

6. Teilkonzept Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV)

Das Teilkonzept für den öffentlichen Personennahverkehr, das sowohl den straßengebundenen als auch den schienengebundenen ÖPNV umfasst, wird mit dem Ziel entwickelt, das derzeitige ÖPNV-Angebot zu optimieren. Vorschläge zur Verbesserung des Angebotes erfolgen in erster Linie aus Sicht der Fahrgäste, wobei bei der Definition der Anforderungen durchaus die (finanzielle) Machbarkeit berücksichtigt wird. Eine betriebliche Bewertung der Einzelmaßnahmen erfolgt nicht. Dementsprechend sind vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen in jedem Fall auch die betrieblichen Aspekte zu betrachten.

Damit hebt sich das ÖPNV-Konzept des VEP vom gültigen Nahverkehrsplan /G5/, der sich in erster Linie mit dem regionalen Verkehr im Märkischen Kreis befasst, ab. Außerdem lässt die Märkische Verkehrsgesellschaft derzeit eine Untersuchung zur Optimierung des Nahverkehrsnetzes im Märkischen Kreis erarbeiten, das auch auf die betrieblichen Aspekte einbezieht.

6.1 Beschreibung der derzeitigen ÖPNV-Situation im Untersuchungsgebiet

6.1.1 Bedeutung des ÖPNV im nördlichen Märkischen Kreis

Die im Jahr 2002 in den Städten Hemer, Menden und Iserlohn durchgeführte Haushaltsbefragung weist für die erfasste Personengruppe einen ÖPNV-Anteil von ca. 5,6% am gesamten Verkehrsaufkommen aus. Berücksichtigt man bei der Interpretation dieser Zahl, dass besonders mobile Personengruppen bei der Befragung überproportional vertreten waren, so ergibt sich ein ÖPNV-Anteil von ca. 7% am Gesamt-Modal-Split für das Untersuchungsgebiet. Insofern haben Busse und Bahnen in Hemer, Menden und Iserlohn eine unterdurchschnittliche Verkehrsbedeutung im Vergleich zu ähnlich strukturierten Gebieten .

Die Ursachen hierfür lassen sich nur vermuten. Möglicherweise wird das Angebot des ÖPNV im nördlichen Märkischen Kreis trotz des überwiegend guten Standards zu wenig wahrgenommen, so dass das vorhandene Angebot fast ausschließlich durch die Personengruppen genutzt wird, die keinen Zugang zur Kfz-Nutzung haben und somit auf den ÖPNV angewiesen sind. Offenbar stellt die Nutzung von Bussen und Bahnen im nördlichen Märkischen Kreis kaum eine Alternative zum Kfz dar.

Auch wenn in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, den ÖPNV attraktiver zu machen und sein Erscheinungsbild zu verbessern, gibt es noch erheblichen Handlungsbedarf. So befinden sich zum Beispiel die Bahnhöfe in Menden und Iserlohn sowie der ZOB Hemer; die als zentralen Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz dienen, in einem sehr unattraktivem Zustand.

Möglicherweise sind aber auch Defizite im vorhandenen ÖPNV-Angebot ein Grund für die verhältnismäßig geringe Nutzung. Insofern können durchaus Potentiale für die Erhöhung der ÖPNV-Nutzung bestehen, die durch entsprechende Verbesserung des Angebots und die Beseitigung bestehender Defizite – zumindest teilweise – ausgeschöpft werden können.

6.1.2 ÖPNV-Struktur und Bedienungsangebot

Der öffentliche Personennahverkehr in den Städten Hemer, Menden und Iserlohn wird zum überwiegenden Teil durch den liniengebundenen Busverkehr abgedeckt. Der Schienenverkehr, der im Bezug auf die funktionale Hierarchie des ÖPNV als Rückgrat dienen sollte, übernimmt im wesentlichen die Anbindung der Städte Menden und Iserlohn an den Rhein-Ruhr-Raum. Verbindungsfunktionen innerhalb des Untersuchungsraumes werden durch das vorhandene Schienenverkehrsangebot nur in geringem Umfang wahrgenommen. Dies liegt vor allem daran, dass innerhalb des VEP-Gebietes keine durchgehende Schienenstrecke betrieben wird, die die drei Städte miteinander verbindet. Die ehemals vorhandene Schienenstrecke wurde zwischen Iserlohn und Hemer stillgelegt, die frühere Trasse steht in Teilbereichen für eine Reaktivierung nicht mehr zur Verfügung. In der folgenden **Tabelle 6.1-1** sind die Linien des SPNV, die das Untersuchungsgebiet bedienen, zusammengestellt. Eine direkte Bedienung durch den Schienenfernverkehr (Interregio, Intercity, Intercity-Express) besteht nicht. **Anlage 6.1-1** gibt die Netzstruktur des SPNV wieder.

Linie	Streckenverlauf	ausgewählte Haltepunkte	Takt
RE16	Essen - Hagen - Hohenlimburg - Letmathe - Siegen	Letmathe	60min
RB53	Dortmund - Schwerte - Hennen - Iserlohn	Hennen, Kalthof, Iserlohn	60min
RB54	Unna - Fröndenberg - Menden	Bösperde, Menden	60min
RB54	Fröndenberg – Menden - Neuenrade	Menden, Menden Süd, Lendringsen	60min
RB56	Hagen - Hohenlimburg - Letmathe - Iserlohn	Letmathe, Iserlohn	60min
RB56	Letmathe - Iserlohn	Letmathe, Iserlohn	60min
RB91	Hagen - Hohenlimburg - Letmathe - Siegen	Letmathe	60min

Tab. 6.1-1: SPNV-Linien in Menden und Iserlohn

Das VEP-Gebiet wird von insgesamt 37 Buslinien bedient. Dazu gehören die Schnellbuslinien S1 (Iserlohn-Altena-Lüdenscheid) und S4 (Iserlohn-Hemer-Menden). Außerdem werden in Hemer vier und in Menden drei Bürgerbuslinien betrieben, die in der Gesamtanzahl ebenfalls enthalten sind, jedoch nur ein sehr begrenztes Angebot bieten. **Tabelle 6.1-2** gibt einen Überblick über die ÖPNV-Linien in Hemer, Menden und Iserlohn und die derzeitigen Bedienungshäufigkeiten. In **Anlage 6.1-2** ist das Linienangebot schematisch wiedergegeben. Deutlich erkennbar ist, dass viele Linien wechselnde Linienwege aufweisen, wodurch die Begreifbarkeit für den Fahrgast deutlich erschwert wird.

Eine Auswertung der Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen (vgl. **Anlage 6.1-3**) zeigt, dass die Siedlungsflächen weitgehend durch ÖPNV-Angebote abgedeckt sind. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass teilweise keine Vertaktung besteht und die Bedienungshäufigkeit auf einzelnen Linien sehr gering ist.

Linie	Streckenverlauf	Fahrten 15.00-19.00 h
S1	<i>Lüdenscheid - Altena - Iserlohn</i>	7
S4	Iserlohn - Hemer - Menden	8
1	<i>Hohenlimburg - Letmathe - Iserlohn - Hemer</i>	18
2	Brockhausen - Deilinghofen - Hemer - Landhausen - Rombrock - Kalthof	8
3	Hemer - Heppingsen - Hüingsen	3
4	Iserlohn - Kesbern - Ihmert - Dahlsen - Obergrüne	5
5	Iserlohn, Lasbeck - Letmathe - Stübecken	1
6	Iserlohn, Papenholz - Grümannsheide - Oestrich - Letmathe - Gymnasium	4
7	Iserlohn,ZOB - Lössel	7
10	Hemer - Iserlohn - Nußberg - Gerlingsen	1
11	Iserlohn,Wohnpark Buchenwäldchen - Iserlohn,Liebigstraße	8
12	Iserlohn,Im Lau - Iserlohn,Liebigstraße	8
13	Iserlohn,Quellengrund - Iserlohn - Sonnenhöhe - Hemer	8
14	Iserlohn,Quellengrund - Iserlohn - Seilersee - Wolfskoblen - Echelnteichweg	8
15	Hohenlimburg - Markenfeld - Letmathe - Dröschede - Iserlohn - Hombruch	16
17	Iserlohn,Bahnhof - Iserlohn,ZOB - Griesenbrauck - Sümmern - Rombrock	3
19	Kalthof - Iserlohn,ZOB - Medice	2
21	Menden,In den Liethen - Platte Heide - Battenfeld - Lendringsen - Hüingsen	8
22	Iserlohn,Bahnhof - Sümmern - Battenfeld - Lendringsen - Oberrödinghausen	8
23	Menden,Obsthof - Battenfeld - Böesperde - <i>Fröndenberg</i>	4
24	Menden,Platte Heide - Gelber Morgen - Battenfeld - Lahrfeld	8
25	<i>Balve</i> - Menden,Asbeck - Lendringsen - Lürbke	2
26	Menden,Lendringsen - Oberoesbern - Niederbarge	1
27	Menden,Battenfeld - Halingen - <i>Langschede - Unna</i>	8
31	Letmathe,Bahnhof - <i>Schwerte - Dortmund</i>	4
33	<i>Altena - Evingsen - Ihmert - Westig - Hemer,ZOB</i>	8
37	<i>Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Letmathe</i>	8
130	Iserlohn,Bahnhof - Kalthof - Rheinermark - Hennen - <i>Schwerte</i>	4
131	Iserlohn,Bahnhof - Kalthof - Döpplingsen - Hennen - Geisecke - Schwerte	4
132	<i>Fröndenberg - Menden - Balve - Neuenrade</i>	1
233	Ruthenbeck - Frönsberg	8
514	Menden,Bahnhof - <i>Wickedede - Werl</i>	4
H1	Bürgerbus Hemer	1
H2	Bürgerbus Hemer	1
H3	Bürgerbus Hemer	1
H4	Bürgerbus Hemer	1
M1	Bürgerbus Menden	1
M2	Bürgerbus Menden	2
M3	Bürgerbus Menden	2

Tab. 6.1-2: Buslinien in Hemer, Menden und Iserlohn

6.1.3 ÖPNV-Tarifstruktur

Die Ausgestaltung des Tarifsystems entscheidet wesentlich mit über die Nutzung und damit über die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV. Das Untersuchungsgebiet gehört zur Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL), in der seit Mai 2000 eine tarifliche Integration von SPNV und straßengebundenem ÖPNV besteht.

Das Tarifsystem unterscheidet innerhalb des Tarifgebiets 9 Preisstufen, von denen die Stufen 1 und 2 die Stadtnetze betreffen und die übrigen Stufen 3 bis 9 den regionalen Verkehr abdecken. Neben den üblichen Einzelfahrkarten, Tageskarten, Wochenkarten und Monatskarten werden verschiedene Sonderfahrkarten für begrenzte Personengruppen bzw. Gültigkeitsbereiche angeboten. Die Fahrpreise liegen im Mittel über denjenigen des benachbarten Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr.

Für ein freizügiges Fahren im gesamten Untersuchungsgebiet benötigt der Fahrgast eine Zeitkarte der Preisstufe 4, die dann im gesamten Märkischen Kreis gültig ist; ein gesondertes „Nordkreis-Ticket“ existiert nicht.

Aufgrund der Lage am östlichen Rand des Agglomerationsraums Rhein-Ruhr bestehen auch im ÖPNV sehr starke Pendlerverflechtungen, die durch die Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Verkehrsverbänden behindert werden. Von 1996 bis 2000 existierte ein Übergangs- und Gemeinschaftstarif zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Märkischen Kreis, durch den eine durchgängige Nutzung der ÖPNV-Verkehrsmittel beider Verbundräume mit einer Fahrkarte möglich war. Seit dem Jahr 2000 gilt im Ruhr-Lippe-Tarif eine sog. Kragenlösung, die ins VRR-Tarifgebiet hineinragt. Die Fahrpreise innerhalb des Kragens orientieren sich allerdings an den (höheren) Preisen des VRL.

6.1.4 ÖPNV-Nachfrage

Der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) hat im Jahr 2001 Fastgasterhebungen auf den Linien des SPNV durchführen lassen, die für den Bereich des Untersuchungsgebietes ausgewertet wurden. In **Tabelle 6.1-3** sind die Einsteiger und Aussteiger an den Haltestellen des SPNV in Menden und Iserlohn zusammengestellt. Dementsprechend wurden bei der Erhebung 2.944 Einsteiger und 2.770 Aussteiger an den SPNV-Haltestellen in Menden und Iserlohn gezählt. Da 874 Fahrgäste den SPNV innerhalb des Untersuchungsgebietes nutzen (Binnenverkehr) und an den Bahnhöfen Iserlohn und Letmathe täglich rd. 400 Fahrgäste zwischen Linien des SPNV umsteigen, liegt die Gesamtfahrgastanzahl im SPNV für das Untersuchungsgebiet bei ca. 4.400 Personen täglich.

Einsteiger

Haltepunkt	RE16		RB54	RB56	RB91	Gesamt
Letmathe	235			301	104	640
Iserlohn		436		663		1099
Iserlohnerheide		58				58
Kalthof		132				132
Hennen		68				68
Bösperde			69			69
Menden			758			758
Menden Süd			71			71
Lendringsen			49			49
Insgesamt	235	694	947	964	104	2944

Aussteiger

Haltepunkt	RE16	RB53	RB54	RB56	RB91	Gesamt
Letmathe	229			399	66	694
Iserlohn		425		633		1058
Iserlohnerheide		48				48
Kalthof		92				92
Hennen		49				49
Bösperde			89			89
Menden			527			527
Menden Süd			158			158
Lendringsen			55			55
Insgesamt	229	614	829	1032	66	2770

Tab. 6.1-3: Einsteiger- und Aussteigerzahlen für die Haltestellen des SPNV in Menden und Iserlohn in 2001 /19/

Rd. 20% der Fahrgäste in den Bahnen nutzen für den Vor- bzw. Nachlauf Linienbusse; die wichtigsten Umsteigepunkte sind die Bahnhöfe Iserlohn und Menden. In **Tabelle 6.1-4** sind die Umsteigerbeziehungen im SPNV für die Haltestellen in Menden und Iserlohn wiedergegeben.

	Gesamt		Umsteiger		Anteil		Gesamt
	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	
Letmathe	640	694	50	40	7,8%	5,8%	6,7%
Iserlohn	1099	1058	290	387	26,4%	36,6%	31,4%
Iserlohnerheide	58	48	9	5	15,5%	10,4%	13,2%
Kalthof	132	92	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Hennen	68	49	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Bösperde	69	89	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Menden	758	527	154	123	20,3%	23,3%	21,6%
Menden Süd	71	158	22	50	31,0%	31,6%	31,4%
Lendrigsen	49	55	2	2	4,1%	3,6%	3,8%
Summe	2944	2770	527	607	17,9%	21,9%	19,8%

Tab 6.1-4: Umsteigerbeziehungen zwischen dem SPNV und dem Linienbusverkehr für die Haltestellen in Menden und Iserlohn in 2001 /19/

Für das Busliniennetz erfolgte im Januar 2002 eine Fahrgastzählung (Kompletterhebung) für den Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr. Die Ergebnisse dieser Fahrgastzählung sind im Zwischenbericht umfassend dokumentiert. **Tabelle 6.1-5** enthält eine Zusammenstellung der wichtigsten Eckwerte; **Anlage 6.1-4** beinhaltet eine entsprechende graphische Darstellung.

Demnach nutzten in dem betrachteten 4-Stunden-Zeitbereich ca. 10.800 Fahrgäste die Linienbusse im Untersuchungsgebiet. In dieser Zahl sind Umsteiger jedoch mehrfach enthalten, da eine differenzierte Analyse der Umsteigerzahlen nicht erfolgte. Erfahrungsgemäß werden in dem 4-Stunden-Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr ca. 28% der ÖPNV-Fahrgäste befördert /20/. Dementsprechend führt eine Hochrechnung zu dem Ergebnis, dass täglich ca. 38.500 Fahrgäste die Linienbusse in Hemer, Menden und Iserlohn nutzen. Diese Zahl korrespondiert mit dem Ergebnis der Haushaltsbefragung.

Für die Verknüpfung mit den Nachbarkommunen hat der Linienbusverkehr im Vergleich zum SPNV ebenfalls erhebliche Bedeutung. Rund 860 Fahrgäste überqueren während des 4-Stunden-Zeitbereiches 15.00 bis 19.00 Uhr die Grenzen des Untersuchungsgebietes per Bus; was einem täglichen Aufkommen von ca. 3.100 Fahrgästen entspricht.

Buslinie	Fahrten 15.00-19.00	Einsteiger im Untersuchungsgebiet	Aussteiger	Gebietsgrenze		Fahrgäste insgesamt
				Einfahrt	Ausfahrt	
Linie S1	7	136	86	68	118	204
Linie S4	8	493	493			493
Linie 1	26	1601	1541	79	39	1680
Linie 2	8	566	566			566
Linie 3	3	50	50			50
Linie 4	5	76	76			76
Linie 5	1	34	34			34
Linie 6	4	24	24			24
Linie 7	7	248	248			248
Linie 10	1	79	79			79
Linie 11	8	375	375			375
Linie 12	8	437	437			437
Linie 13	8	619	619			619
Linie 14	8	666	666			666
Linie 15	16	1699	1688	31	42	1730
Linie 17	3	45	45			45
Linie 19	2	9	9			9
Linie 21	8	692	692			692
Linie 22	8	1059	1059			1059
Linie 23	4	165	128	26	63	191
Linie 24	8	196	196			196
Linie 25	2	10	9	1	2	11
Linie 26	1	1	1			1
Linie 27	8	356	364	28	20	384
Linie 31	4	30	35	11	14	41
Linie 33	8	248	248	15	15	263
Linie 37	8	149	111	59	97	208
Linie 130	4	181	189	32	24	213
Linie 131	4	99	107	24	16	123
Linie 132	1	11	12	2	1	13
Linie 233	8	8	8			8
Linie 514	4	60	55	15	20	75
Linie H1	1	3	3			3
Linie H2	1	4	4			4
Linie H3	1	2	2			2
Linie H4	1	4	4			4
Linie M1	1	14	14			14
Linie M2	2	3	3			3
Linie M3	2	3	3			3
Summe	222	10455	10283	391	471	10846

Tab. 6.1-5: Fahrgastzahlen der Buslinien in Hemer, Menden und Iserlohn im Januar 2002, Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr

Zum Vergleich: Der Quell- und Zielverkehr (Kfz-Verkehr) bezogen auf das Untersuchungsgebiet umfasst täglich mehr als 100.000 Kfz. Im ÖPNV mit Schiene und Linienbus werden täglich rund 7000 Fahrgäste zwischen dem Untersuchungsgebiet und dem Umland befördert. In der folgenden **Tabelle 6.1-6** sind die ÖPNV-Fahrten zwischen Hemer, Menden und Iserlohn sowie zu den umliegenden Kommunen wiedergegeben.

Relation	ÖPNV ohne Schiene 15.00 - 19.00 Uhr		Tages- Verkehr Pers./24h	SPNV Tages- Verkehr Pers./24h	ÖPNV Tages- Verkehr Pers./24h
	Hin Pers./4h	Rück Pers./4h			
Iserlohn - Hemer	500	336	2.986		2.986
Iserlohn - Menden	127	83	750		750
Hemer - Menden	108	96	729		729
Umland - Iserlohn	304	350	2.336	2.391	4.727
Umland - Hemer	15	15	107		107
Umland - Menden	72	106	636	1.532	2.168
Summe	1.126	986	7.544	3.923	11.467

Tab 6.1-6: Städteübergreifender ÖPNV im Untersuchungsgebiet

Dass die Inanspruchnahme des ÖPNV in Hemer, Menden und Iserlohn nicht gleichmäßig über die Stadtgebiete verteilt ist, zeigt eine Auswertung, die in **Anlage 6.1-5** dokumentiert ist. Dabei wurde für die einzelnen Ortsteile das Gesamtverkehrsaufkommen und das ÖPNV-Aufkommen ohne Schülerverkehre (auf der Basis der erfassten Einsteiger- und Aussteigerzahlen) gegenübergestellt. Dabei schneiden die Stadtteile, die über ein gutes oder sehr gutes ÖPNV-Angebot verfügen, in der Regel deutlich besser ab, als Stadtteile mit ähnlichem Verkehrsaufkommen, bei denen das ÖPNV-Angebot signifikant schlechter ist. Insofern wird hier belegt, dass sich durch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durchaus Modal-Split-Effekte erzielen lassen.

6.1.5 Mängel im derzeitigen ÖPNV-System

Der Nahverkehrsplan für den Märkischen Kreis stuft das lokale ÖPNV-Angebot in Hemer, Menden und Iserlohn als ausreichend ein. Dennoch lässt sich bei einer genauen Analyse eine Vielzahl von Ansatzpunkten für Verbesserungen erkennen, die - zum überwiegenden Teil - ohne tiefgreifende Eingriffe in die vorhandenen Angebotsstrukturen möglich sind. Um einen Überblick über das vorhandene Angebot und die zugehörige Verkehrsnachfrage auf den einzelnen Buslinien zu erhalten, sind in der folgenden **Tabelle 6.1-7** die wesentlichen Informationen für einzelne (möglichst homogen gewählte) Linienabschnitte dargestellt.

Linie	Streckenabschnitt	Takt	Bedienungszeit	Fahrgast-Nachfrage	Belegung
		(min)	Richtung 1	Pers./4h	Pers./Bus
S1	Iserlohn, ZOB. – Iserlohn, MGV-Betr.hof	60/30	6.01 – 19.01	187	13
	Iserl., MGV-Betr.hof. – Altena, Nachroth	60/30	6.13 – 19.13	183	13
S4	Iserlohn, Bf. – Iserlohn, Danziger Str.	30	5.25-19.25	254	32
	Hemer Westig Drehsch. – Hemer, Edelb.	30	4.29-20.14	260	33
	Menden Hassenbruch – Menden, Bf.	30	4.29-20.14	207	26
1	Hemer, ZOB – Iserlohn, Bahnhof	15	4.34 – 23.30	648	25
	Iserlohn, Bahnhof – Letmathe, Mitte	15	5.07– 23. 54	525	20
	Letmathe, Mitte – Letmathe, Ostfeld	15	4.40 – 23.41	252	10
	Letmathe, Ostfeld – Hohenlimburg ZOB	30	4.45 – 23.14	183	13
2	Hemer, Brockhausen – Deilinghofen	60	5.25-19.25	38	4
	Deilinghofen – Hemer, ZOB	30	4.29-20.14	305	17
	Hemer, ZOB – Landhausen	30	4.34-20.28	197	11
	Iserlohn, Poths Kreuz – Kalthof , Bf	60	5.02-20.02	19	2
6	Iserlohn, Papenholz - Grürmannsheide	60	7.20 – 14.55	n. erf.	-
	Grürmannsheide – Letmathe, Mitte	60	7.22 –19.04	20	3
	Letmathe, Mitte – Letmathe, Gymnasium	----	7.34 – 14.11	n. erf.	-
7	Zur Friedenseiche – Grüne Talstraße	60	5.35 – 21.00	91	5
	Grüner Talstraße - ZOB	60	6.22 – 20.00	165	10
12	Iserlohn,Im Lau - Iserlohn ZOB	30	5.28 - 20.06	224	17
	Iserlohn ZOB - Iserlohn, Liebigstraße	30	5.42 - 20.18	209	16
13	Iserlohn, Quellgrund – Iserlohn ZOB	30	4.46 – 22.10	359	22
	Iserlohn ZOB – Iserlohn, Sonnenhöhe	30	5.07 – 22.29	258	16
	Iserlohn, Sonnenhöhe – Hemer ZOB	60	5.56 – 21.33	54	7
14	Iserlohn, Quellgrund – Iserlohn ZOB	30	5.13 – 22.38	299	17
	Iserlohn ZOB – Iserlohn Heide DB	30	5.35 – 20.05	258	14
	Iserlohn Heide DB - Echelnteichweg	30	5.49 – 20.19	137	8
15	Iserlohn, Hombruch – Iserlohn ZOB	15	4.50 – 22.58	530	17
	Iserlohn ZOB – Iserlohn West (Sonneborn)	15	5.08 – 23.16	605	19
	Iserlohn West (Sonneb.) – Letmathe Mitte	15	5.21 – 23.28	475	15
	Letmathe Mitte – Markenfeld	30	5.33 – 20.18	154	10
	Letmathe Mitte – Oberstadt (Oege)	30	5.33 – 23.39	88	6
	Oberstadt (Oege) – Hagen, Hohenlimb. Bf.	30	5.40 – 22.46	145	9
21	In den Lieth – Platte Heide	60	6.43 – 18.43	38	5
	Platte Heide – Battenfeld.	30	6.19 – 22.10	262	16
	Battenfeld – Lendringsen, Bahnhof	30	5.20 – 22.41	263	16
	Lendringsen, Bahnhof - Hüingsen	30	5.32 – 22.59	131	8
22	Iserlohn Bahnhof – Sümmern	30	4.31 – 20.50	398	27
	Sümmern – Menden, Battenfeld	30	4.55 – 20.35	318	21
	Menden, Battenfeld – Lendringsen, Spark.	30	5.50 – 19.20	331	22
	Lendringsen, Spark. - Oberrödinghausen	60	6.06 – 19.36	25	8
23	Wendestelle Obsthof – Battenfeld	----	8.40 – 18.45	73	8
	Battenfeld – Niederstade	60	5.13 – 18.53	129	14
	Niederstade – Fröndenberg	60	5.21 – 19.02	88	10
24	Platte Heide – Battenfeld	kein	7.20 – 17.21	37	7
	Battenfeld – Lahrenfeld	30	5.10 – 19.20	200	14
27	Battenfeld – Bösperde, Kirche	30	4.38 – 21.40	304	19
	Bösperde, Kirche – Halingen	30	4.51 – 21.59	155	10
	Halingen – Fröndenberg, Langschede	60	5.55 – 22.03	77	9
	Fröndenberg, Langschede – Unna, Bf.	60	5.00 – 20.10	83	10
31	Letmathe Bahnhof – Schwerte Mitte	60	5.21 – 20.00	36	5
33	Iserlohn ZOB – Ruthenbeck	30	4.35 – 21.09	204	13

Linie	Streckenabschnitt	Takt	Bedienungszeit	Fahrgast-Nachfrage	Belegung
		(min)	Richtung 1	Pers./4h	Pers./Bus
	Ruthenbeck – Ihmert	30	4.47 – 21.20	157	10
130	Iserlohn Bf. – Abzw. Sümmern	60	5.40 – 18.14	150	19
	Abzw. Sümmern – Hennen, Dorfkrug	60	8.30 – 18.30	113	14
	Hennen, Dorfkrug – Iserlohn, Braun	60	4.50 – 19.22	58	7
	Iserlohn, Braun – Schwerte, Bf.	60	4.52 – 19.24	56	7
131	Iserlohn Bf. – Kalthof Zollhaus	60	4.25 – 22.28	76	10
	Kalthof Zollhaus – Hennen, Dorfkrug	60	4.41 – 22.44	54	7
	Hennen, Dorfkrug – Iserlohn, Reinen	60	4.52 – 22.56	45	6
	Iserlohn, Reinen – Schwerte, Bf.	60	4.54 – 22.59	117	15
514	Menden – Nieder-Barge	60	5.55 – 22.05	58	7
	Nieder-Barge – Werl	60	6.10 – 22.20	37	5

Tab 6.1-7: Basisinformationen zu Angebot und Nutzung der ÖPNV-Linien in Hemer, Menden und Iserlohn

Die Reisegeschwindigkeiten im Buslinienverkehr sind insbesondere in den Innenstadtbereichen sehr niedrig. Eine Auswertung der Fahrplandaten zeigt, dass die Fahrgeschwindigkeiten der Busse in den Zentren von Hemer, Menden, Iserlohn und Letmathe teilweise deutlich unter 20 km/h liegen. Dabei sind die Störungen, die in den Hauptverkehrszeiten zu Verspätungen führen nicht berücksichtigt. Maßnahmen zur Busbeschleunigung werden derzeit noch nicht umfassend umgesetzt.

Im folgenden werden die Mängel, die sich im Rahmen der Situationsanalyse zeigten, getrennt für diese drei Städte zusammengestellt.

Hemer

- Zur Anbindung der Stadt Hemer an die Nachbarstadt Iserlohn und den Rhein-Ruhr-Raum fehlt eine leistungsfähige Schnellverkehrsverbindung; das vorhandene Schnellbusangebot (Linie S4) kann dieses Defizit nur bedingt ausgleichen, zumal in der Iserlohner Innenstadt sämtliche Haltestellen angefahren werden und dementsprechend das Angebot keinen wirklichen Schnellbuscharakter hat. Außerdem sind die Fahrplanverknüpfungen zum SPNV unzureichend.
- Auch wenn die Verkehrsnachfrage zwischen Hemer und Menden deutlich geringer ist als zwischen Hemer und Iserlohn, fehlt auch in Richtung Nordosten eine leistungsfähige ÖPNV-Verbindung, zumal hier eine funktionsfähige Schienentrasse zur Verfügung steht.
- Das Gewerbegebiet Edelburg wird unzureichend durch den ÖPNV erschlossen; dies äußert sich auch in dem extrem geringen Modal-Split-Anteil des Linienbusverkehrs.
- Aus Richtung Hemer bzw. Deilinghofen besteht keine direkte ÖPNV-Verbindung zur Hönnetalbahn, die Menden mit Balve und Neuenrade

verbindet. Eine Weiterführung der Linie 2 im Hönnetal wäre prinzipiell möglich.

- Die Buslinie 3, die den Stadtteil Sundwig und das Stephanopeltal bedient, weist derzeit ein diffuses Angebot mit unterschiedlicher Linienführung und keiner ausreichenden Bedienung in den Morgen- und Abendstunden auf. Hier ist eine Neuordnung der Linienführung und eine Verbesserung des Angebotes erforderlich.
- Die Linie 233 dient dazu, das Landeskrankenhaus und den Stadtteil Frönsberg an die Ihmerter Straße, die durch die Linie 33 bedient wird, anzubinden. Die Nachfrage dieses Pendelangebotes ist sehr gering, so dass ein Betrieb in der jetzigen Form unwirtschaftlich ist.
- Die Bereiche Urbecker Straße, Hemer-Mitte.Ost und Parkstraße werden derzeit nur durch den Bürgerbus mit täglich 4 bis 5 Schleifenfahrten erschlossen. Der Bürgerbus ist nicht in den MVG-Tarif eingebunden.

Menden

- Die Schienenanbindung der Stadt Menden an den Rhein-Ruhr-Raum erfolgt durch die Regionalbahnlinie 54 über Fröndenberg. Zur Verbesserung der Anbindung in Richtung Hagen/Wuppertal wäre auch aus Sicht der Stadt Menden eine leistungsfähige Verbindung zwischen Menden und Iserlohn/Hagen sinnvoll.
- Der in Form eines Rings geführte Linienbusverkehr in Menden ist relativ unübersichtlich, zumal der historische Stadtkern nicht durch die Buslinien umfahren wird, sondern eine Linienführung auf der westlichen Seite der Altstadt (Walramstraße) erfolgt. Für „ungeübte“ ÖPNV-Nutzer ist diese Linienführung wenig einprägsam.
- Aufgrund der Konzentration der ÖPNV-Erschließung im Westen ist der östliche Kernbereich (Schwitter Weg, Ostwall) unzureichend durch ÖPNV erschlossen (**vgl. auch Anlage 6.1-3**).
- Der Stadtteil Schwitten wird derzeit nur durch die Linie 514 im Stunden-Takt bedient, wobei die Haltestellen an der B 7 liegen und keine günstige Erschließung ermöglichen. Insofern besteht ein Versorgungsdefizit für den Stadtteil Schwitten, das sich auch in einem relativ niedrigen Modal-Split-Anteil des ÖPNV äußert.
- Der Linienverlauf der Linie 22 (Iserlohn-Sümmern-Menden-Lendingen) ist sehr lang und für den ÖPNV-Nutzer unübersichtlich. Da als Verbindung zwischen Iserlohn und Menden die Linie S4 im ½-Stunden-Takt betrieben wird, ist davon auszugehen, dass die Linie 22 nur als Städteverbindung zwischen Menden und Iserlohn untergeordnete Bedeutung hat. Die Bedienungszeiten des Streckenastes nach Oberridinghausen sind nicht ausreichend.

- Das Bedienungsangebot der Linie 23 in Richtung Hassenbruch ist nicht vertaktet und in den Tagesrandbereichen unzureichend.
- Ähnliches gilt auch für das Angebot der Linie 24 in Richtung Platte Heide (keine Vertaktung, schlechte Bedienung in den Tagesrandbereichen).
- Eine Auswertung des Taktfahrplans zeigt, dass die Verknüpfung der Schnellbuslinie S4 mit der Regionalbahn RB54 am Bahnhof Menden ungünstig ist, so dass aufgrund des Fahrplans nur ein stündlicher Anschluss der S4 an die Regionalbahn 54 besteht.
- Die Linie 25, die Bereiche in Lendringsen und Asbeck bedient, hat ihre Bedeutung nur im Schülerverkehr; die Auslastung der regulären Kurse ist sehr gering.
- Der Bahnhofsbereich Menden befindet sich derzeit in einem unattraktiven und verwahrlosten Zustand, so dass sich für den ÖPNV-Kunden an diesem zentralen Verknüpfungspunkt keine attraktive Aufenthalts- und Umsteigesituation bietet.

Iserlohn

- Für Iserlohn gilt wie für Hemer und Menden, dass eine leistungsfähige städteverbindende Schienenverkehrsachse mit hohem Bedienungskomfort nicht zur Verfügung steht.
- Die Führung der Buslinien im Zentrum von Iserlohn ist für die Durchmesserlinien teilweise sehr umwegig. So werden die Ost-West-Linien S4 und 1 zu ca. drei Viertel um den Iserlohner Innenstadtring geführt. Insofern übernehmen diese Linien, deren übergeordneter Charakter die Städteverbindung ist, auch eine Erschließungsfunktion im Zentrum von Iserlohn.
- Die Erschließung des Stadtteils Stübbeken erfolgt über die Linie 31 (60-Minuten-Takt) und über die Linie 5, die fast ausschließlich Schülerverkehre umfasst. Dementsprechend ist der ÖPNV-Anteil am Modal-Split sehr gering.
- Die Erschließung des Ortsteils Grümannsheide ist in den Tagesrandbereichen unzureichend.
- Die Linie 2 weist auf dem Abschnitt zwischen Landhausen (Hemer) und dem Bahnhof Kalthof nur sehr geringe Fahrgastzahlen auf.
- Wie bereits für Menden erwähnt, weist die Linie 22 einen sehr langen und unübersichtlichen Linienvverlauf auf und übernimmt nur bedingt Verbindungsfunktion zwischen Iserlohn und Menden.
- Die Fahrgastauslastung der Linie 1 zwischen Letmathe und Ostfeld deutlich unter der Auslastung des östlich angrenzenden Abschnitts.

- Die Linie 15 (Hohenlimburg-Letmathe-Iserlohn-Iserlohner Heide) weist einen langen und unübersichtlichen Linienweg mit unterschiedlichen Routenverläufen auf.
- Die Linie 130 (Iserlohn-Schwerte) nutzt im Bereich Hennen wechselnde Linienwege; die Bedienung im Tagesrandbereich ist unzureichend.
- Die Linien 130 und 131 zwischen Iserlohn und Schwerte stellen Parallelverkehre zur Schienenverbindung (RB53) dar.
- Die Linie 4 zwischen Iserlohn und Ihmert verläuft über unterschiedliche Linienwege und ist als zusammenhängender Linienverlauf in der derzeitigen Form nicht plausibel. Trotz eines relativ großen Angebotes besteht keine Vertaktung; außerdem ist die Bedienung in den Tagesrandbereichen nicht ausreichend.
- Der Verkehr auf der Linie S1 (Iserlohn-Altena-Lüdenscheid) endet bereits gegen 19.00 Uhr.
- Die Linie 7 (Lössel-Iserlohn) weist im Bereich zwischen Düsingstraße und Bahnhof wechselnde Linienwege auf.
- Die Kombination der Linienäste der Linie 14 (Gerlingsen-Iserlohn-Mitte-Iserlohner Heide) ist ungünstig, da keine Fahrgäste diese Relation auf ihrer gesamten Länge nutzen.
- Die Siedlungsbereiche Hennen-Südost, Kuhlosiedlung und Auf der Emst werden derzeit nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen.
- Der Bahnhofsbereich Iserlohn ist derzeit in einem unattraktiven Zustand und wird seiner Funktion als zentralem Verknüpfungspunkt in Iserlohn nicht gerecht.

6.2 Grundlagen für die Konzeptentwicklung

6.2.1 Übergeordnete Zielsetzungen des ÖPNV-Konzepts

Die verkehrlichen Probleme des nördlichen Märkischen Kreises werden zum überwiegenden Teil durch das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen bedingt. Um der Verkehrsnachfrage gerecht zu werden, sind Maßnahmen erforderlich, um die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes auch in Zukunft sicherzustellen. Diese Maßnahmen wurden im Teilkonzept für den MIV (vgl. Kapitel 4) vorgeschlagen.

Als ergänzende Maßnahme bietet sich in diesem Zusammenhang auch die Förderung des sog. Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) an. Durch eine Verbesserung des Angebotes im ÖPNV lassen sich Veränderungen des Modal-Split erzielen, die auch dem Straßenverkehr zugute kommen. Insofern sollten alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Gesamtverkehrssituation - und dazu gehört auch die Verbesserung des ÖPNV-

Angebotes - genutzt werden. Ziel sollte es sein, den ÖPNV im nördlichen Märkischen Kreis soweit zu verbessern, dass er für Verkehrsteilnehmer eine echte Alternative zur Kfz-Nutzung darstellt und auch als solche wahrgenommen wird.

Darüber hinaus übernimmt der ÖPNV eine wesentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge, indem auch für den Teil der Bevölkerung, der nicht über ein Kraftfahrzeug verfügt, die Mobilität gesichert wird. Insofern ist es ein gesamtgesellschaftliches Ziel, auch für diese Bevölkerungsgruppen ein möglichst optimales Mobilitätsangebot anzubieten.

Im Bezug auf den ÖPNV im nördlichen Märkischen Kreis stellen sich deshalb die Fragen:

- Wo existieren Nachfragepotentiale, die nicht ausreichend durch ÖPNV-Angebote bedient werden?
- Wo bestehen Lücken im Netz des ÖPNV-Angebotes oder unzureichende Bedienungsqualitäten?
- Welche ÖPNV-Linienwege erscheinen nicht sinnvoll und könnten optimiert werden?
- Welche Linien sind derzeit nicht ausgelastet bzw. wo wird das vorhandene ÖPNV-Angebot nicht ausreichend wahrgenommen?

Bei der Konzeptentwicklung sind die finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Insofern ist die Schaffung einer möglichst optimalen ÖPNV-Bedienung unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen anzustreben, wobei die Verbesserung des ÖPNV und die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am gesamten Modal-Split im Vordergrund stehen.

Das ÖPNV-Konzept des Verkehrsentwicklungsplans erreicht nicht die Untersuchungstiefe eines Nahverkehrsplans (NVP). Insofern müssen die vorgeschlagenen Maßnahmen vor einer Umsetzung in den Kontext der betrieblichen Rahmenbedingungen des ÖPNV-Anbieters gesetzt werden.

6.2.2 Hierarchische Gliederung des ÖPNV-Angebots

Wie im Straßennetz ist auch für das Angebot des ÖPNV eine hierarchische Gliederung erforderlich.

Die Städte Hemer, Menden und Iserlohn sind nicht direkt an den Schienenfernverkehr angebunden; die Fernverkehrsanbindung erfolgt über Regionalbahnverbindungen zu den Bahnhöfen in Hagen, Dortmund und Unna.

Die Verknüpfung der Städte Hemer, Menden und Iserlohn mit den Städten und Gemeinden im Umfeld des Untersuchungsgebietes erfolgt zum überwiegenden Teil über die Regionalbahnlinien. Diese werden durch stadtgrenzenüberschreitende Buslinien ergänzt:

- Linie S1, die Iserlohn in Richtung Altena und Lüdenscheid anbindet,

- Linien 1 und 15 zwischen Iserlohn/Letmathe und Hohenlimburg, die als Ergänzung zur Bahnverbindung fungieren und Erschließungsfunktion für die westlichen Stadtteile Iserlohns übernehmen,
- Linie 31 zwischen Letmathe und Schwerte,
- Linien 130 und 131 zwischen Iserlohn und Schwerte als Ergänzung zur RB53,
- Linie 27 zwischen Menden und Unna als Ergänzung zur RB54,
- Linie 23 zwischen Menden und Fröndenberg,
- Linie 514 zwischen Menden und Werl,
- Linie 33 zwischen Hemer und Altena und
- Linie 37 zwischen Letmathe und Altena bzw. Lüdenscheid, die als Parallelverbindung zum SPNV sowie zur Linie S1 fungiert.

Diese gemeindeübergreifenden Busverbindungen übernehmen auch Erschließungsfunktion in den einzelnen Stadtgebieten.

Dieses regionale Busliniennetz wird ergänzt durch städtische Linien, die im wesentlichen die Anbindung der Ortsteile an die Zentren Hemer, Menden und Iserlohn übernehmen.

Für sehr schwach belastete Verbindungsrelationen und Tagesrandbereiche, in denen ein regulärer Linienbetrieb unwirtschaftlich ist, bieten sich alternative Bedienungsformen, wie z.B. Anruf-Sammeltaxen (AST) oder Rufbusysteme, an. Eine Ausweitung der vorhandenen Bürgerbus-Angebote ist wahrscheinlich aufgrund des hierzu erforderlichen Bürgerengagements nicht möglich.

6.2.3 Angebotsqualität

Die durchgeführten Erhebungen zur ÖPNV-Nachfrage im Untersuchungsgebiet bieten die Möglichkeit, das vorhandene ÖPNV-Angebot mit dem Nachfragepotential abzugleichen und so eine Optimierung zu erreichen. Als ein wesentliches Ziel wird die Entflechtung der relativ komplexen Fahr- und Linienplanstrukturen angestrebt, wobei die Ausweitung der Vertaktung auf alle Hauptverbindungen mit Einbindung in den integrierten Taktfahrplan NRW erreicht werden soll.

Um eine ausreichende Attraktivität des straßengebundenen ÖPNV für den Kunden zu erreichen, sollten die Bus-Linien ein im Halbstunden-Rhythmus vertaktetes Angebot über den Bedienungszeitbereich 06.00 bis 20.00 Uhr aufweisen, das nach Bedarf in den Spitzenstunden verdichtet wird; durch Überlagerung verschiedener Linien ist eine weitere Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt möglich. Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage sollten als Minimum einen durchgehenden Stunden-Takt aufweisen.

Linien, deren Verkehrsnachfrage nur ein Angebot von wenigen Kursen pro Tag rechtfertigt, können aus dem regulären Linienangebot herausgenommen werden und durch alternative Bedienungsformen, z.B. Rufbuslinien oder An-

ruf-Sammeltaxen (AST), bedient werden. Dies gilt auch für den Abendbereich nach 20.00 Uhr, indem auf vielen Linien ein durchgehendes Angebot unwirtschaftlich ist.

Für größere Gewerbebereiche im produzierenden Sektor ergeben sich besondere Anforderungen an den ÖPNV, die nur im Rahmen einer entsprechenden Detailuntersuchung zu klären sind. Generell wird hier das Ziel verfolgt, zu Arbeitsbeginn und Arbeitsende vermehrt Kurse anzubieten, die die Gewerbegebiete mit den Zentren verknüpfen; die Gestaltung eines solchen Angebotes ist mit den ansässigen Firmen abzustimmen.

6.3 Konzept für den regionalen ÖPNV (Primärnetz)

Das regionale ÖPNV-Angebot wird zum überwiegenden Teil durch die vorhandenen Schienenstrecken (im wesentlichen Regionalbahn) wahrgenommen. Vorhandene Netzlücken werden in der Vergangenheit durch die Schnellbuslinien S1 und S4 geschlossen.

Im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen sind lediglich zwei Schienenprojekte im Untersuchungsraum enthalten:

- Reaktivierung der Schienenstrecke Iserlohn – Hemer – Menden und
- Ausbau der Strecke Iserlohn – Schwerte

Beide Projekte haben allerdings mit der Einstufung „Möglicher späterer Bedarf“ die niedrigste Dringlichkeitsstufe.

Darüberhinaus ist die Realisierung der zusätzlichen Haltepunkte

- Iserlohn-Gerlingsen und
- Menden-Märkische Straße

vorgesehen, deren Umsetzung bisher jedoch nicht forciert wurde.

6.3.1 Angebot auf der Relation Iserlohn – Letmathe - Altena

Die Linie S1 bedient die fehlende direkte Verbindung zwischen Iserlohn, Altena und Lüdenscheid. Die Schnellbuslinie bedient nur die wichtigsten Haltestellen und legt den gesamten Weg in ca. 55 Minuten zurück.

Für die Relation Iserlohn-Bhf. - Altena-Bhf. existiert auch eine Zugverbindung, wobei in Letmathe-Bhf. umgestiegen werden muss. In **Tabelle 6.3-1** ist das derzeitige Fahrtenangebot gegenübergestellt.

Die Schnellbusverbindung bietet somit leichte Zeitvorteile und verbindet die Ziele, ohne dass ein Umsteigen erforderlich ist. Eine Verbesserung ließe sich durch eine zeitliche Verschiebung des Schnellbusangebots erreichen; dann könnte durch die alternative Nutzung von SPNV und S1 ein angenäherter 30min-Takt realisiert werden.

Fahrtrichtung Iserlohn - Altena

		RE/RB	RE/RB	S1
Iserlohn Bf.	ab	x.30	x.10	x.06
Letmathe Bf.	an	x.35	x.17	
	ab	x.56	x.24	
Altena Bf.	an	x.04	x.32	x.27
Fahrzeit	min	34	22	21

Fahrtrichtung Altena - Iserlohn

		RE/RB	RE/RB	S1
Altena Bf.	ab	x.56	x.18	x.31
Letmathe Bf.	an	x.05	x.27	
	ab	x.20	x.40	
Iserlohn Bf.	an	x.25	x.46	x.52
Fahrzeit	min	29	28	21

Tab. 6.3-1: Fahrzeiten zwischen Bahnhof Iserlohn und Altena

Das vorhandene ÖPNV-Angebot (2 Schienenverbindungen je Stunde und eine Schnellbusverbindung) wird der Bedeutung der Verbindung Iserlohn-Altena gerecht, so dass hier kein Potential für eine Verbesserung besteht.

6.3.2 Qualität der Schnellbuslinie S4

Die Schnellbuslinie S4 ist als zentrale Verbindung zwischen den Städten Iserlohn, Hemer und Menden die wichtigste ÖPNV-Achse innerhalb des Untersuchungsgebiets. Auch wenn diese Buslinie als Schnellbus betrieben wird, weist das derzeitige Angebot erhebliche Mängel auf, die die Attraktivität dieser Verbindung erheblich reduzieren. Im folgenden sind die wichtigsten Mängel zusammengestellt:

- Die für den Betrieb auf der Linie S4 vorhandenen besonderen Fahrzeuge (silberfarben mit Schriftzug „Schnellbus“ und Reisebuskomfort) werden nur unregelmäßig auf der Linie S4 eingesetzt. Ansonsten verkehren häufig Busse mit Standard-Ausstattung, so dass die Schnellbuslinie keine einheitlichen, hochwertigen Qualitätsmerkmale aufweist.
- Die S4 bedient sehr viele Haltestellen; allein im Zentrum von Iserlohn wird sechsmal gehalten und auf der Strecke bis zur Stadtgrenze weitere dreimal. Auch im Zentrum von Hemer werden neben den wichtigen Haltestellen „Auf dem Hammer“ und „ZOB“ auch noch die weniger bedeutsamen Haltestellen „Parkstraße“ und „Breddestraße“ bedient. Gleiches gilt auch für das Zentrum von Menden und die Strecke zwischen Hemer und Menden, wo sämtliche Haltestellen bedient werden. Dies entspricht nicht dem Charakter eines Schnellbusses und den Erwartungen der Fahrgäste.
- Grundsätzlich erscheint die Fahrtroute von Iserlohn über Westig, Hemer-ZOB und weiter über die B 7 nach Menden richtig und angemessen. Innerhalb der Zentren werden aber wenig geeignete Schleifenfahrten gemacht, so wird in Iserlohn einmal die Fußgängerzone umrundet, in Hemer wird durch die stark verkehrsberuhigte untere Hauptstraße gefahren und in Menden wird (bei der Rückfahrt) schließlich am Knoten Kolpingstraße/ Balver Straße noch ein Umweg unter dem Überwurf befahren.

- Die Schnellbusse sind bisher nicht in das Konzept zur Busbeschleunigung in Iserlohn eingebunden.
- Der Fahrplan ist derzeit nicht auf das übrige Schnellverkehrsnetz abgestimmt. Besonders ungünstig ist, dass die Kurse um x.23 Uhr am Iserlohner Bahnhof 2 Minuten vor Ankunft der Regionalbahn aus Hagen abfahren, so dass Reisende mit dem Ziel Hemer erst um x.31 Uhr mit der Linie 1 weiterfahren können. Die zweite Ankunft Aus Richtung Letmathe um x.46 Uhr ist aufgrund des fehlenden 30-min-Takts schwieriger einzubinden.
- Noch ungünstiger ist die Anschlussqualität zur RB 53 aus Richtung Dortmund. Diese Züge kommen um x.40 Uhr bzw. zeitweise auch x.10 Uhr am Bahnhof Iserlohn an. Die Weiterfahrt erfolgt dann sinnvoller mit der Linie 1, die um x.46 Uhr bzw. x.16 Uhr abfährt, als mit der S4. Die dann um .53 bzw. .23 abfahrenden Kurse der S4 holen die Linie 1 erst am ZOB in Hemer ein.
- Auch für die Gegenrichtung sind die Fahrplanlagen weitgehend ungünstig. Während die um x.05 Uhr ankommenden Fahrgäste sofort um x.10 Uhr nach Letmathe (-Hagen) weiterfahren können, müssen um x.35 Uhr ankommenden Fahrgäste 35 Minuten warten. Die Fahrgäste nach Dortmund müssen regelmäßig 13 Minuten warten.
- Außerdem ist die verkürzte Bedienung an Samstag-Nachmittagen sowie an Sonn- und Feiertagen auf dem Abschnitt Menden - Hemer unzureichend.

Um der Funktion als zentrales Element des ÖPNV in Hemer, Menden und Iserlohn gerecht zu werden, sind deshalb erhebliche Verbesserungen erforderlich; es werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ausschließlicher Einsatz komfortabler Schnellbusse auf der S4, so dass der Kunde von einer gleichbleibend guten Beförderungsqualität ausgehen kann.
- Zur Verkürzung des Linienwegs der S4 in Iserlohn wird eine Führung vom Bahnhof Iserlohn über Altstadt, Hohler Weg bis zum Konrad-Adenauer-Ring vorgesehen. Von dort lässt sich über den Karnacksweg und die Hansaallee die Westfalenstraße in Richtung Westig erreichen. Von hier bleibt der weitere Linienweg unverändert.
- Veränderung der Verkehrsregelung an der Kreuzung Battenfeld, so dass den Bussen ein Geradeausfahren ermöglicht wird. Dadurch erübrigt sich die Schleifenfahrt unter dem Überwurf.
- Einbindung der Schnellbuslinie S4 in das Konzept zur Busbeschleunigung und Realisierung von Bevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen auf dem Linienweg (in Abstimmung mit den räumlichen und technischen Möglichkeiten)
- Reduzierung der angefahrenen Haltestellen, um den Charakter des Schnellbusses zu betonen und die Beförderungsgeschwindigkeit zu

erhöhen. Verzichtet werden sollte auf die Haltestellen Abzweig Bahnhof, Walramschule und Hassenbruch in Menden, Breddestraße und Hademareplatz in Hemer sowie die Haltestellen auf dem nördlichen Innenstadtring in Iserlohn.

- Modifikation der Fahrplanlage der S4 unter Berücksichtigung der möglichen Fahrzeiteinsparungen, um eine optimale Einbindung in den SPNV an den Bahnhöfen Menden und Iserlohn zu erreichen.
- Verbesserte Ausstattung der Schnellbushaltestellen mit Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten, ausreichenden Bewegungs- und Aufenthaltsflächen sowie niederflurgerechtem Ausbau, um auch an den Haltestellen das Qualitätsmerkmal Schnellbus zu betonen.

Durch eine konsequente Umsetzung dieser Maßnahmen kann die Linie S4 die Funktion als Rückgrat des ÖPNV wahrnehmen.

6.3.3 SPNV-Verbindung Iserlohn-Menden

Für die Verbindung Iserlohn-Hemer-Menden, die derzeit durch die Linie S4 bedient wird, stellt sich die Frage nach einer Reaktivierung der ehemals vorhandenen Schienenverbindung. Die prinzipielle Machbarkeit einer solchen Schienenverbindung wurde in einer baulichen Studie im Jahr 2000 /G01/ nachgewiesen. Auf das verkehrliche Potential einer solchen Verbindung wird im folgenden näher eingegangen.

Der Personenverkehr auf der Schienenverbindung Iserlohn - Menden wurde 1989 eingestellt. Da die Trasse im Teilabschnitt Iserlohn – Hemer mittlerweile an mehreren Stellen durch Nachnutzungen belegt ist, ist eine Führung über die historische Trasse nur noch partiell möglich.

Im Rahmen der baulichen Untersuchung zur Realisierungsmöglichkeit einer Schienenverbindung Hemer-Iserlohn wurden alternative Trassenführungen betrachtet. Dabei zeigte sich, dass anstelle der klassischen Eisenbahn ein moderner Stadtbahnbetrieb mit teilweiser Führung der Bahn im Straßenraum auf eigenem Gleiskörper prinzipiell umsetzbar ist und zusätzliche Vorteile bietet. So entfällt durch die vorgeschlagene gradlinigere Trassenführung die ehemals zeitaufwändige Schleifenfahrt über das Westiger Feld; die mögliche Fahrzeit von Iserlohn-Bahnhof bis Hemer-Bahnhof kann auf ca. 12 bis 15 Minuten gegenüber den heutigen 22 Minuten verkürzt werden.

Um das Nachfragepotential einer Stadtbahnverbindung zwischen Iserlohn, Hemer und Menden abzuschätzen wurden Modellrechnungen durchgeführt.

Netzfall A

Grundlage des Netzfalls A ist die in der o.g. Untersuchung /G01/ vorgeschlagene Trassierung der Stadtbahn über Iserlohn-Ostbahnhof, Westfalenstraße und Lohstraße im Betrieb nach BOStrab mit allen vorgeschlagenen Haltestellen (vgl. **Anlage 6.3-1**).

Voraussetzung dieses Netzfalls ist eine qualitativ hochwertige Stadtbahnlinie mit dichtem Takt und hohem Erschließungsgrad. Dazu wurden die folgenden Annahmen getroffen:

Stadtbahnverkehr Iserlohn – Hemer im 10-Minutentakt
Stadtbahnverkehr Hemer – Menden im 30-Minutentakt
Einstellung der S 4 auf ganzer Länge
Einstellung der Linie 1 zwischen Iserlohn und Hemer
Beibehaltung der Linie 13 mit heutigem Angebot (30-/60-Min-Takt)

Bei dem betrachteten Netzfall A wurde von einer Durchbindung jedes zweiten Zuges in Richtung Fröndenberg und Unna ausgegangen. Damit passt sich das Zugangebot der derzeitigen Situation der RB 54 an, bei der eine Teilung in zwei Bedienungsabschnitte, die sich zwischen Fröndenberg und Menden zu einem 30min-Takt ergänzen, erfolgt.

Eine Durchbindung des Stadtbahnbetriebs bis Letmathe wurde nicht berücksichtigt, da dies nur für jeden sechsten Kurs möglich wäre, wenn das Angebot auf der Strecke Iserlohn – Letmathe nicht ausgeweitet wird und die durchgehenden Kurse der RB56 bis Hagen erhalten bleiben sollen.

In **Anlage 6.3-2** sind die für die Stadtbahnlinie zu erwartenden Fahrgastzahlen wiedergegeben. Bei der Beurteilung der Berechnungsergebnisse ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei Realisierung eines 10-Minuten-Taktes im Stadtbahnbetrieb (nach BOStrab) eine weitgehend zweigleisige Streckenführung erforderlich ist, um einen störungsarmen Betrieb zu gewährleisten.

Durch die Einstellung der Linie S4 auf gesamter Länge und der Linie 1 zwischen Hemer und Iserlohn werden die Verkehre, die diese Linien derzeit benutzen zum überwiegenden Teil auf die Stadtbahnlinie verlagert. Aufgrund der höheren Attraktivität des Stadtbahnangebotes – im Vergleich zum Linienbus – haben die einzelnen Haltestellen größere Einzugsbereiche.

Dennoch ergibt sich für das Stadtzentrum Iserlohn eine deutlich ungünstigere Erschließung, als dies durch die Linien 1 und S4 der Fall ist. Die derzeit vorhandenen fünf zentral gelegenen Bushaltestellen Schützenhof, Ohl, Unnaer Platz, Schillerplatz und Konrad-Adenauer-Ring (ZOB) werden durch lediglich zwei südlich peripher gelegene Stadtbahnhaltepunkte (Bahnhof Iserlohn und Hardtstraße) ersetzt. Die zentrale Verknüpfungsfunktion des ZOB verlagert sich zum Bahnhof hin.

Für die Stadtbahn in Hemer ergibt sich eine sehr günstige Erschließung der Siedlungsbereiche. Trotz der im Vergleich zur derzeitigen Situation geringeren Haltestellendichte werden die Siedlungsbereiche gut erschlossen.

Für Menden ergibt sich eine spürbare Verschlechterung der ÖPNV-Erschließung im Bezug auf das Zentrum, da u.a. der Bereich Kolpingstraße nicht mehr direkt erschlossen wird.

Unter den getroffenen – im Bezug auf das Linienangebot relativ optimistischen - Annahmen wurde für die Gesamtstrecke zwischen Iserlohn und Menden ein Fahrgastaufkommen von ca. 6.100 Fahrgästen je Werktag ermittelt. Die maximale Querschnittbelastung liegt auf dem Abschnitt zwischen

Iserlohn und Hemer bei ca. 4.100 Fahrgästen und auf dem Abschnitt zwischen Hemer und Menden bei ca. 1.500 Fahrgästen werktäglich.

Betrachtet man die Zusammensetzung der Fahrgäste auf der Stadtbahnlinie, so sind ca. 85% Verlagerungen innerhalb des ÖPNV und ca. 15% Fahrgäste, die von anderen Modi (vornehmlich Kfz-Verkehr) auf den ÖPNV verlagert wurden. Die Fahrgastzunahmen resultieren – trotz der schlechteren Erschließung der Stadtzentren von Iserlohn und Menden – aus der deutlich geringeren Reisezeit der Stadtbahn gegenüber der heutigen Schnellbuslinie S4 und einer verbesserten Verknüpfungssituation an den Bahnhöfen Iserlohn und Menden. Insgesamt können bei Realisierung der Stadtbahn ca. 1.000 Fahrgäste täglich zusätzlich auf der Relation Iserlohn-Hemer-Menden für den ÖPNV gewonnen werden.

Netzfall B

Als zweite Variante für eine Schienenverbindung zwischen Iserlohn und Menden wurde ein Konzept entwickelt, bei dem ein durchgehender Stadtbahnbetrieb auf dem Linienzug Dortmund – Schwerte – Iserlohn – Hemer – Menden – Fröndenberg – Unna realisiert werden soll. Dabei ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Menden und ein 60-Minuten-Takt zwischen Menden und Unna vorgesehen. Damit integriert das Konzept die Ardey-Bahn (RB53), auf der eine durchgängige Taktverdichtung erfolgt (derzeit 60-Minuten-Takt mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten) und den nördlichen Ast der Hönnetalbahn, auf der derzeit bereits zwischen Menden und Unna ein Stundentakt besteht.

Um die Reisegeschwindigkeit zwischen Iserlohn und Menden zu erhöhen werden weniger Haltepunkte bedient als im Netzfall A (vgl. **Anlage 6.3-3**). Berücksichtigt werden

in Iserlohn die Haltepunkte Hauptbahnhof, Karlstraße, Arbeitsamt, Walde-meistraße und Westfalenstraße,

in Hemer die Haltepunkte Lohstraße, Drehscheibe, Hönnetalstraße, Bahnhof / ZOB, Bräuckerstraße, Höcklingsen und Edelburg sowie

in Menden die Haltepunkte Obsthof und Bahnhof.

Aufgrund der Stadtbahnverbindung entfällt die Schnellbuslinie S4. Die Buslinie 1 zwischen Iserlohn und Hemer, die derzeit im 15-Minuten-Takt verkehrt, soll weiter mit der vorhandenen Bedienungshäufigkeit betrieben werden, um auf dieser Relation auch weiterhin ein dichtes Fahrplanangebot zu gewährleisten. Um die direkte Konkurrenz (Parallelverkehr) zur Stadtbahnlinie abzumindern und die ÖPNV-Erschließung der Stadtteile zwischen Westfalenstraße und Schlesische Straße zu verbessern, wird die Buslinie 1 über die Schlesische Straße und weiter über zwei alternative Linienwege, die im Wechsel bedient werden, bis zur Hansaallee / Westfalenstraße geführt. Die Linie 12, die diesen Bereich und den Stadtteil Im Lau derzeit erschließt, wird

entsprechend diesem Konzept über Hansaallee und Westfalenstraße geleitet.

In **Anlage 6.3-4** sind die für die Stadtbahnlinie zu erwartenden Fahrgastzahlen wiedergegeben. Durch die Einstellung der Schnellbuslinie S4, die derzeit die einzige vertaktete direkte Verbindung zwischen Hemer und Menden darstellt, werden die Fahrgäste, die diese Linie derzeit benutzen zum überwiegenden Teil auf die Stadtbahn verlagert.

Für den Streckenabschnitt Iserlohn – Hemer ergibt sich eine Fahrgastaufteilung zwischen der Stadtbahnlinie und der Buslinie 1. Dabei übernimmt die Stadtbahn die Aufgabe einer schnellen Städteverbindung zwischen den Bahnhöfen Iserlohn und Hemer und weist darüber hinaus gute Verknüpfungen zu den weiterführenden Schienenstrecken auf. Die Stadtbahn verkehrt im 30-min-Takt. Die Buslinie 1 übernimmt vorrangig die lokale Erschließung und bindet die östlichen Iserlohner Wohngebiete sowie Westig und Hemer-Zentrum umsteigefrei an die Iserlohner Innenstadt an. Die Linie 1 verkehrt wie bisher im 15-min-Takt.

Die Erschließung des Zentrums von Hemer entspricht annähernd der des Netzfalls A; die aufkommensstarken Haltestellen werden bedient. Für Menden, wo neben dem Bahnhof lediglich der Haltepunkt Obsthof bedient wird, ergibt sich eine starke Konzentration auf den Verknüpfungspunkt Bahnhof.

Unter den getroffenen Annahmen, die einen eingleisigen Betrieb der Stadtbahn zwischen Iserlohn und Menden ermöglichen, wurde für die Gesamtstrecke zwischen Iserlohn und Menden ein Aufkommen von ca. 4.200 Fahrgästen je Werktag ermittelt. Die maximale Querschnittbelastung liegt auf dem Abschnitt Iserlohn – Hemer bei ca. 2.500 Fahrgästen und auf dem Abschnitt Hemer – Menden bei ca. 1.300 Fahrgästen werktäglich.

Darin sind auch die Neukunden, die – im wesentlichen vom Kfz-Verkehr – auf den ÖPNV verlagert werden, enthalten. Die Fahrgastzunahmen resultieren aus verschiedenen Effekten:

- der deutlich geringeren Reisezeit der Stadtbahn im Vergleich zur Schnellbuslinie S4,
- der wesentlich besseren Einbindung der Stadtbahn in den regionalen Schienenverkehr aufgrund der Durchbindung in Richtung Dortmund und Unna sowie
- dem verbesserten Angebot auf der Ardey-Bahn, die durchgängig im 30 Minuten-Takt betrieben wird.

Insgesamt können bei dem Betriebskonzept entsprechend Netzfall B ähnlich wie beim Netzfall A ca. 1.000 Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden.

Die Veränderungen der Fahrgastzahlen auf den Buslinien in Iserlohn sind in **Anlage 6.3-5** dokumentiert. Deutlich erkennbar sind die Fahrgastzunahmen im Bereich der veränderten Führung der Buslinie 1 und die Fahrgastabnahmen auf dem Innenstadtring in Iserlohn.

Das abgeschätzte Nachfragepotential rechtfertigt den Betrieb einer Schienenpersonennahverkehrsverbindung für beide untersuchten Netzfälle. Dies zeigt auch ein Vergleich mit anderen Schienenstrecken in der Region, der in Tabelle 6.3-2 wiedergegeben ist.

Strecke	Betriebsart	Bedienungsangebot	Fahrgäste an einem normalen Werktag
<i>Planfall B: Iserlohn – Hemer</i>	<i>eingleisig, Diesel</i>	<i>30-min-Takt</i>	<i>1500 – 2500</i>
<i>Planfall B: Hemer – Menden</i>	<i>eingleisig, Diesel</i>	<i>30-min-Takt</i>	<i>1200 – 1300</i>
Iserlohn – Letmathe	eingleisig, elektrisch	30-min-Takt	1200 – 1500
Fröndenberg – Menden	zweigleisig, Diesel	30-min-Takt	900 – 1200
DO-Westfalahalle – Herdecke	eingleisig, Diesel	60-min-Takt	1500 – 1800
Lünen – Selm-Bork	eingleisig, Diesel	60-min-Takt	1500 – 1800
Menden – Balve	eingleisig, Diesel	60-min-Takt	600 – 900
Hagen – Lüdenscheid	eingleisig, Diesel	60-min-Takt	900 – 1500

Tab. 6.3-2: Fahrgastaufkommen ausgewählter SPNV-Strecken in der Region

Aufgrund der erforderlichen teilweisen Neutrassierung im Abschnitt Iserlohn – Hemer entstehen jedoch hohe Investitionskosten, so dass nur eine langfristige Realisierung realistisch erscheint. Deshalb sollte die erforderliche Trasse bis dahin freigehalten werden, um die Handlungsoption zu erhalten.

6.3.4 Verbindung Hemer-Menden

Zwischen Hemer und Menden befindet sich ein Gleiskörper, der derzeit noch sporadisch durch Militärzüge genutzt wird und ansonsten in einem betriebsbereiten Zustand ist. Aus der Zeit vor 1989, in der ein Schienenpersonenverkehr betrieben wurde, sind teilweise noch Bahnsteiganlagen vorhanden, die jedoch nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen. Es ist außerdem davon auszugehen, dass im Bereich der Sicherungstechnik Modernisierungen erforderlich werden. Während für den Streckenabschnitt zwischen Iserlohn und Hemer erhebliche Investitionsaufwendungen für die Realisierung eines Stadtbahnbetriebes erforderlich werden, lässt sich auf dem Abschnitt Hemer – Menden der SPNV mit vergleichsweise geringem Aufwand wieder einführen.

Zur Abschätzung des Fahrgastpotentials einer Schienenverbindung Hemer-Menden wurden die Fahrgastzahlen der Linie S4 auf Basis der Erhebungsergebnisse von 2002 ausgewertet. Geht man davon aus, dass sich durch ein attraktives, modernes Schienenverkehrsangebot ein Fahrgastzuwachs auf dieser Relation um 25 % erreichen lässt, ergibt sich ein Nachfragepotential von 1.100 bis 1.200 Fahrgästen pro Tag (**vgl. Tabelle 6.3-2**). Die Höhe eines tatsächlich zu realisierenden Fahrgastaufkommens hängt entscheidend von der Anbindung an die Regionalbahn RB54 in Menden und der Möglichkeit eines umsteigefreien Betriebes bis Unna ab, der hier nicht vertiefend untersucht wurde. Um die Schienenverbindung attraktiv zu machen, müssen die straßengebundenen ÖPNV-Angebote auf das Schienenangebot abgestimmt werden und Parallelverkehre - hier im wesentlichen die Schnellbuslinie S4 - entfallen. Generell bedeutet die Anbindung der Stadt Hemer an den Schienenpersonennahverkehr auch einen Imagegewinn. Insofern sollte die Option

einer Schienenverbindung Hemer-Menden aufrechterhalten bleiben, auch wenn die derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen eine Umsetzung kurz- oder mittelfristig nicht erlauben sollten.

Linie S4	
Fahrtrichtung Menden	
Belegung in Niederhemer	128 Pers./4h
Zusteiger bis Battenfeld	4 Pers./4h
Fahrgäste 15.00 - 19.00 Uhr	132 Pers./4h
Fahrtrichtung Hemer	
Belegung in Battenfeld	101 Pers./4h
Zusteiger bis Niederhemer	43 Pers./4h
Fahrgäste 15.00 - 19.00 Uhr	144 Pers./4h
Summe 15.00 - 19.00 Uhr	276 Pers./4h
Tagesverkehr	911 Pers./24h
Zuwachspotential 25%	228 Pers./24h
Verkehrspotential	1.139 Pers./24h

Tab. 6.3-2: Abschätzung des Potentials für eine Schienenverbindung zwischen Hemer und Menden

6.4 Ergänzende Maßnahmen auf lokaler Ebene

6.4.1 Hemer

Unattraktive Erschließung des ZOB Hemer

Der ZOB Hemer befindet sich derzeit auf der östlichen – dem Zentrum abgewandten - Seite des stark belasteten Straßenzuges Im Ohl / Bahnhofstraße / Hauptstraße und weist keine komfortablen Aufenthaltsflächen auf. Die Anbindung des zentralen Einkaufsbereichs erfolgt über einen Fußgängertunnel mit unattraktiver Rampe auf der östlichen Seite. Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Hemer ist eine Aufwertung der derzeitigen Situation erforderlich. Derzeit werden Möglichkeiten untersucht, den ZOB in seiner jetzigen Form aufzugeben und durch eine zentrale Bushaltestelle im Bereich des Hallenbads zu ersetzen. Dadurch wird die Verknüpfung mit der Innenstadt deutlich verbessert.

Unzureichende ÖPNV-Bedienung des Gewerbegebietes Edelburg

Die Auswertung der Ein- und Aussteigerzahlen an den ÖPNV-Haltestellen weist für das Gewerbegebiet Edelburg eine sehr niedrige Fahrgastzahl aus. Dies deutet auf eine unzureichende Linienbus-Anbindung des Gebietes hin.

Da im Gewerbegebiet Edelburg überwiegend produzierendes Gewerbe angesiedelt ist, konzentriert sich die ÖPNV-Nachfrage auf wenige Tagesstunden. Es wird deshalb die Realisierung eines Bus-Shuttle-Dienstes zu den Schichtwechselzeiten mit Anbindung an den Bahnhof Iserlohn bzw. den Bahnhof Menden vorgeschlagen. Zur weiteren Konkretisierung des erforderlichen Angebotes ist eine Detailuntersuchung zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage erforderlich. Durch die Einführung einer Jobticketlösung für die angesiedelten Betriebe lässt sich die ÖPNV-Nutzung weiter forcieren.

Fehlende direkte Verbindung von Hemer/Deilinghofen zur Hönnetalbahn

Bei einer Auswertung der Netzstruktur fällt auf, dass die Ortslagen Deilinghofen, Apricke und Brockhausen lediglich in Richtung Westen (Hemer) angebunden sind, während eine Durchbindung zur Hönnetalbahn fehlt, obwohl eine direkte Straßenverbindung vorhanden ist. Auch wenn die Verkehrsbeziehung Hemer (Deilinghofen) nach Balve und Neuenrade keine übergeordnete Bedeutung für den ÖPNV hat, bietet sich eine direkte Anbindung der Linie 2 an die Hönnetalbahn dann an, wenn hierdurch spürbare Zeiteinsparungen erreichbar werden.

In **Tabelle 6.4-1** sind die Fahrzeiten für die Relation Hemer-Balve jeweils für den derzeitigen Weg über Menden-Bhf. und über eine verlängerte Buslinie 2, die am Bahnhof Binolen mit der Hönnetalbahn verknüpft wird, gegenübergestellt.

Fahrtrichtung Hemer - Balve			Fahrtrichtung Balve - Hemer		
		S4/RB54			S4/RB54
Hemer ZOB	ab	x.15	Balve Bf.	ab	x.51
Menden Bf.	an	x.37	Menden Bf.	an	x.14
	ab	x.45		ab	x.22
Balve Bf.	an	x.11	Hemer ZOB	an	x.43
Fahrzeit	min	48	Fahrzeit	min	44
Reisezeit	min	56	Reisezeit	min	52

		L2/RB54			L2/RB54
Hemer ZOB	ab	x.15	Balve Bf.	ab	x.51
Binolen	an	x.38	Binolen	an	x.01
	ab	x.02		ab	x.29
Balve Bf.	an	x.11	Hemer ZOB	an	x.41
Fahrzeit	min	32	Fahrzeit	min	32
Reisezeit	min	56	Reisezeit	min	50

Tab. 6.4-1: Gegenüberstellung der Fahrzeiten für die Relation Hemer-Balve

Durch eine Busverbindung Hemer-Binolen lässt sich eine Fahrzeiteinsparung von 12 bis 16 Minuten erzielen. Die derzeitige Einbindung der Linien S4 und 2 in den Fahrplan führt jedoch dazu, dass am Bahnhof Menden eine re-

lativ gute Verknüpfung zwischen S4 und RB54 in Richtung Balve besteht, während die Linie 2 am Bahnhof Binolen nicht koordiniert ist und dementsprechend beim Umsteigen lange Wartezeiten in Kauf genommen werden müssten.

Durch eine Taktverschiebung der Linie 2 lässt sich bei Verlängerung bis zum Bahnhof Binolen eine attraktive Verbindung zwischen Hemer und Balve realisieren. Zu klären bleibt die Wendemöglichkeit der Busse im Bereich des Bahnhofs Binolen.

Unzureichendes und unübersichtliches Angebot auf der Linie 3

Die Linie 3 verknüpft das Stephanopeler Tal sowie den Stadtteil Sundwig mit dem Zentrum von Hemer. Das Angebot ist derzeit nicht vertaktet und weist unterschiedliche Linienführungen auf, wobei verschiedene Kurse eine Schleife über die Zeppelinstraße, die Friedensstraße, die Straße Am Branddorn und die Karlstraße befahren. Das Angebot ist insgesamt unübersichtlich und in den Tagesrandbereichen unzureichend.

Es wird deshalb empfohlen, auf der Linie 3 einen Stunden-Takt im Zeitbereich von 06.00 bis 20.00 Uhr anzubieten. Die Linie wird einheitlich ausgehend vom ZOB Hemer über die Bahnhofstraße und die Hauptstraße sowie weiter über die Zeppelinstraße und die Pestalozzistraße bis zur Hönnetalstraße geführt. Die Schleife über Friedensstraße, Am Branddorn und Peter-Grah-Straße wird nicht mehr befahren; die dortigen Nutzungen können von den Haltestellen an der Zeppelinstraße aus fußläufig erreicht werden. In den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden ist eine Verdichtung vom Stunden- auf einen ½-Stunden-Takt anzustreben, um die Linie 3 auch für die Nutzung im Berufsverkehr attraktiv zu machen.

Ergänzend ist zu prüfen, ob die Weiterführung der Linie 3 durch das Stephanopeler Tal nach Balve alternativ zu einer Verlängerung der Linie 2 bis Binolen sinnvoll ist. Dadurch würde eine relativ direkte Verbindung zwischen Hemer und Balve geschaffen.

Geringe Inanspruchnahme der Linie 233

Mit der Linie 233 besteht ein Pendeldienst zur Anbindung der Hans-Prinzhorn-Klinik und des Ortsteils Frönsberg an das Ihmerter Tal. Die Linie wird im 60-Minuten-Takt, teilweise auch im 30-Minuten-Takt betrieben.

Während der 4-stündigen Erhebung Anfang 2002 wurde die Linie nur durch insgesamt 8 Fahrgäste in Anspruch genommen, so dass der Betrieb als reguläre Buslinie unrentabel ist. Es wird deshalb vorgeschlagen, auf der Relation ein Angebot als Taxibus einzurichten.

Nicht optimales ÖPNV-Angebot in Apricke, Riemke und Brockhausen

Die Bedienung des Stadtteils Deilinghofen und der benachbarten kleineren Ortsteile Brockhausen, Riemke und Apricke weist prinzipiell keine Mängel

auf. Mit dem vorhandenen Bedienungsangebot der Linie 2, die Deilinghofen im ½-Stunden-Takt und alternierend Apricke und Brockhausen im Stunden-Takt bedient, lässt sich allerdings eine verbesserte Bedienung für die Orte Apricke, Riemke und Brockhausen erreichen, wenn die Busse der Linie 2 von Deilinghofen aus als Ringlinie über Apricke, Riemke und Brockhausen geführt werden. Wenn die Bedienung wechselnd im Uhrzeiger- und Gegenverkehrsrichtung erfolgt, ergibt sich für die Ortsteile eine deutlich bessere Erschließung, ohne dass erhebliche zusätzliche Fahrleistungen/Fahrzeiten der Busse entstehen.

Unzureichende ÖPNV-Erschließung der Bereiche Urbecker Straße, Hemer-Mitte-Ost und Parkstraße

Für eine Erschließung der Bereiche Urbecker Straße, Hemer-Mitte-Ost und Parkstraße wird eine Veränderung der zukünftig im Stundentakt zu bedienenden Linie 3 vorgeschlagen. Ein möglicher Linienweg führt von der Zeppeleinstraße über die Hauptstraße und die Bahnhofstraße zum ZOB und von dort über Breddestraße, Schopenhauerweg, Im Nettelchen, Feldstraße, Nockenstraße, An der Litze zurück zur Hauptstraße. In einer weiteren Erschließungsschleife über Urbecker Straße, Am Tannenhof und Bräuckerstraße wird dann das östliche Stadtgebiet erschlossen. Die Bedienung dieser „Stadtbuslinie für Hemer“ kann außer im Schülerverkehr mit kleineren Fahrzeugen erfolgen.

6.4.2 Menden

Unübersichtlicher Linienverlauf im zentralen Bereich von Menden

Die überwiegend in Nord-Süd-Richtung das Zentrum von Menden durchquerenden Buslinien werden in beiden Fahrtrichtungen auf unterschiedlichen Routen geführt. Dies hatte z.T. seine Ursache in den vorhandenen Einbahnstraßenregelungen und den eingeschränkten Straßenquerschnitten.

Obwohl die Buslinienführung im Linienplan des Märkischen Kreises als Ringstruktur dargestellt ist, entspricht die tatsächliche Situation eher einer parallel verlaufenden Führung, wobei im mittleren Bereich die Walramstraße durch Busse in beiden Fahrtrichtungen genutzt wird. Trotzdem befindet sich auf diesem Abschnitt nur eine Haltestelle in Fahrtrichtung Süden (Abzweig Bahnhof), während die Verknüpfung mit dem Bahnhof in Fahrtrichtung Norden über die Haltestelle Westwall erfolgt.

Prinzipiell wäre eine Linienführung im Beidrichtungsverkehr auch über den Streckenzug Bodelschwinghstraße/Walramstraße möglich. Dieser hat jedoch den Nachteil, dass die Bushaltestellen relativ weit von den Einkaufsbereichen im Zentrum der Altstadt sowie auch der Kolpingstraße und der Unnaer Straße abgerückt sind.

Die Möglichkeiten einer grundsätzlich anderen Buslinienführung in Menden, die auch für den ÖPNV-Nutzer leichter begreifbar ist, müsste im Detail unter Berücksichtigung der straßenräumlichen und betrieblichen Gegebenheiten vertiefend untersucht werden.

Um die Übersichtlichkeit der Busliniennetzstruktur und die Verknüpfung mit dem Bahnhof Menden zu verbessern, bestehen zwei alternative Möglichkeiten:

- Als - kurzfristig - realisierbare Variante A wird empfohlen, die Haltestelle Abzweig Bahnhof für Busse in beide Fahrrichtungen anzubieten, um so eine Verknüpfung mit dem Bahnhof Menden auch für die Busfahrtrichtung Süd-Nord anzubieten.
- In Variante B werden sämtliche ÖPNV-Linien auf den neu zu gestaltenden Bahnhofsvorplatz geführt und dort in einem ZOB mit dem SPNV verknüpft. Eine solche Lösung bietet sich im Zusammenhang mit einer grundsätzlichen Umgestaltung des Bahnhofsbereichs Menden an. Als Nachteil dieser Lösung ist die zusätzliche Fahrleistung, die durch das Anfahren des Bahnhofsvorplatzes entsteht, zu sehen. Außerdem würde der Bahnhof dann in der Spitzenstunde von bis zu 35 Linienbussen (einschließlich Verstärkerfahrten) angefahren. Für den Knoten Bodelschwingstraße/Walramstraße/ Bahnhofstraße ist die Funktionsfähigkeit unter diesen Belastungen nachzuweisen.

Unzureichende Erschließung des Bereichs Ostwall/Schwitter Weg und des Stadtteils Schwitten

In **Anlage 6.1-3** zeigt sich, dass der innerstädtische Bereich nordöstlich des Stadtzentrums von Menden nur unzureichend durch ein ÖPNV-Angebot erschlossen wird. Sämtliche Buslinien werden südwestlich des historischen Zentrums entlanggeführt; die Linie 24, die den Bereich Lahrfeld erschließt, deckt nur einen Teil des nordöstlichen Stadtgebietes ab.

Eine ähnlich unbefriedigende Situation besteht für den Stadtteil Schwitten, der lediglich über die Linie 514 peripher im Stunden-Takt an das Zentrum von Menden angebunden ist. Dementsprechend liegt der ÖPNV-Anteil am Modal-Split in Schwitten unter 3 %.

Als Lösung wird die Einrichtung einer zusätzlichen Erschließungsbuslinie vorgeschlagen, die im 60-Minuten-Takt und in den Spitzenzeiten verdichtet auf einen 30-Minuten-Takt verkehren sollte.

Der vorgeschlagene Linienweg ist: Bahnhof Menden - Westwall - Nordwall - Schwitter Weg - Auf der Haar - Friedrichstraße – Vogelrute – Schwitterknapp - Auf der Haar - Schwitter Weg - Ostwall - Südwall - Bahnhof Menden.

Die verbesserte ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Schwitten ist auch deshalb erforderlich, weil hier zusätzliche Siedlungsbereiche erschlossen werden sollen.

Langer und unübersichtlicher Linienweg der Linie 22

Die Linie 22 führt von Iserlohn über Sümmern und Menden nach Lendringsen. Die Auslastung auf der gesamten Strecke ist bis auf den Abschnitt zwischen Lendringsen-Sparkasse und Oberrödinghausen relativ hoch, so dass eine angedachte Unterteilung in zwei Linienabschnitte nicht sinnvoll ist. Vorgeschlagen wird eine Verbesserung des Angebotes für den Tagesrandbereich in Richtung Oberrödinghausen und eine klare Trennung der Linien 21 und 22 in den Schwachlastzeiten.

Bedienungsangebot der Linien 23 und 24 im Bereich Hassenbruch und Liethen nicht vertaktet und in den Tagesrandstunden unzureichend

Da das Nutzerpotential im Bereich Hassenbruch und Liethen für die Realisierung von zwei im Stunden-Takt betriebenen ÖPNV-Linien voraussichtlich nicht ausreicht, wird die Kombination beider Linien im Bereich westlich der Westtangente vorgeschlagen. Der genaue Linienweg ist in Abhängigkeit von der Straßenraumsituation im Detail festzulegen. Zu berücksichtigen ist, dass der Bereich Hassenbruch auch von der Iserlohner Landstraße aus (Linie S4) erschlossen wird und für den Bereich Liethen eine Erschließung durch die Linie 21 besteht.

Das Angebot im Stunden-Takt sollte auf den Tageszeitbereich 06.00 bis 20.00 Uhr ausgedehnt werden.

Geringe Inanspruchnahme der Linie 25

Die Linie 25 bindet die östlichen Ortsteile von Menden derzeit an den zentralen Umsteigepunkt in Lendringsen (Lendringsen-Sparkasse) an. Da die Linie überwiegend dem Schülerverkehr dient, werden von den insgesamt 14 Kursen nur 4 auch in der Ferienzeit angeboten. Die geringe verkehrliche Bedeutung der Linie 25 im Alltagsverkehr wird auch durch die im Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr erfassten Fahrgastzahlen belegt. Es wird deshalb die Umstellung des Betriebes auf Anruf-Sammeltaxen (AST) oder Rufbus empfohlen.

Unattraktiver Zustand des Bahnhofsbereichs Menden

Der Bahnhofsbereich Menden macht derzeit einen insgesamt unattraktiven und verwahrlosten Eindruck. Im Rahmen der Schaffung eines zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunktes ist eine grundlegende Umgestaltung erforderlich, die den Bahnhofsvorplatz und das gesamte Umfeld einbezieht.

6.4.3 Iserlohn

Linienführung im Bereich des Iserlohner Innenstadtrings teilweise umwegig

Die Buslinien S4 und 1 werden vom Bahnhof Iserlohn aus über Kurt-Schumacher-Ring, Theodor-Heuss-Ring und Konrad-Adenauer-Ring in Richtung Hemer geführt. Damit umfahren diese Linien drei Viertel des Stadtzentrums von Iserlohn. Ein Grund für diese umwegige Linienführung liegt in der Weiterfahrt über die Friedrichstraße in Richtung Hemer.

Für die Linie S4 bietet sich jedoch alternativ zur Weiterfahrt über die Friedrichstraße in Richtung Hemer die Route über Karnacksweg und Hansaallee ins Zentrum von Hemer an. Dadurch lässt sich eine spürbare Fahrzeitverkürzung erreichen. In diesem Fall kann die Linie S4 dann über den Hohler Weg zum ZOB an der Konrad-Adenauer-Ring geführt werden, so dass sich hier die Fahrtstrecke verkürzt.

Mit einer Fahrzeitverkürzung auf der Linie S4 lässt sich auch eine Verbesserung der Anschlusssicherung am Bahnhof Menden (Regionalbahn RB54 in Richtung Fröndenberg) erreichen.

Unzureichende ÖPNV-Erschließung der Stadtteile Stübbeken und Grürmannsheide

Die Ortsteile Stübbeken und Grürmannsheide verfügen derzeit über keine durchgehende vertaktete ÖPNV-Anbindung. Stübbeken wird durch die Linie 31 (Letmathe-Schwerte) ohne festen Takt bedient, wobei die Haltestelle auf der B 236 (Schwerter Straße) angeordnet ist. Die Linie 5, die in die Ortslage Stübbeken einfährt, wird nur während der Schulzeit betrieben und weist ebenfalls nur ein lückenhaftes Angebot auf.

Die ÖPNV-Andienung von Grürmannsheide erfolgt über die Linie 6, die derzeit im Stundentakt betrieben wird und nur geringe Fahrgastzahlen aufweist.

Es wird deshalb eine Bedienung im Stunden-Takt (Halbstundentakt in den Spitzenstunden) durch eine neu einzurichtende ÖPNV-Linie vorgeschlagen, die den Linienverlauf Schwerte - Stübbeken - Letmathe - Grürmannsheide und zurück aufweist. Dabei kann auch der Bereich östlich der Schwerter Straße in die Bedienung einbezogen werden. Aufgrund des begrenzten Fahrgastpotentials wird der Einsatz kleinerer Fahrzeuge vorgeschlagen. Damit ersetzt die neue Linie, die in Letmathe als Stadtbuslinie fungiert, auch den insgesamt schwach belasteten Abschnitt der Linie 31 zwischen Schwerte und Letmathe. Die Bedienung erfolgt im Zeitbereich 06.00 bis 20.00 Uhr im Stunden-Takt.

Geringe Auslastung der Linie 2 zwischen Landhausen und Kalthof

Die Buslinie 2 hat, insbesondere für Hemer, die Funktion eines Zubringers zur Regionalbahnverbindung Iserlohn – Schwerte – Dortmund. Diese Funktion kann sie derzeit aber aufgrund ihres sehr umwegigen und damit auch zeitaufwendigen Linienverlaufs nicht wahrnehmen; entsprechend gering ist die Anzahl der Fahrgäste.

Die Linie bedient die Stadtteile Hemer-Stübecken, Hemer-Landhausen, Iserlohn-Sümmern, die Gewerbegebiete Rombrock und Zollhaus, sie endet am Bahnhof Kalthof. Für diesen Linienweg benötigt der Bus 36 Minuten, obwohl bei gradliniger Führung nur eine Fahrzeit von 20 - 25 Minuten notwendig wäre.

Weiterhin besteht derzeit eine Wartezeit von 11 Minuten am Bahnhof Kalthof zwischen planmäßiger Ankunft des Busses und der Abfahrt beider Züge (nach Dortmund bzw. Iserlohn). Unter Berücksichtigung der Zugangszeiten, ist ein Fahrgast aus Hemer bereits fast eine Stunde unterwegs, bis er in Kalthof mit dem Zug abfährt. Mit dem Pkw wäre er in der gleichen Zeit bereits in der Dortmunder Innenstadt.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die Linie 2 auf dem Abschnitt Landhausen-Kalthof direkter zu führen, um so die Fahrtzeit deutlich zu verkürzen – möglich wäre eine Fahrzeit von ca. 20 Minuten - und damit eine Attraktivitätssteigerung zu bedingen. Durch eine zeitliche Abstimmung mit dem Fahrplan der Regionalbahn RB 53 sollte die Übergangszeit am Bahnhof Kalthof auf unter 5 Minuten reduziert werden. Damit lässt sich die Gesamtreisezeit nach Dortmund deutlich reduzieren.

Langer und unübersichtlicher Linienweg der Linie 22

Obwohl die Linie 22 über einen sehr langen Linienweg verfügt (Iserlohn-Sümmern/Rombrock-Menden-Lendringsen) ist die Auslastung zwischen Iserlohn und Lendringsen durchgängig hoch. Die Auswertung der Ein- und Aussteigerzahlen deutet außerdem darauf hin, dass die Linie auch für die Relation Iserlohn-Menden in Anspruch genommen wird.

Überlegungen, die Linie aufzuteilen, wurden deshalb nicht weiter verfolgt.

Auslastung der Linie 1 zwischen Letmathe und Ostfeld

Die Auslastung der Linie 1 zwischen Letmathe und Ostfeld liegt deutlich niedriger als auf dem östlich anschließenden Streckenabschnitt. Da beide Linienabschnitte im 15-Minuten-Takt bedient werden, besteht die Möglichkeit, auf dem Linienabschnitt zwischen Letmathe-Mitte und Letmathe-Ostfeld die Bedienung auf einen 30-Minuten-Takt zu reduzieren, der der Verkehrsnachfrage eher gerecht wird. Eine solche Maßnahme sollte jedoch nur in Erwägung gezogen werden, wenn dadurch Handlungsspielraum für Angebotsverbesserungen in anderen Bereichen geschaffen werden können.

Langer und unübersichtlicher Linienweg der Linie 15

Die Linie 15 (Hohenlimburg-Letmathe-Iserlohn-Hombruch) weist im westlichen Bereich eine Aufspaltung in zwei Linienäste und im übrigen Linienverlauf mehrere alternierende Routenverläufe auf. Um die Übersichtlichkeit des Linienangebotes zu verbessern, wird vorgeschlagen, die Linie 15 in zwei separate Linien - die zwar über weite Strecken den gleichen Linienverlauf aufweisen - aufzuteilen (Linie 15: Hombruch-Hohenlimburg, Linie 15A: Hombruch-Markenfeld).

Linien 130 und 131 als Parallelbedienung der RB53

Die Linien 130 und 131 zwischen Iserlohn und Schwerte verlaufen in weiten Teilen parallel zur Regionalbahnlinie RB53. Insofern ist zu prüfen, ob dieses Parallelangebot sinnvoll ist oder die Möglichkeit einer Verkehrsbündelung besteht. Ein Vergleich der Fahrzeiten und Fahrplanlagen der Busse in **Tabelle 6.4-2** zeigt, dass die Regionalbahn für die Verbindung Iserlohn-Schwerte nur ca. halb so viel Zeit benötigt wie die Buslinien 130 und 131. Da die Fahrplanlagen auch so angeordnet sind, dass sich die Angebote der Regionalbahn und der Linienbusse zeitlich nicht ergänzen, kann davon ausgegangen werden, dass die parallelen Busverkehre keine Fahrgastzahlenmengen in nennenswertem Umfang von der Schienenverkehrsverbindung abziehen.

Darüber hinaus übernehmen die Linien 130 und 131 erschließende Funktion im nördlichen Stadtgebiet von Iserlohn.

Fahrtrichtung Iserlohn - Schwerte

		RB53	L130	L131
Iserlohn Bf.	ab	x.18	x.14	x.44
Kalthof	an	x.31	x.34	x.02
Hennen	an	x.34	x.41	x.15
Schwerte Bf.	an	x.44	x.05	x.42
Fahrzeit	min	26	51	58

Fahrtrichtung Schwerte - Iserlohn

		RB53	L130	L131
Schwerte Bf.	ab	x.16	x.23	x.50
Hennen	an	x.26	x.39	x.12
Kalthof	an	x.30	x.48	x.23
Iserlohn Bf.	an	x.40	x.13	x.43
Fahrzeit	min	24	50	53

Tab. 6.4-2: Gegenüberstellung der Fahrzeiten zwischen Iserlohn und Schwerte für die RB53 und die Linien 130 und 131

Es wird deshalb vorgeschlagen, die Linie 130 in der derzeitigen Führung beizubehalten, wobei die Kursverläufe der Linien 130 und 131 klar getrennt werden sollten. Um Verlagerungspotential für die Regionalbahnlinie zu erzeugen, sollte eine Teilung der Linie 130 in Hennen in Erwägung gezogen werden. Außerdem ist eine Anbindung der Linie 131 an den Bahnhof Hennen, der dann die Funktion eines Verknüpfungspunktes übernimmt vorzusehen. Hier ist eine Abstimmung mit der Untersuchung zur Optimierung des Nahverkehrsnetzes im Märkischen Kreis, die sich insbesondere mit den Verbindungen in Richtung Schwerte befasst erforderlich.

Unübersichtliches Angebot und fehlende Vertaktung auf der Linie 4

Die Linie 4 ist insgesamt auf den Schülerverkehr abgestimmt. Das derzeitige Angebot ist in den Tagesrandbereichen so ungünstig, dass eine Nutzung im Berufsverkehr quasi ausscheidet. Da die Linie 4 sowohl über die Grüner Talstraße als auch über Kesbern verkehrt, handelt es sich prinzipiell um zwei getrennte Linien, die lediglich im Bereich Ihmert (Westendorfstraße) einen gemeinsamen Linienweg haben.

Es wird vorgeschlagen, die Linie 4 im Stunden-Takt zwischen 06.00 und 20.00 Uhr auf dem Linienweg Ihmert - Grüner Talstraße - Karl-Arnold-Straße bis zum Bahnhof Iserlohn zu betreiben und damit auf dieser Relation ein deutlich attraktiveres Angebot zu schaffen.

Für den Streckenabschnitt über Kesbern wird die Realisierung eines Taxi-bus-Angebotes vorgeschlagen.

Bedienung im Abendbereich auf der Linie S1

Die Schnellbuslinie S1 wird derzeit nur bis ca. 19.00 Uhr betrieben. Um eine einheitliche Bedienung im Stunden-Takt mindestens bis 20.00 Uhr zu erreichen, wird deshalb vorgeschlagen, das Bedienungsangebot bis 20.00 Uhr weiterzuführen.

Linie 7 mit wechselndem Linienweg

Die Linie 7, die den Ortsteil Lössel an das Zentrum von Iserlohn anbindet, wird im 60-Minuten-Takt betrieben. Im Bereich Ackenbrock werden die Kurse über wechselnde Routen geführt. Um eine klarere Struktur des ÖPNV-Angebots zu erreichen, wird vorgeschlagen, sämtliche Kurse der Linie 7 über Grüner Weg und Letmather Straße zu führen. Die Alternativroute mit den Haltestellen Augustastraße und Bertholdstraße wird durch die Linie 1 ausreichend bedient.

Ungünstige Kombination der Linienäste der Linie 14

Die erfassten Einsteiger- und Aussteigerzahlen belegen, dass die Linie 14, die von Gerlingsen über Iserlohn-Mitte bis Iserlohner Heide verkehrt, nur auf Teilstrecken durch Fahrgäste genutzt wird, da die Nutzung dieser Linie auf der gesamten Länge zwischen Gerlingsen und Iserlohner Heide nicht sinnvoll ist. Dementsprechend bietet sich die Möglichkeit, beide Linienäste zu trennen oder ggf. mit anderen Linien zu kombinieren. Ein dringender Handlungsbedarf besteht jedoch derzeit nicht.

Unzureichende Bedienung der Siedlungsbereiche Hennen-Südost, Kuhlosiedlung und Auf der Emst

Der südöstliche Bereich von Hennen ist lediglich im Westen an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Dadurch ergibt sich auch eine ungünstige Situation für die Erschließung durch den ÖPNV. Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der Linie 131 auf der Hennener Straße – etwa in Höhe der Fußwegverbindung zur Straße An der Klosheide - lässt sich dieses Defizit teilweise beheben. Gegebenenfalls ist die Ortsdurchfahrtgrenze vorzuverlegen.

Für eine verbesserte Erschließung der Kuhlo-Siedlung lassen sich keine Lösungsansätze ohne eine generelle Umgestaltung der Linienstruktur erreichen. Dementsprechend ist eine Berücksichtigung bei der Neuordnung des MVG-Liniennetzes erforderlich.

Die Straße Auf dem Emst ist fußläufig an die Oestricher Straße angebunden; eine ergänzende ÖPNV-Erschließung ist aufgrund der geringen Fußwegentfernung nicht erforderlich.

Unattraktiver Zustand des Bahnhofsbereichs Iserlohn

Als zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkt für die Großstadt Iserlohn weist der Bahnhofsbereich derzeit eine unzureichende gestalterische Qualität auf. Es werden allerdings bereits Planungen verfolgt, um das gesamte Bahnhofsumfeld aufzuwerten und umzugestalten. Dadurch soll auch die Fußwegeachse zwischen Bahnhof und Zentrum attraktiver gestaltet werden.

6.4.4 Gesamtgebiet

Um den ÖPNV in Hemer, Menden und Iserlohn attraktiver zu gestalten, sind Maßnahmen erforderlich, die das gesamte ÖPNV-Angebot betreffen. Im einzelnen sind dies:

- Generelle Angebotsverbesserung im SPNV durch Einsatz moderner und komfortabler Fahrzeuge und Verbesserung der Gesamtsituation an den Bahnhöfen (Aufenthaltsqualität).
- Vertaktung des Bus-Linienangebotes, wobei als Regelfall ein 30-Minuten-Takt anzustreben ist und auf Relationen mit geringer Nachfrage mindestens ein Stunden-Takt im Zeitbereich von 06.00 bis 20.00 Uhr angeboten werden sollte. Auf den Linien 1, 13, 14, 15, 21, 27, 33, 131 und 514 sollte die Bedienung in den Abendbereichen bis ca. 23.00 Uhr beibehalten werden.
- Etablierung von Taxibussystemen auf Linien, auf denen ein konventioneller Betrieb aufgrund der geringen Verkehrsnachfrage unwirtschaftlich ist sowie im Zeitbereich von 20.00 Uhr bis 23.00 Uhr auf Linien, bei denen das Angebot um 20.00 Uhr endet.
- Ausweitung des Anruf-Sammeltaxi (AST)-Angebotes in den Abendstunden (nach 20.00 Uhr bzw. 23.00 Uhr).

- Vermeidung „diffuser“ Linienverläufe, die - i.d.R. aufgrund der Schülerverkehre - unterschiedliche Routen nutzen.
- Trennung zwischen vertaktetem Fahrplanangebot und Angeboten, die aus dem Schülerverkehr resultieren. Dies ist an den Fahrzeugen (durch eine entsprechende Linienbezeichnung), in den Fahrplaninformationen und den Liniennetzplänen zu verdeutlichen.
- Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der jeweiligen Ein- und Aussteigerzahlen.
- Schaffung von ausreichenden und hochwertigen Abstellmöglichkeiten für Kfz und Fahrräder im Bereich der SPNV-Haltestellen, um problemloses Park+Ride sowie Bike+Ride zu ermöglichen.
- Realisierung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen insbesondere in den Zentren von Iserlohn, Menden, Hemer und Letmathe. Die Möglichkeiten solcher Beschleunigungsmaßnahmen sind in Detailbetrachtungen zu klären.
- Realisierung einer Mobilitätszentrale im Nördlichen Märkischen Kreis, die als Call-Center für sämtliche Fragen des Verkehrs fungiert. Darüber hinaus sind Fahrkarten-Verkaufsagenturen in Hemer, Menden und Iserlohn vorzugsweise am Bahnhof, in denen der (potentielle) ÖPNV-Kunde ein umfassendes Angebot an Auskunft, Information und Dienstleistung erhält zu realisieren.
- Erhöhung der ÖPNV-Nutzung durch eine Marketing-Offensive. Dazu gehört eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit, die das vorhandene ÖPNV-Angebot bekannt macht und kontinuierlich über Verbesserungen/Veränderungen im Angebot informiert. Maßnahmen sind beispielsweise Hauswurfsendungen, die Nutzung lokaler Medien (Zeitung und Radio) sowie die Präsenz bei Veranstaltungen (z.B. Stadtfeste). „Neubürger“ sollten ein individuelles Informationspaket zum Angebot des ÖPNV erhalten.
- Aufgrund der engen verkehrlichen Verknüpfungen zwischen dem Untersuchungsgebiet und dem VRR-Gebiet stellt sich die Frage einer Eingliederung des nördlichen Märkischen Kreises in den VRR, um so eine aus tariflicher Sicht optimale Verknüpfung zu gewährleisten. Im Vorfeld einer solchen Lösung, die auch im Zusammenhang mit den Bestrebungen zu einem landesweiten Verbundtarif zu sehen sind, sollten die Übergangstarife zum VRR günstiger gestaltet werden, um den engen verkehrlichen Verknüpfungen mit dem Rhein-Ruhr-Raum Rechnung zu tragen. Eine Möglichkeit hierzu wäre eine Lösung, wie sie für die Städte Schwerte, Unna und Lünen gilt.
- Eine Möglichkeit zur Förderung des ÖPNV innerhalb des Untersuchungsraums mit seinen intensiven verkehrlichen Verflechtungen ist auch durch die Realisierung eines „Nordkreis-Ticket“ möglich, das dann in die Preisstufe 3 des MVG-Tarifs eingeordnet werden sollte.

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen dieses Aufgabenpaketes ist mit dem Märkischen Kreis und den Betreibern des ÖPNV abzustimmen.

6.5 Zusammenfassende Konzeptempfehlung

Ausgehend vom vorhandenen ÖPNV-Angebot und den Mängeln, die im Rahmen der Analyse festgestellt wurden, wurden Einzelmaßnahmen erarbeitet, die zu einer Optimierung des ÖPNV-Angebotes beitragen sollen. Das Gros dieser Maßnahmen lässt sich kurz- bzw. mittelfristig umsetzen. Langfristig stellt sich die Frage nach einer Reaktivierung der Schienenverbindung zwischen Iserlohn und Menden.

Aufgrund der Tatsache, dass zwischen Menden und Hemer eine intakte Gleistrasse besteht, die mit vergleichsweise geringem Aufwand für den Personenverkehr reaktiviert werden könnte, sollte die Option einer Schienenverbindung Hemer - Menden vorrangig betrachtet werden.

Dass die Verbindung Hemer - Menden für eine Schienentrasse prinzipiell in Frage kommt, zeigt der Vergleich mit der Regionalbahnlinie RB53, die auf dem Iserlohner Abschnitt täglich ca. 1.300 Fahrgäste befördert; das Potential einer Schienenverbindung zwischen Hemer und Menden wurde zu ca. 1.100 Fahrgästen abgeschätzt und liegt damit nur unwesentlich niedriger.

Für eine Schienenverbindung zwischen Hemer und Iserlohn wurde ein Fahrgastpotential von rd. 4.100 Personen abgeschätzt, so dass hier eine deutlich stärkere Nachfrage als auf dem Streckenast Menden - Hemer besteht. Da hier die Schienentrasse jedoch nicht mehr zur Verfügung steht, wäre eine aufwendige Neutrassierung erforderlich. Insofern muss davon ausgegangen werden, dass diese Verbindung - unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen - kurz- und mittelfristig nicht zu realisieren ist.

Für beide Streckenabschnitte gilt jedoch, dass eine Trassenfreihaltung anzustreben ist, um bei günstiger werdenden Rahmenbedingungen - hierzu gehören auch Förderprogramme - eine Umsetzung zu ermöglichen.

Darüber hinaus umfasst das Konzept eine Vielzahl lokal wirksamer Maßnahmen, die in Kapitel 5.4 im einzelnen erläutert wurden.

Diese Maßnahmen sind in den folgenden **Tabellen 6.5-1 bis 6.5-4** zusammengestellt.

Wie beim motorisierten Individualverkehr wird auch hier nach kurz-, mittel- und langfristig realisierbaren Maßnahmen unterschieden.

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung/Wirkung	Zeithorizont
HE01	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer - Menden	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer - Menden	mittelfristig
HE02	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer - Iserlohn	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer - Iserlohn	langfristig
HE03	Anbindung des Gewerbegebiets Edelburg in Richtung Menden und Iserlohn durch Bus-Shuttle-Angebot	Verbesserung der ÖPNV-Nutzung im Gewerbegebiet Edelburg	mittelfristig
HE04	Verlängerung der Linie 2 bis zum Bahnhof Binolen (Hönnetalbahn)	Verbesserung der Verbindung Hemer / Deilinghofen - Balve / Neuenrade	kurzfristig
HE05	Neukonzeption der Linie 3	Verbesserung der Erschließung von Sundwig und den Hemeraner Stadtteilen	kurzfristig
HE06	Ersatz der Linie 233 durch Taxibus / Anruf-Sammeltaxi	Kosteneinsparung	kurzfristig
HE07	Veränderung der Führung der Linie 2 im Bereich Apricke, Brockhausen (alternativ zu HE04)	Verbesserung des Bedienungsangebots in Apricke, Riemke und Brockhausen	kurzfristig
HE08	Aufwertung und ggfs. Verlegung des ZOB Hemer in den Bereich des Hallenbads	Verbesserung der Erschließungswirkung zur Innenstadt, Steigerung der ÖPNV-Attraktivität	mittelfristig

Tab. 6.5-1: Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Stadtgebiet Hemer

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung/Wirkung	Zeithorizont
ME01	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer - Menden	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer - Menden	mittelfristig
ME02	Bedienung der Haltestelle Abzweig Bahnhof in beiden Richtungen	Verbesserung der Verknüpfung des Linienbusverkehrs mit dem SPNV	kurzfristig
		Vereinfachung der Netzstruktur im zentralen Bereich von Menden	
ME03	Realisierung eines zentralen Verknüpfungspunkts für den Busverkehr am Bahnhof	Verbesserung der Verknüpfung des Linienbusverkehrs mit dem SPNV	mittelfristig
ME04	Realisierung einer neuen Ortsbuslinie Bahnhof - Schwitter Weg - Schwitten	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung von Schwitten	kurzfristig
		Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Bereich Schwitter Weg / Ostwall	
ME05	Schaffung eines vertakteten Linienangebots im Bereich Hassenbruch und Platte Heide durch Kombination der Linien 23 und 24	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in Hassenbruch und Platte Heide	kurzfristig
ME06	Umwandlung der Linie 25 auf AST oder Rufbusbetrieb	Schaffung eines wirtschaftlicheren und effizienteren Bedienungsangebots	kurzfristig
ME07	Ausbau des Bahnhofs Menden zu einem attraktiven ÖPNV-Knotenpunkt	Verbesserung der Gesamtattraktivität des ÖPNV in Menden	mittelfristig

Tab. 6.5-2: Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Stadtgebiet Menden

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung/Wirkung	Zeithorizont
IS01	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer - Iserlohn	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer - Iserlohn	langfristig
IS02	Verlegung der Linie S4 auf die Streckenführung Bahnhof Iserlohn - Hohler Weg Konrad-Adenauer-Ring – Karnacksweg – Hansaallee - Westfalenstraße - Hemer ZOB	Verkürzung der Fahrzeit und Möglichkeit zur besseren Anbindung an das Regionalbahn-Angebot	kurzfristig
IS03	Ergänzungsangebot Linie 6: Schwerte - Stübbecke - Letmathe - Grürmannsheide	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung von Stübbecke und Grürmannsheide	kurzfristig
IS04	Direktere Routenführung der Linie 2 zwischen Landhausen und Kalthof	Kosteneinsparung	kurzfristig
		Verbesserung der Attraktivität des Linienangebots	
IS05	Reduzierung des Bedienungsangebots der Linie 1 zwischen Letmathe und Osterfeld auf 30min-Takt	Kosteneinsparung	kurzfristig
IS06	Aufteilung der Linie 15 in zwei Parallellinien	Verbesserung der Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS07	Klare Trennung der Linien 130 und 131	Verbesserung der Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS08	Trennung der Linie 130 im Bereich Hennen	Unterbindung von Parallelverkehren zur RB53	kurzfristig
IS09	Vertaktetes Angebot der Linie 4 zwischen Iserlohn und Ihmert	Verbesserung des Angebots; bessere Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS10	Ausweitung der Bedienungszeit der Linie S1	Durchgehendes Angebot bis 20.00 Uhr	kurzfristig
IS11	Führung der Linie 7 über einheitlichen Linienweg	Verbesserung der Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS12	Zusätzliche ÖPNV-Haltestelle auf der Hennener Straße	Verbesserte ÖPNV-Anbindung des südöstlichen Bereichs von Hennen	kurzfristig
IS13	Aufwertung des Bahnhofsbereichs Iserlohn	Verbesserung der Gesamtattraktivität des ÖPNV in Iserlohn	mittelfristig

Tab. 6.5-3: Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Stadtgebiet Iserlohn

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung/Wirkung	Zeithorizont
GE01	Verbesserung des Angebots im SPNV (Fahrzeuge, Bahnhofausstattung)	Attraktivitätssteigerung des SPNV	mittelfristig
GE02	Vertaktung des Linienangebots (Regelfall ½-Stundentakt, auf Relationen mit geringer Nachfrage Stundentakt)	Verbesserung der Angebotsqualität und der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE03	Ausweitung des Bedienungsangebots auf 6.00 bis 20.00 Uhr	Verbesserung der Angebotsqualität und der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE04	Bedienung von Gebieten und Zeitbereichen mit geringer ÖPNV-Nachfrage durch alternative Bedienungsformen (Taxibus, AST)	Verbesserung der Angebotsqualität im Sinne der Daseinsvorsorge; Nachfragegerechte Bedienung	kurzfristig
GE05	Vermeidung diffuser Linienverläufe; Schaffung einer klaren Linienstruktur	Verbesserung der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE06	Trennung zwischen vertakteten ÖPNV-Angeboten und Angeboten des Schülerverkehrs	Verbesserung der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE07	Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen	Verbesserung des Komforts und der Gesamtattraktivität des ÖPNV aus Sicht des Kunden	kurzfristig
GE08	Verbesserung der Möglichkeiten von B+R und P+R	Verbesserung der Gesamtattraktivität des ÖPNV	Kurz- / mittelfristig
GE09	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung insbesondere im Bereich der Zentren	Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeit	kurzfristig
GE10	Realisierung einer Mobilitätszentrale und von ÖPNV-Agenturen	Verbesserung der Information von (potenziellen) Fahrgästen	kurzfristig
GE11	Marketingmaßnahmen	Verbesserung der Information von (potenziellen) Fahrgästen	kurzfristig
GE12	Verbesserung des Übergangstarifs zum VRR oder Integration in den VRR-Tarif	Erhöhung der Attraktivität der Verbindungen zwischen Märkischem Kreis und Rhein-Ruhr-Raum	kurzfristig
GE13	Einführung eines „Nordkreis-Ticket“ für den nördlichen Märkischen Kreis	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zwischen den Städten Hemer, Menden und Iserlohn	kurzfristig
GE14	Verbesserung des Angebots der Linie S4 durch höhere Bedienungsqualität, Verkürzung der Fahrzeiten und bessere Einbindung in den SPNV	Stärkung der Schnellbuslinie als Rückgrat des ÖPNV in Hemer, Menden und Iserlohn mit „Leuchtturmfunktion“ für den ÖPNV	kurzfristig

Tab. 6.5-4: Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Gesamtgebiet