

---

# **Nahverkehrsplan für den Kreis Soest**

**31. Januar 2012**



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ziele der Raumordnung und Landesplanung .....</b>	<b>1</b>
1.1	Landespolitische Ziele.....	1
1.2	Rahmenvorgaben .....	2
<b>2</b>	<b>Ziele des Kreises Soest .....</b>	<b>10</b>
2.1	Aufgaben des Nahverkehrsplanes .....	10
2.2	Leitziele der Nahverkehrsplanung.....	11
2.3	Qualitätsziele als Anforderungsprofil.....	14
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>26</b>
3.1	Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur .....	26
3.2	ÖPNV-Angebot .....	26
3.3	ÖPNV-Nachfrage .....	29
3.4	Park+Ride / Bike+Ride.....	30
3.5	Erfolgsbilanz 2001 bis 2010 .....	30
<b>4</b>	<b>Verkehrsprognose .....</b>	<b>35</b>
<b>5</b>	<b>Maßnahmenprogramm SPNV .....</b>	<b>38</b>
5.1	Nahverkehrsplan NWL.....	38
5.2	Reaktivierung der WLE-Strecke für Personenverkehr.....	38
<b>6</b>	<b>Maßnahmenprogramm Busverkehr .....</b>	<b>40</b>
6.1	Angebotskonzept .....	40
6.2	Verknüpfung Bus – SPNV .....	47
<b>7</b>	<b>Maßnahmenprogramm Park+Ride / Bike+Ride .....</b>	<b>50</b>
<b>8</b>	<b>Maßnahmenprogramm Infrastruktur.....</b>	<b>52</b>

<b>9</b>	<b>Maßnahmenprogramm Tarif .....</b>	<b>54</b>
<b>10</b>	<b>Sonstige Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.....</b>	<b>56</b>
<b>11</b>	<b>Linienbündelungskonzept.....</b>	<b>60</b>
11.1	Veranlassung und Zielsetzung.....	60
11.2	Grundsätze und Kriterien der Bündelung.....	62
11.3	Bündelungsrelevante Linien.....	63
11.4	Verfahrensschritte der Linienbündelung.....	65
11.5	Ergebnis der Linienbündelung.....	67
11.6	Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten.....	72
<b>12</b>	<b>Finanzierungsplanung .....</b>	<b>75</b>
<b>13</b>	<b>Anlagen.....</b>	<b>79</b>

## Abbildungsverzeichnis

- Bild 1-1:        Entwicklungsachsen und zentralörtliche Gliederung im Kreis Soest (Quelle: LEP NRW 1995)
- Bild 1-2:        Bedarfsplan Schiene 2006
- Bild 1-3:        ÖPNV-Landesprogramm NRW 2008-2012
- Bild 2-1:        Zielwerte für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im Kreis Soest
- Bild 2-2:        Zielwerte der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV des Kreises Soest
- Bild 2-3:        Zielwerte der Reisezeiten im ÖPNV des Kreises Soest
- Bild 2-4:        Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems
- Bild 2-5:        Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV des Kreises Soest
- Bild 2-6:        Ausstattungsstandards von Haltestellen im Kreis Soest
- Bild 2-7:        Ausrüstungsstandards von Bussen im Kreis Soest
- Bild 2-8:        Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit für den Kreis Soest
- Bild 3-1:        Einwohner im Kreis Soest (Stand: 31.12.2010, IT NRW)
- Bild 3-2:        ÖPNV-Angebot im Kreis Soest 2010
- Bild 3-3:        Angebotsentwicklung im Busverkehr (2001-2010, Montag-Freitag, innerhalb des Kreises Soest, ohne Einsatzwagenfahrten)
- Bild 3-4:        Nachfrageentwicklung auf den RegioBus-Linien (2001-2010)
- Bild 4-1:        Einwohnerprognose im Kreis Soest (2001, 2010, 2015, 2020)  
Quelle: IT.NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerungsmodellrechnung 2008 – 2030
- Bild 4-2:        Altersstrukturprognose im Kreis Soest (2001, 2010, 2015, 2020)  
- Tabelle Quelle: IT.NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerungsmodellrechnung 2008 – 2030
- Bild 4-3:        Altersstrukturprognose im Kreis Soest (2001, 2010, 2015, 2020)  
- Grafik Quelle: IT.NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerungsmodellrechnung 2008 – 2030
- Bild 6-1:        Aufgaben, Produkte und Merkmale der Verkehre im Kernnetz
- Bild 6-2:        Aufgaben, Produkte und Merkmale der Verkehre im Ergänzungsnetz
- Bild 6-3:        Linien im Kernnetz – tabellarische Übersicht
- Bild 6-4:        Linien im Kernnetz – Netzgrafik

- Bild 6-5: Verbesserung der Verknüpfung Bus – SPNV am Bahnhof Lippstadt (Option 1)
- Bild 6-6: Verbesserung der Verknüpfung Bus – SPNV am Bahnhof Lippstadt (Option 2)
- Bild 7-1: Lage der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen - Zielplanung
- Bild 10-1: RufBus in der Gemeinde Lippetal
- Bild 11-1: Bündelungsrelevante Linien
- Bild 11-2: Kategorisierung von Bündelgrößen anhand von Angebotsparametern
- Bild 11-3: Kenngrößen der Bündelungsvarianten der RLG
- Bild 11-4: Kenngrößen der Bündelungsvarianten der BRS+VGB
- Bild 11-5: Linien der RLG gemäß Variante „Korridor aggregiert“
- Bild 11-6: Linien der BRS/VGB gemäß Variante „Ost-Mitte-West“
- Bild 11-7: Harmonisierungstermine der BRS/VGB-Linienbündel (Variante Ost-Mitte-West)
- Bild 11-8: Die vier Säulen der ÖPNV-Förderung in NRW

## **Anlagenverzeichnis**

Anlage 1: ÖPNV-Angebot im Kreis Soest (Stand: Fahrplan 2010/2011)

Anlage 2: Nahverkehrsplan NWL - Handlungskonzept (Kreis Soest)

Anlage 3: Analyse der regionalen Verbindungsqualität (Kreis Soest)

Anlage 4: Konzessionslaufzeiten - RLG

Anlage 5: Konzessionslaufzeiten - BRS und VGB





# 1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

## 1.1 Landespolitische Ziele

Der Nahverkehrsplan (NVP) soll für jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) verschafft den planungspflichtigen Aufgabenträgern (hier: Kreis Soest) die für die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienug notwendige Gestaltungsbefugnis durch den Nahverkehrsplan. Er dient u.a. der Darstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen und Verkehrsbedürfnisse für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich und ist in die kommunale Gesamtplanung einzubinden. Aufstellung und Inhalt des Nahverkehrsplanes richten sich nach Landesrecht (§§ 8, 9 ÖPNVG NRW). Der Umfang der Bindungswirkung des Nahverkehrsplanes für die Genehmigungsbehörde wird durch das PBefG bestimmt.

Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele von Raumordnung und Landesplanung zu beachten. Die Belange des Umweltschutzes, die Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des jeweils gültigen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans sind zu berücksichtigen. Im Einzelnen werden im § 2 ÖPNVG NRW folgende Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen genannt:

- Beim Ausbau der Infrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem straßengebundenen Personennahverkehr Vorrang haben.
- Der Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen.
- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung sowie des absehbaren Verkehrsbedarfs soweit wie möglich Vorrang erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten.

- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten.
- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation sowie durch einheitliche Qualitätsstandards soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.
- In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen. Die Netzverknüpfung der Schienenschnellverkehre mit dem darauf abgestimmten Busnetz ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Das Busnetz ist auf ein Grundnetz der Schienenverbindungen auszurichten. Verbindungen zwischen den Gemeinden sind entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, AST und Bürgerbusse sollen bei geringer Nachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu beachten.
- Ebenso ist den Belangen von Frauen, Personen, die Kinder zu betreuen haben, Kindern und Fahrradfahrern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.
- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen beteiligt werden.

## 1.2 Rahmenvorgaben

### Landesentwicklungsplan

Nach den Darstellungen des derzeit gültigen Landesentwicklungsplans (LEP) gehört der Kreis Soest in seiner siedlungsräumlichen Struktur zu den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur. Die zentralörtliche Gliederung

weist die Städte Geseke, Lippstadt, Soest, Warstein und Werl als Mittelzentren aus. Die Städte Erwitte und Rüthen sowie die Gemeinden Anröchte, Bad Sassendorf, Ense, Lippetal, Möhnesee, Welper und Wickede werden als Grundzentren geführt (siehe Bild 1-1).

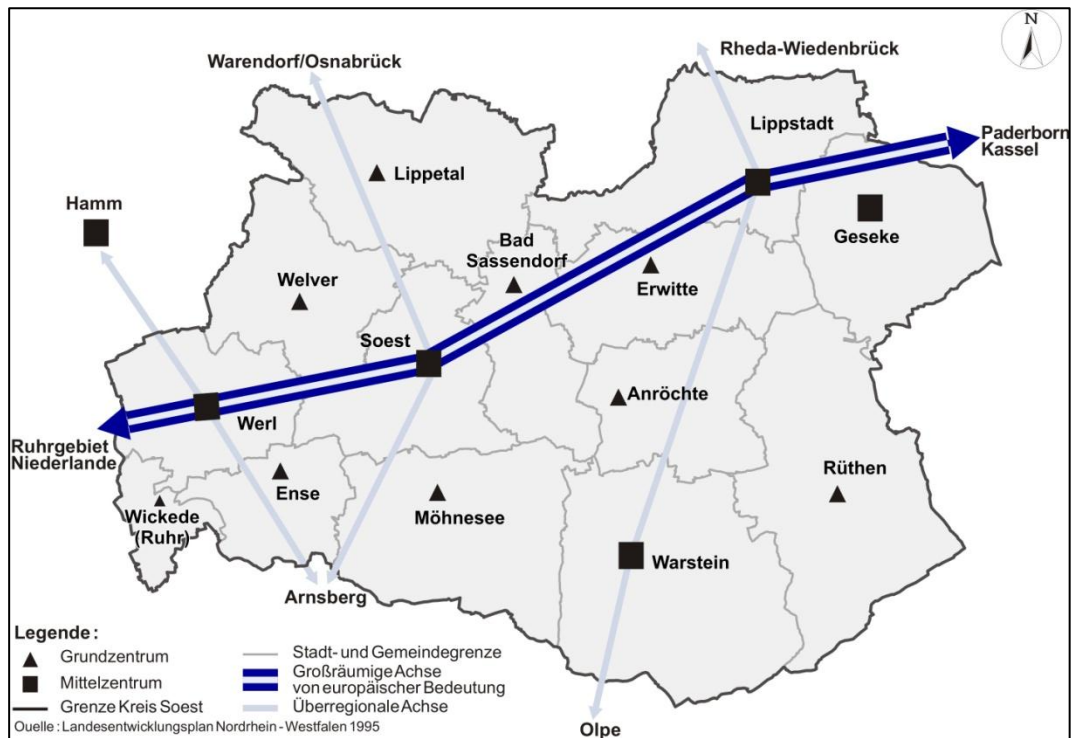


Bild 1-1: Entwicklungsachsen und zentralörtliche Gliederung im Kreis Soest (Quelle: LEP NRW 1995)

Der Kreis Soest wird gemäß dem Landesentwicklungsplan 1995 von einer großräumigen Achse von europäischer Bedeutung (Entwicklungsachse 1. Ordnung) und von drei überregionalen Achsen (Entwicklungsachsen 3. Ordnung) durchzogen (siehe Bild 1-1):

- Entwicklungsachse 1. Ordnung:
  - Ruhrgebiet / Niederlande – Lippstadt – Paderborn / Kassel
- Entwicklungsachsen 3. Ordnung:
  - Hamm – Werl – Arnsberg
  - Warendorf / Osnabrück – Soest – Arnsberg
  - Rheda-Wiedenbrück – Lippstadt – Warstein – Olpe.

## Regionalplan

Weitere für den Kreis Soest bedeutsame Rahmenvorgaben enthält der Regionalplan. Er legt die regionalen Ziele der Raumordnung für die Entwicklung des Regierungsbezirks Arnsberg und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsgebiet fest. Grundlage sind das Landesentwicklungsprogramm und der Landesentwicklungsplan.

Derzeit wird der Teilabschnitt des Regionalplans für den Oberbereich Dortmund – östlicher Teil – Kreis Soest und Hochsauerlandkreis aus dem Jahr 1994 fortgeschrieben. Die Fortschreibung liegt mit Stand Juli 2009 im Entwurf vor und befindet sich zzt. im Abstimmungsprozess. Die im Regionalplan (hier: Entwurfsfassung 2009, unter Berücksichtigung der Änderungen durch das Beteiligungsverfahren (Stand Aug. 2011)) formulierten Ziele und Grundsätze für den öffentlichen Personennahverkehr sollen bei der Nahverkehrsplanung berücksichtigt werden:

- „Siedlungsflächen sind auf die Netzstruktur des ÖPNV auszurichten. Neue Bauflächen sind bevorzugt in Siedlungsschwerpunkten an Haltepunkten des leistungsfähigen ÖPNV zu entwickeln; die Siedlungsdichte ist an der Leistungsfähigkeit des ÖPNV auszurichten.“
- „So weit wie möglich ist der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des absehbaren Verkehrsbedarfs vorrangig auszubauen.“
- „Das vorhandene Schienennetz des Plangebiets mit seinen benachbarten Regionen ist leistungsfähig zu erhalten und bedarfsgerecht und umweltschonend auszubauen. Es ist durch ein darauf abgestimmtes Busnetz, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt, zu ergänzen.“
- „Die Obere Ruhrtalbahn (Hagen – Schwerte – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Warburg – Kassel) und die Verbindung Dortmund – Hamm – Soest – Paderborn – Kassel als Rückgrat des ÖPNV im Plangebiet sind zu erhalten und inklusive der Bahnhöfe und Haltepunkte gemäß den Bedarfsplanungen von Bund und Land auszubauen.“
- „Die ÖPNV-Anbindung des Plangebietes an die dem Plangebiet unmittelbar benachbarten Regionalflughäfen Dortmund-Wickede und Paderborn – Lippstadt ist zu verbessern.“

- „Im Plangebiet ist eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus- / Schienenkonzepte zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen an ausgewählten Haltestellen Schnittstellen geschaffen werden, die das Umsteigen vom Kfz und vom Fahrrad auf den ÖPNV erleichtern (Park+Ride, Bike+Ride).“
- „Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden. Insbesondere in den Städten und Gemeinden, die auf Grund des demografischen Wandels zur Anpassung von Infrastrukturen gezwungen werden, sollen frühzeitig Konzepte für eine entsprechende Umstrukturierung des ÖPNV entwickelt werden.“
- „Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen; den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.“
- „Die derzeit vom Güterverkehr genutzten Schienenstrecken Sundern – Arnsberg / Neheim-Hüsten und Beckum / Neubeckum – Lippstadt sollen bei optimierten Kosten-Nutzen-Verhältnissen und unter Berücksichtigung des laufenden Güterverkehrs für den SPNV reaktiviert werden.“
- „Stillgelegte Bahnhöfe und Haltepunkte sollen so gesichert werden, dass diese bei Bedarf reaktiviert werden können.“
- „Die Trassen ehemaliger Schienenstrecken, insbesondere Brilon (UW Nehden) – Kreisgrenze Paderborn und (Unna-Königsborn –) Stadtgrenze Hamm – Welver, aber auch aller zukünftig aufgegebenen, sind planungsrechtlich zu sichern, so dass sie bei Bedarf wieder für den Schienengüter-, ggf. auch für den Schienenpersonenverkehr hergestellt werden können. Eine Zwischennutzung für touristische Zwecke ist dabei denkbar.“

### **Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan**

In der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) hat das Land NRW alle Infrastrukturplanungen (Straße und Schiene) in einem Instrument gebündelt. Ergebnis ist der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan, mit dem das Land seine

Förderabsichten konkretisiert. Damit wird den Aufgabenträgern eine Planungsperspektive für die nächsten 10 bis 15 Jahre gegeben, die für Planung und Bau langlebiger und volkswirtschaftlich bedeutsamer Verkehrsanlagen erforderlich ist.

Der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan ist in den Bedarfsplan Schiene und den Bedarfsplan Landesstraße unterteilt und unterscheidet Vorhaben nach drei Kategorien:

- Indisponible Vorhaben (Maßnahmen, die bereits zugesagt bzw. schon begonnen wurden),
- Stufe 1 (Vorhaben bis 2015),
- Stufe 2 (Vorhaben nach 2015; Neubewertung der Vorhaben bei Fortschreibung des Bedarfsplans).

Für den Kreis Soest sieht der zzt. gültige Bedarfsplan Schiene 2006 die in Bild 1-2 dargestellten Maßnahmen vor.

Strecke	Vorhaben
<b>indisponible Vorhaben</b>	
Dortmund - Paderborn	Beseitigung der Bahnübergänge
<b>Stufe 1 (Vorhaben bis 2015)</b>	
-	-
<b>Stufe 2 (Vorhaben nach 2015)</b>	
Schwerte - Warburg	Ausbau (Neitec-Ertüchtigung) einschl. netzbedingtem Ausbau der Stationen Wickede, Neheim Hüsten, Freienohl, Bigge und dringend notwendigem Ausbau von Olsberg und Meschede inkl. Reaktivierung der Strecke Brilon Wald - Brilon Stadt (einschl. Neubau HP Brilon Stadt).
Münster - Neubeckum und Neubeckum - Lippstadt	Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn zwischen Münster und Neubeckum sowie zwischen Neubeckum und Lippstadt

Bild 1-2: Bedarfsplan Schiene 2006

Das Land NRW erstellt auf der Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. €, die vom Land nach § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) gefördert werden sollen. Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind
  - ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
  - SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
  - Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden,
  - Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.
- Vorhaben der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe (MOF) gemäß Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2008.

Folgende Vorhaben des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans und weitere Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind im Kreis Soest zur Förderung vorgesehen:

- Ausbau Bahnhof Soest im Rahmen der Modernisierungsoffensive (ist inzwischen abgeschlossen),
- Modernisierung Bahnhof Wickede.

### **ÖPNV-Landesprogramm**

Nach § 12 ÖPNVG NRW gewährt das Land NRW den SPNV-Aufgabenträgern eine jährliche pauschalierte Investitionsförderung in Höhe von insgesamt mindestens 150 Millionen €. Von der pauschalierten Investitionsförderung erhält der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zzt. jährlich 16,8 Mio. € (11,205%). Die Zuwendung ist für die eigene Verwendung bestimmt oder zur Weiterleitung an Gemeinden und Gemeindeverbände, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen. Mit der Zuwendung dürfen höchstens 85% der zuwendungsfähigen Ausgaben abgedeckt werden. Gefördert werden können:

- Neubau und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur,
- Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur, sofern die Maßnahmen zu einer Funktionsverbesserung für den ÖPNV führen (Unterhaltungsmaßnahmen sind nicht förderfähig),
- sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV.

Die vom NWL nach § 12 ÖPNVG NRW beschlossenen Förderlisten für den Kreis Soest (ÖPNV-Landesprogramm NRW 2008-2012) sehen die in Bild 1-3 dargestellten Maßnahmen vor. Für die Jahre 2012 bis 2014 liegen derzeit keine neu angemeldeten Maßnahmen im Kreis Soest vor.

Vorhabenträger	Bezeichnung
<b>bereits bewilligte kommunale Maßnahmen</b>	
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Busbeschleunigung Stadt Lippstadt, ÖPNV-Anteil
	Busbeschleunigung Soest, ÖPNV-Anteil
Stadt Soest	ZOB Hansaplatz
	Umbau von LSA im Stadtgebiet (Busbeschleunigungsmaßnahmen)
	P+R Anlage am Bahnhof Soest (154 Plätze)
Stadt Warstein	Bau eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in Belecke
<b>eing geplante kommunale Maßnahmen</b>	
Stadt Werl	Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) am Bahnhof Werl <sup>1)</sup>
<b>bewilligte SPNV-Maßnahmen</b>	
DB Station & Service AG	Ausbau Bahnhof Soest KBS 430/431
<sup>1)</sup> Die Maßnahme ist auf Wunsch der Stadt Werl zurückgestellt worden.	

Bild 1-3: ÖPNV-Landesprogramm NRW 2008-2012

### Nahverkehrsplan SPNV

Der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ist einer der drei SPNV-Aufgabenträger in NRW. Zu den Mitgliedern des NWL gehören die fünf westfälischen Zweckverbände Ruhr-Lippe (ZRL), Münsterland (ZVM), Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL), Paderborn-Höxter (NPH) und Westfalen-Süd (ZWS). Der Kreis Soest gehört neben dem Kreis Unna, dem Hochsauerlandkreis, dem Märkischen Kreis und der Stadt Hamm dem Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL) an.



Zu den Aufgaben des NWL zählen neben der Bestellung und Finanzierung von Verkehrsleistungen auf der Schiene auch die ÖPNV-Infrastrukturförderung, das strategische Qualitätsmanagement, die Nahverkehrsplanung, die strategische Fahrzeugplanung, die strategische Wettbewerbsplanung und das Fahrplandatenmanagement.

Der erste Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im NWL ist im Oktober 2011 beschlossen worden. Die im Einzelnen vorgesehenen Maßnahmen sind in Kapitel 5 „Maßnahmenprogramm SPNV“ und in der Anlage 2 beschrieben.

## 2 Ziele des Kreises Soest

### 2.1 Aufgaben des Nahverkehrsplanes

Im ÖPNVG NRW werden alle Kreise und kreisfreien Städte sowie Zweckverbände als planungspflichtige Aufgabenträger des ÖPNV verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan des Kreises Soest definiert den Rahmen und die gewünschte Entwicklungsrichtung für die zukünftige Planung und Gestaltung des ÖPNV im Kreis Soest. Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Niveau des ÖPNV im Kreis Soest zu halten und auszubauen. Gleichzeitig integriert und harmonisiert der Nahverkehrsplan die unterschiedlichen Aktivitäten von Kreis, Städten und Gemeinden zum Wohle eines lückenlosen ÖPNV-Angebotes für die Bevölkerung. Auf diese Weise wird die Mobilität der Bevölkerung sichergestellt. Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Kreis Soest werden erhalten bzw. verbessert.

Ein weiterer Zweck des Nahverkehrsplanes ist es, Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot festzulegen. Die Qualitätsziele sind der Garant für einen attraktiven ÖPNV und für einen fairen Wettbewerb. Sie sind für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich.

Das Nahverkehrsangebot muss zudem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen. Daraus ergeben sich die nachfolgenden Leitziele und Qualitätsziele für die Nahverkehrsplanung im Kreis Soest.

Der Kreis Soest hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen seiner Daseinsvorsorge gemeinsam mit dem Hochsauerlandkreis einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 an die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) vergeben. Der ÖDLA verpflichtet die RLG, die ihr genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Qualitätsanforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrspläne der beiden Kreise für die Laufzeit des ÖDLA vom 01.01.2011 bis zum 31.12.2020 zu erbringen. Damit hat der Kreis Soest im öffentlichen Verkehrsinteresse einen bedeutenden Teil des straßengebundenen ÖPNV auf seinem Gebiet, der Gegenstand dieses Nahverkehrsplanes ist, durch eine Vergabe sicher

gestellt. Der Kreis Soest hat damit eine für den NVP bedeutsame Festlegung getroffen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW).

## 2.2 Leitziele der Nahverkehrsplanung

### Sicherung der ÖPNV-Mobilität

Das ÖPNVG NRW fordert von den Aufgabenträgern, für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Kreisgebiet und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten zu sorgen. Dies bedeutet, dass auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten ein Mindestangebot im ÖPNV zur Verfügung stehen muss. Hier sind die Vorteile der differenzierten Bedienung (flexible Betriebsformen) zu nutzen.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische, regionale oder kreisübergreifende Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Transportkette mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen lokale, regionale und kreisübergreifende Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke. Aufgrund der vorhandenen Nachfrageumfänge sind die Pendlerverkehre bzgl. Beruf und Ausbildung von besonderer Bedeutung.

### Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele des Kreises Soest zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich aus den folgenden vier Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkte) des ÖPNV sowie durch eine Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung).
- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre, durch eine Verbesserung der Anschlusssituationen an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks sowie durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards.

- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sowie durch notwendige Erweiterungen und ggf. auch Neubau von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen.

### **Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV**

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der ÖPNV unter der Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot, das in den NVP als Planungsgröße aufgenommen ist, zu fragen, wie es möglichst preisgünstig erbracht und wie es möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann. Gleichzeitig gilt es, durch eine optimale Tarifgestaltung vorhandene Kunden zu binden und neue Kunden zu gewinnen, Erlöse zu steigern und leistungsgerecht zuzuschneiden.

### **Verzahnung von regionalem und lokalem ÖPNV**

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten, damit fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Produkten des ÖPNV eingerichtet und die Prämissen des Zusammenspiels einer nach Verkehrsaufgaben differenzierten Produktpalette erfüllt werden können. Dies setzt eine entsprechend abgestimmte Linienplanung voraus.

### **Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen**

Das Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erlegt dem Nahverkehrsplan u.a. auf, „die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen“. Für diese Personengruppe müssen daher besondere Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden, die im nachfolgenden beispielhaft aufgeführt sind:

- Einsatz moderner Niederflurtechnik bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen,
- Vorhaltung ausreichender Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen,
- Verbesserung der Information durch Ergänzung der Fahrplantabellen um Hinweise auf den Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik und auf behindertengerecht eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,

- Berücksichtigung der Information zur Haltestellen- und Fahrzeugausstattung bei der Online-Verbindungssuche,
- Anstreben eines möglichst niveaufreien (stufenlosen) Zugangs zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- Anstreben eines möglichst niveaufreien Ein- und Ausstiegs durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf 16 cm (Vorderwagen kann Bordstein überstreichen) bzw. 18 cm (bei geradliniger Anfahrt der Haltestelle),
- Konsequente Einführung taktiler Oberflächen (Blindenleitplatten) an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung für Sehbehinderte.
- Konsequente Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen in den Fahrzeugen.

Fehlende Informationen oder bauliche Einrichtungen behindern den Zugang zum ÖPNV z. T. erheblich. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht, wenn er auf der gesamten Transportkette ihren Ansprüchen genügt.

### **Anforderungen von Frauen und Kindern**

Eine weitere Fahrgastgruppe mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV stellen Frauen, Mädchen und Kinder im Allgemeinen dar. Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV, hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Attraktives Angebot auch in Schwachverkehrszeiten, insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr, z.B. durch Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Taxibus-Angebote. AST-Systeme bieten zudem den Vorteil der Beförderung bis vor die Haustür.
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken).
- Verbesserung der Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch den Fahrer (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche ausreichende Innenbeleuchtung.

## 2.3 Qualitätsziele als Anforderungsprofil

### Anforderungsprofil Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen ist vereinfacht als Kreis zu verstehen, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Die Zielvorstellungen zur Erschließungsqualität sind in Bild 2-1 dargestellt. Angegeben sind Richt- und Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle (Luftlinie), die nach Gemeindeklassen sowie nach Verkehrsmitteln unterscheiden. Die Zielwerte für den Kreis Soest als verstärkten Raum (150 bis 300 Einwohner/km<sup>2</sup>) ergeben sich aus Forschungsarbeiten und Richtlinien verschiedener Körperschaften, hier insbesondere aus den Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Die Grenzwerte stellen einen Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden sollte. Die angegebenen Richtwerte hingegen sind als Zielwerte anzustreben. In keinem Fall darf die Erschließungsqualität hinter dem Status quo zurückbleiben (Fahrplan 2010/2011, vgl. Anlage 1). Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich.

Gemeindeklasse	Haltestelleneinzugsbereich* (Luftlinie in Meter)			
	Bus / AST		Schiene	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Mittelzentrum (≥20.000 bis 70.000 Einwohner)	300	500	400	800
Grundzentrum (≥5.000 bis 20.000 Einwohner)	400	600	600	1.000
Gemeindeteile (< 5.000 Einwohner)	500	700	800	1.200
* In Anlehnung an FGSV, 2010 Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten mit mehr als 200 Einwohnern/Beschäftigten (Richtwert) bzw. mehr als 500 Einwohnern/Beschäftigten (Grenzwert). Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner/Beschäftigten innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wohnen/arbeiten.				

Bild 2-1: Zielwerte für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im Kreis Soest

### **Anforderungsprofil Verbindungsqualität**

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen. Die Verbindungsqualität wird hierbei durch die Kriterien

- Bedienungshäufigkeit (Taktfolge bzw. Anzahl Fahrtenpaare),
- Erreichbarkeit zentraler Orte (Reisezeit),
- Beförderungsgeschwindigkeit und Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV,
- Umsteigehäufigkeit und Umsteigeweglängen

beschrieben. Auch hier stellen die angegebenen Grenzwerte einen Mindeststandard dar, die Richtwerte sind als Zielwerte anzustreben. In keinem Fall darf die Verbindungsqualität hinter dem Status quo zurückbleiben (Fahrplan 2010/2011, vgl. Anlage 1). Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich.

Der Fahrgast entscheidet u.a. anhand der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeugfolgezeiten) voraus. Für die Bedienungssystematik muss wiederum nach der raumordnerischen Verbindungsfunktion von Teilräumen differenziert werden. In jedem Fall sollte eine möglichst weitgehende Vertaktung mit einem merkbaren Grundraster und Taktfolgen im Tagesverkehr gemäß Bild 2-2 angestrebt werden.

Bei lokalen Verbindungen sind in den Außenbereichen der einzelnen Zentren auch größere Taktfolgen (60/120 min) möglich, in den Kernbereichen kann eine Verdichtung (z.B. 15/30 min) vorgenommen werden. Bei Fahrtenausdünnung in der SVZ soll das Grundraster beibehalten werden.

Regionale Verbindungen				
	Taktfolgezeit* [min] (gerundet)		Fahrtenpaare pro Schultag*	
	Richtwert*	Grenzwert*	Richtwert*	Grenzwert*
OZ bis MZ	20/30	30	35	30
OZ bis GZ	30	30/60	30	25
OZ bis G	30/60	60	25	15
MZ bis MZ	30	30/60	30	25
MZ bis GZ	30	60	30	15
MZ bis G	30/60	60/120	20	15
GZ bis GZ	60	120	20	10
GZ bis G	60	120	15	10
Lokale Verbindungen				
	Taktfolgezeit [min]			
	Richtwert	Grenzwert		
Innerhalb MZ	30	60		
Innerhalb GZ	30	60		
Innerhalb G	≥ 60	≥ 60		
* In Anlehnung an FGSV, 2010 (die Taktfolge bei regionalen Verbindungen errechnet sich aus einer angenommenen Betriebszeit von 6:00 bis 20:00 Uhr an Schultagen) <b>Richtwert</b> entspricht überwiegend Verkehrsband 2. Ordnung (bedeutsame Straßenverbindung und teilweise Bahnverbindung) bzw. 3. Ordnung (i.d.R. nur Straßenverbindung) <b>Grenzwert</b> entspricht überwiegend Verkehrsband 3. Ordnung (i.d.R. nur Straßenverbindung) bzw. 4. Ordnung <b>OZ</b> = Oberzentrum, <b>MZ</b> = Mittelzentrum, <b>GZ</b> = Grundzentrum, <b>G</b> = Gemeindeteil				

Bild 2-2: Zielwerte der Bedienungshäufigkeit im ÖPNV des Kreises Soest

Die Erreichbarkeit zentraler Orte spiegelt sich in den Reisezeiten im ÖPNV wieder. Die Reisezeiten zwischen Startadresse und Zieladresse sollten so gering wie möglich und die Fahrtrouten so direkt wie möglich gewählt werden. Die in Bild 2-3 angegebenen Reisezeiten zeigen den einzuhaltenden Grenzwert.

Gemeindeklasse	Erreichbarkeit in min (Grenzwert)*
nächstes Oberzentrum (OZ)	≤ 75min
nächstes Mittelzentrum (MZ)	≤ 37,5min
nächstes Grundzentrum (GZ)	≤ 25min
* In Anlehnung an FGSV, 2010	

Bild 2-3: Zielwerte der Reisezeiten im ÖPNV des Kreises Soest

Zur Einhaltung der zulässigen Reisezeiten sollen in kritischen Bereichen Beschleunigungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV (z.B. Busspuren, Ampelvorf-



rangschaltungen) durchgeführt werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, Shared-Space-Bereiche) erhöhen in der Regel die Reisezeiten im ÖPNV und sollen deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV vermieden werden.

Im Interesse eines attraktiven ÖPNV-Angebotes sollte das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV unter dem Grenzwert 2,1 liegen, möglichst jedoch unter dem Richtwert von 1,5. Damit wird dem ÖPNV im Vergleich zum MIV ein um 50% bis ca. 100% höherer Zeitbedarf zugestanden. Ziel sollte es sein, im ÖPNV etwa vergleichbare Reisezeiten wie im MIV zu erreichen.

Für die Umsteigehäufigkeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Das nächstgelegene Grundzentrum bzw. der nächstgelegene zentrale Bereich sollte umsteigefrei erreichbar sein. Bei Verbindungen ins nächstgelegene Mittel- bzw. Oberzentrum sollten mindestens 80% der Fahrgäste höchstens einmal umsteigen müssen.

Die Umsteigeweglänge soll an zentralen Verknüpfungspunkten der Kategorie I (zentrale Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Rendezvous Haltestellen) 250 m, an Verknüpfungspunkten/Haltestellen der Kategorie II (überdurchschnittliche Fahrgastzahlen) 200 m und an sonstigen Haltestellen der Kategorien III und IV (durchschnittliche bzw. unterdurchschnittliche Fahrgastzahlen) 100 m nicht überschreiten.

### **Anforderungsprofil Angebotsqualität**

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft (vgl. Bild 2-4). Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass die Regionalbusse wegen ihrer überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg und beschleunigt geführt werden. Stadt-/Ortsbusse mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion, Anruf-Sammeltaxen und ggf. Bürgerbusse sichern die flächendeckende Raumerschließung.

Der Einsatz von Anruf-Sammeltaxen (AST), TaxiBussen und Bürgerbussen ist wegen ihrer geringen Kapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf Teilräume mit 100 bis max. 500

Einwohnern/Beschäftigten (bei Anruf-Linienfahrten 800 bis 1.000 Einwohner/Beschäftigte) sowie auf Zeiten mit entsprechend schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

Betriebsform / Produkt	Beschreibung
Regionalexpress (RE)	Dient der schnellen Verbindung von Regionen und Städten entlang der Hauptverkehrsachsen im Schienenpersonennahverkehr. Er verbindet ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander und fährt als ergänzendes Produkt zur Regionalbahn.
Regionalbahn (RB)	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region. Sie bildet das Grundnetz des regionalen Schienenpersonennahverkehrs.
Schnellbus (S)	Dient der schnellen Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen; kann auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung als Ergänzung vorhandener Regionalbusverbindungen eingerichtet werden.
Regionalbus	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore. Er übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Stadtbussysteme auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum. RegioBusse (R) verkehren im Takt.
Stadtbus / Ortsbus	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr. Stadtbusse verkehren im Takt.
Nachtbus	Dient insbesondere dem Freizeitverkehr und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende.
Taxibus	Ersetzt den Stadt-/Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Linienhafte Bedienung mit Taxi und Kleinbus von festen Haltestellen in einem festgelegten Fahrplan nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung. Der Taxibus sichert den Anschluss an Stadt-/Orts- und Regionalbusse.
Bürgerbus	Dient der Erschließung von Stadt-/Gemeindeteilen mit geringer Verkehrsnachfrage und verkehrt nach festem Fahrplan. Linienverkehr mit Kleinbussen und ehrenamtlichen Fahrern.
Anrufsammeltaxi (AST)	Ersetzt den Stadt-/Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Bedarfsorientierte flächendeckende Bedienung mit Taxen oder Kleinbussen nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung

Bild 2-4: Produkte des ÖPNV als Komponenten eines Gesamtsystems

Das Zusammenspiel der Betriebsformen in einem Gesamtsystem muss die Verhältnisse zu Haupt- und Normalverkehrszeiten einerseits sowie zu Schwachverkehrszeiten andererseits berücksichtigen.

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sollen die Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010 beachtet werden. Demnach sollte allen Fahrgästen bei Fahrten mit einer Länge von mehr als 3 km in der Regel ein Sitzplatz zur Verfügung stehen (Grenzwert). Anzustreben ist jedoch eine genügende Anzahl Sitzplätze für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Damit werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen den Betriebsformen des ÖPNV eingerichtet und die Voraussetzung für eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette geschaffen. Die im Kreis Soest angestrebten Zielwerte für Anschlussqualitäten zeigt Bild 2-5. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sollen vor allem an den Verknüpfungspunkten der Kategorie I (zentrale Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Rendezvous Haltestellen) und der Kategorie II (überdurchschnittliche Fahrgastzahlen) gesichert werden, insbesondere bei Übergang zum/vom Schienenpersonennahverkehr.

Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert*	Grenzwert*
Anschlussicherung (Wartezeit auf Anschlussverkehrsmittel)	bis 60 min	5 bis <10 min	10 bis <20 min
	über 60 min	7,5 bis <15 min	15 bis <30 min
* In Anlehnung an FGSV, 2010			

Bild 2-5: Zielwerte für Anschlussqualitäten im ÖPNV des Kreises Soest

Weiterhin sollten mindestens an jedem Bahnhof/Haltepunkt des SPNV sowie in jeder Stadt/Gemeinde an ausgewählten Schnellbushaltestellen Bike+Ride-Anlagen vorgehalten werden. Park+Ride-Anlagen mit Kiss+Ride-Funktion sind an jedem Bahnhof/Haltepunkt des SPNV und in Abhängigkeit von der räumlichen und verkehrlichen Situation an geeigneten Schnellbushaltestellen anzustreben. Auch an sonstigen Bushaltestellen können im Einzelfall P+R- und B+R-Anlagen wünschenswert sein.

### **Anforderungsprofil Beförderungsqualität**

Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen ÖPNV-Angebotes ist die Sicherung einer angemessenen Beförderungsqualität im ÖPNV von elementarer Bedeutung. Gleichzeitig soll die Betriebsleistung zu den für die Allgemeinheit günstigsten Kosten, aber nicht „billig“ um jeden Preis erbracht werden. Diesem Grundsatz wird durch Rahmenvorgaben zur Beförderungsqualität in den drei Bereichen

- Infrastruktur (Haltestellenausstattung, Fahrzeugausrüstung, Sauberkeit),
- Betrieb (Leistungsangebot, Pünktlichkeit),
- Service (Fahrgastinformation, Freundlichkeit/Kompetenz Personal, Sicherheit)

entsprochen.

### **Anforderungsprofil Infrastruktur**

Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken. Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die angestrebte Grundausstattung (Mindeststandard) für die Haltestellenkategorien I (zentrale Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Rendezvous Haltestellen), II (überdurchschnittliche Fahrgastzahlen), III (durchschnittliche Fahrgastzahlen) bis IV (unterdurchschnittliche Fahrgastzahlen) zeigt Bild 2-6 ebenso wie zweckmäßige Ergänzungen (optional).

Haltestellenausstattung				
Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie			
	I	II	III	IV
<b>Haltestellenkennzeichnung</b>				
Haltestellenbezeichnung (Name)	●	●	●	●
Zeichen 224 StVO	●	●	●	●
Unternehmenskennzeichnung	●	●	●	●
Linienkennzeichnung/Richtungsangabe	●	●	●	●
<b>Geografische Informationen</b>				
Stadtplan/Umgebungsplan	●	○		
Linienetzplan	●	●	○	○
Wegweiser zur Haltestelle	●	○		
<b>Fahrgastinformation</b>				
Aushangfahrpläne	●	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●	○
Uhr	●	○		
Telefon	●	○		
Lautsprecher	●	○		
Aktueller Betriebszustand	○	○		
Hinweise auf Serviceangebote	●	●	○	
<b>Fahrausweiserwerb und Kundenbetreuung</b>				
Kundenzentrum	○			
Verkaufsstelle	○	○		
Fahrausweisautomat	●	○		
EDV-gestützte Info-Säule	○			
<b>Aufenthaltsfläche</b>				
Wetterschutz	●	●	●	○
Sitzgelegenheit	●	●	●	○
Beleuchtung	●	●	●	○
Abfallbehälter	●	●	●	○
Pflasterung	●	●	●	○
Taktile Gehwegplatten	●	●	●	○
Hochbord	●	●	●	○
Überwachung sicherheitsgefährdeter Haltestellen	○	○	○	○
<b>Legende</b>				
●	angestrebte Grundausstattung			
○	zweckmäßige Ergänzung			

Bild 2-6: Ausstattungsstandards von Haltestellen im Kreis Soest

Die Fahrzeugausrüstung muss sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge orientieren. Die Standards unterscheiden deshalb Busse im Primärnetz, im Sekundär-/Stadtbusnetz und im Ergänzungsnetz (vgl. Kap. Maßnahmenprogramm). Bild 2-7 enthält die im Kreis Soest angestrebten Standards der Fahrzeugausrüstung. Auch hier wird zwischen einer Grundausstattung (Mindeststandard) und einer zweckmäßigen Ergänzung (optional) unterschieden.

Fahrzeugausrüstung			
Ausrüstungsmerkmal	Netzkategorie		
	Primärnetz	Sekundärnetz/ Stadtbusnetz	Ergänzungs- netz
<b>Einstieg</b>			
Niederflur	●	●	○
Fahrzeugabsenkung	●	●	○
<b>Inneneinrichtung</b>			
Abstellmöglichkeiten	●	●	●
Gepäckablage/Sonderfläche	○	○	○
<b>Fahrgastinformation</b>			
Zielanzeige/Linienkennung	●	●	●
Haltestellenansage	●	●	●
Haltestellenanzeige	●	●	●
Netzplanaushang	○	○	○
<b>Fahrausweiserwerb</b>			
Fahrausweisautomat,-drucker o.a.	●	●	●
<b>Fahrzeugausstattung</b>			
Standardausstattung <sup>1)</sup>	●	●	●
Komfortausstattung <sup>2)</sup>	●		
Klimaanlage	●	○	○
<b>Legende</b>			
●	angestrebte Grundausstattung		
○	zweckmäßige Ergänzung		
1)	Ausstattungsbeispiele:	Betriebsfunkgerät, Beschlagfreie Fenster, gepolsterte Sitze, Haltestellen-Wunschtasten und -Ansage, Abfallbehälter, Haltegriffe	
2)	Ausstattungsbeispiele:	Leselampen, Sonnenschutz, Audioanlage oder WLAN-Anschluss	

Bild 2-7: Ausrüstungsstandards von Bussen im Kreis Soest

Der Fahrgast hat einen Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausstattung. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrkartenautomaten,

Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Schadensmeldung behoben sein. Größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind, sollen spätestens nach 3 Werktagen beseitigt sein.

Darüber hinaus ist die Sauberkeit ein weiteres wichtiges Ziel, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen müssen einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild genügen. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit müssen die Verkehrsunternehmen umgehend nachgehen, insbesondere wenn sich verschiedene Beschwerdeführer zum gleichen Beschwerdegegenstand äußern. Sofern sich Probleme mangelnder Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen befinden (z.B. an Haltestellen), ist ein entsprechender Informationsfluss zwischen den Beteiligten (z.B. Verkehrsunternehmen und Baulastträger) sicher zu stellen.

### **Anforderungsprofil Betrieb**

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das ÖPNV-Leistungsangebot den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen an die Anschlussicherung (Bild 2-5) erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten einhält. Verfrüht durchgeführte Fahrten (ab einer Minute vor planmäßiger Abfahrtszeit) oder Verspätungen ab 20 Minuten gelten als Fahrtausfall. Die Auswirkungen solcher Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste sind durch Reservefahrzeuge sowie durch Personalplanung und Personalschulung soweit wie möglich zu begrenzen. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Betriebsfunk oder Rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) zu sichern.

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen attraktiven ÖPNV. In Abhängigkeit von der Fahrdauer ist eine bestimmte Verspätung zulässig. Bild 2-8 zeigt die zulässigen Grenzwerte. Die anzustrebenden Richtwerte liegen jedoch deutlich darunter. Gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen sowie Verspätungen bis 5 Minuten (in Ausnahmefällen 10 Minuten) müssen als nicht vermeidbar betrachtet werden. Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des ÖPNV können dieser Anforderung jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegen-

zuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Angebotskriterium	Fahrdauer	Richtwert*	Grenzwert*
Pünktlichkeit (Verspätung)	bis 60 min	0 bis < 5 min	5 bis < 10 min
	über 60 min	5 bis < 10	10 bis < 15 min
* In Anlehnung an FGSV, 2010			

Bild 2-8: Zielwert des Qualitätsziels Pünktlichkeit für den Kreis Soest

Der Einsatz geeigneter Beschleunigungsmaßnahmen hängt sehr stark von den jeweiligen räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten ab. Aus diesem Grund scheint es nicht sinnvoll, einheitliche Maßnahmenstandards zu definieren. Vielmehr ist es zweckmäßig, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Aufzeigen von Ort, Umfang und Art der Behinderung) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation bestmögliche zu wählen.

### Anforderungsprofil Service

Einen weiteren Aufgabenschwerpunkt sieht der Kreis Soest in der Verbesserung der Fahrgastinformation. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV zugänglich gemacht. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sollen innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels ersetzt werden.

Bei Verspätungen von mehr als 5 Minuten muss der Fahrgast über die Ursache informiert und ggf. auf Ausweichverbindungen hingewiesen werden. Dazu können z.B. an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen dienen oder ein schneller Informationszugang über Mobiltelefone.

Auch die elektronische Fahrplanauskunft via Internet soll nach Möglichkeit dynamisch ausgeführt werden. Aktuelle Betriebsstörungen und Verspätungen werden bei der Verbindungsabfrage berücksichtigt, insbesondere bei Anschlussverbindungen. Diese Informationen sollen über Mobiltelefone abgerufen werden können.

Des Weiteren muss die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten und etwaige Be-



schädigungen und Mängel melden zu können. Im Falle einer Beschwerde darf die Bearbeitungszeit eine Woche nicht überschreiten. Zumindest muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der ein konkreter Termin für die Antwort genannt wird.

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Angestellten, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren. Das Personal sollte regelmäßige Schulungen zu Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie zum Notfallmanagement erhalten und gute Kenntnisse des Liniennetzes aufweisen können. Ein einheitliches Erscheinungsbild der Mitarbeiter steigert den Wiedererkennungswert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen.

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Sofern im Einzelfall angezeigt ist der Haltestellenbereich durch einen Wachdienst oder mittels Überwachungskameras abzusichern. In den Fahrzeugen soll jederzeit Kontakt mit dem Fahrpersonal aufgenommen werden können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen schnell zu ergreifen.

### **Anforderungsprofil im ÖDLA der RLG**

Für die Buslinienverkehre der RLG hat der Kreis Soest die Erfüllung der Einzelanforderungsprofile im ÖDLA durch Aufnahme von Qualitätsstandards in Anlage 3 des ÖDLA und durch einen dynamischen Verweis auf den jeweils gültigen Nahverkehrsplan sichergestellt.

## 3 Bestandsanalyse

### 3.1 Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Der Kreis Soest liegt im Regierungsbezirk Arnsberg und umfasst eine Fläche von ca. 1.300 km<sup>2</sup>, die sich auf die 7 Städte Erwitte, Geseke, Lippstadt, Rüthen, Soest, Warstein und Werl sowie auf die 7 Gemeinden Anröchte, Bad Sassendorf, Ense, Lippetal, Möhnesee, Welver und Wickede verteilt. Im Kreis sind 304.167 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet (Stand 31.12.2010). Die Einwohner verteilen sich, wie in Bild 3-1 dargestellt, auf die kreisangehörigen Kommunen.

Das Kreisgebiet grenzt im Nordosten an den Kreis Gütersloh, im Osten an den Kreis Paderborn, im Süden an den Hochsauerlandkreis sowie an den Märkischen Kreis, im Westen an den Kreis Unna und an die Stadt Hamm, im Nordwesten an den Kreis Warendorf. Das nächstgelegene Oberzentrum ist für die westlichen kreisangehörigen Städte / Gemeinden die Stadt Dortmund, während es für die östlichen Städte / Gemeinden die Stadt Paderborn ist.

Stadt / Gemeinde	Einwohner	Stadt / Gemeinde	Einwohner
Anröchte	10.456	Möhnesee	11.393
Bad Sassendorf	11.700	Rüthen	10.510
Ense	12.656	Soest	48.579
Erwitte	15.710	Warstein	27.170
Geseke	20.755	Wolver	12.419
Lippetal	12.289	Werl	31.655
Lippstadt	66.976	Wickede (Ruhr)	11.899
<b>Kreis Soest</b>			<b>304.167</b>

Bild 3-1: Einwohner im Kreis Soest (Stand: 31.12.2010, IT NRW)

### 3.2 ÖPNV-Angebot

Grundlage der Bestandsaufnahme des ÖPNV-Leistungsangebotes im Kreis Soest sind die Fahrpläne der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, gültig ab 30.05.2010 für den Busverkehr und ab 12.12.2010 für den SPNV.

Im Kreis Soest sind neun Verkehrsunternehmen tätig, die insgesamt 141 Linien und AST-Verkehre im öffentlichen Personennahverkehr, teilweise in

Gemeinschaftskonzessionen mit anderen Verkehrsunternehmen, betreiben. Eine Übersicht über die Verkehrsunternehmen zeigt Bild 3-2.

Verkehrsunternehmen (Betriebsführer)	Anzahl Linien
<b>Schienerpersonennahverkehr (SPNV)</b>	<b>5</b>
Deutsche Bahn AG	3
eurobahn, Keolis Deutschland GmbH & Co. KG	2
<b>Bus- und AST-Verkehr</b>	<b>136</b>
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG)	77
Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS)	46
Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)	5
BahnBus Hochstift GmbH (BBH)	4
Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbH (VGB)	2
Westfalen Bus GmbH (WB)	1
TWE-Busverkehrs-GmbH	1

Bild 3-2: ÖPNV-Angebot im Kreis Soest 2010

In Anlage 1 sind die Linien einzeln aufgeführt. Dabei wird entsprechend der Verkehrsaufgabe unterschieden nach Zug, Schnellbus, Regionalbus, Stadt-/Ortsbus, TaxiBus und Anruf-Sammeltaxi (AST). Anlage 1 benennt zusätzlich für jede Linie den Konzessionär und die Betriebszeit und gibt für Linien im Taktverkehr die Bedienungshäufigkeit (Takt) an. Dabei wird nach Tagesarten (Montag - Freitag, Samstag, Sonntag) und nach Tageszeiten (Tagesverkehr, Abendverkehr, Nachtverkehr) unterschieden.

Der Kreis Soest wird montags bis freitags gegenwärtig durch 131 Buslinien und AST-Verkehre sowie durch 5 SPNV-Linien erschlossen. An Samstagen verkehren 67 Buslinien und AST-Verkehre sowie 5 SPNV-Linien, an Sonn- und Feiertagen 47 Buslinien und AST-Verkehre sowie 5 SPNV-Linien. Etwa 35% der Buslinien im Kreis Soest sind vertaktet und halten den geforderten Grundtakt der Linienbedienung von 30-/60-/120-Minuten ganz überwiegend ein. Diese Buslinien erbringen an Normalwerktagen etwa 65% des Angebotes im ÖPNV des Kreises Soest, gemessen in Fahrzeug-Stunden/Tag. Im Einzelnen ergibt sich für den Werktagsverkehr folgendes Bild:

- Der SchnellBus (S60) verkehrt konsequent im 60-Minuten-Takt.
- Knapp die Hälfte (45%) aller Regionalbuslinien verkehrt ausschließlich bzw. überwiegend im Takt (überwiegend 60-Minuten-Takt). Alle RegioBus-Linien werden ausschließlich bzw. überwiegend im Takt betrieben.

- Gut 25% aller Stadt-/Ortsbuslinien verkehren im Takt (30- bzw. 60-Minuten-Takt). Alle Linien der StadtBus-Systeme in Soest (C1 bis C7) und Lippstadt (C1 bis C5) verkehren im 30- bzw. 60-Minuten-Takt.
- Gut ein Drittel aller TaxiBus-Linien verkehren nach Taktfahrplan (60-/120-Takt).

Taktverkehre sind im Kreis Soest weit verbreitet. Die Bindungen vieler Linien an die Schulanfangs- und -endzeiten setzt einer konsequenten Vertaktung jedoch Grenzen. Dies belegt ein Blick auf die Verhältnisse am Wochenende. Während werktags knapp 35% aller Linien vertaktet sind, verkehren samstags und sonntags rund 75% aller Linien im Takt.

Die regionalen Verbindungen zwischen den einzelnen Gemeinden im Kreis Soest und ihrem räumlich nächstgelegenen Mittelzentrum weisen insgesamt eine hohe Angebotsqualität auf (vgl. Anlage 3). Bewertungsmaßstab hierfür sind die in Kap. 2.3 formulierten Qualitätszielwerte bzgl. Bedienungshäufigkeit, Taktfolge, Reisezeit, Reisezeitverhältnis zum MIV und Umstiegshäufigkeit. Die Analyse des regionalen ÖPNV-Angebotes anhand des Fahrplans 2010/11 zeigt:

- Die Bedienungshäufigkeit (Taktfolge) entspricht bei nahezu allen Relationen mindestens dem Grenzwert von 60 min., im schienengebundenen Regionalverkehr sowie auf der Regionalbuslinie R81 (zeitweise auch R42) sogar dem Richtwert von 30 min. Auch zwischen Rüthen und Lippstadt wird durch die Überlagerung der Regionalbuslinien R62 und R71 sowie der Schnellbuslinie S60 ein 30'-Takt erreicht. Die Verbindung zwischen Bad Sassendorf und Soest weist durch die Überlagerung der Regionalbuslinie R81 und der Regionalbahn RB89 sogar einen konsequenten 15'-Takt auf. Auf der Relation Erwitte – Lippstadt wäre eine höhere Taktdichte durch Überlagerung ebenfalls möglich, allerdings wird dies durch den festen Anschluss zwischen S 60 und R 61 in Erwitte momentan verhindert. Lediglich bei der Verbindung Welver – Werl besteht heute kein Taktverkehr und ein relativ niedriges Fahrtenangebot.
- Die maximal zulässige Reisezeit von 37,5 Minuten (ohne Berücksichtigung von Zu- und Abgangszeiten) zum räumlich nächstgelegenen Mittelzentrum wird nur auf zwei Relationen nicht eingehalten:
  - Warstein – Soest (60 min)
  - Warstein – Lippstadt (43 min).

- Alle räumlich nächstgelegenen Mittelzentren sind umsteigefrei zu erreichen. Einmal umsteigen müssen Fahrgäste, wenn sie weiter entfernte Mittelzentren mit dem ÖPNV erreichen wollen (u.a. bei den Relationen Wickede – Soest und Ense-Bremen – Soest), und dies ohne Anschlussgarantie. Zudem ist bei der Relation Ense-Bremen – Soest die Wartezeit bei Umstieg in Werl mit bis zu 47 Minuten nicht zufriedenstellend (Grenzwert: 20 min.). Besser erreichbar ist die Kreisstadt Soest aus den Enser Gemeindeteilen Nieder-/Oberense.
- Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV liegt überwiegend unter dem formulierten Grenzwert von 2,1. Bei zahlreichen Relationen liegt das Verhältnis sogar unter dem Richtwert von 1,5. Insbesondere die schienengebundenen Verbindungen, aber auch die Schnellbuslinie S60 sowie die Regionalbuslinien R36, R42, R49 und R64 weisen eine hohe Reisegeschwindigkeit sowie einen direkten Linienweg auf. Fahrten im regionalen SPNV nehmen im Vergleich zum MIV maximal die Hälfte der Zeit in Anspruch. Lediglich im Regionalbusverkehr auf den Verbindungen Rüthen – Warstein, Bad Sassendorf – Soest und bei einzelnen Fahrten auf der Verbindung Welper - Werl (jeweils räumlich nächstgelegenes Mittelzentrum) liegt das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV über dem Grenzwert. Jedoch gibt es zwischen Bad Sassendorf und Soest ein paralleles, hochwertiges SPNV-Angebot, welches ein sehr gutes Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV aufweist. Bei Verbindungen zu räumlich weiter entfernten Mittelzentren führen die teils langen Wartezeiten bei zwingenden Umstiegen zu einem Reisezeitverhältnis von über 2,1.

Die festgestellten hohen Verbindungsqualitäten gelten nur für das räumlich nächstgelegene Mittelzentrum. Von den Grundzentren Wickede, Rüthen sowie Ense sind die beiden größten Mittelzentren des Kreises, Soest und Lipstadt, teilweise nur umständlich und mit hohem Zeitaufwand zu erreichen (vgl. Anlage 3).

### 3.3 ÖPNV-Nachfrage

Als Grundlage für die Ermittlung der ÖPNV-Nachfrage im Kreis Soest kann auf Verkehrsnachfrageinformationen der Verkehrsunternehmen RLG und BRS zurückgegriffen werden. Einbezogen sind RLG-interne Erhebungen auf den RegioBussen und StadtBussen im Zeitraum 2008 bis 2010, die Fremdnutzererhebung bei der RLG im Jahr 2008 und die Schwerbehinderten-

Erhebung bei der BRS im Jahr 2009. Eine vollständige Übersicht über die ÖPNV-Nachfrage im Kreis Soest liegt nicht vor.

Die Verkehrsunternehmen RLG und BRS befördern auf ihren Buslinien (ohne TaxiBus und NachtBus) innerhalb des Kreises Soest sowie kreisgrenzüberschreitend an einem Normalwerktag ca. 44.400 Fahrgäste. Davon entfallen auf den Regionalbusverkehr ca. 24.000 Fahrgäste/Tag und auf den Stadt-/Ortsbusverkehr ca. 20.400 Fahrgäste/Tag.

### **3.4 Park+Ride / Bike+Ride**

Bei Park+Ride werden aus Sicht des Nutzers die Vorteile des individuellen Kraftfahrzeuges als Zubringer mit der schnellen, sicheren und bequemen Beförderung im ÖPNV verknüpft. Der Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV sollte dabei möglichst frühzeitig erfolgen. Auf dem Gebiet des Kreises Soest befinden sich P+R-Anlagen an den Bahnhöfen Wickede (Ruhr), Welver, Werl, Westönnen, Soest, Bad Sassendorf, Lippstadt und Geseke.

Für die Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV wird der Begriff Bike+Ride verwendet. Hierzu gehört in erster Linie das Fahrradparken am Bahnhof bzw. an ÖPNV-Haltestellen. Durch Bike+Ride kann der Einzugsbereich einer Haltestelle deutlich erhöht werden. Weiterhin werden in diesem Zusammenhang auch die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und die Fahrradvermietung am Bahnhof häufig diskutiert.

Im Kreis Soest stehen zahlreiche B+R-Anlagen zur Verfügung. Die Anlagen beinhalten Stellplätze als Fahrradständer, Fahrradboxen oder in den Fahrradstationen. An den Bahnhöfen Soest, Lippstadt und Geseke bieten die Radstationen rund 690 wettergeschützte und bewachte Stellplätze gegen Gebühr, in Lippstadt und Soest mit angeschlossener Werkstatt, Fahrradverleih und Verkauf.

### **3.5 Erfolgsbilanz 2001 bis 2010**

Die Erfolgsbilanz 2010 ist ein Rückblick auf die vergangenen 9 Jahre Nahverkehrsplanung im Kreis Soest. Der Rückblick vergleicht den aktuellen Angebotszustand im Busverkehr mit dem Angebotszustand 2001, der als Basis für den Nahverkehrsplan 2003 – 2007 verwendet wurde.

Wie 2001 verkehrt auch 2010 ein SchnellBus im Kreis Soest. Die Linie S60 verbindet Warstein, Anröchte, Erwitte und Lippstadt.

2001 bedienten 11 Linien, die in das Nummernschema der RegioBusse (R) integriert waren, das Kreisgebiet. Bis 2010 ist die Anzahl der RegioBusse auf 18 angestiegen. Hierzu sind 8 Linien zum RegioBus aufgewertet worden. Die Fahrpläne dieser neuen RegioBusse entsprachen allerdings bereits 2001 weitestgehend den Anforderungen an den regelmäßigen Takt einer RegioBus-Linie. Eine frühere RegioBus-Linie ist in den Stadtbus Soest übergegangen (R53 → C4). Mit der Umbenennung in RegioBus-Linien wird die Regelmäßigkeit des Angebotes auf diesen Linien unterstrichen und so eine höhere Angebotstransparenz geschaffen.

Im Jahr 2004 wurde in Lippstadt, im Jahr 2005 in Soest ein StadtBus-System eingeführt. Durch eine Neukonzeption des Angebotes (Umschichtung von Betriebsleistung auf nachfragestarke Relationen, bessere Erschließung), eine Verbesserung der Produktivität (Beschleunigungsmaßnahmen, Verkürzung der Umlaufzeiten), eine intensive Vermarktung und einer Ausweitung der Tarifgrenzen in Lippstadt sind zwei erfolgreiche StadtBus-Systeme entstanden. In Soest besteht das System aus 7 vertakteten Linien (C1 bis C7), in Lippstadt aus 5 vertakteten Linien (C1 bis C5).

Vier TaxiBus-Linien („T“) bedienten 2001 das Kreisgebiet. Bis 2010 sind drei gemeindeübergreifende Linien und drei gemeindeinterne Linien hinzugekommen, eine TaxiBus-Linie ist entfallen. Die neuen TaxiBus-Linien haben die Bedienung auf Strecken übernommen, die 2001 noch im regulären Linienverkehr befahren wurden. Somit bedienen heute neun TaxiBusse (vier gemeindeübergreifende und fünf TaxiBus-Linien im Ortsverkehr) den Kreis Soest. Zwischen 2001 und 2010 ist zudem die Bedienung von sechs Linien auf zeitweisen TaxiBus-Betrieb umgestellt worden. Auf diese Weise konnte eine konsequente Vertaktung und – damit verbunden – eine leichte Ausweitung des Angebotes erreicht werden.

Bild 3-3 zeigt die Angebotsentwicklung im Busverkehr innerhalb des Kreises Soest an einem Normalwerktag (ohne Einsatzwagenfahrten). Insgesamt ist das Angebot von 2001 bis heute leicht rückläufig (-3%). Diese Veränderungen verteilen sich auf

- leichte Angebotsanpassungen im vertakteten Regionalverkehr (-2%),
- deutliche Angebotsanpassungen im nicht-vertakteten Regionalverkehr (-27%),
- ein etwa konstantes Angebot im vertakteten Stadtverkehr,

- einen leichten Angebotszuwachs im nicht-vertakteten Stadt-/Ortsverkehr (+3%),
- einen deutlichen Angebotszuwachs der TaxiBus-Verkehre (+160%).

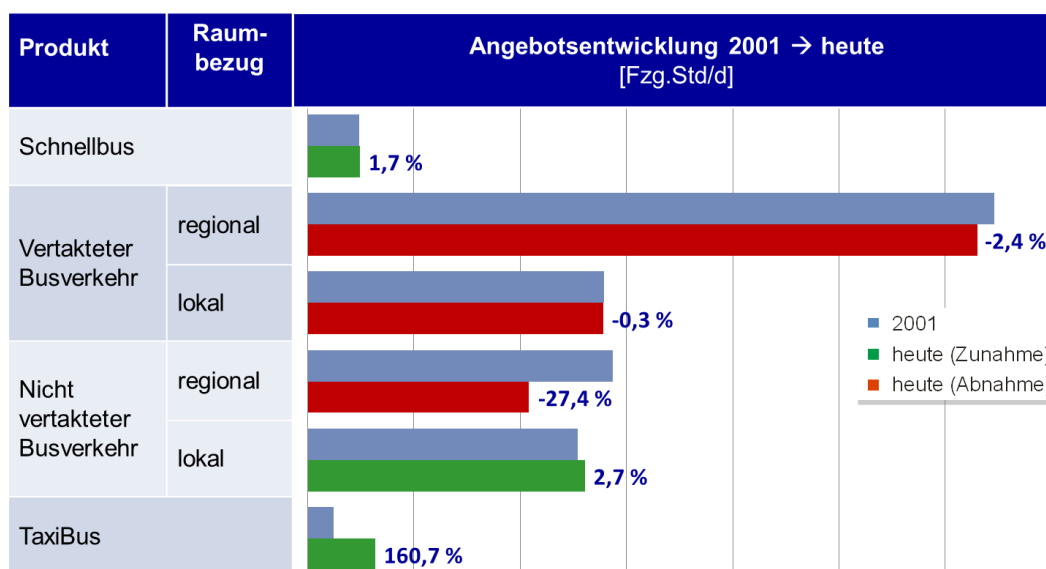
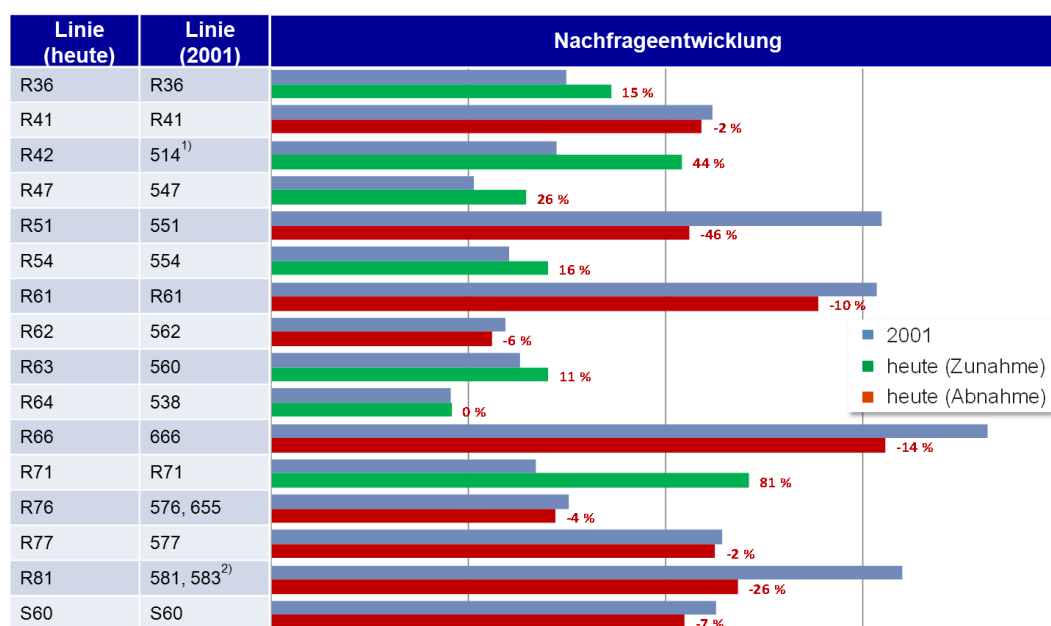


Bild 3-3: Angebotsentwicklung im Busverkehr (2001-2010, Montag-Freitag, innerhalb des Kreises Soest, ohne Einsatzwagenfahrten)

Ein wesentlicher Grund für den leichten Rückgang des Angebotsumfangs ist eine Anpassung der Betriebszeiten, die in allen Produktgruppen stattgefunden hat. Lag der Betriebsbeginn 2001 montags bis freitags noch bei ca. 60% aller Linien vor 7.00 Uhr, beginnen heute nur noch ca. 40% aller Linien ihren Betrieb vor 7.00 Uhr. Ähnlich verhält es sich mit dem Betriebsende: während 2001 das Betriebsende bei ca. 50% aller Linien nach 20.00 Uhr lag, stellen heute nur noch ca. 35% aller Linien ihren Betrieb erst nach 20.00 Uhr ein. Damit fand eine stärkere Fokussierung auf die nachfragestärkeren Zeiten statt.

In Bild 3-4 ist die Entwicklung der Nachfrage von 2001 bis heute auf den RegioBus-Linien an einem Normalwerktag dargestellt. Insgesamt sind die Fahrgastzahlen leicht rückläufig (-4%). Der RegioBus-Verkehr hat sich damit trotz ungünstiger Rahmenbedingungen (Rückgang der Einwohnerzahlen, insbesondere Rückgang der Schülerzahlen) gut behauptet. Eine vergleichbare Analyse der Nachfrageentwicklung lokaler Verkehre ist kaum möglich, u.a. wegen Einführung der StadtBus-Verkehre. Nach Aussagen der Verkehrsunternehmen ist im StadtBus-Verkehr eine positive Nachfrageentwicklung zu verzeichnen.





1) im Abschnitt Werl, Bahnhof - Wickede, Abzw. Bahnhof

2) im Abschnitt Soest - Bad Sassendorf, Lohne-Kirche (581) bzw. Bad Sassendorf, Jahnplatz (583)

Quelle: 2001: Verkehrserhebung auf allen Buslinien im Kreis Soest und E-Wagen-Erhebung der Verkehrsunternehmen heute: RLG-Erhebung (2008 bis 2010), Schwerbehinderten-Erhebung BRS 2009

Bild 3-4: Nachfrageentwicklung auf den RegioBus-Linien (2001-2010)

Zur Beschleunigung der Busse im Kreis Soest konnten in den letzten Jahren folgende Maßnahmen realisiert werden:

- Stadt Lippstadt: Umbau der Lichtsignalanlagen im Stadtbusnetz (48 umgebaute Anlagen),
- Stadt Soest: Umbau der Lichtsignalanlagen im Stadtbusnetz (19 umgebaute Anlagen),
- Linie S 60 (Lippstadt-Warstein): Umbau der Lichtsignalanlagen entlang des Linienweges (22 umgebaute Anlagen).

Im April 2008 wurden auf zwei RegioBus-Linien im Kreis Soest (R51 Soest – Belecke – Warstein und R61 Lippstadt – Belecke) sowie seit April 2009 auf der Strecke Soest – Günne – Neheim – Sundern jeweils für das Sommerhalbjahr sog. FahrradBusse eingeführt. Dabei handelt es sich um Linienbusse mit Fahrradanhängern, deren Anschaffung vom Kreis Soest gefördert wurde. Mit jedem Fahrradanhänger können 16 Fahrräder befördert werden. Zustieg und Ausstieg ist an jeder Haltestelle entlang des Linienweges möglich. Der FahrradBus-Fahrplan zeigt, dass das reguläre Fahrtenangebot teilweise ausgeweitet wurde, beispielsweise auf der R61, sowie durch die neu eingerichtete Verbindung Soest – Sundern.

Die FahrradBus-Saison beginnt im April und endet im Oktober eines jeden Jahres. Die FahrradBusse verkehren am Wochenende und an den Feiertagen 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag und Fronleichnam. Aufgrund der hohen Nachfrage sind die Fahrradanhänger zusätzlich auch in den Sommerferien im Einsatz.

## 4 Verkehrsprognose

Die Zahl der Einwohner im Kreis Soest ist im Zeitraum von 2001 und 2010 leicht zurückgegangen (-3.600 Einwohner). Das Statistische Landesamt NRW (IT.NRW) geht auch zukünftig von einem weiteren leichten Einwohnerrückgang im Kreis Soest aus. Bis 2015 wird eine Abnahme der Einwohner um rund 1.900 Personen erwartet, bis 2020 um rund 5.900 Personen, jeweils im Vergleich mit 2010. Bild 4-1 zeigt die Entwicklungen differenziert nach den Städten und Gemeinden des Kreises Soest.

Stadt	Bestand		Prognose		2015 gegenüber 2010	2020 gegenüber 2010
	2001	2010	2015	2020		
Anröchte	10.877	10.456	10.790	10.750	3,2%	2,8%
Bad Sassendorf	11.312	11.700	11.290	11.050	-3,5%	-5,6%
Ense	12.459	12.656	12.810	12.740	1,2%	0,7%
Erwitte	15.725	15.710	15.740	15.570	0,2%	-0,9%
Geseke	20.219	20.755	21.180	21.430	2,0%	3,3%
Lippetal	12.647	12.289	12.330	12.160	0,3%	-1,0%
Lippstadt	67.231	66.976	65.520	64.600	-2,2%	-3,5%
Möhnesee	11.164	11.393	11.390	11.200	0,0%	-1,7%
Rüthen	11.490	10.510	10.310	9.720	-1,9%	-7,5%
Soest	48.361	48.579	48.410	48.300	-0,3%	-0,6%
Warstein	29.007	27.170	26.440	25.500	-2,7%	-6,1%
Welper	12.848	12.419	12.310	12.040	-0,9%	-3,1%
Werl	31.819	31.655	31.770	31.500	0,4%	-0,5%
Wickede (Ruhr)	12.650	11.899	11.970	11.740	0,6%	-1,3%
<b>Kreis Soest</b>	<b>307.809</b>	<b>304.167</b>	<b>302.260</b>	<b>298.300</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-1,9%</b>

Bild 4-1: Einwohnerprognose im Kreis Soest (2001, 2010, 2015, 2020)

Quelle: IT.NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerungsmo-  
dellrechnung 2008 – 2030

Mit Blick auf die Nachfragewirkungen im ÖPNV entscheidender sind die Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Soest (Bild 4-2ff). In den Jahren 2001 bis 2010 war diese besonders geprägt durch einen deutlichen Rückgang in der Altersklasse der 6- bis 18-Jährigen (Schüler) und einen deutlichen Zuwachs in der Altersklasse der über 65-Jährigen (Rentner). Laut IT.NRW wird sich dieser Trend in den nächsten Jahren weiter fortsetzen.

Altersgruppe	Bestand		Prognose		2015 gegenüber 2010	2020 gegenüber 2010
	2001	2010	2015	2020		
unter 6	19.559	15.513	15.130	15.010	-2,5%	-3,2%
6 bis unter 10 Jahre	14.360	11.872	10.660	10.210	-10,2%	-14,0%
10 bis unter 15 Jahre	19.579	16.968	14.730	13.280	-13,2%	-21,7%
15 bis unter 18 Jahre	11.096	10.755	10.050	8.560	-6,7%	-20,6%
18 bis unter 25 Jahre	24.206	25.365	24.530	22.310	-3,3%	-12,0%
25 bis unter 45 Jahre	92.442	76.239	68.720	67.280	-9,9%	-11,8%
45 bis unter 65 Jahre	75.402	86.803	94.570	92.170	8,9%	6,2%
65 Jahre und mehr	51.165	60.632	63.870	69.480	5,3%	14,6%
<b>Kreis Soest</b>	<b>307.809</b>	<b>304.167</b>	<b>302.260</b>	<b>298.300</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-1,9%</b>

Bild 4-2: Altersstrukturprognose im Kreis Soest (2001, 2010, 2015, 2020) - Tabelle  
Quelle: IT.NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerungsmo-  
dellrechnung 2008 – 2030

Die mittelfristig, d.h. bis zum Jahr 2015 erwarteten Entwicklungen im Kreis Soest stellen sich im Vergleich zum Jahr 2010 wie folgt dar:

- Rückgang der Einwohner um 2.800 Pers. (– 1%),
- Rückgang der Schüler (10-18 Jahre) um 3.400 Pers. (–12%),
- Rückgang der Erwerbsfähigen um 100 Pers. (± 0%),
- Zunahme der ≥ 65-Jährigen um 2.900 Pers. (+ 5%).

Langfristig, d.h. bis zum Jahr 2020 werden im Kreis Soest im Vergleich zum Jahr 2010 folgende Entwicklungen erwartet:

- Rückgang der Einwohner um 6.800 Pers. (– 2%),
- Rückgang der Schüler (10-18 Jahre) um 6.300 Pers. (–22%),
- Rückgang der Erwerbsfähigen um 6.000 Pers. (– 4%),
- Zunahme der ≥ 65-Jährigen um 8.500 Pers. (+14%).

Einzelheiten zeigt Bild 4-3.

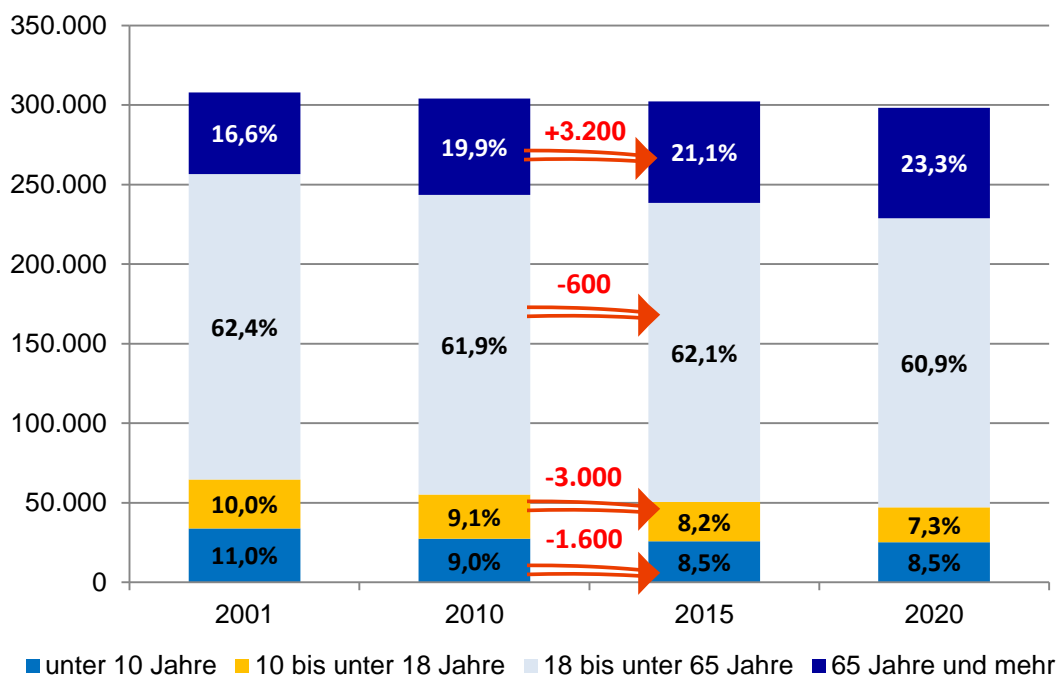


Bild 4-3: Altersstrukturprognose im Kreis Soest (2001, 2010, 2015, 2020) - Grafik  
 Quelle: IT.NRW, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerungsmo-  
 dellrechnung 2008 – 2030

Mit Blick auf den ÖPNV im Kreis Soest werden folgende Wirkungen deutlich:

- Die Stammkunden (Schüler) werden weniger (10 – 20%),
- Die Wahlfreien (Rentner) werden mehr (5 – 15%),
- Die Marktanteile des ÖPNV dürften sinken.

Auf diese Entwicklungen muss der ÖPNV im Kreis Soest vorbereitet sein und sein Angebot einerseits entsprechend adaptieren, andererseits zielgerichtet attraktivieren, um dadurch neue Nutzergruppen anzusprechen. Der ÖPNV im Kreis Soest muss noch innovativer werden!

## 5 Maßnahmenprogramm SPNV

### 5.1 Nahverkehrsplan NWL

Auf der Grundlage der Nahverkehrspläne der NWL-Mitgliedsverbände (Zweckverbände Ruhr-Lippe (ZRL), Münsterland (ZVM), Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL), Paderborn-Höxter (NPH) und Westfalen-Süd (ZWS)) ist im Oktober 2011 der erste Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in der gesamten Region Westfalen-Lippe erstellt worden. Formuliert werden die gemeinsamen Anforderungen an das Fahrplanangebot, die Infrastruktur und weitere Qualitätsaspekte für ein integriertes und zukunftsorientiertes SPNV-System in Westfalen-Lippe.

Die im Einzelnen vorgesehenen Handlungskonzepte sind nach Kursbuchstrecke und Maßnahmenart (Verknüpfungen, Fahrplanangebot, Fahrzeuge, Infrastruktur Strecke und Infrastruktur Stationen) differenziert in der Anlage 2 beschrieben. Für den Kreis Soest sind dabei folgende Kursbuchstrecken (KBS) und dort verkehrende Linien relevant:

- **KBS 430:** Hamm – Soest – Paderborn – Altenbeken – Warburg (– Kassel)
  - RB89 (Münster - Hamm - Paderborn - Warburg)
  - RE1 (Aachen - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Soest - Paderborn)
- **KBS 431:** Dortmund – Unna – Soest
  - RB59 (Dortmund - Unna - Soest)
- **KBS 435/438:** Dortmund / Hagen – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg / Brilon Wald – Brilon Stadt / Warburg (– Kassel)
  - RE17 (Hagen - Arnsberg - Warburg - Kassel)
  - RE57 (Dortmund - Arnsberg - Bestwig - Winterberg, Brilon Wald - Brilon Stadt (ab Dez. 2011))

### 5.2 Reaktivierung der WLE-Strecke für Personenverkehr

Die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) betreibt heute Schienengüterverkehr zwischen Warstein/Rüthen - Lippstadt - Neubeckum und Münster.

Im aktuellen Bedarfsplan Schiene ist die Reaktivierung der Abschnitte Münster – Neubeckum und Neubeckum – Lippstadt für den Personenverkehr als

„Vorhaben der Stufe 2“ enthalten. Damit zählt sie zu den Vorhaben, deren Realisierung nach 2015 erfolgen soll und die bei Fortschreibung des Bedarfsplans neu bewertet werden.

Die Reaktivierung des Abschnitts Lippstadt – Warstein für den Personenverkehr ist im Rahmen der IGVP NRW ebenfalls überprüft worden. Die Maßnahme ist jedoch aufgrund eines ungünstigen Nutzen-Kosten-Quotienten nicht in den aktuellen Bedarfsplan Schiene aufgenommen worden. Die Reaktivierung des Abschnitts Lippstadt – Warstein wird daher seitens des Kreises Soest kurz- bis mittelfristig nicht verfolgt, bleibt jedoch als Langfristperspektive erhalten.

## 6 Maßnahmenprogramm Busverkehr

### 6.1 Angebotskonzept

Das Angebotskonzept des ÖPNV im Kreis Soest ist von der Grundidee eines verlässlichen Kernnetzes getragen, das sich wie folgt charakterisieren lässt:

- vertakteter Schnell- und RegioBus-Verkehr,
- vertakteter StadtBus-Verkehr in Lippstadt und Soest,
- festgelegte Bedienungszeitfenster,
- verbindet die kreisangehörigen Kommunen untereinander,
- verbindet mit Kommunen benachbarter Kreise.

Dieses **Kernnetz** gliedert sich weiter auf in ein Primär- und ein Sekundärnetz. Das Primärnetz wird gebildet aus den Produkten des SPNV (RE- und RB-Linien) sowie dem Schnellbus (Linie S60). Aufgabe des Primärnetzes ist die schnelle, möglichst direkt geführte Verbindung regionaler Zentren (nachfragestarke Achsen). Das Kernnetz zeichnet sich aus durch eine konsequente Vertaktung (Studentakt), eine attraktive Verknüpfung Bus-Schiene, ein Betriebszeitfenster in Anlehnung an den SPNV sowie durch Fahrzeuge mit hochwertiger Ausstattung und ergänzende Serviceleistungen an Bord.

Bild 6-1 gibt eine Übersicht der Aufgaben, Produkte und Merkmale des Primärnetzes.

Das Sekundärnetz besteht aus den RegioBus- und StadtBus-Linien. Aufgabe des Sekundärnetzes der RegioBus-Linien ist die Verbindung der Städte und Gemeinden in Ergänzung zum Primärnetz, die Sicherung einer Anbindung der Kommunen an den SPNV, die Erschließung von Ortsteilen mit mehr als 500 Einwohnern, die Anbindung an das zugehörige Stadt-/Gemeindezentrum und die schienenparallele Feinerschließung.

Aufgabe des Sekundärnetzes der StadtBus-Linien ist die Erschließung einwohnerstarker Städte und die Anbindung ihrer Stadtteile an das Stadtzentrum, an den SPNV sowie an den regionalen Busverkehr.

Das Sekundärnetz zeichnet sich durch eine möglichst regelmäßige, angebotsorientierte Bedienung mit Freiheitsgraden aus (anzustreben ist der 60'-/120'-Takt, Angebotslücken oder eine Verschiebung der Zeitlagen sind zulässig, bilden jedoch die Ausnahme) und ein einheitliches Betriebszeitfenster.



Bild 6-1 gibt eine Übersicht der Aufgaben, Produkte und Merkmale des Sekundärnetzes.

In Bild 6-3 sind die Linien des Kernnetzes und ihre Zuordnung zum Primär- und Sekundärnetz tabellarisch aufgeführt. Bild 6-4 zeigt den Verlauf der Linien des Kernnetzes in einer Netzgrafik.

Das **Ergänzungsnetz** komplettiert das Primärnetz, indem es Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) erfüllt und an den regionalen Bus- und Schienenverkehr anbindet. Das Ergänzungsnetz umfasst die verbleibenden Regional-, Stadt-/Orts- und Schülerverkehre, den TaxiBus sowie ggf. vorhandene RufBus-Systeme und Bürgerbusse. Fahrtenangebot und Betriebszeiten im Ergänzungsnetz orientieren sich an der Nachfrage.

Bild 6-2 gibt eine Übersicht der Aufgaben, Produkte und Merkmale des Ergänzungsnetzes.

Das Ergänzungsnetz enthält bzgl. Linienweg, Fahrtenangebot und Betriebszeiten bewusst Freiheitsgrade, um auf diese Weise – unter Beachtung der Zielvorstellungen zur Erschließungsqualität im Kreis Soest sowie der Zumutbarkeitskriterien der Schülerfahrkostenverordnung NRW (SchfkVO) – flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen, insbesondere auf den demografischen Wandel und auf die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen der Schulreform in NRW reagieren zu können.

Gemäß §13 Schülerfahrkostenverordnung NRW (Stand 01.07.2011) ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zumutbar, wenn

- **für Schüler der Grundschule**

- der Fußweg zwischen Wohnung und nächstgelegener Haltestelle sowie Unterrichtsort und nächstgelegener Haltestelle insgesamt nicht mehr als 1,0 km beträgt,
- der Zeitaufwand für Hin- und Rückweg zusammengerechnet max. 1 Stunde beträgt,
- regelmäßige Wartezeiten in der Schule vor und nach dem Unterricht insgesamt nicht mehr als 45 Minuten betragen.

- **für Schüler der übrigen Klassen**

- der Fußweg zwischen Wohnung und nächstgelegener Haltestelle sowie Unterrichtsort und nächstgelegener Haltestelle insgesamt nicht mehr als 2,0 km beträgt,

- der Zeitaufwand für Hin- und Rückfahrt zusammengerechnet max. 3 Stunden beträgt,
- die Wohnung überwiegend nicht bereits vor 6.00 Uhr verlassen werden muss, um die Schule pünktlich zu erreichen.

Grenzen für regelmäßige Wartezeiten kennt die SchfkVO für Schüler der übrigen Klassen nicht.

Die Zumutbarkeitsgrenzen der SchfkVO sollen auch als unterer Grenzwert für den Schülerverkehr im Kreis Soest gelten.

<b>Kernnetz</b>		
<b>Primärnetz</b>	Aufgaben	Schnelle, möglichst direkt geführte Verbindung regionaler Zentren (nachfragestarke Achsen)
	Produkte	RegionalExpress
		RegionalBahn
		Schnellbus
	Merkmale (nur Bus)	konsequente Vertaktung (Stundentakt)
		attraktive Verknüpfung Bus-Schiene
		Betriebszeitfenster in Anlehnung an SPNV (Montag-Freitag: 5.00 – mindestens 20.00 Uhr)
Fahrzeuge mit hochwertiger Ausstattung		
		ergänzende Serviceleistungen an Bord
<b>Sekundärnetz (regional)</b>	Aufgaben	Verbindung der Städte und Gemeinden in Ergänzung zum Primärnetz
		Sicherung einer Anbindung der Kommunen an den SPNV
		Erschließung von Ortsteilen (mind. 500/200 Einwohner) und Anbindung an das zugehörige Zentrum
		schienenparallele Feinerschließung
	Produkte	RegioBus
	Merkmale	möglichst regelmäßige, angebotsorientierte Bedienung mit Freiheitsgraden
		anzustreben ist der 60’-/120’-Takt
Angebotslücken oder Verschiebung der Zeitlagen sind die Ausnahme		
		einheitliches Betriebszeitfenster (ca. 6.00 – mindestens 19.00 Uhr, MF)
<b>Sekundärnetz (lokal)</b>	Aufgaben	Erschließung einwohnerstarker Städte
		Anbindung der Stadtteile an das Stadtzentrum, an den SPNV und an den regionalen Busverkehr
	Produkte	StadtBus
	Merkmale	möglichst regelmäßige, angebotsorientierte Bedienung mit Freiheitsgraden
		anzustreben ist der 30’-/60’-Takt
		Angebotslücken oder Verschiebung der Zeitlagen sind die Ausnahme
		einheitliches Betriebszeitfenster (ca. 6.00 – ca. 19.00 Uhr, MF)

Bild 6-1: Aufgaben, Produkte und Merkmale der Verkehre im Kernnetz

<b>Ergänzungsnetz</b>	
Aufgaben	Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde und in die Nachbargemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre)
	Anbindung an die Linien des Primär- und Sekundärnetzes
Produkte	Regionalbus
	Stadt-/Ortsbus
	Schulbus
	TaxiBus
	Neue Angebotsformen wie z.B. AST, RufBus, Bürgerbus
Merkmale	Linienführung, Fahrtenangebot und Betriebszeiten orientieren sich an der Nachfrage

Bild 6-2: Aufgaben, Produkte und Merkmale der Verkehre im Ergänzungsnetz

Linie	Verkehrsmittel	Netztyp	Linienverlauf
IC/ICE	Zug	P	- Hamm - Soest - Lippstadt - Paderborn - Warburg -
RE 1	Zug	P	Paderborn - Hamm - Dortmund - Essen - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Aachen
RE 17	Zug	P	Hagen - Arnsberg - Meschede - Bestwig - Brilon-Wald - Warburg [- Kassel]
RE 57	Zug	P	Dortmund - Hörde - Fröndenberg - Arnsberg - Meschede - Bestwig - Winterberg
RB 59	Zug	P	Dortmund - Holzwickede - Unna - Werl - Soest
RB 89	Zug	P	Münster - Hamm - Soest - Lippstadt - Paderborn - Altenbeken - Warburg
S60	Schnellbus	P	Lippstadt - Erwitte - Anröchte - Belecke - Warstein
R36	Regionalbus	S	Soest - Oestinghausen - Hovestadt - Herzfeld
R41	Regionalbus	S	Hamm - Rhynern - Werl
R42	Regionalbus	S	Werl - Wickede (Ruhr)
R47	Regionalbus	S	Werl - Ostönnen
R49	Regionalbus	S	Soest - Hiddingsen - Berlingsen - Körbecke - Delecke
R51	Regionalbus	S	Warstein - Belecke - Niederbergheim - Ectrop - Soest
R54	Regionalbus	S	(Soest) - Ostönnen - Niederense - Neheim
R61	Regionalbus	S	Lippstadt - Bad Westernkotten - Erwitte (- Warstein)
R62	Regionalbus	S	Rüthen - Oestereiden - Bökenförde - Lippstadt
R63	Regionalbus	S	Lippstadt - Dedinghausen - Ehringhausen - Geseke
R64	Regionalbus	S	Lippstadt - Hörste - Mönninghausen - Geseke
R66	Stadt-/Ortsbus	S	Lippstadt - Overhagen - Benninghausen - Eickelborn
R71	Regionalbus	S	Belecke - Altenrüthen - Rüthen
R73	Regionalbus	S	(R72 Beckum-) Wadersloh - Lippstadt
R76	Regionalbus	S	Meschede - Hirschberg - Warstein
R77	Regionalbus	S	Warstein - Kallenhardt - Rüthen
R81	Regionalbus	S	Soest - Bad Sassendorf - Lohne
C1	Stadt-/Ortsbus	S	Lippstadt
C1	Stadt-/Ortsbus	S	Soest
C2	Stadt-/Ortsbus	S	Lippstadt
C2	Stadt-/Ortsbus	S	Soest
C3	Stadt-/Ortsbus	S	Lippstadt
C3	Stadt-/Ortsbus	S	Soest
C4	Stadt-/Ortsbus	S	Lippstadt
C4	Stadt-/Ortsbus	S	Soest - Meiningsen - Deiringsen - Günne
C5	Stadt-/Ortsbus	S	Lippstadt
C5	Stadt-/Ortsbus	S	Soest
C6	Stadt-/Ortsbus	S	Soest
C7	Stadt-/Ortsbus	S	Soest
70 <sup>1)</sup>	Regionalbus	S	Lippstadt - Rheda-Wiedenbrück
80.1	Regionalbus	S	Lippstadt - Rietberg - Verl
465	Regionalbus	S	Geseke - Büren
511	Regionalbus	S	Werl - Ense-Bremen - Neheim-Hüsten
512	Regionalbus	S	Ense-Bremen - Lüttringen - Neheim
514	Regionalbus	S	Wickede - Menden
516	Regionalbus	S	Wickede - Echthausen - Neheim
522	Regionalbus	S	Werl - Sönnern - Wambeln - Scheidungen - Welver
532	Regionalbus	S	Soest - Schwefe
548	Regionalbus	S	Delecke - Breitenbach - Arnsberg
549	Regionalbus	S	Körbecke - Wamel - Niederbergheim
583	Regionalbus	S	Soest / Bad Sassendorf - Lippstadt-Benninghausen

**Netztyp: P = Primärnetz S = Sekundärnetz**  
<sup>1)</sup> NVP Kreis Gütersloh sieht im Rahmen des Projektes RegioMobil bei Bedarf eine Ergänzung durch eine Schnellbuslinie vor

Bild 6-3: Linien im Kernnetz – tabellarische Übersicht

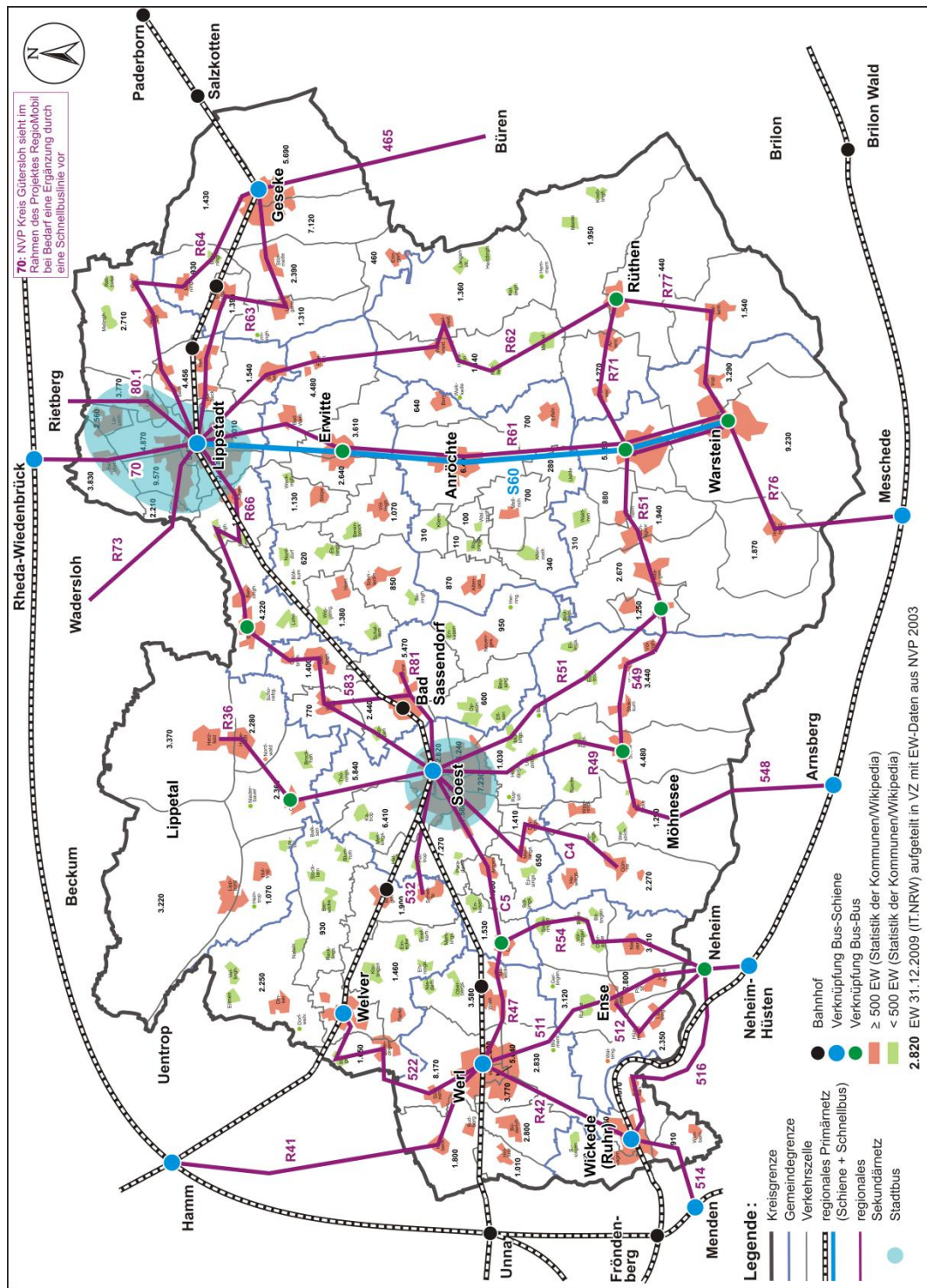


Bild 6-4: Linien im Kernnetz – Netzgrafik

## 6.2 Verknüpfung Bus – SPNV

Eine möglichst optimale Verknüpfung von SPNV und Bus entspricht den Bedürfnissen der Fahrgäste und der Angebotsphilosophie des Kernnetzes Bus/Schiene im Kreis Soest. Grundsätzlich ist eine möglichst optimale Verknüpfung von SPNV und Bus ein wichtiges Leistungs- und Qualitätsmerkmal. Dieser berechtigten Forderung sind in der Realität oftmals Grenzen gesetzt, z.B. durch die Einbindung des Zugverkehrs in den Integralen Taktfahrplan NRW (ITF) oder durch die betriebswirtschaftlich gebotene Ausrichtung des Busverkehrs auf die Anfangs- und -endzeiten von Schulen und großen Betrieben. Insofern bedarf es einer Abwägung des Machbaren in jedem Einzelfall.

Zentraler Verknüpfungspunkt im Primärnetz ist der Bahnhof Lippstadt. Dort verkehren im

- SPNV: RE 1 im 120'-Takt, RB 89 im 30'-Takt und IC/ICE (einzelne Fahrten),
- Busverkehr: S60 im 60'-Takt.

Zentrale Verknüpfungspunkte im Sekundärnetz sind die Bahnhöfe Lippstadt, Soest und Werl.

An allen zentralen Verknüpfungspunkten sind zwischen den Linien des Primär- bzw. Sekundärnetzes und dem SPNV deutliche Verbesserungen in der Bus-Schiene-Verknüpfung anzustreben.

Voraussetzung für eine funktionierende Bus-Schiene-Verknüpfung sind akzeptable Umsteigewartezeiten, eine hohe Pünktlichkeit im Zug- und Busverkehr sowie eine ausreichende Umsteigezeit, um die Entfernung zwischen den verschiedenen Umstiegshaltestellen bequem zurücklegen zu können.

Richt- und Grenzwerte für die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel sind in Bild 2-5 definiert. Der Zeitbedarf für die Bewältigung des Umsteigeweges zwischen den Umsteigehaltestellen ergibt sich aus der Örtlichkeit. Im Interesse der Fahrgäste sollte der Umsteigeweg grundsätzlich so gering wie möglich sein. Gegenwärtig ist am Bahnhof Lippstadt eine Regel-Umsteigezeit von 6 min erforderlich. Bei Ankunft/Abfahrt der Züge auf Gleis 1 und Ankunft/Abfahrt der Busse an Bussteig E/F ist eine Umsteigezeit von 4 min. ausreichend.

Bild 6-5 und Bild 6-6 enthalten Vorschläge für eine Verbesserung der Verknüpfungssituation Bus – Schiene im Primärnetz am Bahnhof Lippstadt. Die Vorschläge sind das Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung auf Grundlage des Fahrplans 2010/2011 und berücksichtigen die vorstehenden Bedarfswerte und Qualitätsanforderungen. Die Vorschläge sind jedoch nicht das Ergebnis eines qualifizierten Abwägungsprozesses unter Beachtung der betrieblichen Belange des Busverkehrs und insofern als Zielsystem zu verstehen. Von der RLG werden hierzu kurzfristig konkrete Lösungsvorschläge erwartet.

Unabhängig davon hat die RLG in einer „Offensivstrategie“ Möglichkeiten erarbeitet, die Verknüpfung von SPNV und S60 am Bahnhof Lippstadt am Nachmittag durch zusätzliche Fahrten zu verbessern (30'-Takt zwischen 14.30 Uhr und 18.30 Uhr ab Lippstadt Bf. bis Anröchte).

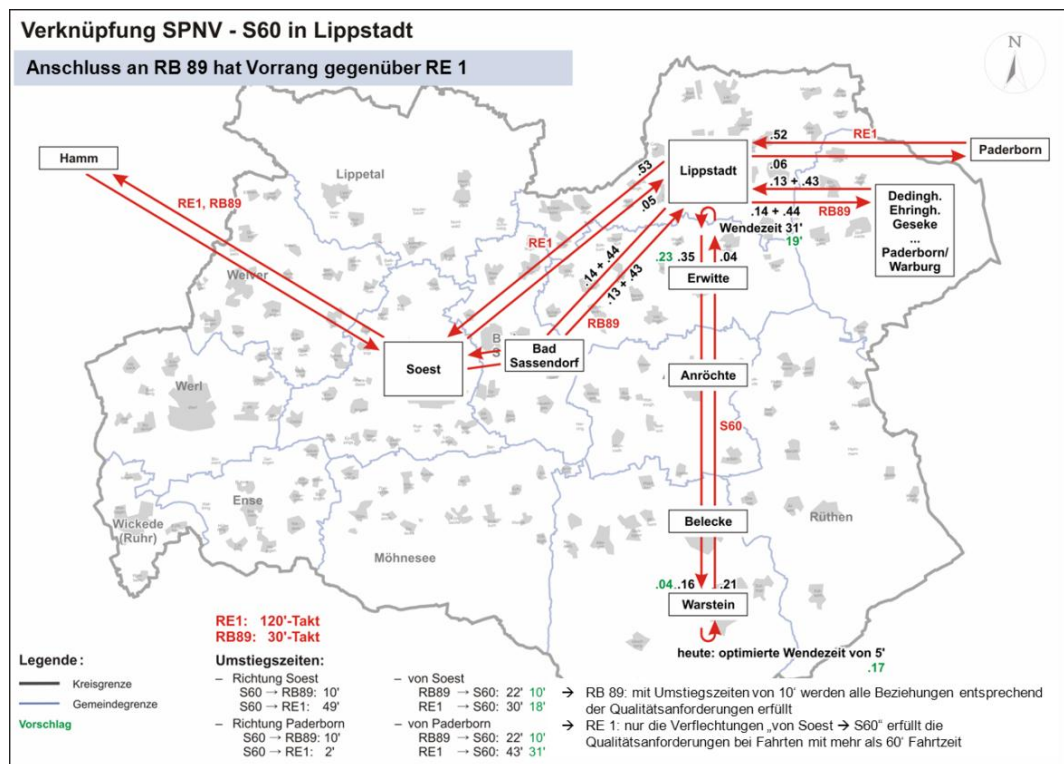


Bild 6-5: Verbesserung der Verknüpfung Bus – SPNV am Bahnhof Lippstadt (Option 1)



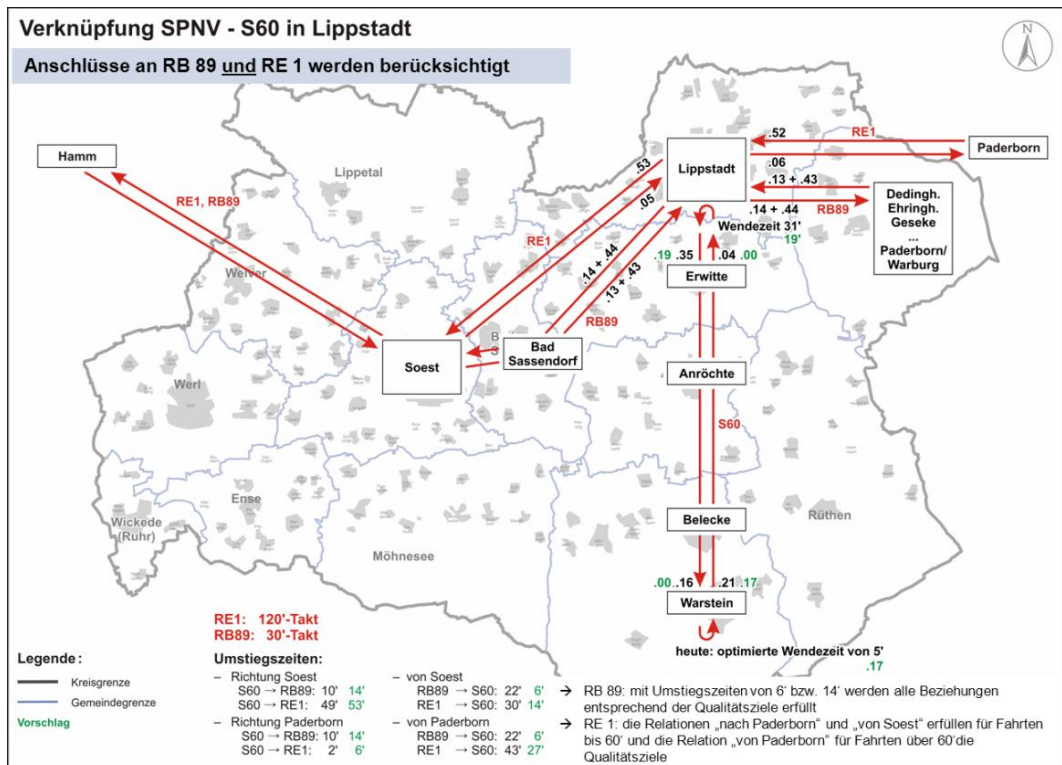


Bild 6-6: Verbesserung der Verknüpfung Bus – SPNV am Bahnhof Lippstadt (Option 2)

## 7 Maßnahmenprogramm Park+Ride / Bike+Ride

Das vorhandene Angebot an P+R- und B+R-Anlagen soll bedarfsgerecht ausgebaut und erweitert werden. Ziel ist es, auf diese Weise den Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen über den Zugang zu Fuß (bis ca. 1 km) hinaus zu erweitern. Der Einzugsbereich von P+R-Anlagen (Zugang mit Pkw) vergrößert sich dadurch auf bis zu rund 5 km, der von B+R-Anlagen (Zugang mit Fahrrad/E-Bike) auf bis zu rund 3 km. Die Zu-/Abgangszeit liegt in beiden Fällen bei bis zu 10 min. und entspricht damit etwa dem von den Fahrgästen akzeptierten Zeitaufwand für den Zugang zur Haltestelle zu Fuß.

P+R-Anlagen sollen an allen SPNV-Haltestellen und Bahnhöfen vorhanden sein bzw. eingerichtet werden. Dem Konzept des Primärnetzes entsprechend sind weitere P+R-Anlagen an geeigneten Schnellbushaltestellen entlang der Linie S60 vorzusehen, beispielsweise in Erwitte, Anröchte, Warstein-Belecke und Warstein. Unter Beachtung der mittelfristig erreichbaren Qualität der Bus-Schiene-Verknüpfung am Bahnhof Lippstadt soll diesbzgl. eine konkrete Bedarfsprüfung durchgeführt werden.

B+R-Anlagen sollen an allen SPNV-Haltestellen und Bahnhöfen sowie an allen Schnellbushaltestellen vorhanden sein bzw. eingerichtet werden. In Bild 7-1 ist die Lage der P+R- und B+R-Anlagen dargestellt.

Auf eine bedarfsgerechte Dimensionierung der P+R- und B+R-Anlagen ist zu achten. Die Umsteigewegelängen von P+R-Anlagen sollen in Abhängigkeit der Stellplatzkapazität maximal 300m betragen.

Die Ausstattung der Anlagen richtet sich nach ihrer Größe. An den SPNV-Haltestellen und Bahnhöfen sind Fahrradstationen ggf. mit Fahrrad-Vermietung (auch E-Bikes) und Reparaturservice vorzuhalten, an den Schnellbushaltestellen möglichst abschließbare Fahrradboxen für einzelne bzw. mehrere Fahrräder, zumindest aber überdachte Fahrradständer mit Anschließmöglichkeit.

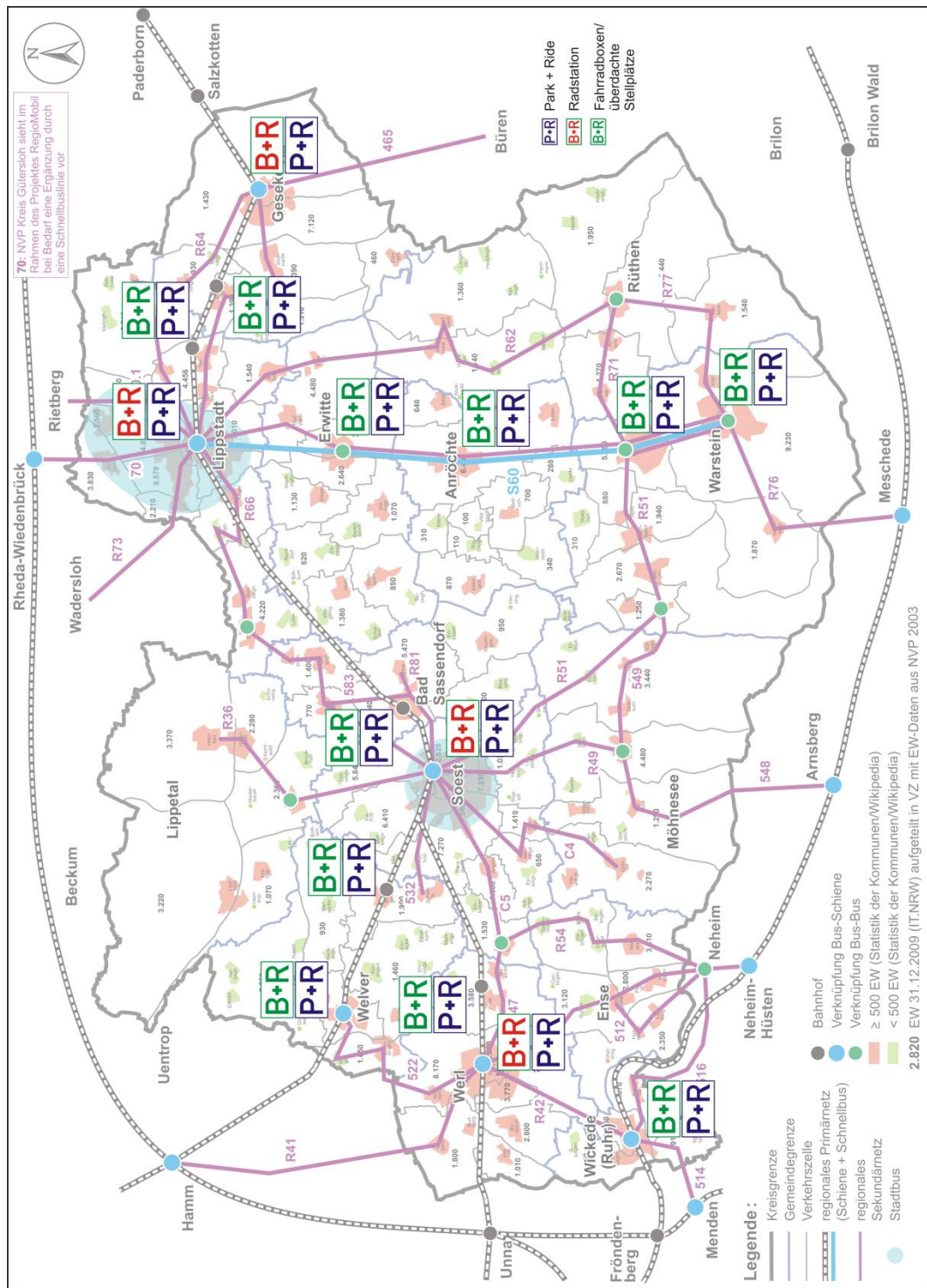


Bild 7-1: Lage der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen - Zielplanung

## 8 Maßnahmenprogramm Infrastruktur

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur betreffen die

- Haltestellenausstattung
- ÖPNV-Beschleunigung
- Fahrzeugausrüstung
- Barrierefreiheit.

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung, sowie zur ÖPNV-Beschleunigung obliegen den Städten und Gemeinden. Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugausrüstung sind Aufgaben der Verkehrsunternehmen. Grundlage sämtlicher Verbesserungsmaßnahmen sind die Qualitätsziele Infrastruktur und Betrieb in Kap. 2.3.

### **Haltestellenausstattung**

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung sowie zur ÖPNV-Beschleunigung gehen in der Regel auf eine Initiative der Städte und Gemeinden zurück. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Ausstattungsstandards von Haltestellen gemäß Bild 2-6) beachtet. Davon unberührt bleibt die Baulastträgerschaft. Sofern es sich um verkehrlich notwendige und gesetzlich vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale handelt (z.B. Haltestellenschild oder Aushangfahrplan) ist dies Pflichtaufgabe der Verkehrsunternehmen.

### **ÖPNV-Beschleunigung**

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sind erforderlich, um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter zu erhöhen und die Betriebswirtschaftlichkeit zu verbessern. Bei der Maßnahmenplanung müssen die Qualitätsziele gemäß Kap. 2.3 (hier Qualitätsziele Betrieb) beachtet werden. Besonders bedeutsame Nahverkehrsstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen und durch Fahrgastbeschwerden wiederholt bekannte Problempunkte sollen vorrangig behandelt werden.

### **Fahrzeugausrüstung**

Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung erfolgt weiterhin konsequent im Rahmen von Zusatz- oder Ersatzbeschaffungen. Dabei werden die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Fahrzeugausrüstung gemäß Bild 2-7) beachtet. Ge-

mäß Gesetz über den ÖPNV in NRW wird die Fahrzeugbeschaffung durch den Aufgabenträger unterstützt. Hierzu erhält der Kreis Soest pauschalierte Zuwendungen im Rahmen der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW.

### **Barrierefreiheit**

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen ist eine permanente Aufgabe und selbstverständlicher Bestandteil jeder Infrastrukturmaßnahme. Insbesondere geht es dabei um den niveaufreien (stufenlosen) Zugang zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen, z. B. durch Rampen und Aufzüge sowie um den niveaufreien Ein-/Ausstieg durch Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 16 cm bzw. 18 cm.

## 9 Maßnahmenprogramm Tarif

Kundenorientierte, sachgerechte Tarife und Vertriebsformen sind der Schlüssel für einen erfolgreichen Nahverkehr. Neue Tarifangebote können einen Beitrag zur Steigerung der Nachfrage im ÖPNV leisten. Zielgruppe sind z.B. alte Menschen, Schüler und Touristen.

Ziel des Maßnahmenprogramms Tarif des Nahverkehrsplans für den Kreis Soest ist es, im Tarifbereich Anregungen zu geben und Erwartungen zu formulieren. Die Zuständigkeit des Tarifausschusses Ruhr-Lippe als Träger des Gemeinschaftstarifs Ruhr-Lippe bleibt dadurch unberührt.

Aus Sicht des Kreises Soest sind die folgenden Tarifmaßnahmen von besonderem Interesse:

### **Schülerticket**

Um Schülerinnen und Schüler den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und sie auf diese Weise als ÖPNV-Kunden zu gewinnen und zu binden, sollen spezielle Tarifangebote für diese Zielgruppe geprüft und entwickelt werden. Hierzu kann das Schülerticket beitragen. Ähnlich dem Ansatz des Semestertickets ermöglicht das Schülerticket die unkomplizierte Nutzung von Bus und Bahn zu einem sehr günstigen Preis. Das Schülerticket kann sowohl für den Schulweg als auch in der Freizeit genutzt werden, und zwar an allen Tagen im Jahr, rund um die Uhr und netzweit im gesamten Tarifraum.

Das Schülerticket ist in Nordrhein-Westfalen in fünf Tarifräumen bereits vor Jahren eingeführt worden (VRS, VRR, AVV, VGN und VGWS) und hat sich dort bewährt.

### **Mobilitätsticket**

Das MobilitätsTicket ist als eine Maßnahme im Projekt „mobil4you“ entwickelt worden. Konzipiert ist das Mobilitätsticket als ein haushaltsbezogenes Monatsticket im Abonnement, das entweder innerhalb einer Kommune, einer Region oder des Kreises gültig ist. Das Ticket gilt für eine Person und ist zwischen den Personen eines Haushalts übertragbar. Gegen eine geringe Zahlung sollte ein Ergänzungsticket angeboten werden, das mehrere Personen eines Haushalts gemeinsam nutzen können. Möglich ist auch die Integration von weiteren Vergünstigungen oder Mehrwerten.

Der Ticketpreis sollte unterhalb des Preises für ein Abonnement der günstigsten Zeitkarte liegen.

### **Touristenticket**

Dem Vorbild der SauerlandCard entsprechend soll für Übernachtungsgäste im Kreis Soest ein solidarfinanziertes Touristenticket eingeführt werden. Der Ticketpreis ist im Übernachtungspreis bzw. im Kurbeitrag bereits enthalten. Das Touristenticket soll die Nutzung des ÖPNV im Kreis Soest und ggf. in angrenzenden touristisch interessanten Gebieten (z.B. dem Hochsauerlandkreis) umfassen und Vergünstigungen bei Eintrittspreisen etc. gewähren. Darüber hinaus ist die finanzielle Unterstützung touristischer Angebote im ÖPNV wie z.B. FahrradBusse oder die im Rahmen des Projektes mobil4you entwickelte Möhnesee-Linie denkbar.

## 10 Sonstige Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

Zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV können zusätzlich die folgenden Maßnahmen beitragen:

### Information, Marketing und Service

Die Nutzung des ÖPNV wird in hohem Maße durch die Kenntnis des ÖPNV-Angebotes und die leichte Begreifbarkeit von Liniennetz, Fahrplan und Tarif beeinflusst. Diese Zugangsbarrieren lassen sich auch durch zeitgemäße Informationsangebote, zielgruppenorientiertes Marketing und Serviceangebote abbauen oder zumindest entscheidend reduzieren.

Vor diesem Hintergrund sollen die folgenden Maßnahmen vertieft geprüft und bei positivem Prüfergebnis möglichst zeitnah realisiert werden:

- Integration von ÖPNV-Verspätungsmeldungen in den Verkehrsfunk lokaler Radiosender,
- Entwicklung einer Applikation für Smartphones mit Ist-Abfahrtszeiten,
- Bessere / konsequente Verlinkung von kommunalen, touristischen und Freizeit-Internetseiten mit ÖPNV-Internetseiten, z.B. über einen einheitlich gestalteten Button,
- Realisierung eines Ticketkaufs per Internet.

Besonders wichtig und Erfolg versprechend ist darüber hinaus die wohnortnahe persönliche und individuelle Beratung, z.B. auf freiwilliger Basis nach dem Prinzip „Bürger beraten Bürger“. Hierbei werden die informellen Kommunikationsstrukturen im Sozialgefüge der kleinen Ortsteile und Dörfer in der ländlichen Region genutzt. Ehrenamtliche Bürger, die durch die Verkehrsunternehmen unterstützt werden, stehen ihren Mitbürgern mit persönlicher Beratung und Anleitung zur Nutzung der bereits bestehenden Informationsangebote im Internet zur Verfügung.

### Belange von älteren Menschen berücksichtigen

Zusätzlich kommt zielgruppenorientierten Marketingaktivitäten eine zunehmende Bedeutung zu. Die Senioren bilden eine zahlenmäßig stark wachsende und vergleichsweise hoch motorisierte Zielgruppe, die verstärkt an den ÖPNV gebunden werden soll. Der „MobilitätsPate“ soll zum einen älteren



Menschen individuelle Hilfestellung bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in persönlichen Einzel- und Gruppenberatungen und Telefonsprechstunden leisten, und zum anderen Seniorengruppen zur Eigenmobilität im ÖPNV motivieren z.B. durch das Angebot von ÖPNV-Gruppenfahrten („Trau-Dich-Touren“). Diese Aufgabe könnte durch Jugendliche im Freiwilligen Sozialen Jahr und Teilnehmer am Bundesfreiwilligendienst wahrgenommen werden.

### **Sanfte Mobilität**

Eine Verknüpfung des ÖPNV mit touristisch ausgerichteter Nahmobilität durch ökologisch verträgliche Elektromobile (E-Bike, Segways, ...) macht Spaß und motiviert Touristen zum Wiederkommen. Im Projekt „mobil4you“ ist die Idee entwickelt worden, Mobilitätsstationen einzurichten, die als Verleih- und Aufladestationen für elektromotorisch angetriebene Fahrzeuge und Fahrräder dienen und sich in unmittelbarer Nähe zu wichtigen Haltestellen in touristisch attraktiven Gebieten befinden.

Ein geeigneter Einsatzraum kann das Naherholungsgebiet rund um den Möhnesee sein. Ein Angebot mit Kleinbussen („MöhneLinie“) soll in den Sommermonaten auf der Seestraße rund um den Möhnesee eingesetzt werden und die touristischen Einrichtungen und die Mobilitätsstationen miteinander verbinden.

Aus finanziellen Gründen ist das Pilotprojekt MöhneLinie kurzfristig nicht zu realisieren. In der Erwartung, dass sich mittelfristig zusätzliche Finanzierungsquellen wie z.B. das Touristenticket bieten, bleiben Maßnahmen der sanften Mobilität eine interessante Ergänzung des ÖPNV und als solche Bestandteil des Nahverkehrsplans des Kreises Soest.

### **RufBus Lippetal**

Das Projekt „mobil4you“ zeigt für den Kreis Soest und den Hochsauerlandkreis konkrete Lösungen für die Schaffung neuer Mobilitätsangebote auf, die zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und einer Erhöhung der gesamten Mobilität im ländlichen Raum führen können. Mit dem Projekt soll den Herausforderungen, die sich für den ÖPNV durch den demografischen Wandel (sinkende Einwohnerzahlen, insbesondere sinkende Schülerzahlen, alternde Bevölkerung) ergeben, begegnet werden.

Das Konzept eines RufBusses in der Gemeinde Lippetal ist als eine Maßnahme im Projekt „mobil4you“ als Pilotprojekt im Kreis Soest entwickelt wor-

den. Die ÖPNV-Erschließung von Lippetal ist – der Siedlungsstruktur entsprechend – im Wesentlichen durch TaxiBus-Linien und Buslinien zur Schülerbeförderung geprägt. Ziel des Pilotprojektes RufBus ist die Schaffung eines flächendeckend guten Fahrtenangebotes mit folgenden Merkmalen:

- Bestellung per Telefon,
- Keine Fahrplan- und Linienwegbindung,
- Haltestellen- und Haustürbedienung (optional),
- Linientarif mit Komfortzuschlag für die Haustürbedienung,
- Einsatz von Kleinbussen (möglichst mit elektromotorischem Antrieb).

Das vorgesehene Bedienungsgebiet des RufBusses ist in Bild 10-1 dargestellt. Ersetzen soll der RufBus die gegenwärtig im Gemeindegebiet Lippetal und gemeindeübergreifend verkehrenden TaxiBus-Linien T31, T33 und T66.

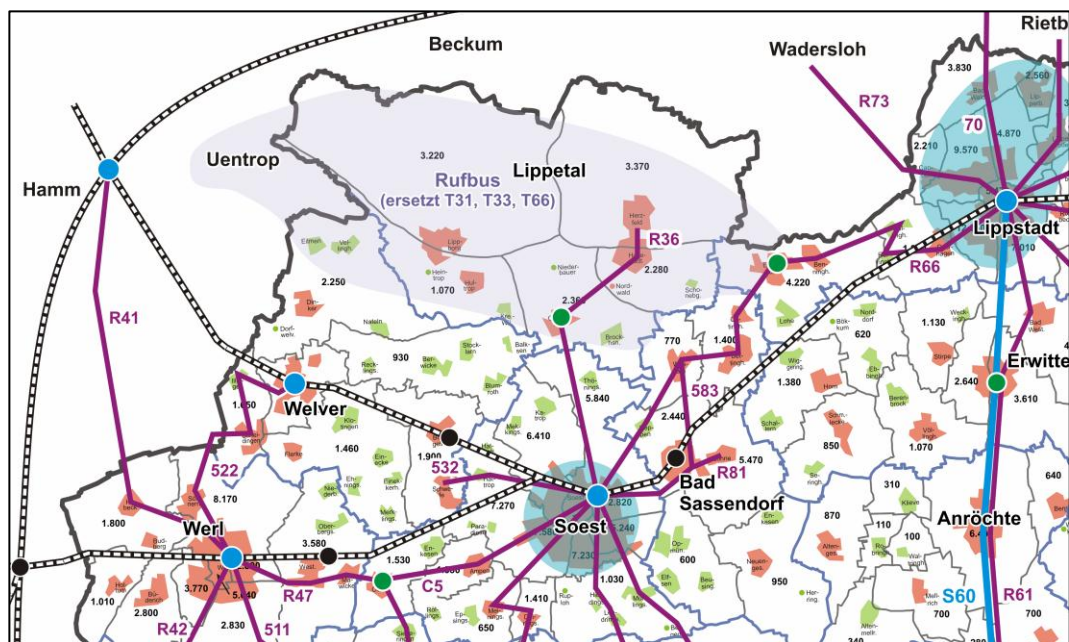


Bild 10-1: RufBus in der Gemeinde Lippetal

Aus finanziellen Gründen kann das Pilotprojekt RufBus in der Gemeinde Lippetal kurzfristig nicht mit Nachdruck verfolgt werden. Der RufBus Lippetal bleibt mittelfristig eine interessante Alternative zum klassischen Linienverkehr und als solcher Bestandteil des Ergänzungsnetzes im Kreis Soest.

### **BördeLinie**

Die Gemeinden Möhnese, Bad Sassendorf und die Stadt Soest arbeiten in den Bereichen Aktivurlaub, Kultur und Gesundheit intensiv zusammen. Um die Umsetzung gemeinsamer Projekte und Ziele zu vereinfachen, ist im Projekt „mobil4you“ die Einrichtung einer direkten und umstiegsfreien Buslinie zwischen den Orten angedacht worden. Die Fahrzeuge der sogenannten „BördeLinie“ sollen mit einer einheitlichen Lackierung versehen werden.

### **HaltewunschTasten**

Ebenfalls im Projekt „mobil4you“ enthalten ist die Idee einer Einrichtung von HaltewunschTasten. Sie sollen an Haltestellen in kleinen Siedlungsbereichen installiert werden und so eine bedarfsgesteuerte Anbindung ermöglichen. Auf diese Weise kann ein flexibles und ausgeweitetes Fahrtenangebot in einwohnerschwachen Gemeindeteilen geschaffen werden. Andererseits können ohne bestehenden Fahrtwunsch aus dem Gemeindeteil direkte Linienwege ohne Abstecher realisiert werden und die Fahrzeit für die anderen Fahrgäste reduziert werden.

# 11 Linienbündelungskonzept

## 11.1 Veranlassung und Zielsetzung

Die VO 1370/2007, die am 03.12.2009 in Kraft getreten ist, zieht einen vorläufigen Schlussstrich unter die Wettbewerbsdiskussion in Deutschland und trägt damit entscheidend zur Rechtssicherheit im öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße bei. Auf diese Weise wird das allgemeine Vergaberecht um ein spezielles Vergaberecht ergänzt mit den nachfolgenden Konsequenzen:

- Ausschließliche Rechte und/oder finanzielle Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger können ausschließlich auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden. Abgesehen von bestimmten Ausnahmen unterliegen öffentliche Dienstleistungsaufträge der Ausschreibungspflicht. Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (Verträge, Gesetze, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- In öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind u.a. die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren und die Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden, in objektiver und transparenter Weise vorab festzulegen.
- Öffentliche Verkehrsdienste können selbst erbracht oder – ohne Ausschreibungswettbewerb – einem „internen Betreiber“ übertragen werden (In-House-Geschäft), sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen. In diesem Fall gilt für die Betreiber ein Beteiligungsverbot an Ausschreibungen in anderen Regionen. Zudem gilt das Verbot der Überkompensation.
- Öffentliche Dienstleistungsaufträge unter einem geschätzten jährlichen Wert von 1 Mio. € oder unter einer jährlichen Verkehrsleistung von 300.000 km können direkt vergeben werden. Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an kleine oder mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen vergeben, können die Schwellenwerte verdoppelt werden.
- Die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge soll für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre betragen. Falls die Betreiber jedoch erhebliche Investitionen für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen tätigen müs-

sen, kann die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge um die Hälfte verlängert werden.

Im Lichte der VO 1370/2007 muss der nationale Rechtsrahmen – insbesondere das PBefG – überprüft und an das unmittelbar geltende EU-Recht angepasst werden. Die Novellierung des PBefG wird zzt. betrieben.

Der Kreis Soest hat sich entschieden, den Markt für straßengebundene Linienverkehre differenziert zu organisieren.

Für das von der RLG auf der Grundlage der ihr erteilten Liniengenehmigungen oder Betriebsführungen bediente Liniennetz hat der Kreis Soest gemeinsam mit dem Hochsauerlandkreis einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) an die RLG als interner Betreiber der beiden Kreise gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 für die Laufzeit vom 01.01.2011 bis zum 31.12.2020 vergeben. Durch diese Vergabe sichert der Kreis Soest einen bedeutenden Teil des straßengebundenen ÖPNV auf seinem Territorium durch eine Vergabe mit Finanzierungsverantwortung für die der RLG auferlegte gemeinschaftliche Verpflichtung ab.

Alle übrigen Personenverkehrsdienste im Linienverkehr im Kreis Soest werden zzt. eigenwirtschaftlich von anderen Verkehrsunternehmen erbracht.

Ziel des Kreises Soest ist es, die mit dem gegenwärtigen ÖPNV-Angebot verbundenen Angebots- und Qualitätsstandards soweit wie möglich zu erhalten.

Diese Standards können mit den wirtschaftlichen Interessen von Verkehrsunternehmen kollidieren, die dahin gehen, nur Linienverkehre einschließlich Fahrplan zu beantragen, die mit einem positiven Linienergebnis zum Unternehmenserfolg beitragen ("Rosinenpickerei").

Zur Strukturierung der zzt. eigenwirtschaftlich erbrachten übrigen Personenverkehrsdienste werden die zugrunde liegenden Linien zu Linienbündeln zusammengefasst. Die Linienbündel sollen im Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge für Einzellinien eines Linienbündels oder für einen Fahrplan, der hinter dem Anforderungsprofil dieses NVP zurück bleibt, zurück zu weisen.

Sollte sich das Ziel des Kreises Soest, einen hochwertigen eigenwirtschaftlichen Marktanteil im straßengebundenen ÖPNV gemäß der Linienbündelung zu wahren, nicht realisieren lassen, behält sich der Kreis Soest subsidiär vor,

Personenverkehrsdienste mit einer dem jeweiligen Linienbündel gemäßen Leistungsbeschreibung durch wettbewerbliche Vergabeverfahren zu vergeben. Für die übrigen Personenverkehrsdienste außerhalb des an die RLG vergebenen ÖDLA schafft die Linienbündelung die Grundlagen für mögliche Wettbewerbsverfahren.

## 11.2 Grundsätze und Kriterien der Bündelung

Die Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln unterstützt die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung und stärkt die Integration der Verkehrsbedienung. Mit der Bündelung von Linien kann zudem Einfluss auf die Strukturen des Verkehrsmarktes genommen werden.

Weder aus wirtschaftlicher Sicht noch aus Gründen der Verkehrsintegration lässt sich die Größe der zu bildenden Linienbündel eindeutig bestimmen. Vielmehr wird ein Abwägungsprozess zwischen den nachfolgend aufgeführten Kriterien maßgebend sein:

- Bilden verkehrlicher Einheiten

Linienbündel müssen so geschnitten werden, dass sie die flächendeckende Raumerschließung und integrierte Verkehrsbedienung von Teilräumen stärken und den funktionalen Zusammenhang von Netzsystemen (z.B. Stadtverkehre, Zubringerverkehre zur Bahn) erhalten. Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen.

- Bilden betrieblicher Einheiten

Die Linienbündelung muss betriebliche Kriterien berücksichtigen, um Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung zu nutzen. Maßgebend sind dabei der räumliche Zuschnitt, der Leistungsumfang und die Ausrichtung der Linienbündel auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen.

- Bilden wirtschaftlicher Einheiten

Die Linienbündelung kombiniert ertragsstarke und ertragschwache Linien wirtschaftlich effektiv miteinander, um den Rückzug der Verkehrsunternehmen auf einzelne, besonders ertragsstarke Linien („Rosinenpickerei“) zu verhindern. Das Zusammenfassen wirtschaftlich guter und weniger gu-

ter Linien bedeutet, dass der Gewinn aus der „guten“ Linie zur Finanzierung des Bedienungsangebotes der „weniger guten“ Linie verwendet wird (wirtschaftlicher Querausgleich).

- Berücksichtigen mittelständischer Interessen

Sehr groß geschnittene Linienbündel (im Maximalfall ein Paket für den Gesamttraum) besitzen eine besonders hohe verkehrliche Integrationskraft und bieten optimale Voraussetzungen für eine hohe betriebliche Effizienz. Sie sind auf kurze Sicht in der Regel auch wirtschaftlicher als kleinere Einheiten. Kleinere Einheiten erhalten hingegen einen stetigen Wettbewerb und fördern mittelständische Unternehmen.

Damit die Genehmigungsbehörde die Linienbündelung des NVP im Zuge der Antragsprüfung berücksichtigen kann, müssen die Linienbündel sachlich begründet und aus einer angemessenen Abwägung der genannten Kriterien hervorgegangen sein. Besonderes Gewicht erhalten dabei Aspekte wie

- eine besonders enge verkehrliche Verflechtung von Linien,
- eine betrieblich optimale Verkehrsbedienung,
- ggf. der wirtschaftliche Querausgleich zwischen Linien,
- die Vermeidung von Monopolen bzw. die Mittelstandsförderung.

Bei der Linienbündelung im Kreis Soest ist zu berücksichtigen, dass das mit dem ÖDLA an die RLG vergebene Liniennetz vergaberechtlich zu einer Einheit zusammengefasst wurde. Dieser Zusammenhang ist auch bei der Bildung der Linienbündel zu beachten, weil die übrigen Personenverkehrsdienste entweder ohne Vergabe durch den Kreis Soest auch künftig eigenwirtschaftlich erbracht werden oder erforderlichenfalls – subsidiär – zum Gegenstand einer gesonderten wettbewerblichen Vergabe gemacht werden können.

Aus diesem Grunde sind die Unternehmensgrenzen bei dem Bündelzuschnitt zu beachten. Bei Gemeinschaftskonzession ist der Betriebsführer maßgebend für die Zuordnung.

### **11.3 Bündelungsrelevante Linien**

Gegenstand der Linienbündelung ist das gesamte ÖPNV-Angebot im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers Kreis Soest. Hierzu zählen der konventionelle Linienverkehr mit Bussen (z.B. Regionalbus, Stadt-/ Ortsbus) so-

wie bestimmte differenzierte Bedienungsformen (z.B. TaxiBus, RufBus). Sonstige Angebotsformen wie z.B. Anruf-Sammeltaxi, Nachtbus, Bürgerbus werden wegen ihrer spezifischen Verkehrsbedeutung bzw. Organisationsform bei der Linienbündelung nicht berücksichtigt.

Kreisgrenzüberschreitende Linien werden bei der Linienbündelung im Kreis Soest dann berücksichtigt, wenn der zeitliche Linienschwerpunkt (Mo-Fr) im Kreis Soest liegt oder wenn eine bedeutende verkehrliche Verknüpfung mit anderen Linien im Kreis Soest gegeben ist.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien sind die in Bild 11-1 dargestellten Linien in die Linienbündelung einbezogen worden. Entsprechend der Bündelung entlang der Unternehmensgrenzen sind die Linien nach dem Betriebsführer differenziert worden (RLG mit 66 Linien, BRS und VGB mit 42 Linien).

Bündelungsrelevante Linien						
Betriebsführer RLG						
R36	T66	C4 (Soe)	549	625	648	662
R41	T661	C5 (Lip)	552	626	650	665
R47	T681	C5 (Soe)	558	627	651	676
R51	C1 (Lip)	C6 (Soe)	564	629	652	678
R61	C1 (Soe)	C7 (Soe)	567	630	653	679
R66	C2 (Lip)	335	568	633	656	680
R71	C2 (Soe)	525	601	634	657	
S60	C3 (Lip)	526	603	635	658	
T31	C3 (Soe)	531	605	644	659	
T33	C4 (Lip)	535	621	647	660	
Betriebsführer BRS und VGB						
R42	R77	T63	516	546	611	685
R49	R81	511	522 (VGB)	548	612	686
R62	T49	512	528 (VGB)	563	623	687
R63	T55	513	532	569	624	688
R64	T61	514	539	581	672	691
R76	T62	515	540	583	673	692

Bild 11-1: Bündelungsrelevante Linien



## 11.4 Verfahrensschritte der Linienbündelung

Die Linienbündelung im Kreis Soest ist das Ergebnis eines differenzierten Berechnungsansatzes zur Ermittlung einer optimalen Linienbündelung (Netzaufteilung), der sich zusammengefasst wie folgt darstellt:

### Schritt 1: Kenngrößen ermitteln

Für jede einzelne Linie gemäß Fahrplan 2010 (gültig ab 30.05.2010) werden Kenngrößen berechnet und in einer Datenbank zusammengefasst mit Aussagen über die Betriebsleitung (Fahrzeugeinsatzstunden, Fahrzeugkilometer, Fahrzeugbedarf) und die Wirtschaftlichkeit (Betriebskosten, Erlöse, Kostendeckungsgrad). Die Fahrplandatenbasis muss hierzu um Nachfrage-, Erlös- und Kostenkennwerte ergänzt werden.

Nachfragekennwerte können folgenden Quellen entnommen werden:

- Fahrgastbefragung und Besetzungszählung als eingeschränkte Vollerhebung auf allen Buslinien im Kreis Soest aus dem Jahr 2001 (durchgeführt von IVV, keine Erhebung von Einsatzwagen-Fahrten),
- Nachfrageinformationen auf den Einsatzwagen-Fahrten aus Erhebungen von RLG und BRS aus dem Jahr 2001,
- Fremdnutzererhebung von RLG und BRS aus dem Jahr 2008,
- Schwerbehindertenerhebungen von BRS aus den Jahren 2007 und 2009,
- Verkehrserhebung auf den Schienenstrecken in der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe aus dem Jahr 2006.

Die differenzierte Datenbasis aus dem Jahr 2001 wurde anhand neuerer Erhebungen aktualisiert und entsprechend fortgeschrieben. Dabei wurden auch Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Soest berücksichtigt.

Kostenkennwerte pro Fahrzeugtyp und Linienkategorie können der vereinfachten Linienerfolgsrechnung für den Busverkehr im Kreis Soest (Grundlage: Verkehrserhebung 2001) entnommen werden. Diese Kostenkennwerte wurden auf der Grundlage der zwischenzeitlich eingetretenen Kostensteigerung gemäß VDV-Statistik aktualisiert und durch die RLG zusätzlich plausibilisiert.

Linien spezifische Erlöskennwerte ergeben sich ebenfalls aus der vereinfachten Linienerfolgsrechnung für den Busverkehr im Kreis Soest (Grundlage:

Verkehrserhebung 2001). Die zwischenzeitlich eingetretenen Preissteigerungen wurden aus der Entwicklung der Ticketpreise im Vergleich der Jahre 2001 und 2010 differenziert nach Fahrausweistyp und Preisstufe abgeleitet, mit den aktualisierten Nachfrageinformationen multiplikativ verknüpft und durch die RLG zusätzlich plausibilisiert. Zusätzlich wurden die Ausgleichsbeträge nach §45a PBefG und §148 SGB IX durch die Verkehrsunternehmen aktualisiert.

## Schritt 2: Linienbündel bilden und bewerten

Unter Beachtung der verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge sowie sonstiger Rahmenbedingungen (hier: Bündelung entlang der Unternehmensgrenzen) werden mögliche Linienbündel (Bündelungsvarianten) als Vergleichsfälle entwickelt und anhand der in Schritt 1 ermittelten Kenngrößen bewertet. Im Fall ungünstiger Bündelzuschnitte wird ein Neuzuschnitt von Bündeln durchgeführt und der Bewertungsprozess wiederholt (iterativer Ansatz). Dabei werden auch die Interessen mittelständischer Unternehmen und die daraus abgeleiteten Ansprüche an die Bündelgröße beachtet.

Auf der Grundlage theoretischer Überlegungen sowie ausgewählter Ansätze in anderen Räumen kann die in Bild 11-2 dargestellte Kategorisierung von Bündelgrößen abgeleitet werden.

Netzgröße	Fahrzeuge	Fahrplan-h/d	Einwohner
Kleines Netz	5 - 15	35 - 150	10.000 - 25.000
Mittleres Netz	15 - 25	125 - 250	25.000 - 50.000
Großes Netz	25 - 50	200 - 600	50.000 - 100.000
Sehr großes Netz	50 - 150	475 - 1.800	100.000 - 250.000

Bild 11-2: Kategorisierung von Bündelgrößen anhand von Angebotsparametern

Für den Kreis Soest ergeben sich daraus anzustrebende Bündelgrößen in der Größenordnung mittlerer Netze (ca. 15 bis 25 Fahrzeuge).

Für die Linien der RLG wurde derselbe methodische Ansatz gewählt, obwohl sie durch die Direktvergabe aller der RLG genehmigten Linien im ÖDLA zu einem Liniennetz zusammengefasst wurden. Die einheitliche Methodik sichert den Nachweis der sachlichen Substantiierung der im betrauten Liniennetz zum Ausdruck kommenden Zusammenfassung der Einzelbündel aus RLG-Linien. Dass im ÖDLA an die RLG vergebene Liniennetz stellt sich damit als eine Aggregation sachlich begründeter Einzelbündel dar. Die Zusammenfas-

sung der Einzelbündel in einem Liniennetz erhöht die Integrationseffekte, z.B. weil weitere betriebliche Optimierungen erzielt werden können und der wirtschaftliche Ausgleich zwischen den Linien auf eine breitere Basis gestellt wird.

### Schritt 3: Ergebnis ableiten

Aus diesem iterativen Prozess folgt schließlich der Vorschlag einer geeigneten Linienbündelung für den Kreis Soest als Ergebnis der Betrachtung.

## 11.5 Ergebnis der Linienbündelung

In Bild 11-3 sind die Linienkenngrößen für jede untersuchte Bündelungsvariante für RLG und in Bild 11-4 für BRS und VGB dargestellt. Da jede Bündelungsvariante bereits die verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge beachtet, kann die Auswahl der letztendlich favorisierten Bündelungsvariante allein anhand des Kostendeckungsgrades und der Bündelgröße erfolgen.

Variante	Teilnetz	Fahrzeug-Std./d	Fahrzeug-km/d <sup>1)</sup>	Fahrzeugbedarf/d <sup>1)</sup>	Anzahl Linien	Deckungsgrad [%] <sup>2)</sup>
<b>Gesamtnetz</b>		468	12.105	65	66	<b>100</b>
<b>Korridor</b>	LIP	98	2.071	10	8	<b>91</b>
	Li-Er-An-Rü-Wa	96	2.955	15	17	<b>108</b>
	SOE	92	1.994	11	14	<b>105</b>
	Soe-War-Möh	85	2.382	12	11	<b>89</b>
	Wel-Lip-Soe	50	1.358	10	9	<b>71</b>
	Wer-Ens-Soe	46	1.344	6	7	<b>149</b>
<b>Korridor aggregiert</b>	LIP + Li-Er-An-Rü-Wa	194	5.027	25	25	<b>99</b>
	SOE + Soe-War-Möh	177	4.376	23	25	<b>98</b>
	Wel-Lip-Soe + Wer-Ens-Soe	96	2.702	17	16	<b>106</b>
<b>Ost-West</b>	Ost	280	7.409	37	36	<b>96</b>
	West	188	4.696	27	30	<b>106</b>
<b>NordOst-SüdWest</b>	NordOst	244	6.385	35	34	<b>93</b>
	SüdWest	223	5.720	30	32	<b>108</b>

1) Werte basieren auf Analogiebetrachtungen und eingerechneten Größen und können daher nur zu Vergleichszwecken herangezogen werden.

2) Der Deckungsgrad ist durch Bezug auf das Gesamtnetz normiert worden. Er berücksichtigt nicht, dass das Netzangebot der RLG insgesamt zu einem negativen Ergebnis führt, das durch die Ausgleichsleistung des Kreises Soest auf der Grundlage des ÖDLA ausgeglichen wird.

Bild 11-3: Kenngrößen der Bündelungsvarianten der RLG

Variante	Teilnetz	Fahrzeug-Std./d	Fahrzeug-km/d <sup>1)</sup>	Fahrzeugbedarf/d <sup>1)</sup>	Anzahl Linien	Deckungsgrad [%] <sup>2)</sup>
<b>Gesamtnetz</b>		323	9.191	48	42	<b>100</b>
<b>Korridor</b>	LIP-GES	43	1.240	6	7	<b>112</b>
	LIP-WAR	67	2.024	9	5	<b>78</b>
	SOE-MÖH	29	855	5	4	<b>127</b>
	SOE-BAS	55	1.540	8	8	<b>85</b>
	SOE-WEL	11	282	2	2	<b>84</b>
	WER	53	1.441	8	5	<b>108</b>
	WIC	65	1.809	11	11	<b>110</b>
<b>Korridor aggregiert</b>	LIP-GES	43	1.240	6	7	<b>112</b>
	LIP-WAR	67	2.024	9	5	<b>78</b>
	SOE-MÖH-BAS	85	2.395	13	12	<b>101</b>
	SOE-WEL-WER	64	1.723	10	7	<b>104</b>
	WIC	65	1.809	11	11	<b>110</b>
<b>Ost-Mitte-West</b>	Ost	110	3.265	14	12	<b>91</b>
	Mitte	110	3.025	17	15	<b>96</b>
	West	103	2.902	17	15	<b>113</b>

1) Werte basieren auf Analogiebetrachtungen und eingerechneten Größen und können daher nur zu Vergleichszwecken herangezogen werden.  
2) Der Deckungsgrad ist durch Bezug auf das Gesamtnetz normiert worden.

Bild 11-4: Kenngrößen der Bündelungsvarianten der BRS+VGB

Im Ergebnis dieses Berechnungs- und Abwägungsprozesses ergibt sich für den Kreis Soest folgende Linienbündelung:

- Linien der **Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH** gemäß Variante „Korridor aggregiert“:

- **LIP + Li-Er-An-Rü-Wa:**

- |            |            |       |       |
|------------|------------|-------|-------|
| • R61      | • C2 (Lip) | • 568 | • 676 |
| • R66      | • C3 (Lip) | • 657 | • 678 |
| • R71      | • C4 (Lip) | • 658 | • 679 |
| • S60      | • C5 (Lip) | • 659 | • 680 |
| • T661     | • 558      | • 660 |       |
| • T681     | • 564      | • 662 |       |
| • C1 (Lip) | • 567      | • 665 |       |

- **SOE + Soe-War-Möh:**

- |            |            |            |       |
|------------|------------|------------|-------|
| • R51      | • C3 (Soe) | • C6 (Soe) | • 552 |
| • C1 (Soe) | • C4 (Soe) | • C7 (Soe) | • 601 |
| • C2 (Soe) | • C5 (Soe) | • 549      | • 603 |

- 605
- 630
- 633
- 634
- 635
- 644
- 647
- 648
- 650
- 651
- 652
- 653
- 656
- R36

- **Wel-Lip-Soe + Wer-Ens-Soe:**

- R41
- R47
- T31
- T33
- T66
- 335
- 525
- 526
- 531
- 535
- 621
- 625
- 626
- 627
- 629

In Bild 11-5 ist die Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln der Variante „Korridor aggregiert“ grafisch dargestellt.

- Linien der **Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH und der Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbH & Co. KG** gemäß Variante „Ost-Mitte-West“:

- **Ost:**

- R62
- R63
- R64
- R76
- R77
- 539
- 540
- 563
- 672
- 673
- 691
- 692

- **Mitte:**

- R49
- R81
- T49
- T55
- 522
- 528
- 532
- 548
- 569
- 581
- 583
- 685
- 686
- 687
- 688

- **West:**

- R42
- T61
- T62
- 511
- 512
- 513
- 514
- 515
- T63
- 516
- 546
- 611
- 612
- 623
- 624
- 626
- 627
- 629

In Bild 11-6 ist die Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln der Variante „Ost-Mitte-West“ grafisch dargestellt.







## 11.6 Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten

Ziel der Linienbündelung ist es, geschlossene Teilnetze zu schaffen, die jeweils durch ein Unternehmen bedient werden. Solche Teilnetze sind unter den gegebenen Marktbedingungen jedoch nicht möglich, da sich die Konzessionserteilung bislang auf einzelne Linien mit unterschiedlichen Laufzeiten bezieht.

Die sachgerechte Bündelung von Linien wird durch harmonisierte Konzessionslaufzeiten wesentlich erleichtert. Hierzu wird ein Zeitpunkt bestimmt, zu dem die Mehrzahl der Genehmigungen eines Teilnetzes ausläuft. Erneute Anträge bezüglich einzelner Linien sollen dann lediglich bis zu diesem Datum verlängert werden, so dass zum Harmonisierungszeitpunkt die gebündelte Genehmigungserteilung für das gesamte Linienbündel möglich wird.

Eine Übersicht der Konzessionslaufzeiten der im Kreis Soest verkehrenden Linien zeigen Anlage 3 und Anlage 4. Für die in Kap. 11.5 benannten Linienbündel der BRS/VGB lassen sich daraus geeignete Harmonisierungszeitpunkte ableiten. Dabei müssen auch mögliche Wechselwirkungen zwischen räumlich benachbarten Linienbündeln im Kreis Soest sowie beispielsweise im Hochsauerlandkreis beachtet werden.

Die gewählten Harmonisierungszeitpunkte liegen jeweils zwischen dem Auslaufen der ersten und der letzten Konzession der Einzelgenehmigungen, die in die jeweiligen Linienbündel einfließen sollen. Linienkonzessionen, die **vor** dem gewählten Harmonisierungszeitpunkt enden, werden bis zu diesem (ersten) Harmonisierungszeitpunkt verlängert. Linienkonzessionen, die **nach** dem gewählten (ersten) Harmonisierungszeitpunkt enden, werden bis zum Auslaufen der Konzession zunächst unverändert weiterbetrieben. Erst mit Auslaufen ihrer Konzession werden sie dem betreffenden Linienbündel zugeordnet und erhalten dann eine Konzessionslaufzeit, die sich aus dem gewählten ersten Harmonisierungszeitpunkt zzgl. 8 Jahre ergibt (sog. zweiter Harmonisierungszeitpunkt). Für die Linienbündel von BRS/VGB ergeben sich entsprechend folgende Harmonisierungszeitpunkte (vgl. Bild 11-7):

- Linienbündel Ost: 09.10.2019
- Linienbündel Mitte: 30.04.2018
- Linienbündel West: 24.05.2016.

Für die RLG ist ein Harmonisierungszeitpunkt anzustreben, der eine möglichst weitgehende Kongruenz zur Laufzeit des ÖDLA bis zum 31.12.2020



aufweist. Hierfür werden die Linien ausgewählt, die nach der Verabschiedung des NVP im Jahr 2012 als erste zur Wiedererteilung anstehen. Dies sind die Linien C1 bis C5 (Lip), die zum 04.04.2012 enden. Für diese Linien ist eine Genehmigungslaufzeit von acht Jahren bis zum 04.04.2020 anzustreben. Damit ergibt sich eine zeitliche Diskrepanz zum ÖDLA, der bis zum 31.12.2020 läuft.

Um eine vollständige Kongruenz zwischen den Genehmigungslaufzeiten der mit dem ÖDLA vergebenen Personenverkehrsdienste und den Liniengenehmigungen herzustellen, wäre entweder eine genehmigungsrechtliche Überbrückung oder ein neu zu vergebender ÖDLA, der den derzeit vergebenen ÖDLA bereits am Stichtag 05.04.2020 ablöst, anzustreben.

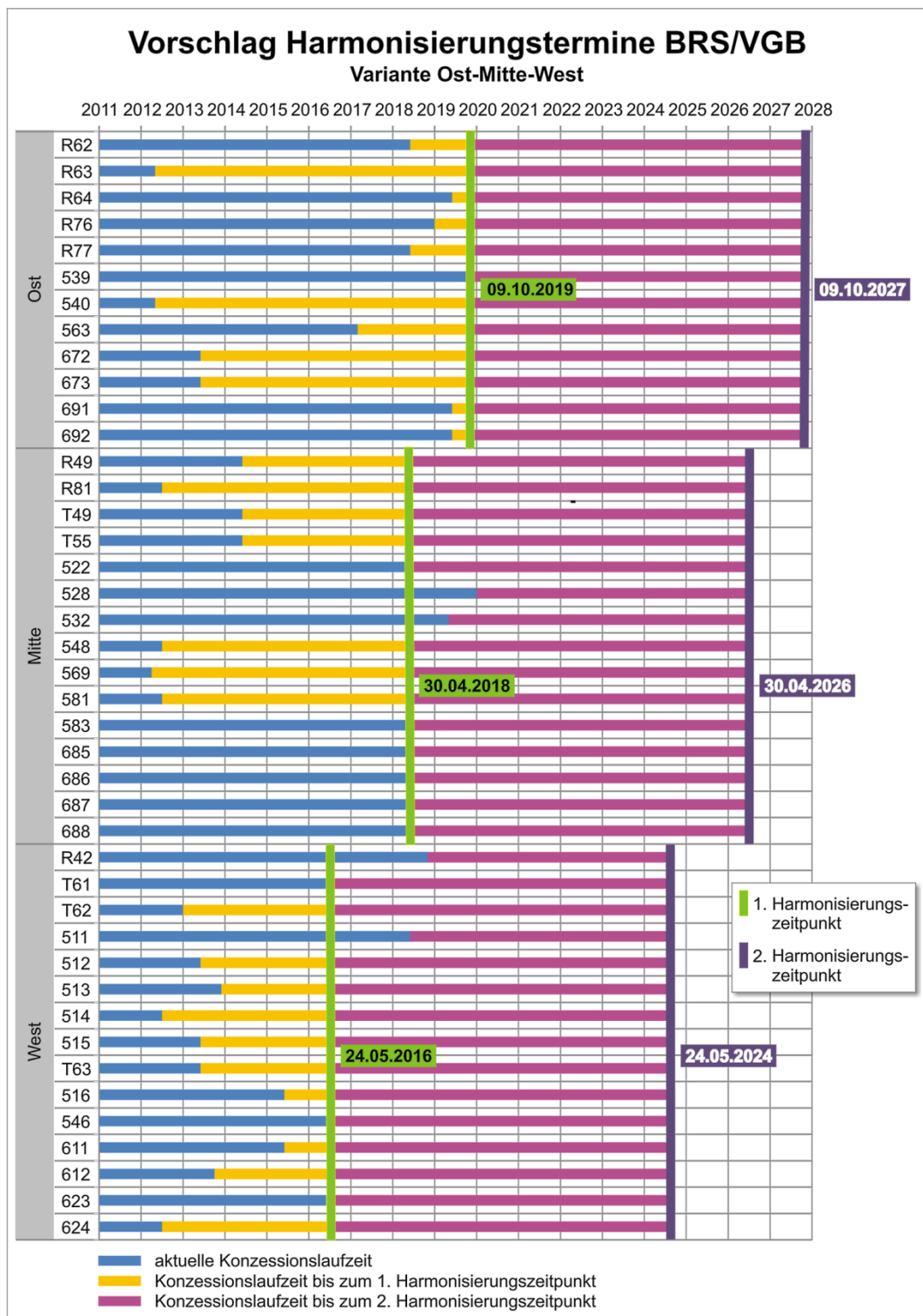


Bild 11-7: Harmonisierungstermine der BRS/VGB-Linienbündel (Variante Ost-Mitte-West)

## 12 Finanzierungsplanung

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in NRW ist im ÖPNVG NRW geregelt. Die Förderung stützt sich auf die vier in Bild 11-8 dargestellten Pauschalen bzw. pauschalierten Zuwendungen ab. Die für den Kreis Soest als Aufgabenträger ÖSPV unmittelbar bestimmten Pauschalen werden nachfolgend näher erläutert.

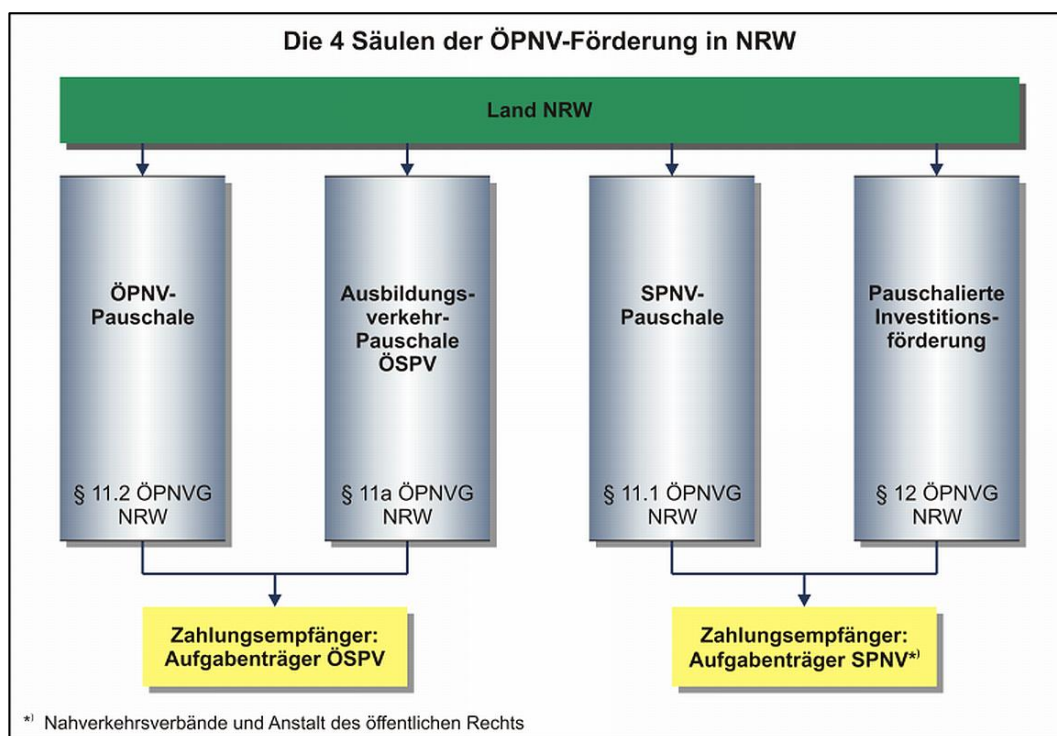


Bild 11-8: Die vier Säulen der ÖPNV-Förderung in NRW

### ÖPNV-Pauschale

Die kommunalen Aufgabenträger (Kreise und kreisfreie Städte) erhalten eine jährliche ÖPNV-Pauschale in Höhe von 110 Mio. Euro. Knapp 93% dieser Mittel erhalten die Empfänger auf der Grundlage ihres prozentualen Anteils an der für das Jahr 2007 gewährten ÖPNV-Fahrzeugförderung. Der komplementäre Anteil von rund 7% wird nach der in 2007 den Kreisen und kreisfreien Städten gewährten Aufgabenträgerpauschale verteilt. Der Kreis Soest erhält rund 887.200 Euro.

Die Aufgabenträger leiten mindestens 80% der Fördermittel an öffentliche und private Verkehrsunternehmen für Zwecke des ÖPNV (mit Ausnahme des SPNV) weiter. Die verbleibenden Mittel können die ÖPNV-Aufgabenträger für Zwecke des ÖPNV eigenverantwortlich verwenden oder aber an Dritte (z.B.

Kommunen zur Verbesserung der baulichen Ausstattung von Haltestellen oder zur ÖPNV-Beschleunigung an LSA) weiterleiten, sofern diese ebenfalls Zwecke des ÖPNV verfolgen.

Der Kreises Soest hat am 24.10.2011 eine neue Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuwendungen für Fahrzeuge und Servicequalität im ÖPNV gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW beschlossen. Damit ergeben sich gravierende Änderungen zur bisherigen Förderpraxis. Die wesentliche Änderung besteht in der Umstellung von einer bisher investiven Förderung in Fahrzeuge auf eine konsumtive Förderung. Diese neue Fördersystematik besteht aus drei Säulen:

- Förderung von Qualitätsstandards von Fahrzeugen,
- Förderung von „jungen“ Fahrzeugen,
- Förderung von Servicequalität (hier ist auch weiterhin eine investive Förderung möglich).

### **Ausbildungsverkehr-Pauschale**

Die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV erhalten eine jährliche Ausbildungsverkehr-Pauschale. Die Ausbildungsverkehr-Pauschale beträgt in 2011 landesweit zunächst 100 Mio. Euro und ab 2012 landesweit 130 Mio. Euro pro Jahr. Die Pauschale fällt in 2011 geringer aus als in den Folgejahren, da das Land 2011 noch Restzahlungen nach §45a PBefG leisten muss.

Die Aufgabenträger leiten mindestens 87,5% der Fördermittel an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiter zum Zweck des Ausgleichs der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit rabattierten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Linienverkehr gemäß §§42, 43 Nr. 2 PBefG (allgemeiner Linienverkehr bzw. Sonderlinienverkehr für die Schülerbeförderung) entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden.

Bis zu 12,5% der Ausbildungsverkehr-Pauschale können die Aufgabenträger zur Finanzierung von Maßnahmen verwenden, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie der Qualitätsverbesserung im Ausbildungsverkehr dienen. Sie können diesen Teil der Mittel auch für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen einsetzen oder hierfür an Dritte weiterleiten.

Der Kreis Soest erhält einen Anteil an der Ausbildungsverkehr-Pauschale in Höhe von rund 2,058 Mio. Euro ab 2012 (ca. 1,58%). Der Hochsauerlandkreis, der Märkische Kreis sowie die Kreise Soest und Unna und die Stadt Hamm haben mit dem Ziel, eine im Grundsatz einheitliche ÖPNV-Förderung jeweils für ihr Gebiet zu gewähren, eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erarbeitet. Diese Vorschrift wurde von den Kreisen und der Stadt jeweils einzeln für ihr Gebiet verabschiedet. Die allgemeine Vorschrift gibt für die Verkehrsunternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Form von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr vor. Für die Anwendung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird den Verkehrsunternehmen im Gegenzug ein finanzieller Ausgleich nach den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift gewährt. Durch Anwendung der allgemeinen Vorschrift soll ein einheitlicher, transparenter und rechtssicherer Zugang zu den Ausgleichsleistungen für antragberechtigte Verkehrsunternehmen im Gebiet der Kreise und der Stadt gewährleistet werden.

### **Pauschalierte Investitionsförderung**

Das Land gewährt den Aufgabenträgern des SPNV eine jährliche pauschalierte Investitionsförderung in Höhe von mindestens 150 Mio. Euro. Hiervon erhält der NWL 11,205 %. Dies entspricht etwa 16,8 Mio. €. Gefördert werden können:

- Neubau und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur,
- Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur, sofern die Maßnahmen zu einer Funktionsverbesserung für den ÖPNV führen (Unterhaltungsmaßnahmen sind nicht förderfähig),
- sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV.

Mindestens 50% der Mittel müssen für Investitionsmaßnahmen außerhalb des SPNV eingesetzt werden; gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass mindestens 50% in Infrastrukturprojekte fließen. Schließlich dürfen die Mittel auch für die Planung und die Vorbereitung des Neu- und Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur oder die Modernisierung bzw. Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV verwendet werden.

Für das Jahr 2011 flossen dem Kreis Soest aus der Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW knapp 1 Mio. EUR zu, die wie folgt verwendet wurden:

- Einbau von Aufzügen am Bahnhof Geseke,
- Barrierefreier Umbau des ZOB am Bahnhof Soest.

Für das Jahr 2012 gibt es keine Förderanträge aus dem Kreis Soest.

Die Finanzierung der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH für die Erfüllung der aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Aufwendungen erfolgt durch Erträge und – sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt – durch Ausgleichsleistungen des Kreises Soest und des Hochsauerlandkreises. Der Kreis Soest und der Hochsauerlandkreis haben vereinbart, den aus Personen- und Güterverkehr resultierenden Jahresfehlbetrag der RLG im Verhältnis 43,2 % (Kreis Soest) zu 56,8 % (Hochsauerlandkreis) auszugleichen. Im Kreis Soest wird die Hälfte des Verlustes von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden getragen.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage des Kreises Soest besteht die Notwendigkeit, die ÖPNV-bedingten Ausgaben zu reduzieren. Als Ziel wird angestrebt, das durch den Kreis Soest gedeckte Defizit der RLG auf 3,5 Mio. €/Jahr zu senken. Verbesserungen im ÖPNV des Kreises Soest können nur noch dann durchgeführt werden, wenn sie kostenneutral sind. Den kreisangehörigen Städten und Gemeinden bleibt selbstverständlich vorbehalten, das lokale ÖPNV-Angebot und die lokale ÖPNV-Infrastruktur eigenverantwortlich zu verbessern.

## 13 Anlagen

Anlage 1: ÖPNV-Angebot im Kreis Soest (Stand: Fahrplan 2010/2011)

Anlage 2: Nahverkehrsplan NWL - Handlungskonzept (Kreis Soest)

Anlage 3: Analyse der regionalen Verbindungsqualität (Kreis Soest)

Anlage 4: Konzessionslaufzeiten - RLG

Anlage 5: Konzessionslaufzeiten - BRS und VGB

# Anlagen

Linie	Konzession	Verkehrsmittel	Linienverlauf	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag	
				Takt [Min]			Takt [Min]			Takt [Min]	
				5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr	5-20 Uhr	20-24 Uhr	0-5 Uhr	0-24 Uhr	Betriebszeit
IC/ICE	DB	Zug	- Hamm - Soest - Lippstadt - Paderborn - Warburg - Paderborn - Hamm - Dortmund - Essen - Duisburg - Düsseldorf - Köln - Aachen	7 Fahrten	-	-	6 Fahrten	-	-	8 Fahrten	07:00-21:00
RE 1	DB	Zug	Hagen - Fröndenberg - Arnsberg - Meschede - Bestwig - Brilon-Wald - Warburg [- Kassel]	60	60	-	60	-	-	60	06:00-20:00
RE 17	DB	Zug	Dortmund - Hördle - Fröndenberg - Arnsberg - Meschede - Bestwig - Winterberg	60	1 Fahrt F	-	60	-	-	60	06:30-23:00
RE 57	DB	Zug	Dortmund - Holzwickede - Umma - Werl - Soest	30	60	60	60	60	60	60	08:00-24:00
RB 59	eurobahn	Zug	Münster - Hamm - Soest - Lippstadt - Paderborn - Altenbeken - Warburg	30	60	60	30	60	60	30/60	00:00-01:00 06:00-24:00
RB 89	eurobahn	Zug	Lippstadt - Erwitte - Antöchte	-	kein Takt F	-	-	kein Takt	kein Takt	kein Takt	00:00-04:00 19:00-24:00
N1	RLG	Regionalbus	Bremen - Niederense - Neheim - Hüsten	-	-	-	-	kein Takt	kein Takt	kein Takt	00:00-04:00
N6	RLG	Regionalbus	Lippstadt - Wadersloh - Beckum	-	-	-	-	kein Takt	kein Takt	kein Takt	00:00-04:00
N11	RVM	Regionalbus	Lippstadt - Rheda-Wiedenbrück	überw. 60	kein Takt	-	60	-	-	kein Takt	00:00-04:00
R12	WB	Regionalbus	Soest - Oestinghausen - Hovestadt - Herzfeld	60	-	-	60/(120)	-	-	-	07:00-17:00
R36	RLG	Regionalbus	Hamm - Rhytern - Werl	60	60	-	60/(120)	-	-	-	06:00-21:00
R41	RLG	Regionalbus	Werl - Wickede (Ruhr)	60	60	-	60/(120)	-	-	-	07:00-22:00
R42	BRS	Regionalbus	Soest - Hiddingsen - Berlingsen - Körbecke - Delecke	60	kein Takt	-	60	-	-	-	07:00-20:00
R47	RLG	Regionalbus	Warstein - Belecke - Niederbergheim - Echtrup - Soest	60	kein Takt	-	60/(120)	-	-	-	06:00-22:00
R49	BRS	Regionalbus	(Soest) - Ostönnen - Niederense - Neheim	60	-	-	60/(120)	-	-	-	06:00-23:00
R51	RLG	Regionalbus	Lippstadt - Bad Westerkotten - Erwitte (- Warstein)	60	60	-	60/(120)	-	-	-	06:00-20:00
R54	RLG	Regionalbus	Rüthen - Oestereiden - Bökenförde - Lippstadt	60	60	-	60	-	-	-	06:00-20:00
R61	BRS	Regionalbus	Lippstadt - Dedinghausen - Ehninghausen - Geseke	60	-	-	120	-	-	-	06:00-18:00
R62	BRS	Regionalbus	Lippstadt - Hörste - Mönninghausen - Geseke	60	-	-	120	-	-	-	08:00-15:00
R63	BRS	Regionalbus	Lippstadt - Overhagen - Benninghausen - Eickelborn	60	-	-	60/(120)	-	-	-	09:00-16:00
R64	BRS	Regionalbus	Belecke - Altenröthen - Rüthen	60	-	-	60/(120)	-	-	-	08:00-19:00
R66	RLG	Stadt-/Ortsbus	(R72 Beckum-) Wadersloh - Lippstadt	60	-	-	60/(120)	-	-	-	07:00-19:00
R71	RLG	Regionalbus	Meschede - Hirschberg - Warstein	überw. 60	-	-	60/(kein Takt)	-	-	-	07:00-18:00
R73	RVM	Regionalbus	Warstein - Kallenhardt - Rüthen	überw. 60	60	-	60/(kein Takt)	-	-	-	07:00-18:00
R76	BRS	Regionalbus	Soest - Bad Sassendorf - Lohne	30	60	-	30/(60)	-	-	-	06:00-20:00
R77	BRS	Regionalbus	Lippstadt - Erwitte - Antöchte - Belecke - Warstein	60	60	-	60	-	-	-	07:00-14:00
R81	BRS	Schnellbus	Welver	teilw. 120	-	-	-	-	-	-	-
S60	RLG	TaxiBus	Oestinghausen - Hultrop - Lippborg	60	-	-	-	-	-	-	-
T28	RLG	TaxiBus	Lentrop - Vellinghausen - Lippborg	60/120	-	-	-	-	-	-	-
T31	RLG	TaxiBus	Körbecke - Sudrandweg	kein Takt	-	-	kein Takt	-	-	-	-
T33	RLG	TaxiBus	(Soest) - Hiddingsen - Berlingsen - Büecke - Körbecke	kein Takt	-	-	kein Takt	-	-	-	-
T49	BRS	TaxiBus	Bentrop - Wiehagen - Wickede	60	-	-	60	-	-	-	08:00-16:00
T55	BRS	TaxiBus	TaxiBus Bremen - Niederense	kein Takt	-	-	-	-	-	-	-
T61	BRS	TaxiBus	Ense-Bremen - Wickede (Ruhr)	kein Takt	-	-	-	-	-	-	-
T62	BRS	TaxiBus	Herzfeld - Hovestadt - Schöneberg - Eickelborn	60	-	-	-	-	-	-	-
T63	BRS	TaxiBus									
T66	RLG	TaxiBus									

F = nur an Freitagen und vor Feiertagen T = als TaxiBus (7) = teilweise als TaxiBus S = nur an Schultagen 60/(120) = 120' - Takt ab Samstag Nachmittag

Anlage 1: ÖPNV-Angebot im Kreis Soest (Stand: Fahrplan 2010/2011)





# Anlagen

Linie	Konzes- sion	Verkehrsmittel	Linienverlauf	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag	
				Takt [Min]		Betriebszeit	Takt [Min]		Betriebszeit	Takt [Min]	
				5-20 Uhr	20-24 Uhr		5-20 Uhr	20-24 Uhr		0-24 Uhr	Betriebszeit
C1	RLG	Stadt-/Ortsbus	Lippstadt	30	-	06:00-20:00	30	-	08:00-19:00	60	14:00-19:00
C1	RLG	Stadt-/Ortsbus	Soest	30	-	07:00-19:00	30/(60)	-	07:00-19:00	60	14:00-19:00
C2	RLG	Stadt-/Ortsbus	Lippstadt	30	-	06:00-20:00	30	-	08:00-19:00	60	14:00-19:00
C2	RLG	Stadt-/Ortsbus	Soest	30	-	06:00-19:00	30/(60)	-	07:00-19:00	60	14:00-19:00
C3	RLG	Stadt-/Ortsbus	Lippstadt	30	-	05:00-20:00	30	-	08:00-13:00	-	-
C3	RLG	Stadt-/Ortsbus	Soest	30	-	06:00-19:00	30	-	08:00-14:00	-	-
C4	RLG	Stadt-/Ortsbus	Lippstadt	30	-	06:00-20:00	30/(60)	-	08:00-20:00	60	13:00-19:00
C4	RLG	Stadt-/Ortsbus	Soest - Meiningsen - Deiringsen - Güme	60	-	06:00-19:00	60	-	07:00-14:00	120	10:00-20:00
C5	RLG	Stadt-/Ortsbus	Lippstadt	30	-	06:00-19:00	30/(60)	-	08:00-19:00	60	13:00-19:00
C5	RLG	Stadt-/Ortsbus	Soest	60	-	05:00-20:00	60/(120)	-	07:00-20:00	120	13:00-19:00
C6	RLG	Stadt-/Ortsbus	Soest	60	-	07:00-19:00	60	-	08:00-14:00	-	-
C7	RLG	Stadt-/Ortsbus	Soest	60	-	07:00-18:00	60	-	09:00-13:00	-	-
80	TWE	Regionalbus	Lippstadt - Rietberg - Verl - Bielefeld	kein Takt	-	06:00-20:00	kein Takt	-	10:00-16:00	-	-
160	BRS	Regionalbus	Fröndenberg - Bentrop - Wickede	kein Takt	-	07:00-16:00	-	-	-	-	-
326	RLG	Regionalbus	Neheim Busbahnhof - Wirmern Krankenhaus	kein Takt S	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
335	RLG	Regionalbus	Lippborg - Herzfeld - Beckum	kein Takt	-	06:00-18:00	-	-	-	-	-
373	RVM	Regionalbus	Oelde - Diestredde - Herzfeld	kein Takt S	-	07:00-14:00	kein Takt S	-	07:00-12:00	-	-
370	RVM	Regionalbus	Bad Waldliesborn - Osthusen - Liesborn - Wadersloh	kein Takt S	-	07:00-14:00	kein Takt S	-	07:00-11:00	-	-
383	RVM	Regionalbus	Bad Waldliesborn - Langenberg - Benteler - Wadersloh	kein Takt S	-	07:00-14:00	kein Takt S	-	06:00-12:00	-	-
465	BBH	Regionalbus	Geseke - Büren	überw. 60	-	06:00-22:00	120	-	06:00-20:00	120	12:00-21:00
466	BBH	Regionalbus	Rüthen - Büren	kein Takt S	-	07:00-16:00	-	-	-	-	-
492	BBH	Regionalbus	Lippstadt-Garfein - Salzkotten	kein Takt	-	06:00-20:00	kein Takt	-	06:00-14:00	-	-
493	BBH	Regionalbus	Geseke - Paderborn	kein Takt	-	07:00-21:00	120	-	07:00-20:00	kein Takt	10:00-20:00
511	BRS	Regionalbus	Werl - Ense-Bremen - Neheim-Hüsten	überw. 60	-	05:00-21:00	60	-	07:00-17:00	120	11:00-20:00
512	BRS	Regionalbus	Ense-Bremen - Lüttringen - Neheim	kein Takt	-	06:00-19:00	120 T	-	09:00-13:00	-	-
513	BRS	Regionalbus	Wickede-Echthausen - Ense-Vierhausen	kein Takt S	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
514	BRS	Regionalbus	Wickede - Menden	überw. 30/60	-	05:00-23:00	60/(120)	120	06:00-21:00	120	09:00-21:00
515	BRS	Regionalbus	Wickede - Waltingen - Ense-Bremen	kein Takt S	-	06:00-14:00	-	-	09:00-16:00	-	-
516	BRS	Regionalbus	Wickede - Echthausen - Volkwinkel	überw. 120	-	06:00-18:00	120 T	-	-	-	-
522	VGB/BRS/RLG	Regionalbus	Werl - Sönnen - Wambeln - Scheidungen - Welver	kein Takt S	-	07:00-16:00	-	-	-	-	-
525	RLG	Regionalbus	Werl - Hilbeck - Allen - Rhyern	kein Takt S	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
526	RLG	Regionalbus	Werl - Hilbeck - Drechen - Rhyern	kein Takt S	-	07:00-16:00	-	-	-	-	-
528	VGB/VB Hamm/BRS	Regionalbus	Soest - Berwicke - Dinker	kein Takt S	-	06:00-19:00	-	-	-	-	-
531	RLG	Regionalbus	Soest - Meiningsen - Bremen	kein Takt S	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
532	BRS	Regionalbus	Soest - Schwiele (-Scheidungen)	kein Takt	-	06:00-21:00	kein Takt	-	08:00-16:00	kein Takt T	20:00-21:00
535	RLG	Regionalbus	Soest - Oestinghausen - Lippborg	kein Takt S	-	06:00-14:00	-	-	-	-	-
539	BRS	Stadt-/Ortsbus	Lippstadt - Herlar - Hörste - Lipperode	kein Takt S	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
540	BRS	Regionalbus	Salzkotten - Thüle/Verne - Geseke	kein Takt S	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
546	BRS	Regionalbus	Werl - Büderich - Hemmerde - Stockum	kein Takt S	-	07:00-16:00	-	-	-	-	-
548	BRS	Regionalbus	Dellecke - Breitenbach - Arnsberg	120	-	06:00-20:00	120	-	09:00-16:00	kein Takt	10:00-17:00
549	RLG	Regionalbus	Körbecke - Wamel - Niederbergheim	60	-	05:00-20:00	60	-	08:00-14:00	120	10:00-21:00

Anlage 1: ÖPNV-Angebot im Kreis Soest (Stand: Fahrplan 2010/2011) - Fortsetzung



Linie	Konzession	Verkehrsmittel	Linienverlauf	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag	
				Takt [Min]		Betriebszeit	Takt [Min]		Betriebszeit	Takt [Min]	
				5-20 Uhr	20-24 Uhr		5-20 Uhr	20-24 Uhr		0-24 Uhr	Betriebszeit
552	RLG	Regionalbus	Soest - Echtrop - Stockum - Niederbergheim - Warstein	kein Takt S	-	-	06:00-14:00	-	-	-	-
558	RLG/BRS	Regionalbus	Anöchte - Eflin / Oestereiden	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
563	BRS/RVM	Stadt-/Orisbus	Lippstadt - Lippstadt-Rebecke	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
564	RLG	Regionalbus	Anöchte - Mellrich - Klieve - Stirpe - Lippstadt	kein Takt S	-	-	07:00-15:00	-	-	-	-
567	RLG	Regionalbus	Lippstadt - Benninghausen - Horn - Altengeseke	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
569	BRS	Regionalbus	Soest/Lohne - Anöchte-Altengeseke	kein Takt	-	-	07:00-20:00	kein Takt	-	07:00-14:00	-
581	BRS	Regionalbus	Bad Sassendorf - Schmeiflecke - Erwitte/ Neuengeeseke - Herringsen	kein Takt	-	-	06:00-20:00	kein Takt	-	06:00-18:00	-
583	BRS	Regionalbus	Soest / Bad Sassendorf - Lippstadt-Benninghausen	kein Takt	-	-	06:00-21:00	kein Takt	-	07:00-19:00	13:00-19:00
601	RLG/BRS	Stadt-/Orisbus	Möhnesee	kein Takt (T)	-	-	07:00-18:00	-	-	-	-
603	RLG/BRS	Stadt-/Orisbus	Möhnesee	kein Takt (T)	-	-	07:00-18:00	-	-	-	-
605	RLG/BRS	Stadt-/Orisbus	Möhnesee	kein Takt (T)	-	-	07:00-20:00	-	-	-	-
611	BRS	Stadt-/Orisbus	Wickede	kein Takt	-	-	07:00-19:00	-	-	-	-
612	BRS	Stadt-/Orisbus	Wickede	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
621	RLG/KVB	Stadt-/Orisbus	Werl	kein Takt S	-	-	07:00-16:00	-	-	-	-
623	BRS	Stadt-/Orisbus	Werl	überw. 60	-	-	06:00-19:00	60	-	08:00-15:00	12:00-19:00
624	BRS	Stadt-/Orisbus	Werl	kein Takt (T)	-	-	07:00-19:00	kein Takt T	-	08:00-14:00	-
625	RLG	Stadt-/Orisbus	Welver	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
626	RLG	Stadt-/Orisbus	Welver	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
627	RLG	Stadt-/Orisbus	Welver	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
629	RLG	Stadt-/Orisbus	Erse	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
630	RLG	Stadt-/Orisbus	Soest	kein Takt S	-	-	07:00-13:00	-	-	-	-
633	RLG	Stadt-/Orisbus	Soest	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
634	RLG	Stadt-/Orisbus	Soest	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
635	RLG	Stadt-/Orisbus	Soest	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
644	RLG	Stadt-/Orisbus	Soest	kein Takt (T)	-	-	06:00-19:00	-	-	-	-
647	RLG	Stadt-/Orisbus	Soest	kein Takt S	-	-	07:00-15:00	-	-	-	-
648	RLG	Stadt-/Orisbus	Soest	kein Takt	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
650	RLG	Stadt-/Orisbus	Warstein	60	-	-	07:00-19:00	60	-	08:00-13:00	-
651	RLG	Stadt-/Orisbus	Warstein	kein Takt	-	-	05:00-21:00	kein Takt	-	16:00-17:00	-
652	RLG	Stadt-/Orisbus	Warstein	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
653	RLG	Stadt-/Orisbus	Warstein	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
654	RLG	Stadt-/Orisbus	Warstein	kein Takt S	-	-	06:00-07:00	-	-	-	-
656	RLG	Stadt-/Orisbus	Warstein	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
657	RLG	Stadt-/Orisbus	Anöchte	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
658	RLG	Stadt-/Orisbus	Anöchte	kein Takt (T)	-	-	07:00-24:00	kein Takt T	-	00:00-04:00 19:00-24:00	00:00-04:00
659	RLG	Stadt-/Orisbus	Anöchte	kein Takt S	-	-	06:00-14:00	-	-	-	-
660	RLG	Stadt-/Orisbus	Anöchte	kein Takt S (T)	-	-	07:00-16:00	-	-	-	-
662	RLG/BRS	Stadt-/Orisbus	Lippstadt	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
665	RLG	Stadt-/Orisbus	Lippstadt	kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-
672	BRS	Stadt-/Orisbus	Rüthen	kein Takt S	-	-	07:00-17:00	-	-	-	-
673	BRS	Stadt-/Orisbus	Rüthen	kein Takt	-	-	07:00-15:00	-	-	-	-

T = nur an Freitagen und vor Feiertagen T = als Taxibus (T) = teilweise als Taxibus S = nur an Schultagen 60/(120) = 120' Takt ab Samstag Nachmittag

Anlage 1: ÖPNV-Angebot im Kreis Soest (Stand: Fahrplan 2010/2011) - Fortsetzung



Linie	Konzes- sion	Verkehrs- mittel	Linienverlauf	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag		
				Takt [Min]		Betriebszeit	Takt [Min]		Betriebszeit	Takt [Min]		
				5-20 Uhr	20-24 Uhr		0-5 Uhr	5-20 Uhr		20-24 Uhr	0-5 Uhr	0-24 Uhr
676	RLG	Stadt-/Ortsbus Erwitte		kein Takt (T)	kein Takt T	-	08:00-24:00	kein Takt T	kein Takt T	kein Takt T	kein Takt T	00:00-04:00
678	RLG	Stadt-/Ortsbus Erwitte		kein Takt S	-	-	07:00-13:00	-	-	-	-	-
679	RLG	Stadt-/Ortsbus Erwitte		kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
680	RLG	Stadt-/Ortsbus Erwitte		kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
T681	RLG	TaxiBus Erwitte		kein Takt T	kein Takt T	-	06:00-24:00	kein Takt T	kein Takt T	kein Takt T	kein Takt T	00:00-04:00
685	BRS	Stadt-/Ortsbus Bad Sassendorf		kein Takt (T)	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
686	BRS	Stadt-/Ortsbus Bad Sassendorf		kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
687	BRS	Stadt-/Ortsbus Bad Sassendorf		kein Takt S	-	-	07:00-13:00	-	-	-	-	-
688	BRS	Stadt-/Ortsbus Bad Sassendorf		kein Takt (T)	-	-	07:00-13:00	-	-	-	-	-
691	BRS	Stadt-/Ortsbus Geseke		kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
692	BRS	Stadt-/Ortsbus Geseke		60	-	-	05:00-20:00	120	-	-	-	09:00-16:00
693	BRS	Stadt-/Ortsbus Geseke		kein Takt S	-	-	11:00-14:00	-	-	-	-	-
694	BRS	Stadt-/Ortsbus Geseke		kein Takt S	-	-	07:00-14:00	-	-	-	-	-
695	BRS	Stadt-/Ortsbus Geseke		kein Takt	-	-	08:00-15:00	-	-	-	-	-
T661	RLG	TaxiBus Anröchte		kein Takt T	kein Takt T	-	06:00-24:00	kein Takt T	kein Takt T	kein Takt T	kein Takt T	00:00-04:00
AST	RLG	AST Lippstadt		-	60	-	20:00-24:00	-	60	1 Fahrt	1 Fahrt	00:00-02:00
AST	RLG/BR	AST Soest		60	60	1 Fahrt	00:00-01:00	60	60	1 Fahrt	60	16:00-24:00
AST	RLG/BR	AST Soest - Möhnesee		kein Takt F	kein Takt F	-	19:00-24:00	-	kein Takt	kein Takt	kein Takt	00:00-01:00
AST	RLG	AST Soest - Lippetal/Bad Sassendorf		-	60	1 Fahrt	00:00-01:00	-	60	1 Fahrt	60	00:00-01:00
NachtAST	RLG	AST Soest - Soest/Lippetal/Bad Sassendorf		-	-	-	22:00-24:00	-	-	-	-	22:00-24:00
AST	RLG	AST Lippetal - Soest		60 F	60 F	-	18:00-22:00	60	60	-	60	01:00-05:00
AST	BRS	AST Bad Sassendorf - Soest		60 F	60 F	-	18:00-24:00	60	60	-	60	18:00-22:00

F = nur an Freitagen und vor Feiertagen T = als TaxiBus (T) = teilweise als TaxiBus S = nur an Schultagen 60/(120) = 120' - Takt ab Samstag Nachmittag

Anlage 1: ÖPNV-Angebot im Kreis Soest (Stand: Fahrplan 2010/2011) - Fortsetzung



**KBS 430: Hamm - Soest - Paderborn - Altenbeken - Warburg (-Kassel)****Verknüpfung**

- Optimierung der Umsteigeverbindung RB89 - RE13 in Hamm (Westf.) hinsichtlich der Reisedauer.
- Aufbau einer Anschlussverbindung in Altenbeken zwischen RB84 und RB89 für die Relation Höxter - Warburg/Kassel.
- Verbesserung der Umsteigerelation RB84 - RE1 in Paderborn Hbf.
- Verknüpfungen mit dem regionalen und städtischen Busverkehr in Hamm, Soest, Lippstadt, Geseke, Salzkotten, Paderborn und Warburg.

**Fahrplanangebot**

- Auf- und Ausbau eines transparenten, qualitativ hochwertigen und schnellen Zugangebotes in der Achse nach Kassel-Wilhelmshöhe.
- Kurzer Übergang von Spätzügen ab Münster sowie ein Zug ab Hamm (bis Paderborn) sowie in der Gegenrichtung ab Paderborn (bis Hamm) gegen 1 Uhr in den Wochenendnächten.
- Verbesserung der Verbindung zwischen Paderborn und Kassel in den Tagesrandzeiten, dass von beiden Oberzentren aus die jeweils ersten Ankünfte gegen 7 Uhr und die letzten Abfahrten gegen 22 Uhr möglich sind.
- Einführen des Studenttaktes zwischen Paderborn und Warburg (+0,27 Mio. Zugkm)
- Ausdehnung der Betriebszeiten ab Paderborn auf nach 0 Uhr in Richtung Hamm.

**Fahrzeuge**

- Umsetzung der formulierten Fahrzeuganforderungen in künftigen Wettbewerbsverfahren.
- Vorhalten von 160 km/h lauffähigem Fahrzeugmaterial für die zwischen Hamm und Kassel verkehrenden schnellen Züge, das hinsichtlich des Fahrgastkomforts mindestens mit IR-Zügen vergleichbar ist.

**Infrastruktur Strecken**

- Fortführung der im Rahmen der Ausbaustrecke Dortmund - Kassel vorgesehenen Projekte zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge sowie zum Streckenausbau im Abschnitt Paderborn - Altenbeken.

**Infrastruktur Stationen**

- Für die Weiterentwicklung der Verkehre und zur Verbesserung der Stabilität der Betriebsabwicklung sind Ausbaumaßnahmen im Bahnknoten Hamm dringend erforderlich. Ziel ist u.a. eine höhenfreie Ausfädelung der Züge in der Relation Dortmund - Hamm - Soest.
- Zeitnahe Umsetzung von Ausbaumaßnahmen an den Stationen in Welver, Einbau von Aufzügen zum Mittelbahnsteig in Geseke sowie Bahnsteigerhöhungen in Bad Sassendorf, Dedinghausen, Ehringhausen und Scharmede auf 76 cm.
- Einrichtung eines neuen Haltepunktes Hamm-Westtunneln am Bahnübergang Südfeldweg sowie langfristige Umsetzung des Haltepunktes Paderborn Rosentor.
- Betriebliche Umsetzung der Verknüpfungsmöglichkeit RB89 / RE17 in Warburg in beiden Richtungen am Mittelbahnsteig (bisher weitgehend nur in Richtung Hagen/Paderborn).
- Die Stationen Altenbeken und Warburg werden im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF 2) modernisiert.
- Reaktivierung des Kopfgleises 003 und Einrichten zusätzlicher Gleiswechsel in Paderborn Hbf zur Erhöhung der Bahnhofskapazität.

Anlage 2: Nahverkehrsplan NWL - Handlungskonzept (Kreis Soest)

### **KBS 431: Dortmund – Unna – Soest**

#### **Fahrplanangebot**

- Wiedereinführung des 30-Minuten-Taktes an Samstagen (Rücknahme der Angebotskürzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007).

#### **Fahrzeuge**

- Umsetzung der formulierten Fahrzeuganforderungen in künftigen Wettbewerbsverfahren.

#### **Infrastruktur Strecken**

- Beseitigung von betrieblichen Einschränkungen in Dortmund-Aplerbeck.
- Kapazitäts- und qualitätssteigernde Maßnahmen für den Streckenabschnitt Hörde - Dortmund Hbf (inkl.).

#### **Infrastruktur Stationen**

- Zeitnahe Umsetzung der Ausbaumaßnahmen in Holzwickede.
- Außerhalb des NWL: Schaffung eines neuen zusätzlichen Bahnsteiges am Gleis 1 in Dortmund Hbf.
- Außerhalb des NWL: Umsetzung der Ausbaumaßnahmen an den Stationen Dortmund-Aplerbeck und Dortmund-Hörde.

Anlage 2: Nahverkehrsplan NWL - Handlungskonzept (Kreis Soest) - Fortsetzung

## KBS 435/438: Dortmund / Hagen – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg / Brilon Wald – Brilon Stadt / Warburg (– Kassel)

### Übergeordnete Planungen

- Die im Bundesverkehrswegeplan ab 2015 enthaltenen investiven Mittel in Höhe von 26,6 Mio. EUR (Ausbau Neigetechnik) sind für den Abschnitt Hagen - Warburg zu sichern, um die Infrastruktur qualitativ zu verbessern und die verkehrlich erforderlichen Reisezeitverkürzungen zu realisieren.

### Verknüpfungen

- RE17: Im Abendverkehr fehlen aus Richtung Kassel tägliche Spätanbindungen mit der letzten Abfahrt ab Kassel gegen 22 Uhr, im Frühverkehr eine erste Ankunft in Kassel gegen 7 Uhr.
- Um trotz stetiger Ausdünnung des IC auf der MDV eine stündl. Anbindung an Kassel sicherzustellen, ist im Nahverkehr neben Direktverkehren ein in Warburg miteinander verknüpftes System der Korridore Hellweg und Obere Ruhr aufzubauen.
- In Schwerte sind die mit ITF 2 aufgegebenen Anschlüsse RE17 ↔ RE7 (↔ Münster) wiederherzustellen.
- Verbesserung der Übergänge in Hagen Hbf von der RE17 auf die RE16 in Richtung Essen.
- Im Abendverkehr fehlen aus Richtung Hagen Spätanbindungen bis mindestens nach Bestwig mit Abfahrten täglich ab Hagen nach 22 Uhr (bis 0 Uhr), sowie in den Wochenendnächten Fr/Sa + Sa/So Nachtverkehre mit Anschluss an den zug von Köln mit Abfahrt dort gegen 0 Uhr. Sinnvoll wäre, hier nicht die RE17 auszuweiten, sondern in Schwerte Anschlüsse von der RE7 (ggf. mit zusätzlichen Spätfahrten, siehe RE7) mit den auch hierfür notwendigen zusätzlichen Fahrten der RE57 herzustellen.
- RE57: In Dortmund sind symmetrische Anschlüsse RE57 ↔ RE 11 (↔ Essen) bzw. Obere Ruhr ↔ zentrales Ruhrgebiet herzustellen bzw. aufzubauen.

### Fahrplanangebot

- Die RE17 ist als direkte umsteigefreie Linie mindestens im Zwei-Stunden-Takt nach Kassel-Wilhelmshöhe zu erhalten. Dabei sind Möglichkeiten zur Beschleunigung zu prüfen.
- Bei der Verkürzung der Reisezeiten im Gesamtkorridor Kassel-Wilhelmshöhe - Hagen ist die Bedienungskonzeption der Halte zwischen Hagen Hbf und Warburg näher zu untersuchen. Hier gilt es zwischen der Beibehaltung des heute bestehenden einheitlichen Stundentaktes des RE17 mit den heutigen Fahrzeiten sowie des heute von Mo-Fr bestehenden 30-Minuten-Takts mit der RE57 zwischen Fröndenberg und Bestwig und ggf. umsetzbaren Beschleunigungsmaßnahmen (mit z.B. geänderten Fahrlagen und einer reduzierten Anzahl von Halten) abzuwägen.
- Die Leistungskürzungen zum Fahrplanjahr 2008 in den Tagesrand- bzw. Nebenverkehrszeiten bei der RE17 sind zur Abrundung der Bedienungskonzeption so bald wie möglich wieder zurückzunehmen.
- In Abhängigkeit von den weiteren Entwicklungen im Hellweg-Korridor und auf der Oberen Ruhrtalbahn ist bezüglich der verkehrlichen Entwicklung der Mitte-Deutschland-Verbindung rechtzeitig vor dem Auslaufen der Verkehrsverträge des RE 17 und des Hellweg-Netzvertrages zu prüfen, ob ein Flügelzugkonzept mit Regionalverkehrslinien (z.B. RE17 und RB89 bzw. RE 11) in Warburg, zumindest zweistündlich, ggf. aber auch stündlich, die verkehrliche Anbindung an den Fernverkehrsknoten Kassel-Wilhelmshöhe verbessern kann.
- Im Abendverkehr ist die Angebotslücke ab Dortmund 20-23 Uhr zu schließen

Anlage 2: Nahverkehrsplan NWL - Handlungskonzept (Kreis Soest) - Fortsetzung

## KBS 435/438: Dortmund / Hagen – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg / Brilon Wald – Brilon Stadt / Warburg (– Kassel) - Fortsetzung

### Fahrplanangebot - Fortsetzung

- Am späten Abend fehlt in der Woche ein Zug Dortmund - Bestwig mit Abfahrt ab Dortmund Hbf nach 0 Uhr, in den Wochenendnächten Fr/Sa und Sa/So sind Abfahrten ab Dortmund Hbf bis 2 Uhr wünschenswert.
- Der Taktverkehr der RE57 sollte, auch zur Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung, zwischen den Verkehrstagen Montag - Freitag sowie Samstag und Sonntag vereinheitlicht werden. Hierfür ist die Einrichtung einer Begegnungsstelle in Bigge erforderlich.
- Der Halt Dortmund-Westfalahalle (z.Zt. „Signal Iduna Park“) ist bei der RE57 zur besseren Erschließung des Dortmunder Stadtgebietes und für die Veranstaltungsverkehre als Regelhalt anzustreben.
- Zwischen Warburg und Kassel wird angestrebt die Reisezeiten deutlich zu beschleunigen und in Abstimmung mit dem NVV und der Umsetzung des Regiotram-Zielkonzepts zukünftig nur noch in Hofgeismar und Kassel-Wilhelmshöhe zu halten.
- Im Touristikverkehr (z.B. Wintersport und Fahrradsaison) nach Winterberg sind alle Möglichkeiten zur Verstärkung der Kapazitäten und zu punktuellen Leistungsausweitungen auszuschöpfen. Bei der Einrichtung der Begegnungsstelle in Bigge könnte während der saisonalen Spitzen einzelne Taktverdichter in Lastrichtung umgesetzt werden.

### Fahrzeuge

- Umsetzung der formulierten Fahrzeuganforderungen in künftigen Wettbewerbsverfahren.
- RE17: Im Hinblick auf die saisonal und zeitlich gesehenen Schwankungen in der Fahrgastnachfrage sowie auf Grund der Reaktivierung von Brilon Stadt ist für die Linie RE17 eine Fahrzeugflotte erforderlich, die mit automatischen Kupplungen schnell und möglichst ohne weitere fahrzeugtechnische Einschränkungen komplett untereinander kuppelbar ist. Zudem ist zu prüfen inwiefern beschleunigungsstärkere und durchgängig 140 km/h lauffähige Fahrzeuge es ermöglichen, in Schwerte den Umstieg von/zur RE7 (Münster ↔ Köln) wieder zu erreichen.
- Es ist zu prüfen, inwiefern die Fahrzeugflotte insgesamt optimiert werden kann, da 6 Fahrzeuge derzeit ausschließlich freitags und sonntags im Willingen-Verkehr zum Einsatz kommen.
- Je Fahrzeug ist mindestens ein behindertengerechter Einstieg erforderlich. Auch die Durchgangstüren für Rollstühle und Reisende mit Gepäck müssen passierbar sein, hier besteht noch Handlungsbedarf. Eine Realisierung ist jedoch erst nach Umsetzung einer Ausschreibung der Linie möglich.
- Zur einheitlichen Fahrplangestaltung, die das technische Optimum der verwendeten Fahrzeuge ausreizt, ist eine von der Fahrdynamik, Endgeschwindigkeit und vollständiger Kompatibilität untereinander her einheitliche Fahrzeugplattform (ggf. in unterschiedlichen Größen) anzustreben.
- Zur Verkürzung der Reisezeiten sind Fahrzeuge mit hohem Beschleunigungsvermögen und einer Höchstgeschwindigkeit von mind. 140 km/h erforderlich. Der Fahrgastkomfort der Fahrzeuge hinsichtlich der Laufruhe, des Schallschutzes, Klimatisierung, Sitzplatzkomforts, Gepäckunterbringung (Touristikverkehr Sauerland) und Toilettenverfügbarkeit ist der hohen durchschnittlichen Reiseweite angemessen auszurichten.

Anlage 2: Nahverkehrsplan NWL - Handlungskonzept (Kreis Soest) - Fortsetzung

**KBS 435/438: Dortmund / Hagen – Fröndenberg – Bestwig – Winterberg / Brilon Wald – Brilon Stadt / Warburg (– Kassel) - Fortsetzung**

**Infrastruktur Strecke**

- Anpassung der Intrastruktur mit dem Ziel, eine Verkürzung der Reisezeit im Gesamtkorridor zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Hagen Hbf um bis zu 30 Minuten zu erreichen.
- Die langfristigen Ziele aus dem ersten NVP (vollständiger zweigleisiger Ausbau, weitere Kreuzungsbahnhöfe zur Stabilisierung der Pünktlichkeit sowie Elektrifizierung) werden weiterhin verfolgt.
- Nach dem Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Brilon Wald und Brilon Stadt für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs sind weitere Entwicklungen in Richtung Büren - Paderborn zu berücksichtigen.
- Im Abschnitt Dortmund Hörde - Dortmund Hbf ist aus kapazitiven wie qualitativen Gründen die Infrastruktur (Zugfolge, Weichenverbindungen, 3. Gleis Schnettkerbrück - Hbf, Neubau Bahnsteig 1 in Dortmund Hbf) auszubauen.

**Infrastruktur Stationen**

- Zeitnahe Umsetzung der Ausbaumaßnahmen an den Stationen Bestwig, Olsberg, Schwerte, Neheim-Hüsten, Meschede, Arnsberg, Wickede, Freienohl und Fröndenberg.
- Betriebliche Umsetzung der Verknüpfungsmöglichkeiten RB89 / RE17 in Warburg in beide Richtungen am Mittelbahnsteig (bisher weitgehend nur in Richtung Hagen/Paderborn).
- Nach der städtebaulichen Umgestaltung in Winterberg sind auch die Bahnsteiganlagen (u.a. Bahnsteiganhebung auf 0,76 m) anzupassen.
- In Bigge ist eine Kreuzungsmöglichkeit zu schaffen, um einen täglich einheitlichen und merkbaren Takt anbieten zu können und um an Samstagen und Sonntagen einen Fahrzeugumlauf auf der RE57 einsparen zu können.
- Langfristig soll in Marsberg der Mittelbahnsteig durch einen Außenbahnsteig ersetzt werden und beide Bahnsteige sollen auf 76 cm aufgehöhht werden.
- Außerhalb des NWL: Für Kapazitätsanpassungen auf der RE57 ist an den Kopfgleisen des Dortmunder Hbf eine Flügelungsanlage zu installieren.

Anlage 2: Nahverkehrsplan NWL - Handlungskonzept (Kreis Soest) - Fortsetzung



Regionale Verbindungsqualität zwischen Gemeinden und ihren räumlich nächstgelegenen Mittelzentren im Kreis Soest (Fahrplan 2010/11)									
Relation	Siedlungs-kategorie	Verkehrsmittel, Linie	(rechnerische) Taktfolge NVZ [min]	Betriebszeit	Reisezeit OPNV [min]	Reisezeit- verhältnis* $t_{r,OV} / t_{r,IV}$	Umsiegs- häufigkeit	Anschluss- sicherung (Umsiegszeit)	
Soest Bf - Lippstadt Bf	MZ-MZ	Regionalbahn, RB89	30	05:00-01:00	11	0,3	0		
		Regionalexpress, RE 1	120	06:00-21:00	10	0,3	0		
		<b>Summe</b>	24	<b>05:00-01:00</b>	<b>10-11</b>	<b>0,3</b>	<b>0</b>		
Soest Bf - Warstein Markt	MZ-MZ	Regionalbus, R51	60	06:00-23:00	60	1,9	0		
Soest Bf - Wert Bf	MZ-MZ	Regionalbahn, RB59	30	05:30-01:00	11	0,6	0		
Soest Bf - Bad Sassendorf Alte Post/Bf	MZ-GZ	Regionalbus, R81	30	06:30-21:00	24	3,0	0		
		Regionalbahn, RB89	30	05:00-01:00	4	0,5	0		
		<b>Summe</b>	15	<b>05:00-01:00</b>	<b>4-24</b>	<b>0,5 - 3,0</b>	<b>0</b>		
Soest Bf - Wickede Bf**	MZ-GZ	Regionalbus, R42; Regionalbahn, RB59	30/60; 30	05:30-21:00	33	1,5	1	nein (6min)	
Soest Bf - Möhnesee-Körbecke Rathaus	MZ-GZ	Regionalbus, R49	60	06:00-20:00	23	1,4	0		
Soest Bf - Ense-Bremen Mitte**	MZ-GZ	Regionalbus, 511; Regionalbahn, RB59	teilweise 60; 30	05:30-21:00	43-75	2,2-3,8	1	nein (15-47min)	
Soest Bf - Lippetal-Herzfeld Markt	MZ-GZ	Regionalbus, R36	60	05:30-19:30	26	1,4	0		
Soest Bf - Welver Bf**	MZ-GZ	Regionalbahn, RB89	30	05:00-01:00	7	0,4	0		
Lippstadt Bf - Warstein Markt	MZ-MZ	Schnellbus, S60	60	05:00-20:00	43	1,4	0		
Lippstadt Bf - Geseke Bf	MZ-MZ	Regionalbus, R63	60	05:30-19:30	29	1,6	0		
		Regionalbus, R64	60	05:30-18:30	26	1,4	0		
		<b>Zwischensumme</b>	60	<b>05:30-19:30</b>	<b>26-29</b>	<b>1,4-1,6</b>	<b>0</b>		
		Regionalbahn, RB89	30	05:00-01:00	10	0,6	0		
		<b>Summe</b>	30	<b>05:00-01:00</b>	<b>10-29</b>	<b>0,6-1,6</b>	<b>0</b>		
Lippstadt Bf - Röhren Markt/Schulzentrum**	MZ-GZ	Regionalbus, R62	60	05:30-20:30	44	1,5	0		
Lippstadt Bf - Anröchte Rathaus	MZ-GZ	Regional- & Schnellbus, R71 & S60	60	06:00-18:30	58	1,9	1	ja (7min)	
		<b>Summe</b>	30	<b>05:30-20:30</b>	<b>44-58</b>	<b>1,5-1,9</b>	<b>0-1</b>	<b>ja (7min)</b>	
Lippstadt Bf - Erwitte Bf	MZ-GZ	Schnellbus, S60	60	05:00-20:00	23	1,2	0		
Lippstadt Bf - Erwitte Bf	MZ-GZ	Schnellbus, S60	60	05:00-20:00	15	1,3	0		
		Regionalbus, R61	60	07:00-21:00	20	1,7	0		
		<b>Summe</b>	60	<b>05:00-21:00</b>	<b>15-20</b>	<b>1,3-1,7</b>	<b>0</b>		

**Legende:** entspricht nicht dem Qualitätsziel bzw. Grenzwert entspricht dem Grenzwert entspricht dem Richtwert

\* Reisezeit MV mittels Routenplaner Google Maps

\*\* Mittelzentrum stellt nicht das räumlich nächstgelegene dar

Anlage 3: Analyse der regionalen Verbindungsqualität (Kreis Soest)

Regionale Verbindungsqualität zwischen Gemeinden und ihren räumlich nächstgelegenen Mittelzentren im Kreis Soest (Fahrplan 2010/11)									
Relation	Siedlungs- kategorie	Verkehrsmittel, Linie	(rechnerische) Taktfolge NZZ [min]	Betriebszeit	Reisezeit ÖPNV [min]	Reisezeit- verhältnis* $t_{R,ÖV} / t_{R,IV}$	Umschlags- häufigkeit	Anschluss- sicherung (Umschlagszeit)	
Warstein Markt - Rüthen Markt/Schulzentrum	MZ-GZ	Regionalbus, R77	60	05:30-20:00	29	<b>2,2</b>	0		
Werl Bf - Hamm Hbf**	MZ-MZ	Regionalbus, R41	60	05:30-21:00	<b>42</b>	1,8	0		
Werl Bf - Wickede Bf	MZ-GZ	Regionalbus, R42	<b>30/60</b>	05:30-21:00	16	<b>1,2</b>	0		
Werl Bf - Ense-Bremen Mitte	MZ-GZ	Regionalbus, 511	teilweise 60	05:30-21:00	16	<b>1,2</b>	0		
Werl Bf - Welver Bf/Rathaus	MZ-GZ	Regionalbus, 522	<b>kein Takt</b>	07:00-16:30	<b>15-40</b>	<b>1,0-2,7</b>	0		
Arnsberg Bf - Wickede Bf**	MZ-GZ	Regionalexpress, RE17/RE57	<b>30</b>	05:00-00:30	16	<b>0,7</b>	0		
Arnsberg Bf - Ense-Bremen Mitte**	MZ-GZ	Regionalbus, 511; Stadtbuss C1	teilweise 60; <b>30</b>	05:30-20:30	<b>57</b>	<b>2,5</b>	1	nein (1-5min)	
		regionalbus, 511; Regionalexpress, RE17/RE5	teilweise 60; <b>30</b>	05:30- <b>13:30</b>	<b>32-50</b>	<b>1,4-2,2</b>	1	nein (2-22min)	
		<b>Summe</b>	<b>teilweise 60; 30</b>	<b>05:30-20:30</b>	<b>32-57</b>	<b>1,4-2,5</b>	<b>1</b>	<b>nein (1-22min)</b>	
Hamm Hbf - Welver Bf**	MZ-GZ	Regionalbahn, RB89	<b>30</b>	05:00-01:00	8	<b>0,3</b>	0		

**Legende:** **entspricht nicht dem Qualitätsziel bzw. Grenzwert** entspricht dem Grenzwert **entspricht dem Richtwert**

\* Reisezeit MV mittels Routenplaner Google Maps

\*\* Mittelzentrum stellt nicht das räumlich Nächste dar

Anlage 3: Analyse der regionalen Verbindungsqualität (Kreis Soest)

## Anlagen

Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Konzessionslaufzeit
R36	Soest - Oestinghausen - Hovestadt - Herzfeld	RLG	28.02.2016
R41	Hamm - Rhynern - Werl	RLG	31.01.2016
R47	Werl - Ostönnen	RLG	09.06.2015
R51	Warstein - Belecke - Niederbergheim - Echtrop - Soest	RLG	31.01.2016
R61	Lippstadt - Bad Westernkotten - Erwitte (- Warstein)	RLG	30.04.2014
R66	Lippstadt - Overhagen - Benninghausen - Eickelborn	RLG	31.03.2018
R71	Belecke - Altenrüthen - Rüthen	RLG	31.10.2019
S60	Lippstadt - Erwitte - Anröchte - Belecke - Warstein	RLG	31.08.2019
T31	Oestinghausen - Hultrop - Lippborg	RLG	20.06.2015
T33	Uentrop - Vellinghausen - Lippborg	RLG	20.06.2015
T66	Herzfeld - Hovestadt - Schoneberg - Eickelborn	RLG	20.06.2015
T661	Anröchte	RLG	08.01.2014
C1 (Lip)	Lippstadt	RLG	04.04.2012
C1 (Soe)	Soest	RLG	11.09.2013
C2 (Lip)	Lippstadt	RLG	04.04.2012
C2 (Soe)	Soest	RLG	11.09.2013
C3 (Lip)	Lippstadt	RLG	04.04.2012
C3 (Soe)	Soest	RLG	11.09.2013
C4 (Lip)	Lippstadt	RLG	04.04.2012
C4 (Soe)	Soest - Meiningsen - Deiringsen - Günne	RLG	11.09.2013
C5 (Lip)	Lippstadt	RLG	04.04.2012
C5 (Soe)	Soest	RLG	11.09.2013
C6 (Soe)	Soest	RLG	11.09.2013
C7 (Soe)	Soest	RLG	11.09.2013
335	Lippborg - Herzfeld - Beckum	RLG	27.05.2015
525	Werl - Hilbeck - Allen - Rhynern	RLG	31.10.2019
526	Werl - Hilbeck - Drechen - Rhynern	RLG	31.01.2016
531	Soest - Meiningsen - Bremen	RLG	31.12.2016
535	Soest - Oestinghausen - Lippborg	RLG	28.02.2016
549	Körbecke - Wamel - Niederbergheim	RLG	27.05.2014
552	Soest - Echtrop - Stockum - Niederbergheim - Warstein	RLG	31.01.2016
558	Anröchte - Berge - Effeln / Oestereiden	RLG/BRS	09.06.2018
564	Anröchte - Mellrich - Klieve - Stirpe - Lippstadt	RLG	13.12.2016
567	Lippstadt - Benninghausen - Horn - Altengeseke	RLG	31.07.2019
568	Lippstadt - Wadersloh	RLG	31.05.2012
601	Möhnesee	RLG/BRS	07.08.2018
603	Möhnesee	RLG/BRS	07.08.2018
605	Möhnesee	RLG/BRS	07.08.2018
621	Werl	RLG/KVB	31.05.2018
625	Welver	RLG	30.04.2018
626	Welver	RLG	31.05.2014
627	Welver	RLG	30.04.2018
629	Ense	RLG	31.01.2020
630	Soest	RLG	31.07.2013
633	Soest	RLG	31.07.2013
634	Soest	RLG	31.07.2013
635	Soest	RLG	31.07.2013
644	Soest	RLG	30.06.2019
647	Soest	RLG	31.07.2013
648	Soest	RLG	30.06.2013

Anlage 4: Konzessionslaufzeiten - RLG

## Anlagen

---

Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Konzessions- laufzeit
650	Warstein	RLG	31.01.2019
651	Warstein	RLG	31.05.2014
652	Warstein	RLG	30.06.2019
653	Warstein	RLG	31.05.2014
656	Warstein	RLG	31.08.2015
657	Anröchte	RLG	09.10.2017
658	Anröchte	RLG	30.04.2018
659	Anröchte	RLG	20.08.2017
660	Anröchte	RLG	19.08.2017
662	Lippstadt	RLG/BRS	30.04.2018
665	Lippstadt	RLG	31.05.2013
676	Erwitte	RLG	31.08.2015
678	Erwitte	RLG	05.09.2015
679	Erwitte	RLG	05.09.2015
680	Erwitte	RLG	15.10.2016
681	Erwitte	RLG	31.07.2019

Anlage 4: Konzessionslaufzeiten - RLG - Fortsetzung

## Anlagen

Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Konzessionslaufzeit
R42	Werl - Wickede (Ruhr)	BRS	31.10.2018
R49	Soest - Hiddingsen - Berlingsen - Körbecke - Delecke	BRS	27.05.2014
R62	Rüthen - Oestereiden - Bökenförde - Lippstadt	BRS	31.05.2018
R63	Lippstadt - Dedinghausen - Ehringhausen - Geseke	BRS	04.04.2012
R64	Lippstadt - Hörste - Mönninghausen - Geseke	BRS	28.05.2019
R76	Meschede - Hirschberg - Warstein	BRS	15.12.2018
R77	Warstein - Kallenhardt - Rüthen	BRS	31.05.2018
R81	Soest - Bad Sassendorf - Lohne	BRS	13.06.2012
T49	Körbecke - Südrandweg	BRS	27.05.2014
T55	(Soest) - Hiddingsen - Berlingsen - Büecke - Körbecke	BRS	27.05.2014
T61	Bentrop - Wiehagen - Wickede	BRS	24.05.2016
T62	TaxiBus Bremen - Niederense	BRS	20.12.2012
511	Werl - Ense-Bremen - Neheim-Hüsten	BRS	31.05.2018
512	Ense-Bremen - Lüttringen - Neheim	BRS	29.05.2013
513	Wickede-Echthausen - Ense-Vierhausen	BRS	30.11.2013
514	Wickede - Menden	BRS	11.06.2012
515	Wickede - Waltringen - Ense-Bremen	BRS	29.05.2013
T63	Ense-Bremen - Wickede (Ruhr)	BRS	28.05.2013
516	Wickede - Echthausen - Neheim-Hüsten	BRS	31.05.2015
522	Werl - Sönnern - Wambeln - Scheidingen - Welper	VGB/BRS/RLG	31.05.2018
528	Soest - Berwicke - Dinker	VGB/Verkehrsbetrieb Hamm/BRS	17.12.2019
532	Soest - Schwefe (-Scheidingen)	BRS	30.04.2019
539	Lippstadt -Herlar - Hörste - Lipperode	BRS	09.10.2019
540	Salzkotten - Thüle/Verne - Geseke	BRS	04.04.2012
546	Werl - Büderich - Hemmerde - Stockum	BRS	24.05.2016
548	Delecke - Arnsberg	BRS	12.06.2012
563	Lippstadt - Lippstadt-Rebbeke	BRS/RVM	12.02.2017
569	Soest/Lohne - Anröchte-Altengeseke	BRS	17.03.2012
581	Bad Sassendorf - Schmerlecke - Erwitte/ Neuengeseke - Herringsen	BRS	13.06.2012
583	Soest / Bad Sassendorf - Lippstadt-Benninghausen	BRS	31.05.2018
611	Wickede	BRS	31.05.2015
612	Wickede	BRS	30.09.2013
623	Werl	BRS	24.05.2016
624	Werl	BRS	13.06.2012
672	Rüthen	BRS	29.05.2013
673	Rüthen	BRS	29.05.2013
685	Bad Sassendorf	BRS	30.04.2018
686	Bad Sassendorf	BRS	30.04.2018
687	Bad Sassendorf	BRS	30.04.2018
688	Bad Sassendorf	BRS	30.04.2018
691	Geseke	BRS	31.05.2019
692	Geseke	BRS	31.05.2019

Anlage 5: Konzessionslaufzeiten - BRS und VGB



Ingenieurgruppe für  
Verkehrswesen und  
Verfahrensentwicklung

---

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Tel.: +49(0241) 9 46 91-41

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(0241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

---

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug

---