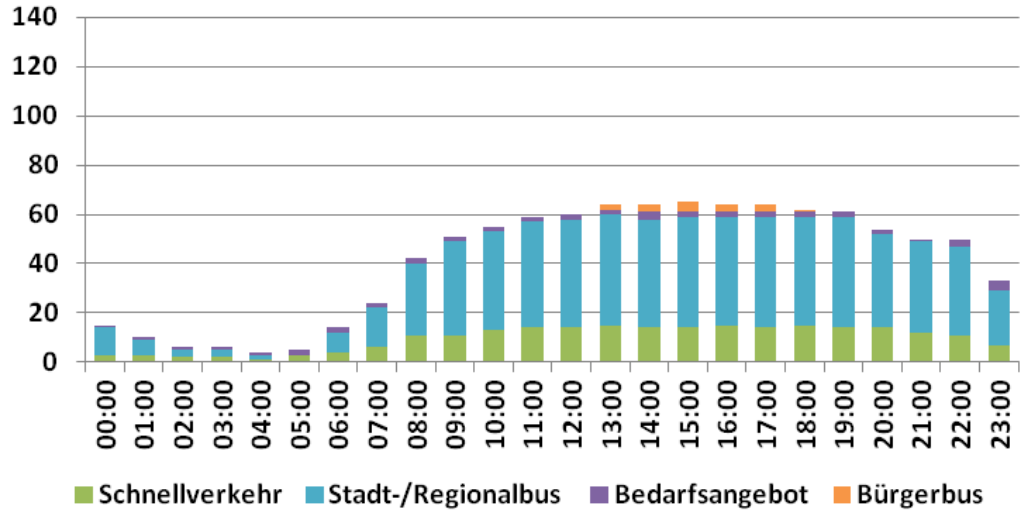


Abb. 13: Linienfahrten nach Stunden - Sonntag



3.2.3 Bedienungshäufigkeit

Im Ennepe-Ruhr-Kreis besteht überwiegend ein Taktschema aus Vierteltakten. Das heißt Abfahrten erfolgen alle 15, 30, 60 oder 120 Minuten. Hierbei kann durch Linienüberlagerungen auch ein dichteres Bedienungsangebot entstehen. Ein einheitliches Taktschema ist gleichzeitig die Grundlage, um regelmäßige und damit attraktive Verbindungen mit Umsteigen zu ermöglichen.

Im Schnellverkehr erfolgen die meisten Abfahrten stündlich. Bei den S-Bahnlinien bestehen dichtere Bedienungsangebote, wobei diese montags bis freitags überwiegend nicht in das Taktschema des Ennepe-Ruhr-Kreises passen (vgl. Tab. 15). Ebenso bestehen Abweichungen bei den Straßenbahnlinien sowie einzelnen Buslinien.

Die Abweichungen bei den S-Bahnlinien werden mit dem neuen S-Bahnkonzept des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gelöst. Ab voraussichtlich 2019 werden alle S-Bahnlinien im Ennepe-Ruhr-Kreis auch montags bis freitags alle 15 oder 30 Minuten verkehren und damit in das Taktschema des Ennepe-Ruhr-Kreises passen. Entsprechend hoch ist der Handlungsbedarf bei den Buslinien, welche mit diesem Taktschema nicht kompatibel sind. Buslinien haben wichtige Zu-/Abbringeraufgaben und können ohne Anpassungen an das 15/30/60/120-Taktschema keine regelmäßigen Anschlüsse sicherstellen, was sich nachteilig auf die Fahrgastnachfrage auswirkt.

Tab. 15: Linien außerhalb des Taktschemas des Ennepe-Ruhr-Kreises – Montag bis Freitag

Linie	Strecke/Streckenabschnitt	Angebot	Anteil aller Fahrten mo.-fr.
Schnellverkehr			
S3	Hattingen – Essen – Oberhausen	Takt 20	74%
S8	Hagen – Gevelsberg – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach	Takt 20/40	84%
Regional- und Stadtverkehr			
CE31	Hattingen – Bochum	Takt 20	71%
166	Hattingen-Niederwenigern – Essen	Takt 20/40	63%
308	Hattingen – Bochum	Takt 10	84%
310	Witten – Bochum	Takt 20	78%
339	Ennepetal-Schlagbaum – Radevormwald	3 Einzelfahrten	100%
371	Witten – Dortmund-Oespel	Takt 20	75%
376	Herdecke – Witten	Takt 20	62%
378	Witten – Bochum-Langendreer – Dortmund-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel	Takt 20	83%
379	Witten – Bochum-Langendreer	Takt 20	86%
552	Gevelsberg (Mitte – Nord)	Takt 20/40	50%
557	Sprockhövel (Haßlinghausen – Niedersprockhövel Kirche)	7 Einzelfahrten	60%
560	Ennepetal (Mitte – Rüggeberg)	4 Einzelfahrten	100%

Linie	Strecke/Streckenabschnitt	Angebot	Anteil aller Fahrten mo.-fr.
565	Schwelm – Ennepetal-Schlagbaum	4 Einzelfahrten	100 %
602	Sprockhövel – Wuppertal	Takt 20	76 %
647	Hattingen – Velbert – Wuppertal	Takt 20/40	75 %
BB 1	Hattingen (Stadtzentrum)	Takt 90	100 %

Berücksichtigt sind alle Linien, bei denen mindestens 1/3 aller Fahrten außerhalb des Taktschemas des Ennepe-Ruhr-Kreises liegen.

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)

Bahn- und Buslinien, welche nicht in das Taktmuster des Ennepe-Ruhr-Kreises passen, sind vor allem montags bis freitags vorhanden. Dem gegenüber existiert je nur eine Linie an Samstagen und Sonntagen.

Tab. 16: Linien außerhalb des Taktschemas des Ennepe-Ruhr-Kreises – Wochenende

Linie	Strecke/Streckenabschnitt	Angebot	Anteil aller Fahrten
Schnellverkehr			
84	Hagen – Breckerfeld – Halver - Kierspe	3 Einzelfahrten	100 % aller Fahrten sonntags
Regional- und Stadtverkehr			
BB 1	Hattingen (Stadtzentrum)	Takt 90	100 % aller Fahrten samstags

Berücksichtigt sind alle Linien, bei denen mindestens 1/3 aller Fahrten außerhalb des Taktschemas des Ennepe-Ruhr-Kreises liegen

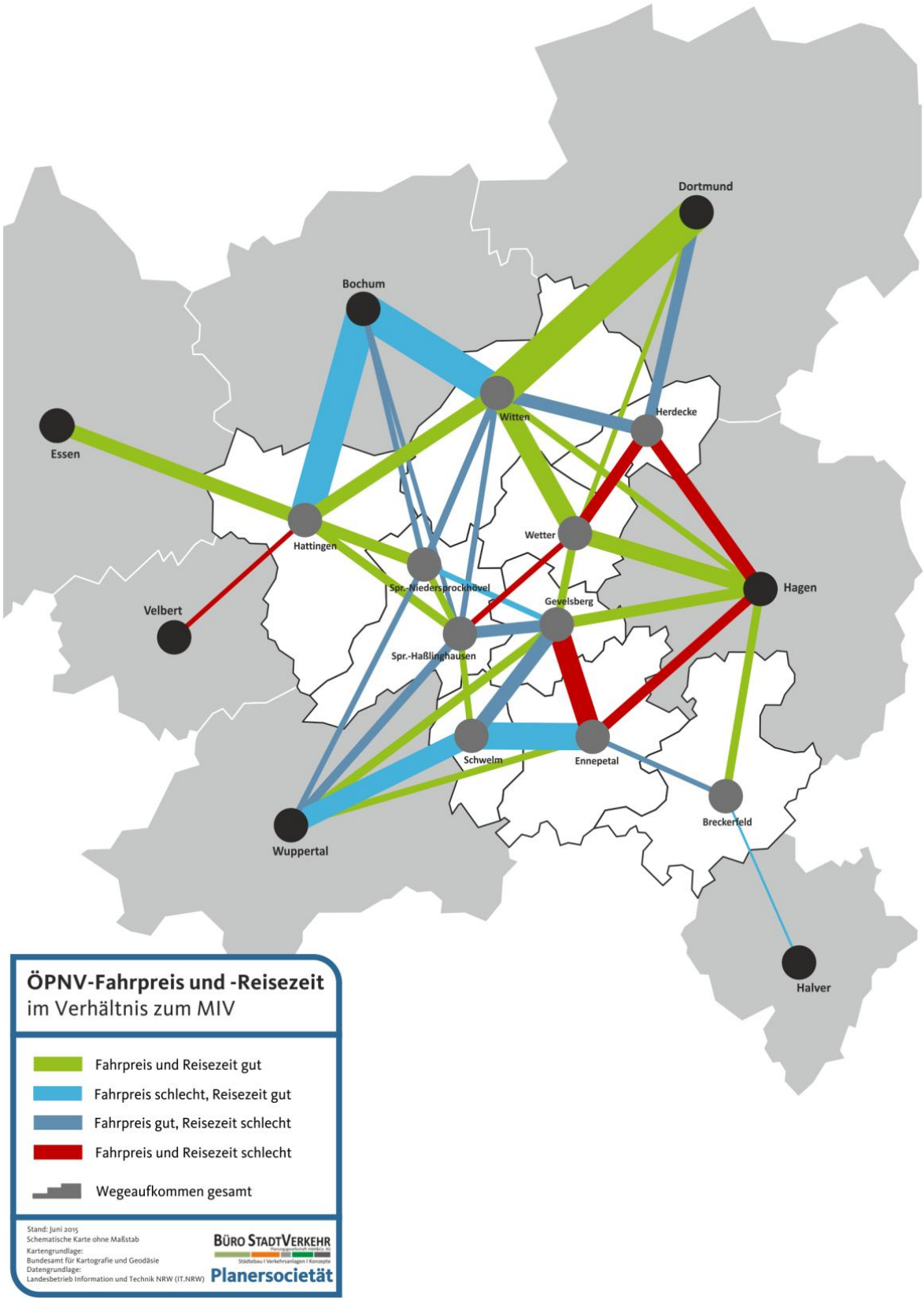
Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2014)

3.2.4 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird sowohl mit dem Reisezeit- als auch mit dem Fahrpreisverhältnis zu Fahrten im Vergleich zu Fahrten mit dem Pkw auf gleicher Relation bestimmt. Grundlage sind alle Relationen, welche basierend auf der Haushaltsbefragung ein größeres tägliches Wegeaufkommen haben. Die Einschätzung der Kosten erfolgt auf Kostensätzen des ADAC. Mit der Analyse der Verbindungsqualität sollen auch Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr ermittelt werden (vgl. Kapitel 4). Zielgruppe sind daher Nicht- und Gelegenheitsnutzer, welche keine Zeitfahrkarten haben. Grundlage sind daher klassische Einzeltickets.

Insgesamt unterscheiden sich die Verbindungen ziemlich stark. Positiv ist festzustellen, dass alle aus der Mobilitätserhebung relevanten Wegerelationen (min. 1.000 Wege) mit maximal zwei Umstiegen zu erreichen sind.

Abb. 14: Reisezeit- und Fahrpreisverhältnis zum MIV



Die folgende Tab. 17 zeigt die relevanten interkommunalen Relationen aus der Mobilitätserhebung, die über eine mangelhafte Verbindungsqualität verfügen. Grundlage sind hier immer zentrale Haltestellen in den Stadtzentren (z.B. Schwelm: Haltestellen Markt und Kreishaus statt Bahnhof), sodass ggf. Umstiege zwischen Bahn und Bus mit aufgenommen wurden. Unter der Prämis-

se, dass eine schnelle Reisezeit einen hohen Fahrpreis ausgleichen kann bzw. ein geringer Fahrpreis ein schlechtes Reisezeitverhältnis, sollte der Fahrpreis- / Reisezeitindikator im Idealfall einen Wert von 0,8 nicht überschreiten. Werte über 1,0 hingegen werden als mangelhaft bewertet, da hier der ÖPNV gegenüber einer Autofahrt eine deutlich geringere Attraktivität aufweist.

Tab. 17: Reisezeit- und Fahrpreisqualität zum MIV

Relation	Umstiege	Zeitverhältnis	Preisverhältnis
Defizite bei Reisezeit und Fahrpreis			
Herdecke – Hagen	0	2,2	1,9
Wetter – Haßlinghausen	1	2,3	1,0
Ennepetal – Gevelsberg	0	1,4	1,4
Wetter – Herdecke	0	2,1	1,1
Hattingen – Velbert	0	1,4	1,4
Ennepetal – Hagen	0	1,8	0,9
Niedersprockhövel – Witten	0	2,0	0,8
Haßlinghausen – Witten	0 bis 1*	1,9	0,8
Haßlinghausen – Wetter	1	1,9	1,0
Defizite bei Reisezeit (Reisezeitverhältnis > 1,7)			
Herdecke – Witten	0	2,2	0,4
Schwelm – Wetter	1	2,2	0,4
Gevelsberg – Niedersprockhövel	1	2,1	0,5
Haßlinghausen – Bochum	0	2,1	0,5
Gevelsberg – Witten	1	2,0	0,7
Breckerfeld – Ennepetal	0	1,9	0,5
Gevelsberg – Bochum	1	1,9	0,4
Herdecke – Dortmund	1	1,8	0,7
Schwelm – Witten	1	1,8	0,4
Defizite bei Fahrpreis (Fahrpreisverhältnis > 0,8)			
Breckerfeld – Halver	0	1,3	0,9
Ennepetal – Schwelm	0	1,0	0,9
Gevelsberg – Haßlinghausen	0	1,5	0,9
Hattingen – Bochum	0	1,4	1,0
Schwelm – Wuppertal	1	0,9	1,0

* HVZ/NVZ mit Linie 379 kein Umstieg

Besonders kritisch sind daher die Relationen zu bewerten, auf denen sowohl die Reisezeit als auch der Fahrpreis oberhalb der entsprechenden Werte für den Autoverkehr liegt. Das betrifft die Relationen Herdecke – Hagen, Wetter – Haßlinghausen, Ennepetal - Gevelsberg, Wetter – Herdecke und Hattingen – Velbert.

Darüber hinaus bestehen einige aufkommensstarke Relationen mit einer sehr guten Verbindungsqualität (vgl. Tab. 18). Grundlage sind hier auch wieder die zentralen Haltestellen in der Innenstadt und nicht peripher gelegene Bahnhöfe (z.B. Ennepetal/Gevelsberg Bf., Hagen Hbf.). Das Fahrzeitverhältnis wird ab einem Wert von höchstens 1,2 und das Fahrpreisverhältnis ab einem Wert von maximal 0,6 sehr gut bewertet. Dazu werden umsteigefreie Verbindungen mindestens im Takt 60 primär berücksichtigt.

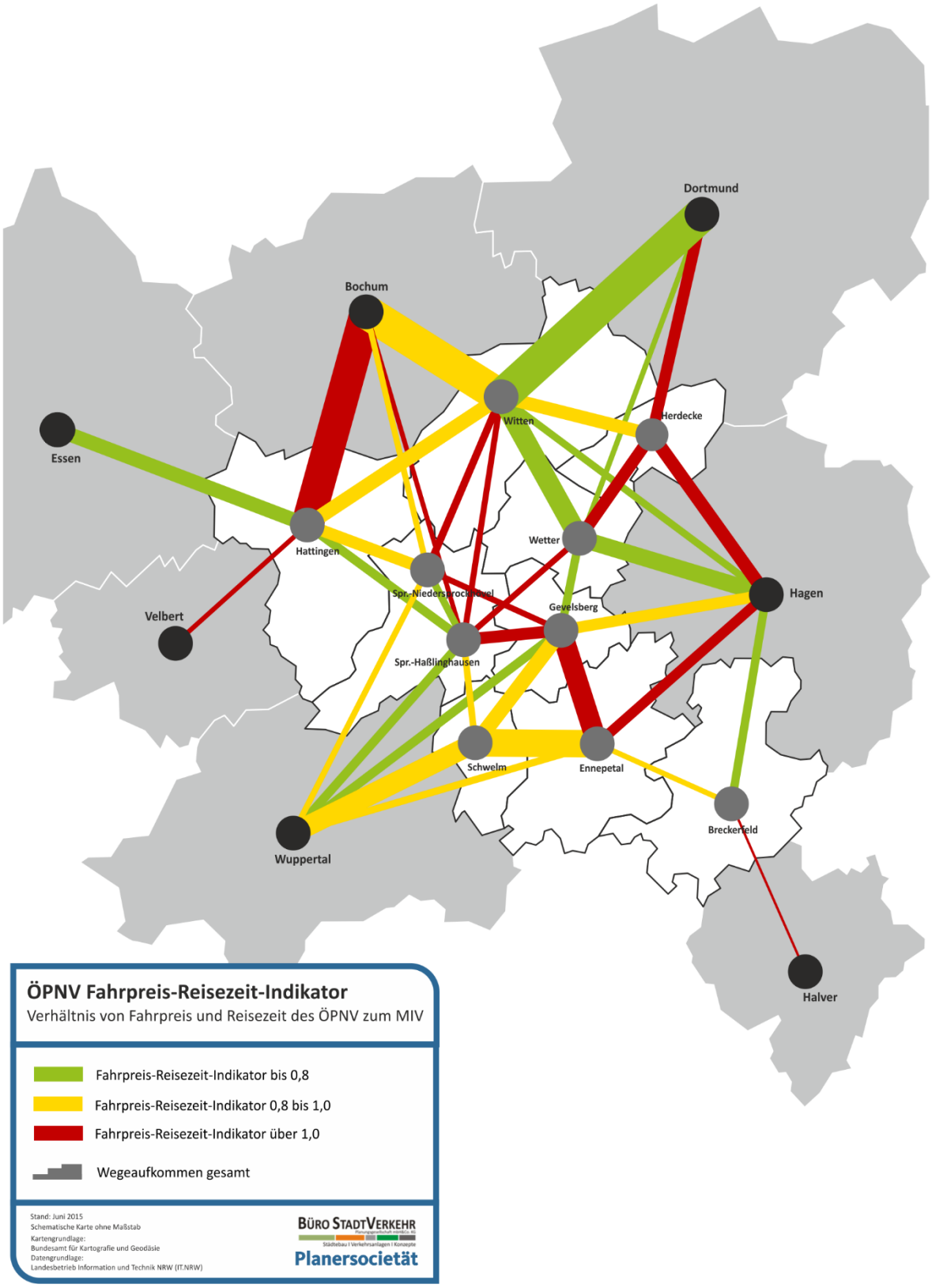
Tab. 18: Verbindung mit sehr guter Verbindungsqualität

Relation	Umstiege	Fahrten/Stunde	Reisezeitverhältnis	Fahrpreisverhältnis
kreisinterne Relationen				
Gevelsberg – Wetter	0	1	1,1	0,5
Hattingen – Haßlinghausen	0	1	1,2	0,4
kreisexterne Relationen				
Breckerfeld – Hagen	0	2	1,0	0,3
Ennepetal – Dortmund	1	2	1,0	0,3
Gevelsberg – Wuppertal	0	2	0,8	0,6
Gevelsberg – Düsseldorf	0	2	1,2	0,6
Hattingen – Essen	0	3	0,7	0,6
Schwelm – Düsseldorf	1	4	1,0	0,6
Wetter – Hagen*	0	2	0,8	0,6
Wetter – Dortmund	0	1	0,9	0,5
Wetter – Bochum	0	2	0,6	0,5
Witten – Dortmund	0	3	0,8	0,5
Witten – Essen	0	2	1,1	0,4

* Grundlage ist der Regelfahrplan der Linie 541

Die folgende Karte zeigt die hieraus resultierende Gesamtattraktivität der ÖPNV-Relationen (vgl. Abb. 15). Diese ist anhand eines Fahrpreis-Reisezeit-Indikators bestimmt worden, so dass sich eine günstige Fahrzeit mit einem höheren Preis ausgleichen kann. Umgekehrt multipliziert sich beispielsweise ein schlechtes Reisezeitverhältnis mit einem hohen Fahrpreis zu einer geringen Gesamtattraktivität.

Abb. 15: Gesamtattraktivität der ÖPNV-Relationen

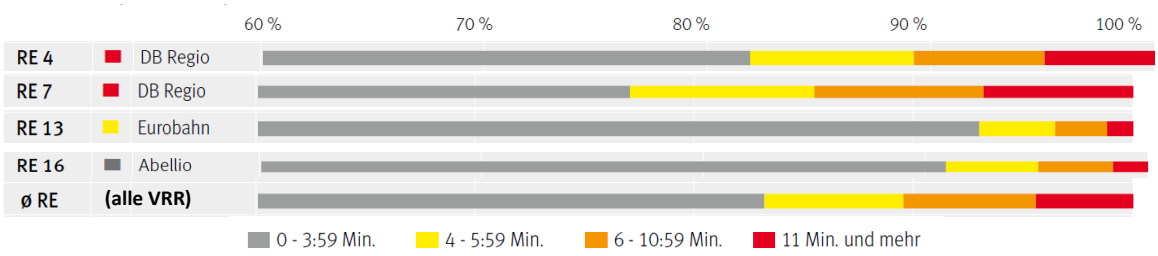


3.2.5 Pünktlichkeit

Im Schienenverkehr erfolgt die Ermittlung von Verspätungen und Zugausfällen durch regelmäßige Qualitätsberichte durch den Verkehrsverbund. Die nachfolgenden Angaben beziehen sich alle auf das Jahr 2014.

Bei den RE-Linien liegt die Linie RE7 unter den durchschnittlichen Pünktlichkeitswerten aller RE-Linien im VRR. Nur knapp 77 % aller Fahrten sind mit weniger als vier Minuten verspätet. Auch bei den einzelnen Verspätungskategorien liegt diese Linie immer über dem VRR-weiten Durchschnittswert. Positiv sind die Linie RE13 und RE16, bei denen mehr als 90 % aller Fahrten pünktlich bzw. unter vier Minuten verspätet sind.

Abb. 16: Pünktlichkeit der RE-Linien im Ennepe-Ruhr-Kreis

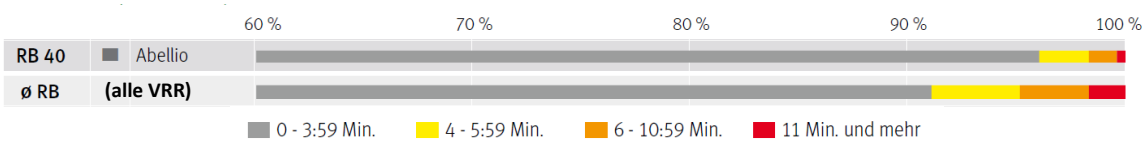


Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2014)

Gegenüber dem Jahr 2013 hat die durchschnittliche Verspätung je Fahrt bei den Linien RE4 und RE7 zugenommen, bei den Linien RE13 und RE16 abgenommen. Besonders kritisch sind bei allen vier Linien die Zugausfallquoten. Nur beim RE13 ist diese mit knapp 1,2 % aller Fahrten fast unverändert zum Jahr 2013. Die anderen drei Linien verzeichnen erheblich Zunahmen bei nicht vorhersehbaren Ausfällen (RE4: Verdopplung auf 2,8 % aller Fahrten, RE7: Verdreifachung auf 2,6 % aller Fahrten, RE16: Verdopplung auf 1,3 % aller Fahrten).

Bei den Regionalbahnen liegen nur Auswertungen für die Linie RB40 vor. Gegenüber den VRR-weiten Durchschnittswerten für RB-Linien gehört diese Linie zu den pünktlichsten Linien im VRR, zumal nur ein geringer Teil aller Fahrten mehr als elf Minuten Verspätung hat.

Abb. 17: Pünktlichkeit der RB-Linien im Ennepe-Ruhr-Kreis



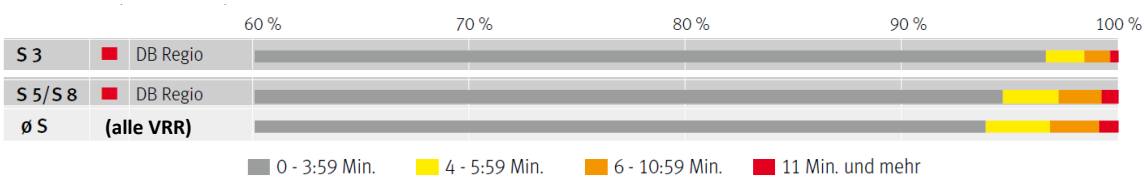
Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2014)

Die durchschnittliche Verspätung je Fahrt hat gegenüber dem Jahr 2013 leicht abgenommen. Wie bei den RE-Linien hat die Zugausfallquote bei nicht vorhersehbaren Ausfällen stark zugenommen (RB40: Verdreifachung auf 1,3 % aller Fahrten).

Die S-Bahnlinien S5 und S8 stellen ein gemeinsames Angebot dar und wurden daher nicht getrennt erhoben. Das Angebot S5/S8 weist leicht stärkere Verspätungen in allen Kategorien gegen-

über der anderen S-Bahnlinie im Ennepe-Ruhr-Kreis auf. Beide S-Bahnlinien liegen aber unter dem VRR-weiten Durchschnittswert für S-Bahnen.

Abb. 18: Pünktlichkeit der S-Bahnlinien im Ennepe-Ruhr-Kreis



Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2014)

Bei allen drei Linien hat die durchschnittliche Verspätung je Fahrt gegenüber dem Jahr 2013 zugenommen. Auch die Zugausfallquote ist gegenüber dem Jahr 2013 gestiegen (S3: Verdopplung auf 4,3 %, S5/S8: Verdopplung auf 2 %). Mit 4,3 % verzeichnet die Linie S3 den höchsten Wert aller SPNV-Linien bei nicht vorhersehbaren Ausfällen im Ennepe-Ruhr-Kreis.

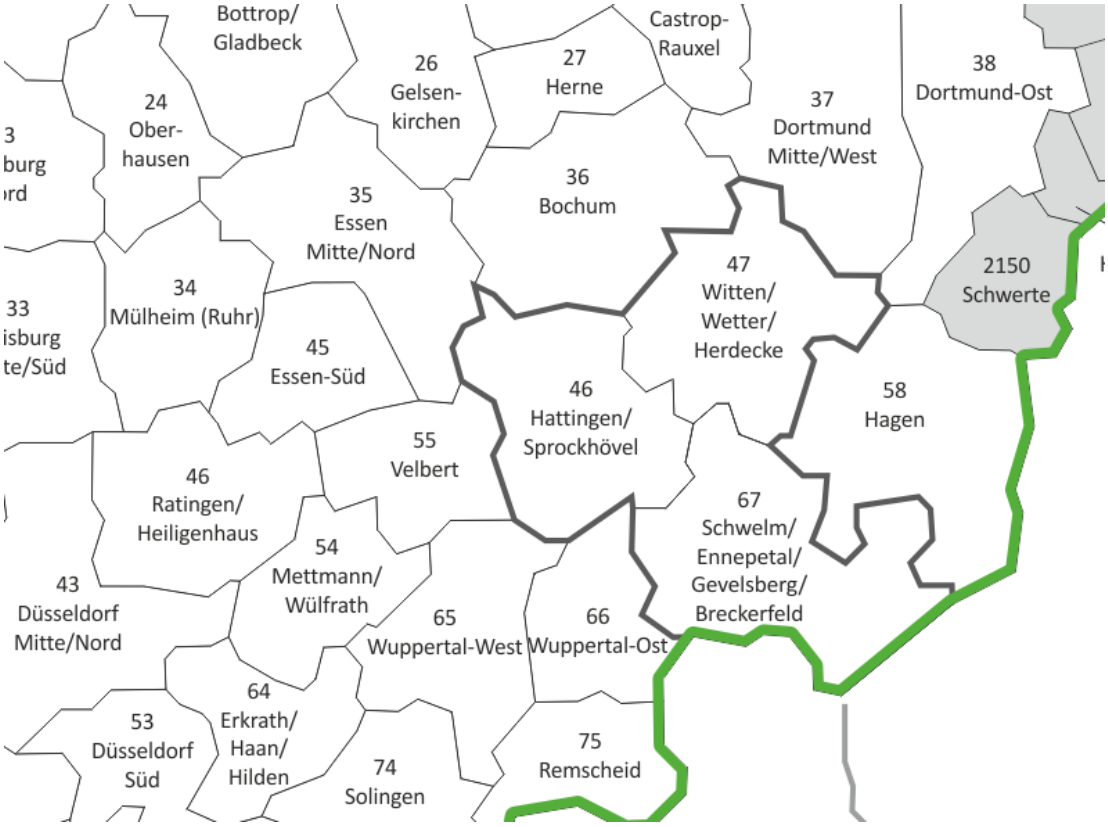
Mehrheitlich hat sich damit die Qualität des SPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis gegenüber dem Jahr 2013 verschlechtert. Mit Ausnahme von zwei RE-Linien, welche über bzw. im dem VRR-weiten Durchschnitt liegen, befinden sich alle weiteren RE-, RB- und S-Bahnlinien unterhalb der Durchschnittswerte. Die generelle Qualitätsverschlechterung erfolgt v.a. durch die teilweise starken Anstiege bei den Zugausfallquoten. Diese sind jedoch v.a. auf die Einschränkungen durch den Pfingststurm Ela (Pfingsten 2014) sowie die Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) als externe Einflüsse zurückzuführen. Daher ist von einer Stabilisierung der Werte auszugehen.

Bisher erfolgt keine flächendeckende Erhebung von Daten zur Pünktlichkeit im Busverkehr. Insbesondere beim kreiseigenen Verkehrsunternehmen ist bisher die erforderliche Technik in den Fahrzeugen nicht vorhanden.

3.3 Tarif

Der Ennepe-Ruhr-Kreis ist Mitglied des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), der als regionale Aufgabenträgerorganisation für die Festlegung einer einheitlichen Tarifstruktur (Verbundtarif) zuständig ist. Der Fahrpreis von Fahrscheinen bestimmt sich je nach Fahrscheinart dabei durch die Anzahl der durchfahrenen Tarifgebiete oder der Anzahl durchfahrener Waben. Ein Tarifgebiet umfasst in der Regel eine Stadt oder mehrere kleinere Kommunen. Ein Tarifgebiet ist dabei in mehrere Waben untergliedert. Der nachfolgende Ausschnitt zeigt den Ennepe-Ruhr-Kreis innerhalb des VRR-Verbundgebietes und die Einteilung des Kreises in Tarifgebiete.

Abb. 19: Tarifgebiete im VRR-Verbundraum, Ausschnitt



Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

Im Süden des Ennepe-Ruhr-Kreises endet auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Im Oberbergischen Kreis gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS), im Märkischen Kreis der Ruhr-Lippe-Tarif des Verkehrsverbundes Ruhr-Lippe (VRL). Der VRS enthält einen Tarifkragen für Fahrten in angrenzende Kommunen mit VRR-Tarif. Das bedeutet, dass für Fahrten im Kragenbereich zwischen VRR und VRS grundsätzlich der VRS-Tarif angewendet wird. Dies umfasst im Ennepe-Ruhr-Kreis die Städte Schwelm, Ennepetal, Gevelsberg und Breckerfeld (Tarifgebiet 67). Der Ruhr-Lippe-Tarif enthält ebenfalls einen Tarifkragen, welcher außer Hattingen und Sprockhövel alle Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises umfasst. Hier kommt im Übergang von bzw. in die Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises der Ruhr-Lippe-Tarif zur Anwendung.

Die Preisstufe A gilt für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes sowie bei Fahrten zwischen zwei benachbarten Waben angrenzender Tarifgebiete mit direkter verkehrlicher Anbindung(z. B. zwischen Schwelm und Sprockhövel-Haßlinghausen oder zwischen Witten Mitte und Bochum-Langendreer). Für regionale Verbindungen bestehen die Preisstufe B für Fahrten zwischen zwei bis drei Tarifgebieten (z. B. Witten – Dortmund Hbf., Schwelm – Bochum Hbf. oder Ennepetal - Sprockhövel), die Preisstufe C für Fahrten zwischen vier Tarifgebieten (z. B. Gevelsberg - Mülheim) und die Preisstufe D für alle weiteren Fahrten innerhalb des gesamten VRR-Raumes (z. B. Gevelsberg – Düsseldorf Hbf.).

Es existiert ein umfangreiches Sortiment an Tickets für die gelegentliche als auch regelmäßige Nutzung des ÖPNV. Für Fahrgäste, die das ÖPNV-Angebot in Einzelfällen nutzen, stehen Einzeltickets sowie vergünstigte Tickets für mehrere Fahrten zur Verfügung. Für regelmäßige ÖPNV-

Nutzer stehen verschiedene Zeitkartenangebote in Form von Monatskarten zur Verfügung, welche zusätzlichen Angebote beinhalten. So können z. B. mit dem Ticket2000 nach 19:00 sowie am gesamten Wochenende Fahrten im gesamten Verbundgebiet unabhängig der Preisstufe der Zeitfahrkarte durchgeführt werden. Zu denselben Zeiten kann zudem eine weitere Person verbundweit mitgenommen werden. Darüber hinaus existieren weitere zielgruppenspezifische Ticketangebote wie das Sozialticket (anspruchsberechtigt können z.B. SGB II-Empfänger oder Asylbewerber sein) und das Semesterticket, welches individuell zwischen den Hochschulen und dem VRR ausgehandelt wird.

Durch den Kauf von Zusatztickets kann der Geltungsbereich von Zeitfahrkarten erweitert werden und/oder ein Fahrrad mitgenommen werden, falls dies zu bestimmten Zeiten nicht ohnehin möglich ist (siehe oben). So hat beispielsweise ein Nutzer aus Witten, der in Besitz eines Tickets 2000 Preisstufe A ist, die Gelegenheit in der Woche tagsüber, für einen geringen Aufpreis auch nach Düsseldorf oder Essen zu fahren. Zusätzlich besteht seit Anfang 2017 das Einfach-Weiter-Ticket, welches Fahrten in angrenzende Tarifverbünde (z.B. Verkehrsverbund Rhein-Sieg) für VRR-Monatsfahrkarteninhaber erleichtern soll.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Qualität und Attraktivität des Leistungsangebotes in den einzelnen Teilräumen des Verbundgebietes hat der VRR bei den Zeitkarten (Ticket 1000 und Ticket 2000) der Preisstufe A eine preisliche Differenzierung in A 1, A 2 und A 3 vorgenommen. In den drei Tarifgebieten des Ennepe-Ruhr-Kreises kommt die günstigste Preisstufe A 1 zur Anwendung, während z.B. in Städten mit einem umfassenden Stadtbahnnetz (z.B. Dortmund, Düsseldorf und Essen) die teurere Preisstufe A 3 gilt.

Tab. 19: relevante Fahrscheinangebote für den Ennepe-Ruhr-Kreis

Tickets für Gelegenheitsnutzer	Tickets für regelmäßige Nutzer	zielgruppenspezifische Tickets
Einzelticket	Ticket 1000	Schokoticket
Tagesticket	Ticket 1000 9 Uhr	Youngticket (plus)
Viererticket	Ticket 2000	Bärenticket
Zehnerticket	Ticket 2000 9 Uhr	Sozialticket
7-Tage-Ticket	7-Tage-Ticket	Semesterticket
Zusatzticket	Zusatzticket	Zusatzticket

Beim Zehnerticket sowie beim 7-Tage-Ticket besteht die Besonderheit, dass diese ausschließlich als Online bzw. Handyticket erhältlich sind. Alle anderen Ticketangebote sind auch im Vorverkauf an Vorverkaufsstellen und Fahrscheinautomaten sowie, soweit der Fahrscheinverkauf innerhalb der Verbundverkehrsmittel vorgesehen ist, zumindest teilweise auch in den Fahrzeugen erhältlich.

Grundsätzlich gilt für Fahrten im kommunalen und regionalen Nahverkehr innerhalb des VRR der VRR-Tarif, für Fahrten im Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen gilt der NRW-Tarif. Es gibt an den Verbundtarifgrenzen jedoch Übergangsregelungen, sodass mit einem VRR-Ticket auch die angrenzend im VRL-Verbund gelegenen Städte Lünen, Unna, Kamen, Bergkamen, Schwerte und Holzwickede erreicht werden können. Diese Städte definieren das sogenannte Tarifkragengebiet des VRR. Für Fahrten beispielsweise nach Iserlohn, Halver oder Schalksmühle gilt dementspre-

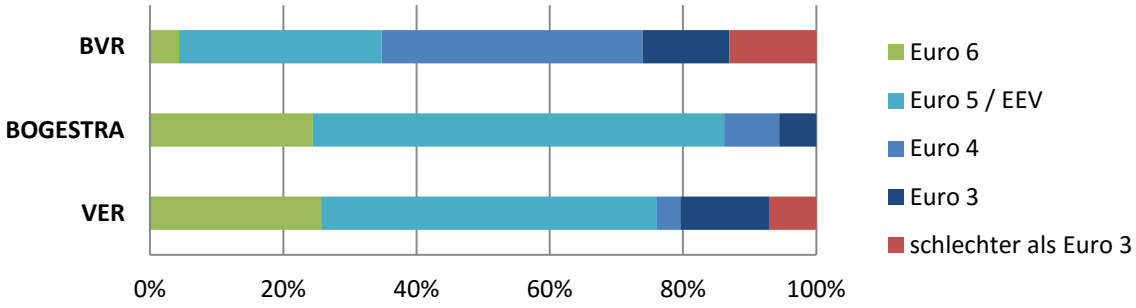
chend der VRR-Tarif nicht. Andersherum sind Tickets des VRL jedoch in den VRR-Tarifgebieten Schwelm/Ennepetal/Gevelsberg/Breckerfeld sowie Witten/Wetter/Herdecke gültig.

3.4 Fahrzeuge und betriebliche Infrastruktur

Bei den Straßenbahnlinien werden derzeit zwei unterschiedliche Fahrzeuge eingesetzt. Dies sind auf der Linie 308 moderne Niederflurstraßenbahnen mit mehreren Mehrzweckbereichen. Auf der Linie 310 werden noch Hochflurfahrzeuge eingesetzt, welche keine größeren Mehrzweckbereiche und keine automatische akustische Haltestellenansage haben. Mit Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke in Bochum-Langendreer werden auf dieser Linie ebenfalls moderne Niederflurstraßenbahnen eingesetzt.

Die im Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzte Busflotte weist sowohl hinsichtlich der Schadstoffklassen als auch des Fahrgastkomforts einen hohen Standard auf. Insgesamt verfügen rund 80 % aller Fahrzeuge über eine Schadstoffklasse von mindestens Euro 5. Nur rund 18% der Fahrzeuge weisen eine Schadstoffklasse Euro 3 oder schlechter auf und dürfen damit ohne technische Modifikationen wie der Nachrüstung eines Partikelfilters nicht regulär in die Umweltzonen einfahren (vgl. Abb. 20).

Abb. 20: Schadstoffklassen der Fahrzeuge im Ennepe-Ruhr-Kreis



Es ist davon auszugehen, dass die verbleibenden Fahrzeuge mit geringen Schadstoffklassen im Zuge der nächsten Fahrzeugbeschaffungen bzw. bei Subunternehmern spätestens mit den nächsten Vertragsverlängerungen ersetzt werden.

Abb. 21: Hybridbus der Hagener Straßenbahn

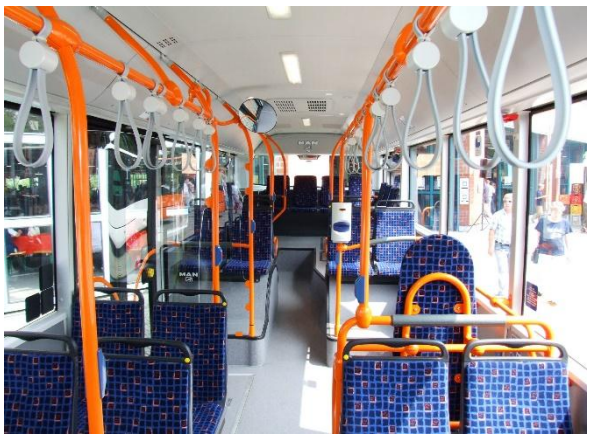
Neben Dieselbussen kommen bis zu 26 Hybridfahrzeuge von der VER, Bogestra, HST und EVAG im Ennepe-Ruhr-Kreis zum Einsatz. VER, HST und EVAG nutzen Fahrzeuge mit seriellem Hybridantrieb, die Bogestra Fahrzeuge mit parallelem Hybridantrieb. Während Fahrzeuge mit parallelem Hybridantrieb freizügig im Gesamtnetz eingesetzt werden können, sind Fahrzeuge mit seriellem Hybridantrieb durch die Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 bis 65 km/h auf den Stadtverkehr beschränkt.

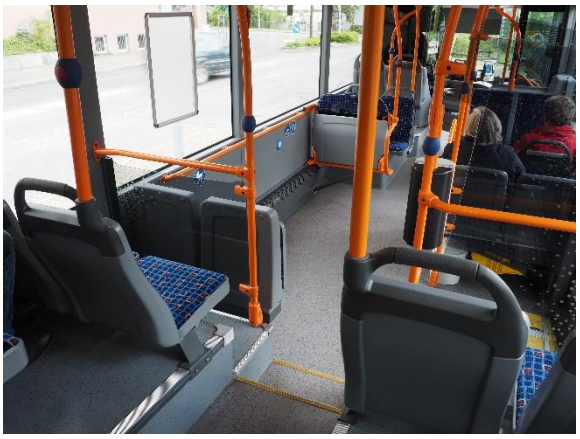
Tab. 20: Fahrzeugbestand der Verkehrsunternehmen VER, BOGESTRA und BVR

Verkehrsunternehmen	gesamt	Niederflur und Kneelingtechnik	Hybridantrieb	Schnellbusausstattung
VER	**112**	112	7	9
BOGESTRA	**206**	206	9	0
BVR	**25**	25	0	2

Sämtliche Fahrzeuge, die im Linienverkehr des Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzt werden, sind Niederflur oder Low-Entry-Fahrzeuge (vgl. Abb. 22). Während Niederflurbusse nicht nur einen ebenerdigen Einstieg, sondern auch eine durchgängige, ebenerdige Begehbarkeit bis zur letzten Sitzreihe aufweisen, befindet sich bei Low-Entry-Fahrzeugen hinter der zweiten Tür mindestens eine Stufe. Sämtliche Fahrzeuge im regulären Linienverkehr verfügen über eine Kneeling-Technik zum Absenken auf Bordsteinebene sowie über eine manuell bedienbare Klapprampe, um Rollstuhlfahrern den Ein- und Ausstieg komfortabel zu ermöglichen. Die wenigen Fahrzeuge, die keine Klapprampe besitzen, werden durch die Verkehrsunternehmen planmäßig ausschließlich auf Verstärkerfahrten im Schülerverkehr eingesetzt.

Abb. 22: Niederflur und Low-Entry-Busse im Ennepe-Ruhr-Kreis





Im Zuge der Fahrzeugneubeschaffungen bei den Verkehrsunternehmen sind in den vergangenen Jahren ausschließlich Fahrzeuge mit Klimatisierung beschafft worden, so dass der Anteil dieses Komfortmerkmals insbesondere bei den VER und BVR-Fahrzeugen in den vergangenen Jahren stark gestiegen ist.

Abb. 23: Komfortsitze in den Schnellbussen

Im Schnellbusverkehr setzt die VER besonders komfortabel ausgestattete Fahrzeuge ein, die über Sitze mit einer hohen Rücklehne verfügen. Allerdings ist in der Praxis häufig auch ein Einsatz von Stadtlinien-Fahrzeugen auf Schnellbussen zu beobachten. Da die Komfortsitze in den Kreisstandards des Nahverkehrsplans fakultativ definiert sind und die Fahrzeuge über alle sonstigen Merkmale des Schnellbus-Standards verfügen, stellt der Einsatz dieser Fahrzeuge jedoch keinen

Mangel dar.

Für die Wartung der Fahrzeuge stehen zwei Betriebshöfe der kommunalen Verkehrsunternehmen in Ennepetal (VER) und Witten (Bogestra) zur Verfügung. Die Betriebsleitstellen sind bei der VER am Betriebshof Ennepetal und bei Bogestra am Bochumer Hauptbahnhof.

3.5 Fahrgastinformation

Eine nahtlose Fahrgastinformation mit Echtzeitendaten, die von der Reiseplanung bis zur Ankunft am Ziel reicht, ist mittlerweile ein Qualitätsmerkmal eines attraktiven Bus- und Bahnangebotes. Daher werden im Rahmen der Bestandsanalyse Fahrgastinformationen an Haltestellen, in Fahrzeugen sowie die Verfügbarkeit von persönlichen, gedruckten und digitalen Auskunftsmedien dargestellt.

3.5.1 Haltestellen

Dynamische Fahrgastinformationsmedien existieren gegenwärtig nur an den Busbahnhöfen in Hattingen Mitte, Haßlinghausen, Schwelm Bahnhof und Witten Hbf. Da bisher bei der VER und beim BVR die technischen Voraussetzungen noch nicht bestehen, sind bei den Fahrten dieser Unternehmen nur die fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten angegeben.

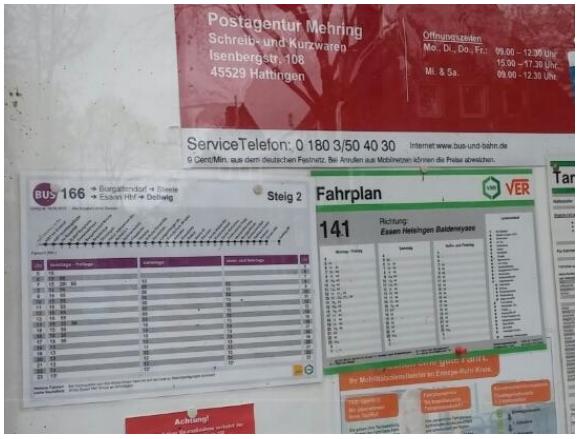
Darüber hinaus sind an den meisten Haltestellen die Fahrplanaushänge und Tarifinformationen weitgehend vollständig vorhanden. Generell ist jedoch der Zustand von Informationsvitrinen teilweise desolat. Dies ist zum einen auf Vandalismusschäden zurückzuführen, zum anderen sind jedoch auch Informationen so angeordnet, dass diese sich überdecken und damit für den Fahrgast nicht oder nur schwer lesbar sind.

Abb. 24: Fahrgastinformation an Haltestellen im Ennepe-Ruhr-Kreis

Grundsätzlich hat sich im Bereich des VRR bei vielen Verkehrsunternehmen ein standardisiertes Layout für Aushangfahrpläne durchgesetzt. Dies gewährleistet eine über verschiedene Verkehrsunternehmen hinweg einheitliche Darstellung der Fahrpläne für den Fahrgast. Im Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises wird dieses Design von der BOGESTRA, dem Busverkehr Rheinland sowie den Hagener Straßenbahnen umgesetzt. Die WSWmobil und EVAG nutzen jeweils ein Layout im Corporate Design des jeweiligen Unternehmens, orientieren sich jedoch von den Inhalten an den

standardisierten VRR-Fahrplänen. Die Fahrpläne der EVAG sind im Gegensatz zum VRR-Standardlayout im Querformat angebracht. Die Fahrpläne der VER sind ebenfalls im Querformat angeordnet und es fehlt im Vergleich zu den übrigen Fahrplanaushängen die Angabe der Fahrzeiten auf dem restlichen Linienweg.

Abb. 25: Beispiele für unterschiedliche Aushangfahrpläne



3.5.2 Fahrzeuge

Eisenbahnverkehr

Alle Züge haben eine akustische Fahrgastinformation. Diese umfasst mindestens die Angabe des nächsten Halts sowie die Ausstiegsseite. Teilweise wird auch auf Umsteigemöglichkeiten verwiesen. Eine akustische Fahrgastinformation an den Türen mit Nennung von Liniennummer und Zielrichtung erfolgt nicht. Eine optische Fahrgastinformation besteht auf allen Zügen außer auf der Linie RE4. Auf der Linie RE7 kommen diese seit Dezember 2015 im Rahmen des Betreiberwechsels zu National Express zum Einsatz. Hierdurch ist auf dieser Linie die Fahrgastinformation im Fahrzeug verbessert worden und es sind durchgehend akustische und optische Fahrgastinformationen verfügbar. Bei vier Linien sind auch Anzeigetafeln mit Informationen zu Anschlüssen vorhanden.

Tab. 21: Fahrgastinformationen im Schienenverkehr

Linie	akustisch	optisch	Anmerkung
RE4	✓	✓	
RE7	✓	✓	Zusätzliche Bildschirme mit Informationen zum Fahrtverlauf.
RE13	✓	✓	Zusätzliche Bildschirme mit Informationen zu Fahrtverlauf und Anschlüssen.
RE16	✓	✓	
RB40	✓	✓	
RB52	✓	✓	Zusätzliche Bildschirme mit Informationen zu Fahrtverlauf und Anschlüssen.
S3	✓	✓	
S5	✓	✓	Zusätzliche Bildschirme mit Informationen zu Fahrtverlauf und Anschlüssen.

Linie	akustisch	optisch	Anmerkung
S8	✓	✓	Zusätzliche Bildschirme mit Informationen zu Fahrtverlauf und Anschlüssen.

Bus- und Straßenbahnverkehr

Im Busverkehr hängt die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen vom betreibenden Verkehrsunternehmen ab. Flächendeckend sind eine visuelle Anzeige des Fahrziels an der Fahrzeugaußenseite sowie die Anzeige der nächsten Haltestelle im Fahrzeug vorhanden. Bei akustischen Fahrgastinformationen besteht vor allem auf den Linien der VER Nachholbedarf, da hier bisher kein System verfügbar ist, mit dem Haltestellen automatisch akustisch angekündigt werden. Auch eine akustische Haltestellenankündigung durch den Fahrer erfolgt dort in der Regel nicht. Die durch den BVR eingesetzten (Subunternehmer-)Fahrzeuge sind nicht flächendeckend mit einer akustischen Haltestellenankündigung ausgestattet.
Die übrigen Unternehmen erfüllen eine optische und akustische Haltestellenankündigung durchgängig. Je nach Fahrzeugalter erfolgt die visuelle Fahrgastinformation im Fahrzeug entweder über einzeilige Displays, welche die nächste Haltestelle ankündigen oder über TFT-Bildschirme, die den Linienverlauf darstellen (vgl. Abb. 26). Darüberhinausgehende, relevante Fahrgastinformationen wie Informationen zu Anschlüssen existieren hingegen bei keinem Unternehmen. Bei der VER wird von den Fahrgästen darüber hinaus häufig eine falsch anzeigende bzw. defekte visuelle Haltestellenankündigung im Fahrzeug bemängelt.

Abb. 26: Visuelle Fahrgastinformation im Busverkehr

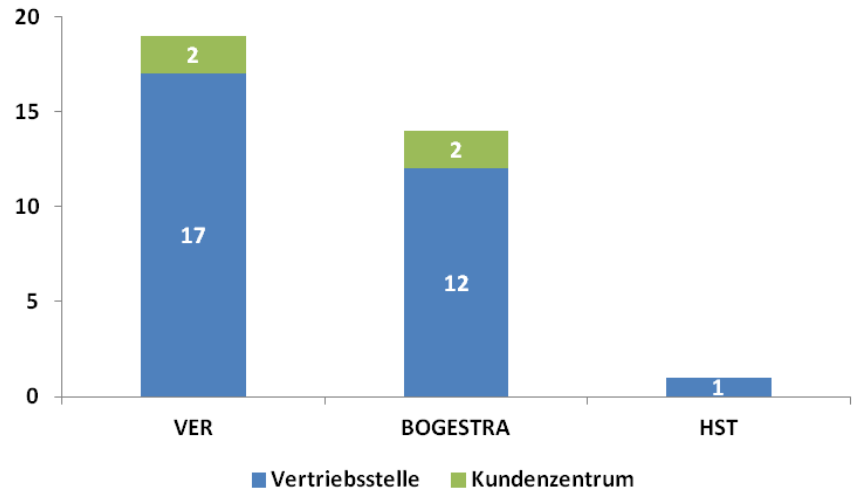
Tab. 22: Fahrgastinformation im Bus und Straßenbahnverkehr inkl. Subunternehmen

Verkehrsunternehmen	akustisch	optisch	Anmerkung
VER	✓	✓	
BOGESTRA	✓	✓	einzelne Subunternehmerfahrzeuge im Schülerverkehr ohne automatische Fahrgastinformation
BVR	✓	✓	getestete Fahrten enthielten meist eine zu leise bzw. undeutliche akustische Ansage
EVAG	✓	✓	
HST	✓	✓	
WSW	✓	✓	

3.5.3 Kundenzentren und Vertriebsstellen

Im Ennepe-Ruhr-Kreis befinden sich insgesamt 34 Standorte für einen Fahrscheinkauf vor Ort. Hierzu gehören je zwei Kundenzentren von VER (Schwelm, Ennepetal) und BOGESTRA (Hattingen, Witten), in denen ein umfangreiches Beratungs- und Serviceangebot (z.B. Einzahlungen des erhöhten Beförderungsentgeltes) existiert. Ergänzend besteht ein Angebot aus 30 Vertriebsstellen durch den privaten Einzelhandel (v. a. Lotto-Geschäfte), in denen ein Fahrscheinkauf möglich ist sowie Basisinformationen bereitgestellt werden. In jeder Stadt existiert damit mindestens ein Ansprechpartner vor Ort.

Abb. 27: Kundenzentren und Vertriebsstellen



Defizite bestehen vor allem in der Vermarktung dieser Standorte. So bleibt die Angabe von Kundenzentren den Verkehrsunternehmen überlassen. Im Fahrplanbuch des Ennepe-Ruhr-Kreises, welches in der Verantwortung der VER liegt, sind nur die unternehmenseigenen Standorte aufgeführt. Analog ist die Lage bei den Internetseiten der Verkehrsunternehmen, welche ebenfalls immer nur die unternehmenseigenen Standorte ausweisen. Zusätzlich fehlen bei allen Kundenzentren und Vertriebsstellen die Anfahrtsmöglichkeiten mit dem ÖPNV.

Zudem ist der Fahrscheinerwerb in allen Bus- und Straßenbahnlinien im Kreisgebiet mit Ausnahme der Linie 176 möglich. Hier können alle Fahrscheine des Bartarifs beim Fahrer erworben werden. Auf der Linie 308 kommen teilweise Straßenbahnfahrzeuge zum Einsatz, in denen der Fahrscheinkauf nur an einem Fahrscheinautomaten möglich ist, der ausschließlich Münzgeld und Geldkarte als Zahlungsmittel akzeptiert. Ein Hinweis auf diese Einschränkung erfolgt nicht. Auf der Linie 176 wird hingegen kein Fahrscheinverkauf angeboten. Hierauf wird jedoch nur in den gedruckten Fahrplantabellen des Fahrplanbuchs und auf den Aushangfahrplänen hingewiesen. Bei einer Internetauskunft erfolgt kein Hinweis darauf.

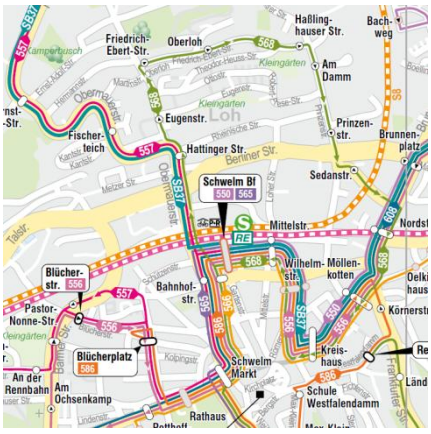
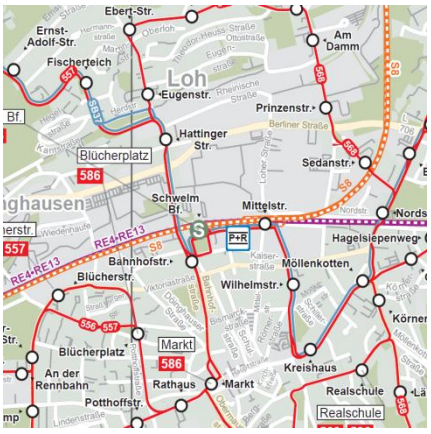
Die VER, WSWmobil sowie die Bogestra verfügen zudem über das InfoMobil (VER), ein MobiMobil (WSWmobil) bzw. das Servicemobil (Bogestra). Hiermit werden an einzelnen Tagen auch abseits der Kundenzentren ein Beratungsangebot und eine zusätzliche Möglichkeit des Ticketerwerbs angeboten. Damit besteht auch die Möglichkeit, Fahrscheine, die nicht in den Bussen erhältlich sind, zu erwerben und weiterführende Informationen zu erhalten. Die Tourenpläne der Fahrzeuge werden auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen veröffentlicht.

3.5.4 Druckmedien

Wichtige gedruckte Fahrplanmedien sind das Fahrplanbuch und der Liniennetzplan, welche die VER für den gesamten Ennepe-Ruhr-Kreis erstellt. Das Fahrplanbuch informiert detailliert über das Fahrtenangebot aller Bahn- und Buslinien inkl. kreisgrenzen überschreitender Angebote und Buslinien anderer Verkehrsunternehmen im Ennepe-Ruhr-Kreis. Ergänzend bestehen Informationen zum Tarif, ein Haltestellen- und Linienwegverzeichnis sowie Haltestellenskizzen für größere Bushaltestellen. Informationen zu Kundenzentren und Vorverkaufsstellen bleiben auf VER-eigene Standorte beschränkt und sind daher unvollständig (vgl. Kapitel 3.5.3).

Der Liniennetzplan nutzt eine vereinfachte topografische Hintergrundkarte, in der auch Straßennamen enthalten sind. Er kann daher auch als Orientierungshilfe vor Ort genutzt werden. Allerdings weist der aktuelle Liniennetzplan qualitative Schwächen gegenüber der Version aus dem Jahr 2014 auf.

Tab. 23: Vergleich Liniennetzpläne

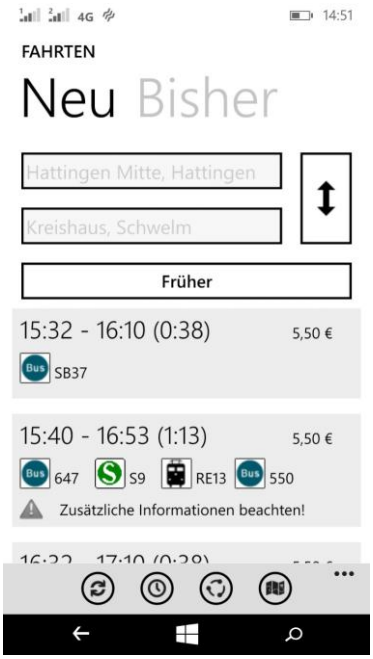
	Version 2014	Version 2017
Darstellung der Bahn- und Buslinien für jede Linie	✓	✗
Erkennbarkeit von Schnellbushaltestellen	✓	✓
Darstellung von Tag und Nachtverkehr	✓	✓
Haltestellenverzeichnis	✓	✓
Angaben zu B+R/B+R	✓	nur P+R
Beispielausschnitt		

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

3.5.5 Digitale Angebote

Zusätzlich zu den gedruckten Medien und Informationsmöglichkeiten vor Ort besteht ein umfangreiches digitales Angebot durch die Internetseiten der Verkehrsunternehmen, Apps und sozialen Medien. Die Angebote erfolgen durch die Verkehrsunternehmen. Entsprechend sind hier viele Informationen auch nur unternehmensspezifisch angegeben: Informationen zur Beratung vor Ort,

Abb. 28: VRR-App



Liniennetzpläne und -fahrpläne. Bis auf den Busverkehr Rheinland (DB Rheinlandbus) verfügen alle Internetseiten über eine kombinierte Fahrplan- und Tarifauskunft. DB Rheinlandbus verweist auf die Fahrplanauskunft der DB. Diese umfasst allerdings keine Tarifangaben zu Verbindungen innerhalb eines Verkehrsverbunds, sodass dort auch für eigene Buslinien keine Tarifauskunft besteht.

Eine zentrale digitale Informationsplattform bietet zudem der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) an, der diese sowohl als Homepage als auch in Form von Apps für die Smartphone-Betriebssysteme iOS, Android und Windows Phone zur Verfügung stellt. Diese Plattform integriert sowohl die Fahrplanauskunft, Tarifinformationen sowie Verkehrsmeldungen. Soweit durch die Verkehrsunternehmen Echtzeitfahrplandaten bereitgestellt werden, werden Fahrplanauskünfte und Haltestellenfahrpläne unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Verkehrslage ausgegeben. Somit besteht hierdurch ein sehr umfangreiches Angebot, welches die Anforderungen an ein modernes Informationssystem für den ÖPNV voll erfüllt.

Auf Grundlage dieser bieten BOGESTRA, EVAG, WSWmobil und DSW21 auch eigene Smartphone-Apps an, welche auf die zentrale Datendrehscheibe des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr mit IST- und Soll-Daten zurückgreifen. Die Auskunftsqualität ist bei allen Apps identisch. DB Rheinlandbus bietet mit dem Busradar NRW eine weitere App für Android und iOS-Smartphones an, auf der die Fahrten der BVR-Busse in Echtzeit auf einer Karte dargestellt werden.

3.6 Intermodale Verknüpfungen und multimodale Angebote

Der Ennepe-Ruhr-Kreis grenzt an mehrere Oberzentren. Zum Teil bestehen auch Verkehrsverflechtungen zu weiter entfernten Oberzentren wie Düsseldorf. Hier kommt der intermodalen Verknüpfung eine große Bedeutung zu, damit Nutzer frühzeitig vom Auto v.a. auf den Bahnverkehr umsteigen. Dazu bestehen an mehreren Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs P+R-Angebote. Mehrere Standorte verfügen zusätzlich über Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (B+R). Es bestehen auch zusätzlich Angebote wie Schließfächer (Herdecke Bahnhof) oder Fahrradboxen mit Lademöglichkeit für Pedelecs (Schwelm Bahnhof).

Abb. 29: B+R-Angebot Schwelm Bahnhof

Tab. 24: Intermodale Verknüpfung im Ennepe-Ruhr-Kreis

Standort	Stellplätze		Verknüpfung	
	P+R	B+R	Bahnlinien	Schnellbusse
Ennepetal				
Ennepetal (Gevelsberg)	40	-	RE4, RE7, RE13	-
Gevelsberg				
Hauptbahnhof	115	12	S8	SB38
Kipp	15	12	S8	-
Knapp	65	8	S8	-
West	35	8	S8	-
Hattingen				
Hattingen Ruhr	70	25	S3	-
Hattingen Ruhr Mitte	120	20	S3	SB37, SB38
Herdecke				
Herdecke	31	23	RB52	-
Schwelm				
Schwelm	300	16	RE4, RE7, RE13, S8	SB37
Wetter				
Wetter	110	30	RE16, RB40, S5	SB38
Witten				
Annen Nord	-	20	S5	-
Hauptbahnhof	15	15	RE4, RE16, RB40, S5	SB38

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016)

Zusätzlich zum Angebot an B+R-Stellplätzen sind besonders in Nordrhein-Westfalen an vielen Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr auch Radstationen vorhanden. Dies sind kostenpflichte, dafür aber bewachte Fahrradabstellanlagen (Personal und/oder Kamera), die weitere Dienstleistungen wie kleinere Reparaturen und Reinigung anbieten. Meist bieten Radstationen auch einen Fahrradverleih (inkl. Pedelecs) an. Im Ennepe-Ruhr Kreis befinden sich zwei Standorte in den Städten Witten (168 Stellplätze) und Herdecke (60 Stellplätze). Der Standort in der Stadt Witten ist in den Hauptbahnhof integriert und bietet damit auch eine sehr gute regionale Verknüpfung im Bahn- und Busverkehr. In Herdecke liegt die Radstation südlich des Stadtzentrums am Ruhrtalradweg. Die nächstgelegene Verknüpfung zum ÖPNV ist die Bushaltestelle Hengsteyseestraße (Fußweg ca. 150 m). Von hier bestehen umsteigefreie Verbindungen in Richtung Hagen, Wetter und Witten.

Die Städte Witten und Herdecke verfügen zusätzlich über Car-Sharing-Angebote. Hier wird am Hauptbahnhof Witten ein Standort vom DB-Unternehmen Flinkster betrieben, von der Fahrzeuge der Kompaktklasse genutzt werden können. In der Stadt Herdecke besteht mit *Statt-Auto Herde-*

cke e.V. ein weiteres Angebot mit zwei Fahrzeugen. Die Standorte beschränken sich auf den westlichen Bereich des Ortsteils Westende.

Tab. 25: ÖPNV-Verknüpfung des Car-Sharing-Angebots in Herdecke

Standort	Verknüpfung	Anmerkung
Gemeinschaftskrankenhaus	376, 554	
Bergweg	-	Linie 376 in knapp 400 m Entfernung
In der Schlage	376	

Die intermodale Verknüpfung über die klassischen Angebote P+R und B+R besteht an vielen Stationen des Schienenverkehrs und ist v.a. bei P+R stark nachgefragt. Schwerpunkt sind hier v.a. Standorte mit Anschluss zu mehreren regionalen RE-Linien wie Schwelm Bahnhof und Ennepetal (Gevelsberg) Bahnhof. Allerdings existieren gegenwärtig auch Bahnhöfe des Schienenpersonennahverkehrs, an denen keinerlei Fahrradabstellmöglichkeiten existieren. Auch die Förderung einer qualitativ hochwertigen Fahrradverknüpfung ist bereits an einzelnen Standorten (Witten und Schwelm) umgesetzt. Weitere multimodale Angebote beschränken sich auf die Carsharing-Angebote in Witten und Herdecke.

4 Potenziale zur ÖPNV-Entwicklung

Die Potenziale im öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich durch eine Abgleich der Haushaltsbefragung mit dem aktuellen Bahn- und Busangebot sowie gängigen Kostensätzen für den motorisierten Individualverkehr (vgl. Kapitel 3.2.4). Hierzu wurde ergänzend auch der bestehende Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr ermittelt. Grundlage sind Verbindungen zwischen den Stadtzentren.

Eine sinnvolle Handlungsmöglichkeit zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ergibt sich vor allem auf Relationen, auf denen eine starke, bündelbare Verkehrsnachfrage besteht. Dem ÖV-Potenzial liegt eine degressive Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split zugrunde: Je geringer der ÖPNV-Anteil gegenwärtig ist, desto höher wird das Steigerungspotenzial eingeschätzt. Das Potenzial gilt als ausgeschöpft, wenn ein ÖV-Anteil von 25% erreicht ist. Um eine Angebotsanpassung zur besseren Potenzialabschöpfung zu rechtfertigen, wird die Untergrenze bei 500 zusätzlichen Wegen mit dem ÖPNV festgelegt. Hierbei ist berücksichtigen, dass in den vergangenen Jahren der Besitz von Pedelecs zu genommen hat. Hierdurch kann sich bei geeigneten Abstellmöglichkeiten für Pedelecs ein weiteres Potential bei der Intermodalität ergeben.

Tab. 26: Relationen mit einem Verlagerungspotenzial von mehr als 500 Wegen / Tagen

Relation	Anzahl der Wege	Modal Split	Verlagerungspotenzial auf den ÖPNV [Wege / Tag]
Hattingen – Niedersprockhövel	5.400	5 – 10%	1.300
Ennepetal – Gevelsberg	14.000	5 – 10%	1.050
Ennepetal – Schwelm	21.000	5 – 10%	1.000
Wetter – Hagen	11.300	5 – 10%	950
Gevelsberg – Schwelm	10.000	5 – 10%	600
Herdecke – Wetter	8.000	5 – 10%	550

Hattingen – Niedersprockhövel

Auf der Relation Hattingen – Niedersprockhövel besteht mit drei Direktverbindungen pro Stunde eine solide Angebotsbasis. Sowohl Reisezeit als auch Fahrpreisverhältnis sind mit einem Wert von 1,3 bzw. 0,8 noch akzeptabel. Jedoch können im Rahmen dieser Auswertung nur Verbindung zwischen beiden Zentren erfasst werden, was insbesondere die räumliche Struktur Niedersprockhövels nicht ausreichend berücksichtigen kann. Daher ist davon auszugehen, dass das hier ermittelte Reisezeitverhältnis bereits den geringsten Wert für Verbindungen zwischen Hattingen und Niedersprockhövel widerspiegelt.

Um Potenziale besser abzuschöpfen, ist es für die Relation zwischen Hattingen und Niedersprockhövel sinnvoll, das Verhältnis zwischen Reisezeit und Fahrpreis gegenüber dem MIV zu verbessern. Ggf. ist flankierend eine Verbesserung der Binnenerschließung Niedersprockhövels sinnvoll, die allerdings durch die geringe Siedlungsdichte erschwert wird.

Ennepetal – Gevelsberg

Zwischen Ennepetal und Gevelsberg bestehen fünf Direktverbindungen pro Stunde, die ein Reisezeit und ein Fahrpreisverhältnis von jeweils 1,4 aufweisen. Insbesondere durch das hohe Fahrpreisverhältnis sind die Verbindungen auf der Relation als eher unattraktiv zu bewerten. Auf der verhältnismäßig kurzen Strecke ist eine Attraktivierung der Verbindung über eine Verkürzung der Reisezeiten nur schwer möglich. Um das Potenzial besser abzuschöpfen, sind vor allem tarifliche Maßnahmen denkbar.

Hattingen – Bochum

Zwischen Hattingen und Bochum besteht mit sieben direkte Fahrten pro Stunde (Straßenbahn 308 + SB 37) ein sehr häufiges Angebot. Ergänzend verkehrt die Linie CE31 im Takt zwischen Bochum und Hattingen über Hattingen-Welper, -Steinenhaus und Bochum-Stiepel Das Fahrzeitverhältnis zum Pkw beträgt im Durchschnitt etwa 1,4 und das Fahrpreisverhältnis 1,0. Damit ist die Attraktivität trotz der hohen Fahrtenhäufigkeit eher gering einzuschätzen. Zu untersuchen ist eine Aufwertung der direkten Schnellbusverbindung durch einen Halbstundentakt, die möglicherweise zulasten des eher langsamen und über Umwege geführten Straßenbahnangebotes verbessert werden kann. Zusätzlich sind tarifliche Maßnahmen zu prüfen, um das Fahrpreisverhältnis zu verbessern. Bisher ist die 12 km weite Verbindung zwischen Hattingen und Bochum mit der Einordnung in die Preisstufe B verhältnismäßig ungünstig gestellt.

Ennepetal – Schwelm

Die gegenwärtige Verbindungsqualität auf der Relation Ennepetal – Schwelm ist als gut zu bewerten und entspricht sowohl von der Reisezeit als auch vom Fahrpreis dem MIV. Allerdings wird die MIV-äquivalente Qualität nur auf der Direktverbindung zwischen Schwelm Mitte und Ennepetal Mitte erreicht. Fahrten in andere Stadtteile erreichen hier deutlich schlechtere Werte. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die zusätzlichen Potenziale auf dieser Relation nur schwer abgeschöpft werden können, ohne die Feinerschließung sowohl in Ennepetal als auch in Schwelm zu verbessern.

Wetter – Hagen

Zwischen Wetter und Hagen besteht vor allem durch die SPNV-Verbindung eine sehr attraktive Verbindung mit einer sehr attraktiven Fahrzeit bis in die Hagener Innenstadt, welche die Preisstufe B erfordert. Trotz dieser Preisstufe ist das Potenzial auf dieser Relation nicht ausgeschöpft und es können rund 900 zusätzliche Wege auf den ÖPNV verlagert werden. Der Ansatzpunkt zur Verbesserung der Potenzialabschöpfung ist aufgrund der hohen Verbindungsqualität vor allem in kommunikativen und organisatorischen Maßnahmen zu sehen.

Wetter – Witten

Durch die direkte SPNV-Verbindung zwischen Wetter und Witten besteht vor allem bezüglich der Fahrzeit eine sehr gute Verbindungsqualität und auch das Fahrpreisverhältnis weist ein ausreichendes Niveau auf. Um mehr Wege auf den ÖPNV zu verlagern, muss einerseits die Feinerschlie-

ßung in Witten geprüft werden und andererseits die Kommunikation und Marketing für die attraktive SPNV-Verbindung intensiviert werden.

Gevelsberg – Schwelm

Die Relation Gevelsberg – Schwelm weist eine insgesamt gute Verbindungsqualität auf. Die fehlende Potenzialausschöpfung ist hier vermutlich auf eher schlechte Binnenverkehre innerhalb der Stadt zurückzuführen, die das Reisezeitverhältnis deutlich verschlechtern, wenn ein Weg nicht in der Stadtmitte beginnt oder endet. Damit dürfte eine Erhöhung der Potenzialabschöpfung vor allem über diesen Weg möglich sein.

Witten – Dortmund

Die Verbindung Witten – Dortmund weist durch die Direktverbindungen mit dem SPNV (S5 und RE 4) eine sehr gute Verbindungsqualität auf und bietet auch vom Fahrpreis eine attraktive Alternative zum MIV. Um das Potenzial besser auszuschöpfen, ist zum einen ein intensiveres Marketing der bisher guten Verbindung zu prüfen und zum anderen ggf. die Verbindungen in den Dortmunder Westen zu verbessern.

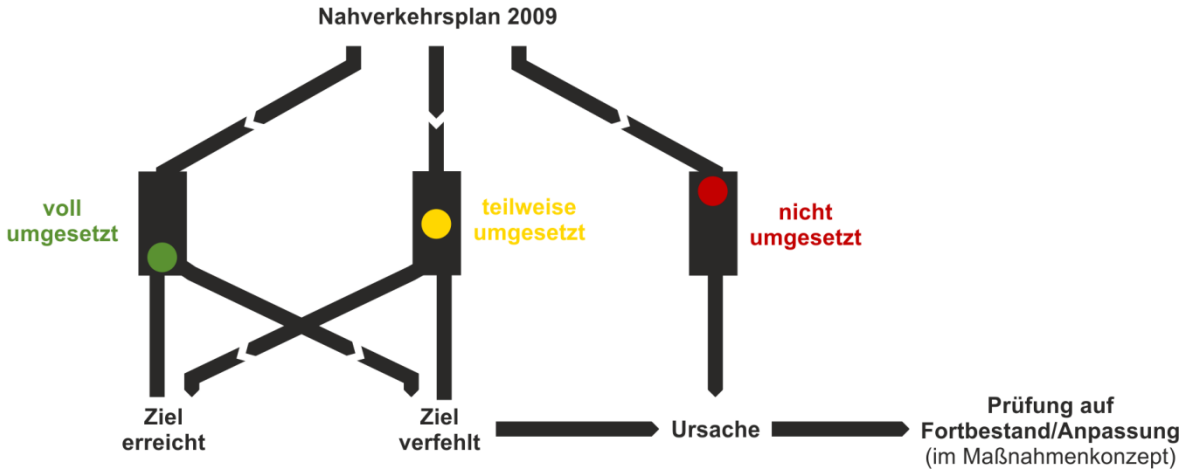
Herdecke – Witten

Die Relation Herdecke – Witten ist von einem sehr schlechten Fahrzeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV geprägt, während die tariflichen Voraussetzungen günstig sind. Hier ist im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes eine Reduzierung der Reisezeiten zu prüfen, um die verbleibenden Potenziale ausschöpfen zu können.

5 Umsetzungsbilanzen

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist ein fortlaufender Prozess, weshalb Maßnahmen aus dem vorherigen Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises sowie aus den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger und aus den regionalen Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr auf ihre Umsetzung überprüft werden. Bei Maßnahmen, die nicht umgesetzt werden, wird die Relevanz auf ihre Fortführung in dieser Nahverkehrsplanfortschreibung überprüft. Hierzu wird hinterfragt, weshalb eine Maßnahme nicht oder nur teilweise umgesetzt wurde. Darüber wird bei den umgesetzten Maßnahmen diskutiert worden, ob hiermit die gesetzten Zielsetzungen erreicht werden konnten (vgl. Abb. 30).

Abb. 30: Bewertungsmethodik der Maßnahmen im Nahverkehrsplan 2009



5.1 Regionale Nahverkehrspläne der Verkehrsverbünde

Tab. 27: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
▪ Untersuchung zur Taktänderung S3, S5, S8		Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2019
▪ S5/S8: Einsatz von Fahrzeugen mit Einstieghöhe 80 cm		Aufgrund unterschiedlicher Bahnsteighöhen nicht überall höhengleicher Einstieg

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2012)

Tab. 28: Nahverkehr Westfalen-Lippe – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
▪ RE16/RB40: Angebotsverbesserung im Nachtverkehr, v.a. in Wochenendnächten Fr/Sa und Sa/So ab Essen (bis 2:00 Uhr)		weiterverfolgen, da Verbesserung des Nachtangebots im Ennepe-Ruhr-Kreis angestrebt
▪ Anschlusses der letzten Fahrt RE 7 in Hagen an RE 4 Richtung Düsseldorf, auch zur Herstellung einer Spätverbindung nach Köln mit Anschluss in Wuppertal an RB 48.		mit zusätzlicher Fahrt seit Dezember 2015 erreicht
▪ tägliche Bedienung im Abendverkehr bis 0 Uhr im Korridor RE4 und S8		weiterverfolgen, da Verbesserung des Nachtangebots im Ennepe-Ruhr-Kreis angestrebt
▪ RE7: umsteigefreien Spätanbindungen von/nach Köln verbessern mit durchgehender Verbindung bis Münster und bis nach 1 Uhr bis Hamm		weiterverfolgen, da Verbesserung des Nachtangebots im Ennepe-Ruhr-Kreis angestrebt
▪ Verbesserung der Fahrzeugqualität auf der Linie RE 7 durch den Einsatz klimatisierter Fahrzeuge		

Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe (2011)

5.2 Lokaler Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises

5.2.1 Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhr-Kreis

Tab. 29: Zielsetzungen im SPNV-Angebot

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
▪ RE4: Zusätzlicher Halt in Wetter Bf.		ab 2020 mit Neuvertrag Linie RE 4
▪ RB52: Verdichtung auf Takt 30 zumindest in der HVZ ▪ Ausdehnung des Angebotes Dortmund – Hagen im Spätverkehr (2 Fahrtenpaare)		Taktverdichtung nicht erfolgt, weiterverfolgen
▪ S5: Umstellung auf durchgehenden Takt 30 ▪ Mittelfristig Verlegung auf linke Ruhrseite bei Bedienung		nicht weiterverfolgen, wegen neuen Rahmenvorgaben durch S-Bahnkonzept Rhein-Ruhr Verlegung auf linke Ruhrseite wegen hohen Infrastrukturkosten entfällt
▪ S8: Wiederherstellung des durchgehenden Takt 20 in der HVZ/NVZ zwischen Hagen und Mönchengladbach		nicht weiterverfolgen, wegen neuen Rahmenvorgaben durch S-Bahnkonzept Rhein-Ruhr

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 30: Regionale Maßnahmen – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
R1	551, 567, 608 ▪ Produktprofilierung „Schwelm-Ennepetal-Bus“ ▪ Schließung von Angebotslücken (567) ▪ Abstimmung auf Takt 15 (551, 567) ▪ Abstimmung auf Takt 15 (567, 608)		Linie 567 als Linie 550 umgesetzt. keine besondere Produktprofilierung; sollte wegen Produktprofilierung des VRR nicht weiterverfolgt werden.
R2	567 ▪ Verbesserung des Bedienungsangebots im Stadtteile Ennepetal-Büttenberg ▪ alternierende Bedienung in Breckerfeld nach Wengeberg und Heider Kopf ▪ Takt 30 an der Haltestelle Brunnenstraße in Schwelm		als Linie 550 umgesetzt
R3	564 ▪ Angebot bis 19:00 Uhr an Samstagen		als Linie 556 umgesetzt
R4	552 ▪ Takt 60 an Samstagen ▪ angenäherter Takt 30 mit SB38		Reduzierung auf Takt 60, angenäherter Takt 30 mit SB38 nur Samstagvormittag. Prüfauftrag mit Instandsetzung Brücke A1/Eichholzstr.
Schwachverkehrszeit			
SVZ-R1	551, 567, 608 ▪ Abstimmung auf Takt 30 (551, 567) ▪ Abstimmung auf Takt 30 (567, 608)		567 als Linie 550 umgesetzt
SVZ-R2	NE4 ▪ Linienführung NE37 zwischen Bochum und Hattingen analog Linie CE31, Bedienung aller Haltestellen ▪ neue Bezeichnung NE4		
SVZ-R3	564 ▪ Takt 60 zwischen 12:00 und 19:00 an Sonntagen zwischen Gevelsberg-Knapp und Schwelm, Blücherstraße über Helios Klinikum		als Linie 556 umgesetzt
SVZ-R4	Neues Nacht-Express-Angebot ▪ Linienführung von Wuppertal über Schwelm bis Ennepetal ▪ bedarfsorientiertes Angebot		weiterverfolgen, da Verbesserung des Nachtangebots im Ennepe-Ruhr-Kreis angestrebt

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 31: Regionale Maßnahmen – Ergänzungsangebote

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
E-R1	Neues Angebot ▪ Anbindung der Kurklinik LVA Königsfeld an die Städte Schwelm und Ennepetal (Taxibus)		nicht weiterverfolgen, da von der Klinikleitung kein Potenzial gesehen wird

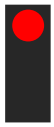
Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 32: Regionale Maßnahmen – Prüfaufträge

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Schwachverkehrszeit			
k. A.	Zug, SB37, 567 ▪ abends Verlängerung bis Schwelm (SB37) ▪ bessere Verknüpfung Schwelm Bf. (Zug, SB37, 567)		weiterverfolgen, da Potenziale aus Mobilitätserhebung erkennbar (vgl. Kapitel 4)

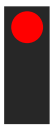
Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 33: Regionale Maßnahmen – Planungsprojekte

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
P-R1	560, 580 ▪ Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets Oelkinghausen		Verbesserung durch Linie 566
Schwachverkehrszeit			
P-SVZ1	Neues Angebot ▪ Freizeitbus zwischen Baldeneysee, Kemnader Freizeitzentrum, Harkortsee und Hengsteysee		nicht weiterverfolgen, Priorität auf RuhrtalBahn und bestehende Buslinien

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 34: Stadt Breckerfeld – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	84 ▪ Umwandlung in Schnellbuslinie		mehr Zwischenhalte als vorgesehen nicht weiterverfolgen, da Schnellbuscharakter erfüllt
2	84, 512, 567 ▪ Direktverbindung zwischen Wengeberg und Hagen (512) ▪ alternierende Bedienung in Breckerfeld nach Wengeberg und Heider Kopf (567) ▪ Anschlussoptimierung zwischen Heider Kopf und Hagen (84, 512, 567)		Anbindung Wengeberg mit Linie 512 umgesetzt alternierende Anbindung Linie 550 im Jahr 2014 wieder eingestellt (Wengeberg entfällt) nicht weiterverfolgen, da Nachfrage der Erschließung entspricht
3	Linie 84, 512, 529, 550, 571, 573 ▪ Zusätzliche Haltestellen an der Windmühlenstraße		als Haltestelle Windmühlencenter
Schwachverkehrszeit			
SVZ1	567 ▪ Linienführung nach Wengeberg montags bis freitags alle 60 Minuten ▪ Direktverbindung nach Ennepetal und Schwelm		nicht weiterverfolgen, da geringes tägliches Wegeaufkommen

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 35: Stadt Breckerfeld – Planungsprojekte

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Schwachverkehrszeit			
P SVZ-1	87, 512, 567 ▪ Verlängerung von Fahrten zur Glörtalsperre		nicht weiterverfolgen, da keine ausreichende, regelmäßige Nachfrage zu erwarten

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 36: Stadt Ennepetal – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	572 ▪ Takt 60 an Samstagen zwischen Ennepetal Busbahnhof und Kämpershausweg von 09:00 Uhr bis 15:00 Uhr		als Linie 562
Schwachverkehrszeit			
SVZ1	561 ▪ sonntags zwischen 10:00 und 13:00 alle 60 Minuten		

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 37: Stadt Ennepetal – Ergänzungsangebote

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
E-1	Neues Angebot ▪ Anbindung des Schwimmbads Platsch und ggf. weiterer Freizeitziele wie Hülsenbecker Tal		Nicht weiterverfolgen, da in der Vergangenheit existierende Angebote schwach nachgefragt
Schwachverkehrszeit			
SVZ E-1	Neues Angebot ▪ Anbindung des Schwimmbads Platsch und ggf. weiterer Freizeitziele wie Hülsenbecker Tal		Nicht weiterverfolgen, da in der Vergangenheit existierende Angebote schwach nachgefragt

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 38: Stadt Ennepetal – Prüfaufträge

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
k. A.	Alle Linien ▪ bessere Anbindung des Bahnhofs Ennepetal (Gevelsberg) durch Verlängerung von Buslinien		durch Verlängerung Linie 563

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 39: Stadt Ennepetal – Planungsprojekte

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
P1	560, 561 ▪ Abbau der Überbedienung ▪ Wendemöglichkeit im Bereich Becke		Wendemöglichkeit im Bereich Homberge

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 40: Stadt Gevelsberg – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	551, 552 ▪ Verlängerung bis zum Schul- und Sportzentrum West (552) bis 19:30 im Takt 60 ▪ Fahrten zwischen Bahnhof und Schul- und Sportzentrum West als Linie 551		weiterverfolgen, da neben Schule auch Erschließung für Wohngebiete und Schwimmbad verbessert werden können
Schwachverkehrszeit			
	Keine Maßnahmen		

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 41: Stadt Gevelsberg – Ergänzungsangebote

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
E-1	Neues Angebot ▪ Verbindung zwischen den Haltestellen Gevelsberg-Knapp S und Vogelsang/Westerbauer		weiterverfolgen, um Knapp besser an Nahversorgungszentrum Nordstraße und Verknüpfungspunkt Westerbauer Schleife anzubinden
Schwachverkehrszeit			
SVZ E-1	556 ▪ Verlängerung bis Ennepetal Bbf. ▪ Einhaltung der Kreisstandards ggf. als AST		nicht weiterverfolgen, da Linie für Anbindung Gevelsberg – Schwelm erforderlich

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 42: Stadt Gevelsberg – Prüfaufträge

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
k. A.	SB72 ▪ Reduzierung des Angebots auf Takt 30		Angebot im Ennepe-Ruhr-Kreis eingestellt
Schwachverkehrszeit			
k. A.	SB72, 542 ▪ abends 2 Fahrten/ Stunde nach Hagen, ggf. Reduzierung auf 1 Fahrt pro Stunde bei geringer Nachfrage		ab 21:30 als Linie NE3

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 43: Stadt Hattingen – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	141, 315, 335, 359 ▪ neue Angebote (315, 359) ▪ verkürzter Linienweg bis Schulzentrum ohne innere Erschließung des Gewerbegebiets Ludwigstal (335) ▪ Verzicht auf letztes Fahrtenpaar abends (141)		Linie 359 umgesetzt, Linie335 als Linie 558 umgesetzt, Linie 315 nicht eingeführt. Maßnahme Linie 141 nicht weiterverfolgen wegen neuem Buskonzept Kupferdreh
2	308 ▪ Umstellung auf Takt 15 an Samstagen bis 20:00 Uhr		
3	166 ▪ Verlängerung einzelner Fahrten bis Hattingen-Niederwenigern während HVZ morgens		weiterverfolgen als Prüfauftrag zusammen mit Maßnahmenkonzept SB15/166
Schwachverkehrszeit			
SVZ1	315, 335, 359 ▪ stündliches Angebot zwischen Holthausen, Mitte und Henrichshütte von 10:00 bis 19:00 Uhr (315, 335) ▪ AST zwischen Mitte und Bochum-Dahlhausen im Takt 60 bis 22:00		AST umgesetzt, keine Angebot Linie 558 (= 335) in SVZ Maßnahme zur Erschließung Henrichshütte in der SVZ nicht weiterverfolgen. Randbedienung mit CE 31 ausreichend.

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 44: Stadt Hattingen – Planungsprojekte

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
P-R1	166 ▪ Verlängerung in Richtung Essener Str./Eichholzstr.		
P-R2	647 ▪ Überprüfung der Bedienungshäufigkeit ▪ Anschlussoptimierung zur S9		Überprüfung erfolgt, neue Rahmenvorgaben mit S-Bahnkonzept Rhein-Ruhr Prüfauftrag mit S-Bahnkonzept Rhein-Ruhr
Schwachverkehrszeit			
P SVZ-1	359 ▪ sonntags bis Essen-Burgaltendorf		Verbindung mit Sperrung Schwimmbrücke über 3,5t nicht mehr möglich.
P-R2	647 ▪ Überprüfung der Bedienungshäufigkeit ▪ Anschlussoptimierung zur S9		Prüfauftrag mit S-Bahnkonzept Rhein-Ruhr

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 45: Stadt Herdecke – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	304, 374, 376, 519, 518E, Taxibus+ ▪ Verlängerung von Fahrten nach Hagen-Vorhalle morgens, abends und am Wochenende (376) ▪ Streckenführung zwischen Kirchende-Altenzentrum und Hagen-Vorhalle über Gemeinschaftskrankenhaus (374) ▪ neues Angebot im Stundentakt zwischen Herdecke-Schanze, Kirchende und Neues Stadtquartier oder Friedrich-Harkort-Gymnasium (304) ▪ Streckenführung in Hagen-Vorhalle vom Bahnhof in Richtung Stadtzentrum Hagen (519) ▪ neues Angebot zwischen Herdecke-Schanze und Herdecke-Wittbräucke (Taxibus+) ▪ Verlängerung der Schulfahrten bis Herdecke-Wittbräucke (518 E) ▪ zusätzliche Haltestelle Brücke Hellbracke ▪ zusätzliche Haltestelle am Sportplatz Kalkheck ▪ zusätzliche Haltestelle Hauptstraße/An der Walkmühle		Linie 376 nach Hagen-Vorhalle umgesetzt. Streckenführungen der Linie 374 als Linie 554 sowie Linie 304 als Linie 564 umgesetzt AST-Angebot und Verlängerung Linie 518E umgesetzt Linie 519 über Hagen-Vorhalle Bf. nicht umgesetzt Zusätzliche Haltestellen nicht umgesetzt Maßnahme 519 weiterverfolgen für bessere SPNV-Anbindung der Stadt Herdecke Zusatzhalte nicht weiterverfolgen, da geringe Erschließungswirkung als nahgelegene Alternativen
2	304, 376, 519 ▪ Führung über Herdecke Bahnhof Ostseite (304, 376) ▪ Führung über Herdecke Bahnhof Westseite (519)		in Umsetzung (304 als 564 umgesetzt)
3	304, 553, 555 ▪ Führung über Ruhrstraße, neue Hauptstraße (553, 555) ▪ ggf. mit Endhaltestelle im Neuen Stadtquartier (304)		304 als 564 umgesetzt
Schwachverkehrszeit			
SVZ1	NE91 ▪ Verlängerung bis Dortmund-Kirchhörde über Schanze ▪ Anschluss von/nach NE7 in Kirchhörde		Als NE 19 umgesetzt

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 46: Stadt Herdecke – Prüfaufträge

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Schwachverkehrszeit			
k. A.	304 ▪ Taxibus oder AST zwischen Kirchende, Schanze, Ahlenberg und ggf. Mitte		Als AST Ahlenberg umgesetzt
k. A.	NE19 ▪ Linienweg über Herdecke Bf. mit Anschluss zur RB52		keine Führung über Herdecke Bf. Weiterverfolgen, da zusätzliche Fahrten im Spätverkehr bei RB52 angestrebt

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 47: Stadt Schwelm – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	564, 585, 588 ▪ Streckenführung nach Schwelm-Winterberg (588) ▪ Streckenführung nach Schwelm Blücherstraße (564) ▪ angenäherter Takt 30 (564, 585)		Linie 588 als Linie 568 umgesetzt Linie 585 als Linie 557 umgesetzt Linie 564 als Linie 556 umgesetzt
Schwachverkehrszeit			
SVZ1	585, 588 ▪ Linienführung bis Winterberg und Blücherplatz (585, 588) ▪ sonn- und feiertags von 10:00 bis 20:00 Uhr (585) ▪ sonn- und feiertags von 10:00 bis 23:00 Uhr (588)		Linie 588 als Linie 568 umgesetzt Linie 585 als Linie 557 umgesetzt Linie 564 als Linie 556 umgesetzt

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 48: Stadt Schwelm – Planungsprojekte

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
P1	neues Angebot ▪ bedarfsgerechte innere Erschließung der Wohngebiete Brunnen und Linderhausen		Erschließung Brunnen durch Stichfahrt Linie 550 umgesetzt, Erschließung Linderhausen nicht umgesetzt nicht weiterverfolgen, da Umsetzung von Bedarfsangeboten schwierig und Angebotsverbesserung Linie 557

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 49: Stadt Sprockhövel – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	335 ▪ Streckenführung über Hauptstraße und Eickerstraße		als Linie 558 umgesetzt
2	593 ▪ Linienführung bis Herzkamp ▪ Bedienungsangebot montags bis freitags von 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr		Eingeführt, aber wegen geringer Nachfrage während der Testphase wieder eingestellt.
3	SB37 ▪ zusätzliche Fahrten während HVZ morgens zwischen Hattingen und Sprockhövel sowie ggf. bis Schwelm		
Schwachverkehrszeit			
SVZ1	602 ▪ Verlängerung einer Fahrt von Schmiedestraße bis Haßlinghausen bis 00:30 Uhr		Maßnahme an Fr, Sa und vor Feiertagen umgesetzt nicht weiterverfolgen, da bereits geringe Nachfrage auf vorherigen Fahrten

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 50: Stadt Sprockhövel – Planungsprojekte

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
P1	mehrere Linien ▪ ganztägige Verdichtung des Angebots zwischen Haßlinghausen und Niedersprockhövel auf zwei Fahrten pro Stunde		weiterverfolgen, da Potenziale aus Mobilitätserhebung erkennbar
Schwachverkehrszeit			
P-SVZ1	602 ▪ sonntags Umstellung auf Takt 60		

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 51: Stadt Wetter – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	591, 592, 593 ▪ Linientrennung Wetter in Linie 591 nach Altwetter und Linie 592 nach Bommern ▪ Streckenführung als kleiner Ring in Alt-Wetter (591) ▪ Streckenführung als großer Ring in Alt-Wetter (593)		
2	SB38 ▪ Streckenführung über neue Ruhrbrücke		
3	541, SB71 ▪ Takt 30 (541) ▪ Verzicht auf Streckenabschnitt zwischen Wetter und Hagen-Vorhalle (SB71)		
4	SB38 ▪ zusätzliche Haltestelle Rechenzentrum Volmarstein		

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 52: Stadt Wetter – Prüfaufträge

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
k. A.	SB38, 592, 593, Bürgerbus ▪ Einrichtung eines angenäherten Takt 30 zwischen Wetter Bf. und Wengern (SB38, 592, 593) ▪ zusätzliche Haltestelle Oberwengern (SB38) ▪ zusätzliche Haltestelle auf Kaiserstraße (SB38) ▪ Bürgerbusangebot auch in Trienendorf und Frauenheim		Angenäherter Takt 30 auf SB38 und 592, zusätzlicher Halt SB38 in Oberwengern und Bürgerbus in Wengern weitere Haltestellen nicht weiterverfolgen, da dies Produkt Schnellbus widerspricht
Schwachverkehrszeit			
k. A.	593 ▪ sonntags Einsatz eines barrierefreien Kleinbusses		Einsatz eines Niederflurbusses
k. A.	SB38 ▪ zusätzliche Haltestelle Oberwengern		

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 53: Stadt Witten – Hauptangebotskonzept

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
1	310 ▪ Streckenführung von Witten und Bochum (Mitte, Wattenscheid) ▪ Samstags von 10:00 bis 15:00 Uhr alle 15-Minuten, anschließend alle 30 Minuten ▪ Erneuerung der Strecke zwischen Bahnhofstraße und Heven Dorf ▪ Streckenführung über Bochum-Langendreer ▪ Verlängerung bis Freizeitzentrum Kemmnade		Angebotsausweitung auf Takt 15 an Samstagen umgesetzt. neue Streckenführung in Umsetzung Verlängerung zum Freizeitzentrum Kemnade zur besseren Erschließung des Freizeitzentrums Kemnade und zur Schaffung eines attraktiven Verknüpfungspunktes weiterverfolgen
2	320 ▪ Streckenführung ab Witten-Rüdinghausen nach Bochum Ruhr-Universität, Durchholz oder Sprockhövel-Niedersprockhövel ▪ zusätzliche Fahrten morgens und mittags zwischen Hauptbahnhof und Annen ggf. weiter bis Rüdinghausen ▪ Bedienungsangebot im Takt 15 bis Takt 60 je nach Streckenabschnitt ▪ Streckenführung über Billerbeckstraße ▪ Anschlussverbesserung zur Linie 448 ggf. mit Anschlussgarantie		keine zusätzlichen Fahrten morgens und nachmittags Anschlussgarantie zwischen 320 und 448 nicht realisiert Anschlussgarantie weiterverfolgen, da kein durchgehendes Fahrplankonzept 320/448 möglich
3	339 ▪ Ersatz durch Linie 375		
4	350 ▪ Ersatz durch Linie 320		
5	371 ▪ Verlängerung bis Dortmund Universität ▪ Verlängerung bis Witten Hauptbahnhof ▪ montags bis freitags tagsüber alle 20 sonst alle 30 Minuten		Verlängerung bis Witten Hbf. umgesetzt, Verlängerung zur Universität nicht umgesetzt Weiterverfolgen, da Universitätsanbindungen großen ÖPNV-Anteil haben
6	373 ▪ Streckenführung von Annen über das Gewerbegebiet nach Stockum im Takt 60		Takt 60 wegen Schülerverkehr nicht komplett umgesetzt nicht weiterverfolgen, da Gewerbegebiet zu Hauptschichtzeiten erschlossen

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
7	375 ▪ Linienführung von Wartenberg über Annen, Mitte, Heven nach Herbede ▪ alle 30 bis 60 Minuten ja nach Streckenabschnitt ▪ zusätzliche Fahrten morgens und mittags zu Takt 15		keine zusätzlichen Fahrten, Fahrten Linie 375E bestanden schon vor dieser Maßnahme
8	376 ▪ Verlängerung bis Witten Hauptbahnhof		
9	378 ▪ Linienführung über Witten Hauptbahnhof		
10	592 ▪ Umbenennung der Linie 591 in 592 zwischen Witten und Wetter Bahnhof ▪ Verlängerung bis Witten Hauptbahnhof		
11	Neues Angebot (AST) ▪ neues Angebot zwischen Hohenstein, Auf dem Schnee, Zeche Nachtigall und Muttental alle 60 Minuten		
Schwachverkehrszeit			
SVZ1	320 ▪ Linienweg über Billerbeckstraße ▪ Angebot im Takt 30 bis Takt 60 je nach Streckenabschnitt		
SVZ2	339 ▪ Ersatz durch Linie 375		
SVZ3	350 ▪ Ersatz durch Linie 320		
SVZ4	371 ▪ Linienweg bis Dortmund-Oespel ▪ Linienweg bis Witten Hauptbahnhof		
SVZ5	373 ▪ kein Angebot		
SVZ6	375 ▪ Linienweg Wartenberg über Mitte bis Ruhr-Universität		

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
SVZ7	376 ▪ Verlängerung bis Hagen Vorhalle ▪ Verlängerung bis Witten Hauptbahnhof ▪ sonn-/feiertags saisonale Verlängerung über Freizeitzentrum Kemmnade bis Ruhr-Universität am		
SVZ8	378 ▪ Linienweg über Witten Hauptbahnhof		
SVZ9	592 ▪ Linienweg bis Witten Hauptbahnhof		
SVZ10	Neues Angebot (NE17) ▪ Linienweg von Ruhr-Universität über Witten zurück zur Ruhr-Universität ▪ Anschluss S5 an Witten Hbf. und U35 an Ruhr-Universität ▪ 3 Fahrten am Wochenende/an Feiertagen		Linienweg und Anschluss Witten Hbf. umgesetzt, Anschluss von NE17 auf U35 nicht umgesetzt nicht weiterverfolgen, da Anschluss von NE17 auf U35 betrieblich nicht möglich und nicht Relation der Hauptnachfrage entspricht
SVZ11	NE18 ▪ eine zusätzliche Fahrt an Wochenende/ Feiertagen		weiterverfolgen, da Stärkung des Nachtangebots angestrebt
SVZ12	Neues Angebot (AST) ▪ neues Angebot zwischen Hohenstein, Auf dem Schnee, Zeche Nachtigall und Muttental, Takt 60		

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

Tab. 54: Stadt Witten – Prüfaufträge

Nr.	Linien und Maßnahmen		Erläuterung
Haupt- und Nebenverkehrszeit			
k. A.	SB38, 320, 375 ▪ Vertaktung der Fahrten zwischen Witten Hbf. und Witten-Herbede (SB38, 320, 375) ▪ Einrichtung eines Verknüpfungspunkts mit Wendemöglichkeiten in Heven Dorf ▪ Wendemöglichkeit an der Haltestelle Bommern Wasserturm		Wendemöglichkeit Heven Dorf nicht umgesetzt weiterverfolgen wegen neuem Buskonzept Wittener Westen Wende Bommern Wasserturm als Bommeraner Heide realisiert
Schwachverkehrszeit			
k. A.	378, 379 ▪ Takt 30 zwischen Witten Mitte und Bommern ▪ keine Bedienung des Hauptbahnhofs (378)		378 weiterhin über Hauptbahnhof; Linie entfällt mit neuem Straßenbahnkonzept Langendreer
k. A.	350 ▪ Umstellung auf AST in Durchholz und Kämpen		nicht weiterverfolgen, da Nachfrage zu groß für Bedarfsangebot und Buskonzept Wittener Westen

Quelle: Ennepe-Ruhr-Kreis (2009)

5.2.2 Lokale Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Das Bahn- und Busangebot enthält auch mehrere Angebote aus einbrechenden Linien der benachbarten Aufgabenträger. Hierzu gehören fünf kreisfreie Städte (Bochum, Dortmund, Essen, Hagen, Wuppertal) sowie drei Kreise (Märkischer Kreis, Kreis Mettmann, Oberbergischer Kreis). Daher erfolgt auch ein Abgleich mit den aktuellen Nahverkehrsplänen bzgl. Maßnahmen, welche für den Ennepe-Ruhr-Kreis relevant sind.

Tab. 55: Stadt Bochum – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
310, 378, 379 ▪ Linienweg über Bochum-Langendreer (310) ▪ Anpassungen im Busnetz im Zuge der neuen Straßenbahnführung (378, 379)		in Umsetzung

Quelle: Stadt Bochum (2009)

Tab. 56: Stadt Dortmund – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
RE4, S5 ▪ zusätzlicher Halt Wetter ▪ Einrichtung eines angenäherten Takt 20 zwischen Dortmund, Wetter und Witten		Halt RE4 in Umsetzung mit Neuvergabe Linie RE4 Takt 20 nicht umgesetzt Takt 20 nicht weiterverfolgen, wegen neuen Rahmenvorgaben durch S-Bahnkonzept
RB52 ▪ Einrichtung eines Takt 30 (mittelfristig)		weiterverfolgen für eine bessere SPNV-Anbindung der Stadt Herdecke

Quelle: Stadt Dortmund (2014)

Tab. 57: Stadt Essen – Nahverkehrsplan Fortschreibung 2008-2012

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
▪ Nahverkehrsplan in der Fortschreibung, weshalb keine Umsetzungsbilanz erfolgt		weitere Abstimmung mit Stadt Essen und EVAG v.a. wegen Anbindung Niederwenigern erforderlich

Quelle: Stadt Essen (2008)

Tab. 58: Stadt Hagen – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
RB52: ▪ Einsatz von Doppeltraktionen zur HVZ ▪ Bei entsprechender Nachfrage langfristig Angebot auf Takt 30 verdichten ▪ Berücksichtigung der Erfordernisse von Großveranstaltungen in Dortmund		weiterverfolgen für bessere SPNV-Anbindung der Stadt Hagen

Quelle: Stadt Hagen (2009)

Tab. 59: Märkischer Kreis – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
▪ Nahverkehrsplan in der Fortschreibung, weshalb keine Umsetzungsbilanz erfolgt		weitere Abstimmung mit Märkischen Kreis v.a. wegen RB52 und RE16

Tab. 60: Oberbergischer Kreis – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
▪ Nahverkehrsplan in der Fortschreibung, weshalb keine Umsetzungsbilanz erfolgt		weitere Abstimmung mit Oberbergischen Kreis und OVAG v.a. wegen Durchbindung Linie 339/565

Tab. 61: Kreis Mettmann – Nahverkehrsplan

Linien und Maßnahmen		Erläuterung
alle Linien ▪ Umstellung schwach nachgefragter Angebote in SVZ auf Taxibus		Umsetzung der Linie TB176 nicht erfolgreich, wieder Betrieb als Buslinie (Linie 176)

Quelle: Kreis Mettmann (2014)

Der Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal befindet sich parallel zum Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises. Daher lässt sich keine Umsetzungsbilanz darstellen. Es besteht daher mit Abschluss des Nahverkehrsplans für den Ennepe-Ruhr-Kreis ein Abstimmungsbedarf bzgl. der Maßnahmen, die auch die Stadt Wuppertal betreffen (u.a. Linie SB67).

6 Prognose Verkehrsentwicklung 2030

Das ÖPNVG NRW (§8 Abs. 3) sieht vor, dass im Rahmen der Nahverkehrsplanung als Grundlage für die Rahmenplanung des betrieblichen Leistungsangebotes eine Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung erfolgt. Allerdings existiert gegenwärtig eine Vielzahl an unterschiedlichen räumlichen und demografischen Entwicklungen, die eine wahrscheinliche Prognose der Verkehrsentwicklung erschweren. Hierzu gehört z. B. der gegenwärtig verstärkte Zuzug und die weitere räumliche Verteilung von Flüchtlingen. Neben der dadurch ungewissen Anzahl an Bewohner im Ennepe-Ruhr-Kreis, ist vor allem auch das Mobilitätsverhalten dieser Bevölkerungsgruppe gegenwärtig schwer bestimmbar.

Darüber hinaus lassen sich auch Veränderungen auf dem Wohnungsmarkt erkennen. So sehen aktuelle Bevölkerungsprognosen für die Oberzentren im Ruhrgebiet im Unterschied zu den letzten Prognosen vor wenigen Jahren eine eher wachsende Bevölkerungszahl voraus. Zwar ist nicht damit zu rechnen, dass der Ennepe-Ruhr-Kreis hiervon kurzfristig betroffen sein wird. Dennoch ist entsprechend der in der Raumordnung angewendeten Theorie des Urbanisierungszyklus zu erwarten, dass sich mittel- bis langfristig auch Auswirkungen auf den Ennepe-Ruhr-Kreis ergeben. Das könnte zunächst ein wieder verstärkter Zuzug in die städtischen Räume des Kreisgebiets sein, aber langfristig auch eine Wiederzunahme des Suburbanisierungsprozesses, wenn der Wohnraum in den urbanen Räumen knapp und damit teurer wird.

Zentrale Grundlage der nachfolgenden Verkehrsprognose ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2013 für den Bundesverkehrswegeplan 2015[3], die mithilfe von Regionalfaktoren und der Mobilitätsuntersuchung 2014 des Ennepe-Ruhr-Kreises auf das Kreisgebiet angepasst wurde.

Insgesamt ist auf dieser Grundlage mit einer leichten Abnahme des Wegeaufkommens im Ennepe-Ruhr-Kreis zu rechnen. Während in der Mobilitätsuntersuchung des Ennepe-Ruhr-Kreises 2014[4] ein Gesamtwegeaufkommen aller Verkehrsmittel von 1.066.000 Wegen ermittelt wurde, ist unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und erwarteter Veränderungen im Mobilitätsverhalten, ein Rückgang des Wegeaufkommens um rund 8 % auf rund 980.000 Wege zu erwarten.

Dieser Rückgang betrifft nicht alle Verkehrsmittel und Wegezwecke gleichermaßen: Die Abnahmen werden durch die fortschreitende Alterung insbesondere den Ausbildungsverkehr (-20 %) und den Berufsverkehr (-12 %) treffen. Durch die erwartete Bevölkerungsabnahme im Ennepe-Ruhr-Kreis wird auch der ansonsten tendenziell eher ansteigende Freizeit- und Privatverkehr moderat abnehmen (-5 %).

[3] vgl. BVU et al. 2014
[4] Die Mobilitätsuntersuchung 2014 bezieht sich auf die Wohnbevölkerung im Ennepe-Ruhr-Kreis

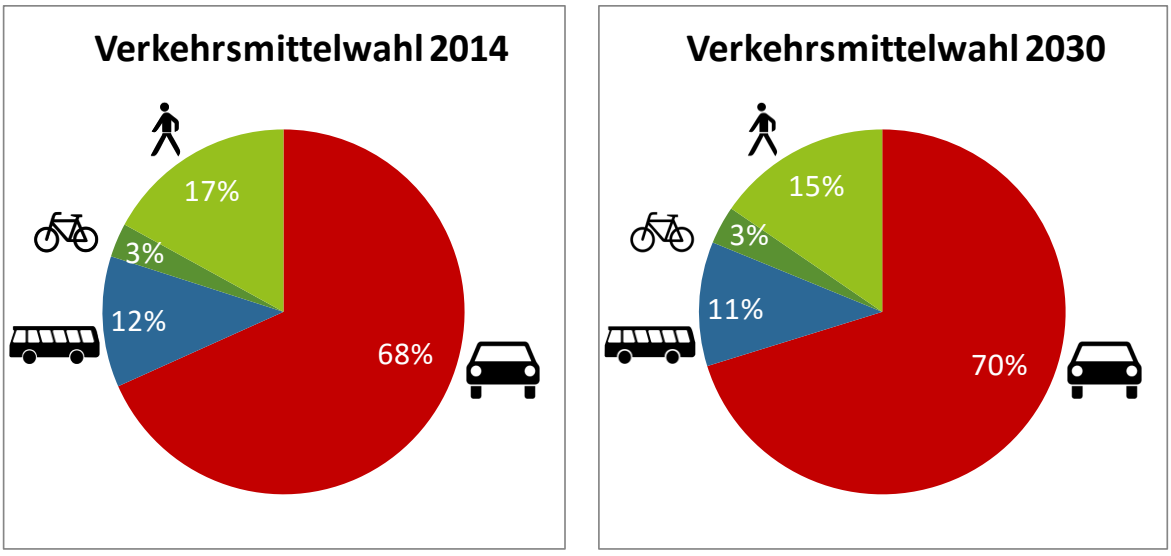
Tab. 62: Erwartetes Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 nach Wegezwecken

Wegezweck	Wegeaufkommen		
	2014	2030	Veränderung
Berufsverkehr	234.500	210.000	-10 %
Ausbildungsverkehr	117.500	95.000	- 19 %
Geschäftsverkehr	42.500	40.000	- 6 %
Berufsbezogener Verkehr insgesamt	**394.500**	**345.000**	**-13 %**
Einkaufsverkehr	202.500	195.000	-4 %
Sonstiger Privatverkehr *	469.000	445.000	-5 %
Privater Verkehr insgesamt	**671.500**	**640.000**	**-5%**
Veränderung insgesamt	**1.066.000**	**985.000**	**-8 %**

* Hierzu gehören Freizeitverkehr, Begleitwege sowie private Erledigungen (z.B. Arztbesuche)

Neben dem Wegeaufkommen, werden bis 2030 geringfügige Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl erwartet. Hier ist vor allem eine geringfügige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (+ 2 %) zu erwarten, die zulasten des Fußverkehrs (-2 %) erfolgt. Die übrigen Verkehrsmittel, unter anderem auch der ÖPNV, bleiben in ihren Anteilen weitgehend identisch. Allerdings können in diesen Berechnungen die Auswirkungen der o. g. Flüchtlingssituation gegenwärtig noch nicht berücksichtigt werden.

Abb. 31: Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl im Ennepe-Ruhr-Kreis



Im Ergebnis bedeutet dies, dass bis 2030 das Fahrtenaufkommen im ÖPNV leicht abnehmen wird. Während 2014 hochgerechnet rund 120.000 Wege mit dem ÖPNV stattgefunden haben, wird für 2030 eine Abnahme von rund 10.000 mit Bus- und Bahn zurückgelegten Wegen erwartet.

Auf Grund der inzwischen etwas veränderten Rahmenbedingungen in der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung, wird für die Bearbeitung dieses Nahverkehrsplans eine ungefähre Konstanz der

ÖPNV-Nachfrage für das Gebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises angenommen. Zukünftig wird jedoch durch einen steigenden Führerschein- und Autobesitz insbesondere bei Älteren der Anteil der wahlfreien ÖPNV-Nutzer steigen, so dass ein attraktives ÖPNV-Angebot die Grundlage für eine solide Nachfrage bilden wird. Dieser Zielsetzung trägt der vorliegende Nahverkehrsplan durch Vorgaben von qualitativen und quantitativen Mindeststandards (Kreisstandards) und einer bedarfsorientierten Ausrichtung des Angebots Rechnung.

Teil B:
Kreisstandards

7 Räumliche Erschließung und Erreichbarkeit

Als Standards für die ÖPNV-Bedienung werden kreisweite Qualitätsstandards festgesetzt, die sogenannten Kreisstandards. Dazu werden die Kommunen im Ennepe-Ruhr-Kreis und ihre Stadt- und Ortsteile in Gebietskategorien eingeteilt. Auf dieser Basis gelten die Qualitätsstandards in den Bereichen

- Bedienungsqualität, die durch die Häufigkeit, Regelmäßigkeit und den Zeitraum der ÖPNV-Bedienung zwischen Siedlungs- und Versorgungsbereichen bestimmt wird.
- Erschließungsqualität, die durch die Distanz von den Siedlungsbereichen zur nächstgelegenen, regelmäßig bedienten Haltestelle bestimmt wird.
- Verbindungsqualität, die durch die Anzahl der Umstiege auf Verbindungen zwischen Siedlungs- und Versorgungsbereichen bestimmt wird.

Darüber hinaus werden weitere allgemein gültige Kreisstandards in Bezug auf das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV, Anforderungen an die Zuverlässigkeit, den Betrieb, die Fahrzeugqualität und an die Ausstattung von Haltestellen, vor allem im Hinblick auf die Herstellung von Barrierefreiheit, festgelegt. Hiermit soll eine angemessene Beförderungsqualität auf allen Linien im Kreisgebiet festgelegt werden.

7.1 Gebietskategorien

Die Kreisstandards werden für Relationen zwischen Siedlungsgebieten und Versorgungszentren bzw. relevanten Einzelstandorten (z.B. Gewerbegebieten) festgelegt. Um für raumstrukturell und zentralörtlich vergleichbare Siedlungsstrukturen auch ein vergleichbares ÖPNV-Angebot zu entwickeln, wird durch die Gebietskategorien eine Typisierung der Siedlungsbereiche im Kreisgebiet und deren relevanter Versorgungszentren vorgenommen. Zusätzlich werden relevante Einzelstandorte wie bedeutende, dezentrale Gewerbegebiete aufgeführt, die Wirkungen auf die Verkehrsstrukturen innerhalb des Kreisgebietes entfalten.

Die Gebietskategorien bilden die Grundlage zur Festlegung der Standards für die Bedienungshäufigkeit, die Bedienungszeiträume und der Verbindungsqualität zwischen den Siedlungsbereichen im Kreisgebiet und relevanten Versorgungseinrichtungen.

Kategorisierung relevanter Versorgungszentren

Als relevant werden alle Versorgungszentren definiert, die eine Versorgungsfunktion für die kreisangehörigen Städte bzw. ggf. auch Teilräume der kreisangehörigen Städte übernehmen. Hierzu gehören neben Ober- und Mittelzentren auch naheliegende Versorgungsbereiche, die für einzelne Stadtteile und Siedlungsbereiche grundzentrale Versorgungsfunktionen erfüllen. Das können zum einen benachbarte Grundzentren sein, aber auch Nebenzentren der kreisangehörigen bzw. benachbarten Mittel- oder Oberzentren.

Tab. 63: Zentralörtliche Funktion und Verflechtungen Breckerfeld/Ennepetal/Gevelsberg

Kategorie	Breckerfeld	Ennepetal	Gevelsberg
Zentralörtliche Funktion	Grundzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum
Zentraler Versorgungsbereich	Mitte	Milspe	Mitte
Benachbarte Oberzentren außerhalb Ennepe-Ruhr-Kreis	Hagen	Hagen Wuppertal	Hagen Wuppertal
relevante (Neben-) Zentren außerhalb Ennepe-Ruhr-Kreis	Halver Schalksmühle	Hagen-Haspe	Hagen-Haspe

Tab. 64: Zentralörtliche Funktion und Verflechtungen Hattingen/Herdecke/Schwelm

Kategorie	Hattingen	Herdecke	Schwelm
Zentralörtliche Funktion	großes Mittelzentrum	Mittelzentrum	Mittelzentrum
Zentraler Versorgungsbereich	Mitte	Mitte	Mitte
Benachbarte Oberzentren außerhalb Ennepe-Ruhr-Kreis	Bochum Essen	Dortmund Hagen	Wuppertal
relevante (Neben-) Zentren außerhalb Ennepe-Ruhr-Kreis	Bochum-Linden Essen-Kupferdreh Essen-Steele Velbert-Langenberg	-	Wuppertal-Barmen

Tab. 65: Zentralörtliche Funktion und Verflechtungen Sprockhövel/Wetter/Witten

Kategorie	Sprockhövel	Wetter	Witten
Zentralörtliche Funktion	Mittelzentrum	Mittelzentrum	großes Mittelzentrum
Zentraler Versorgungsbereich	Niedersprockhövel Haßlinghausen	Mitte	Mitte
Benachbarte Oberzentren außerhalb Ennepe-Ruhr-Kreis	Bochum Wuppertal	Bochum Dortmund Hagen	Bochum Dortmund Hagen
relevante (Neben-) Zentren außerhalb Ennepe-Ruhr-Kreis	Wuppertal-Barmen	-	Bochum-Langendreer Bochum-Querenburg Dortmund-Hombruch

Kategorisierung relevanter Siedlungsbereiche

Die Siedlungsbereiche aller Kommunen im Ennepe-Ruhr-Kreis werden in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Grundlage sind Art und Umfang der zentralörtlichen Funktion sowie die Einwohnerzahl. Hierzu gehören nicht die zentralen Versorgungszentren der einzelnen Kommunen, welche in den vorherigen Tabellen dargestellt sind.

Stadtteile mit 1.000 bis 1.500 Einwohnern und großen Anteilen von Streusiedlungen werden wegen der geringen Siedlungsdichte der untersten Kategorie zugeordnet. Siedlungen mit weniger als 500 Einwohnern werden nicht kategorisiert, da für diese keine Bedienungsstandards festgelegt werden. Angebote außerhalb des Schulverkehrs erfolgen nur wenn diese wirtschaftlich vertretbar sind, z. B. wenn sie durch die Mitbedienung einer vorhandenen Buslinie angebunden werden können.

Tab. 66: Kategorisierung der Siedlungsbereiche Breckerfeld/Ennepetal/Gevelsberg

Kategorie	Breckerfeld	Ennepetal	Gevelsberg
Kernbereich, innenstadtnaher Bereich	Wengeberg Heider Kopf	Altenvoerde	Börkey Frielinghausen
hohe zentralörtliche Funktion, innergemeindliches Nebenzentrum	-	Voerde	Vogelsang
eigenständiger Bereich > 3.000 Einwohner	-	Büttenberg	-
eigenständiger Bereich 1.000 bis 3.000 Einwohner	Waldbauer/Zurstraße	Hasperbach Oberbauer Rüggeberg	Braken Schnellmark/Haufe Berge/Knapp Silschede Sauerbruch/Bruchmühle Klostermark
kompakter Bereich mit 500 bis 1.000 Einwohnern	-	-	Am Büffel

Tab. 67: Kategorisierung der Siedlungsbereiche Hattingen/Herdecke/Schwelm

Kategorie	Hattingen	Herdecke	Schwelm
Kernbereich, innenstadtnaher Bereich	Lembeck	Herrentisch/Sonnenschein/Rehberg/Wienberg Nacken Stadtquartier Ruhr	West Möllenkotten Winterberg
hohe zentralörtliche Funktion, innergemeindliches Nebenzentrum	Welper Winz-Baak	Kirchende/Westende/ Kermelberg/Endertal	-

Kategorie	Hattingen	Herdecke	Schwelm
eigenständiger Bereich > 3.000 Einwohner	Blankenstein Holthausen Niederwenigern	-	Loh
eigenständiger Bereich 1.000 bis 3.000 Einwohner	Bredenscheid/Stüter	Schraberg/Semberg/ Vaerstenberg/Nierfeld Ostende/Ahlenberg/ Wittbräucke/Gahlenfeld	Linderhausen Oehde Brunnen
kompakter Bereich mit 500 bis 1.000 Einwohnern	Niederbonsfeld/Winzermark	-	-

Tab. 68: Kategorisierung der Siedlungsbereiche Sprockhövel/Wetter/Witten

Kategorie	Sprockhövel	Wetter	Witten
Kernbereich, innenstadtnaher Bereich	Niedersprockhövel Nord	Alt-Wetter	Crengeldanz Krone
hohe zentralörtliche Funktion, innergemeindliches Nebenzentrum	-	Grundschöttel	Annen Bommern Herbede Heven
eigenständiger Bereich > 3.000 Einwohner	-	Volmarstein Wengern	Stockum
eigenständiger Bereich 1.000 bis 3.000 Einwohner	Hobeuken/Flockenhaus Gennebreck/Herzkamp Hiddinghausen	Schmandbruch	Rüdinghausen
kompakter Bereich mit 500 bis 1.000 Einwohnern	Obersprockhövel Gedulder Weg	Albringhausen Trienendorf	Auf dem Schnee Kämpen Wullen Hammertal/Buchholz

Für die Festlegung von Bedienungsstandards für die Gewerbe- und Industriegebiete werden alle Standorte ab 1.000 Beschäftigen berücksichtigt. Hierzu werden kleinere benachbarte Standorte zu einem Gebiet zusammengefasst.

Tab. 69: relevante Gewerbe- und Industriegebiete

Kommune	Standorte
Ennepetal	Oelkinghausen
Gevelsberg	West
Hattingen	Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte Beul (1 + 2) Ludwigstal (1+2)
Schwelm	West

Kommune	Standorte
Sprockhövel	Stefansbecke
Wetter (Ruhr)	Terex Am Nielande/Schmandbruch
Witten	Salinger Feld Hammertal Dortmunder Straße Deutsche Edelstahlwerke

7.2 Bedienungszeitraum

Nachfolgend ist der Betriebszeitraum des ÖPNV mit den unterschiedlichen Betriebszeitfenstern dargestellt. Diese sind aus dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten (vgl. Mobilitätserhebung 2014) in Kombination mit weiteren Faktoren wie Geschäfts- und Ladenöffnungszeiten definiert worden und berücksichtigen somit die sich daraus ergebende Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im ÖPNV. Unterschieden wird dabei die Hauptverkehrszeit (HVZ) mit der höchsten Verkehrsnachfrage, die sowohl morgens als auch nachmittags auftritt. Darüber hinaus werden die Nebenverkehrszeit (NVZ) sowie die Schwachverkehrszeit, die frühmorgens, abends und sonntags vorherrscht, definiert. Die jeweiligen Zeitfenster sind dabei als Rahmen zu sehen, da beispielsweise durch die Taktlage einer Linie Abweichungen von bis zu 30 Minuten möglich sind.

Tab. 70: Bedienungszeiträume

Verkehrstag	Verkehrszeit	Zeitfenster
Montag bis Freitag	SVZ morgens	04:30 – 06:00 Uhr
	HVZ morgens	06:00 – 08:30 Uhr
	NVZ vormittags	08:30 – 12:30 Uhr
	HVZ nachmittags	12:30 – 18:30 Uhr
	NVZ abends	18:30 – 20:30 Uhr
	SVZ abends	20:30 – 24:00 Uhr
Samstag	SVZ morgens	06:00 – 08:00 Uhr
	NVZ	08:00 – 18:00 Uhr
	SVZ abends	18:00 – 24:00 Uhr
Sonntag/Feiertag	SVZ	08:00 – 24:00 Uhr

Zusätzlich zu den genannten Betriebszeitfenstern besteht in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertage auf wichtigen Relationen ein Nachtverkehr, der im Betrieb anhand von Nachtbus- bzw. Nachtexpresslinien erkennbar ist und über 24:00 Uhr hinaus unterwegs ist.

7.3 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität des ÖPNV wird anhand der Erschließungswirkung der Haltestellen des ÖPNV bewertet. Dazu ist für die Haltestellen abhängig von der jeweiligen Gebietskategorie und

dem andienenden Verkehrsmittel ein Einzugsbereich (Luftlinienradius) definiert. Eine Haltestelle muss durch den Linienverkehr eine regelmäßige Bedienung aufweisen und, entsprechend der Gebietskategorie, einen Mindestbedienungsstandard erfüllen, um Relevanz für die Erschließungsqualität zu haben. Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass in der Innenstadt bzw. im Kernbereich mindestens 90 %, in eigenständigen Stadtteilen mit mehr als 3.000 Einwohnern mindestens 85 % und in weiteren Stadtgebieten mindestens 80 % der Einwohner auf der Grundlage der definierten Haltestelleneinzugsbereiche vom ÖPNV erschlossen werden. In Innenstädten bzw. innenstadtnahen Bereichen wird für die SPNV-Haltepunkte und Bahnhöfe die Erschließungswirkung für regionale SPNV-Verbindungen (i.d.R. die S-Bahn) dargestellt.

Tab. 71: Haltestelleneinzugsbereiche

Gebietskategorie	Radius	SPNV
Innenstadt (MZ und GZ)	300 m	500 m (für regionale Verbindungen)
Innenstadtnaher Bereich / Kernbereich (MZ und GZ)	300 m	600 m (für regionale Verbindungen)
Stadtteil mit hoher zentralörtlicher Funktion / Innergemeindliches NZ	300 m	600 m
eigenständiger Stadtteil mit über 3000 Einwohnern	400 m	800 m
eigenständiger Stadtteil mit 1000 bis 3000 Einwohnern	400 m	800 m
kompakter Siedlungsbereich mit 500 bis 1.000 Einwohnern	600 m	1000 m

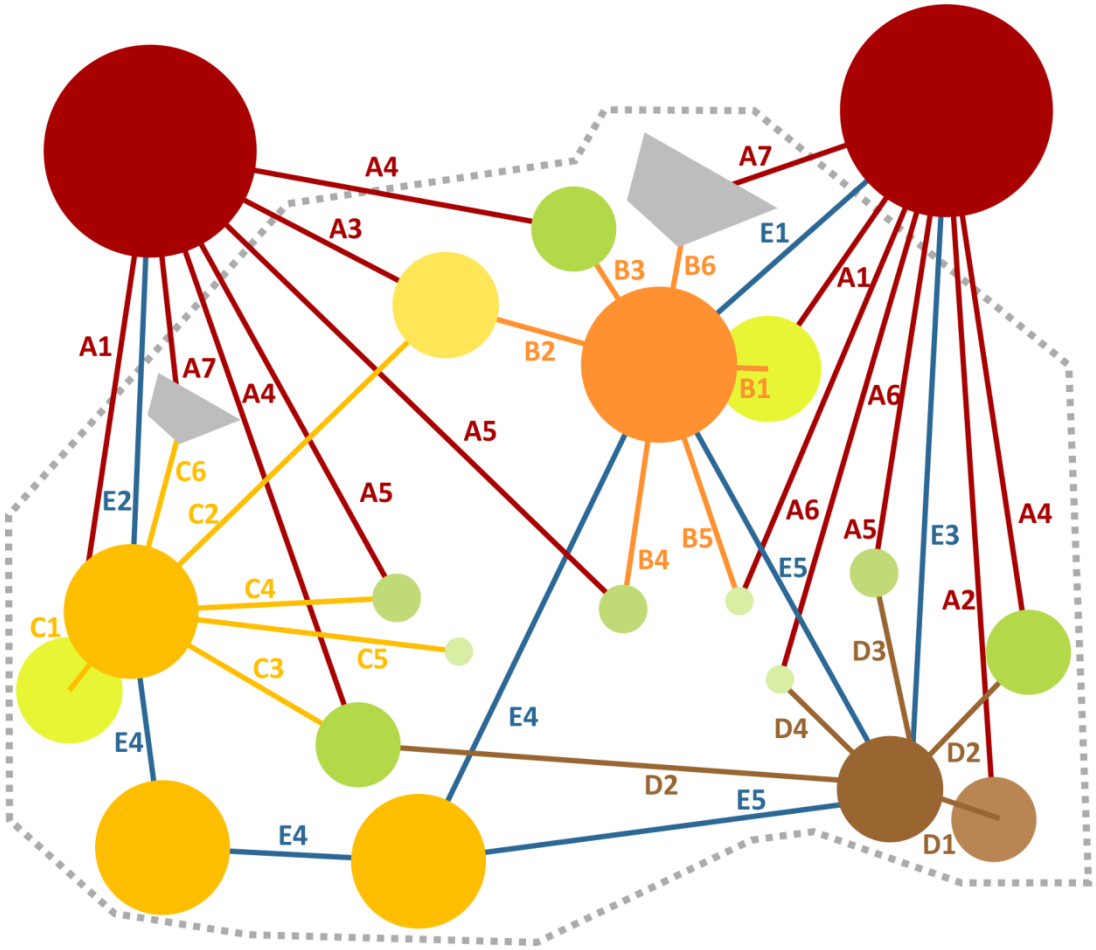
Im Nachtverkehr (in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertage) gelten Siedlungsbereiche als erschlossen, wenn eine Luftlinienentfernung zur Haltestelle von 800 m nicht überschritten wird. Eine Erschließung von Siedlungsbereichen im Nachtverkehr erfolgt jedoch ausschließlich auf Grundlage von Potenzialabschätzungen. Eine Nichterschließung von Siedlungsbereichen im Nachtverkehr stellt daher kein Erschließungsdefizit dar.

7.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Nachfolgend sind die Mindeststandards für die Bedienungs- und Verbindungsqualität dargestellt. Die Bedienungsqualität beschreibt die Häufigkeit bzw. Regelmäßigkeit des verfügbaren ÖPNV-Angebotes anhand eines Mindesttaktes in den jeweiligen Gebietskategorien. Darüber hinaus wird die Verbindungsqualität anhand der maximalen Umsteigehäufigkeit definiert, um wesentliche Ziele und Zentren zu erreichen.

Die nachfolgende Darstellung zeigt das Schema der Relationstypen, für welche Bedienungs- und Verbindungsqualitäten definiert werden. Die Bezeichnungen der Relationstypen entsprechen jeweils den Benennungen in den nachfolgenden Tabellen.

Abb. 32: Muster der Bedienungs- und Verbindungsqualität



A1	OZ - innenstadtnaher Bereich MZ	C1	MZ - innenstadtnaher Bereich	E1	OZ - Innenstadt große MZ
A2	OZ - innenstadtnaher Bereich GZ	C2	MZ - innergemeindliches NZ	E2	OZ - Innenstadt MZ
A3	OZ - innergemeindliches NZ	C3	MZ - Stadtteil > 3000 Einw.	E3	OZ - Innenstadt GZ
A4	OZ - Stadtteil > 3.000 Einw.	C4	MZ - Stadtteil 1000 - 3000 Einw.	E4	MZ - benachbartes MZ
A5	OZ - Stadtteil 1.000 - 3.000 Einw.	C5	MZ - komp. Siedlungsb. 500 - 1000 EW.	E5	GZ - zugehöriges MZ
A6	OZ - komp. Siedlungsb. 500 - 100 EW	C6	MZ - großes Gewerbegebiet		
A7	OZ - großes Gewerbegebiet				

B1	große MZ - innenstadtnaher Bereich	D1	GZ - innenstadtnaher Bereich
B2	große MZ - innergemeindliches NZ	D2	GZ - Stadtteil > 3000 Einw.
B3	große MZ - Stadtteil > 3000 Einw.	D3	GZ - Stadtteil 1000 - 3000 Einw.
B4	große MZ - Stadtteil 1000 - 3000 Einw.	D4	GZ - komp. Siedlungsb. 500 - 1000 EW.
B5	große MZ - komp. Siedlungsb. 500 - 1000 EW.		
B6	große MZ - großes Gewerbegebiet		

Relationskategorien für Verbindungen von Siedlungsbereichen zu den Versorgungszentren

Die Relationskategorie A definiert die Bedienungsstandards von den Siedlungsbereichen der kreisangehörigen Städte zum relevanten Oberzentrum. In Städten, in denen mehrere relevante Oberzentren definiert sind (s. Kap. 7.1), ist es ausreichend, wenn die Standards zu einem der genannten Oberzentren erfüllt werden.

Tab. 72: Kategorie A: Bedienungs-/Verbindungsstandards zu relevanten Oberzentren

Relationskategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität (Takt)		Verbindungsqualität (max. Umstiege)
		HVZ / NVZ	SVZ	
A1	innenstadtnaher Bereich / Kernbereich MZ	30	60	1
A2	innenstadtnaher Bereich / Kernbereich GZ	60	60	1
A3	Stadtteil mit hoher zentralörtlicher Funktion / innergemeindliches NZ	30	60	1
A4	eigenständiger Stadtteil mit über 3000 Einwohnern	60	60	1
A5	eigenständiger Stadtteil mit 1000 bis 3000 Einwohnern	60	120	1 (SVZ 2)
A6	kompakter Siedlungsbereich mit 500 bis 1.000 Einwohnern	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen erforderlich.		
A7	großes Gewerbegebiet	60	Keine Anf.	1 (SVZ keine Anf.)

Die Relationskategorie B definiert die Bedienungsstandards für Relationen von den Siedlungsbereichen der großen Mittelzentren (Hattingen und Witten, s. Kap. 7.1) in die jeweilige Innenstadt (vgl. Tab. 73). Die Relationskategorie C definiert die Standards für die Anbindung der Siedlungsbereich der kleinen Mittelzentren (s. Kap. 7.1) an die jeweilige Innenstadt (vgl. Tab. 74).

Tab. 73: Kategorie B: Bedienungs-/Verbindungsstandards zur Innenstadt (große Mittelzentren)

Relationskategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität (Takt)		Verbindungsqualität (max. Umstiege)
		HVZ / NVZ	SVZ	
B1	innenstadtnaher Bereich / Kernbereich	15	30	0
B2	Stadtteil mit hoher zentralörtlicher Funktion / innergemeindliches NZ	15	30	0
B3	eigenständiger Stadtteil mit über 3000 Einwohnern	30	60	0
B4	eigenständiger Stadtteil mit 1000 bis 3000 Einwohnern	30	60	0
B5	kompakter Siedlungsbe-	60	60	0

Relationskategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität (Takt)		Verbindungsqualität (max. Umstiege)
		HVZ / NVZ	SVZ	
	reich mit 500 bis 1.000 Einwohnern			
B6	großes Gewerbegebiet	60	keine Anf.	0

Tab. 74: Kategorie C: Bedienungs-/Verbindungsstandards zur Innenstadt (Mittelzentren)

Relationskategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität (Takt)		Verbindungsqualität (max. Umstiege)
		HVZ / NVZ	SVZ	
C1	innenstadtnaher Bereich / Kernbereich	30	60	0
C2	Stadtteil mit hoher zentralörtlicher Funktion / innergemeindliches NZ	30	60	0
C3	eigenständiger Stadtteil mit über 3000 Einwohnern	30	60	0
C4	eigenständiger Stadtteil mit 1000 bis 3000 Einwohnern	60	60	0 (in SVZ 1)
C5	kompakter Siedlungsbereich mit 500 bis 1.000 Einwohnern	120	keine Anf.	1
C6	großes Gewerbegebiet	60	keine Anf.	0

Tab. 75: Kategorie D: Bedienungs-/Verbindungsstandards nächstgelegene Versorgungsbereiche

Relationskategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität (Takt)		Verbindungsqualität (max. Umstiege)
		HVZ / NVZ	SVZ	
D1	innenstadtnaher Bereich / Kernbereich	60	60	0
D2	eigenständiger Stadtteil mit über 3000 Einwohnern	60	60	0
D3	eigenständiger Stadtteil mit 1000 bis 3000 Einwohnern	60	60	0 (in SVZ 1)
D4	kompakter Siedlungsbereich mit 500 bis 1.000 Einwohnern	Keine Vorgabe durch den Nahverkehrsplan. Es ist eine Einzelfallentscheidung im Bedarfsfall mit Absprache zwischen Kreis, Kommune und Verkehrsunternehmen erforderlich.		

In der Verbindungskategorie D werden die Standards für die Anbindung der Siedlungsbereiche aller kreisangehörigen Städte an den nächstgelegenen Versorgungsbereich mit dem Stellenwert eines Grundzentrums definiert. Hierdurch werden die Relationen zwischen den Siedlungsbereiche des Grundzentrums Breckerfeld zur Innenstadt (s. Kap. 7.1) erfasst, aber auch die Anbindung von Siedlungsbereichen in Mittelzentren an den nächsten Versorgungsbereich, der mindestens über

grundzentrale Funktionen verfügt. Das können somit auch Nebenzentren von Mittel- und Oberzentren sein.

Relationskategorien für regionale Verbindungen zwischen Städten

Auf regionaler Ebene kommt vor allem der Verbindung zu höherrangigen Versorgungszentren eine Bedeutung zu, damit Einwohner aus Grund- und Mittelzentren auch oberzentrale Einrichtungen wie Theater, Museen, Fachkliniken und ein umfangreicheres Einzelhandelsangebot in Anspruch nehmen können. Daher werden auch für Verbindungen von Grundzentren in Mittel- und Oberzentren bzw. von Mittelzentren in Oberzentren Standards festgelegt. Da nicht in allen kreisangehörigen Mittelzentren alle Teilfunktionen eines Mittelzentrums vorhanden sind, werden zusätzlich Standards für Verbindungen in benachbarte Mittelzentren festgelegt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Standards für den Regionalverkehr. Diese Standards werden für die Anbindung der Zentren an mindestens gleichrangige Zentren angewendet und müssen für mindestens ein benachbartes Mittelzentrum und ein umliegendes Oberzentrum erfüllt werden.

Tab. 76: Kategorie E: Bedienungs-/ Verbindungsstandards Regionalverkehr zwischen Zentren

Relationskategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität (Takt)		Verbindungsqualität (max. Umstiege)
		HVZ / NVZ	SVZ	
E1	großes MZ – zugehöriges OZ	15	30	0
E2	MZ – zugehöriges OZ	30	60	0
E3	GZ – zugehöriges OZ	30	60	0
E4	MZ – benachbartes MZ	60	60	0
E5	GZ – zugehöriges MZ	60	60	0 (in SVZ 1)

Für die Erreichbarkeit von Universitäten, kleineren Gewerbegebiete und bedeutsamen Freizeitzielen werden keine einheitlichen Standards definiert. Hier wird das Bedienungsangebot nachfrageorientiert mit Ausrichtung auf die umliegenden Mittel- und Oberzentren definiert.

7.5 Fahrzeiten

Neben der Bedienungs- und Verbindungsqualität ist auch ein angemessenes Fahrzeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV essenziell, um den ÖPNV als konkurrenzfähige Alternative zu erhalten und zu fördern. Daher sind nachfolgend auf der Grundlage der Zentren- und Versorgungsstruktur des Ennepe-Ruhr-Kreises maximale Fahrzeiten zwischen den Kategorien definiert.

Tab. 77: Standards für Fahrzeiten

Relation	maximale Fahrzeit
Mittelzentrum – zugehöriges Oberzentrum	30 Minuten
Grundzentrum – zugehöriges Oberzentrum	30 Minuten
Grundzentrum – zugehöriges Mittelzentrum	30 Minuten
Stadtteile – nächstliegendes Versorgungszentrum	15 Minuten

Relation	maximale Fahrzeit
Stadtteile – nächstliegendes Stadtzentrum	30 Minuten

7.6 Nachfrage und Umstellung auf Bedarfsangebote

Eine angemessene Auslastung der Busse und Bahnen ist, vor allem aus wirtschaftlicher Sicht, beim Verkehrsangebot zu beachten. Auch wenn mit dem ÖPNV-Betrieb nur in den seltensten Fällen eine wirtschaftlich ausgeglichene Bilanz bzw. sogar Gewinn erzielt werden kann, soll im Sinne der festgelegten Bedienungsstandards auch in Gebieten mit nur wenigen Fahrgästen ein Angebot gesichert werden. Die Bewertung des Angebots in Bezug auf die Auslastung erfolgt anhand von Richtwerten, die zum einen die maximale Besetzung und zum anderen die durchschnittliche Besetzung, jeweils pro Fahrtrichtung und Fahrt montags bis freitags zwischen 6:00 und 19:00 Uhr, darstellen.

Wird eine Nachfrage erreicht, die regelmäßig mehr als 25 % über dem Richtwertniveau liegt, sind Angebotsausweitungen (Taktverdichtungen, Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten) zu verfolgen. Liegt hingegen bei der Überprüfung des Angebots (bspw. durch Zählungen) die Nachfrage regelmäßig mindestens 25 % unter den Richtwerten, ist eine Anpassung bzw. Reduzierung des Angebots (Taktausdünnung, Änderung des Fahrzeugs) zu prüfen. Bei sehr geringer Nachfrage, wenn z.B. Linien oder Linienabschnitte regelmäßig nur von einzelnen oder auch gar keinen Fahrgästen genutzt werden, kann unter Abwägung der definierten Bedienungsstandards eine Reduzierung des ÖPNV-Angebots bzw. eine Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen überprüft werden. Dies kann im Rahmen einzelner Fahrten (bspw. zur SVZ), bestimmter Verkehrstage (bspw. sonntags) oder auch bestimmter (Jahres-) Zeiträume (bspw. in den Schulferien) erfolgen. Die Vorhaltung eines Bedarfsangebotes kann insbesondere dann sinnvoll sein, wenn die Nachfrage zu bestimmten Zeiten deutlich abweicht oder wenn Linien oder einzelne Linienabschnitte regelmäßig von weniger als fünf Fahrgästen genutzt werden.

Die angegebenen Zahlen sind als Rahmenwerte anzusehen, die einen Anhaltspunkt zur Abschätzung und Optimierung des Angebots hinsichtlich der Auslastung und Wirtschaftlichkeit darstellen. Hierbei ist auch zu bewerten, in wie weit es in Abhängigkeit von Uhrzeit und Fahrtrichtung zu Unterschreitungen kommt (z. B. lastrichtungsabhängig).

Tab. 78: Richtwerte zur Auslastung der jeweiligen Verkehrsmittel

Fahrzeug	Richtwert pro Fahrtrichtung und Fahrt Mo.-Fr. 6-19 Uhr	
	maximale Besetzung	durchschnittliche Maximalbesetzung je Linienabschnitt
Midibus	40	15
Standardlinienbus	70	
Gelenkbus	100	
Straßenbahn	150	30

8 Bahn- und Busangebot

8.1 Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten

Korrespondierend zur allgemeinen Pünktlichkeit des ÖPNV müssen an den Hauptumsteigepunkten im Kreisgebiet (mehr als 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) sowohl gesicherte Umstiege als auch möglichst geringe Wartezeiten vorgehalten werden. Die Umsteigepunkte sind entsprechend der Anzahl der Umsteiger sowie der Umsteigemöglichkeiten in drei Kategorien eingeteilt. Zurzeit liegen keine Daten zum Umsteigeverhalten der Bahn- und Busnutzer vor. Daher kann die nachfolgende Kategorisierung nur als Orientierung dienen. Die relevanten Umsteigebeziehungen sind auf Basis noch erhebender Daten detaillierter bzgl. der einzelnen Linien und Verkehrszeiten festzulegen.

Tab. 79: Kategorisierung der Verknüpfungspunkte im Ennepe-Ruhr-Kreis

Kategorien Verknüpfungspunkte	Haltestellen
Kategorie 1 Hauptumsteigepunkte mit Verknüpfungen der Schnellverkehrslinien (RE, RB, S, SB) mit mehreren Buslinien sowie insgesamt mindestens 1.000 Einsteigern	▪ **Ennepetal** Busbahnhof ▪ **Gevelsberg** Hauptbahnhof, Innenstadt (Commerzbank, Mitte, Rathaus, Rathaus (Lusebrink), Wittener Str.) ▪ **Hattingen** Mitte ▪ **Herdecke** Bahnhof* ▪ **Schwelm** Bahnhof ▪ **Sprockhövel** Haßlinghausen Busbahnhof, Niedersprockhövel Kirche ▪ **Wetter** Bahnhof ▪ **Witten** Hauptbahnhof
Kategorie 2 Verknüpfungspunkt von mehr als zwei Buslinien oder höherwertigen Angeboten mit mindestens 500 Einsteigern	▪ **Ennepetal** Voerde Mitte ▪ **Herdecke** Innenstadt (Hengsteyseestraße, Mitte) ▪ **Witten** Husemannstraße, Heven Dorf*, Johannisstraße, Annen Nord Bahnhof, Bahnhofstraße, Herbede Mitte, Marienhospital, Rathaus
Kategorie 3 Verknüpfungspunkt von mindestens zwei Buslinien oder höherwertigen Angeboten sowie insgesamt mindestens 200 Einsteigern	▪ **Breckerfeld** Innenstadt (Busbahnhof, Breckerfeld) ▪ **Ennepetal** Ennepetal/Gevelsberg Bahnhof ▪ **Hattingen** Steinenhaus ▪ **Herdecke** Schanze, Mozartweg ▪ **Gevelsberg** Timpen ▪ **Schwelm** Markt ▪ **Wetter** Ruhrstraße ▪ **Witten** Heven Hellweg*, Breite Straße, Holzkampstr., Husemann-Sporthalle, Gerdesstraße, Auf dem Wellerskamp

Kategorien Verknüpfungspunkte	Haltestellen
Kreisexterne Verknüpfungspunkte Verknüpfungspunkte außerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises mit hoher Relevanz für Verkehrsverflechtungen der Kreisbevölkerung	▪ **Wuppertal** Barmen (Alter Markt / Barmen Bf.), Hauptbahnhof, Langerfeld Markt, Oberbarmen Bf. ▪ **Bochum** Hauptbahnhof, Ruhr-Universität, ▪ **Hagen** Haspe Zentrum, Hauptbahnhof, Sparkassenkarree / Stadtmitte, Vorhalle Bahnhof , Westerbauer (Schleife / Bahnhof) ▪ **Velbert** Nierenhof Busbahnhof, Langenberg Bahnhof ▪ **Dortmund** Oespel S-Bahnhof ▪ **Essen** Kupferdreh S-Bahnhof

* Kategorisierung vsl. erst mit Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes erfüllt

Beträgt die Taktfrequenz der anschlussrelevanten Linie 60 Minuten oder mehr, ist eine betriebliche Anschlusssicherung im Abgleich mit den Fahrgastströmen zu gewährleisten. Diese Regelung gilt ausdrücklich auch für Verknüpfungen zwischen SPNV und Bus- bzw. Straßenbahnverkehr sowie für unternehmensübergreifende Anschlussbeziehungen. Die Wartezeit sollte drei Minuten im Takt 30 sowie sechs Minuten im Takt 60 betragen. Die Wartezeit ist in folgenden Fällen nicht einzuhalten:

- Es kann der Anschlussfahrt verlässlich kommuniziert werden, dass keine Anschlussfahrgäste vorhanden sind.
- Es liegen betriebliche Erfordernisse vor, wie bspw. eine Verknüpfung der betreffenden Linie an einem weiteren Verknüpfungspunkt. Hierbei hat eine Priorisierung der Anschlüsse nach Anzahl der zu erwartenden Umsteiger bzw. der Fahrtenhäufigkeit zu erfolgen.
- Die Verspätung ist durch temporäre äußere Einflüsse (z.B. Straßenbaumaßnahmen) bedingt und als erwartete Verspätung in den Auskunftsmedien kommuniziert.

Linien, die häufiger als alle 30 Minuten verkehren, warten grundsätzlich nicht auf verspätete Anschlussfahrten, da die Wartezeit im Verhältnis zu den betrieblichen Einschränkungen als zumutbar bewertet wird. Im Nachtverkehr sollten Anschlüsse aufgrund der geringen Zumutbarkeit der Wartesituation bis zu 10 Minuten abgewartet werden.

Nachfolgend sind die Anforderungen an die maximalen Umsteigezeiten in Bezug auf unterschiedliche Umsteigeformen an Verknüpfungspunkten der jeweiligen Kategorien dargestellt.

Tab. 80: Richtwerte an die Umsteigezeiten

Umsteigeform	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3
Umstieg Bus – SPNV	10 min.	15 min.	nicht relevant
Umstieg Bus – Straßenbahn	5 min.	10 min.	nicht relevant
Umstieg Bus – Straßenbahn bei mehr als 300 m Fußweg	15 min.	20 min.	nicht relevant
Umstieg Bus – Bus	5 min.	10 min.	15 min.
Umstieg Bus – Bus bei mehr als 200 m Fußweg	10 min.	15 min.	15 min.

8.2 Fahrzeuge: Ausstattung und Umweltstandards, Fahrzeugzustand

Zur Gewährleistung einer hohen Beförderungsqualität spielen die Ausstattung sowie der Zustand der Fahrzeuge im Betrieb die zentrale Rolle. Daher werden für die sukzessive Erneuerung bzw. mögliche Erweiterung des Fuhrparks verbindliche Ausstattungsmerkmale festgelegt, mit denen vor allem die Barrierefreiheit und der Nutzungskomfort verbessert und zudem die Umweltbilanz des ÖPNV entsprechend den technischen Möglichkeiten verbessert werden soll. Die Ausstattungsmerkmale gelten für alle im Ennepe-Ruhr-Kreis verkehrenden Verkehrsunternehmen. In Einzelfällen, wie z.B. für Fahrzeuge für Verstärker-/Einsatzverkehre, können Abweichungen gesondert mit dem Aufgabenträger festgelegt werden.

Ausstattung Straßenbahn

Für die Neubeschaffung von Straßenbahn-Fahrzeugen gelten folgende Ausstattungsmerkmale:

- Niederflurfahrzeuge auf mindestens 70 % der Fahrzeuglänge
- Einstiegshöhe max. 300 mm über Schienenoberkante
- Alle Türen für den Fahrgastwechsel im Niederflurbereich
- Mindestens 60 Sitzplätze
- Klimatisierung des Fahrgastraums und des Führerstands
- Digitale akustische und visuelle Fahrgastinformationsmedien (Fahrtzielanzeige außen am Fahrzeug, Haltestellenanzeige und –ansage im Innenraum
- TFT-Bildschirme mit Haltestellenanzeige, Linienverlaufsanzeige und weiteren Informationen
- Fahrgastsprechstelle oder direkter Kontakt zum Fahrer
- Videoüberwachung
- Fahrausweisentwerter in/an jedem Türbereich

Ausstattung Busse

Auf allen Linien im Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises sind Niederflurbusse oder Low-Entry-Busse mit Rampe für Rollstuhlfahrer einzusetzen. Während Niederflurbusse nicht nur einen ebenerdigen Einstieg, sondern auch eine durchgängige, ebenerdige Begehbarkeit bis zur letzten Sitzreihe aufweisen, befindet sich bei Low-Entry-Fahrzeugen hinter der zweiten Tür eine Stufe. Auf Linien, die vorwiegend in städtischen Bereichen verkehren, ist anzustreben, dass hier vorwiegend Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Sämtliche Fahrzeuge im regulären Linienverkehr verfügen über eine Kneeling-Technik zum Absenken auf Bordsteinebene sowie über eine manuell bedienbare Klapprampe.

Im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit sowie der umzusetzenden Inklusion an allgemeinbildenden Schulen gilt dies explizit auch für Linienverkehr, der auf den Schülerbedarf ausgerichtet ist. Abweichungen von den festgelegten Ausstattungsmerkmalen müssen im Einzelfall mit dem Aufgabenträger abgestimmt werden.

Die Linien im Schnellbusverkehr sowie weitere Linien mit hoher verkehrlicher Bedeutung und Auslastung sind vorrangig mit Neufahrzeugen bzw. Fahrzeugen der besten Ausstattung zu bedienen.

Für die weiteren Ausstattungsmerkmale der neu zu beschaffenden Fahrzeuge werden in verbindliche Standards, fakultative Standards sowie akzeptierte Standards differenziert. Diese gelten für alle Linien, die überwiegend innerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises verkehren. Für alle übrigen Linien sind in Abstimmung mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis Abweichungen möglich.

Tab. 81: Ausstattungsmerkmale für Busse

Ausstattungsmerkmal		Schnellbus	Linienbus	Schülerfahrten
Niederflur- oder Low Entry-Fahrzeuge mit Kneeling	alle	✓	✓	✓
Digitale visuelle Fahrgastinformationsmedien (Fahrtzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen)	alle	✓	✓	✓
Digitale akustische Fahrgastinformationsmedien (Haltestellenansage)	alle	✓	✓	(✓)
Zusätzliche TFT-Bildschirme mit Haltestellenanzeige, Linienverlaufsanzeige und weiteren Informationen	neu	(✓)	(✓)	O
Klimatisierung	neu	✓	✓	O
(ausklappbare) Rampe für Rollstuhlfahrer	alle	✓	✓	(✓)
Sondernutzfläche nahe des hinteren bzw. mittleren Türbereichs für mindestens einen Rollstuhlfahrer	alle	✓	✓	(✓)
Sondernutzfläche nahe des hinteren bzw. mittleren Türbereichs für mindestens zwei Rollstuhlfahrer	neu	✓	✓	(✓)
Videoüberwachung	neu	✓	✓	(✓)
Getönte Verglasung	alle	✓	✓	O
Fahrausweisentwerter an der vorderen Tür	alle	✓	✓	O
Fahrausweisentwerter im Mehrzweckbereich	neu	✓	✓	O
Außenlautsprecher (Fahrpersonal oder digital)	neu	(✓)	(✓)	O
Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzfläche	alle	✓	✓	(✓)
Funkverkehr verkehrsunternehmensübergreifend mit ITCS (inkl. kompatible Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen)	alle	✓	✓	O
Höchstalter der Fahrzeuge	alle	8 Jahre	12 Jahre	15 Jahre

✓ = verbindliche Standards, (✓) = fakultative Standards, O = akzeptierte Standards

alle = gilt für sämtliche, eingesetzte Fahrzeuge, neu = gilt für Neubeschaffungen

Alle planmäßig eingesetzten Fahrzeuge müssen sämtliche Qualitätsstandards, die für den jeweiligen Einsatzzweck vorgesehen sind, erfüllen. Dies gilt explizit auch für Subunternehmer, die von den konzessionierten Verkehrsunternehmen mit der Durchführung der Verkehrsleistungen beauftragt werden. Eingesetzte Ersatzfahrzeuge müssen in jedem Fall mindestens von erster bis einschließlich zweiter Tür stufenlos begehbar sein, mindestens einen Rollstuhlstellplatz sowie eine automatische visuelle und akustische Haltestellenankündigung aufweisen. Seit 2008 können in Fahrzeugen so viele Rollstühle befördert werden, wie dies die Verkehrssicherheit ermöglicht. Es muss allerdings mindestens ein Platz für Rollstühle ausgewiesen sein.

Die Ersatzfahrzeuge dürfen das zulässige Höchstalter überschreiten, soweit die Verkehrstauglichkeit und -sicherheit durch geeignete Prüfungen (mindestens gültige Hauptuntersuchung) nachgewiesen werden kann. Auch Ersatzfahrzeuge sollten ein Alter von 15 Jahren möglichst nicht überschreiten.

Für Fahrzeuge, die im AST- oder Taxibusverkehr eingesetzt werden, gelten ebenfalls Mindestanforderungen. So dürfen die regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge nicht älter als 10 Jahre sein. Sie müssen Kommunikationstechnik zur Kontaktaufnahme mit den Verkehrsunternehmen (z.B. Mobiltelefon) aufweisen. Wird ein Bus/Kleinbus eingesetzt, so muss mindestens eine Tür mit mindestens einem Meter Einstiegsbreite vorhanden sein; beim Einsatz von Pkw müssen diese mindestens vier Türen besitzen. Darüber hinaus muss je Linie mindestens ein Fahrzeug die Voraussetzungen zum Transport von mobilitätseingeschränkten Personen und Begleitgegenstände wie Klapprollstühle, Rollatoren und auch Kinderwagen erfüllen. Betreibt ein Verkehrsunternehmen mehrere Linien, so ist auch ein entsprechendes Fahrzeug für mehrere Linien zulässig.

Fahrgastinformation am Fahrzeug

Für die Ziel- und Streckenbeschilderung der Fahrzeuge gelten die Regelung nach §33 BOKraft im Busverkehr bzw. §46 BOStrab im Straßenbahnverkehr. Insbesondere ist sicherzustellen, dass die Zielbeschilderung mindestens die Kommune sowie den vollständigen Namen der Zielhaltestelle enthält. Im innerörtlichen Verkehr kann die Nennung der Zielkommune entfallen. Darüber hinaus sollte zusätzlich der Stadtteil angegeben werden. Abkürzungen dürfen verwendet werden, soweit die Platzverhältnisse dies erfordern und die Verständlichkeit nicht beeinträchtigt wird. Planmäßige Umlaufverknüpfungen (z. B. im Maßnahmenkonzept SB37/557 und SB38 / 552) sind in der Fahrzielanzeige darzustellen

Abb. 33: Richtlinie zur Zielbeschilderung

Abb. 34: Beispiele für Zielbeschilderungen

zulässig

zulässig

unzulässig

unzulässig

Abb. 35: Beispiel für Umlaufverknüpfungen

Das Fahrziel ist in digitaler Form anzuzeigen. Bei defekter Fahrzielanzeige sind an der Vorderseite übergangsweise (max. ein Betriebstag) auch gedruckte bzw. in lesbarer Handschrift angefertigte Vorsteckschilder zulässig.

Die seitlichen Streckenschilder sind ebenfalls digital auszuführen. Neben dem Fahrziel sollten hierauf bei Bedarf wichtige Zwischenstationen angezeigt werden. Grundsätzlich sind Zwischenstationen anzuzeigen, wenn eine Linie alternierende Linienwege aufweist. Das Zwischenziel ist von der Anzeige zu entfernen, sobald dieses von der Fahrt passiert wurde.

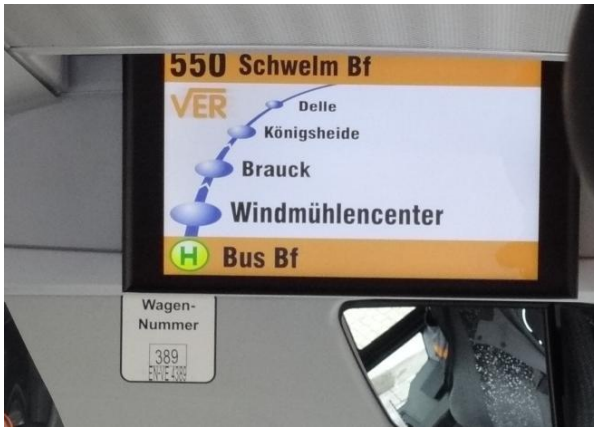
Abb. 36: Beispiel für eine seitliche Streckenanzeige bei alternierender Linienführung

Bei Fahrzeugneubeschaffungen sind darüber hinaus technische Vorbereitungen zur automatischen, akustischen Linienankündigung per Außenlautsprecher vorzusehen.

Fahrgastinformation im Fahrzeug

Im Fahrzeug ist sowohl visuell als auch akustisch die nächste Haltestelle anzukündigen. Dabei ist ein angemessener Zeitraum von der Ankündigung bis zur Anfahrt an die Haltestelle sicherzustellen. Die visuelle Anzeige kann sowohl über Bildschirme als auch über Matrixanzeigen erfolgen. Bei der Bezeichnung der Haltestellen sind eindeutige Namen zu wählen, z.B. Breckerfeld Busbf. Mindestens nach dem Überqueren einer Stadt- bzw. Gemeindegrenze ist der Stadtname in der Haltestellenanzeige zu nennen. Die akustische Haltestellenankündigung hat über eine automatische Haltestellenansage im Fahrzeug zu erfolgen. Bei Ausfall der automatischen Ansage (z. B. wegen technischer Störung oder auf kurzfristigen Umleitungen) hat eine akustische Haltestellenankündigung durch den Fahrer zu erfolgen. Bei Ausfall der automatischen Haltestellenankündigung ist eine manuelle Ankündigung durch den Fahrer maximal bis zum Ende des laufenden Betriebstages möglich.

Abb. 37: Fahrgastinformation im Fahrzeug



Umweltstandards

Die Fahrzeuge aller im Ennepe-Ruhr-Kreis verkehrenden Linien sollen hohe Standards im Hinblick auf die Umwelteigenschaften aufweisen. Daher sind die Fahrzeuge an die höchsten aktuellen technischen Umweltstandards anzupassen und ggf. nachzurüsten. Bei Neuanschaffungen sind jeweils Fahrzeuge mit den besten, verfügbaren Abgasstandards zu beschaffen.

Fahrzeuge, die nicht mindestens die Euro-5-Norm erfüllen, dürfen ab 2019 nicht mehr im regelmäßigen Linienverkehr (Ausnahmen sind reine Schulverstärker und Werkstatt-/Reservefahrzeuge) des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzt werden. Ausnahmen müssen im Einzelfall mit dem Aufgabenträger abgestimmt werden.

Zustand Fahrzeuge

Die Fahrzeuge des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis müssen einen hohen Qualitätsstandard und Komfort für die Fahrgäste gewährleisten. Dazu gehören unter anderem eine dem Wetter angepasste Temperierung des Fahrgastraums, ein optisch sauberer Zustand sowohl im Innenraum als auch außen sowie ein generell modernes und gepflegtes Erscheinungsbild. Gegebenenfalls sind die Reinigungszyklen mit eingesetzten Subunternehmern neu abzustimmen und anzupassen. Bedeutende Verunreinigungen des Innenraums, die während der Fahrt auftreten, sind schnellstmöglich (z.B. am Ende einer Linienfahrt oder bei sonstigen Standzeiten) zu beseitigen. Ebenso sind Vandalismusschäden, insbesondere im Innenraum (z.B. beschädigte Sitze), kurzfristig zu beheben.

Kennzeichnung der Fahrzeuge

Alle eingesetzten Busse müssen entsprechend §20 Absatz 1 BOKraft mit dem Namen und Betriebssitz des Unternehmens oder alternativ dem Geschäftszeichen oder Wappen des Verkehrsunternehmens gekennzeichnet werden. Es ist jeweils eine vollständige Anschrift anzugeben. Diese Regelung gilt ausdrücklich auch für beauftragte Subunternehmer. Diese müssen im Sinne eines transparenten Beförderungsangebotes für den Fahrgast darüber hinaus kennzeichnen, welches das konzessionsführende Verkehrsunternehmen ist, für das die entsprechende Betriebsleistung im Auftrage erbracht wird. Für Straßenbahnen sind die Kennzeichnungen äquivalent auszuführen.

8.3 Personal

Das Personal im Kundenkontakt (v.a. Kundenzentren und Fahrpersonal) ist durch die Verkehrsunternehmen so festzulegen, dass ein attraktiver öffentliche Personennahverkehr bzgl. Kunden- und Dienstleistungsorientierung besteht. Dies umfasst auch die beauftragten Subunternehmen. Alle Verkehrsunternehmen, die zukünftig Verkehrsleistungen im Ennepe-Ruhr-Kreis erbringen, haben das eingesetzte Personal nach Maßgabe der jeweils einschlägigen und repräsentativen Tarifverträge im Sinne der Repräsentativen Tarifverträge Verordnung (RepTVVO) zu entlohnen. Im einzelnen gelten für das Personal die folgenden Anforderungen:

- ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache für die Durchführung der jeweiligen Tätigkeit (Kundenzentrum, Fahrbetrieb, usw.)
- Fahr- und Servicepersonal als Angestellte des Unternehmens erkennbar

- jährliche Mitarbeiterschulungen zu betrieblichen und technischen Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit, Trainingsmaßnahmen mit dem Fahrpersonal zum Umgang in Konfliktsituationen
- Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu Anschlüssen, zum Tarif und zur Erreichbarkeit örtlicher Ziele (z.B. Bahnhöfe, Freizeitziele)
- Informationen zu kurzfristigen Änderungen/Störungen im Betriebsablauf, akustische Haltestellenansage bei Ausfall der Bandansage
- hilfsbereit v.a. gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen mit Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg
- Maßnahmen bei der Belästigung von Fahrgästen (Information der Leistelle, Aufforderung das Fahrzeug zu verlassen, hinzuziehen der Polizei)

8.4 Fahrgastinformation

Fahrgastinformation ist ein zentrales Qualitätsmerkmal für Fahrgäste. Die fahrzeugbezogenen Kriterien für Fahrgastinformation sind bereits in Kap. 8.2 im Rahmen der Definition von Fahrzeugstandards festgelegt worden. Darüber hinaus ist auch eine Fahrgastinformation vor der Reise sicherzustellen.

Fahrgastinformation im Internet und per Smartphone

Die Verkehrsunternehmen stellen die Fahrplandaten einschließlich aktueller Echtzeitinformationen soweit über ITCS möglich mit Verspätungsinformationen in einschlägigen Fahrplanauskunftsmedien bereit. Hierzu gehören mindestens die Fahrplanauskunftssysteme des VRR sowie der Deutschen Bahn. Darüber hinaus sollen Fahrplandaten (nach Möglichkeit Echtzeitdaten) für gebräuchliche Routingprogramme (z. B. GoogleMaps) bereitgestellt werden, um auch Nutzern, die eine Autoverbindung suchen, den ÖPNV offensiv als Alternative anzubieten. Für die Bereitstellung von Fahrplandaten in Google Maps soll eine vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingerichtete Anpassungsschnittstelle genutzt werden, die spätestens im Jahr 2018 zur Verfügung stehen soll.

Bei Fahrplanänderungen haben die Verkehrsunternehmen sowohl über ihre eigene Homepage als auch mindestens über die VRR-Fahrplanauskunft Verkehrsmeldungen zu veröffentlichen, welche Einschränkungen bzw. Veränderungen darstellen. Darüber hinaus sind geplante Fahrplanänderungen in die Fahrplanauskunftssysteme einzupflegen. Bei entfallenden Haltestellen sind Karten mit Fußwegen zu nächstgelegenen Haltestellen zum Download bereitzustellen.

Fahrgastinformation an den Haltestellen

An allen Haltestellen sind Aushangfahrpläne mindestens im A4-Format für jede Linie anzubringen. Die Fahrpläne haben den Aufbau sowie sämtliche Elemente des Standardlayouts für Aushangfahrpläne des VRR aufzuweisen (vgl. Abb. 38). Hierzu gehören mindestens folgende Angaben:

- Konzessioniertes Verkehrsunternehmen
- Liniennummer
- Fahrziel
- Linienweg mit Angabe durchschnittlicher Fahrzeit und bei Bedarf alternierender Linienwege

- Abfahrtszeiten nach Verkehrstagen (montags bis freitags, samstags, sonn- und feiertags)
- Hinweise zu einzelnen Fahrten (z.B. verkürzter Linienweg; alternierender Linienweg; Abrufmöglichkeiten für nachfrageorientierte Bedienungsformen; Umlaufverknüpfungen)

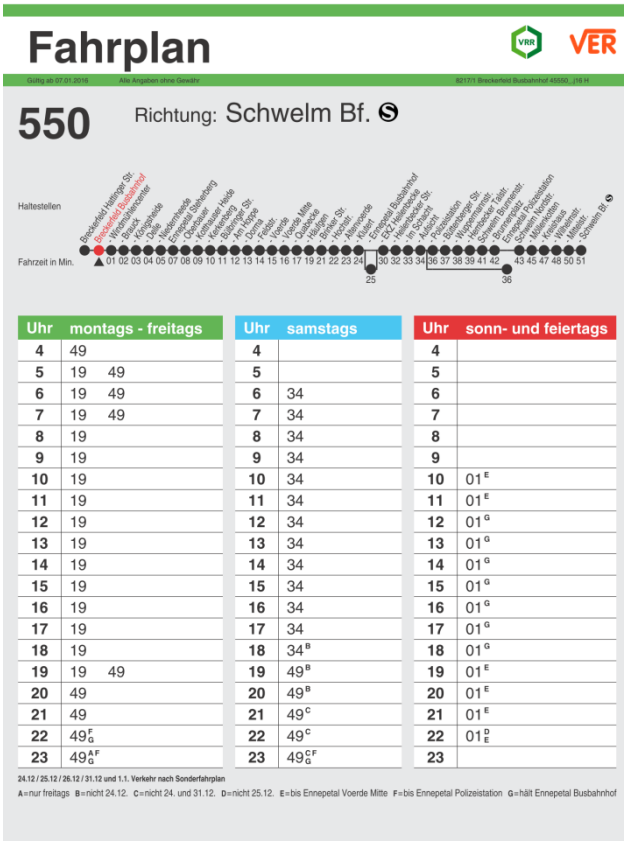
Darüber hinaus sind an jeder Haltestelle Tarifinformationen auszuhängen. Hier sind mindestens die Preisstufen für verkehrsübliche Ziele anzugeben sowie die Fahrpreise aller Preisstufen des Verbundtarifs anzugeben. Darüber hinaus ist (bei Bedarf linienweise) darauf hinzuweisen, welche Ticketangebote nicht in den Fahrzeugen erhältlich sind.

An stark frequentierten Haltepositionen sind dynamische Fahrgastinformationsmedien einzurichten, welche die nächsten Abfahrten mit Echtzeitinformationen darstellen. An Haltestellen mit Linienverknüpfungen ist zusätzlich eine zentrale Übersichtstafel mit den Abfahrten aller Haltepositionen vorzusehen.

Um den Zugang zu Echtzeitinformationen auch an Haltestellen ohne dynamisches Fahrgastinformationsmedien einfach zu ermöglichen, ist mindestens an einer gut sichtbaren Stelle der Haltestelle ein QR-Code anzubringen, der einen Link zu den Echtzeitabfahrtszeit enthält.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis strebt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen eine Zusammenarbeit mit Freifunkinitiativen an, um primär Verknüpfungspunkte und stark genutzte Haltestellen mit W-LAN auszurüsten.

Abb. 38: Aushangfahrplan im standardisierten VRR-Layout



Fahrplan

550 Richtung: Schwelm Bf.

Haltestellen

Fahrzeit in Min.

Uhr	montags - freitags	Uhr	samstags	Uhr	sonn- und feiertags
4	49	4		4	
5	19 49	5		5	
6	19 49	6	34	6	
7	19 49	7	34	7	
8	19	8	34	8	
9	19	9	34	9	
10	19	10	34	10	01 E
11	19	11	34	11	01 E
12	19	12	34	12	01 G
13	19	13	34	13	01 G
14	19	14	34	14	01 G
15	19	15	34	15	01 G
16	19	16	34	16	01 G
17	19	17	34	17	01 G
18	19	18	34 B	18	01 G
19	19 49	19	49 B	19	01 E
20	49	20	49 B	20	01 E
21	49	21	49 C	21	01 E
22	49 F G	22	49 C	22	01 D E
23	49 A F G	23	49 C F G	23	

24.12 / 25.12 / 26.12 / 31.12 und 1.1. Verkehr nach Sonderfahrplan

A=nur freitags B=nicht 24.12. C=nicht 24. und 31.12. D=nicht 25.12. E=bis Ennepetal Voerde Mitte F=bis Ennepetal Polizeistation G=hält Ennepetal Busbahnhof

Quelle: VRR-EFA (Elektronische Fahrplanauskunft)

8.5 Betriebsdurchführung

Die Verkehrsunternehmen, welche die Mehrheit der Verkehrsleistung im Busverkehr im Ennepe-Ruhr-Kreis erbringen, haben zwei Betriebshöfe im Ennepe-Ruhr-Kreis vorzuhalten: Wuppermannshof in Ennepetal, Crengeldanz in Witten. Von den Betriebshöfen ist jede Linie im Ennepe-Ruhr-Kreis in maximal 45 Minuten erreichbar. Die Betriebsleistelle kann außerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises liegen, wenn eine permanente, lückenlose und störungsfreie Kommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen des Unternehmens im Kreisgebiet sichergestellt ist.

Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen wird schnellst möglich ein Ersatzverkehr eingerichtet. Über weitere auch absehbare Störungen (z.B. Straßensperrungen durch Kirmes) sind Fahrgäste auf möglichst vielen Wegen zu informieren. Hierzu gehören in jedem Fall die Internetseite des

Verkehrsunternehmens, ein Eintrag in die Fahrplanauskunft des VRR, Aushänge an den betroffenen Haltestellen und Aushänge in den Fahrzeugen der betroffenen Linie.

Alle Fahrzeuge sind in einem technischen einwandfreien und sauberen Zustand. Hierzu prüft das Fahrpersonal bei Betriebsbeginn das zugewiesene Fahrzeug. Darüber hinaus können mit dem Auftraggeber für den lokalen Busverkehr (Ennepe-Ruhr-Kreis) Reinigungszyklen vereinbart werden. Erhebliche Verunreinigungen, die sich während der Betriebsdurchführung erheben, werden der Leistelle gemeldet. In Abstimmung mit der Leitstelle erfolgt eine Entscheidung, ob das Fahrzeug ausgewechselt werden muss. Kleine Verunreinigungen (z.B. Zeitungen, Flaschen, Dosen) werden vom Fahrpersonal beseitigt. Bei groben Vandlismusschäden wird ein Fahrzeug während der Betriebsdurchführung gewechselt.

Für die Reinigung der Haltestellen erfolgt eine monatliche Kontrolle der Sauberkeit. Reinigungen werden bei Bedarf durch den Eigentümer der Haltestelleninfrastruktur durchgeführt. Grobe Verunreinigungen sind unabhängig von vereinbarten Reinigungszyklen innerhalb von einem Tag zu beseitigen. Fehlende Fahrgastinformationen (Tarif, Aushangfahrpläne) sind innerhalb von einem Tag zu ersetzen. Die durchgeführten Reinigungen und ggf. beseitigten Schäden sind zu dokumentieren.

Alle im Ennepe-Ruhr-Kreis aktiven Unternehmen erkennen den NRW-Tarif und den Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr an. Letzterer Umfasst auch die Umgangstarife in die benachbarten Verkehrsverbünde.

8.6 Regie- und Vertriebssystem

Die den Ennepe-Ruhr-Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen sind bereits heute mit umfassenden verbund- und aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen betraut.

Hierzu gehören Aufgaben

- der Planung und Koordinierung,
- des Finanzmanagement,
- des Marketings und Vertriebs

zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung die Unternehmen aufgrund des Einnahmeaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung dieser Verträge ergangenen Richtlinien des VRR und der Nahverkehrspläne verpflichtet sind.

An den zur Erbringung einer ausreichenden Vertriebsleistung notwendigen mobilen und ortsfesten Einrichtungen soll festgehalten werden, um dem Wunsch der Kunden nach einer stärkeren persönlichen Beratung nachzukommen.

Bei der Weiterentwicklung des Informationssystems erhalten die neuen Medien neben dem klassischen Printfahrplan eine immer größere Bedeutung.

Eine weitere neue Aufgabe der Verkehrsunternehmen liegt in der kontinuierlichen Weiterentwicklung ihres Internetauftritts.

Kundenzentren und Vertriebsstellen

Die Verkehrsunternehmen, welche die Mehrheit der Betriebsleistung im Ennepe-Ruhr-Kreis erbringen, betreiben mindestens Kundenzentren in Schwelm, Ennepetal, Hattingen und Witten. Ergänzend besteht eine ausreichende Anzahl von Vertriebsstellen im gesamten Kreisgebiet. Diese können auch durch eine Kooperation mit benachbarten Verkehrsunternehmen betrieben werden (z.B. Hagener Straßenbahnen). Als weitere Informationsmöglichkeit wird die Schlaue Nummer beworben.

Beschwerdemanagement

Anregungen und Beschwerden zum Bahn- und Busangebot werden von den Verkehrsunternehmen gesammelt. Dies kann auch über das Fahrpersonal erfolgen. Alle Anregungen und Beschwerden werden vom jeweiligen Verkehrsunternehmen zentral gesammelt. Liegen die Anregungen und Beschwerden nicht in der Zuständigkeit des jeweiligen Unternehmens, werden diese weitergeleitet (z.B. Verkehrsverbund, Kommunen, Kreis). Jedes Unternehmen führt eine statistische Erfassung für die zuständigen Anregungen und Beschwerden durch, um Häufungen und möglichen Handlungsbedarf abschätzen zu können. Enthalten die Anregungen und Beschwerden auch eine Kontaktmöglichkeit, erfolgt eine Antwort innerhalb von sieben Werktagen.

9 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr bildet eine wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis. Daher ist der Schülerverkehr bei der Planung des ÖPNV angemessen zu berücksichtigen. Sinkende Schülerzahlen, insbesondere bei Haupt- und Realschulen, führen zu Veränderungen in der Schullandschaft (s. Kap. 2.5). Hieraus werden zukünftig komplexere Strukturen im Schülerverkehr entstehen, da durch die sinkende Zahl an Schülern in Verbindung mit einer freien Schulwahl die Nachfrage schlechter bündelbar sein wird als bisher. Darüber hinaus werden durch die Anpassung der Schullandschaft an die geringere Schülerzahl vor allem auch die Entfernungen länger, so dass der ÖPNV für den Schülerverkehr zukünftig einen zunehmenden Stellenwert erhalten wird.

Darüber hinaus ergeben sich häufig Konflikte zwischen den Anforderungen im Jedermannverkehr und dem Wunsch vieler Eltern und Schüler, im Schülerverkehr möglichst direkte und schnelle Haustür-zu-Schule-Verbindungen anzubieten. Die folgenden Planungsleitlinien und Qualitätsstandards für den Schülerverkehr verfolgen das Ziel, zum einen Konflikte zwischen Schülerverkehr und Jedermann-Verkehr wie etwa Abweichungen vom Taktfahrplan abzubauen und zum anderen, eine gerechte Entscheidungsgrundlage für Anpassungen im Schülerverkehr im gesamten Kreisgebiet zu ermöglichen. Auf eine fahrtenscharfe Planung des Schülerverkehrs wird innerhalb dieses Nahverkehrsplans verzichtet, da dieser auf aktuelle Veränderungen zu Beginn eines jeden Schuljahres überprüft und angepasst werden muss.

Anwendungsbereich

Die im Folgenden definierten Qualitätsstandards zum Schülerverkehr stellen Planungsleitlinien dar, die für Fahrten von Schülern mit Wohnort im Ennepe-Ruhr-Kreis zur nächstgelegenen Schule im Sinne von §9 (1) der Schülerkostenverordnung (SchfkVO) NRW angewendet werden. Wird freiwillig eine andere als die nächstgelegene Schule der gewählten Schulform besucht, besteht kein Anspruch auf Einhaltung der folgenden Standards zum Schülerverkehr. Die Standards werden explizit auch auf Verbindungen zu Schulstandorten außerhalb des Ennepe-Ruhr-Kreises angewendet, soweit diese den nächstgelegenen Schulstandort entsprechend §9 (1) SchfkVO NRW darstellen. Trotzdem ist darauf hinzuweisen, dass die hier ausgeführten Planungsleitlinien als behördeninternes Abwägungs- und Entscheidungsdokument zu verstehen ist und sich hieraus keine subjektiven Rechte für Betroffene herleiten. Diese ergeben sich allein aus den gesetzlichen Bestimmungen und nicht aus den Ausführungen in diesem Nahverkehrsplan. Ebenso bleiben besondere Bestimmungen der SchfkVO NRW z.B. hinsichtlich der Beförderung bei besonderen gesundheitlichen Erfordernissen eines Schülers hiervon unberührt.

Die nachfolgend definierten Standards werden zur Bewertung der Belange des Schülerverkehrs angewendet. Alle Verbindungen, welche diese Standards erfüllen, gelten als zumutbar. Darüber hinaus gehende Ansprüche können nicht berücksichtigt werden, soweit sie nicht durch andere gesetzliche Grundlagen legitimiert sind.

Zur Einhaltung der Standards sollen Schulträger und ÖPNV-Planung miteinander in den Dialog treten. Um Taktabweichungen auf regelmäßig verkehrenden Buslinien zu verhindern und die finanzi-

ellen Mittel für den Schülerverkehr auf ein vertretbares Maß zu begrenzen, sind insbesondere auch schulbezogene Maßnahmen wie Staffelungen der Schulzeiten gemeinschaftlich zu forcieren.

Bedienungs- und Erschließungsstandards

Die in der folgenden Tabelle dargestellten Erschließungsstandards werden für den regulären Unterrichtsbeginn zur ersten Stunde sowie für Rückfahrten nach der vorletzten und letzten Schulstunde der regelmäßigen Unterrichtszeiten des Schulstandortes gewährleistet. Nach Einzelfallprüfung können weitere Fahrten zu anderen Schulstunden eingerichtet werden.. Bei Unterrichtsausfällen sind entsprechend Unterrichts- bzw. Betreuungsangebote für Schüler, die auf das ÖPNV-Angebot angewiesen sind, durch die Schulen sicherzustellen. Die dargestellten Standards gehen über die Erfordernisse der aktuellen SchfkVO NRW hinaus. Diese strengeren Standards können gelockert werden, dürfen aber nicht im Konflikt mit den Vorgaben der SchfkVO NRW stehen.

Tab. 82: Bedienungs- und Erschließungsstandards für den Schülerverkehr

	Grund- und Förderschulen	Weiterführende Schulen (Sek I)	Weiterführende Schulen (Sek II)	Berufsbildende Schulen
Minimale Schulwegentfernung mit ÖPNV-Relevanz	2 km	3 km	5 km	5 km
Max. Entfernung zwischen Haltestelle und Schule	500 m	500 m	1 km	2 km
Max. Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	500 m	1 km	1 km	2 km
Reisedauer für Hin- und Rückfahrt (einschl. Aufenthaltsdauer für etwaige Umstiege)	1 Stunde	2 Stunden	2 Stunden	3 Stunden
Früheste, regelmäßige Abfahrtszeit vom Wohnort	06:00	06:00	06:00	06:00
Max. Anzahl an Umstiegen	1 Umstieg	1 Umstieg	2 Umstiege	2 Umstiege
Ankunftszeit in Abstand zum regulären Unterrichtsbeginn und -ende der Schule	max. 15 Minuten	max. 30 Minuten	max. 30 Minuten	max. 45 Minuten

Die Kapazitäten sind zur Schülerverkehrszeit so zu bemessen, dass alle Fahrgäste, insbesondere Schüler, sicher befördert werden können. Ein Sitzplatzanspruch wird jedoch nicht gewährleistet. Um eine sichere Fahrgastbeförderung zu gewährleisten, werden bedarfsweise Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten angeboten. Diese können zur Entlastung der regelmäßigen Linien entweder vorrangig auf die Bedarfe des Schülerverkehrs zugeschnitten werden oder in einem transparenten Taktmuster die Linienfahrt abschnittsweise verstärken. Welche Art von Verstärkerfahrten anzuwenden ist, wird anhand des Verhältnisses zwischen Fahrgästen im

Jedermannverkehr und im Schülerverkehr im Einvernehmen mit den Schulträgern und den Verkehrsunternehmen entschieden.

Verstärkerfahrten auf Linienabschnitten, die auch dem Jedermannverkehr dienen, sollen möglichst mit dem übrigen Linienangebot vertaktet werden, damit die Fahrten ein transparentes Angebot sowohl für den Schüler- als auch Jedermannverkehr darstellen. Darüber hinaus sind bei dieser Art von Verstärkerfahrten Abweichungen vom regulären Linienweg möglichst zu vermeiden. Verstärkerfahrten, die allein auf den Schülerverkehr zugeschnitten sind, sind hingegen in ihrer Fahrplanlage und im Linienweg möglichst auf die Schulzeiten und -standorte abzustimmen.

Um die Inklusion an Schulen auch durch Maßnahmen im schülerverkehrsbezogenen ÖPNV zu unterstützen, sind auch auf Verstärkerfahrten grundsätzlich Fahrzeuge mit Niederflureinstiegen und Klapprampe für Rollstühle einzusetzen (s. Kap. 8.2).

10 Infrastrukturqualität

10.1 Haltestellen

Die Ausstattung und Optik der Haltestellen definiert in hohem Maße die Beförderungsqualität eines ÖPNV-Systems. Die Haltestellen bilden für den Fahrgast den Zugang zum Verkehrssystem und dienen damit als Visitenkarte. Der Fahrgast erhält den wichtigen ersten Eindruck an der Haltestelle, an der er in das ÖPNV-System eintritt. Die Haltestelleninfrastruktur hat sich in erster Linie an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und ein positives Image transportieren. Darüber hinaus sind die Belange der Barrierefreiheit sowie das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu beachten.

Mit dem seit 1. Januar 2013 gültigen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Barrierefreiheit im ÖPNV eine wichtige Bedeutung zugemessen. Die neue Vorschrift des §8 Abs. 3 PBefG verlangt, dass im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Daher soll für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit aller ÖV-Anlagen erreicht werden. Von dieser Frist kann gemäß §8 Abs. 3 des PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen benannt und auch begründet werden. Darüber hinaus bestimmt §62 Abs. 2 des PBefG, dass die Länder – soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist – den in § 8 Abs. 3 des PBefG genannten Zeitpunkt abweichend vom 01. Januar 2022 festlegen können, sowie Ausnahmetatbestände bestimmen können, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Die Ausstattung der Haltestellen richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen, der Anzahl der Linien und dem Umsteigeaufwand. Die Qualitätsstandards dieses NVP beziehen sich dabei vorrangig auf die Bus- bzw. Straßenbahnhaltestellen, da für den SPNV eigene Vorgaben beim VRR und bei der DB Station & Service vorhanden sind.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Haltestellen. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen an die kreisangehörigen Kommunen zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Die Haltestellen werden in Anlehnung an die Richtlinien des VRR[5] in folgende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert. Hierzu sind auch die angegebenen Zuständigkeiten im VRR-Haltestellenkataster zu beachten.

Strab 1:

- Straßenbahnhaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung

[5] Richtlinie zur: „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ (Stand: 2012)

- an zentralen und regional bedeutsamen Verknüpfungspunkten (SPNV/Strab bzw. Strab/Bus)
- überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger

Strab 2:

- Straßenbahnhaltestellen mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung

Bus 1:

- Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
- an zentralen und regional bedeutsamen Verknüpfungspunkten (SPNV/Bus bzw. Strab/Bus, Bus/Bus)
- überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger

Bus 2:

- Bushaltestellen mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung.

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neu- und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden (siehe Teil D). Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.[6] Die genaue Zuordnung der jeweiligen Haltestellen im Kreisgebiet sowie die Umbauprioritäten erfolgen anhand des aktuellen Haltestellenkatasters bzw. der Absprachen mit den Baulastträgern und Behindertenvertretern.

Es werden folgende zwei Verbindlichkeitsstufen vorgesehen:

verbindliche Standards ●

fakultative Standards ○ (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)

[6] Je nach Lage der Haltestelle im Straßenraum und im Siedlungsbereich sowie nach Klassifizierung der Straße ergeben sich unterschiedliche Baulastträgerschaften (Kommune, Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW). Hier sind im Vorfeld entsprechende Abstimmungen durchzuführen, damit einheitliche Standards umsetzbar sind.

Tab. 83: Ausstattungsstandards für Haltestellen

Ausstattungsmerkmale	Haltestellentyp			
	Strab 1	Strab 2	Bus 1	Bus 2
Sicherheit				
Notrufsäule	○	○	○	
Videokamera	○		○	
Service und Komfort				
Wartehalle /Wetterschutz abh. örtlicher Gegebenheiten	●	○	●	○
Sitzgelegenheit	●	○	●	○
Beleuchtung	●	●	●	○
Entwerter	○			
Abfallbehälter	●	●	●	○
Ticketautomat	○	○	○	
Informationen				
Zeichen 224 StVO, Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbundkennzeichnung, VU-Kennzeichnung	●	●	●	●
Wegweisung zur / von der Haltestelle	○		○	
Fahrplan- und Tarifinformation	●	●	●	●
Linienplan	●	○	○	○
Umgebungsplan	○	○	○	○
Linienplan SPNV/Stadtbahn	○		○	
Uhr	○			
Lautsprecher	○		○	
DFI	○	○	○	○
Infosäule	○		○	
Vitrine	●	○	●	○
Barrierefreiheit[7]				
Stufenloser Zugang zur Haltestelle	●	●	●	○
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung	●	●	●	○
Spalt-/stufenarmer Ein- und Ausstieg ins/aus dem Fahrzeug	●	●	●	○
2,50 m Standardtiefe (2,00 m Mindesttiefe) der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung)	●	○	●	○
Hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m)	●	○	○	○
Taktiles Leitsystem	●	●	●	○
Kontrastreiche Bodenindikatoren	●	●	●	○
Kontrastreiche Kennzeichnung von Flächen und Objekten	●	●	●	○
Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip	●	○	○	
Kundenservice & weitere Angebote				
Kundenzentrum bzw. Verkaufsstelle im Nahbereich	○			
Fahrradabstellmöglichkeiten (im Einzelfall; abhängig von B&R-Potenzial)	●	○	○	

Die Haltestellen sind stets in einem sauberen und einwandfreien Zustand zu halten. Hierzu gehören:

[7] Siehe hierzu folgende Quellen:
Leitfäden für Mindeststandards für Regionalbus-, Stadtbus- und Straßenbahnhaltestellen des Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt (Dez. 2014)
Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); Homepage: www.barrierefrei-mobilitaet.de
Agentur Barrierefrei NRW; Homepage: www.ab-nrw.de

- Haltestellen mit Wartehalle sind einer Sauberkeitskontrolle zu unterziehen und bei Bedarf zu reinigen. Grobe Verunreinigungen, welche die Nutzung der Haltestelle für die Fahrgäste nennenswert beeinträchtigen, sind unabhängig von den Reinigungszyklen unverzüglich zu entfernen.
- Fehlende oder beschädigte Kundeninformationen (z.B. Fahrpläne, Tarif-Informationen) sind unverzüglich zu ersetzen.
- Graffiti-Beschmierungen sind unverzüglich zu beseitigen.
- Die Reinigungs- und Kontrollintervalle sind so anzulegen, dass eine effiziente Instandhaltung der Haltestellen möglich ist

Werden Haltestellen mit einem Fahrgastaufkommen von über 200 Einsteigern / Tag über einen Zeitraum von mindestens einem Monat verlegt, soll an den Ersatzhaltestellen ein Wetterschutz eingerichtet werden, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen.

10.2 Fahrweg

Neben den Haltestellen bestimmen der Zustand und die Qualität des Fahrweges in hohem Maße die Beförderungsqualität. Ein störungsfreier Betrieb auf den Fahrwegen zwischen den Haltestellen ist immer anzustreben. Daher sind die Fahrwege insbesondere für die Straßenbahn gemäß BoStrab durch vorausschauende Instandhaltungsintervalle in einem technisch einwandfreien Zustand zu halten. Im Rahmen weiterer Umbaumaßnahmen im Straßenbahnbereich ist sicherzustellen, dass für den Fahrgast attraktive Beförderungsgeschwindigkeiten erzeugt werden, die eine Konkurrenz zum MIV darstellen können. Grundsätzlich soll daher die Straßenbahn im Straßenraum eine Vorrangschaltung an allen Knotenpunkten bekommen. Ebenso soll an zentralen und insbesondere stark ausgelasteten Knotenpunkten, die durch Schnellbusse befahren werden, eine Bevorrechtigung für den Busverkehr eingerichtet werden.

Der Busverkehr benutzt das bestehende Straßennetz. Innerhalb des zeitlichen Geltungsbereiches des Nahverkehrsplans ist nicht mit einer Vielzahl einschneidender Veränderungen im Hauptverkehrsstraßennetz zu rechnen. Für den Busverkehr ist die Sicherung eines stabilen Betriebsablaufes auch bei steigenden Verkehrsbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr das vordringliche Ziel.

Für den Busverkehr gelten folgende Anforderungen an die Fahrwege:

- Führung des Busverkehrs auf Straßen mit Vorfahrtsregelungen.
- Störungsfreier Fahrverlauf für Busse durch Vorrangschaltungen an stark ausgelasteten Knotenpunkten mit den LSA-Anlagen.
- Errichtung von Buskaps statt Busbuchten innerhalb der Ortsdurchfahrten (außerhalb der Ortsdurchfahrten sind die Busbuchten so anzulegen, dass eine rasche Ein-und Ausfahrt der Busse sowie ein barrierefreier Ein-/Ausstieg sichergestellt ist).
- Sicherstellung der Befahrbarkeit der Straßen für den Begegnungsfall Bus/Bus.

11 Qualitätsmanagementsystem

Die Qualität von Bahn und Bus ist Grundlage für ein attraktives Angebot. Die kommunalen Aufgabenträger sind daher über das ÖPNVG NRW verpflichtet, eine angemessene ÖPNV-Qualität sicher zu stellen, was im Nahverkehrsplan erfolgen soll (§8 ÖPNVG NRW). Hierzu sind Standards zu definieren und regelmäßig auf Einhaltung zu überprüfen. Das Qualitätsmanagementsystem für den Ennepe-Ruhr-Kreis soll dazu auf den Empfehlungen des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr für das Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV aufbauen und lokale Besonderheiten berücksichtigen.

Baustein 1: Qualitätsbericht und Kommunikation

Alle Verkehrsunternehmen, welche die überwiegende Betriebsleistung im Kreisgebiet erbringen, haben einen Qualitätsbericht zu erstellen (derzeit VER, Bogestra, BVR). Grundlage für den Qualitätsbericht sind die in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsstandards, die insbesondere mit den in den Bausteinen 2 und 3 festgelegten Messmethoden zu erfassen und darzustellen sind. Der Qualitätsbericht ist jährlich vor der kleinen Abstimmungsrunde (vgl. Tab. 86) dem Aufgabenträger vorzulegen. Die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Qualitätsberichte werden vom Aufgabenträger zusammengefasst und veröffentlicht.

Tab. 84: Relevante Linien für das Qualitätsmanagementsystem (Stand Sommer 2016)

Betreiber/Konzession	Linien
Straßenbahnlinien	
BOGESTRA	308, 310
Buslinien	
BOGESTRA	CE31, 320, 359, 375, 376, 378, 379
BOGESTRA/VER	SB37
BOGESTRA/VER/WSW	SB67
DB (Busverkehr Rheinland)	591, 592, 593, 595
DB (Busverkehr Rheinland)/VER	SB38
VER	330, 331, 371, 373, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 568, 608*
VER/WSW	332

* Die Fahrten der Linie 608 zwischen dem Ennepe-Ruhr-Kreis und der Stadt Wuppertal werden ausschließlich von VER durchgeführt.

Die Abstimmung zwischen Ennepe-Ruhr-Kreis und den Verkehrsunternehmen erfolgt zweimal pro Jahr. Je nach Termin sind unterschiedliche Schwerpunkte vorgesehen. Mit der Einbindung aller Verkehrsunternehmen im Sommer soll sichergestellt werden, dass auch diese zumindest anteilig in das Qualitätsmanagementsystem eingebunden werden, auch wenn diese nur über einbrechende Buslinien betroffen sind.

Tab. 85: Weitere Linien für große Abstimmungsrunde

Betreiber/Konzession	Linien
Buslinien	
EVAG	166
EVAG/VER	141
HST	512, 518, 519, 541, 542
HST/VER	511
MVG	84
VER/VGV/WSW	647
VER/WSW	
WSW	602, 634

Bei statistischen Auffälligkeiten muss es sein linienweise auszuwerten. Für den zu veröffentlichenden Bericht reicht eine Gesamtbetrachtung. Mit weiteren Messungen in den darauffolgenden Jahren werden zudem die linienspezifischen Entwicklungen aufgezeigt. Ziel ist es, einen kreisweiten unternehmensübergreifenden Qualitätsbericht zu erhalten.

Tab. 86: Qualitätsmanagementsystem: Kommunikation und Austausch

Termine	Teilnehmer	Themen
Große Abstimmung (z. B. Sommer)	▪ Ennepe-Ruhr-Kreis ▪ kreisangehörige Kommunen ▪ alle Verkehrsunternehmen ▪ weitere je nach Inhalten	▪ Anliegen von Kommunen und Verkehrsunternehmen bezogen auf die Betriebsqualität ▪ Ergebnisse der Qualitätsprüfung und sich ergebender Handlungsbedarf (Schwerpunkte) ▪ ggf. weitere Themen
Kleine Abstimmung (z.B. Winter)	▪ Ennepe-Ruhr-Kreis ▪ alle relevanten Verkehrsunternehmen im Rahmen des Qualitätsmanagements ▪ weitere je nach Inhalten	▪ umfassende Besprechung der Ergebnisse der Qualitätsprüfung ▪ Änderungsbedarf beim Qualitätsmanagementsystem ▪ detaillierte Diskussion des Handlungsbedarfs ▪ ggf. weitere Themen

Baustein 2: Messverfahren

Zur Überprüfung der Qualitätsstandards werden analog dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen drei Verfahren genutzt. Je nach Verfahren können quantitative und qualitative Größen gemessen werden. Für das Qualitätsmanagementsystem im Ennepe-Ruhr-Kreis sollen die Verfahren *Direkte Leistungsmessung* und *Kundenzufriedenheitsmessung* genutzt werden. Mit der Messung der Kundenzufriedenheit sollen auch Themen wie Qualität von Bussen oder Dienstleistungen integriert werden, sodass das dritte mögliche Messverfahren über Testkunden nicht zusätzlich erforderlich sind.

Tab. 87: Qualitätsmanagementsystem: Messverfahren

Direkte Leistungsmessung (DPM)	Kundenzufriedenheitsmessung (KZM)
▪ objektive Bewertungsskala ▪ Bewertung der Ergebnisse anhand quantitativ messbarer Kriterien ▪ dauerhafte und periodische Messungen	▪ keine Festlegung von Zielwerten ▪ Befragungen zur Nutzerwahrnehmung ▪ quantitative Befragung ▪ jährliche Befragungen

Baustein 3: Kriterien

Mit diesem Baustein werden die qualitativen und quantitativen Kriterien für den Ennepe-Ruhr-Kreis vorgegeben. Diese sind entsprechend der Qualitätsvereinbarung mit den Verkehrsunternehmen (derzeit VER, BOGESTRA und BVR) auf den betroffenen Linien (vgl. Tab. 84) und Dienstleistungsangeboten durchzuführen. Steht den Verkehrsunternehmen kein RBL zur Durchführung der Qualitätsmessungen zur Verfügung müssen alternativ personalgestützte Ersatzmessungen vorgenommen werden. Diese sind vorab bzgl. Art und Umfang mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Tab. 88: Qualitätsmanagementsystem: Messverfahren

Kriterium	Messung	Aussage
Verfügbarkeit	▪ DPM-Verfahren mit durch ITCS/Ver-kehrsbericht erfasste Daten ▪ Grundlage: Fahrplan ▪ Anzahl der nicht laut Fahrplan durchgeführten Fahrten	▪ Anteil der nicht oder teilweise nicht erfolgten Fahrten nach Buslinien und Tagestypen (Mo.-Fr., Sa., So.) ▪ Gliederung nach internen und externen Ursachen bei Linien mit einer überdurchschnittlichen Ausfallquote
Pünktlichkeit	▪ DPM-Verfahren mit durch ITCS erfassten Daten ▪ Grundlage: Fahrplan ▪ Anzahl der Fahrten mit einer Verspätung von mehr als 3 Minuten ▪ zu frühe Abfahrten ab einer Minute	▪ Anteil der mit mehr als 3 Minuten verspäteten Fahrten nach Buslinien und Tagestypen (Mo.-Fr., Sa., So.) ▪ Stafflung der Verspätungen in Stufen 3 bis 5 Minuten 5 bis 10 Minuten mehr als 10 Minuten ▪ Einzelfallbeobachtungen bei überdurchschnittlich verspäteten Linien
Anschlüsse	▪ DPM-Verfahren mit Erhebern ▪ Grundlage: garantierte Anschlüsse ▪ Anzahl der Anschlüsse die nicht erfüllt werden	▪ Anteil der nicht erfüllten Anschlüsse nach Tagestyp (Mo.-Fr., Sa., So.) ▪ Ermittlung der Ursachen für häufig nicht funktionierende Anschlussbeziehungen
Personal	▪ je nach Aussage tns-Befragung, Kundenbefragung oder DPM ▪ Grundlage: subjektive Wahrnehmung ▪ Anteil aller Antworten über einem definierten Grenzwert*	▪ Zufriedenheit mit Fahrpersonal inkl. Subunternehmen (Kundenbefragung) ▪ Zufriedenheit mit Serviceleistungen inkl. Vertriebsstellen (tns-Befragung)

Kriterium	Messung	Aussage
Ausstattung	▪ KZM-Verfahren ▪ Grundlage: subjektive Wahrnehmung ▪ Anteil aller Antworten über einem definierten Grenzwert*	▪ Zufriedenheit mit Komfort und Bequemlichkeit im Fahrzeug ▪ Zufriedenheit mit Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug ▪ Zufriedenheit mit Komfort und Ausstattung der Haltestelle ▪ Zufriedenheit mit Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestelle
Information	▪ KZM-Verfahren ▪ Grundlage: verfügbare Informationsmöglichkeiten ▪ Anteil aller Antworten über einem definierten Grenzwert*	▪ Zufriedenheit mit Fahrplaninformation an Haltestelle (Einzelmerkmal oder Mittelwert) ▪ Zufriedenheit mit Information im Fahrzeug (Einzelmerkmal oder Mittelwert) ▪ Ermittlung des Bekanntheitsgrad von Informationsmöglichkeiten nach Altersgruppen
Sicherheit	▪ KZM-Verfahren ▪ Anteil aller Antworten über einem definierten Grenzwert*	▪ Sicherheitsempfinden an Haltestellen tagsüber und abends/nachts ▪ Sicherheitsempfinden in Fahrzeugen tagsüber und abends/nachts

* keine Grenzwertfestlegung bei erstmaliger Durchführung; basierend auf Ergebnissen jeweils Zielfestlegung für Folgejahr in der kleinen Abstimmungsrunde.

Teil C:
Maßnahmenkonzept Leistungsangebot

12 Grundlagen der Angebotskonzeption

12.1 Ziele des Ennepe-Ruhr-Kreises

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und aufbauend auf die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung hat der Ennepe-Ruhr-Kreis Rahmenvorgaben und Ziele für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet festgelegt. Grundsätzlich gilt, dass der ÖPNV die Weiterentwicklung des Kreises und der kreisangehörigen Städten als lebenswerter Wohnstandort, moderner und sicherer Arbeits- und Bildungsstandort sowie als hochwertiger Freizeit- und Naherholungsstandort fördern soll und einen wichtigen Beitrag zur Mobilität und Vernetzung der Region leistet. Vor diesem Hintergrund werden folgende Zielsetzungen für das Handlungskonzept zur Ausgestaltung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis formuliert:

- Ein flächendeckendes, attraktives, vertaktetes Mobilitätsangebot, das sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste ausrichtet, ist auf der Grundlage der im Nahverkehrsplan definierten Kreisstandards zu gewährleisten. Die Kreisstandards definieren für die unterschiedlichen Siedlungsbereiche im Kreisgebiet die Erschließungsqualität sowie die Verbindungsqualität zu den relevanten Versorgungszentren und Arbeitsplatzstandorten. Die Kreisstandards sollen nicht unterschritten werden, lediglich im Einzelfall können bei unverhältnismäßig unwirtschaftlicher Bedienung begründet Ausnahmen vereinbart werden.
- Im Rahmen der Nahverkehrsplanung ist den Grundsätzen und Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung sowie weiteren Ansprüchen, die sich aus geltendem Recht ergeben, zu folgen.
- Demografischen Veränderungen, veränderten Mobilitätsbedürfnissen, Ansprüchen und Lebenseinstellungen ist bei der Nahverkehrsplanung Rechnung zu tragen.
- Die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV ist, insbesondere durch konsequente und kontinuierliche Verbesserung der Barrierefreiheit, zu optimieren.
- Noch vorhandene Potenziale sind durch eine Verbesserung des Angebotes auf Relationen mit hohem Wegeaufkommen und unterdurchschnittlichem ÖPNV-Anteil auf der Grundlage einer Potenzialanalyse zu bestimmen und zu aktivieren. Damit ist das Ziel einer besseren Marktausschöpfung und wirtschaftlicher Effizienz zu verfolgen.
- Das Nahverkehrsangebot ist durch Rückführung des Angebotes auf den tatsächlichen Bedarf auf der Grundlage der Ergebnisse der Fahrgastzählung wirtschaftlich zu gestalten. Eine ausreichende Finanzierung zur Aufrechterhaltung dieses Angebots ist vor dem Hintergrund der sich anpassenden Bundes- und Landeszuschüsse sicherzustellen.
- Das Angebot auf nachfragestarken und schnellen, direkten Verbindungen ist als besonders konkurrenzfähige und attraktive Alternative zum MIV zu sichern bzw. zu stärken.
- In Zeiten und Räumen mit geringer Fahrgastnachfrage ist zur Sicherstellung einer gemäß Kreisstandards erforderlichen ÖPNV-Bedienung der verstärkte Einsatz bedarfsgesteuerter Angebotsformen zu verfolgen.

- Die Attraktivität, Konkurrenzfähigkeit und Fahrplanstabilität des ÖPNV ist durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen kontinuierlich zu verbessern.
- Die Einbindung des ÖPNV in eine multimodale Mobilität sowie eine integrierte Verkehrsplanung soll insbesondere durch die Schaffung und Ausweitung von intelligenten Schnittstellen von SPNV, ÖSPV, Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Angeboten sowie Car- und Bikesharing erfolgen.
- Der ÖPNV soll verstärkt einen Beitrag zur Reduktion der Schadstoffemissionen des Verkehrs und damit zur klimaschonenden Mobilität leisten. Auch im ÖPNV sollen die Lärm- und Luftschadstoffemissionen der eingesetzten Fahrzeuge vermindert werden. Gleichwohl soll der ÖPNV die umweltpolitischen Zielsetzungen der Kommunen im Kreis unterstützen.
- Der ÖPNV stellt einen bedeutenden Faktor einer nachhaltigen Flächen- und Siedlungsentwicklung sowie der Attraktivierung von Zentren und Standorten dar. Konkret sollen städtebauliche und verkehrliche Vorhaben der Kommunen im Kreis mit den Zielen und Vorgaben des NVP abgestimmt werden; eine Ausrichtung zukünftiger Stadtentwicklungsvorhaben an Netz und Angebot der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, insbesondere des ÖPNV, ist anzustreben.

12.2 Rahmenvorgaben zur Angebotsplanung

Zum Erreichen der Zielsetzungen für das Leistungsangebot im ÖPNV basiert die Angebotsplanung auf drei Säulen (vgl. Abb. 39): Mit den Kreisstandards werden raumstrukturelle Vorgaben getroffen, um innerhalb des heterogenen Kreisgebietes in vergleichbaren Siedlungstypen einen Rahmen für ein vergleichbares ÖPNV-Angebot zu setzen. Die Kreisstandards tragen der aus der Daseinsvorsorge (§1 Abs. 1 ÖPNVG) abgeleiteten Planungspflicht für den ÖPNV Rechnung. Die Festlegung der Kreisstandards ist in Teil B dokumentiert.

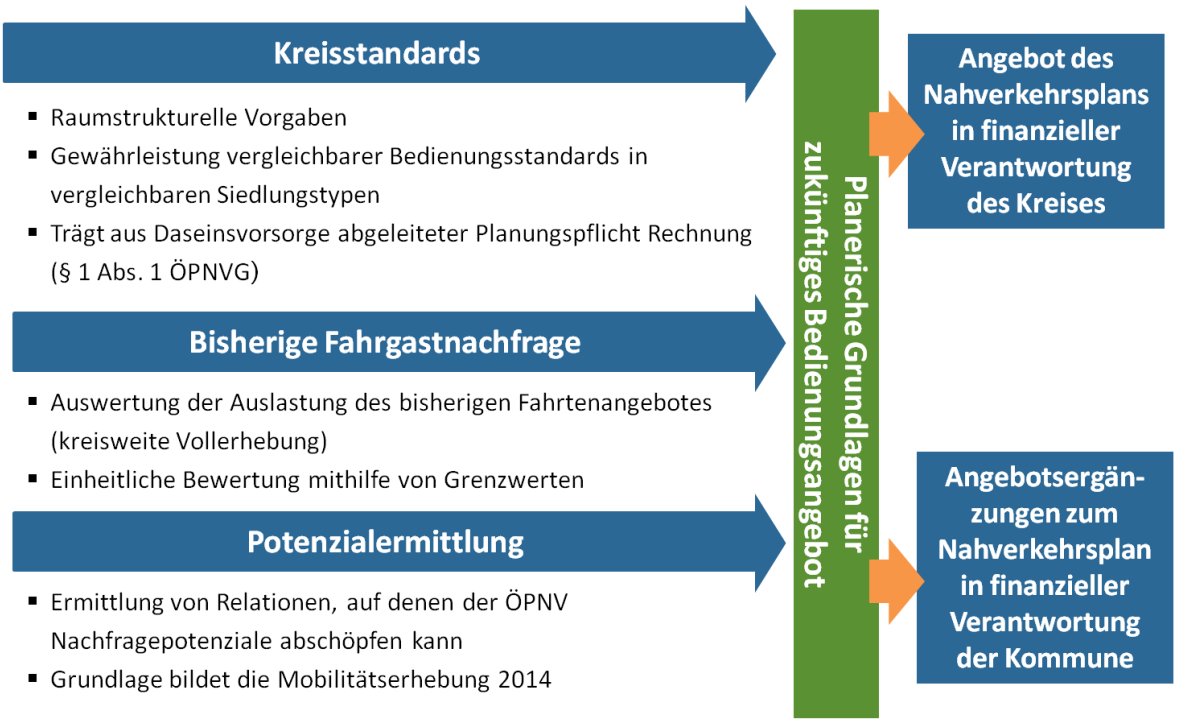
Darüber hinaus wird das gegenwärtige ÖPNV-Angebot aufgrund der bisherigen Fahrgastnachfrage überprüft. Hierzu ist eine kreisweite Vollerhebung aller Fahrten im regelmäßigen ÖPNV-Angebot durchgeführt worden und mithilfe von festgelegten Grenzwerten bewertet worden. Da es sich hierbei um vertrauliche Unternehmerdaten handelt, sind die Auswertungen nicht Bestandteil dieses Berichtes zum Nahverkehrsplan.

Als dritte Säule ist eine Potenzialermittlung durchgeführt worden. Diese greift auf die im Jahr 2014 durchgeführte Mobilitätsuntersuchung zurück, in der das Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung untersucht worden ist. Hieraus ist der Modal Split für relevante Wegebeziehungen im Ennepe-Ruhr-Kreis ermittelt worden und mit dem täglichen Wegeaufkommen auf diesen Relationen verglichen worden. Anhand dessen ist ein Verlagerungspotenzial auf den ÖPNV bestimmt worden.

Diese drei Säulen stellen das wesentliche Fundament der Planungen dar, die das zukünftige Leistungsangebot im Nahverkehrsplan festlegen. Das auf diese Art und Weise festgelegte ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet wird auch weiterhin im Sinne der Gewährleistung einer angemessenen Bedienung im Sinne des §8 (3) ÖPNVG durch den Kreis finanziell verantwortet. Darüber hinaus gehende Verkehrsleistungen werden in dieser Nahverkehrsplanfortschreibung nicht als Bestand-

teil der angemessenen Bedienung im Sinne des Gesetzes definiert und sind ggf. als Zusatzangebot durch die kreisangehörigen Städte zu finanzieren.

Abb. 39: Säulen der Angebotsplanung



Neben der Bewertung des Status Quo im Kontext dieser Rahmenbedingungen zur Angebotsplanung sind die folgenden, weiteren Rahmenvorgaben zu beachten:

- Entsprechend der Laufzeiten der gegenwärtigen Betrauungen der Verkehrsunternehmen, muss eine Vergabe der Verkehrsleistungen spätestens zum 01.07.2019 erfolgen. Die im Vorfeld der Vergaben EU-weit zu veröffentlichende Vorabbekanntmachung soll möglichst in der ersten Jahreshälfte 2017 stattfinden.
- Der Nahverkehrsplan muss den geänderten Mobilitätsbedürfnissen und dem sich verändernden Mobilitätsverhalten Rechnung tragen. Hierzu gehört insbesondere die Schaffung intermodaler Verkehrsangebote durch die intelligente Verknüpfung des ÖPNV mit neuen Formen des Individualverkehrs wie CarSharing, Leihfahrradsystemen und e-bikes (vgl. auch Ziele 3, 4, 11 in Kap. 12.1)
- Der Schülerverkehr wird auf den jeweiligen Bedarf zugeschnitten und ist daher kein Bestandteil der Angebotsrahmenplanung des Nahverkehrsplans. Allerdings definiert der Nahverkehrsplan in Kapitel 9 schulformbezogene Qualitätsstandards, um eine bedarfsgerechte Andienung aller Schulen im Kreis zu erreichen.

12.3 SPNV-Konzept 2019 des VRR

Mit dem Auslaufen des Verkehrsvertrages des S-Bahnverkehrs zwischen dem VRR und der DB Regio im Dezember 2019 wird seitens des VRR im Teilraum Ruhrgebiet eine Umstellung des Grundtaktes vom derzeitigen Takt 20 auf einen Takt 15/30 vorgenommen. Dadurch soll auf vielen Achsen ein nachfragegerechteres Angebot entstehen, das zudem mehr Relationen und Direktver-

bindungen vorsieht. Im Rheinland (Region Düsseldorf / Köln) hingegen soll das gegenwärtige Taktschema vom Takt 10/20 beibehalten werden.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis ist auf den Linien S1, S3, S5, S8 und S9 von dieser Umstellung betroffen. Auf den Linien S3 und S9 wird in diesem Zuge das gegenwärtige Angebot im Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises von einem Takt 20 auf einen ganztägigen Takt 30 reduziert. Auf der Strecke der S9 soll das S-Bahn-Angebot dabei durch eine zusätzliche Regionalbahn pro Stunde von Wuppertal in Richtung Essen und weiter nach Oberhausen ergänzt werden. Damit werden weiterhin drei Direktverbindungen pro Stunde zu den wichtigsten Stationen entlang der Strecke S9 angeboten.

Dagegen wird die S1 als nachfragestärkste S-Bahn-Linie im VRR zwischen Dortmund und Essen auf einen durchgehenden Takt 15 montags bis freitags während der Haupt- und Normalverkehrszeit verdichtet. Hieraus resultiert Anpassungsbedarf im Hinblick auf die Verknüpfung mit den Bus- und Straßenbahn-Linien in Bochum-Langendreer und Dortmund-Oespel.

Die S8 weist im Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises bereits gegenwärtig an Werktagen nur zwei Fahrten pro Stunde im Takt 20/40 auf. Einer ganzheitlichen Harmonisierung auf einen Takt 30 steht jedoch entgegen, dass die S8 sowohl den Teilraum Ruhrgebiet mit einem zukünftigen 15/30-Grundtakt (montags bis freitags) als auch den Teilraum Rheinland mit einem 10/20-Grundtakt befährt. Die Grenze zwischen beiden Grundtakten auf dieser Linie wird in Wuppertal verlaufen. Eine Umstellung auf einen Takt 30 hätte zur Folge, dass es bei einer durchgehenden Fahrt pro Stunde zu einer Liegezeit von 10 Minuten im Bereich Wuppertal käme, um die beiden Grundtakte zu harmonisieren.

Aus diesem Grund wird es in der Linienführung auf der Strecke der heutigen S8 im Ennepe-Ruhr-Kreis zu umfangreichen Änderungen kommen. Zukünftig soll eine stündliche Verbindung der S8 von Mönchengladbach / Düsseldorf kommend mit einer stündlichen Verlängerung der aus Essen kommenden S9 über Wuppertal hinaus bis Hagen vertaktet werden. Zwischen Hagen und Wuppertal entsteht so ein ungefährer Takt 30. Diese Umstellung hätte für die Städte Ennepetal, Gevelsberg und Schwelm die Konsequenz, dass nur noch eine stündliche Direktverbindung nach Düsseldorf verbleibt. Neu hinzukommen würde eine stündliche S-Bahnverbindung nach Essen.

Für Fahrten nach Düsseldorf Hbf und darüber hinaus besteht als Alternative, in Schwelm und Wuppertal auf die Regionalexpress-Verbindungen RE4 oder RE13 oder alternativ auf die von Wuppertal Hbf im 20-Minuten-Takt verkehrende Linie S8 umzusteigen. Der Umstieg auf die S8 ist systembedingt mit einer Wartezeit von etwa 10 Minuten verbunden. Bei der Umsetzung des veränderten Linienkonzeptes auf der Strecke der heutigen S8 ist daher anzustreben, mithilfe einer Umsteigeverbindung von der verlängerten S9 einen kurzen Anschluss auf eine RE-Linie nach Düsseldorf sicherzustellen. Damit können weiterhin zwei attraktive Verbindungen pro Stunde in die Düsseldorfer Innenstadt angeboten werden.

Um für die Fahrgäste eine hohe Transparenz des Angebotes zu gewährleisten, ist aus Sicht des Ennepe-Ruhr-Kreises zu empfehlen, die Strecke Hagen – Wuppertal in die Linie S5 zu integrieren, während die Linie S8 auf den Abschnitt Wuppertal – Düsseldorf – Mönchengladbach beschränkt wird. Durch die entsprechende Kennzeichnung (S8 / S5 oder S9 / S5) in den Zielanzeigen der Fahr-

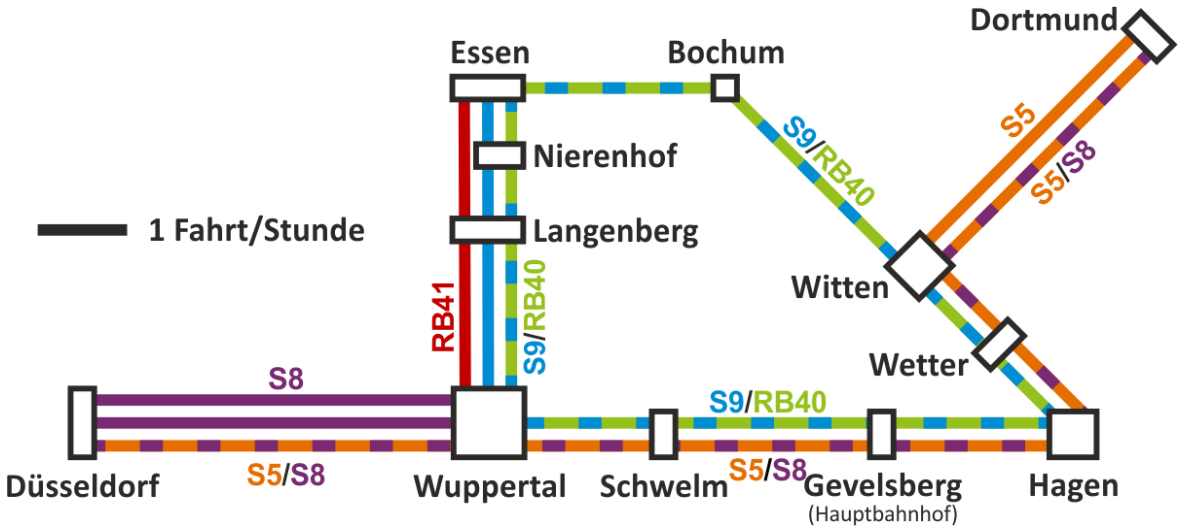
zeuge lässt sich somit auf einen Blick erkennen, ob das Fahrzeug über Wuppertal hinaus zu den Zielen im Ennepe-Ruhr-Kreis fährt.

Im Zuge der Konzeption zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist vorgesehen, dass die Linie RB 40 zukünftig ebenfalls in das S-Bahn-Netz integriert wird. Diese kann analog des heutigen Linienkonzeptes auf der S2 mit wechselnden Fahrzielen ebenfalls in die Linie S5 integriert wird, indem sie mit der nach Hagen verlängerten Fahrt der S9 zusammengebunden wird. Damit ergeben sich folgende Fahrten auf der Strecke der heutigen S8:

- S8 Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal; Linienwechsel auf die S5 und weiter über Schwelm – Gevelsberg – Hagen – Witten nach Dortmund
- S9 Bottrop – Essen – Velbert-Langenberg – Wuppertal; Linienwechsel auf die S5 und weiter über Schwelm – Gevelsberg – Hagen – Witten nach Bochum und Essen.

Damit ergibt sich eine neue Linie S5 von Wuppertal Hbf. – Schwelm – Ennepetal – Hagen – Witten – Dortmund / Essen, die in einem reinen Halbstundentakt verkehrt. Perspektivisch ist bei einer Fahrt pro Stunde ein Flügelzugkonzept anzustreben, bei dem stündlich eine Fahrt der S5 in Witten Hbf. geteilt wird. Ein Zugteil fährt weiter nach Dortmund Hbf, während der andere Zugteil weiter über Bochum nach Essen fährt.

Abb. 40: Empfehlung zur Umsetzung der S-Bahn-Takt-Umstellung



Quelle: eigene Darstellung

Wie in Kap. 3.2.3 beschrieben, weist bereits heute der überwiegende Teil des Busverkehrs im Ennepe-Ruhr-Kreis ein Taktschema auf, das zum 15/30-Minuten-Grundtakt kompatibel ist. Daher entstehen insgesamt bessere Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Busverkehr. Hierdurch wird auf einigen Relationen erreicht, dass dem Fahrgast zwei identische Verbindungen pro Stunde ermöglicht werden und dadurch das Gesamtangebot ohne zusätzliche Leistungen im Busverkehr insgesamt attraktiver wird.

Andererseits verursacht die Umstellung des S-Bahntakts auch einen Anpassungsbedarf bei mehreren Buslinien. Dies betrifft nur den Zeitraum montags bis freitags und überwiegend regionale Buslinien, welche über die Kreisgrenzen hinaus verkehren.

Tab. 89: Anpassungsbedarf durch Taktumstellung

Verknüpfungspunkt	Relevante Linien Ennepe-Ruhr-Kreis
Hattingen Mitte (S3) ▪ Umstellung Takt 20 auf Takt 30	CE31: Takt 20 647: Takt 20/40
Dortmund-Oespel (S1) ▪ Umstellung Takt 20 auf Takt 15	371: Takt 20
Bochum-Langendreer (S1) ▪ Umstellung Takt 20 auf Takt 15	310: Takt 20 378: Takt 20 379: Takt 20
Wuppertal-Oberbarmen (S8, S9) ▪ S8: Umstellung Takt 20 auf Takt 60 ▪ S9: Verlängerung ab Wuppertal Hbf. im Takt 60 ▪ Überlagerung zu etwa Takt 30	602: Takt 20
Velbert-Nierenhof (S9) ▪ Umstellung Takt 20 auf Takt 30	647: Takt 20/40
Velbert-Langenberg (S9) ▪ Umstellung Takt 20 auf Takt 30	647: Takt 20/40
Gevelsberg Hbf. (S8 / S9, T30) ▪ S8: Umstellung Takt 20/40 auf Takt 60 ▪ S9: Verlängerung ab Wuppertal Hbf. im Takt 60 ▪ Überlagerung zu Takt 30 im Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises	552: Takt 20/40

13 Netzhierarchien

Das Entwicklungskonzept für das Bus- und Bahnangebot folgt einem hierarchischen Liniennetzaufbau, in dem vier Qualitätsstufen unterschieden werden. Zentrale Unterschiede zwischen den Hierarchiestufen liegen in der Verkehrsfunktion sowie daraus resultierend in der Taktfrequenz und in den Bedienungszeiträumen.

Regionales Schnellverkehrsnetz

Zum Schnellverkehrsnetz gehören die Linien des Schienenpersonennahverkehrs sowie die Schnellbus-Linien. Ziel der Angebote im Schnellverkehrsnetz ist es, die kreisangehörigen Städte mit den benachbarten Oberzentren und weiteren relevanten Großstädten im Verflechtungsbereich zu verknüpfen. Diese Aufgabe soll vorrangig der Schienenpersonennahverkehr übernehmen. In Kreisgebieten ohne Anschluss an Eisenbahnstrecken werden diese Aufgaben durch den Schnellbus übernommen, der in diesen Bereichen des Kreisgebietes weiter gestärkt werden soll. Das Schnellverkehrsnetz ist durch ein regelmäßiges Taktangebot an allen Wochentagen und lange Bedienungszeiträume gekennzeichnet. Damit weist das Schnellverkehrsnetz eine hohe Angebotsqualität auf und ist daher auch für die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, wie dem Fahrrad oder dem Auto, besonders geeignet. Gemeinsam mit dem Primärnetz stellt das Schnellverkehrsnetz das Vorrangnetz des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis dar.

Regionales und lokales Primärnetz

Im Primärnetz wird ein leistungsfähiges Bus- und Bahnangebot im Kreisgebiet gebündelt, welches neben dem Schnellverkehr das Rückgrat des ÖPNV zwischen Mittelzentren im Kreisgebiet sowie auf nachfragestarken Verbindungen zwischen Stadtteilen und Innenstädten bildet. Das Primärnetz ist durch ein regelmäßiges Taktangebot an allen Wochentagen und lange Bedienungszeiträume gekennzeichnet. Im Gegensatz zum Schnellverkehr ist jedoch das Erschließungsraster im Primärnetz feiner, wodurch die Reisegeschwindigkeiten geringer sind. Dennoch weist auch das Primärnetz eine hohe Angebotsqualität auf und stellt gemeinsam mit dem Schnellverkehrsnetz das Vorrangnetz im ÖPNV des Ennepe-Ruhr-Kreises dar.

Regionales und lokales Sekundärnetz

Das Sekundärnetz ergänzt die beiden Säulen des Vorrangnetzes um Angebote, die eine Erschließung von kleineren Ortsteilen gewährleisten oder eine Feinerschließung größerer Siedlungsbereiche darstellen. Diese werden mit Linien des Sekundärnetzes mit dem nächstgelegenen Versorgungszentrum verbunden. Auch im Sekundärnetz ist ein regelmäßiges Taktangebot anzustreben, wovon jedoch zeitweise zur Berücksichtigung der Belange des Berufs- und Schülerverkehrs abgewichen werden kann. Ziel des Sekundärnetzes ist es, eine Grundversorgung des ÖPNV auch in kleineren Ortsteilen (ab etwa 500 Einwohnern) zu gewährleisten. Das Sekundärnetz weist gegenüber dem Schnellverkehrs- und Primärnetz eingeschränkte Bedienungszeiträume auf. Auf nachfrageschwachen Linien bzw. zu nachfrageschwachen Zeiten im Sekundärnetz ist der Einsatz nachfrageorientierter Bedienungsformen anzustreben. Durch gute Verknüpfungen mit Linien des Pri-

mär- und Schnellverkehrsnetzes werden mithilfe des Sekundärnetzes auch aus kleineren Ortsteilen attraktive Verbindungen in die benachbarten Oberzentren angestrebt.

Ergänzungsnetz (Schüler- und Berufsverkehr)

Das Ergänzungsnetz verstärkt das Liniennetz im Ennepe-Ruhr-Kreis bedarfsgerecht und ist auf die Belange des Schüler- und Berufsverkehrs abgestimmt. Aus diesem Grund wird im Ergänzungsnetz kein Taktverkehr angeboten. Die Bedienungszeiträume werden abweichend von den Definitionen in Kap. 7.2 für jeden Einzelfall geprüft und die Fahrzeiten auf Schul- bzw. Schichtzeiten abgestimmt. Daher verkehren viele Linien des Ergänzungsnetzes nur außerhalb der Ferien bzw. zu Vorlesungszeiten an Universitäten.

14 ÖPNV-Konzept

Das nachfolgende ÖPNV-Konzept beinhaltet Maßnahmen und Prüfaufträge. Während Maßnahmen zum gegebenen Zeitpunkt umzusetzen sind, bedürfen Prüfaufträge einer Detailplanung sowie weiteren Abstimmungen mit den relevanten Akteuren, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans vorgenommen werden sollen.

Im folgenden Kapitel werden die entwickelten Maßnahmen und Prüfaufträge in Steckbriefform dargestellt. Alle Maßnahmen beschreiben die Veränderungen auf Grundlage des heutigen Leistungsangebots im Ennepe-Ruhr-Kreis. Die in Kapitel 12 beschriebenen Veränderungen im Schienenverkehr werden bereits als gegeben vorausgesetzt, so dass die entwickelten Maßnahmen hierauf basieren.

In den folgenden Tabellen werden alle Maßnahmen sowohl den kreisangehörigen Städten als auch den Linienbezeichnungen zugeordnet.

Tab. 90: Übersicht der Angebotsmaßnahmen zum Eisenbahnverkehr

Linie	Breckerfeld	Ennepetal	Gevelsberg	Hattingen	Herdecke	Schwelm	Sprockhövel	Wetter	Witten
RE4								M1	
RE7		M2				M2			
RE13		M2				M2			
RE16								M3	M3
RB40								M3 P1	M3 P1
RB52					MP1				
S5								P1	P1

Tab. 91: Übersicht der Angebotsmaßnahmen zum lokalen Schienenverkehr

Linie	Breckerfeld	Ennepetal	Gevelsberg	Hattingen	Herdecke	Schwelm	Sprockhövel	Wetter	Witten
308				M4					
309									M5
310									M5

Tab. 92: Übersicht der Angebotsmaßnahmen zum Busverkehr

Linie	Breckerfeld	Ennepetal	Gevelsberg	Hattingen	Herdecke	Schwelm	Sprockhövel	Wetter	Witten
neu1				MP3					
neu2		M29	M29						
neu3			P10		P10			P10	P10
neu4			P10		P10			P10	P10
CE31				MP3					
NE4 BOGESTRA/VER				M30		M30	M30		
NE4 EVAG				M31					
SB37		M6		M6		M6	M6 P11		
SB38			M7 P2					M7	M15 P11
SB67							MP2 P11		MP2 M10 P11
84	P9								
141				MP3 M8					
159				MP4					
176				M9					
320									M10 M11
330				M12		M12			
331				M13					
332							P3		
339		P4				P4			
371									M14
373									P5
374									M10
375									M10
376					MP5 MP8				M10
378									M15 M16
379									M15 M16

Linie	Breckerfeld	Ennepetal	Gevelsberg	Hattingen	Herdecke	Schwelm	Sprockhövel	Wetter	Witten
448									M11
519					P7				
521			P6						
541								P8	
551							M17 M18		
552			M7 M19					M7 M19	
553					MP6			MP6	
554					MP5				
555					MP6			MP6	
556			P6			M20			
557				M6		M6 M20 M21	M6 M12		
558				MP3			P3		
560		M22							
563		M23	M23						
564					MP8				
565		P4				P4			
591								M24	M24
592								M24	M24
593							M28	M25 M28	
595								M25	
602							MP2 MP7		MP2
634				M26			M26		
647				M27					

14.1 Konzept im Schienenverkehr

M1	Zusätzlicher Halt RE4 in Wetter
Betroffene Linien	RE4
Relevante Kommunen	Wetter
Maßnahmen	▪ zusätzlicher Halt Wetter
Infrastrukturbedarf	Ausbau des Mittelbahnsteigs mit Bahnsteighöhe 76 cm
Aufgabenträger	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Umsetzungshorizont	2020
Priorität	hoch
Sonstiges	Maßnahme im Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 enthalten
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M2	Ausweitung des Bedienungsangebots während Schachverkehrszeit
Betroffene Linien	RE7, RE13
Relevante Kommunen	Ennepetal, Schwelm
Maßnahmen	▪ Betriebszeiten zwischen Düsseldorf und Hagen bis 24 Uhr ▪ Hagen Hbf. Anschluss von RE7 von/nach Wuppertal auf RB40 von/nach Witten
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Umsetzungshorizont	2020
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M3	Spätverkehrsangebot zwischen Hagen und Bochum
Betroffene Linien	RE16, RB40
Relevante Kommunen	Wetter, Witten
Maßnahmen	▪ Ausweitung der Betriebszeiten bis 24 Uhr ▪ Hagen Hbf. Anschluss von RE7 von/nach Wuppertal auf RB40 von/nach Witten und RB91 von/nach Iserlohn
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
Umsetzungshorizont	2020
Priorität	mittel
Sonstiges	Maßnahme im Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 sowie im NWL-Nahverkehrsplan 2011 enthalten
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Prüfauftrag 1

M4	Taktumstellung zwischen Bochum und Hattingen
Betroffene Linien	308
Relevante Kommunen	Hattingen, Bochum
Maßnahmen	▪ HVZ/NVZ: Takt 15, SVZ: Takt 30
Aufgabenträger	Stadt Bochum, Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Dezember 2019
Priorität	hoch
Sonstiges	Umstellung des Taktschemas Stadt Bochum
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M5	Neues Linienkonzept Bochum-Langendreer
Betroffene Linien	309, 310
Relevante Kommunen	Witten, Bochum
Maßnahmen	▪ Inbetriebnahme neue Straßenbahnstrecke zwischen Bochum-Langendreer und Witten Crengeldanz ▪ Linie 310 während Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeit (über Haltestelle Langendreer Markt von/nach Bochum) im Takt 30 ▪ Linie 309 während Haupt- und Normalverkehrszeit (über Haltestelle Langendreer Markt von/bis Langendreer Bahnhof) im Takt 30 ▪ Vertaktung der Linien 309 und 310 zwischen Witten-Heven und Bochum-Langendreer zum Takt 15 während Haupt- und Normalverkehrszeit ▪ Direktfahrten zwischen Witten und Bochumer Innenstadt möglichst in Taktlücken des SPNV zwischen Witten und Bochum
Aufgabenträger	Stadt Bochum, Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Dezember 2019
Priorität	hoch
Sonstiges	Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke Bochum-Langendreer – Witten Umstellung des Taktschemas in der Stadt Bochum
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

MP1	Ausweitung des Bedienungsangebots
Betroffene Linien	RB52
Relevante Kommunen	Herdecke
Maßnahmen	▪ Ausweitung der Betriebszeiten bis 24 Uhr ▪ Prüfung der Verdichtung auf Takt 30 während Haupt- und Nebenverkehrszeit
Infrastrukturbedarf	Ausbau der Strecken für Takt 30
Aufgabenträger	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
Umsetzungshorizont	2017: Ausweitung der Betriebszeiten Prüfauftrag: Takt 30
Priorität	hoch (für Ausweitung der Betriebszeiten)
Sonstiges	Maßnahme im Entwurf des VRR-Nahverkehrsplans 2016 sowie im NWL-Nahverkehrsplan 2011 enthalten
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

P1	Flügelungskonzept RB40/S5
Betroffene Linien	RB40, S5
Relevante Kommunen	Wetter, Witten
Maßnahmen	▪ Prüfung eines Flügelzugskonzepts von S5 und RB 40 zur Wiederherstellung von halbstündlichen Direktverbindungen von Hagen nach Dortmund ▪ Zugteilung und -vereinigung in Witten Hbf
Infrastrukturbedarf	▪ Einrichtung von Zugdeckungssignalen zur Zugvereinigung in Witten Hbf.
Aufgabenträger	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Umsetzungshorizont	Prüfung bis Ende 2019
Priorität	mittel
Sonstiges	Umsetzung des S-Bahn-Konzepts vom VRR
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 3

14.2 Konzept im Busverkehr

M6	Neues Angebotskonzept zwischen Bochum und Schwelm
Betroffene Linien	SB37, 557
Relevante Kommunen	Hattingen, Sprockhövel, Schwelm, Ennepetal, Bochum
Maßnahmen	SB37 ▪ HVZ/NVZ Montag bis Freitag: Takt 30 zwischen Hattingen und Haßlinghausen und Führung jeder zweiten Fahrt (Takt 60) als Linie 557 über Linderhausen. Übrige Fahrt wie bisher weiter als SB37 nach Ennepetal. ▪ HVZ Takt 30 auch zwischen Hattingen und Bochum Hbf. ▪ SVZ zwischen Bochum und Haßlinghausen und weiter als Linie 557 nach Schwelm, Linie entfällt zwischen Schwelm und Ennepetal 557 ▪ HVZ/NVZ Montag bis Freitag und SVZ: Führung aller Fahrten ab Haßlinghausen als SB37 weiter bis Hattingen (NVZ) bzw. Bochum (HVZ)
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Bochum
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018: alle Maßnahmen außer HVZ Takt 30 zwischen Hattingen und Bochum Fahrplanwechsel Dezember 2019: HVZ Takt 30 zwischen Hattingen und Bochum
Priorität	hoch
Sonstiges	siehe Detailkonzept Herstellung von Transparenz der Durchbindungen in der Fahrgastinformation
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 12, 20 und 21 Prüfauftrag 11

M7	Neues Angebotskonzept zwischen Gevelsberg und Wetter
Betroffene Linien	SB38, 552
Relevante Kommunen	Gevelsberg, Wetter
Maßnahmen	▪ Verlegung der Haltestelle Lerchenstraße nördlich der Zufahrt Balsterholz für bessere Erschließung des Wohngebiets An der Maus ▪ angenäherten Takt 30 anstreben SB38 ▪ zusätzliche Haltestelle Lerchenstraße und Entfall der Haltestelle Kruiner Park ▪ SVZ: Verlängerung von Wetter nach Gevelsberg-Silschede und weiter mit Umlaufverknüpfung als Linie 552 nach Gevelsberg 552 ▪ Führung der Schülerfahrten über Eichholzstraße mit Wiederbefahrbarkeit der Autobahnbrücke für Busse ▪ SVZ: Alle Fahrten verkehren nur zwischen Gevelsberg Mitte und Silschede Mitte; dort Umlaufverknüpfung auf Linie SB38 in Richtung Hattingen
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	siehe Detailkonzept Herstellung von Transparenz der Durchbindungen in der Fahrgastinformation
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 15 und 19 Prüfauftrag 2 und 11

M8	Korridor Hattingen – Essen-Kupferdreh
Betroffene Linien	141
Relevante Kommunen	Hattingen, Essen
Maßnahmen	▪ eindeutige Linienführung ▪ schnelle Verbindung zwischen Hattingen-Niederwenigern und Essen-Kupferdreh, durch Führung aller Fahrten über Byfang ▪ Entfall des Asts nach Burgaltendorf, Linie endet in Essen-Kupferdreh ▪ Verknüpfung von/zur S9 in Essen-Kupferdreh, wenn Anschluss Sternverkehr Hattingen erhalten bleibt ▪ Ausweitung Takt 30 am Samstag bis etwa 20 Uhr ▪ Fahrten im Spätverkehr bis 24 Uhr an Freitagen und Samstagen
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Essen
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Sommer 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	Abstimmung mit Nahverkehrsplanfortschreibung der Stadt Essen notwendig
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme/Prüfauftrag 3

M9	Stadtteilverbindung Velbert-Nierenhof – Essen-Kupferdreh
Betroffene Linien	176
Relevante Kommunen	Hattingen, Velbert, Essen
Maßnahmen	▪ Rückführung auf Fahrten im Schulverkehr
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Essen, Kreis Mettmann
Infrastrukturbedarf	-
Umsetzungshorizont	Ende des Schuljahres 2016/2017
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M10	Konzept Heven/Herbede/Kämpen/Ruhr-Universität
Betroffene Linien	309, 310, 320, 375/375E, 374, 376
Relevante Kommunen	Witten, Bochum
Maßnahmen	▪ Stärkung der Fahrgastnachfrage durch abgestimmtes Konzept Straßenbahn/Bus mit Ausbau der Haltestelle Heven Dorf zum Verknüpfungspunkt 309/310 ▪ Einführung eines Takts 15 durch Überlagerung der beiden Linien in der Haupt- und Normalverkehrszeit ▪ Während Schwachverkehrszeit Takt 30 durch Linie 310 320 ▪ Durchgehender Takt 30 (HVZ, NVZ, SVZ) zwischen Witten Hbf. und Freizeitzentrum Heveney mit je einer Fahrt weiter nach Niedersprockhövel und zur Ruhr-Universität (durch Lottental) ▪ Streckenabschnitt zwischen Herbede und Kämpen wird von Linie 375 übernommen 374 (neue Linie) ▪ neue Linie zwischen Vormholz (Zu den Eichen), Herbede, Heven und Ruhr-Universität (über Kleinherbeder Str.) ▪ HVZ/NVZ: Takt 60 375/375E ▪ Übernahme Linienweg 320 zwischen Herbede, Durchholzer Platz und Kämpen im Takt 60 ▪ bei Fahrten im Takt 30 (HVZ, NVZ) endet jede zweite Fahrt an der Potthoffstraße (Kurzläufer) ▪ bedarfsgerechte Verlängerung der Kurzläufer ab Haltestelle Heven Hellweg zur Ruhr-Universität 376 ▪ Bedarfsgerechte Verlängerung ab Witten Hbf. zur Ruhr-Universität zu Vorlesungszeiten und zum Freizeitzentrum Kemnade an Sonntagen im Sommerhalbjahr SB 67 ▪ Beschleunigung und Erhöhung der Transparenz des Angebots Ruhr-Universität – Heven durch Andienung südliche Haltestellenposition Ruhr-Universität (wie Linie 320)
Infrastrukturbedarf	▪ Ausbau Heven Dorf zum Verknüpfungspunkt Straßenbahn/Bus
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Bochum
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Dezember 2019
Priorität	hoch
Sonstiges	Detailkonzept Kapitel 15.6 Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke Bochum-Langendreer
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 11 Maßnahme/Prüfauftrag 2,5 und 8 Prüfauftrag 11

M11	Korridor Witten Mitte – Rüdinghausen – Dortmund-Barop - Hombruch
Betroffene Linien	320, 448
Relevante Kommunen	Witten
Maßnahmen	▪ Einführung einer Anschlussgarantie zwischen Linie 320 und 448 in Rüdinghausen, Auf dem Wellerskamp ▪ Ausweisung als direkter Anschluss in der Fahrplanauskunft
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	2017
Priorität	mittel
Sonstiges	in Abstimmung mit DSW21
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 10

M12	Erschließung Bredenscheid, Oberstüter und Obersprockhövel
Betroffene Linien	330, 557
Relevante Kommunen	Hattingen, Sprockhövel
Maßnahmen	330 ▪ Verlängerung von Niedersprockhövel über Obersprockhövel bis Haßlinghausen als Ersatz für Linie 557 ▪ verkehrt HVZ/NVZ; Bedienung an Sonntagen entfällt 557 ▪ entfällt zwischen Niedersprockhövel und Haßlinghausen mit Übernahme Linie 330
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 6, 20 und 21

M13	Taktfahrplan Niederbonsfeld/Winzermark
Betroffene Linien	331
Relevante Kommunen	Hattingen, Velbert
Maßnahmen	▪ HVZ/NVZ: Umstellung auf reinen Takt 120
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Kreis Mettmann
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	Mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M14	Anbindung Universität Dortmund
Betroffene Linien	371
Relevante Kommunen	Witten, Dortmund
Maßnahmen	▪ NVZ: Takt 30 ▪ HVZ: Verdichtung auf Takt 15 innerhalb Wittens (Witten Mitte – Stockumer Bruch) ▪ Führung von 2 Taktverdichtern morgens ab Stockum zur Universität Dortmund und zum Technologiepark ▪ möglichst direkte Linienführung über Universitätsstraße in Abstimmung mit Stadt Dortmund, reguläre Fahrten endet weiterhin an der Haltestelle Dortmund-Oespel S ▪ in Dortmund nur Ausstiegshaltestellen an der Universität und im Technologiepark
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Dortmund
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Dezember 2019
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	S-Bahn-Taktumstellung VRR

M15	Korridor Witten Hbf. – Witten-Bommern
Betroffene Linien	SB38, 378, 379
Relevante Kommunen	Witten
Maßnahmen	SB38 ▪ Aufgabe Haltestelle Bundesverlag zu Gunsten neuer Haltestelle Bommern Denkmal (zukünftig Bommern Mitte) 378 ▪ Linie entfällt zwischen Witten und Bochum-Langendreer mit Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnführung Langendreer ▪ Anbindung zwischen Bommern und Witten Hbf. wird von Linie 379 übernommen 379 ▪ Führung aller Fahrten über Witten Hbf. ▪ HVZ: 15, NVZ: Takt 30, SVZ Takt 60 ▪ Verstärker Fahrten HVZ zu Takt 15 zwischen Bommeraner Heide und Witten Mitte ▪ entsprechend Bochumer Planungen: Verlängerung zum Einkaufszentrum Ruhrpark ▪ Bedienung zwischen Bommeraner Heide und Durchholzer Platz entfällt in SVZ
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018: Linie SB38 Fahrplanwechsel Dezember 2019. Linie 378 und 379
Priorität	Hoch
Sonstiges	Detailkonzept Kapitel 15.1 Haltestelle Bommern Denkmal wird vsl. umbenannt in Bommern Mitte Umsetzung S-Bahn-Konzept vom VRR Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke Bochum-Langendreer
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 7 und 16 Prüfauftrag 2 und 11

M16	Erschließung Witten Crengeldanz/Bochum Langendreerholz
Betroffene Linien	378, 379
Relevante Kommunen	Witten, Bochum
Maßnahmen	378 ▪ Linie entfällt mit Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnführung Langendreer zwischen Witten und Bochum-Langendreer ▪ Anbindung Haltestelle Hörder Str. durch Linie 379 379 ▪ HVZ/NVZ Takt 30, SVZ: Takt 60 ▪ neue Linienführung zwischen Haltestellen Langendreerholz und Lerchenstr. über Baroper Str. und Hörder Str.
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Dezember 2019
Priorität	hoch
Sonstiges	Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke Bochum-Langendreer
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 15

M17	Erschließung Hiddinghausen
Betroffene Linien	551
Relevante Kommunen	Sprockhövel
Maßnahmen	▪ HVZ Takt 120 plus Verstärkerfahrten ▪ NVZsa: Takt 120 ▪ SVZsonntags Takt 60
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Juni 2017
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 18

M18	Erschließung Gewerbegebiet Stefansbecke
Betroffene Linien	551
Relevante Kommunen	Sprockhövel
Maßnahmen	▪ zur Verbesserung der Transparenz entfallen die Fahrten durch das Gewerbegebiet Stefansbecke und werden über den normalen Linienweg geführt
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Juni 2017
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 17

M19	Korridor Wetter-Loh – Gevelsberg Mitte
Betroffene Linien	552
Relevante Kommunen	Gevelsberg, Wetter
Maßnahmen	▪ Reduzierung in HVZ/NVZ auf Takt 60 ▪ Verlegung der Haltestelle Lerchenstraße hinter die Zufahrt Balsterholz, Bedienung der Haltestelle An der Maus entfällt ▪ Führung der Schülerfahrten über Eichholzstraße mit Wiederbefahrbarkeit der Autobahnbrücke für Busse, Führung aller Fahrten über Gevelsberg-Asbeck und als Stichfahrt über Gevelsberg-Silschede Mitte ▪ SVZ: Entfall der Linie zwischen Wetter, Loh und Silschede Mitte, dafür Umlaufverknüpfung in Silschede Mitte mit SB 38 in/aus Richtung Hattingen ▪ angenäherter Takt 30 mit Linie SB38 anstreben
Infrastrukturbedarf	▪ neue Haltestelle Lerchenstraße hinter die Zufahrt Balsterholz
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	Detailkonzept Kapitel 15.3
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 7

M20	Erschließung Schwelmer Westen
Betroffene Linien	556, 557
Relevante Kommunen	Schwelm, Wuppertal
Maßnahmen	556 ▪ falls es zu einer Verlängerung der Linie 556 nach Hagen-Westerbauer kommt und damit der Schwelmer Westen nicht mehr bedient werden kann, ist eine andere Linien zur Erschließung des Schwelmer Westens erforderlich 557 ▪ entfällt zwischen Dieselstr. Schleife und An der Rennbahn, Linie verkehrt ab Pastor-Nonne-Straße weiter bis Haltestelle Ochsenkamp (Wendemöglichkeit im Kreisverkehr) ▪ HVZ/NVZ/SVZ: Takt 60
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 6, 12 und 21 Prüfauftrag 6

M21	Anbindung Linderhausen
Betroffene Linien	557
Relevante Kommunen	Schwelm, Sprockhövel
Maßnahmen	▪ HVZ/NVZ/SVZ: Takt 60 ▪ Montag bis Freitag und Sonntag sowie in der SVZ am Samstagabend: Durchbindung aller Fahrten auf SB37 (umsteigefreie Verbindung aus Schwelmer Westen, Schwelm Bahnhof und Linderhausen von/nach Hattingen und Bochum).
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	Detailkonzept Kapitel 15.4
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 6, 12 und 20

M22	Linienführung 560
Betroffene Linien	560
Relevante Kommunen	Ennepetal
Maßnahmen	▪ Entfall der Anbindung zum Helios-Klinikum ▪ Führung der Fahrten in Gewerbegebiet Oelkinghausen, wenn Baustraße mit Bussen befahrbar ist
Infrastrukturbedarf	▪ Ausbau der Baustraße für Busse
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Mit Freigabe der Straßen Thüngenfeld für Busse zum nächsten Fahrplanwechsel
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M23	Angebotsumstellung Ennepetal und Gevelsberg
Betroffene Linien	563
Relevante Kommunen	Gevelsberg, Ennepetal
Maßnahmen	▪ Umstellung auf Takt 60 während NVZ
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Juni 2017
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M24	Abendbedienung Hagen – Wetter – Witten im Busnetz
Betroffene Linien	591, 592
Relevante Kommunen	Witten, Wetter, Hagen
Maßnahmen	▪ Entfall der Linien in Schwachverkehrszeit wegen fehlender Nachfrage
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M25	Ortserschließung Alt-Wetter
Betroffene Linien	593, 595
Relevante Kommunen	Wetter
Maßnahmen	593 ▪ Ortserschließung Alt-Wetter wird durch Linie 595 übernommen ▪ Verkehrt nur zwischen Haßlinghausen und Wetter Bf. ohne Schleifenfahrt über Alt-Wetter 595 ▪ Bisheriger Linienweg über Gartenstraße entfällt, Übernahme des Linienwegs in Alt-Wetter von 593 ▪ Verbesserung der Erschließung durch weitere Haltestellen ▪ HVZ/NVZ: Takt 30, SVZ: Takt 60 ▪ Erhalt der Fahrtbeziehungen im Schulverkehr soweit bekannt und wirtschaftlich vertretbar
Infrastrukturbedarf	Haltestelle im Bereich Kaiserstr./Wolfgang-Reuter-Str. Haltestelle im Bereich Wolfgang-Reuter-Str./Fußweg zur Ardeystr. Haltestelle im Bereich Bornstr., Höhe Alter Friedhof
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	Detailkonzept Kapitel 15.5
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 28

M26	Erschließung Elfringhauser Schweiz
Betroffene Linien	634
Relevante Kommunen	Hattingen, Sprockhövel
Maßnahmen	▪ Rückführung auf Fahrten im Schülerverkehren wegen geringer Nachfrage
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Wuppertal
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	Hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M27	Korridor Hattingen – Velbert-Langenberg – Wuppertal
Betroffene Linien	647
Relevante Kommunen	Hattingen, Velbert, Wuppertal
Maßnahmen	▪ Anpassung des Fahrtenangebotes an S-Bahnkonzept des VRR ▪ Priorität auf Verknüpfung zum Schienenverkehr von/nach Wuppertal am Bahnhof Langenberg ▪ HVZ/NVZ: Takt 30, SVZ: Takt 60
Infrastrukturkonzept	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Velbert, Stadt Wuppertal
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Dezember 2019, vorbehaltlich Zustimmung Stadt Wuppertal
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Umsetzung des S-Bahn-Konzepts vom VRR

M28	Bedienung Wetter – Haßlinghausen am Wochenende
Betroffene Linien	593
Relevante Kommunen	Sprockhövel, Wetter
Maßnahmen	▪ Verlängerung der Fahrten in der Schwachverkehrszeit von Wetter-Albringhausen bis Haßlinghausen Busbahnhof ▪ Kompensation der Verlängerung durch Entfall der ersten zwei Fahrten am Sonntagmorgen
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	Mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 25

M29	Nachtangebot Ennepetal
Betroffene Linien	Linie neu2
Relevante Kommunen	Ennepetal, Gevelsberg
Maßnahmen	▪ verkehrt an Wochenenden und Feiertagen ▪ zwischen Gevelsberg Hbf und Ennepetal-Voerde ▪ Verkehrt ab Ennepetal Busbf. als Ring über Linienweg 551 nach Voerde (Milsper Straße) und über Linienweg 511 (Loher Straße) zurück bis Ennepetal Busbf. ▪ Anschlüsse zur S-Bahn in Gevelsberg Hbf (Priorität Anschluss aus Wuppertal) ▪ Testweise Einführung für drei Jahre mit Beobachtung der Nachfrageentwicklung
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M30	Nachtangebot Bochum - Schwelm
Betroffene Linien	NE4 BOGESTRA/VER
Relevante Kommunen	Sprockhövel, Schwelm, Hattingen, Bochum
Maßnahmen	▪ Linienführung in Welper analog Maßnahme CE31 ▪ Linienführung über Holthausen (Holthauser Str.) statt Oberbredenscheid mit Einbindung der Haltestellen Am Röhr und Hermannstraße ▪ Verlängerung von Haßlinghausen über Linderhausen bis Schwelm ▪ bei Umlaufreserven Schleifenfahrt über Winterberg ▪ Anschluss zur S-Bahn aus Wuppertal anstreben
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Bochum
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

M31	Nachtangebot Hattingen-Niederwenigern
Betroffene Linien	NE4 EVAG
Relevante Kommunen	Hattingen, Essen
Maßnahmen	▪ Verlängerung des NE4 aus Essen-Burgaltendorf bis Hattingen-Niederwenigern ▪ Testweise Einführung für drei Jahre mit Beobachtung der Nachfrageentwicklung
Infrastruktur	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Essen
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

MP2	Anbindung Wuppertal
Betroffene Linien	SB67, 602
Relevante Kommunen	Sprockhövel, Witten, Bochum, Wuppertal
Maßnahmen	SB67 ▪ Ausweitung Bedienungsangebot zwischen Wuppertal und Niedersprockhövel ▪ Mo. – Fr.: Verlängerung der aktuell letzten Fahrt aus Wuppertal bis Niedersprockhövel und Durchführung einer zusätzlichen Fahrt eine Stunde später ▪ Sa.: zusätzliche Fahrten im Takt 60 bis ca. 18:00 Uhr zwischen Wupppertal und Sprockhövel ▪ Prüfung einer Vertaktung von SB67 und SB37 zwischen Haßlinghausen und Niedersprockhövel während Normalverkehrszeit samstags 602 ▪ Prüfung einer Taktumstellung zu HVZ/NVZ: Takt 30, SVZ: Takt 60
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Bochum, Stadt Wuppertal
Umsetzungshorizont	Nach Zustimmung durch Stadt Wuppertal Prüfauftrag zur 602 im Rahmen NVP Wuppertal
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 10 Maßnahme/Prüfauftrag 7 Prüfauftrag 11

MP3	Korridor Welper – Hattingen Mitte
Betroffene Linien	CE31, 141, 558, neu1
Relevante Kommunen	Hattingen, Bochum
Maßnahmen	CE31 ▪ neuer Linienweg zwischen Welper und Hattingen Mitte über An der Hunsebeck, Am Büchsenschütz, Hüttenstr. und Schulstr. ▪ in Fahrtrichtung Bochum über Augustastraße ▪ HVZ/NVZ: Takt 15, SVZ: Takt 30 ▪ Aufgabe der Produktbezeichnung CE wegen zusätzlicher Haltestellen auf Bochumer Stadtgebiet ▪ Überprüfung des neuen Linienwegs bzgl. Akzeptanz und städtebaulicher Verträglichkeit nach ca. zwei Jahren, ggf. Anpassung der Linienführung 141 ▪ entfällt zwischen Welper und Hattingen Mitte, Integration des Linienwegs durch Linie CE31 und neu1 558 ▪ Linie endet an Hattingen Mitte, Streckenabschnitt im Bereich Henrichshütte wird von Linie neu1 übernommen ▪ Umlaufverknüpfung mit Linie neu1 soweit möglich neu1 ▪ Ringlinie zwischen Hattingen Mitte, Henrichshütte und Welper in beide Fahrtrichtungen ▪ zusätzliche Haltestelle auf Blankensteiner Straße ▪ Umlaufverknüpfung mit Linie 558 soweit möglich ▪ Prüfung einer Linienführung durch die Augustastraße
Infrastrukturbedarf	▪ zusätzliche Haltestellen im nördlichen Teil der Henrichshütte und auf Blankensteiner Straße
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Bochum, Stadt Essen
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Juni 2018: 141, 558, neu1 (inkl. Prüfauftrag) Fahrplanwechsel Dezember 2019: CE31 Prüfauftrag ca. zwei Jahre nach Umsetzung CE31
Priorität	hoch
Sonstiges	Detailkonzept Kapitel 15.4 Umstellung des Taktschemas Stadt Bochum
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 8 Prüfauftrag 3

MP4	Stadtteilverbindung Essen-Burgaltendorf – Bochum-Dahlhausen
Betroffene Linien	159
Relevante Kommunen	Hattingen, Essen, Bochum
Maßnahmen	▪ Rückführung auf Fahrten im Schulverkehr zwischen Essen-Burgaltendorf und Schwimmbrücke ▪ Prüfung einer durchgehenden Busverbindung zwischen Burgaltendorf und Dahlhausen, wenn wieder eine für Busse geeignete Querungsmöglichkeit über die Ruhr besteht
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Essen
Umsetzungshorizont	2018 Prüfung, wenn Brücke für Busverkehr in Umsetzung ist
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

MP5	Verbesserte Anbindung Ortsteil Ende an Schienenverkehr
Betroffene Linien	376, 554, Bürgerbus Herdecke
Relevante Kommunen	Herdecke, Hagen
Maßnahmen	376 ▪ Führung von mindestens einer Fahrt/Stunde zum Bahnhof Vorhalle an allen Tagen und Zeiten 554 ▪ Linie entfällt ▪ Anbindung von Ende und Mitte an Bahnhof Vorhalle wird von Linie 376 übernommen ▪ Prüfung, ob Bürgerbus Herdecke die Anbindung des Altenzentrums übernehmen kann
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Juni 2017 inkl. Prüfauftrag
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 10 Maßnahme/Prüfauftrag 8

MP6	Korridor Hagen-Westerbauer –Wetter Bf.
Betroffene Linien	553/555
Relevante Kommunen	Wetter, Hagen
Maßnahmen	▪ Darstellung beider Linie in einem gemeinsamen Fahrplan ▪ NVZ samstags: Ausweitung Takt 60 der Linie 555 bis etwa 20 Uhr ▪ Führung der Linie 555 über Herdecke Mitte statt Mühlenstraße ▪ Überprüfung der Akzeptanz des neuen Linienwegs anhand von Ein-und Aussteigern an der Haltestelle Herdecke Mitte, ggf. ergänzende Befragung
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Hagen
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Juni 2017 Prüfung 2018
Priorität	hoch
Sonstiges	Die Überprüfung der Akzeptanz erfolgt durch eine Fahrgastbefragung ca. ein Jahr nach Umsetzung des neuen Linienwegs der Linie 555 über Herdecke Mitte. Dazu muss zwischen Ein- und Aussteigern sowie Umsteigern an der Haltestelle Herdecke Mitte unterschieden werden.
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

MP7	Korridor Haßlinghausen – Wuppertal
Betroffene Linien	602, SB67
Relevante Kommunen	Sprockhövel, Wuppertal
Maßnahmen	602 ▪ Prüfung einer Taktumstellung zu HVZ/NVZ: Takt 30, SVZ: Takt 60 ▪ Prüfung der Nachfrage durch neuen IKEA-Standort in Wuppertal SB67 ▪ Ausweitung des Bedienungsangebots abends und samstagnachmittags zwischen Sprockhövel und Wuppertal Hbf.
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Wuppertal
Umsetzungshorizont	nach Zustimmung durch Stadt Wuppertal
Priorität	hoch
Sonstiges	konkrete Umsetzung abh. von Entwicklung der Fahrgastnachfrage auf 602 bei Eröffnung des IKEA-Standorts an Haltestelle Drei Grenzen
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme/Prüfauftrag 2

MP8	Verknüpfung Herdecke Bahnhof
Betroffene Linien	376, 564
Relevante Kommunen	Herdecke
Maßnahmen	376 ▪ in Fahrtrichtung Witten über Ladestraße mit Bedienung Herdecke Bf. ▪ in Fahrtrichtung Herdecke Mitte über Bahnhofstr. mit Bedienung Herdecke Bf. 564 ▪ in Fahrtrichtung Witten über Ladestraße mit Bedienung Herdecke Bf. ▪ in Fahrtrichtung Herdecke Mitte über Bahnhofstr. mit Bedienung Herdecke Bf. ▪ Ausdehnung der Bedienungszeiten in Anpassung an Linie RB52 während HVZ und NVZ ▪ Prüfung der Innenstadterschließung in Herdecke mit neuen Fahrzeiten bei Anbindung Herdecke Bahnhof
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Stadt Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Juni 2017 inkl. Prüfauftrag
Priorität	hoch
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 10 Maßnahme/Prüfauftrag 5

P2	Linienführung zwischen Gevelsberg Mitte und -Silschede
Betroffene Linien	SB38
Relevante Kommunen	Gevelsberg
Maßnahmen	▪ Nutzung des Linienwegs vor Sperrung der Brücke A1/Eichholzstr.
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Prüfung mit Freigabe der Brücke A1/Eichholzstr. für Busverkehr
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 7 und 15 Prüfauftrag 11

P3	Erschließung Niedersprockhövel
Betroffene Linien	332, 558
Relevante Kommunen	Sprockhövel
Maßnahmen	▪ Prüfung und Erschließungsvarianten im Gedulder Weg ▪ Linientausch oder zeitweiser Wechsel der Linienwege
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Prüfung 2017
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme/Prüfauftrag 3

P4	Verbindung Schwelm – Radevormwald
Betroffene Linien	339/565
Relevante Kommunen	Schwelm, Ennepetal, Radevormwald
Maßnahmen	▪ Prüfung einer Zusammenlegung beider Linien zu einem Angebot ohne Umstieg an der Stadtgrenze ▪ je zwei Fahrten morgens und nachmittags
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Oberbergischer Kreis
Umsetzungshorizont	Prüfung 2018
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

P5	Erschließung Salinger Feld
Betroffene Linien	373
Relevante Kommunen	Witten
Maßnahmen	▪ Ausweitung des Bedienungsangebot ▪ Prüfung eines Bedarfs zusätzlicher Fahrten durch die Flüchtlingsunterkunft an der Brauckstraße
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Prüfung 2017
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

P6	Erschließung Gevelsberg-Knapp und Anbindung Hagen-Westerbauer
Betroffene Linien	521, 556
Relevante Kommunen	Gevelsberg, Hagen
Maßnahmen	▪ Verlängerung über Berchemallee und Silscheder Straße zum Nahversorgungszentrum Nordstr. in Westerbauer ▪ Verbesserung der Erschließung in Knapp durch weitere Haltestellen ▪ Alternativ Prüfung einer Verlängerung der Hagener Linie 521 von Westerbauer Bf. bis zur S-Bahnstation in Knapp
Infrastrukturbedarf	zusätzliche Haltestellen auf Berchemallee und Silscheder Str.
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Hagen
Umsetzungshorizont	2018 inkl. Prüfauftrag
Priorität	mittel
Sonstiges	Tonnagebeschränkung auf Hagener Stadtgebiet wurde mit Erneuerung der Fahrbahn aufgehoben. falls es zu einer Verlängerung der Linie 556 nach Hagen-Westerbauer kommt und damit der Schwelmer Westen nicht mehr bedient werden kann, ist eine andere Linien zur Erschließung des Schwelmer Westens erforderlich
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 20

P7	Anbindung Herdecke-Nacken an Schienenverkehr
Betroffene Linien	519
Relevante Kommunen	Herdecke
Maßnahmen	▪ Linienweg über Bahnhof Vorhalle
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Stadt Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Prüfung mit Fortschreibung NVP Stadt Hagen in 2018
Priorität	mittel
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

P8	Korridor Wetter – Hagen
Betroffene Linien	541
Relevante Kommunen	Wetter, Hagen
Maßnahmen	▪ Überprüfung Takt 30 nach Abschluss der Baumaßnahmen an Obergrabenbrücke
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Stadt Hagen
Umsetzungshorizont	Prüfung zwei Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten durch Fahrgasterhebung
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

P9	Optimierung Anbindung Hagen – Breckerfeld – Halver
Betroffene Linien	84
Relevante Kommunen	Breckerfeld
Maßnahmen	▪ Fahrten ergänzen sich mit Linie 512 etwa auf einen Takt 30 ▪ Bedienung von Haltestellen für den Schülerverkehr nach Bedarf, solang kein weiteres Fahrzeug im Umlauf erforderlich ist
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis
Umsetzungshorizont	Prüfung 2017
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

P10	Nachterschließung Herdecke, Gevelsberg, Wetter, Witten
Betroffene Linien	Linie neu3, neu4
Relevante Kommunen	Wetter, Gevelsberg, Herdecke, Witten
Maßnahmen	▪ Nachtexpress zwischen den Stadtzentren und dichteren Siedlungsbereichen ▪ Entwicklung von zwei Achsen: Wetter – Gevelsberg und Witten – Wetter – Herdecke ▪ Abgleich mit möglichen Anschlüssen vom Schienenverkehr an Gevelsberg Hbf., Witten Hbf. und Wetter Bf. mit Festlegung, welche Anschlüsse Priorität haben ▪ Testweise Einführung nach drei Jahren mit Beobachtung der Nachfrageentwicklung
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Fahrplanwechsel Januar 2018
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	-

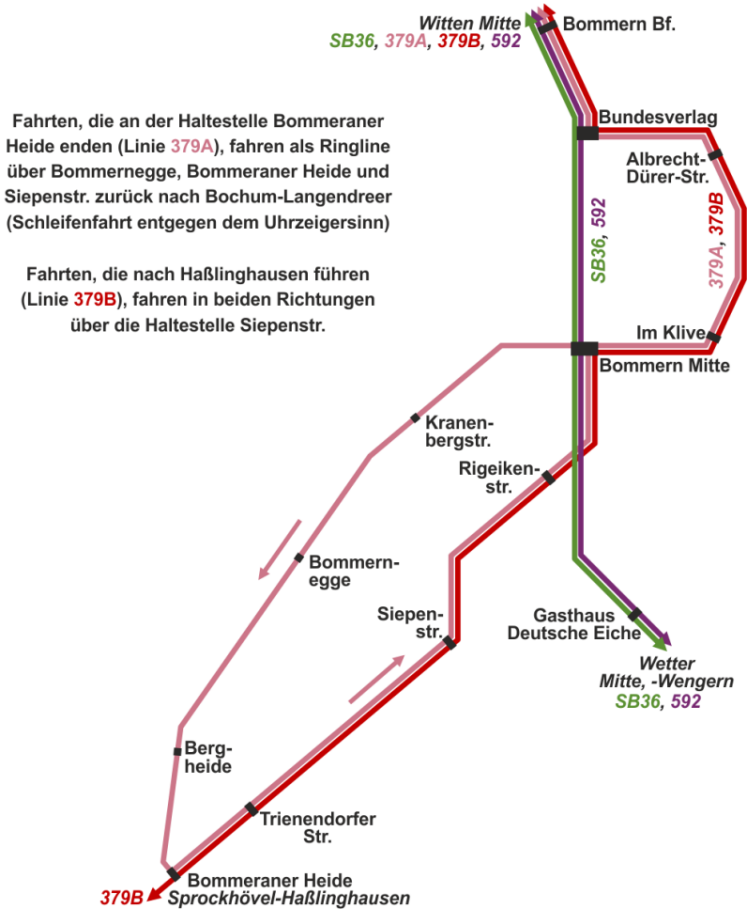
P11	Anschlussgarantien im Schnellbusnetz
Maßnahmen	▪ Prüfung einer Anschlussgarantie an Haßlinghausen Busbahnhof SB37 aus Schwelm mit SB67 nach Ruhr-Universität und Gegenrichtung ▪ Prüfung einer Anschlussgarantie an Herbede Mitte beide SB38 aus beiden Richtungen mit SB67 aus beiden Richtungen
Relevante Kommunen	Sprockhövel, Witten
Infrastrukturbedarf	-
Verantwortung	Verkehrsunternehmen
Umsetzungshorizont	Prüfung 2018
Priorität	niedrig
Sonstiges	-
weitere Maßnahmen bei diesen Linien	Maßnahme 6, 7, 10 und 15 Maßnahme/Prüfung 2

15 Detailkonzepte

Im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung sind zur Konkretisierung der Maßnahmen für Korridore und Teilräume detaillierte Bedienungs- und Erschließungskonzepte entwickelt worden. Die Konzepte dienen als Grundlage, um die betriebliche Machbarkeit und verkehrliche Zweckmäßigkeit bereits im Voraus bewerten zu können.

15.1 Detailkonzept Witten-Bommern

Mit der neuen Streckenführung der Straßenbahnlinien über Bochum-Langendreer ändert sich auch das Buslinienkonzept im Bereich Witten- Bommern. Hierdurch ist die Stadt Witten mit den Linien 378 und 379 betroffen. Die Linie 378 wird zwischen Witten-Bommern und Bochum-Langendreer eingestellt. Das Angebot auf der Linie 379 wird dazu verdichtet. Zudem werden alle Fahrten über den Wittener Hauptbahnhof geführt. Die Fahrten nach Haßlinghausen erfolgen während der Haupt- und Normalverkehrszeit. Der Streckenabschnitt zwischen Bommeraner Heide und Durchholzer Platz entfällt in der Schwachverkehrszeit. Der Bereich Durchholzer Platz wird aber weiterhin durch die Linie 375 an die Wittener Innenstadt (inkl. Hauptbahnhof angebunden). Die Buslinien SB 38, 592 bleiben im Bereich Bommern weitgehend unverändert. Die Linie SB38 soll zukünftig statt an der Haltestelle Bundesverlag die Haltestelle Bommern Denkmal nutzen. Diese wird umbenannt in Bommern Mitte.



15.2 Detailkonzept Achse Bochum – Schwelm – Ennepetal

Die Potenzialanalyse weist Potenziale auf dem Korridor Bochum – Hattingen – Haßlinghausen – Schwelm von rund 1.000 Wegen aus, die durch Maßnahmen im Linienkonzept ausgeschöpft werden können. Aus diesem Grund wird eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots zwischen Bochum Hbf. und Schwelm vorgeschlagen. Um die Leistungsausweitungen für die Attraktivitätssteigerung des

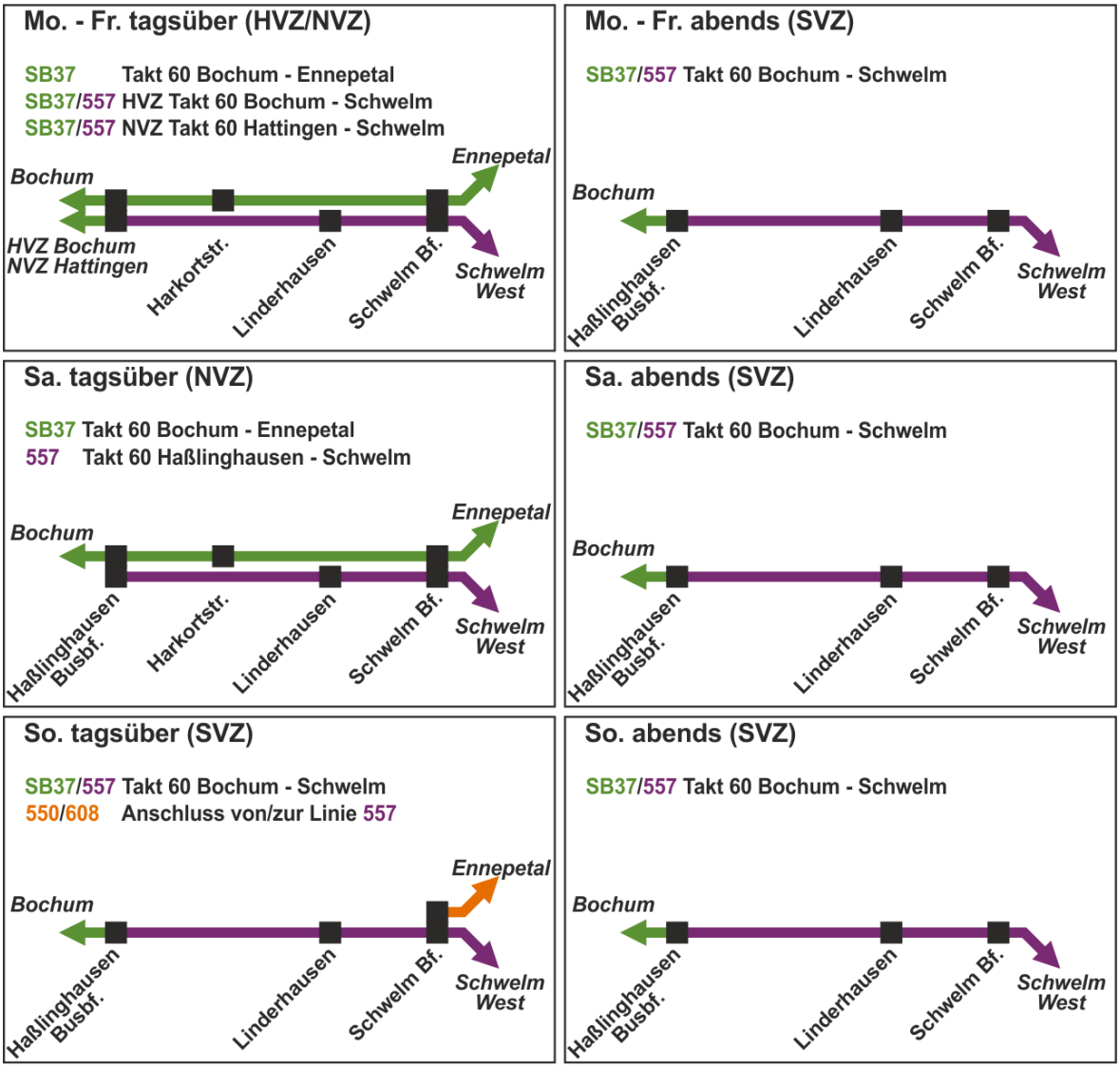
ÖPNV dennoch zu begrenzen, wird ein gemeinsames Konzept aus den Linien SB37 (Bochum Hbf. – Ennepetal Busbf.) und 557 (Haßlinghausen Busbf. – Schwelm, Blücherstr.) entwickelt.

Für den SB37 wird auf dem Streckenabschnitt zwischen Hattingen Mitte und Haßlinghausen Busbf. eine Ausweitung der Taktfrequenz in der Haupt- und Nebenverkehrszeit montags bis freitags vom Stundentakt im Status Quo auf einen Halbstundentakt vorgesehen. Damit trotzdem eine halbstündliche Verbindung nach Schwelm gewährleistet wird, wird die Verstärkerfahrt des SB37 in Haßlinghausen Busbf. mit der Linie 557 umlaufverknüpft, so dass Fahrgäste im Bus sitzen bleiben können und den Schwelmer Bahnhof sowie Fahrziele in der westlichen Schwelmer Innenstadt umsteigefrei erreichen können. Spätestens im Jahr 2020 werden die Verstärkerfahrten der Linie SB37 während der Hauptverkehrszeit bis Bochum Hbf. verlängert, um die Rückführung der Straßenbahnlinie 308 auf einen Takt 15 auszugleichen.

In der Nebenverkehrszeit an Samstagen bleibt das gegenwärtige Verkehrskonzept beibehalten. Durch eine Leistungsausweitung der Linie 557 vom Zweistundentakt auf einen Stundentakt, die zur Steigerung der betrieblichen Effizienz führt, kann an Samstagen in der Nebenverkehrszeit ebenfalls ein angenäherter Halbstundentakt zwischen Haßlinghausen Busbf. und Schwelm Bf. angeboten werden.

In der Schwachverkehrszeit verkehrt die Linie SB37 zukünftig auf dem Abschnitt Bochum Hbf – Haßlinghausen Busbf. und wird dort – wie die Verstärkerfahrten zur Haupt- und Nebenverkehrszeit montags bis freitags – mit der Linie 557 in Richtung Schwelm umsteigefrei verknüpft. Dadurch ist in Richtung Ennepetal ein Umstieg in Haßlinghausen Busbf. (Linie 551) oder in Schwelm Bf. (Linie 550 oder 608) notwendig. Während die Verbindung durch die Linienverknüpfung mit der 557 in der Schwachverkehrszeit abends attraktiver wird, entstehen an Sonntagen durch die entfallende Direktverbindung von Bochum, Hattingen und Niedersprockhövel nach Ennepetal geringfügige Angebotsverschlechterungen. Die Nachteile werden durch eine Abstimmung der Anschlüsse in Haßlinghausen Busbf. und in Schwelm Bf. jedoch gering gehalten.

Abb. 41: Detailkonzept Achse Bochum - Schwelm



15.3 Detailkonzept Achse Wetter – Gevelsberg – Ennepetal

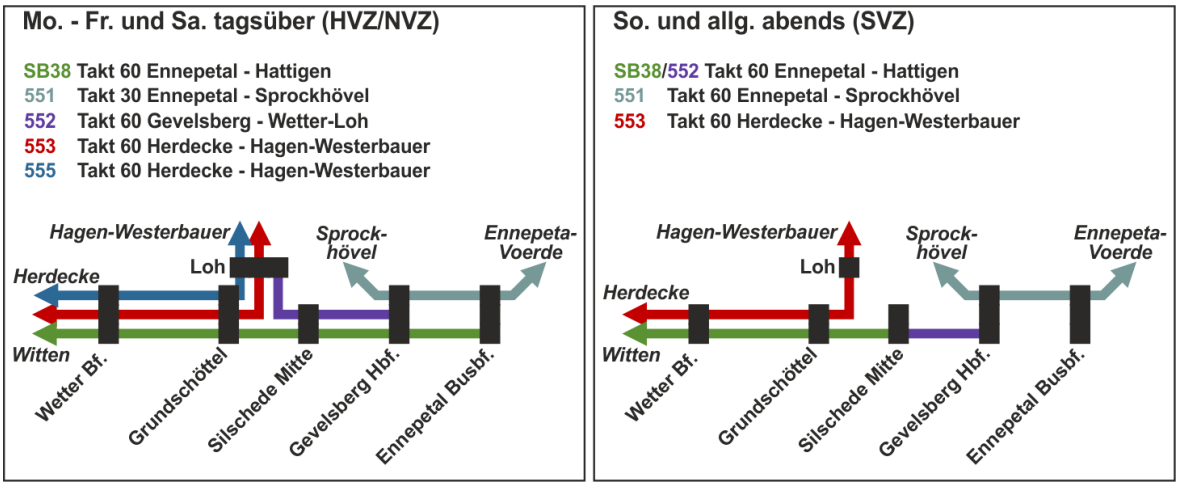
Die attraktive Hauptverbindung auf dem Korridor Wetter – Gevelsberg wird durch den SB 38 hergestellt. Dieser verkehrt jedoch auf dem genannten Abschnitt gegenwärtig nicht in der Schwachverkehrszeit. In diesem Zeitraum muss gegenwärtig mit der Linie 553 bis Wetter, Loh gefahren werden und dort in die Linie 552 umgestiegen werden. Die ausgewerteten Ein- / Aussteigerzahlen lassen die Schlussfolgerung zu, dass dieser Umstieg von vielen Fahrgästen genutzt wird. Aus diesem Grund ist eine Attraktivitätssteigerung der Verbindungen auf dem Korridor in der Schwachverkehrszeit entwickelt worden.

Hierzu wird die Linie SB 38 in der Schwachverkehrszeit vom heutigen Linienende Wetter Bahnhof bis Gevelsberg, Silschede Mitte verlängert und dort umsteigefrei mit der Linie 552 nach Gevelsberg verknüpft. Hiermit kann gewährleistet werden, dass sowohl eine Direktverbindung aus Witten und Wetter angeboten wird, als auch ohne zusätzliche Betriebsleistungen zwischen Gevelsberg-Silschede Mitte und Gevelsberg Mitte sämtliche Haltestellen bedient werden. Darüber hinaus wird in Gevelsberg Mitte ein guter Anschluss in Richtung Ennepetal Busbf. hergestellt.

Um die umsteigefreie Linienverknüpfung zu ermöglichen, entfällt die Linie 552 in der Schwachverkehrszeit zwischen Wetter, Loh und Gevelsberg-Silschede Mitte. Dies dient darüber hinaus einer teilweisen Kompensation der Mehrleistungen auf dem SB 38 zwischen Wetter Bahnhof und Gevelsberg-Silschede.

Die Haltestelle Hinnebecke, die jedoch in der Schwachverkehrszeit nur sehr gering frequentiert ist, wird durch diese Maßnahme entfallen. An den Haltestellen Wetter, Loh und Am Grünewald entfällt eine Direktverbindung nach Gevelsberg. Hier ist zukünftig in der Schwachverkehrszeit ein Umstieg an der Haltestelle Grundschöttel notwendig bzw. je nach Fahrziel die Linie 553 bis zum S-Bahnhof Hagen-Westerbauer zu nutzen.

Abb. 42: Linienkonzept Wetter – Gevelsberg – Ennepetal



15.4 Detailkonzept Hattingen-Welper/Henrichshütte

Zwischen Hattingen Welper und Hattingen Mitte bestehen gegenwärtig Verbindungen mit den Linien CE 31 und 141. Dabei übernimmt die Linie CE 31 eine feinere Erschließung und dient die Fußgängerzone Hattingens an, während die Linie 141 über den direkten Weg eine schnelle Verbindung zwischen Hattingen Mitte und Welper anbietet.

Handlungsbedarf auf dem Korridor entsteht durch eine geringe Betriebsstabilität auf den Linien CE 31 und 141. So sind beide Linien durch Überlastungen und längerfristige Baumaßnahmen im Straßennetz vergleichsweise verspätungsanfällig, was durch ein neues Linienkonzept für den Korridor Hattingen-Welper nach Hattingen Mitte verbessert werden soll.

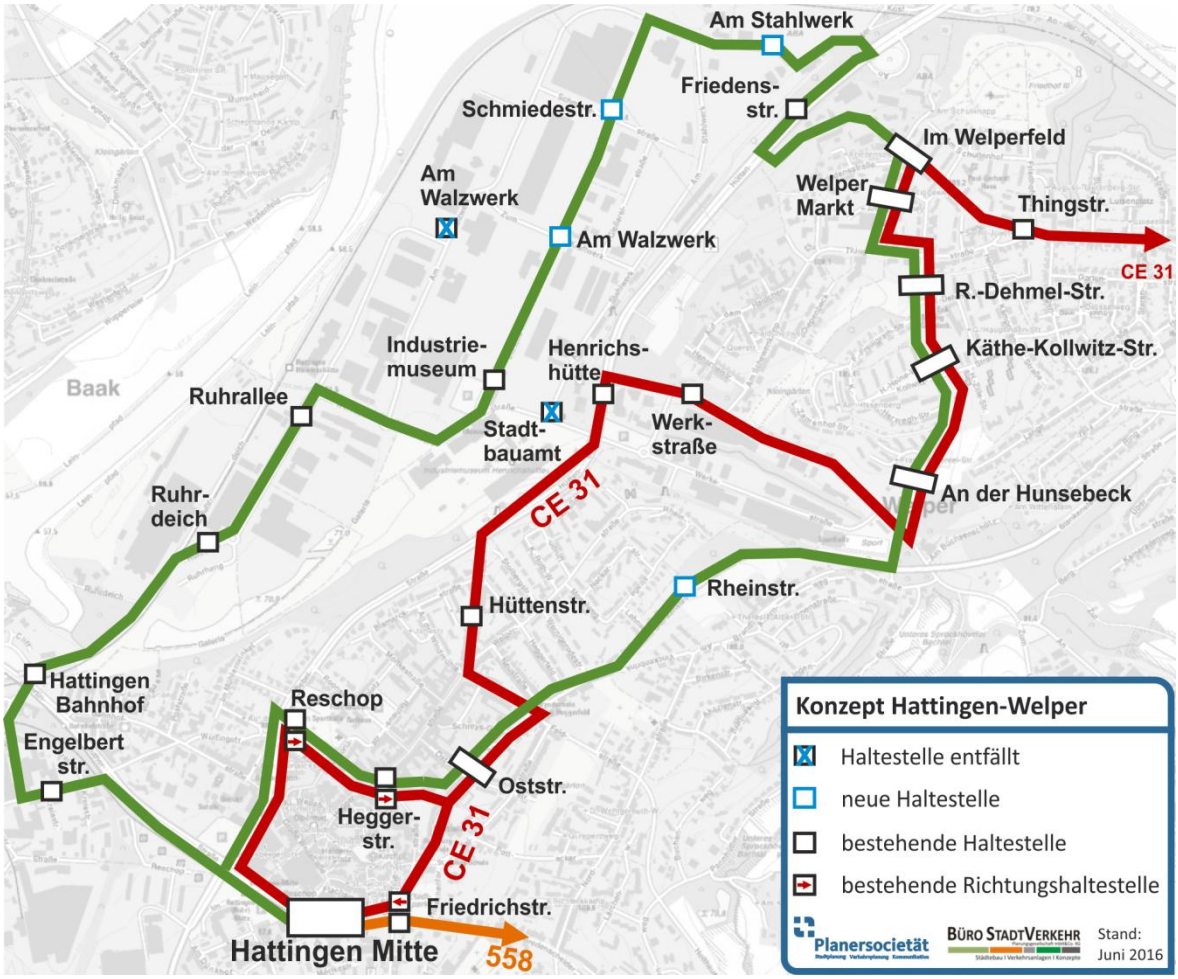
Die Linie 141 wird zur Erhöhung der Wendezeiten und damit zur Verbesserung der Betriebsstabilität auf den Abschnitt Hattingen Mitte – Essen-Kupferdreh verkürzt. Damit entfällt die Linie auf dem angegebenen Korridor. Die Erschließung in Hattingen-Welper wird durch die Linie CE 31 übernommen, die zukünftig aus Bochum kommend von der Haltestelle Am Welperfeld über die Haltestellen Welper Markt, An der Hunsebeck, Werkstraße, Henrichshütte, Oststraße und Friedrichstraße nach Hattingen Mitte geführt wird. Damit wird auch die Linie CE 31 betrieblich optimiert, da der überlastete Knoten Martin-Luther-Straße / Nierenhofer Str. / August-Bebel-Straße am Hattinger ZOB in Fahrtrichtung Hattingen Mitte nicht mehr befahren wird. In der Gegenrichtung wird zur Gewährleistung der Anbindung der Hattinger Fußgängerzone (Haltestelle

Heggerstraße) der bisherige Linienweg bis zur Haltestelle Oststraße beibehalten und im Folgenden der oben genannte, neue Linienweg in umgekehrter Richtung befahren. Hier kann die Führung über den Knoten Martin-Luther-Straße / Nierenhofer Str. / August-Bebel-Straße beibehalten werden, da hier der stark belastete Knoten nur als Rechtsabbieger mit eigener Signalisierung befahren wird. Darüber hinaus wird eine neue Stadtlinie Hattingen den Korridor Hattingen Mitte – Henrichshütte – Welper befahren.

Die Linie CE 31 wird zukünftig in der Haupt- und Nebenverkehrszeit im 15-Minuten-Takt sowie in der Schwachverkehrszeit im 30-Minuten-Takt bzw. in der Schwachverkehrszeit abends im 60-Minuten-Takt verkehren. Die neue Stadtlinie Hattingen wird in der Haupt- und Nebenverkehrszeit im 60-Minuten-Takt verkehren. Damit bleibt die Anzahl der Fahrten zwischen Welper und Hattingen in der Haupt- und Nebenverkehrszeit mit 5 Fahrten gegenüber dem Status Quo unverändert. In der Schwachverkehrszeit wird das Fahrtenangebot geringfügig (zwei statt drei Fahrten an Sonntagen bzw. eine statt zwei Fahrten in der Spätverkehrszeit) reduziert.

Durch das neue Konzept bleibt die Verbindung zwischen Hattingen-Welper und Hattingen Mitte weiterhin attraktiv. Darüber hinaus wird mit der neuen Stadtlinie eine neue Direktverbindung von Welper in den Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte angeboten und dieses Gebiet vollständig erschlossen. Durch die veränderte Linienführung der CE 31 wird die Straße Am Büchsenschütz mit etlichen anliegenden Gewerbebetrieben zukünftig häufiger vom Busverkehr bedient.

Abb. 43: Detailkonzept Hattingen-Welper/Henrichshütte



15.5 Detailkonzept Wetter-Alt Wetter

In Alt-Wetter existieren gegenwärtig zwei Linien im Ortsverkehr. Eine größere Ortserschließung erfolgt durch die Linie 593, die nach ihrer Abfahrt am Bahnhof Wetter zunächst den Ortskern Alt-Wetter ringförmig erschließt und danach ohne erneuten Halt am Bahnhof Wetter den Ortsteil Alt-Wetter über die Haltestelle Ruhrstraße verlässt und weiter nach Haßlinghausen fährt. Darüber hinaus existiert die Linie 595, die vom Bahnhof Wetter einen kleineren Ring fährt. Diese Linie 595 fährt auf weiten Strecken parallel zur Linie 593, verkehrt jedoch im zeitlichen Abstand von wenigen Minuten. Ziel des überarbeiten Linienkonzeptes für die Ortserschließung Alt-Wetter ist es, eine höhere Transparenz sowie eine zeitlich bessere Verteilung der Betriebsleistungen zu schaffen.

Aus diesem Grund wird der Ortsverkehr vollständig aus der Linie 593 herausgelöst und eine neue Linie 595 mit einheitlichem Linienweg geschaffen. Diese verkehrt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit alle 30 Minuten auf dem in Abb. 44 dargestellten Linienweg, in der Schwachverkehrszeit alle 60 Minuten. Durch die Vereinheitlichung des Linienwegs entfallen die Haltestellen Königstraße und Gartenstraße. Um eine engmaschige Erschließung dennoch zu gewährleisten, sind drei neue Haltestellen Spinnstraße, Ardeystraße und Alter Friedhof einzurichten.

Abb. 44: Linienverlauf der modifizierten Ortserschließung Alt-Wetter (Linie 595 neu)

15.6 Detailkonzept Witten-Heven/Herbede und Ruhr-Universität

Die Neustrukturierung des Busangebots in den Wittener Stadtteilen Heven und Herbede sowie zur Ruhr-Universität erfolgt mit Umsetzung des Takts 15 auf der Straßenbahnstrecke durch die beiden Linie 309 und 310 (je im Takt 30). Durch die Verbesserung der Bedienungshäufigkeit auf der Straßenbahnstrecke mit zukünftig vier statt heute drei Fahrten pro Stunde während der Haupt- und Normalverkehrszeit wird das Busangebot angepasst, um parallele Angebote zwischen Bus und Straßenbahn zu vermeiden. Hierzu wird die Linie 320 halbstündlich vom Wittener Hauptbahnhof weiter in Richtung Freizeitzentrum Heveney fahren. Eine Fahrt führt wie bisher weiter nach Niedersprockhövel. Die zweite Fahrt führt durch das Lottental und erschließt neben der Ruhr-Universität auch den Gesundheitscampus. Mit Beschleunigungsmaßnahmen im Bereich Markstraße sind gleich schnelle Fahrzeiten wie über die Kleinherbeder Straße möglich.

Die Erschließung des Raums Vormholz, Durchholz, Kämpen wird zukünftig durch die Linie 375 im durchgehenden Takt 60 sichergestellt. Diese Linie wird zwischen Vormholz und Herbede durch eine neue Linie verdichtet (374), die in der Haupt- und Normalverkehrszeit von Herbede weiter über die Kleinherbeder Straße und das Technologiequartier bis zur Ruhr-Universität verkehrt. Diese neue Linie ist mit der Straßenbahn an der Haltestelle Heven Dorf verknüpft. Die Linie 375 verkehrt im Takt 30 bis zur Haltestelle Heven Hellweg (HVZ, NVZ). Von hier erfolgen stündliche Fahrten zur Potthoffstraße (HVZ, NVZ als Kurzläufer) und Kämpen (HVZ, NVZ, SVZ als Langläufer). Die Linie SB38 und SB67 bleiben im Status Quo erhalten.

Für eine bedarfsgerechte Anbindung der Ruhr-Universität können zu Vorlesungszeiten ergänzende Fahrten angeboten werden. Schwerpunkt sind hier Fahrten, welche neue und umsteigefreie Verbindungen ermöglichen wie Einsatzfahrten der Linie 376 von/nach Herdecke (vier Fahrten pro Vorlesungstag). Zudem ist bedarfsweise eine stündliche Verlängerung der Kurzläufer der Linie 375 zur Ruhr-Universität über Kleinherbeder Straße vorgesehen (Takt 60 zu Vorlesungszeiten).

Auch die zusätzliche Bedienung des Freizeitzentrums Heveney an Sonntagen im Sommerhalbjahr wird durch die Verlängerung der Linie 376 weiterhin sichergestellt.

Das vorliegende Konzept ist grundsätzlich ohne ergänzende Infrastrukturmaßnahmen umsetzbar. Wünschenswert ist aber eine kurzfristige Verbesserung der Umstiegssituation am Verknüpfungspunkt Heven Dorf. Langfristig wird zudem die Verlängerung der Straßenbahnlinie zum Freizeitzentrum geprüft.

Abb. 45: Detailkonzept Heven/Herbede – HVZ/NVZ

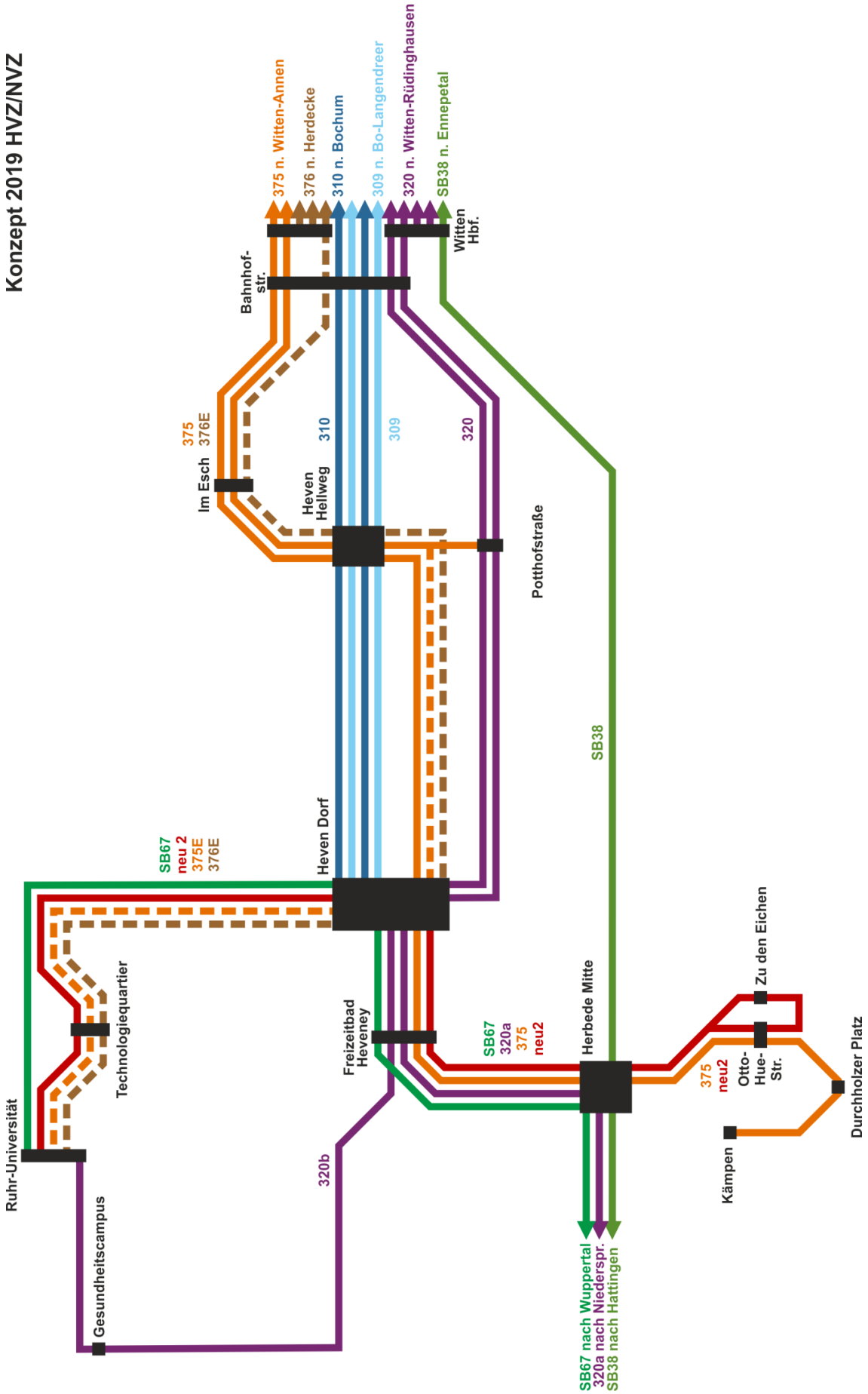
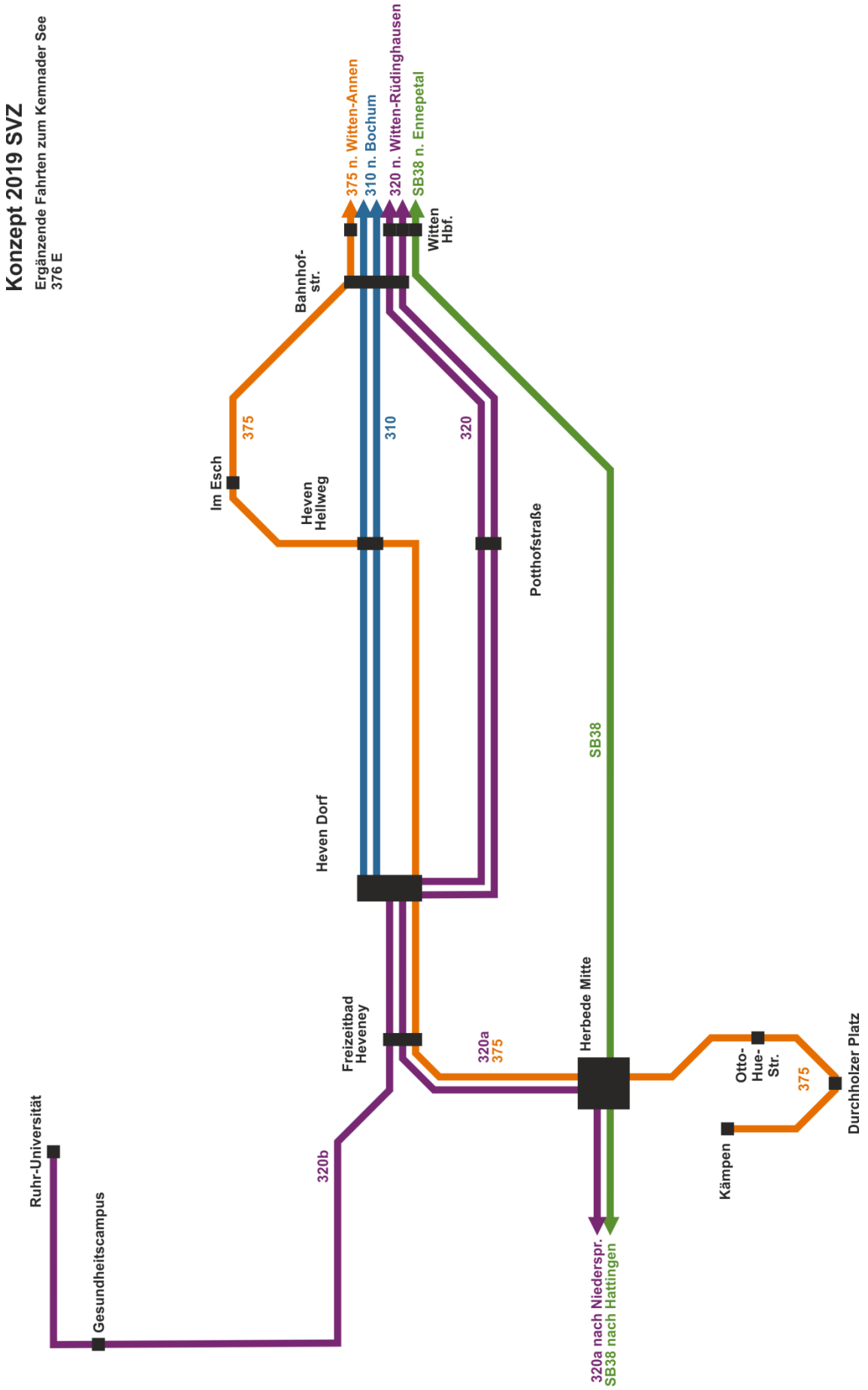


Abb. 46: Detailkonzept Heven/Herbede – HVZ/NVZ



16 Zielnetz

Das Zielnetz umfasst alle Angebote im Schienenverkehr (Eisenbahn und Straßenbahn) sowie im Straßenverkehr (Schnellbus, Linienbus, Nachtbus, Bedarfsangebote TaxiBus und Anrufsammeltaxi) innerhalb des Kreisgebietes.

Tab. 93 Zielnetz Eisenbahn

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
RE 4	Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Dortmund	60	60	60	06:00 - 00:00		zusätzlichen Halt in Wetter Bf ab 2020	DB AG
RE 7	Krefeld - Köln - Solingen - Wuppertal - Hagen - Hamm - Münster - Rheine	60	60	60	06:00 - 23:00			National Express
RE 13	Venlo - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Hamm	60	60	60	06:00 - 20:00			Eurobahn
RE 16	Essen - Bochum - Witten - Hagen - Iserlohn - Siegen	60	60	60	07:00 - 20:00			Abellio
RB 40	Essen - Bochum - Witten - Hagen	60	60	60	05:00 - 00:00		S-Bahn-Konzept VRR:Zusammenbindung mit S 9 ab 2020	Abellio
RB 52	Dortmund - Herdecke - Hagen - Rummenohl - Lüdenscheid	60	60	60	05:00 - 22:00		Verlängerung der Betriebszeiten im Spätverkehr, 30-Min-Takt wünschensw.	DB AG
S 3	Oberhausen - Mülheim - Essen - Hattingen	30	30	30	05:00 - 00:00		S-Bahn-Konzept VRR: Umstellung auf T 30 ab 2020	DB AG
S 5	Hagen - Wetter - Witten - Dortmund	30 / 60	30 / 60	60	05:00 - 00:00		T 30 zwischen Witten und Dortmund, sonst T 60	DB AG
S 8	Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach	60	60	60	05:00 - 01:00		S-Bahn-Konzept VRR: T 30 durch Überlagerung mit S 9 ab 2020	DB AG
S 9	Bottrop - Essen - Velbert - Wuppertal - Hagen	60	60	60	05:00 - 01:00		S-Bahn-Konzept VRR: T 30 durch Überlagerung mit S 8 ab 2020 zwischen Wuppertal und Hagen	Abellio

Tab. 94 Zielnetz Straßenbahn

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
308	Schürbankstr. - Bochum Hbf - Linden - Hattingen	15	15	30	04:00 - 00:00		Taktumstellung BOGESTRA: Umstellung auf T 15 in 2020	BOGESTRA
309	Langendr Bf. - Witten,Rath. - Heven	30	30	–			Neubau Strab in Langendreer und Taktumstellung BOGESTRA	BOGESTRA
310	Bochum-Höntrop - Bochum Hbf -Langendreer-Witten Rathaus - Heven	30	30	30	04:00 - 01:00		Neubau Strab in Langendreer und Taktumstellung BOGESTRA	BOGESTRA

Tab. 95 Zielnetz Schnellbus und CityExpress

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
SB 37	Ennepetal Bus-Bf. - Schwelm Bf. - Sprockhövel-Haßlinghausen Bus-Bf. - Niedersprockhövel Kirche - Hattingen Mitte - Bochum Hbf.	30	30/60	60	06:00 - 00:00		HVZ/NVZ: 30-Min-Takt zwischen Haßlinghausen und Hattingen Mitte, T 30 zwischen Hattingen Mitte und Bochum nur in der HVZ, in der SVZ Auflassen Streckenabschnitt Ennepetal Bus-Bf. - Sprockhövel-Haßlinghausen Bus-Bf., HVZ/NVZ (Montag - Freitag) und SVZ: Umlaufverknüpfung mit der Linie 557 in und aus Richtung Schwelm	BOGESTRA / VER
SB 38	Ennepetal Bus-Bf. - Gevelsberg Hbf. - Wetter Bf. - Witten Hbf. - Hattingen Mitte	60	60	60	05:00 - 23:00		Bedienung Streckenabschnitt Wetter Bf. - Gevelsberg-Silschede Mitte in der SVZ (ab Silschede Mitte Durchbindung bis Gevelsberg Rathaus als Linie 552)	BVR / VER
SB 67	Wuppertal Hbf. - Sprockhövel-Haßlinghausen Bus-Bf. - Niedersprockhövel Kirche - Bochum Ruhr-Universität	60	60	-	06:00 - 20:00		Angebotsausweitung abends (1 F.) und samstags (4 F.) zwischen Wuppertal Hbf. und Niedersprockhövel Kirche, Umsetzung nur bei Mitfinanzierung durch die Stadt Wuppertal	VER, WSW BOGESTRA
CE 31	Bochum Hbf - Stiepel - Hattingen-Blankenstein - Hattingen	15	15	30	04:30 - 00:00		Taktumstellung BOGESTRA ab 2020, neue Linienf. Welper - HAT, Mitte	BOGESTRA

Tab. 96 Zielnetz Linienbus

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
84	Hagen Hbf - Zurstraße - Breckerfeld - Halver - Kierspe	60	60	-	06:00 - 19:00		bedarfsorientierte Bedienung von Haltestellen im Schülerverkehr	MVG
86	Schalksmühle Rathausplatz - Reeswinkel - Dahlerbrück - Breckerfeld BusBf	Einzelfahrten	Einzelfahrten	-	-			MVG
141	Hattingen Mitte - Niederwenigern - Essen-Byfang - Essen-Kupferdreh Bf.	30	30	60	05:00 - 23:00		alle Fahrten über Byfang bis Kupferdreh S, Abschnitt Hattingen Mitte - Welper entfällt	VER / EVAG
159	Burgaltendorf - Hattingen Schwimmbrücke	60	60	-	05:00 - 20:00		Rückführung auf Schülerverkehr prüfen	EVAG
166	E-Dellwig Bf - Essen Hbf - Steele - Burgaltendorf - Hattingen-Niederwenigern	40/20	40/20/60	60	05:00 - 0:00		Verbindung Niederwenigern - Essen	EVAG
176	Essen-Kupferdreh Altersheim- Hattingen-Niederbonsfeld - Velbert-Nierenhof Bus-Bf.	SV	SV	___			Linie entfällt bis auf evtl. Schülerverkehr	
180	Burgaltendorf Burgruine - Kupferdreh Bf - Werden	20/30	30	30/60	05:00 - 23:00			EVAG
320	Witten-Rüdinghausen - Annen S - Mitte - Heven - FZK - RUB / Niedersprockhövel	15 / 30	15 / 30	30	04:00 - 0:00	94/ /60/37	Takt 15 zwischen Rüdingh. (HVZ) bzw. Annen und WIT, Mitte, Anschluß 448	BOGESTRA
330	Hattingen Mitte - Oberstüter - Niedersprockhövel Kirche - Haßlinghausen Bus-Bf. Obersprockhövel - Haßlinghausen	120	120	-	07:00 - 20:00	9/7/6/5	Übernahme von Abschnitt Niedersprockhövel - Haßlinghausen von Linie 557, Einstellung des Verkehrsangebots am Verkehrstag Sonntag	VER
331	Hattingen Mitte - Winzermark - Velbert-Nierenhof Bus-Bf.	120	120	-	06:00 - 19:00	11/10/9/0	durchgehender T 120	VER
332	Wuppertal-Barmen Bf. - Wichlinghausen Markt - Sprockhövel-Herzkamp - Niedersprockhövel Kirche - Hattingen Mitte	60	60	60	05:00 - 23:00			WSW / VER
359	Bochum Dahlhausen - Hattingen - Holthausen	30/60	30/60	AST 30	05:00 - 00:00	34/ /30/15	T 30 zwischen Winz-Baak, Hattingen, Mitte und Holthausen in der HVZ / NVZ	BOGESTRA
371	Witten Hbf. - Witten Rathaus - Stockumer Bruch - Dortmund-Oespel S - (Dortmund Universität)	15 / 30	30	60	05:00 - 00:00	53/49/31/16	Anpassung an S-Bahn-Konzept 2020, T 15 zwischen Witten Hbf., Mitte und Stockum in der HVZ, NVZ T 30, Verlängerung von 2 Fahrten zur Uni Dortmund zu den Vorlesungszeiten (montags - freitags)	VER
373	Witten-Annen Holzkamp Geamtschule - Wendeschleife Am Hang - Stockumer Bruch	60	60		05:00 - 20:00	18/15/9/0	samstags keine Bedienung, Prüfung Angebotsausweitung wg. Flüchtlingsunterkunft	VER
374	Vormholz - Herbede - Heven, Dorf - RUB (über Kleinh. Str. und TQ)	60	60	-	06:00 - 20:30		neue Linie, Umstieg zur Straßenbahn und anderen Buslinien in Heven, Dorf	BOGESTRA
375	Kämpen - Durchholz- Vormholz - Herbede - Heven - Mitte - Annen - Wartenb.	30	30	60	04:30 - 00:00	34 / /26/15	Übernahme Abschnitt Herbede - Kämpen von Linie 320 im T 60, 2. Fahrt bis Potthoffstr. oder Verlängerung zur RUB	BOGESTRA
375E		30					Verstärkerfahrten im SV	BOGESTRA
376	(Vorhalle S) -Herdecke Bf. - Kirchende - WIT, Mitte - (Heven - RUB)	20	20	30/60	05:00 - 00:00	50//33,5/30,5	zumindest stündliche Verlängerung von Herdecke nach Vorhalle S	BOGESTRA
378	*Witten-Bommern - Rathaus - BO-Langendreer S - Do-Lütgendortmund S - Castrop-Rauxel*						Linie entfällt bei Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke, ca. 12/2019	BOGESTRA
379	Bommern - Witten, Rathaus - BO-Langendreer S - Ruhrpark	30	30	60	05:00 - 0:00		Taktumstellung BOGESTRA in 2020	BOGESTRA
	Haßlinghausen - Durchholz - Bommern - Witten, Hbf.	60	60	-			Integration in 379, Führung über Bommerfelder Ring	BOGESTRA
379E	Bommeraner Heide - Witten Hbf.	30	-	-			Verstärkerfahrten 379	BOGESTRA
448	WIT-Rüdinghausen - DO-Barop - Hombruch - Löttringhausen	30	30	30/60	05:00 - 0:00	42//39/32	Anschlusssicherung zur Linie 320 in Rüdinghausen	DSW
450	Herdecke-Schanze . Kirchhörde -Brünninghausen - DO-Westfalenhallen	30	30	60	05:00 - 0:00		Line verkehrt in Dortmund im T 15 / T 30, Verknüpfungmit Linie 518 in Herdecke, Schanze	DSW
511	Ennepetal Bus-Bf. - Ennepetal-Voerde - Hagen-Haspe - Hagen Hbf. - Hagen Stadtmitte	30	30	60	05:00 - 00:00	37/36/30/16		VER
512	Hagen-Boele - Hagen Hbf - Eilpe - Selbecke - Zurstraße - Breckerfeld Wengeberg	60	60	60	05:00 - 20:00		bessere Vertaktung mit MVG-Linie 84 prüfen	HST
518	Herdecke-Schanze - Rathaus - Hagen Hbf - Rathaus - Wasserloses Tal - Hohenlimburg Bf	30	30	60	05:00 - 21:00		Verknüpfung zu Linie 450 in Herdecke, Schanze	HST
519	Herdecke Nacken - Herdecke, Bf. - Herdecke Mitte - Hagen Hbf - Stadtmitte - Eilpe	30	30	60	05:00 - 21:00		Führung über Vorhalle im Rahmen NVP Hagen prüfen	HST
523	Hagen-Dahl, Ribbertstr. - Priorei - Breckerfeld-Epscheid - Breckerfeld Bus-Bf.	SV	SV	-	-			VER
529	Hagen-Haspe Zentrum - Ennepetal-Voerde - Breckerfeld Bus-Bf.	SV	SV	-	-	5/-/-/-		VER
541	Wetter Bf - Eckesey - Hagen Hbf - Stadtmitte - Hagen-Bissingheim	30	30	30/60/ -	05:00 - 21:00		Überprüfung T 30 nach Aufhebung der Umleitung	HST
542	Ha-Kabel - Stadtmitte - Hbf - Haspe - Gevelsberg Bf	15	30	60	05:00 - 22:00			HST
550	Breckerfeld Heider Kopf - Ennepetal-Voerde - Ennepetal Bus-Bf. - Schwelm Wohngebiet Brunnen - Schwelm Bf.	30 / 60	30 / 60	60	05:00 - 23:00	36/ /19/15	Bedienung Breckerfeld nur T 60, außer HVZ morgens	VER
551	Ennepetal-Voerde - Gevelsberg Hbf. - Sprockhövel-Haßlinghausen Bus-Bf. - Hiddinghausen Wendeschleife	30	30	30/60	05:00 - 23:00	53/37/35/26	Stündliche Anbindung Hiddinghausen in der SVZ, sonst T120	VER
552	Gevelsberg Rathaus - Asbeck - Silschede - Wetter-Loh	60	60	60	05:00 - 23:00		Rücknahme auf T 60, Zusammenbindung mit SB 38 in der SVZ	VER
553	Hagen-Westerbauer Bf. - Wetter-Loh - Wetter Bf. - Herdecke Mühlenstr. - Herrentisch	60	60	60	05:00 - 23:00	27/19/18/16		VER
554	Herdecke-Kirchende Altenzentrum - Westende - Mitte - Hagen-Vorhalle Bf.						Linie entfällt, Bedienung Altenzentrum Ende durch Bürgerbus	VER
555	Hagen-Westerbauer Bf. - Wetter-Loh - Wetter Bf. - Herdecke Mitte - Herrentisch	60	60	-	05:00 - 19:00	16/ /10/0	Führung über Herdecke, Mitte statt über Mühlenstrasse	VER

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
556	Gevelsberg-Knapp - Gevelsberg Hbf. - Ennepetal-Büttenberg - Schwelm Bf. - Schwelm-Markt - Ochsenkamp - Blücherstr.	60	60	-	06:00 - 19:00	16/15/12/8	Verlängerung Verbindung nach Westerbauer prüfen, ggfs. auch mit anderen Linien	VER
557	Schwelm-West (Ochsenkamp) - Schwelm Bf. - Linderhausen - Sprockhövel-Haßlinghausen Bus-Bf.	60	60	60	06:00 - 23:00		Rücknahme der Verlängerung zur Dieselstr., Verknüpfung mit SB 37 in Haßlinghausen, Übernahme Bedienung Obersprockhövel durch L. 330	VER
558	Niedersprockhövel Kirche - Gedulderweg - Hattingen Mitte	60	60	-	06:00 - 20:00	17/16/14/8	Aufgabe Bedienung Hattingen Schulzentrum, Fahrten gehen über auf Linie NEU1	VER
NEU1	Hattingen Mitte - Gewerbegebiet Henrichshütte - Welper - Hattingen Mitte	60	60	-	06:00 - 20:00		Einrichtung einer neuen Stadtbuslinie (Ringlinie) im Zweirichtungsverkehr	VER
559	Niedersprockhövel Kirche - Bergstraße - Hattingen-Holthausen - Hattingen Mitte	60	60	60	06:00 - 19:00	21/14/11/9		VER
560	Ennepetal-Bus-Bf. - Oelkinghausen - Heilenbecker Tal - Ennepetal-Rüggeberg	60	60/U	-	06:00 - 19:00	18//6/0	Bei Bedarf Aufrechterhaltung des Schülerverkehrs zwischen Ennepetal Bus-Bf. und Rüggeberg im herkömmlichen Linienverkehr.	VER
561	Ennepetal Bus-Bf. - Homberge - Ennepetal-Rüggeberg	30/60	30/60	60	05:00 - 23:00	42/35/26/13	T 30 von Ept. Busbf. nach Homberge, weiter im T 60 nach Rüggeberg	VER
562	Ennepetal Bus-Bf. - Kämpershausweg	60	60	-	07:00 - 19:00	13/ /7/0		VER
563	Ennepetal Bus-Bf. - Ennepetal/Gevelsberg Bf. - Gevelsberg-Braken - Gevelsberg Hbf. - Elsternstr.	30	60	-	06:00 - 19:00		Reduzierung auf T 60 in der NVZ	VER
564	Herdecke-Schanze - Kirchende - Bahnhof - Mühlenstr. - (Friedrich-Harkort-Gymnasium)	60	60	-	06:00 - 19:00	16/15/6/0	Führung über Herdecke Bahnhof (Ladestr./Bahnhofstr.), Angebotserweiterung Samstag nachmittags	VER
565	Schwelm Bf. - Schwelm Markt - Winterberg - Ennepetal-Schlagbaum	4 Fahrten	4 Fahrten	-	-		Zusammenbindung mit OVAG-Linie 339 nach Radevormwald prüfen	VER
566	Schwelm-Göckinghof - Schwelm Bf. - Hagener Str. - Ennepetal-Oelkinghausen	60	60	-	06:00 - 18:00	14/ /6/0		VER
568	Schwelm Realschule - Winterberg - Schwelm Bf. - Oberloh - Schwelm Bf. - Winterberg - Schwelm Realschule	30	30	60	06:00 - 22:00	34/32/23/13		VER
570	Ennepetal-Burg - Breckerfeld-Bühren - Breckerfeld Schule	SV	SV	-				VER
571	Breckerfeld-Kalthausen - Egge - Breckerfeld Schule	SV	SV	-				VER
572	Ennepetal-Altenvoerde, Brinker Str. - Heinrich-Heine-Str.	SV	SV	-				VER
573	Breckerfeld - Ennepetal-Oberbauer - Ennepetal Bus-Bf. - Büttenberg	SV	SV	-		18/0/0/0		VER
574	Ennepetal-Oberbauer - Voerde - Schule Harkort	SV	SV	-		2/0/0/0		VER
575	Hagen-Westerbauer Bf. - Ennepetal Bus-Bf.	SV	SV					VER
576	Ennepetal-Friedfeld - Kühlchen - Büttenberg - Schule Harkort - Realschule	SV	SV	-		8/0/0/0		VER
577	Ennepetal Neißestr. - Kühlchen - Schule Rüggeberg	SV	SV	-		2///		VER
578	Ennepetal Schule Rüggeberg - Homberge - Schule Harkort	SV	SV	-		2///		VER
579	Ennepetal-Friedfeld - Schlagbaum - Rüggeberg - Ennepetal Bus-Bf.	SV	SV	-		5///		VER
581	Herdecke-Wittbräucke Bf. - Ahlenberg - Schanze - Friedrich-Harkort-Gymnasium	SV	SV	-		3/0/0/0		VER
582	Herdecke Friedrich-Harkort-Gymnasium - Nacken	SV	SV	-		2/0/0/0		VER
583	Wuppertal-Birkenhof - Sprockhövel-Gennebreck - Herzkamp - Niedersprockhövel Kirche - Haßlinghausen Bus Bf	SV	SV	-				VER
584	Sprockhövel-Haßlinghausen Bus-Bf. - Gevelsberg-Silschede - Wetter-Wengern - Esborn	SV	SV	-		4/0/0/0		VER

SV = Linie ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet und verkehrt nur an Schultagen k.T. = kein Takt

Tab. 97 Zielnetz Nachtbus

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
NE 3	HA Stadtmitte - HA Hbf - Haspe - Gevelsberg	-	-	60	22:00 - 02:00			HST
NE 4	Bochum Hbf. - Stiepel - Hattingen-Welper - Hattingen Mitte - Holthausen - Niedersprockhövel Kirche - Haßlinghausen Bus-Bf. - Schwelm	-	-	60	01:00 - 4:00	4	Verlängerung bis Schwelm, neue Linienführung in Hattingen über Holthausen	BOGESTRA VER
NE 8	Hagen Hbf - Stadtmitte - Eilperfeld - Selbecke - Breckerfeld	-	-	60	21:00 - 01:00			HST
NE 17	Ruhr-Uni - Herbede - Witten Hbf - Bommern - Rathaus - Heven - Ruhr-Uni	-	-	60	01:00 - 04:00	4		BOGESTRA
NE 18	Langendreer - Witten Rathaus - Annen - Stockum - Witten Rathaus - BO-Langendreer	-	-	60	00:00 - 03:00	4E		BOGESTRA
NE 19	Hagen Hbf- Dortmund Kirchhörde (über Herdecke)			60	21:30 - 02:00			HST
NE neu	Gevelsberg Hbf. - Ennepetal-Voerde			60	00:00 - 03:00		Neues Nachtangebot als Abbringer von S 8 aus Düsseldorf, probeweise Einführung	VER

Tab. 98 Zielnetz TaxiBus

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
TB41	Gemeindehaus - Breddestr. - Byfang - Nöckersberg	-	-	60	0:00 - 08:00		Nachtverkehr an und vor Wochenenden und Mo-Fr. 23:30 - 0:30	EVAG
TB52	Gevelsberg Rathaus - Bachtal - Am Heck - Silschede Mitte	60	60	-	5:00 - 20:00			VER
TB560	Ennepetal Bus-Bf. - Heilenbecker Tal - Schlagbaum	k.T.	k.T.	-	9:00 - 18:00			VER
TB62	Kupferdreh Bf - Nasse - Asbachtal - Grunewald	-	-	60	23:30 - 06:00		Nachtverkehr an und vor Wochenenden und Mo-Fr. 23:30 - 0:30	EVAG

k.T. = kein Takt

Tab. 99 Zielnetz AnrufSammelTaxi

Linien-Nr.	Linienweg	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Bedienungszeit	Fahrten	Maßnahmen / Prüfansatz	Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ	Mo - Fr.	MF(S)/MF(F) Sa/So		
AST Herdecke	Ahlenberg	60	60	60	6:00 - 21:00			VER
AST 59	Bochum Dahlhausen	-	-	30/60	22:00 - 00:00	4,5		BOGESTRA
AST Silschede	Gevelsberg-Silschede Mitte - Auf dem Böcken	k.T.	k.T.	-	8:00 - 18:00			VER
AST Wetter-Voßhöfen	Wetter Bf. - Voßhöfen - Sandberg - Esborn	k.T.	k.T.	-	8:00 - 18:00			VER
AST Witten	Witten Innenstadt - Gedern/Hohenstein	60	60	60				BVR

k.T. = kein Takt

17 Betrauung und Finanzierung

17.1 Betrauung der Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Gemäß § 5 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung des Zweckverbandes VRR nimmt der VRR für seine Verbandsmitglieder u.a. die Aufgabe der Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der ÖPNV-Betreiber wahr. Der Kreistag hat diese Aufgabe mit Beschluss vom 14.06.1999 auf den VRR übertragen und diese Übertragung mit Beschluss vom 06.12.2010 erneuert. Hierbei geht es um den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, mit denen die Verkehrsunternehmen auf der Grundlage des Nahverkehrsplans und der Finanzierungsrichtlinie des VRR betraut sind.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 29.06.2009 die das Kreisgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf der Grundlage des am 30.03.2009 beschlossenen Nahverkehrsplans und ergänzender Vorgaben betraut. Diese Betrauung stellt eine Bestandsbetrauung nach Artikel 8 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 dar und endet am 30.06.2019.

Nach Ablauf dieser Bestandsbetrauung hat der Ennepe-Ruhr-Kreis die Vorgaben der EU-VO 1370 und des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) unmittelbar anzuwenden. Ausgleichszahlungen des Kreises sind dann nur noch auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) möglich. Artikel 5 der EU-VO 1370 ermöglicht den zuständigen örtlichen Behörden dabei unterschiedliche Vergabemöglichkeiten:

- Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens und Leistungserbringung durch ein privates Verkehrsunternehmen
- Direktvergabe an einen „internen Betreiber“, über den die zuständige Behörde eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt
- Direktvergabe an ein benachbartes kommunales Verkehrsunternehmen, nachdem sich der Ennepe-Ruhr-Kreis mit der Eigentümerkommune dieses Unternehmens zu einer „Behördengruppe“ zusammengeschlossen hat.

Darüber hinaus ist eine Direktvergabe von Kleinaufträgen möglich, wenn bestimmte Wert- und Leistungsgrenzen unterschritten werden.

Im Gegensatz zu anderen Aufgabenträgern im VRR wird das Leistungsangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis, das derzeit insgesamt rd. 9,6 Mio. Wagen-km im Busverkehr und rd. 0,4 Mio. Wagen-km im Straßenbahnverkehr umfasst, durch unterschiedliche Verkehrsunternehmen erbracht. Neben der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER), die rd. 58 % des Leistungsangebots erbringt, erbringen auch die Verkehrsunternehmen der umliegenden Großstädte, allen voran die BOGESTRA mit rd. 30 %, sowie die Bahntochter BVR mit 7 % erhebliche Verkehrsleistungen.

Die kommunalen Verkehrsunternehmen erbringen neben der reinen Fahrleistungen umfangreiche Infrastruktur-, Regie- und Vertriebsleistungen für die Aufgabenträger; diese reichen von der

Haltestellenausstattung und Betriebstechnik über das Marketing und die Vorhaltung von Vertriebsstellen bis hin zur betrieblichen Angebotsplanung und Einnahmeaufteilung. Eigene Betriebshöfe im Kreisgebiet unterhalten die VER (Ennepetal, Wuppermannshof) und die BOGESTRA (Witten, Busbetriebshof Crengeldanz).

Die Umsetzung der Vorgaben des neuen PBefG benötigt lange Vorlaufzeiten. Spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe ist eine entsprechende Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union erforderlich; eine entsprechende Vorabbekanntmachung soll daher im Jahr 2017 erfolgen.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Ennepe-Ruhr-Kreis frühzeitig mit der Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ab Mitte 2019 auseinandergesetzt. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welche Organisationsform am besten geeignet ist, um den ÖPNV im Kreisgebiet auf mittlere Sicht wirtschaftlich und zukunftsfähig zu gestalten.

In seiner Sitzung am 23.03.2015 hat der Kreistag beschlossen, den ÖPNV im Kreisgebiet auch zukünftig in kommunaler Trägerschaft zu betreiben. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Qualität des ÖPNV hat er zugleich die verstärkte Einbeziehung der BOGESTRA als strategischen Partner bei der Leistungserbringung befürwortet. In diesem Zusammenhang wird derzeit eine Minderheitsbeteiligung der BOGESTRA an der VER untersucht.

Der Ennepe-Ruhr-beabsichtigt, das kreiseigene Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER) zum 01.07.2019 als „interner Betreiber“ auf der Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans mit den ihm dort zugewiesenen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Rahmen einer Direktvergabe zu beauftragen. Die Durchführung der Direktvergabe erfolgt in enger Kooperation mit dem VRR, auf den der Kreis die in § 5 a Zweckverbandssatzung näher dargestellten Aufgaben zur Abstimmung von Direktvergaben im ÖSPV übertragen hat.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis ist ferner mit Beschluss des Kreistags vom 23.03.2015 der auf VRR-Ebene gebildeten Behördengruppe im Sinne des Artikel 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 beigetreten. Dieser Behördengruppe gehören u.a. auch die umliegenden zuständigen Behörden Stadt Bochum, Stadt Gelsenkirchen, Stadt Essen, Stadt Dortmund, Stadt Hagen und Stadt Wuppertal an. Damit wird auch eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen an benachbarte kommunale Verkehrsunternehmen (insb. BOGESTRA, aber auch WSW mobil, Hagener Straßenbahn AG, EVAG und DSW 21) möglich. Einer entsprechenden Direktvergabe der Stadt Wuppertal an ihr Verkehrsunternehmen WSW mobil GmbH hat der Ennepe-Ruhr-Kreis, bezogen auf die Verkehrsleistungen im Kreisgebiet, bereits am 23.03.2015 zugestimmt.

Welche Möglichkeiten zu einer weiteren Beauftragung der gemeinwirtschaftlichen Betriebsleistungen der BVR bestehen, ist noch im Detail zu prüfen.

17.2 Finanzierung des betrieblichen Leistungsangebotes

Das betriebliche Leitungsangebot im Ennepe-Ruhr-Kreis umfasst

- den Schienenpersonennahverkehr (RE-, RB- und S-Bahnlinien),
- das Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV,

- das Erweiterungs- und Ergänzungsangebot,
- die betriebliche und kommunale ÖPNV-Infrastruktur.

Für die genannten Komponenten des ÖPNV existieren unterschiedliche Finanzierungsquellen und -zuständigkeiten, die sich in ihrer Aufgabenteilung bewährt haben und im Folgenden näher dargestellt werden.

17.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Zuständigkeit für die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des SPNV liegt für den Bereich des Ennepe-Ruhr-Kreises beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Der VRR plant in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern das Leistungsangebot im SPNV und beauftragt die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Leistungserbringung.

Zur Finanzierung des beauftragten Leistungsangebotes setzt der VRR vornehmlich die Regionalisierungsmittel des Bundes ein, die das Land an ihn weiterreicht. Allerdings reichen diese Mittel, die sich bezogen auf NRW in den kommenden Jahren schrittweise erhöhen werden, derzeit nicht vollständig zur Finanzierung des bestehenden Angebotes aus, so dass der VRR zusätzlich von seinen Verbandsmitgliedern eine sog. SPNV-Umlage erhebt. Diese Umlage berechnet sich nach dem Schlüssel „Haltestellenabfahrten“ und liegt für den Ennepe-Ruhr-Kreis bei aktuell 575.000 Euro/ Jahr.

Es ist gemeinsame Zielsetzung der Kommunen und des VRR, diese Umlage spätestens im Jahr 2020 abzuschaffen. Daher unterstützt der Ennepe-Ruhr-Kreis den VRR in seiner Zielsetzung, schrittweise alle SPNV-Leistungen im Wettbewerb zu vergeben und so den erforderlichen Zuschussbedarf zu senken.

17.2.2 Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV

Das Basisangebot im straßengebundenen ÖPNV umfasst alle verbindlichen qualitativen und quantitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans. Über diese Festlegungen konkretisiert der Ennepe-Ruhr-Kreis seine öffentlichen Interessen im Nahverkehr und definiert die sog. „angemessene Verkehrsbedienung“ im Stadt- und Regionalverkehr. Gleichzeitig ist der Ennepe-Ruhr-Kreis als zuständige Behörde in Kooperation mit dem VRR auch für die Betrauung der Verkehrsunternehmen zuständig und hat die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu finanzieren, die sich aus dem NVP und ggf. ergänzenden Beschlüssen ergeben.

Für Zwecke des ÖPNV erhält der Ennepe-Ruhr-Kreis jährlich rund 1,85 Mio. EURO als sogenannte ÖPNV-Pauschale vom Land NRW. Von dieser Summe werden 80 % über den VRR an die den Kreis bedienenden Verkehrsunternehmen weitergeleitet und mindern so ihren Zuschussbedarf.

Für die bis Mitte 2019 betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen stellte der Ennepe-Ruhr-Kreis den Verkehrsunternehmen im Jahr 2016 Ausgleichsleistungen in Höhe von rund 16,6 Mio. Euro zur Verfügung (Verbundetat VRR 2016). Sie beziehen sich aktuell auf ein jährliches Leistungsvolumen von rd. 10,0 Mio Zug- bzw. Buskm (rd. 0,4 Mio Zugkm/a im Straßenbahverkehr und rd.

9,6 Mio Wkm/a im Busverkehr). Hinzu kommen Ausgleichszahlungen für bedarfsorientierte Verkehre (insb. AST) in einer Größenordnung von rd. 50.000 Euro/ a.

Über den vorliegenden Nahverkehrsplan wurde eine bedarfsorientierte Optimierung des Angebotes vorgenommen, um die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu erhöhen und den Zuschussbedarf in Form der durch den Kreis zu leistenden Ausgleichszahlungen zu reduzieren bzw. zu stabilisieren.

Das verbindlich festgelegte Leistungsvolumen sinkt um 2,0% von 10,0 Mio. Wagenkilometer auf knapp 9,8 Mio. Wagenkilometer jährlich. Dabei bleibt das Leistungsvolumen im Straßenbahnverkehr mit 0,4 Mio. Wagen-km unverändert, während sich die Leistungen im Busverkehr um 0,2 Mio. Wagen-km auf 9,4 Mio. Wagen-km reduzieren.

17.2.3 Ergänzungs- und Erweiterungsangebote

Der Ennepe-Ruhr-Kreis ist bereit, das im Nahverkehrsplan verbindlich festgelegte und im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu betrauende Basisangebot im ÖSPV zu erweitern oder zu ergänzen, wenn Dritte - z.B. kreisangehörige Städte oder private Einrichtungen – die Finanzierung der zu erwartenden zusätzlichen Ausgleichsleistung übernehmen.

17.3 Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur

Durch den Nahverkehrsplan werden neben dem betrieblichen Leistungsangebot Vorgaben zum Ausbau der betrieblichen und kommunalen Infrastruktur getroffen. Er enthält u. a. die Maßnahmen, für die die Verkehrsunternehmen und/ oder kreisangehörigen Städte Landesfördermittel nach § 12 ÖPNVG (Pauschalierte Investitionsförderung) beantragt haben bzw. eine Beantragung beabsichtigen.

Die betriebliche Infrastruktur umfasst ortsfeste Anlagen wie Fahrweganlagen inkl. Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude und damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme. Ihr kreisseitiger Finanzierungsbedarf ist – ebenso wie die Beschaffung und Ausrüstung der Fahrzeuge sowie die Finanzierung aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsmehrleistungen – im Rahmen der in Kapitel 17.12.2 dargestellten Ausgleichsleistungen enthalten. Allerdings ist der Ausstattungsstandard der technischen Infrastruktur in den Verkehrsunternehmen unterschiedlich, woraus sich u. a. Kostenunterschiede erklären. Der Ennepe-Ruhr-Kreis strebt auf diesem Gebiet mittelfristig ein kreisweit einheitliches Niveau, z. B. auf dem Gebiet der dynamischen Fahrgastinformation und der Lichtsignalbeeinflussung, an. Entsprechende Investitionen, sind hier insbesondere bei dem kreiseigenen Unternehmen VER erforderlich.

Die Vorgaben für die kommunale Infrastruktur umfassen vorrangig die Maßnahmen zum barrierefreien Aus- und Neubau von Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten sowie die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen, z. B. durch Busschleusen und Ampelbevorrechtigung, für deren Realisierung und Finanzierung im Ennepe-Ruhr- Kreis i. d. R. die kreisangehörigen Städte als Straßenbaulastträger zuständig sind. Allerdings ist auch der Ennepe-Ruhr-Kreis vereinzelt beim Aus- und Neubau von Haltestellen betroffen, wenn diese an Kreisstraßen liegen. Die durch die Kommunen in den kommenden Jahren vorgesehenen Maßnahmen sind in Kapitel 18.4 (Teil D)

aufgelistet und enthalten – soweit möglich – entsprechende Kostenangaben und geplante Realisierungszeitpunkte. Während die für Haltestellen erforderlichen Tiefbaumaßnahmen in der Zuständigkeit der jeweiligen kreisangehörigen Stadt liegen, ist die Verantwortung für ihre Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit etc.) nicht eindeutig geregelt. Auf diesem Feld betätigen sich sowohl die kreisangehörigen Städte als auch die bedienenden Verkehrsunternehmen. Der Ennepe-Ruhr-Kreis wird im Sinne einer größeren Transparenz darauf hinwirken, dass die Zuständigkeiten für die Errichtung, Instandsetzung und Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur noch eindeutiger zwischen den Straßenbaulastträgern/kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen geregelt werden.

Teil D:
Infrastruktur- und Betriebskonzept

18 Haltestellenkataster

18.1 Methodik

Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Durch die Förderung der Gleichstellung von Behinderten, den demographischen Wandel bzw. einer älter werdenden Gesellschaft sowie das Themenfeld der Inklusion sind die Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV vermehrt in den Fokus gerückt.
Aber auch für den nicht in seiner Mobilität eingeschränkten Fahrgast sind barrierearme und barrierefreie Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV von großem Vorteil, erhöhen sie nicht zuletzt den Reisekomfort. Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist somit ein wichtiges Kriterium, welches künftig auch bei der Gewinnung neuer Zielgruppen im wahlfreien Segment von Bedeutung sein wird.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht vor, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen (siehe § 8 Abs. 3 PBefG). Im Nahverkehrsplan sollen demnach Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden. Um das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit zu erreichen, muss zunächst die Begrifflichkeit der „Vollständigkeit“ definiert werden. Hierzu gibt das Gesetz keine weiterführenden Erläuterungen, so dass zur Definition die Ergebnisse von Expertengremien zu Grunde gelegt werden.[8]

Dem folgend umfassen die wesentlichen Aspekte des vollständig barrierefreien ÖPNV

- die Haltestelleninfrastruktur,
- die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge,
- die Kommunikation mit den Kunden sowie
- der Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen.

Die genannten Aspekte sind auf Basis der örtlichen Gegebenheiten aufeinander abzustimmen und können nur ganzheitlich (vollständig), d.h. nicht isoliert voneinander, betrachtet werden. Dies ist in Bezug auf den ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis bereits in Teil B „Kreisstandards“ berücksichtigt.

Um Aussagen über erforderliche Maßnahmen tätigen zu können, wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die bauliche Infrastruktur des ÖPNV-Systems im Ennepe-Ruhr-Kreis untersucht und begutachtet. Während die Umsetzung der Standards für Fahrzeuge, Service und Betrieb bei den Verkehrsunternehmen verankert sind, befindet sich vor allem die ortsgebundene Infrastruktur in Baulast der kreisangehörigen Kommunen, dem Kreis oder dem Land NRW. Die Baulastträger sind dementsprechend für die Schaffung der Barrierefreiheit an ihren jeweiligen Straßen und Haltestellen verantwortlich. Im Gegensatz zu den Verkehrsunternehmen, denen die

[8] Quellen:
Ad-hoc-Arbeitsgruppe der BAG ÖPNV (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“. Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG.
Entwurfsstudie der Arbeitsgruppe „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ (2015): Definition: Vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr nach dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

jeweiligen unternehmenseigenen Informationen vorliegen, besteht bei vielen Baulastträgern keine einheitliche und vor allem aktuelle Bestandsübersicht über Ausstattung, Zustand und Beschaffenheit der ÖPNV-Infrastruktur.

Zu diesem Zweck wurde ein kreisweites, fortschreibungsfähiges Haltestellenkataster erstellt, welches die gesamte ortsgebundene ÖPNV-Infrastruktur inklusive der jeweiligen Zu- und Abgänge erfasst. Anhand der Kriterien lassen sich Aussagen in Bezug auf den aktuellen Ausbauzustand sowie den Stand der Barrierefreiheit des ÖPNV treffen.

18.2 Anforderungen an die Barrierefreiheit

In Zusammenarbeit des Kreises, der kreisangehörigen Städte sowie den jeweiligen Fachämtern, Behindertenbeauftragten und -beiräten wurde im Vorfeld der Untersuchung ein Kriterienkatalog zur Erfassung und Bewertung der Haltestelleninfrastruktur festgelegt. Der Kriterienkatalog gliedert sich in 57 Kriterien, aufgeteilt auf mehrere Kategorien.

Tab. 100: Kriterienkatalog zur Haltestellenerfassung

Kategorie	Kriterium
Kenndaten	Haltestellenname
	Haltestellentyp
	Steigbezeichnung
	Fahrtrichtung
	Linien
Bauliche Standards	Bauart
	Länge des Bus-/Bahnsteigs
	Höhe der Bordsteinkante
	Breite der Aufenthaltsfläche
	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle / Barrierefreier Anschluss ans öff. Wegenetz
	Gesicherte Querungsmöglichkeit im Nahbereich der Haltestelle
	Kontrastreiche Bodenindikatoren
	Taktiler Auffindestreifen
	Taktiles Aufmerksamkeitsfeld
	Taktiler Leitstreifen
	Begleitstreifen
	visuell kontrastreiche Kennzeichnung von transparenten Flächen und Objekten
Information	Zeichen 224 StVO (Haltestellenschild)
	Art der Schildmontage
	Schriftzug des Haltestellennamens
	Gleis- oder Steigbezeichnung
	Richtungskennzeichnung
	Verbundkennzeichnung

Kategorie	Kriterium
	VU-Kennzeichnung
	Linienkennzeichnung
	Vitrine
	Linienfahrplan
	Haltestellenplan
	Linienplan Schnellverkehr
	Tarif- und Preisinformationen
	Umgebungsplan
	Info-/Notrufsäule
	Wegweisung von der/zur Haltestelle
	Lautsprecher
	DFI (Dynamische Fahrgastinformation)
Service & Komfort	Wartehalle/Wetterschutz
	Sitzgelegenheit
	Beleuchtung
	Abfallbehälter
	Ticketautomat
	Entwerter
	Videokamera (Überwachung)
Multimodalität	P+R Stellplätze
	B+R Anlage
	Fahrradabstellplätze
	Fahrradverleihsystem
	CarSharing Stellplätze
	E-Ladestation (E-Bike und/oder Auto)
	Konfliktfreie Radverkehrsführung
Zustand & Beschaffen-heit	Ausbauzustand
	Pflegezustand
	Gefällesituation
	Sonstiges & Besonderes
Dokumentation	Foto von Gesamtübersicht
	Foto von Haltestelleninformation (Aushänge, Vitrinen)
	Foto von Gefällesituation (falls vorhanden)
	Fotos von besondere Merkmalen / Eigenschaften
	GPS-Koordinaten (automatische Erfassung über Eingabegerät)

Neben allgemeinen Ausstattungskriterien der Haltestellen (vgl. Qualitätsstandards, Teil B) werden anhand des Katalogs die relevanten Kriterien zur Beurteilung der Barrierefreiheit erfasst. Um vor Ort eine möglichst zügige Aufnahme der Kriterien zu gewährleisten, orientieren sich die baulichen Standards an den aktuellen „Regeln der Technik“ bzw. an den aktuell gültigen Richtlinien und Normen und wurden unter Berücksichtigung dieser erfasst.[9] Dies ist beispielsweise bei der Begutachtung barrierefreier Zugänge von Bedeutung, bei denen entsprechende Quer- und Längsneigungen sowie Durchgangshöhen und -breiten zur Erfüllung des Kriteriums gegeben sein müssen.

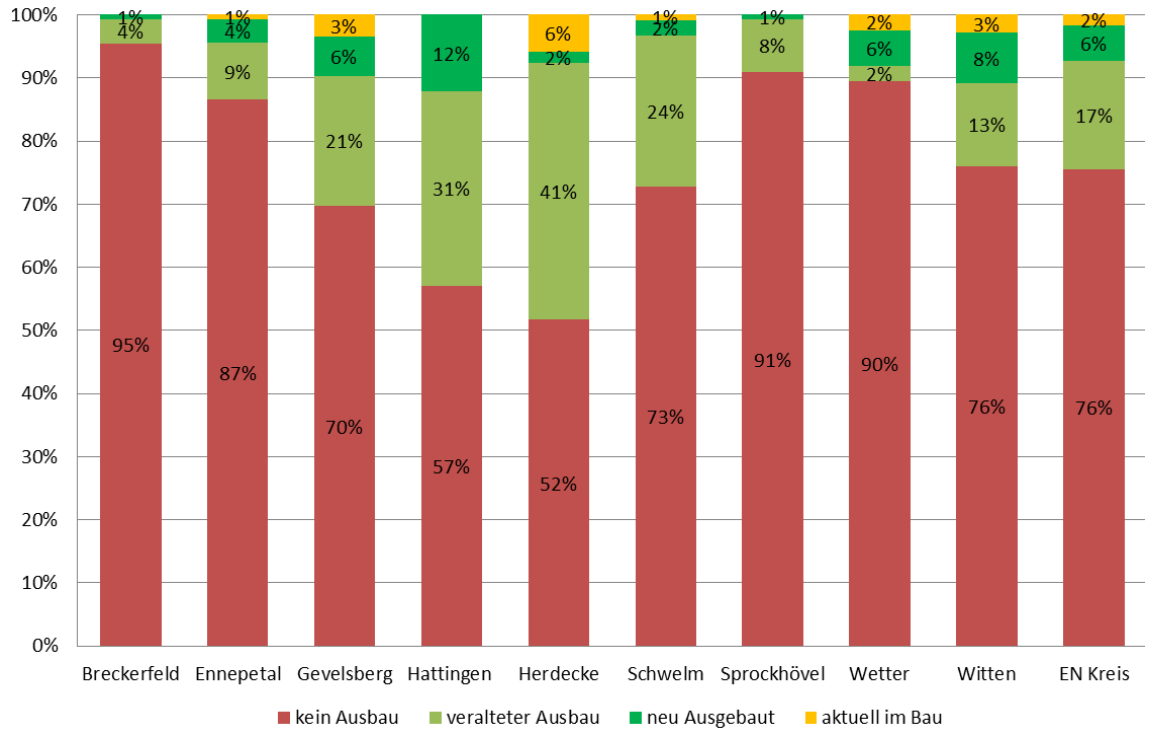
18.3 Bestandsaufnahme

Basierend auf dem Kriterienkatalog wurden sämtliche Bus- und Straßenbahnsteige im Kreisgebiet erfasst und ausgewertet. Insgesamt wurden 1.758 Bus- und Bahnsteige bzw. 855 Haltestellen im gesamten Ennepe-Ruhr-Kreis zwischen Oktober 2015 und Februar 2016 aufgenommen.

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbauzustands ergab die Untersuchung, dass bisher 190 Haltestellen weitestgehend oder in Teilen den Kriterien an die Barrierefreiheit entsprechen. Dazu zählen 144 Haltestellen mit teilweise vorhandenen Elementen (z.B. taktile Elemente, Bordsteinhöhen, etc.) bzw. Umbauten nach nicht mehr aktuellen Richtlinien, 46 Haltestellen nach aktuellen Mindestkriterien (siehe aktuelle Richtlinien) sowie bereits 20 Haltestellen, die sich während der Aufnahme offensichtlich im Umbau befanden.
Dem gegenüber stehen 665 Haltestellen, die keinen barrierefreien Ausbau bzw. keine der Barrierefreiheit entsprechenden (Teil-)Elemente aufweisen. Dies entspricht kreisweit in etwa 76 % der Haltestellen, welche nach § 8 Abs. 3 PBefG um- bzw. ausgebaut werden müssen, um dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit gerecht zu werden.

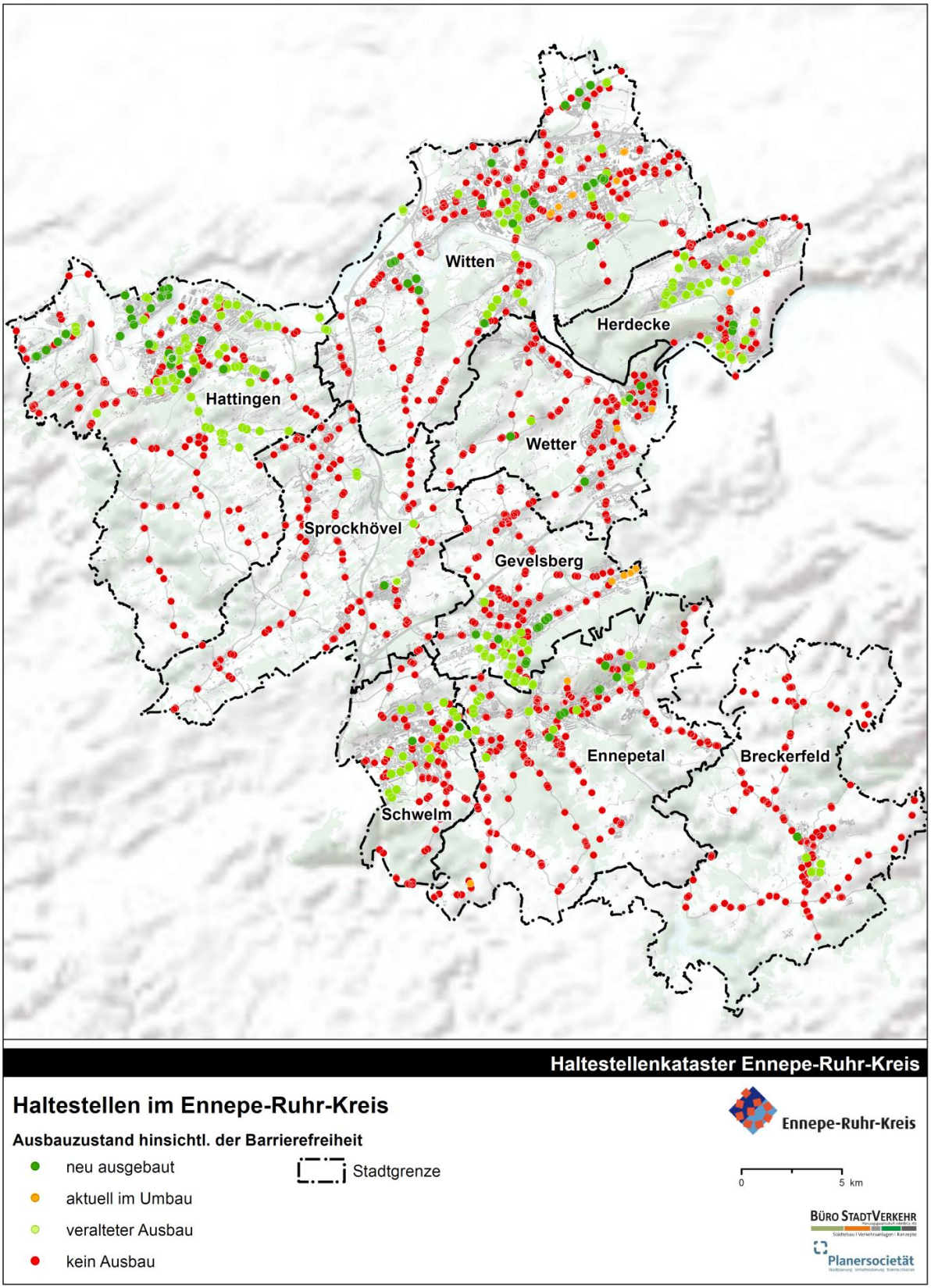
9 Siehe hierzu vor allem: Leitfäden für Mindeststandards für Regionalbus-, Stadtbus- und Straßenbahnhaltestellen des Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt (Dez. 2014)

Abb. 47: Zustand des barrierefreien Ausbaus der Bus-/ Bahnsteine



Erhebungsstand März 2016

Abb. 48: Ausbauzustand der Haltestellen im Ennepe-Ruhr-Kreis



In den einzelnen kreisangehörigen Städten ist das Verhältnis bzw. der aktuelle Zustand nochmals sehr unterschiedlich, ebenso wie die absolute Anzahl an Haltestellen pro Stadtgebiet, so dass für die einzelnen kommunalen Baulastträger unterschiedliche Investitionskostenbedarfe generiert werden. Bei gegebener Förderung einer Umbaumaßnahme lässt sich grob geschätzt ein Eigenan-

teil für den jeweiligen Baulastträger von mind. 15.000 € pro Bussteig ansetzen, was kreisweit in etwa 20 Mio. Euro Investitionskostenbedarf entspricht. Der Kostenansatz des Eigenanteils kann jedoch stark variieren und muss, insbesondere bei größeren Umbauvorhaben (ZOB) oder bei Haltestellen in schwierigen Lagen (Gefälle, Außenbereiche ohne Gehweganschluss, Kurvenbereiche, etc.), möglicherweise deutlich nach oben korrigiert werden, so dass die o.g. Summe nur als Mindestvolumen angesehen werden kann.

Tab. 101: Baulastträger der Bus- und Bahnsteige im Ennepe-Ruhr-Kreis

Stadt	Anzahl Bus- u. Bahnsteige	In kommunaler Baulast[10]		Andere Baulastträger	
		barrierefrei	nicht barrierefrei	barrierefrei	nicht barrierefrei
Breckerfeld	133	4	63	2	64
Ennepetal	252	34	165	0	53
Gevelsberg	145	40	78	4	23
Hattingen	305	73	91	58	83
Herdecke	118	48	44	9	17
Schwelm	121	31	70	2	18
Sprockhövel	154	11	48	3	92
Wetter	123	13	110	0	0
Witten	350	77	210	7	56

Quelle: Angaben aus Abfrage der jeweiligen Stadtverwaltung

Aus dem kommunalen aber auch kreisweiten Investitionsbedarf wird deutlich, dass es zur Umsetzung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit einer Priorisierung und Maßnahmengewichtung bedarf. Die derzeitigen Anstrengungen der einzelnen Baulastträger betragen im besten Fall ca. vier bis fünf umgebauten Haltestellen pro Jahr. Dies ist als derzeit maximal mögliches Investitionsvolumen je Baulastträger anzusehen und spiegelt die finanzielle Ausstattung, die Fördermittelverfügbarkeit sowie die Planungskapazitäten wider. Unter dieser Prämisse sollte versucht werden, den Mitteleinsatz so effizient wie möglich zu gestalten.

Als Grundlage einer effektiven Priorisierung zukünftiger Umbaumaßnahmen wurden folgende Kriterien in Abstimmung zwischen Kreis und kommunalen Baulastträgern sowie den Behindertenbeiräten herangezogen:

- Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (> 200 Einsteiger pro Tag)
- Haltestellen an wichtigen Einrichtungen (Altenheime, Krankenhäuser, Öffentl. Einrichtungen)
- Perspektivisch jeweils eine barrierefreie Haltestelle in jedem Siedlungsgebiet

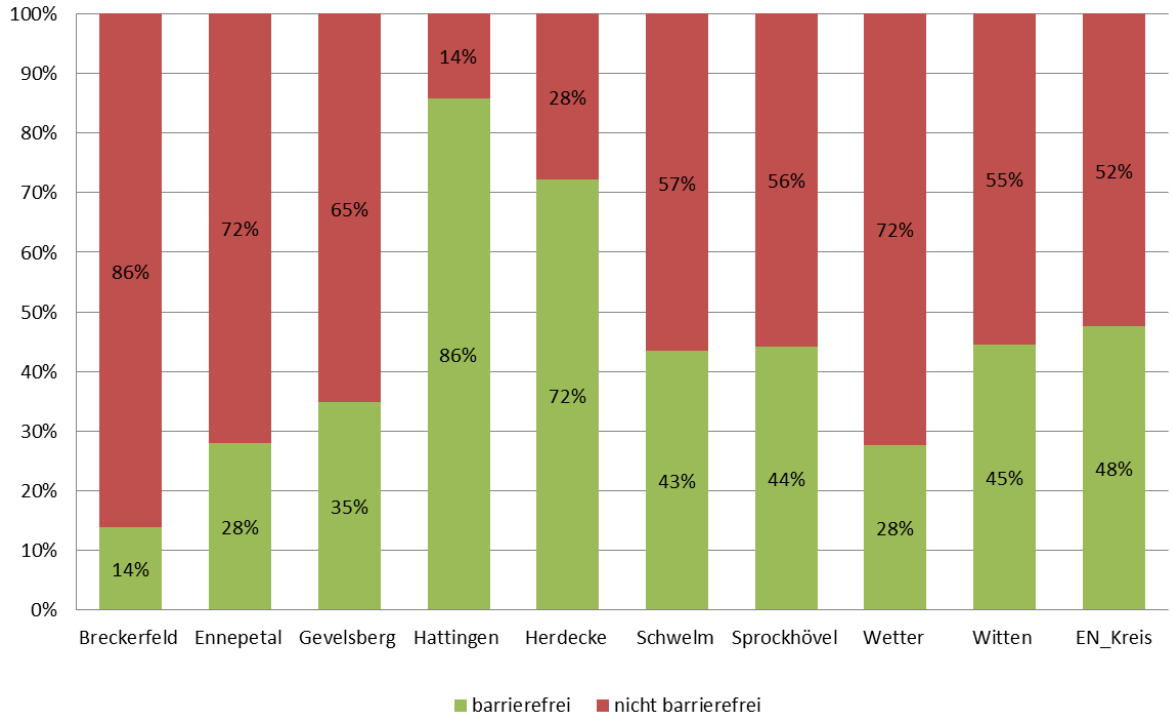
An Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen können viele ÖPNV-Nutzer gleichzeitig erreicht werden und von einem barrierefreien Ausbau profitieren. Vorrangiges Ziel sollte sein, möglichst vielen Betroffenen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu helfen. Dementsprechend wur-

[10] Haltestellen mit geteilter Baulast, bei denen die Kommunen beteiligt sind, wurden in dieser Übersicht der kommunalen Baulast zugerechnet.

den alle Haltestellen anhand der zu Grunde liegenden Fahrgastzahlen überprüft und Kategorisiert. Vorrangig für einen priorisierten Umbau kommen demnach alle Haltestellen in Betracht, die mehr als 200 Einsteiger pro Tag aufweisen.

Betrachtet man die Auswertung nach jetzigem Stand der Barrierefreiheit, werden bereits durchschnittlich 48 % der Fahrgäste im Ennepe-Ruhr-Kreis an weitestgehend barrierefreien Haltestellen erreicht. Diese Quote lässt sich durch den gezielten Umbau stark frequentierter Haltestellen noch deutlich verbessern, insbesondere in den kreisangehörigen Städten, die noch nicht über barrierefreie ZOBs oder Verknüpfungspunkte verfügen. In Hattingen und Herdecke werden nach heutigem Stand bereits mehr als zwei Drittel der Fahrgäste barrierefrei erreicht. Dies sollte auch für den gesamten Kreis als Zielvorgabe bis 2022 gelten.

Abb. 49: Fahrgastaufkommen an barrierefreien und nicht barrierefreien Haltestellen



Zudem befinden sich im Kreisgebiet diverse Haltestellen an insb. für mobilitätseingeschränkte Personen bedeutenden Einrichtungen, wie z.B. Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Krankenhäusern oder weiteren sozialen Einrichtungen. Hinzu kommen wichtige öffentliche Einrichtungen (Verwaltungseinrichtungen, Freizeitziele, Versorgungszentren). Da diese Einrichtungen möglicherweise nicht immer über entsprechendes Fahrgastpotential verfügen, jedoch eine wichtige Bedeutung haben, werden diese bei der Priorisierung ebenfalls mitbetrachtet.

Darüber hinaus sollte perspektivisch jedes Siedlungsgebiet im Kreis über mindestens eine barrierefreie Haltestelle verfügen. Dies wird als Aspekt der Grundversorgung verstanden.

Von der Priorisierung unberührt sind mögliche Maßnahmen, die im Zuge von Straßenerneuerungen und -umbaumaßnahmen durchgeführt werden. Dies wird durch die entsprechenden Baulastträger geregelt.

18.4 Prioritätenkonzept

Im Folgenden wurden in enger Abstimmung mit den kommunalen Baulastträgern, den Behindertenbeauftragen und -beiräten der kreisangehörigen Städte und der Kreisverwaltung für jede Kommune im Ennepe-Ruhr-Kreis Prioritätenlisten erstellt, die sich an den gesetzten Kriterien orientieren. Nachfolgend sind die Prioritäten für den Zeitraum der aktuellen Nahverkehrsplanfortschreibung für alle Städte in alphabetischer Reihenfolge dargestellt. Sie gelten vorbehaltlich der entsprechenden politischen Beschlüsse sowie der Finanzierbarkeit:

Tab. 102: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Breckerfeld

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Breckerfeld Schule	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
2	Breckerfeld Bus Bf.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Waldbauer				

Tab. 103: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Ennepetal

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Loherfeld	alle Richtungen	bereits geplant	2016
2	Gustav-Bohm-Str.	alle Richtungen	bereits geplant	2016
3	Sonnenweg	alle Richtungen	bereits geplant	2016
4	Verneis	Richtung Hagen	Straßenbaumaßnahme	2016
5	Polizeistation	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	geplant 2017
6	Altenvoerde	Richtung Milspe	Fahrgastaufkommen	geplant 2017
7	Gymnasium	alle Richtungen	öffentl. Bedeutung	geplant 2018
8	Ennepetal Busbahnhof	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2021
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Hasperbach, Bülbringen/Oberbauer, Rüggeberg				

Tab. 104: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Gevelsberg

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Gevelsberg Hbf.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
2	Schulzentrum West	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
3	Hundeicken	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
4	Kirchwinkelstr.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
5	Sozialzentrum	alle Richtungen	öffentl. Bedeutung	bis 2022
6	Poeten	Richtung Hagen	Fahrgastaufkommen	vrsl. nach 2022
7	Gevelsberg Mitte	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	vrsl. nach 2022
8	Gevelsberg Lusebrink	alle Richtungen	Straßenbaumaßnahme	vrsl. nach 2022
9	Gevelsberg Rathaus	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	vrsl. nach 2022

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
10	Wittener Str.	alle Richtungen	Straßenbaumaßnahme	vrsl. nach 2022
11	Commerzbank	alle Richtungen	Straßenbaumaßnahme	vrsl. nach 2022
12	Am Susewind oder Silschede Mitte	alle Richtungen	Stadtteil Silschede	perspektivisch
13	Gevelsberg Knapp oder Burbecker Str.	alle Richtungen	Stadtteil Berge-Knapp	perspektivisch
14	Lichtenplatz	alle Richtungen	Stadtteil Börkey/Geerstr.	perspektivisch
15	Bruchmühle	alle Richtungen	Stadtteil Sauerbruch	perspektivisch
16	Am Büffel	alle Richtungen	Stadtteil Am Büffel	Baulast Land

Tab. 105: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Hattingen

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
Umbaumaßnahmen nach Bedarf				
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Bredenscheid/Stüter				

Tab. 106: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Herdecke

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Schanze	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
2	Mozartweg	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Ahlenberg				

Tab. 107: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Schwelm

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Schwelm Markt	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
2	Kreishaus	Rtg. Wuppertal	Fahrgastaufkommen	bis 2022
3	Möllenkotten	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
4	Potthoffstr.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
5	Nordstr.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
6	Friedhof	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Linderhausen, Winterberg				

Tab. 108: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Sprockhövel

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Niedersprockhövel Kirche	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Niedersprockhövel Nord, Hiddinghausen, Obersprockhövel, Gennebreck/Herzkamp, Gedulder Weg, Hobeuken/Flockenhaus				

Tab. 109: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Wetter

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Wetter Gymnasium	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
2	Nordstr.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
3	Stadtsaal	alle Richtungen	statt Haltestelle Freiheit	bis 2022
4	Georg-Müller-Schule	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
5	Grundschöttel	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Wengern, Schmandbruch, Albringhausen, Trienendorf				

Tab. 110: Priorisierung des Haltestellenausbaus in der Stadt Witten

Priorität	Name der Haltestelle	Fahrtrichtung	Grund	Planung
1	Witten Rathaus	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
2	Johannisstr.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
3	Holzkamp Gesamtschule	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
4	Sprockhöveler Str.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
5	Bruchschule	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
6	Heven Hellweg	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
7	Breite Straße	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
8	Husemann Sporthalle	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
9	Heven Dorf	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
10	Gerdesstr.	alle Richtungen	Fahrgastaufkommen	bis 2022
In folgenden Siedlungsbereichen soll die Schaffung mind. einer barrierefreien Haltestelle geprüft werden: Rüdinghausen, Auf dem Schnee, Kämpen, Hammertal/Buchholz, Wullen				

Darüber hinaus besteht an folgenden neun Haltestellen, die teilweise oder vollständig an Kreisstraßen liegen, ein kurz- bis mittelfristiger Ausbaubedarf. Damit fokussiert sich der Ausbaubedarf des Kreises auf Haltestellen an den Kreisstraßen K1 und K5 in Hattingen und der Kreisstraße K12 in Witten.

Tab. 111: Barrierefreier Haltestellenausbau in Verantwortung des Ennepe-Ruhr-Kreises

Priorität	Name der Haltestelle	Kreisstraße	Grund	Planung
hoch	Gesamtschule Welper (Hattingen)	Marxstr. , (K5)	Fahrgastaufkommen	bis 2022

Priorität	Name der Haltestelle	Kreisstraße	Grund	Planung
hoch	Heven Dorf (Witten)*	Kleinherbeder Str. (K12)	Fahrgastaufkommen	bis 2022
hoch	Ringstr. (Hattingen)	Marxstr. , (K5)	Fahrgastaufkommen	bis 2022
hoch	Im Welperfeld (Hattingen)	Marxstr. , (K5)	Fahrgastaufkommen	bis 2022
mittel	Thingstr. (Hattingen)	Marxstr. , (K5)	Fahrgastaufkommen	bis 2022
mittel	Freizeitbad Heveney (Witten)	Seestr. (K12)	Fahrgastaufkommen	bis 2022
mittel	Lindstockstr. (Hattingen)	Holthauser Str. (K1)	Fahrgastaufkommen	bis 2022
mittel	Pannhütter Str. (Hattingen)	Holthauser Str. (K1)	Fahrgastaufkommen	bis 2022
mittel	Durchholzer Platz (Witten)*	Kämpenstr. (K2)	Fahrgastaufkommen	bis 2022

hoch: über 200 Nutzer/Tag, mittel: 100 bis 200 Nutzer/Tag * geteilte Baulast mit der Stadt Witten

Alle nicht barrierefreien Haltestellen, die keinen Eingang in die Prioritätenlisten der Baulastträger gefunden haben sind perspektivisch und bei entsprechenden Straßenbaumaßnahmen weiterhin zu beachten und hinsichtlich eines barrierefreien Ausbaus in mögliche Planungen miteinzubeziehen.

Bei Seitenrandhaltestellen an außerörtlichen Bundes-, Landes-, oder Kreisstraßen, die über keinen Gehweganschluss verfügen, Haltestellen in starken Gefällelagen, zwischen Grundstückseinfahrten oder in Kurvenbereichen ist bei gegebenem Bedarf und je nach technischer, betrieblicher sowie siedlungsstruktureller Machbarkeit eine Verlegung oder Versetzung der Bussteige in Erwägung zu ziehen, damit ein barrierefreier Ausbau gewährleistet werden kann. Hierbei sind neben Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau insbesondere auch Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit zu prüfen.

19 Weitere Infrastrukturmaßnahmen

19.1 Erforderliche Infrastruktur für Angebotskonzept

Neben dem Haltestellenkataster ergibt sich im kleineren Umfang auch ein Infrastrukturbedarf durch das Maßnahmenkonzept. Dies ist z. B. der Fall, wenn eine Linie verlängert und neue Haltestellen eingerichtet werden. Dieser Infrastrukturbedarf ist bereits in jedem Maßnahmensteckbrief angegeben und wird nachfolgend noch mal zusammenfassend dargestellt.

Tab. 112: Infrastrukturbedarf durch Angebotskonzept (Zusammenfassung)

Angebotskonzept	Maßnahme
M1	▪ Ausbau des Mittelbahnsteigs mit Bahnsteighöhe 76 cm an Wetter Bf.
M10	▪ Ausbau Haltestelle Hevem Dorf zu Verknüpfungspunkt
M19	▪ Verlegung der Haltestelle Lerchenstraße
M22	▪ Ausbau der Straße Thüningfeld für Busse
M25	▪ zusätzliche Haltestellen in Alt-Wetter
MP1	▪ Ausbau des Streckenabschnitts Hagen – Dortmund für Takt 30
MP3	▪ zusätzliche Haltestellen auf der Henrichshütte ▪ zusätzliche Haltestelle auf der Blankensteiner Straße
P1	▪ Zugdeckungssignal für Zugvereinigung an Witten Hbf.

19.2 Betriebliche und organisatorische Infrastruktur

Ergänzend bestehen weitere betriebliche Infrastrukturmaßnahmen, sofern sich diese nicht aus dem Angebotskonzept (vgl. Kapitel 14) sowie dem Haltestellenkataster (vgl. Kapitel 18) ergeben. Diese Maßnahmen sind nicht zwingend für die Umsetzung des ÖPNV-Entwicklungskonzepts und des prioritären Haltestellenausbau erforderlich. Sie erleichtern aber die ÖPNV-Nutzung und könne daher zusätzliche Synergien ermöglichen.

Schienen- und Busverkehr

M31	Busbeschleunigung Hattingen Mitte
Maßnahmen	▪ Vorrangschaltung mit Ansteuerung der Lichtsignalanlagen ▪ entlang Hüttenstraße / August-Bebel-Straße zwischen Marxstraße und Martin-Luther-Straße ▪ auf Martin-Luther-Straße zwischen August-Bebel-Straße und Einfahrt Hattingen Mitte ZOB
Infrastrukturbedarf	Modernisierung der betroffen Lichtsignalanlagen
Verantwortung	Stadt Hattingen, betroffene Straßenbaulastträger

Umsetzungshorizont	2018
Priorität	hoch
Sonstiges	-

M32	Busbeschleunigung in Schwelm
Maßnahmen	▪ Vorrangschaltung an Kreuzung Bahnhofstr. / Herzogstr. zur bevorrechtigten Ein- / Ausfahrt der Bushaltestelle am Bahnhof Schwelm
Infrastrukturbedarf	Modernisierung der Lichtsignalanlagen
Verantwortung	Stadt Schwelm, betroffene Straßenbaulastträger
Umsetzungshorizont	2019
Priorität	mittel
Sonstiges	-

M33	Busbeschleunigung Haßlinghausen
Maßnahmen	▪ bedarfsweise angesteuerte Lichtsignalanlage zur Ein- / Ausfahrt Haßlinghausen Busbahnhof ▪ Kreuzung Gevelsberger Str. / Geschwister-Scholl-Str.
Infrastrukturbedarf	Einrichtung von Lichtsignalanlagen
Verantwortung	Stadt Sprockhövel, betroffene Baulastträger
Umsetzungshorizont	2019
Priorität	mittel
Sonstiges	-

M34	Busbeschleunigung in Niedersprockhövel
Maßnahmen	▪ bedarfsweise angesteuerte Lichtsignalanlage zur Ausfahrt der Busse von Haltestelle Niedersprockhövel Kirche auf Mühlenstr. ▪ Vorrangschaltung an der Kreuzung Mühlenstr. / Bochumer Str.
Infrastrukturbedarf	Modernisierung, Einrichtung von Lichtsignalanlagen
Verantwortung	Stadt Sprockhövel, betroffene Straßenbaulastträger
Umsetzungshorizont	Prüfung in Abhängigkeit der barrierefreien Ausbaufähigkeit der Haltestelle Niedersprockhövel Kirche
Priorität	niedrig
Sonstiges	-

P12	Straßenbahnverlängerung Heven
Maßnahmen	▪ Verlängerung der Straßenbahnstrecke von der heutigen Endhaltestelle Heven Dorf bis zum Freizeitzentrum Kemnader See
Infrastrukturbedarf	Neue Straßenbahnstrecke (ca. 1 km)
Verantwortung	Stadt Witten, betroffene Baulastträger
Umsetzungshorizont	Prüfung 2018
Priorität	niedrig
Sonstiges	Beim Umbau der Haltestelle Heven Dorf, um die Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Bus zu verbessern ist eine mögliche Verlängerung in Richtung Kemnader See bei Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen

P13	S-Bahn- und Straßenbahn-Verknüpfung in Hattingen
Betroffene Linien	141, 647
Relevante Kommunen	Hattingen
Maßnahmen	141 ▪ Verbesserung der Bus/Schiene-Verknüpfung (308, S3) durch zusätzliche Haltestellen auf Im Bruchfeld 647 ▪ Verbesserung der Bus/Schiene-Verknüpfung (308, S3) durch zusätzliche Haltestellen auf Nierenhofer Str.
Infrastrukturbedarf	▪ Haltestelle im Bereich Im Bruchfeld vor Kreuzung mit Martin-Luther-Str. ▪ Haltestelle im Bereich Nierenhofer Str. vor Kreuzung mit Martin-Luther-Str.
Aufgabenträger	Ennepe-Ruhr-Kreis
Umsetzungshorizont	Prüfung 2017
Priorität	mittel
Sonstiges	-

P14	S-Bahnhalt Pferdebachstraße
Maßnahmen	▪ Einrichtung eines zusätzlichen Halt im Bereich des Bahnübergangs Pferdebach-straße in Witten
Infrastrukturbedarf	Bahnsteige für eine zweigleisige Strecke und dem Einsatz von Doppeltraktio-nen
Verantwortung	Stadt Witten, Deutsche Bahn
Umsetzungshorizont	Prüfung 2018
Priorität	mittel
Sonstiges	-

P15	Busbeschleunigung Hattingen Steinenhaus
Maßnahmen	▪ Prüfung einer Busspur in Fahrtrichtung Hattingen auf Wittener Str. zwischen Brücke A43 und Im Hammertal ▪ Prüfung einer Busspur auf Wittener Straße zwischen Kämpenstr. und Kreuzung Wittener Str. / Auffahrt A43 ▪ Vorrangschaltung für Busse an Kreuzung Wittener Str. / Im Hammertal / An der Kemnade
Infrastrukturbedarf	Modernisierung der Lichtsignalanlagen, ggf. Erweiterung des Straßenraums
Verantwortung	Stadt Hattingen, Stadt Witten, betroffene Straßenbaulastträger
Umsetzungshorizont	2019
Priorität	mittel
Sonstiges	-

Fahrzeuge

P16	Alternative Antriebe
Maßnahmen	▪ Prüfung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zur Erhöhung der Umweltqualität des ÖPNV ▪ Grundlage sind technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten
Infrastrukturbedarf	Fahrzeuge, Werkstattausstattung
Verantwortung	Verkehrsunternehmen
Umsetzungshorizont	Prüfung regelmäßig bei Fahrzeugneubeschaffung
Priorität	mittel
Sonstiges	-

P17	Weiterentwicklung des Produkts Schnellbus
Maßnahmen	▪ Prüfung von Produktmerkmalen zur Unterscheidung zwischen Schnellbus und Stadt-/Regionalbus ▪ Berücksichtigung der geplanten Umlaufverknüpfungen zwischen Schnellbuslinien und Regionalbuslinien (SB37/557, SB38/552)
Infrastrukturbedarf	-
Verantwortung	Verkehrsunternehmen
Umsetzungshorizont	Prüfung in 2017
Priorität	mittel
Sonstiges	-

Inter- / Multimodalität

M/P9	Förderung der ÖPNV/Fahrrad-Verknüpfung
Maßnahmen	Radstation ▪ Weitere Standorte an Hattingen Mitte S, Schwelm Bf. und Witten-Annen Nord S, Gevelsberg Hbf. ▪ Aufnahme aller Standorte in die Fahrplanmedien Metropolradruhr ▪ Prüfung einzelner Standorte im nördlichen Kreisgebiet (v.a. Witten und Hattingen) an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV ▪ Aufnahme umgesetzter Standorte in Fahrplanmedien
Infrastrukturbedarf	Einrichtung von Radabstellanlagen
Verantwortung	Betroffene Kommunen, Ennepe-Ruhr-Kreis, metropolrad-ruhr
Umsetzungshorizont	2019: Radstationen Prüfung von metropolrad-stationen mindestens bei baulichen Maßnahmen im direkten Haltestellenumfeld
Priorität	Radstationen: hoch

	keine Priorität bei Prüfaufträgen
Sonstiges	Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen ggf. zusammen mit Weiterentwicklung der Kundenzentren

Information, Vertrieb und Tarif

M36	Erweiterung der Fahrplanauskunft
Maßnahmen	▪ Integration des Ausbaustands und der Ausstattung von Haltestellen ▪ Weiterentwicklung der Internetseite EN-mobil zur Mobilitätsplattform für ÖPNV und Intermodalität ▪ Bereitstellung der Fahrplan- und Fahrpreisdaten für digitale Routing-Programme (z.B. GoogleMaps)
Infrastrukturbedarf	-
Verantwortung	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Verkehrsunternehmen
Umsetzungshorizont	2018
Priorität	hoch
Sonstiges	Bereitstellung muss von allen Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr durchgeführt werden, um einen möglichst hohen Nutzen zu erzielen

M37	Überarbeitung der Druckmedien
Maßnahmen	Fahrplanbuch ▪ Aufnahme der Fahrpläne im Freizeitverkehr (Museumsstrecken, Schiff) mit Verweis auf gesonderten Tarif ▪ Aufnahme Linie 339 und gemeinsame Darstellung mit Linie 565, bis durchgehendes Angebot eingerichtet (vgl. Prüfauftrag 4) ▪ Gemeinsame Fahrplandarstellung Linien 553 und 555 (vgl. Maßnahme/Prüfauftrag 6) Liniennetzplan ▪ Hinweis auf Gebiete mit Bürgerbusangeboten ▪ Abweichende Darstellung von Alltags- und Schulverkehr (z.B. Liniendicke) ▪ Darstellung der Kundenzentren und Vertriebsstellen ▪ Darstellung der Radstationen sowie ggf. metropolrad-Stationen
Infrastrukturbedarf	-
Verantwortung	Verkehrsunternehmen
Umsetzungshorizont	2017
Priorität	mittel
Sonstiges	-

M38	Beratung/Verkauf im persönlichen Kontakt
Maßnahmen	Kundenzentren ▪ Weiterentwicklung zu Mobilitätszentralen ▪ Beratung/Verkauf inkl. Fernverkehr ▪ Beratung zu/Verkauf von weiteren Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing / Fahrradverleih) ▪ Darstellung der Kundenzentren und Vertriebsstellen im Liniennetzplan Vertriebstellen ▪ Ausweisung aller Vertriebsstellen unabhängig vom zuzuordnenden Verkehrsunternehmen in den Fahrplanmedien ▪ Darstellung der Standorte im Liniennetzplan
Infrastrukturbedarf	-
Verantwortung	Verkehrsunternehmen, weitere Mobilitätsdienstleister
Umsetzungshorizont	2019
Priorität	mittel
Sonstiges	-

P18	Kundenzentrum Gevelsberg
Maßnahmen	▪ Prüfung eines Standorts im Stadtzentrum ▪ Dienstleistungsangebot analog Kundenzentren wie Witten oder Schwelm
Infrastrukturbedarf	-
Verantwortung	Verkehrsunternehmen
Umsetzungshorizont	Prüfung 2018
Priorität	niedrig
Sonstiges	-

P19	Abbau von überhöhten Fahrpreisen im VRR-Tarif
Betroffene Linien	Alle
Relevante Kommunen	Ennepetal, Hattingen, Herdecke, Schwelm, Sprockhövel, Wetter
Maßnahmen	Reduzierung der im Vergleich zu Pkw-Fahrten überhöhten Fahrpreise auf folgenden Relationen mit dem Zielwert, dass eine Einzelfahrt mit Bus- und Bahn maximal 80 % der Vollkosten einer Autofahrt kostet: ▪ Ennepetal – Gevelsberg ▪ Hattingen – Bochum ▪ Hattingen – Velbert ▪ Herdecke – Hagen ▪ Schwelm – Wuppertal ▪ Wetter – Haßlinghausen ▪ Wetter – Herdecke ▪ Ennepetal – Hagen ▪ Ennepetal – Schwelm ▪ Gevelsberg – Haßlinghausen
Infrastrukturbedarf	-
Aufgabenträger	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Umsetzungshorizont	Prüfung mit Weiterentwicklung des Tarifs durch VRR
Priorität	hoch
Sonstiges	-

19.3 Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen ergeben sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese decken sich teilweise mit dem ÖPNV-Entwicklungskonzept (vgl. Kapitel 14), dem Haltestellenkataster (vgl. Kapitel 18) und den weiteren Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Kapitel 19). Darüber ergeben sich Maßnahmen, welche im Gesamkontext der Nahverkehrsplanfortschreibung eine geringere Priorität haben, aber auch von den betroffenen Verkehrsunternehmen, Kommunen bzw. dem Ennepe-Ruhr-Kreis zu prüfen sind.

Tab. 113: Weiterer Infrastrukturbedarf durch frühzeitiges Beteiligungsverfahren

Infrastrukturbedarf	Linien Sommer 2016	Anmerkung
Allgemein		
Verbesserung der Lesbarkeit der Aushangfahrpläne	überwiegend VER-Linien	Teil der Qualitätsstandards
zeitlich abgestimmte Haltestellenanzeigen im Bus	VER-Linien (einzelne Fahrzeuge)	
Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation	-	Teil der Qualitätsstandards
Ennepetal		
Witterungsschutz am Halt Am Kompostwerk	561	nach Abschluss der primär auszubauenden Haltestellen prüfen
Gevelsberg		
Uhr am Hauptbahnhof im Bereich der Bushaltestellen	SB38, 542, 551, 552, 556, 563,	
Barrierefreier Ausbau Halt Gevelsberg Asbeck	552	nach Abschluss der primär auszubauenden Haltestellen prüfen
Herdecke		
Instandsetzung des Halts Auf dem Schnee	376, 564	
Zusatzhalt an Kreuzung Hauptstr./An der Walkmühle	376, 518, 554, 564	relevant nur für Linie 518
Sprockhövel		
Zusatzhalt nördlich der Kreuzung Bochumer Str./Mühlenstr.	320, 559	
Witten		
Barrierefreier Ausbau und Wetterschutz Halt Rudolph-König-Str.	320, 373, 375	nach Abschluss der primär auszubauenden Haltestellen in der Stadt Witten prüfen
Barrierefreier Ausbau Halt Lerchenstr.	379	nach Abschluss der primär auszubauenden Haltestellen in der Stadt Witten prüfen
Verlegung des Halts Herrenholz zur Kreuzung Ardeystr./Im Blumengarten	376	

Infrastrukturbedarf	Linien Sommer 2016	Anmerkung
Verlegung des Halts Bundesverlag nördlich der Kreuzung Bodenborn/Bommernfelder Ring	SB38, 378, 379, 592	
Verlegung des Halts Haus Witten in die Gasstr.	378, 379, 592	
Maßnahmen in (Teil-) Verantwortung Dritte		
Modernisierung des Bahnhofs Vorhalle	S5, RB40, 376, 554	Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn und ggf. weiteren Eigentümern
Fahrgastinformation am Bahnhof Schwelm Gleis 3/4	RE4, RE7, RE13	Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn und ggf. weiteren Eigentümern
Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Annen-Nord	S5	Umbau sollte auch einen Zugang Annener Marktplatz beinhalten Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn und ggf. weiteren Eigentümern
Verlegung Halt Dortmund-Kruckel an die Menglinghauser Str.	S5	Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn und ggf. weiteren Eigentümern
Absenkung und Verlängerung des Bahnsteigs Wetter	RE16, RB40, S5	Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn und ggf. weiteren Eigentümern

Quellenverzeichnis

Bezirksregierung Arnsberg (2003): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg. Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen (Bochum, Herne, Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis). Arnsberg

Ennepe-Ruhr-Kreis (2009): Nahverkehrsplan. 2. Fortschreibung 2009. Schwelm

Ennepe-Ruhr-Kreis (2014): Mobilitätserhebung 2014. Schwelm

Kreis Mettmann (2014): 3. Nahverkehrsplan Kreis Mettmann 2014. Mettmann

Märkischer Kreis (2007): Nahverkehrsplan. Lüdenscheid

Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (1995): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf

Nahverkehr Westfalen-Lippe (2011): Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL. Münster

Oberbergischer Kreis (2003): Nahverkehrsplan für den Oberbergischen Kreis. Gummersbach

Stadt Bochum (2009): Nahverkehrsplan Bochum. Fortschreibung 2009. Bochum

Stadt Dortmund (2014): Nahverkehrsplan Dortmund 2014. Dortmund

Stadt Essen (2008): Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Essen. 1. Fortschreibung 2008-2012. Essen

Stadt Hagen (2009): Nahverkehrsplan. 2. Fortschreibung 2009. Hagen

Stadt Wuppertal (1997): Nahverkehrsplan Wuppertal 1997. Wuppertal

Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (2015): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Überarbeiteter Entwurf Stand 22.09.2015. Düsseldorf

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2012): VRR-Nahverkehrsplan 2012. Neuaufstellung für den Bereich „Koordination ÖPNV“ und jährlicher Sachstandsbericht für den Bereich „SPNV“. Gelsenkirchen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2014): Qualitätsbericht SPNV 2014. Gelsenkirchen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2015): Linienplan 2015/2016 Ennepe-Ruhr-Kreis

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016): Der Verbundraum. http://www.vrr.de/imperia/md/content/tickets/verbundraumkarte_vrr_2016.pdf [16.01.2016]

WAZ vom 08.03.2015: Die Hauptschule wird im Juni geschlossen. http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-wetter-und-herdecke/die-hauptschule-wird-im-juni-geschlossen-id10431286.html

Liniensteckbriefe

19.4 Verkehrsangebot am Tag

Eisenbahnlinien

RE4	Wupper-Express			
Linienweg	Dortmund – Witten – Hagen – Ennepetal/Gevelsberg – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach - Aachen			
Strecke im EN-Kreis	Dortmund – Witten – Hagen Hagen – Schwelm – Ennepetal/Gevelsberg – Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	DB Regio			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	6:15 – 23:15 7:15 – 23:15 8:15 – 23:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	-			
Maßnahme	▪ Maßnahme 1: Zusätzlicher Halt Wetter Bf.			

RE7	Rhein-Münsterland-Express			
Linienweg	Krefeld – Neuss – Köln – Wuppertal – Schwelm – Ennepetal/Gevelsberg – Hagen – Unna – Münster – Rheine			
Strecke im EN-Kreis	Hagen – Schwelm – Ennepetal/Gevelsberg – Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	NationalExpress			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	5:00 – 23:00 6:00 – 23:00 7:00 – 23:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	Abschnitt Münster – Rheine am Wochenende Takt 120			
Maßnahme	▪ Maßnahme 2: Ausweitung des Bedienungsangebots während der Schwach-verkehrszeit			

RE13	Maas-Wupper-Express			
Linienweg	Venlo – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf – Wuppertal – Schwelm – Ennepetal/Gevelsberg – Hagen – Unna - Hamm			
Strecke im EN-Kreis	Hagen – Schwelm – Ennepetal/Gevelsberg – Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	Eurobahn			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	6:00 – 20:45 7:00 – 20:45 8:00 – 20:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	-			
Maßnahme	▪ Maßnahme 2: Ausweitung des Bedienungsangebots während der Schwachverkehrszeit			

RE16	Ruhr-Sieg-Express			
Linienweg	Essen – Bochum – Witten – Hagen – Iserlohn - Siegen			
Strecke im EN-Kreis	Bochum – Witten – Wetter – Hagen			
Verkehrsunternehmen	Abellio Rail NRW			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	7:00 – 20:00 8:00 – 20:00 10:00 – 20:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	Zugteilung in Iserlohn-Letmathe mit Zugteil nach Iserlohn Stadtbahnhof und Zugteil nach Siegen			
Maßnahme	▪ Maßnahme 3: Spätverkehrsangebot zwischen Hagen und Bochum			

RB40	Ruhr-Lenne-Bahn			
Linienweg	Essen – Bochum – Witten – Hagen			
Strecke im EN-Kreis	Bochum – Witten – Wetter – Hagen			
Verkehrsunternehmen	Abellio Rail NRW			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	5:30 – 23:30 5:30 – 23:30 6:30 – 23:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	-			
Maßnahme	▪ Maßnahme 3: Spätverkehrsangebot zwischen Hagen und Bochum ▪ Prüfauftrag 1: Flügelungskonzept RB40/S5			

RB52	Volmetalbahn			
Linienweg	Dortmund – Herdecke – Hagen – Lüdenscheid			
Strecke im EN-Kreis	Dortmund – Wittbräucke – Herdecke – Hagen			
Verkehrsunternehmen	DB Regio			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	5:00 – 22:00[1] 6:00 – 22:00[1] 8:00 – 22:00[1]	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60[2]
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	[1] letzte Abfahrt Dortmund Hbf. um 20:30 [2] Abschnitt Hagen – Lüdenscheid sonntagmorgens Takt 120			
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 1: Ausweitung des Bedienungsangebots			

S3				
Linienweg	Hattingen – Bochum-Dahlhausen – Essen – Mülheim (Ruhr) – Oberhausen			
Strecke im EN-Kreis	Hattingen – Bochum-Dahlhausen			
Verkehrsunternehmen	DB Regio			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	4:30 – 23:45 4:45 – 1:45 5:45 – 1:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20 T30 T30
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	-			
Maßnahme	-			

S5				
Linienweg	Dortmund – Witten – Hagen			
Strecke im EN-Kreis	Dortmund – Witten-Annen Nord – Witten – Wetter – Hagen			
Verkehrsunternehmen	DB Regio			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	5:00 – 24:00 0:00 – 24:00 0:00 – 24:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30[1] T30[1] T30[1]
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	[1] zwischen Witten und Hagen Takt 60			
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 1: Flügelungskonzept RB40/S5			

S8				
Linienweg	Hagen – Gevelsberg – Schwelm – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach			
Strecke im EN-Kreis	Hagen – Gevelsberg-Knapp – Gevelsberg – Gevelsberg-Kipp – Gevelsberg West – Schwelm – Schwelm West – Wuppertal			
Verkehrsunternehmen	DB Regio			
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit im EN-Kreis	Mo-Fr Sa So	5:15 – 23:45 0:45 – 23:45 0:45 – 23:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20/40[1] T30 T30
Umlaufverknüpfung	-			
Sonstiges	[1] zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Mönchengladbach Takt 20 Mit S-Bahnkonzept VRR überlagern sich S8 und S9 zu einem angenäherten Takt 30 zwischen Hagen, Gevelsberg, Schwelm und Wuppertal			
Maßnahme	-			

Straßenbahn

308					
Linienweg	Hattingen Mitte – Bochum (Linden, Mitte, Gerthe)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum (Linden, Mitte, Gerthe)				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	4:15 – 0:30 5:00 – 0:30 6:00 – 0:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T10 T15 T30	51 min. 51 min. 45 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	ab 21:30 bis Bochum Mitte				
Maßnahme	▪ Maßnahme 4: Taktumstellung zwischen Bochum und Hattingen				

309	neue Linie
Linienweg	Witten (Heven, Mitte) – Bochum (Langendreer)
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum (Langendreer)
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	▪ Takt 30 während Haupt- und Normalverkehrszeit zwischen Witten und Bochum
Umlaufverknüpfung	-
Sonstiges	-
Maßnahme	▪ Maßnahme 5: neues Linienkonzept Bochum-Langendreer

310					
Linienweg	Witten (Heven, Mitte) – Bochum (Langendreer, Laer, Mitte, Wattenscheid-Höntrop)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum (Langendreer, Laer, Mitte, Wattenscheid-Höntrop)				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	3:45 – 0:30 4:00 – 0:30 6:00 – 0:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20 T15[1], T30 T30	61 min. 59 min. 51 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Takt 15 zwischen 10:30 und 15:30 Uhr				
Maßnahme	▪ Maßnahme 5: neues Linienkonzept Bochum-Langendreer				

Schnellbus

SB37					
Linienweg	Ennepetal – Schwelm – Sprockhövel – Hattingen – Bochum				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum (Wiemelhausen, Mitte)				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA/VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Ennepetal – Sprockhövel-Haßlinghausen				
	Mo-Fr Sa So	5:30 – 21:00 4:30 – 21:00 11:15 – 20:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	29 min. 29 min. 29 min.
	Abschnitt Sprockhövel-Haßlinghausen – Bochum Mitte				
	Mo-Fr Sa So	6:00 – 22:45[1] 4:45 – 23:45 11:45 – 22:45[1]	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	44 min. 44 min. 44 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] freitags bzw. auf einen Feiertag zusätzlich Fahrt um 23:40				
Maßnahme	▪ Maßnahme 6: Neues Angebotskonzept zwischen Bochum und Schwelm ▪ Prüfauftrag 11: Anschlussgarantien im Schnellbusnetz				

SB38					
Linienweg	Ennepetal – Gevelsberg – Wetter – Witten – Hattingen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus/VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Ennepetal – Wetter				
	Mo-Fr Sa So	5:30 – 20:30 5:30 – 13:30 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	32 min. 32 min. -
	Abschnitt Wetter – Hattingen				
	Mo-Fr Sa So	4:30 – 23:00 6:00 – 23:00 10:00 – 23:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	47 min. 47 min. 47 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges					
Maßnahme	▪ Maßnahme 7: Neues Angebotskonzept zwischen Gevelsberg und Wetter ▪ Maßnahme 15: Korridor Witten Hbf. – Witten-Bommern ▪ Prüfauftrag 2: Linienführung zwischen Gevelsberg Mitte und -Silschede ▪ Prüfauftrag 11: Anschlussgarantien im Schnellbusnetz				

SB67					
Linienweg	Wuppertal – Sprockhövel (Haßlinghausen, Niedersprockhövel) – Witten-Herbede – Bochum Querenburg				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Wuppertal Mitte – Wuppertal Bromberger Str., Bochum-Querenburg				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA/VER/WSW				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:00 – 20:15[1] 6:00 – 15:15[1] -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	74 min. 74 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] einzelne Fahrten morgens und abends zwischen Sprockhövel und Wuppertal bzw. Sprockhövel und Bochum Ruhr-Universität				
Maßnahme	▪ Maßnahme 10: Konzept Heven/Herbede/Kämpen/Ruhr-Universität ▪ Maßnahme/Prüfauftrag 2: Anbindung Wuppertal ▪ Prüfauftrag 11: Anschlussgarantien im Schnellbusnetz				

Buslinien

XXX	neue Linie (Arbeitstitel neu1)
Linienweg	Hattingen (Mitte – Henrichshütte – Welper – Mitte)
Strecke außerhalb EN-Kreis	-
Verkehrsunternehmen	VER
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	▪ Ringlinie zwischen Hattingen Mitte, Henrichshütte und –Welper in beide Fahrtrichtungen ▪ Montags bis freitags während Haupt- und Normalverkehrszeit im Takt 60
Umlaufverknüpfung	-
Sonstiges	-
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 3: Korridor Welper – Hattingen Mitte

CE31					
Linienweg	Bochum (Mitte, Wiemelhausen, Stiepel) – Hattingen (Blankenstein, Welper, Mitte)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum (Mitte, Wiemelhausen, Stiepel)				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	4:15 – 0:00 4:45 – 0:00 6:15 – 0:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20 T30 T60[1]	47 min. 47 min. 40 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] sonn- und feiertags zwischen 9:15 und 20:30 im Takt 30				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 3: Korridor Welper – Hattingen Mitte				

84					
Linienweg	Hagen – Breckerfeld – Halver – Kierspe				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen, Halver – Kierspe				
Verkehrsunternehmen	MVG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:30 – 19:30 8:30 – 20:30 14:30 – 19:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60-120 3 F./Richtg.	35 min. 35 min. 37 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Fahrten in Gegenrichtung starten etwa um eine Stunde versetzt				
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 9: Optimierung Anbindung Hagen – Breckerfeld – Hagen				

86					
Linienweg	Breckerfeld – Halver – Schalksmühle				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Halver – Schalksmühle				
Verkehrsunternehmen	MVG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	7:00 – 7:30[1], 12:00-13:00[2], 15:00 – 17:30 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	8/6 F./Richtg.[3] - -	35 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Fahrten aus Breckerfeld nur bis Halver [2] Alle Fahrten Richtung Schalksmühle [3] Richtung Schalksmühle sieben Fahrten, Richtung Breckerfeld vier Fahrten nur an Schultagen				
Maßnahme	-				

141					
Linienweg	Hattingen (Welper, Mitte, Niederwenigern) – (Essen-Burgaltendorf) – Essen-Heisingen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Essen (Burgaltendorf, Heisingen)				
Verkehrsunternehmen	EVAG/VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:15 – 23:15 5:15 – 23:15 7:15 – 23:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T60	61 min. 61 min. 55 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr aus Hattingen sechs Fahrten/Tag über Essen-Burgaltendorf, samstags drei Fahrten und zusätzlich die ersten zwei Fahrten mit Ziel Essen-Burgaltendorf Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit abweichendem Linienweg				
Maßnahme	▪ Maßnahme 8: Korridor Hattingen – Essen-Kupferdreh ▪ Maßnahme/Prüfauftrag 3: Korridor Welper – Hattingen Mitte				

159					
Linienweg	Hattingen Schwimmbrücke – Essen-Burgaltendorf				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Essen (Burgaltendorf)				
Verkehrsunternehmen	EVAG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:00 – 20:00 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 - -	5 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 4: Stadtteilverbindung Essen-Altendorf – Bochum-Dahlhausen				

166					
Linienweg	Hattingen-Niederwenigern – Essen (Burgaltendorf, Steele, Mitte, Dellwig)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Essen (Burgaltendorf, Mitte, Dellwig)				
Verkehrsunternehmen	EVAG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Hattingen-Niederwenigern – Essen-Burgaltendorf				
	Mo-Fr Sa So	5:15 – 23:15 7:15 – 23:15 8:15 – 23:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20/40 T60 T60	5 min. 5 min. 5 min.
	Abschnitt Essen-Burgaltendorf – Essen-Mitte				
	Mo-Fr Sa So	4:30 – 23:15 6:45 – 23:15 7:45 – 23.15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20[1] T15 T30	41 min. 41 min. 38 min.
	Abschnitt Essen-Mitte – Essen-Dellwig				
	Mo-Fr Sa So	5:00 – 23:00 7:00 – 23:00 8:00 – 23:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20 T15 T30	29 min. 29 min. 25 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] 6:00 – 8:00 Uhr T10				
Maßnahme	-				

176					
Linienweg	Velbert-Nierenhof – Hattingen-Niederbonsfeld – Essen-Deile				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Velbert-Nierenhof, Essen-Deile				
Verkehrsunternehmen	EVAG, VER, VGV				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:45 – 17:45 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 - -	11 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	In Essen-Deile besteht Anschluss zur Linie 177 Richtung Essen-Steele				
Maßnahme	▪ Maßnahme 9: Stadtteilverbindung Velbert-Nierenhof – Essen-Kupferdreh				

180					
Linienweg	Essen (Werden, Kupferdreh) – Hattingen Nasse – Essen-Burgaltendorf				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Essen (Werden, Kupferdreh, Burgaltendorf)				
Verkehrsunternehmen	EVAG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:00 – 22:30 6:00 – 22:30 7:30 – 22:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20/30 T30 T30/T60	49 min. 49 min. 44 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

<table>
<tr><th colspan="6">320</th></tr>
<tr><td>Linienweg</td><td colspan="5">Witten-Rüdinghausen – Witten (Annen – Mitte – Heven) – Bochum-Querenburg
– Witten (Herbede, Durchholz, Kämpen)
– Witten (Herbede, Kämpen) - Sprockhövel-Niedersprockhövel</td></tr>
<tr><td>Strecke außerhalb Ennepe-Ruhr-Kreis</td><td colspan="5">Bochum-Querenburg</td></tr>
<tr><td>Verkehrsunternehmen</td><td colspan="5">BOGESTRA</td></tr>
<tr><td rowspan="13">Bedienungszeitraum / Takt / Fahrzeit</td><td colspan="5">Witten-Rüdinghausen – Witten-Annen</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>4:30 – 0:45
4:45 – 0:45
6:00 – 23:30</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T15, T30[1]
T30[1]
T30</td><td>15 min.
15 min.
12 min.</td></tr>
<tr><td colspan="5">Witten-Annen – Witten Mitte – Witten-Heven</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>4:00 – 0:15[2]
4:30 – 0:15[2]
6:00 – 0:15[2]</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T15
T15
T30</td><td>30 min.
30 min.
28 min.</td></tr>
<tr><td colspan="5">Witten-Heven – Bochum-Querenburg</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>5:15 – 19:15[3]
8:15 – 17:15
-</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
So</td><td>T30
T30
-</td><td>7 min.
7 min.
-</td></tr>
<tr><td colspan="5">Witten-Heven – Witten-Herbede</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>4:00 – 0:15
5:15 – 0:15
6:45 – 0:15</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T30
T30
T30</td><td>6 min.
6 min.
6 min.</td></tr>
<tr><td colspan="5">Witten-Herbede – Witten-Kämpen</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>4:30 – 0:00
5:00 – 0:00
7:15 – 0:00</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T60
T60
T60[4]</td><td>20 min.
20 min.
16 min.</td></tr>
<tr><td colspan="5">Witten-Herbede – Witten-Durchholz – Sprockhövel-Niedersprockhövel</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>4:45 – 23:30
5:45 – 23:30
6:45 – 23:30</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T60
T60
T60</td><td>18 min.
18 min.
15 min.</td></tr>
<tr><td>Umlaufverknüpfung</td><td colspan="5">SVZ: Linie 379 ab Durchholzer Platz</td></tr>
<tr><td>Sonstiges</td><td colspan="5">[1] HVZ: Takt 15 HVZ zwischen Rüdinghausen und Annen NVZ montags bis freitags und samstags Takt 30 zwischen Rüdinghausen und Annen sowie zwischen Annen und Wendeschleife Am Hang
[2] einzelne Fahrten beginnen/enden Witten Hbf. bzw. Marienhospital
[3] einzelne Fahrten über Technologiequartier
[4] in der SVZ weitere Fahrten zwischen Kämpen und Durchholzer Platz</td></tr>
<tr><td>Maßnahme</td><td colspan="5">▪ Maßnahme 10: Konzept Heven/Herbede/Kämpen/Ruhr-Universität</td></tr>
</table>

	▪ Maßnahme 11: Korridor Witten Mitte – Rüdinghausen – Dortmund-Barop - Hombruch

330					
Linienweg	Hattingen (Mitte, Bredenscheid, Oberstüter, Niederstüter) – Sprockhövel-Niedersprockhövel				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	7:30 – 19:30 9:00 – 19:00 10:30 – 18:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T120 T120 T120	35 min. 35 min. 37 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Fahrten in Gegenrichtung starten etwa um eine Stunde versetzt Mo-Fr im Schulverkehr insgesamt drei Verstärkerfahrten				
Maßnahme	▪ Maßnahme 12: Erschließung Bredenscheid, Oberstüter und Obersprockhövel				

331					
Linienweg	Hattingen (Mitte, Niederbonsfeld) – Velbert-Nierenhof				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Velbert-Nierenhof				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:15 – 19:00 8:30 – 17:30 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	kein Takt[1] T60-90 -	24 min. 24 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Mo-Fr Fahrten zwischen Takt 60 und Takt 120 Mo-Fr im Schulverkehr insgesamt drei Verstärkerfahrten mit abweichendem bzw. verkürztem Linienweg				
Maßnahme	▪ Maßnahme 13: Taktfahrplan Niederbonsfeld/Winzermark				

332					
Linienweg	Hattingen – Sprockhövel-Niedersprockhövel – Wuppertal-Barmen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER/WSW				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	4:45 – 23:45 5:45 – 23:45 7:30 – 23:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 60	66 min. 66 min. 54 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit verkürztem Linienweg				
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 3: Erschließung Niedersprockhövel				

339					
Linienweg	Ennepetal-Schlagbaum – Radevormwald – Hückeswagen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	OVAG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	7:00, 14:00, 16:30 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	3 F./Richtg. - -	13 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	In Ennepetal-Schlagbaum besteht Anschluss zur Linie 565				
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 4: Verbindung Schwelm – Radevormwald				

359					
Linienweg	Bochum-Dahlhausen – Bochum-Linden – Hattingen Mitte – Hattingen-Holthausen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum-Dahlhausen				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Bochum-Dahlhausen – Hattingen Rauendahlstr.[1]				
	Mo-Fr	5:15 – 21:30	HVZ/NVZ	T60	24 min.
	Sa	5:30 – 21:45	NVZ Sa	T60	20 min.
	So	8:30 – 21:45	SVZ	T30	23 min.
	Abschnitt Hattingen Rauendahlstr. – Hattingen Holthausen[1]				
	Mo-Fr	5:00 – 23:15	HVZ/NVZ	T30	28 min.
	Sa	5:15 – 23:15	NVZ Sa	T30	29 min.
	So	8:45 – 23:15	SVZ	T60	29 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] zusätzlich SVZ abends Fahrten zwischen Dahlhausen und Hattingen Mitte als Anruf-Sammel-Taxi im Takt 30 ohne Anbindung im Bereich Rauendahlstraße (ca. 22:00 bis 0:00 Uhr)				
Maßnahme	-				

371					
Linienweg	Witten – Dortmund-Oespel				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Dortmund-Oespel				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	5:00 – 23:15	HVZ/NVZ	T20	33 min.
	Sa	5:15 – 23:15	NVZ Sa	T30	33 min.
	So	7:15 – 22:15	SVZ	T60	31 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr				
Maßnahme	▪ Maßnahme 14: Anbindung Universität Dortmund ▪ S-Bahn-Taktumstellung VRR				

373					
Linienweg	Witten (Annen, Stockum)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:15 – 19:45 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 - -	25 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit abweichendem Linienweg				
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 5: Erschließung Salinger Feld				

374	neue Linie
Linienweg	Witten (Vormholz, Herbede, Heven) – Bochum (Querenburg)
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum-Querenburg
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	▪ Haupt- und Normalverkehrszeit im Takt 60
Umlaufverknüpfung	-
Sonstiges	-
Maßnahme	▪ Maßnahme 10: Konzept Heven/Herbede/Kämpen/Ruhr-Universität

375					
Linienweg	BO-Querenburg – Witten-Herbede –	Witten-Heven – Mitte – Annen		– Witten Borbach – Witten-Borbach – Witten-Wartenberg	
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum-Querenburg				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeitraum / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Bochum-Querenburg – Witten Heven[1]				
	Mo-Fr	6:45 – 23:00	HVZ/NVZ	T60	11 min.
	Sa	8:00 – 23:00	NVZ Sa	T60	11 min.
	So	9:00 – 23:00	SVZ	T60	12 min.
	Abschnitt Witten-Herbede – Witten-Heven[1]				
	Mo-Fr	6:15 – 19:30	HVZ/NVZ	T60	13 min.
	Sa	8:30 – 17:30[2]	NVZ Sa	T60	13 min.
	So	-	SVZ	-	-
	Abschnitt Witten-Heven – Witten-Annen[1]				
	Mo-Fr	5:45 – 22:30[3]	HVZ/NVZ	T30	38 min.
	Sa	7:15 – 22:30[3]	NVZ Sa	T30	38 min.
	So	8:30 – 22:30[3]	SVZ[4]	T60	30 min.
	Abschnitt Witten-Annen – Witten Borbach[1]				
	Mo-Fr	5:30 – 20:15	HVZ/NVZ	T30	9 min.
	Sa	5:00 – 19:15	NVZ Sa	T30	9 min.
	So	-	SVZ	-	-
	Abschnitt Witten Borbach – Witten Wartenberg				
	Mo-Fr	5:30 – 20:15	HVZ/NVZ	T60	3 min.
	Sa	5:15 – 19:15	NVZ Sa	T60	3 min.
	So	-	SVZ	-	-
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] ergänzende Fahrten an Schultage als Linie 375E [2] eine weitere Fahrt morgens von Herbede Mitte nach Zu den Eichen [3] zusätzliche Fahrten morgens zwischen Hbf. und Annen bzw. bis Wartenberg oder Holzkamp-Gesamtschule und Witten Hbf. [4] Fahrten während SVZ enden meist Annen, Wendeschleife, morgens zusätzliche Fahrten zwischen Annen und Hbf.				
Maßnahme	▪ Maßnahme 10: Konzept Heven/Herbede/Kämpen/Ruhr-Universität				

<table>
<tr><th>376</th><th colspan="5"></th></tr>
<tr><td>Linienweg</td><td colspan="5">(Bochum-Querenburg – Witten-Heven –) Witten Mitte – Herdecke Mitte (– Hagen-Vorhalle)</td></tr>
<tr><td>Strecke außerhalb EN-Kreis</td><td colspan="5">Bochum-Querenburg</td></tr>
<tr><td>Verkehrsunternehmen</td><td colspan="5">BOGESTRA</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit</td><td colspan="5">Abschnitt Witten Mitte – Herdecke Mitte (– Hagen-Vorhalle)</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>4:45 – 23:30[1]
5:30 – 23:30
6:30 – 23:30</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T20
T30
T30[2]</td><td>49 min.
49 min.
42 min.</td></tr>
<tr><td colspan="5">Abschnitt Bochum-Querenburg – Witten-Heven – Witten-Mitte</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>6:47 und 8:47[3]
-
10:00 – 18:30[4]</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>-
-
T30</td><td>68 min.
-
28 min.</td></tr>
<tr><td>Umlaufverknüpfung</td><td colspan="5">-</td></tr>
<tr><td>Sonstiges</td><td colspan="5">[1] montags bis freitags in der SVZ von/bis Hagen-Vorhalle Bf.
[2] ab ca. 21:00 Uhr im Takt 60
[3] zwei Fahrten zu Vorlesungszeiten von Herdecke bis Ruhr-Universität über Kleinherbeder Straße
[4] über Lottental</td></tr>
<tr><td>Maßnahme</td><td colspan="5">▪ Maßnahme 10: Konzept Heven/Herbede/Kämpen/Ruhr-Universität
▪ Maßnahme/Prüfauftrag 5: Verbesserung der Anbindung Ortsteil Ende an den Schienenverkehr
▪ Maßnahme/Prüfauftrag 8: Verknüpfung Herdecke Bahnhof</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>378</th><th colspan="5"></th></tr>
<tr><td>Linienweg</td><td colspan="5">Witten-Bommern – Witten Mitte – Witten Betriebshof Witten – Bochum-Langendreer – Dortmund-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel</td></tr>
<tr><td>Strecke außerhalb EN-Kreis</td><td colspan="5">Bochum-Langendreer – Dortmund-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel</td></tr>
<tr><td>Verkehrsunternehmen</td><td colspan="5">BOGESTRA</td></tr>
<tr><td rowspan="6"></td><td colspan="5">Abschnitt Witten-Bommern – Witten-Mitte</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>5:45 – 8:45, 12:30 – 18:00
5:00 – 0:15
6:00 – 23:15</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T20
T30
T60</td><td>8 min.
8 min.
7 min.</td></tr>
<tr><td colspan="5">Abschnitt Witten Mitte – Dortmund-Lütgendortmund – Castrop-Rauxel Süd</td></tr>
<tr><td>Mo-Fr
Sa
So</td><td>4:30 – 23:30[1]
5:30 – 23:30[1]
6:30 – 23:30[1]</td><td>HVZ/NVZ
NVZ Sa
SVZ</td><td>T20
T30
T60[2]</td><td>53 min.
55 min.
48 min.</td></tr>
<tr><td>Umlaufverknüpfung</td><td colspan="5">SVZ: Linie 379 Bochum-Langendreer</td></tr>
<tr><td>Sonstiges</td><td colspan="5">[1] zusätzliche Fahrten morgens und abends zwischen Betriebshof Crengeldanz und Dortmund-Lütgendortmund, Castrop-Rauxel Münsterplatz oder Witten Hbf.
[2] Takt 30 zwischen Bochum-Langendreer und Castrop-Rauxel Münsterplatz</td></tr>
<tr><td>Maßnahme</td><td colspan="5">▪ Maßnahme 15: Korridor Witten Hbf. – Witten-Bommern
▪ Maßnahme 16: Erschließung Witten-Crengeldanz/Bochum-Langendreerholz</td></tr>
</table>

379					
Linienweg	Bochum-Langendreer – Witten Mitte – Witten-Bommern – Witten-Durchholz – Sprockhövel-Haßlinghausen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum-Langendreer				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Bochum-Langendreer – Witten-Bommern[1]				
	Mo-Fr Sa So	5:15 – 23:45[2] 4:15 – 23:45[2] 7:15 – 23:45[2]	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ[3]	T20 T30 T60	35 min. 35 min. 37 min.
	Abschnitt Witten-Bommern – Sprockhövel-Haßlinghausen				
	Mo-Fr Sa So	5:30 – 19:15 7:45 – 16:15 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	24 min. 21 min. -
Umlaufverknüpfung	SVZ: in Bochum-Langendreer Wechsel von/auf Linie 378 nach Castrop-Rauxel, in Witten-Durchholz Wechsel von/auf Linie 320				
Sonstiges	[1] von/nach Haßlinghausen in beide Fahrtrichtungen über Elberfelder Straße nach Bommeraner Heide über Alte Straße und zurück über Elberfelder Straße [2] zusätzliche Fahrten morgens und abends zwischen Witten Rathaus bzw. Marienhospital und Bochum-Langendreer, Witten-Bommern oder Sprockhövel-Haßlinghausen [3] in der SVZ von/bis Durchholzer Platz				
Maßnahme	▪ Maßnahme 15:Korridor Witten Hbf. – Witten-Bommern ▪ Maßnahme 16: Erschließung Witten-Crengeldanz/Bochum-Langendreerholz				

448					
Linienweg	Witten-Rüdinghausen – Dortmund (Kruckel, Barop, Hombruch, Löttringhausen)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Dortmund (Kruckel, Barop, Hombruch, Löttringhausen)				
Verkehrsunternehmen	DSW21				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:00 – 00:00 6:30 – 00:00 8:30 – 00:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T30	28 min. 28 min. 28 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	Maßnahme 11: Korridor Witten Mitte – Rüdinghausen – Dortmund-Barop - Hombruch				

450					
Linienweg	Herdecke Schanze – Dortmund Westfalenhallen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Dortmund (Westfalenhallen, Kirchhörde)				
Verkehrsunternehmen	DSW21				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:00 – 23:30 5:30 – 23:30 8:30 – 23:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T30	19 min. 19 min. 19 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

511					
Linienweg	Ennepetal - Hagen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (ab Ahlberg)				
Verkehrsunternehmen	HST/VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	4:30 – 23:00 5:30 – 23:00 8:15 – 22:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T60	46 min. 46 min. 46 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

512					
Linienweg	Breckerfeld – Hagen (Mitte, Boele)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Mitte, Boele)				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Breckerfeld – Hagen Selbecke				
	Mo-Fr	4:45 – 20:15[1]	HVZ/NVZ	T60	19 min.
	Sa	6:30 – 20:15[1]	NVZ Sa	T60[2]	19 min.
	So	9:00 – 19:30[1]	SVZ	T60	16 min.
	Abschnitt Hagen Selbecke – Hagen-Boele				
	Mo-Fr	5:00 – 20:00[1]	HVZ/NVZ	T15[3]	47 min.
	Sa	5:15 – 20:00[1]	NVZ Sa	T30	47 min.
	So	8:15 – 20:00[1]	SVZ	T30	41 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] weitere Fahrten im Abendverkehr durch Linie NE8 [2] Zwischen 18 Uhr und 19 Uhr T30, Fahrten ab 18 Uhr ab Breckerfeld Busbahnhof [3] An Schultagen, sonst zwischen 11 Uhr und 15 Uhr T30				
Maßnahme	-				

518					
Linienweg	Herdecke Schanze – Herdecke Mitte – Hagen Mitte – Hagen-Hohenlimburg				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Mitte, Hohenlimburg)				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	5:30 – 20:45[1]	HVZ/NVZ	T30	64 min.
	Sa	5:30 – 20:45[1]	NVZ Sa	T30	65 min.
	So	8:30 – 18:30[1]	SVZ	T60	59 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] weitere Fahrten im Abendverkehr durch Linie NE19				
Maßnahme	-				

519					
Linienweg	Herdecke Nacken – Herdecke Mitte – Hagen Mitte – Hagen-Eilpe				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Mitte, Eilpe)				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	4:45 – 21:00[1] 5:45 – 20:45[1] 8:00 – 19:00[1]	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	~T30[2] ~T30[2] T60	60/63 min. 60/63 min. 52 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Im Abendverkehr Anbindung Herdecke durch NE19 mit abweichendem Linienweg [2]Angenäherter T30, Abfahrt zu den Minuten 23 und 50				
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 7: Anbindung Herdecke-Nacken an den Schienenverkehr				

523	Schulverkehr				
Linienweg	Breckerfeld – Hagen-Priorei – Hagen-Dahl				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen				
Verkehrsunternehmen	HST/VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:45, 11:15 – 15:45 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 - -	16 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

529	Schulverkehr				
Linienweg	Breckerfeld – Ennepetal (Oberbauer, Voerde) – Hagen-Haspe				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen-Haspe				
Verkehrsunternehmen	HST/VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:45 – 7:30, 12:30-14:45 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	4 F./Richtg. - -	k.A. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Linienwege weichen voneinander ab und sind teils verkürzt				
Maßnahme	-				

541					
Linienweg	Wetter – Hagen Mitte – Hagen Emst				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Mitte, Emst)				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	4:30 – 21:00 8:00 – 21:00 7:15 – 19:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T60	53 min. 53 min. 47 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Aufgrund von Bauarbeiten in Wetter gilt derzeit ein gesonderter Fahrplan. Abfahrtsposition in Wetter ist Wetter Ruhrstraße statt Wetter Bhf.				
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 8: Korridor Wetter – Hagen				

542					
Linienweg	Gevelsberg – Hagen-Westerbauer – Hagen Mitte (– Hagen-Kabel)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Westerbauer, Mitte, Boele, Kabel)				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Gevelsberg – Hagen Westerbauer				
	Mo-Fr Sa So	5:15 – 21:30 5:00 – 21:30 7:30 – 19:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T15/T30[1] T30 T60	16 min. 16 min. 15 min.
	Abschnitt Hagen-Westerbauer – Hagen Mitte (– Hagen Kabel)				
	Mo-Fr Sa So	4:00 – 21:45[2] 5:15 – 21:45[2] 8:15 – 19:45[3]	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T15 T15 ~T30	50 min. 50 min. 45 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Zwischen 8:45 Uhr und 12:15 Uhr [2]Bis Hagen-Kabel bis 20:15 Uhr [3]Bis Hagen-Kabel bis 17:45				
Maßnahme	-				

550					
Linienweg	Breckerfeld – Ennepetal – Schwelm				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Breckerfeld – Ennepetal-Oberbauer				
	Mo-Fr	4:45 – 23:45[1]	HVZ/NVZ	T60	14 min.
	Sa	6:30 – 23:45	NVZ Sa	T60	14 min.
	So[2]	10:00 – 22:00	SVZ	T60	6 min.
	Abschnitt Ennepetal-Oberbauer – Schwelm				
	Mo-Fr	5:00 – 00:00[1]	HVZ/NVZ	~T30[3]	43/47 min.
	Sa	6:45 – 23:45	NVZ Sa	T60	43 min.
	So[2]	10:00 – 22:00	SVZ	T60	8/43 min.[2]
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Letzte Fahrt nur freitags [2] Sonntags alle Fahrten zwischen Breckerfeld Busbhf und Ennepetal-Voerde, zusätzlich zwischen 12 Uhr und 18 Uhr Fahrten zwischen Ennepetal-Voerde und Schwelm [3] Abfahrt zu den Minuten 27 und 53				
Maßnahme	-				

551					
Linienweg	Ennepetal (Voerde, Milspe) – Gevelsberg – Sprockhövel (Haßlinghausen, Hiddinghausen)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Ennepetal – Sprockhövel-Haßlinghausen				
	Mo-Fr Sa So	5:00 – 23:30[1] 5:30 – 23:30 7:45 – 23:30[1]	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T30-T60	51 min. 51 min. 42-50 min.[2]
	Abschnitt Sprockhövel-Haßlinghausen – Sprockhövel-Hiddinghausen				
	Mo-Fr Sa So	4:30 – 00:15[3] 7:30 – 00:15 9:00 – 22:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	Kein Takt T60 T60	6 min. 6 min. 6 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Letzte Fahrt montags bis donnerstags Ennepetal-Voerde – Ennepetal Busbhf, freitags Ennepetal-Voerde – Sprockhövel [2] Taktabweichung und unterschiedliche Fahrzeit durch alternierende Linienführung über Vilvoorder Str. und Milsper Straße [3] Letzte Fahrt nur freitags (gesamter Linienweg) Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr auf Teilabschnitten				
Maßnahme	▪ Maßnahme 17: Erschließung Hiddinghausen ▪ Maßnahme 18: Erschließung Gewerbegebiet Stefansbecke				

552					
Linienweg	Gevelsberg (Mitte, Asbeck, Silschede) – Wetter-Volmarstein				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Gevelsberg Mitte – Gevelsberg Lerchenstr.				
	Mo-Fr Sa So	5:30 – 22:45 7:00 – 23:45 9:00 – 21:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20/40 T60 T60	6 min. 6 min. 6 min.
	Abschnitt Gevelsberg Lerchenstr. – Gevelsberg An der Maus				
	Mo-Fr Sa So	6:00 – 18:30 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 - -	3 min. - -
	Abschnitt Gevelsberg Lerchenstr. – Wetter-Volmarstein				
	Mo-Fr Sa So	5:30 – 22:45 7:15 – 23:45[1] 9:15 – 21:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	16 min. 16 min. 16 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Letzte Fahrt ab/bis Gevelsberg-Silschede Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr auf Teilabschnitten				
Maßnahme	▪ Maßnahme 7: Neues Angebotskonzept zwischen Gevelsberg und Wetter ▪ Maßnahme 19: Korridor Wetter-Loh – Gevelsberg Mitte				

553					
Linienweg	Herdecke (Herrentisch, Mitte) – Wetter (Mitte, Volmarstein) – Hagen-Westerbauer				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen-Westerbauer				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:15 – 23:15 6:15 – 23:15 8:15 – 23:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	58 min. 60 min. 59 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr auf Teilabschnitten				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 6: Korridor Hagen-Westerbauer – Wetter Bf.				

554					
Linienweg	Herdecke (Ende, Mitte) – Hagen-Vorhalle				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen-Vorhalle				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:15 – 19:15 8:15 – 16:15 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	21 min. 21 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr auf Teilabschnitten				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 5: Verbesserte Anbindung Ortsteil Ende an Schienenverkehr				

555					
Linienweg	Herdecke (Herrentisch, Mitte) – Wetter (Mitte, Volmarstein) – Hagen-Westerbauer				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen-Westerbauer				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:00 – 19:45 6:45 – 15:45 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	56 min. 58 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 6: Korridor Hagen-Westerbauer – Wetter Bf.				

556					
Linienweg	Gevelsberg (Knapp, Mitte) – Ennepetal Polizeistation – Schwelm				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:15 – 19:00 8:15 – 15:00 12:15 – 19:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	50 min. 50 min. 50 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr erste Fahrt ab Gevelsberg Mitte Mo-So letzte Fahrt bis Ennepetal Polizeistation				
Maßnahme	▪ Maßnahme 20: Erschließung Schwelmer Westen ▪ Prüfauftrag 6: Erschließung Gevelsberg-Knapp und Anbindung Hagen-Westerbauer				

557					
Linienweg	Sprockhövel (Niedersprockhövel, Haßlinghausen) – Schwelm – Wuppertal-Langerfeld				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Wuppertal-Langerfeld				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Sprockhövel-Niedersprockhövel – Sprockhövel-Haßlinghausen				
	Mo-Fr Sa So	5:30 – 21:00 9:00 – 19:00 11:00 – 19:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T120 T120 T120	16 min. 16 min. 16 min.
	Abschnitt Sprockhövel-Haßlinghausen – Wuppertal-Langerfeld				
	Mo-Fr Sa So	5:45 – 21:30 9:15 – 19:15 11:15 – 19:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T120 T120	37 min. 26 min. 28 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr auf Teilabschnitten NVZ Sa und SVZ alle Fahrten ab/bis Schwelm				
Maßnahme	▪ Maßnahme 6: Neues Angebotskonzept zwischen Bochum und Schwelm ▪ Maßnahme 12: Erschließung Bredenscheid, Oberstüter und Obersprockhövel ▪ Maßnahme 20: Erschließung Schwelmer Westen ▪ Maßnahme 21: Anbindung Linderhausen				

558					
Linienweg	Sprockhövel-Niedersprockhövel – Hattingen (Mitte, Schulzentrum)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:45 – 19:45 6:45 – 19:45 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	36 min. 19 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr morgens eine Verstärkerfahrt je Richtung im Schulverkehr Mo-Fr letzte Fahrt sowie Sa alle Fahrten ab/bis Hattingen Mitte				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 3: Korridor Welper – Hattingen Mitte ▪ Prüfauftrag 3: Erschließung Niedersprockhövel				

559					
Linienweg	Sprockhövel-Niedersprockhövel – Hattingen (Holthausen, Schulzentrum, Mitte)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
	Mo-Fr Sa So	6:00 – 19:00 8:00 – 18:00 10:45 – 18:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	26 min. 26 min. 16 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit abweichendem Linienweg Sonntags Verkehr zwischen Hattingen-Holthausen und Hattingen-Mitte				
Maßnahme	-				

560					
Linienweg	Ennepetal-Milspe		– Schwelm Helios Klinikum – Ennepetal-Rüggeberg		
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Ennepetal-Milspe – Schwelm Helios Klinikum				
	Mo-Fr Sa So	5:30 – 21:30 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	8 F. - -	20 min. - -
	Abschnitt Ennepetal-Milspe – Ennepetal-Rüggeberg				
	Mo-Fr Sa So	6:30 – 16:00 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	4 F. - -	18/30 min.[1] - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Erste Fahrt mit abweichendem Linienweg Zusätzliche Fahrten als Taxibus T560 zwischen Ennepetal-Milspe und Ennepetal-Schlagbaum				
Maßnahme	▪ Maßnahme 22: Linienführung 560				

561					
Linienweg	Ennepetal-Milspe – Ennepetal-Rüggeberg				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:00 – 23:00[1] 6:30 – 23:00 10:00 – 22:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T60	17 min. 17 min. 17 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] letzte Fahrt nur freitags Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit abweichendem Linienweg				
Maßnahme	-				

562					
Linienweg	Ennepetal-Milspe – Ennepetal-Altenvoerde (Kämpershausweg)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:45 – 18:45 8:45 – 14:45 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	9 min. 9 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges					
Maßnahme	-				

563					
Linienweg	Gevelsberg (Klostermark / Elsternstr. - Mitte/Hbf. - Braken) - Bahnhof Ennepetal (Gevelsberg) - Ennepetal Busbf.				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:15 – 18:45 8:15 – 18:45 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 -	27 min. 27 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges					
Maßnahme	▪ Maßnahme 23: Angebotsumstellung Ennepetal und Gevelsberg				

564					
Linienweg	Herdecke Schanze – Herdecke Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	6:30 – 19:30 9:30 – 14:30 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	27 min. 27 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr 2 Fahrten im Regelbetrieb bis Friedrich-Harkort-Gymnasium sowie Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit abweichendem Linienweg				
Maßnahme	-				

565					
Linienweg	Schwelm – Ennepetal Schlagbaum				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	7:00, 13:30 – 16:30 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	4 F./Richtg. - -	17 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	In Ennepetal-Schlagbaum besteht bei 3 Fahrten Anschluss an die Linie 339 Richtung Radevormwald / Hückeswagen				
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 4: Verbindung Schwelm - Radevormwald				

566					
Linienweg	Schwelm (Grafweg, Mitte, Hagener Str.) – Ennepetal-Oelkinghausen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Schwelm Grafweg – Schwelm Mitte				
	Mo-Fr Sa So	7:30 – 18:30 9:30 – 14:30 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	10 min. 10 min. -
	Abschnitt Schwelm Mitte – Schwelm Hagener Str.				
	Mo-Fr Sa So	5:45 – 22:30 9:45 – 14:45 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	10 min. 10 min. -
	Abschnitt Schwelm Hagener Str. – Ennepetal-Oelkinghausen				
	Mo-Fr Sa So	5:45 – 21:45[1] - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60[1] - -	8 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Bedienung Schwelm Mitte – Hagener Straße montags bis freitags 05:45 – 18:45, 21:30, 22:30				
Maßnahme	-				

568					
Linienweg	Stadtverkehr Schwelm (Winterberg – Mitte – Loh – Mitte – Winterberg)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:30 – 22:15 7:15 – 22:15 10:15 – 22:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30 T30 T60	44 min. 44 min. 46 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr zwei Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit verkürztem Linienweg				
Maßnahme	-				

570	Schulverkehr				
Linienweg	Breckerfeld Mitte – (Ennepetal Burg) – Breckerfeld-Bühren – (Ennepetal Burg)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Hinfahrt: Ennepetal-Burg –Breckerfeld-Bühren – Breckerfeld Schule				
	Mo-Fr Sa So	06:31, 07:29 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	2 F. - -	42 min. - -
	Rückfahrt: Breckerfeld Schule – Breckerfeld-Bühren – Ennepetal-Burg				
	Mo-Fr Sa So	- -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	2 bis 4F[1] - -	41/43 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Mo./Di.: 3 Fahrten, Mi./Do.: 4 Fahrten, Fr.: 2 Fahrten				
Maßnahme	-				

571	Schulverkehr				
Linienweg	Breckerfeld Mitte – (Brenscheid) – Breckerfeld-Waldbauer – Hagen (Kalthausen, Wahl)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Hinfahrt: Breckerfeld-Kalthausen – Breckerfeld-Egge – Breckerfeld Schule				
	Mo-Fr	06:30, 07:23	HVZ/NVZ	2 F.	35 min.
	Rückfahrt: Breckerfeld Schule – Breckerfeld-Kalthausen – Breckerfeld-Egge				
	Mo-Fr	6:31[1], 7:30[1], 12:57, 13:40, 15:25	HVZ/NVZ	3 bis 5 F.[1]	12-36 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Mo./Di.: 4 Fahrten, Mi./Do.: 5 Fahrten, Fr.: 3 Fahrten				
Maßnahme	-				

572	Schulverkehr				
Linienweg	Stadtgebiet Ennepetal				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnittsweise Ennepetal-Altenvoerde – Ennepetal Heinrich-Heine-Str. – Ennepetal Busbhf				
	Mo-Fr	7:45	HVZ/NVZ	3 F.	k.A.
	Linienverlauf Ennepetal Klutert – Ennepetal Schule Esbecke				
	Mo-Fr	13:25, 13:30 (3x), 15:10, 16:00	HVZ/NVZ	6 F.	2 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen				
Maßnahme	-				

573	Schulverkehr				
Linienweg	Breckerfeld – Ennepetal (Oberbauer – Schule Oberbauer – Voerde – Realschule – Gymnasium – Altenvoerde –Milspe – Polizeistation)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnittsweise Breckerfeld / Ennepetal (Oberbauer, Voerde) > Ennepetal Gymnasium > Ennepetal (Realschule, Altenvoerde, Milspe, Polizeistation)				
	Mo-Fr	7:00 – 7:30[1] 12:15 – 16:30[2]	HVZ/NVZ	6 F.[1] 27 F.[2]	k.A.
	Abschnittsweise Ennepetal (Polizeistation, Milspe, Esbecke, Altenvoerde) > Ennepetal Gymnasium > Ennepetal-Voerde > Breckerfeld				
	Mo-Fr	6:45 – 8:00 12:15 – 16:00[3]	HVZ/NVZ	8 F. 9 F.[3]	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Bis Ennepetal Gymnasium, eine Fahrt bis Ennepetal-Altenvoerde ohne Halt Ennepetal Gymnasium [2] Bis Ennepetal-Altenvoerde, -Milspe oder Polizeistation [3] Alle Fahrten ab Ennepetal Gymnasium Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen				
Maßnahme	-				

574	Schulverkehr				
Linienweg	Ennepetal (Oberbauer, Voerde, Altenvoerde, Milspe)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	7:11, 11:55, 12:55, 13:40	HVZ/NVZ	4 F.	33 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen				
Maßnahme	-				

575	Schulverkehr				
Linienweg	Hagen-Westerbauer – Gevelsberg – Ennepetal				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen-Westerbauer				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Hinfahrt: Hagen-Westbauer Bf. – Gevelsberg – Ennepetal Busbahnhof				
	Mo-Fr	13:52[1], 13:59[2]	Mo/Mi/Do Di/Fr	1 F. 2 F.	18 min. 18/20 min.
	Rückfahrt: Gevelsberg – Hagen-Westerbauer Schleife				
	Mo-Fr	07:41	HVZ/NVZ	1 F.	10 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] zwischen Gevelsberg und Ennepetal [2] zwischen Hagen-Westerbauer und Ennepetal				
Maßnahme	-				

576	Schulverkehr				
Linienweg	Ennepetal (Friedfeld, Milspe, Altenvoerde)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Hinfahrt: Ennepetal Friedhof – Ennepetal Realschule				
	Mo-Fr	07:02, 12:54[1], 13:27[1], 14:07[2], 15:05[2], 15:59[2], 16:47[2]	HVZ/NVZ	7 F.	19/23/45 min.
	Rückfahrt: Ennepetal Realschule – Ennepetal Friedhof				
	Mo-Fr	06:41[2], 06:42[2], 12:50, 13:20[3], 13:30	HVZ/NVZ	5 F.	5/19/37 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] bis Ennepetal Busbahnhof [2] von/bis Neißestraße [3] nur zwischen Berufskolleg und Im Schacht				
Maßnahme	-				

577	Schulverkehr				
Linienweg	Ennepetal (Milspe, Rüggeberg)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	7:03, 11:25[1], 12:30[1], 13:16[1]	HVZ/NVZ	4 F.	24 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Fahrt in Gegenrichtung Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen				
Maßnahme	-				

578	Schulverkehr				
Linienweg	Ennepetal (Milspe, Rüggeberg)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	7:28[1], 11:55, 13:00	HVZ/NVZ	3 F.	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Fahrt in Gegenrichtung Teils abweichende Linienwege				
Maßnahme	-				

579	Schulverkehr				
Linienweg	Ennepetal (Friedfeld, Rüggeberg, Milspe)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	7:03[1], 11:00 - 16:00[2]	HVZ/NVZ	12 F.	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Fahrt in Gegenrichtung [2]Fahrten teils auch in Gegenrichtung Teils abweichende Linienwege Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen				
Maßnahme	-				

581	Schulverkehr				
Linienweg	Herdecke (Wittbräucke, Schanze, Fr.-Harkort-Gymnasium)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	6:46, 7:18, 12:43[1], 13:25[1], 13:28[1], 16:00[1]	HVZ/NVZ	6 F.	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Fahrt in Gegenrichtung Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen Teils verkürzte Linienwege				
Maßnahme	-				

582	Schulverkehr				
Linienweg	Herdecke (Fr.-Harkort-Gymnasium, Nacken)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	12:57, 13:26	HVZ/NVZ	2 F.	9 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

583	Schulverkehr				
Linienweg	Wuppertal Birkenhof – Sprockhövel (Niedersprockhövel, Haßlinghausen)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Wuppertal (Birkenhof – Deilbachtal)				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	7:05, 8:00[2], 14:05[1], 15:27[1,2], 16:10[1]	HVZ/NVZ	5 F.	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Fahrt in Gegenrichtung [2] ab Sprockhövel-Niedersprockhövel Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen				
Maßnahme	-				

584	Schulverkehr				
Linienweg	Wetter (Wengern, Volmarstein, Loh) – Gevelsberg-Silschede – Sprockhövel (Hiddinghausen, Haßlinghausen)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	7:15 – 8:00 13:30 – 16:00[1]	HVZ/NVZ	3 F. 5 F.	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Fahrten teils auch in Gegenrichtung Teils abweichende Linienwege Einzelne Fahrten verkehren nur an bestimmten Schultagen				
Maßnahme	-				

585	Schulverkehr				
Linienweg	Gevelsberg-Silschede – Wetter Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Hinfahrt: Silschede Mitte – Wetter Bf.				
	Mo-Fr	06:48	HVZ/NVZ	1 F.	22 min.
	Rückfahrt: Auf dem Böcken – Silschede Mitte				
	Mo-Fr	07:08	HVZ/NVZ	1 F.	2 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

586	Schulverkehr				
Linienweg	Schwelm (Mitte, Winterberg, Papierfabrik)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	6:45 – 7:45[1] 11:45 – 14:30[1]	HVZ/NVZ	4 F. 8 F.	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Fahrten teils auch in Gegenrichtung Fahrten teils mit abweichenden bzw. verkürzten Linienwegen				
Maßnahme	-				

591					
Linienweg	Hagen (Mitte, Vorhalle) – Wetter (Volmarstein, Oberwengern, Mitte)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Mitte, Vorhalle)				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:00 – 23:00 9:00 – 00:00 9:15 – 22:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	22 min. 22 min. 22 min.
Umlaufverknüpfung	Mo-Fr weiter als Linie 595 bis Wetter Gartenstr.				
Sonstiges	-				
Maßnahme	▪ Maßnahme 24: Abendbedienung Hagen – Wetter – Witten im Busnetz				

592					
Linienweg	Wetter(Mitte, Oberwengern) – Witten (Bommern, Mitte)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:30 – 22:30 - -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 - -	26 min. - -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges					
Maßnahme	▪ Maßnahme 24: Abendbedienung Hagen – Wetter – Witten im Busnetz				

593					
Linienweg	Wetter (Mitte, Wengern, Albringhausen) – Sprockhövel (Hiddinghausen, Haßlinghausen)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Wetter Mitte – Wetter-Albringhausen				
	Mo-Fr Sa So	6:15 – 20:15 8:15 – 20:15 9:15 – 20:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	30 min. 30 min. 27 min.
	Abschnitt Wetter-Albringhausen – Sprockhövel-Haßlinghausen				
	Mo-Fr Sa So	6:45 – 20:45 8:45 – 17:45 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	7 min. 7 min. -
Umlaufverknüpfung	Drei Verstärkerfahrten im Schulverkehr morgens Richtung Wetter weiter als Linie 599 bis Wetter Harkortsee				
Sonstiges	Mo-Fr Verstärkerfahrten im Schulverkehr mit teils abweichendem bzw. verkürztem Linienweg				
Maßnahme	▪ Maßnahme 25: Ortserschließung Alt-Wetter ▪ Maßnahme 28: Bedienung Wetter – Haßlinghausen am Wochenende				

595					
Linienweg	Wetter (Mitte, Gartenstr.)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:15 – 23:15 9:15 – 00:15 9:30 – 22:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	5 min. 5 min. 5 min.
Umlaufverknüpfung	Mo-Fr von Linie 591 aus Hagen kommend				
Sonstiges	-				
Maßnahme	▪ Maßnahme 25: Ortserschließung Alt-Wetter				

599	Schulverkehr				
Linienweg	Wetter Am Wilshause/Gymnasium –Harkortsee – (Albringhausen)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	7:15 – 7:45 12:30 – 13:15	HVZ/NVZ	5 F. 7 F.	k.A.
Umlaufverknüpfung	Zwei Fahrten mittags weiter als Linie 593 Richtung Wetter-Wengern				
Sonstiges	Morgens eine, mittags zwei Fahrten bis Wetter-Albringhausen				
Maßnahme	-				

602					
Linienweg	Sprockhövel-Haßlinghausen – Wuppertal (Oberbarmen, Langerfeld)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Wuppertal (Oberbarmen, Langerfeld)				
Verkehrsunternehmen	WSW				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Sprockhövel-Haßlinghausen – Wuppertal-Oberbarmen Schmiedestr.				
	Mo-Fr	5:15 – 00:30[1]	HVZ/NVZ	T20	10 min.
	Sa	6:00 – 00:30	NVZ Sa	T30	10 min.
	So	9:45 – 00:30[2]	SVZ	T60	10 min.
	Abschnitt Wuppertal-Oberbarmen Schmiedestr. – Wuppertal-Oberbarmen Bhf				
	Mo-Fr	5:30 – 00:30[1]	HVZ/NVZ	T20	17 min.
	Sa	5:45 – 00:30	NVZ Sa	T30	18 min.
	So	7:45 – 00:30[2]	SVZ	T30	18 min.
	Abschnitt Wuppertal-Oberbarmen Bhf – Wuppertal-Langerfeld Lenneper Str.				
	Mo-Fr	5:45 – 20:30	HVZ/NVZ	T20/40	9 min.
	Sa	8:00 – 20:30	NVZ Sa	T30	9 min.
	So	9:45 – 20:30	SVZ	T30	9 min.
	Abschnitt Wuppertal-Langerfeld Lenneper Str. – Wuppertal-Langerfeld Schmitteborn				
	Mo-Fr	6:00 – 20:30	HVZ/NVZ	T60	5 min.
	Sa	8:45 – 20:30	NVZ Sa	T60	5 min.
	So	9:45 – 20:30	SVZ	T60	5 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1]Letzte Fahrt nur freitags und vor Feiertagen [2]Letzte Fahrt nur vor Feiertagen				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 2: Anbindung Wuppertal ▪ Maßnahme/Prüfauftrag 7: Korridor Haßlinghausen - Wuppertal				

608					
Linienweg	Ennepetal – Schwelm – Wuppertal (Langerfeld, Oberbarmen, Barmen)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Wuppertal (Langerfeld, Oberbarmen, Barmen)				
Verkehrsunternehmen	VER/WSW				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Ennepetal – Wuppertal-Langerfeld				
	Mo-Fr Sa So	5:00[1] – 22:45 5:45 – 22:45 7:45 – 22:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30[2] T30 T30/T60	35 min. 35 min. 34 min.
	Abschnitt Wuppertal-Langerfeld – Wuppertal-Barmen				
	Mo-Fr Sa So	4:00 – 00:30 5:00 – 00:30 6:15 – 00:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T10 T15[3] T30	27 min. 27 min. 27 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] Mo-Fr Fahrten ab 4:15 ab Schwelm [2] ab ca. 19:00 Takt 60 [3] Takt 15 zwischen 10:00 und 17:00				
Maßnahme	-				

626					
Linienweg	Wuppertal-Oberbarmen – Ennepetal-Heide – Radevormwald Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Wuppertal, Radevormwald				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus/OVAG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:15 – 0:15 5:15 – 0:15 7:15 – 0:15	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30/T60 T60 T60	43 min. 43 min. 43 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

634					
Linienweg	Wuppertal-Barmen – Sprockhövel-Herzkamp – Hattingen (Elfringhausen, Bredenscheid) – Velbert-Nierenhof				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Wuppertal-Barmen, Velbert-Nierenhof				
Verkehrsunternehmen	WSW				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	8:30 – 18:30 8:00 – 18:00 9:30 – 17:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T120 T120 T120	52 min. 51 min. 51 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mo-Fr im Schulverkehr morgens eine zusätzliche Fahrt zwischen Sprockhövel und Hattingen Fahrten in Gegenrichtung starten etwa um eine Stunde versetzt				
Maßnahme	▪ Maßnahme 26: Erschließung Elfringhauser Schweiz				

647					
Linienweg	Hattingen – Velbert (Nierenhof, Neviges) - Wuppertal				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Velbert – Wuppertal				
Verkehrsunternehmen	VER/VGV/WSW				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt Hattingen – Velbert-Nierenhof				
	Mo-Fr Sa So	5:15 – 22:45 6:15 – 22:45 8:45 – 22:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20/40 T30 T30/60	11 min. 11 min. 11 min.
	Abschnitt Velbert-Nierenhof – Velbert Neviges				
	Mo-Fr Sa So	4:45 – 23:45 5:30 – 23:45 9:00 – 23:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20/40 T30 T30/60	26 min. 23 min. 23 min.
	Velbert-Neviges – Wuppertal				
	Mo-Fr Sa So	5:15 – 20:00 6:00 – 19:30 9:30 – 19:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T20 T30 T30	32 min. 32 min. 32 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	▪ Maßnahme 27: Korridor Hattingen – Velbert-Langenberg – Wuppertal				

Bedarfsangebote

AST Gevelsberg	AnrufSammelTaxi				
Linienweg	Gevelsberg-Silschede – Am Hagen / Auf dem Böcken				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	09:00 – 19:00	HVZ/NVZ	T60	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Zwischen 12:00 und 14:00 Uhr nur an Schultagen				
Maßnahme	-				

AST Wetter	AnrufSammelTaxi				
Linienweg	Wetter Mitte – Voßhöfen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr	09:00 – 19:00	HVZ/NVZ	T60	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] zwischen 11:00 und 17:00 Uhr nur alle drei bzw. zwei Stunden				
Maßnahme	-				

AST Herdecke	AnrufSammelTaxi				
Linienweg	Herdecke Ahlenberg – Schanze/Wittbräucke/Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	05:45 – 20:45 07:45 – 20:45 07:45 – 20:45	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

AST Witten	AnrufSammelTaxi				
Linienweg	Witten-Mitte – Gedern / Hohenstein				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	DB – Rheinlandbus				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	05:30 – 23:30 05:30 – 23:30 05:30 – 23:30	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T60 T60 T60	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

AST Schnee	AnrufSammelTaxi				
Linienweg	Dortmund-Schnee – Herdecke-Schanze – Dortmund-Hombruch				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Dortmund				
Verkehrsunternehmen	DSW21				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Sa So	6:30 – 0:30 9:30 – 0:30	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 T60	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	zwischen 11:00 und 15:00 Uhr nur an Schultagen				
Maßnahme	-				

TB52	TaxiBus				
Linienweg	Gevelsberg Mitte – Gevelsberg-Silschede				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	5:30 – 20:30 8:30 – 18:30 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T60 T60 -	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges					
Maßnahme	-				

TB560	TaxiBus				
Linienweg	Ennepetal Mitte – Ennepetal Schlagbaum/Rüggeberg				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Verkehrsunternehmen	VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	9:00 – 19:30 9:00 – 13:30 -	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	5 Fahrten/Richtung 3 Fahrten/Richtung -	k.A.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

Bürgerbus

1	Bürgerbus Ennepetal				
Linienweg	Ennepetal-Milspe – Altenvoerde – Milspe				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Ennepetal				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	9-12 / 15-18 Uhr 9-12 Uhr -	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T60 T60 -	25 min. 25 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

2	Bürgerbus Ennepetal				
Linienweg	Ennepetal Heimstraße – Milspe				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Ennepetal				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	08:20 08:20 -	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	1 F. 1 F. -	9 min. 9 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

3	Bürgerbus Ennepetal				
Linienweg	Ennepetal-Milspe (Busbhf – Kolkstr. – Busbhf)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Ennepetal				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	08:30-11:30 / 14:30-17:30 08:30-11:30 -	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T60 T60 -	20 min. 20 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

1	Bürgerbus Hattingen				
Linienweg	Hattingen Lindenstr. – Mitte – Homberg				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Hattingen				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	08:30 – 17:30 08:30 – 11:30 -	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T90 T90 -	38 min. 38 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Mittwochs Betrieb bis 11:30 Uhr Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

1	Bürgerbus Herdecke				
Linienweg	Herdecke Mitte – Westende – Kirchende				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Herdecke				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	09:00 – 18:00 09:00 – 13:00 14:00 – 18:00	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T120 T120 T120	37 min. 37 min. 34 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	▪ Maßnahme/Prüfauftrag 5: Verbesserte Anbindung Ortsteil Ende an den Schienenverkehr				

2	Bürgerbus Herdecke				
Linienweg	Herdecke Mitte – Waldfriedhof – Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Herdecke				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	08:45 – 17:45 08:45 – 12:45 13:45 – 17:45	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T120 T120 T120	19 min. 19 min. 19 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	sonntags abweichender Linienweg Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

3	Bürgerbus Herdecke				
Linienweg	Herdecke-Kirchende – Schlagbaum – Schraberg				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Herdecke				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	09:45 – 18:45 09:45 – 13:45 14:30 – 18:30	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T120 T120 T120	15 min. 15 min. 13 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	sonntags abweichender Linienweg Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

4	Bürgerbus Wengern				
Linienweg	Wetter-Wengern Scheele – Brasberg – Trienendorf – Scheele				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Wengern				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	08:30 – 17:30 09:30 – 12:30 -	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T60 T60 -	27 min. 27 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

5	Bürgerbus Wengern				
Linienweg	Wetter-Wengern Scheele –Esborn – Trienendorf – Scheele				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Wengern				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	08:00 – 18:00 09:00 – 12:00 -	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T60 T60 -	20 min. 20 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

1	Bürgerbus Wetter				
Linienweg	Wetter-Mitte – Harkortberg – Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Wetter				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	08:30 – 18:15 08:30 – 12:30 14:00 – 17:00	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T60 T60 T60	17/23/26 min. 17 min. 23/24 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	teils abweichende Linienwege mittwochs Betrieb bis 11:30 Uhr Mo-Fr letzte Fahrt nur April – Oktober Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

2	Bürgerbus Wetter				
Linienweg	Wetter-Mitte – Harkortsee – Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Wetter				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	10:02, 11:02 10:02, 11:02 -	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	2 F. 2 F. -	19min. 19 min. -
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

3	Bürgerbus Wetter				
Linienweg	Wetter-Mitte – Herdecke-Westende – Wetter Mitte				
Strecke außerhalb EN-Kreis	-				
Betrieb	Bürgerbusverein Wetter				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So	9:02, 12:02, 14:00 – 17:00 9:02, 12:02 14:30 – 16:30	HVZ/NVZ SVZ Sa NVZ	T60 2 F. T60	19min. 19 min. 18 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	mittwochs Betrieb bis 12:00 Uhr Ergänzungsangebot zum Maßnahmenkonzept				
Maßnahme	-				

19.5 Verkehrsangebot in der Nacht

Buslinien

XXX	neue Linie
Linienweg	Gevelsberg – Ennepetal-Voerde
Strecke außerhalb EN-Kreis	-
Verkehrsunternehmen	VER
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	▪ an Wochenenden und Feiertagen ▪ Takt 60, Fahrtenanzahl in Abstimmung mit Ennepe-Ruhr-Kreis
Umlaufverknüpfung	-
Sonstiges	-
Maßnahme	▪ Maßnahme 29: Nachtangebot Ennepetal

XXX	neue Linie
Linienweg	Wetter – Gevelsberg
Strecke außerhalb EN-Kreis	-
Verkehrsunternehmen	VER
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	▪ an Wochenenden und Feiertagen ▪ Takt 60, Fahrtenanzahl in Abstimmung mit Ennepe-Ruhr-Kreis
Umlaufverknüpfung	-
Sonstiges	-
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 10: Nachterschließung Herdecke, Gevelsberg, Wetter, Witten

XXX	neue Linie
Linienweg	Witten – Wetter – Herdecke
Strecke außerhalb EN-Kreis	-
Verkehrsunternehmen	VER
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	▪ an Wochenenden und Feiertagen ▪ Takt 60, Fahrtenanzahl in Abstimmung mit Ennepe-Ruhr-Kreis
Umlaufverknüpfung	-
Sonstiges	-
Maßnahme	▪ Prüfauftrag 10: Nachterschließung Herdecke, Gevelsberg, Wetter, Witten

NE3	Nachtverkehr				
Linienweg	Gevelsberg – Hagen (Westerbauer, Haspe, Mitte)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Westerbauer, Haspe, Mitte)				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So/Fe	22:15 – 0:15[1] 22:15 – 2:00 20:15 – 0:15[1]	SVZ	T60 T60 T60	34/37 min. 34/37 min. 34/37 min.
Umlaufverknüpfung	Einzelne Fahrten weiter als NE8 Richtung Breckerfeld				
Sonstiges	[1] freitags bzw. vor Feiertagen bis 2:00 Uhr				
Maßnahme	-				

NE4 BOGESTRA/VER	Nachtverkehr				
Linienweg	Sprockhövel (Haßlinghausen, Hiddinghausen, Niedersprockhövel) – Hattingen (Mitte, Welper, Blankenstein) – Bochum (Stiepel, Wiemelhausen, Mitte)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum (Stiepel, Wiemelhausen, Mitte)				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA/VER				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Fr/Sa Sa/So/Fe	1:15 – 4:15 1:15 – 4:15	SVZ	T60 T60	57 min. 57 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	▪ Maßnahme 30: Nachtangebot Bochum – Schwelm				

NE4 EVAG	Nachtverkehr
Linienweg	Essen (Mitte – Altendorf)
Strecke außerhalb EN-Kreis	Essen (Mitte – Altendorf)
Verkehrsunternehmen	EVAG
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	▪ Verlängerung des Linienwegs in den Ennepe-Ruhr-Kreis nach Hattingen-Niederwenigern ▪ an Wochenenden und Feiertagen ▪ Takt 60, Fahrtenanzahl in Abstimmung mit Ennepe-Ruhr-Kreis
Umlaufverknüpfung	-
Sonstiges	-
Maßnahme	▪ Maßnahme 31: Nachtangebot Hattingen-Niederwenigern

NE8	Nachtverkehr				
Linienweg	Breckerfeld – Hagen (Eilpe, Mitte)				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen (Eilpe, Mitte)				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So/Fe	21:45 – 23:45 21:45 – 1:45 20:45 – 23:45	SVZ	T60 T60	36 min. 36 min. 36 min.
Umlaufverknüpfung	einzelne Fahrten weiter als NE3 Richtung Gevelsberg				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

NE17	Nachtverkehr (Ringlinie)				
Linienweg	Bochum-Querenburg – Witten (Herbede, Mitte, Bommern, Rathaus, Heven) – Bochum-Querenburg				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum-Querenburg				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Fr/Sa Sa/So/Fe	1:00 – 3:30 1:00 – 3:30	SVZ	T60 T60	54 min. 54 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	erste Abfahrt Witten Hbf., letzte Ankunft Heven Dorf				
Maßnahme	-				

NE18	Nachtverkehr (Ringlinie)				
Linienweg	Bochum-Langendreer – Witten (Rathaus, Annen, Stockum, Rathaus) – Bochum-Langendreer				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Bochum-Langendreer				
Verkehrsunternehmen	BOGESTRA				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Fr/Sa Sa/So/Fe	1:15 – 3:15 1:15 – 3:15	SVZ	T60 T60	55 min. 55 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	erste Fahrt ab Im Esche, letzte Fahrt bis Witten Marienhospital				
Maßnahme	-				

NE19	Nachtverkehr				
Linienweg	(Dortmund-Kirchhörde) – Herdecke (Schanze, Nacken, Mitte) – Hagen				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Hagen				
Verkehrsunternehmen	HST				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Abschnitt (Dortmund-Kirchhörde) – Herdecke (Schanze, Mitte) – Hagen				
	Mo-Fr Sa So/Fe	21:45 – 23:45[1] 21:45 – 1:30[2] 20:45 – 23:45[1]	SVZ	T60 T60 T60	41/46 min. 41/46 min. 41/46 min.
	Abschnitt Herdecke Nacken – Herdecke Mitte				
	Mo-Fr Sa So/Fe	22:00 – 23:00 22:00 – 23:00 20:00 – 23:00	SVZ	T60 T60 T60	7 min. 7 min. 7 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	[1] freitags bzw. vor Feiertagen bis 1:45 Uhr und ab Dortmund-Kirchhörde [2] letzten beiden Fahrten ab Dortmund-Kirchhörde mit Anschluss von NE7				
Maßnahme	-				

Bedarfslinien

T41	TaxiBus				
Linienweg	Essen-Burgaltendorf – Hattingen-Engels – Essen Byfang				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Essen				
Verkehrsunternehmen	EVAG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So/Fe	0:00 – 02:00 0:00 – 07:00 0:00 – 08:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30/60 T30/60 T30/60	19 min. 19 min. 19 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges	-				
Maßnahme	-				

T62	TaxiBus				
Linienweg	Essen-Kupferdreh – Hattingen Nasse – Essen-Kupferdreh				
Strecke außerhalb EN-Kreis	Essen-Kupferdreh				
Verkehrsunternehmen	EVAG				
Bedienungszeit / Takt / Fahrzeit	Mo-Fr Sa So/Fe	0:00 – 02:00 0:00 – 07:00 0:00 – 08:00	HVZ/NVZ NVZ Sa SVZ	T30/60 T30/60 T30/60	19 min. 19 min. 19 min.
Umlaufverknüpfung	-				
Sonstiges					
Maßnahme	-				