



 MÄRKISCHER KREIS

NAHVERKEHRSPLAN

2017 bis 2022

Märkischer Kreis

Nahverkehrsplan 2017 - 2022

Kassel, 15. August 2016

Märkischer Kreis

Der Landrat
FD 20 - Finanzwirtschaft und Beteiligungen - ÖPNV
Heedfelder Str. 45, 58509 Lüdenscheid
Dipl.-Geogr. Frank Oppermann

Bearbeitung durch:

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl. Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D - 34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dr.-Ing. Timo Barwisch, Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Anja Witzel M.Sc.

Foto Titelblatt: Werdohl, Bahnhof; plan:mobil

Inhaltsverzeichnis

TABELLENVERZEICHNIS	7
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	9
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	10
VORBEMERKUNGEN	12
1 PLANERARBEITUNG UND BETEILIGUNG	13
2 GRUNDLAGEN, ZIELE UND RAHMENVORGABEN	15
2.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN	15
2.1.1 EU VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007	15
2.1.2 PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)	16
2.1.3 ÖPNV-GESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (ÖPNVG NRW)	17
2.1.4 BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (BGG NRW)	20
2.2 ÜBERGEORDNETE ZIELE UND VERKEHRSLICHE RAHMENVORGABEN	22
2.2.1 LANDESENTWICKLUNGSPLAN	22
2.2.2 REGIONALPLAN FÜR DEN REGIERUNGSBEZIRK ARNSBERG	22
2.2.3 KOMMUNALE VERKEHRSENTWICKLUNGSPLÄNE	23
2.2.4 ÖPNV-INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSPLAN/ÖPNV-BEDARFSPLAN	24
2.3 NAHVERKEHRSPÄNE BENACHBARTER AUFGABENTRÄGER	25
2.4 FINANZIERUNG DES ÖPNVS	28
3 BESTANDSAUFNAHME	30
3.1 DARSTELLUNG BEDEUTENDER MAßNAHMEN UND VERÄNDERUNGEN IM ÖPNV IN DER LAUFZEIT DES ZWEITEN NAHVERKEHRSPÄNES	30
3.2 RAUMSTRUKTUR	31
3.3 ÖPNV-ANGEBOTSSTRUKTUR	39
3.3.1 SPNV	40
3.3.2 STRAßENGEBUNDENER ÖPNV	41
3.4 ENTWICKLUNG DES LEISTUNGSANGEBOTS DES STRAßENGEBUNDENEN ÖPNVS	50
3.5 FAHRGASTNACHFRAGE IM ÖPNV	51
3.6 GEMELDETER FAHRZEUGBESTAND	53
3.6.1 FAHRZEUGMERKMALE	53
3.6.2 UMWELTMERKMALE DER FAHRZEUGE	56
3.6.3 AUSSTATTUNG MIT RECHNERGESTÜTZTEN BETRIEBSLEITSYSTEM UND ECHTZEITDATENBEREITSTELLUNG	56
3.7 HALTESTELLEN, VERKNÜPFUNGSPUNKTE UND SCHNITTSTELLEN	57

4	ANFORDERUNGSPROFIL	59
4.1	LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSANGEBOTE IM MÄRKISCHEN KREIS	59
4.1.1	KÜNFTIGE ROLLE UND FUNKTION DES ÖPNV	60
4.1.2	ÖPNV-NACHFRAGE	61
4.1.3	ÖPNV UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	61
4.1.4	ÖPNV UND BARRIEREFREIHEIT	62
4.1.5	ÖPNV UND WIRTSCHAFTLICHKEIT	63
4.1.6	ÖPNV UND UMWELT	64
4.1.7	ÖPNV-ORGANISATION	64
4.1.8	ÖPNV-ANGEBOT UND INFRASTRUKTUR	65
4.1.9	INFORMATION, BERATUNG UND ORIENTIERUNG AN KUNDENBEDÜRFNISSEN	65
4.1.10	ABLEITUNG DER ZENTRALEN HANDLUNGSFELDER	66
4.2	RAUM- UND NETZTYPOLOGIE	67
4.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTURELLE GLIEDERUNG DES MÄRKISCHEN KREISES	67
4.2.2	ENTWICKLUNG DER NETZHIERARCHIE	70
4.3	QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES ÖPNV IM MÄRKISCHEN KREIS	71
4.3.1	QUALITÄTSSTANDARDS IM ÜBERBLICK	73
4.3.2	DEFINITION DER VERKEHRSTAGE UND VERKEHRZEITEN	73
4.3.3	STANDARDS DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	75
4.3.4	STANDARDS DER BEDIENUNGSQUALITÄT	77
4.3.5	STANDARDS ZUR VERBINDUNGSQUALITÄT UND ZUR VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	80
4.3.6	ANFORDERUNG AN DIE NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG	84
4.3.7	ANFORDERUNGEN AN DIE PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	84
4.3.8	QUALITÄTSANFORDERUNGEN HALTESTELLEN	85
4.3.9	QUALITÄTSANFORDERUNGEN FAHRZEUGE	92
4.3.10	QUALITÄTSANFORDERUNGEN PERSONAL	96
4.3.11	ANFORDERUNGEN AN BETRIEB UND STÖRUNGSMANAGEMENT	97
4.3.12	ANFORDERUNGEN AN INFORMATION UND VERTRIEB	97
4.3.13	ANFORDERUNGEN AN DAS MARKETING	104
4.3.14	ANFORDERUNGEN AN DAS QUALITÄTSCONTROLLING	104
4.3.15	ANFORDERUNGEN AN DEN SCHÜLERVERKEHR	105
4.3.16	VERLEIHSYSTEME, MITNAHMEANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	108
5	BESTANDSBEWERTUNG	110
5.1	DEFIZITE DES ÖPNV-ANGEBOTS SOWIE ANREGUNGEN AUS SICHT DER PLANUNGSPARTNER	110
5.1.1	RÜCKMELDUNGEN VON FAHRGÄSTEN AN DIE VERKEHRСУNTERNEHMEN	110
5.1.2	ANMERKUNGEN DER VERKEHRСУNTERNEHMEN	112
5.1.3	ANMERKUNGEN DER STÄDTE UND GEMEINDEN	117
5.1.4	ANALYSE UND MAßNAHMEN GEMÄß VEP HEMER - ISERLOHN - MENDEN (ENTWURF)	118
5.2	ABWEICHUNGEN VOM ANFORDERUNGSPROFIL	119
5.2.1	BEWERTUNG VERKEHRSTAGE UND VERKEHRZEITEN	119

5.2.2	BEWERTUNG DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	120
5.3	BEWERTUNG DER BEDIENUNGSQUALITÄT	134
5.3.1	ABWEICHUNGEN VON DEN QUALITÄTSSTANDARDS	134
5.3.2	ÜBERSCHREITUNG DER STANDARDS	146
5.4	BEWERTUNG DER VERBINDUNGSQUALITÄT	150
5.4.1	DEFIZITE IN DER REISEZEIT- UND VERBINDUNGSQUALITÄT	150
5.4.2	BEWERTUNG DER VERKNÜPFUNG UND ANSCHLUSSBILDUNG	151
5.4.3	BEWERTUNG VON RÄUMLICH UND ZEITLICH PARALLELEN ANGEBOTEN	158
5.4.4	BEWERTUNG NACHFRAGEGESTEUERTER BEDIENFORMEN	160
5.5	BEWERTUNG NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG	162
5.6	BEWERTUNG PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	163
5.7	BEWERTUNG DER HALTESTELLEN	164
5.8	BEWERTUNG BETRIEB UND STÖRUNGSMANAGEMENT	176
5.9	BEWERTUNG INFORMATION UND VERTRIEB	177
5.10	BEWERTUNG MARKETING	178
5.11	BEWERTUNG QUALITÄTSCONTROLLING	179
5.12	BEWERTUNG TARIF UND TICKETANGEBOT	180
5.13	BEWERTUNG SCHÜLERVERKEHR	181
5.14	BEWERTUNG VERLEIHSYSTEME, MITNAHMEANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	181
6	VERKEHRSPROGNOSE	184
6.1	ZUKÜNFTIGE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	184
6.1.1	ALLGEMEINE ENTWICKLUNG IM MÄRKISCHEN KREIS	184
6.1.2	DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG NACH ALTERSGRUPPEN	188
6.2	ENTWICKLUNG DES ARBEITSMARKTES	189
6.3	ENTWICKLUNG DER VERSORGUNGS- UND EINKAUFSTRUKTUR	190
6.4	ENTWICKLUNG DER MOTORISIERUNG UND DES VERKEHRsverhaltens	191
6.5	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN NACHFRAGEENTWICKLUNG IM ÖPNV	191
6.6	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG BIS 2030 (OHNE BERÜCKSICHTIGUNG VON MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR)	193
7	MAßNAHMENKONZEPTION	195
7.1	HANDLUNGSFELD LINIENNETZ, FAHRPLAN UND VERKNÜPFUNG	196
7.1.1	NACHFRAGEDATEN ALS DEZIDIERTER PLANUNGSGRUNDLAGE	196
7.1.2	VERBESSERUNG DER UMSTEIGESITUATION	197
7.1.3	ERHÖHUNG DES BEDIENUNGSANGEBOTES ZUR VERBESSERUNG DER BEDIENUNGSQUALITÄT	202
7.1.4	NEUKONZEPTION VON BUSLINIEN IM ZUGE DER REAKTIVIERUNG SPNV ZWISCHEN MEINERZHAGEN UND LÜDENSCHIED	204
7.1.5	NEUKONZEPTION VON BUSLINIEN IM BEREICH HEMER, MENDEN UND ISERLOHN	205
7.1.6	NEUKONZEPTION ANBINDUNG BAHNHOF ISERLOHN LETMATHE	212
7.1.7	NEUKONZEPTION BEDARFSGESTEUERTE VERKEHRSANGEBOTE	216
7.1.8	WEITERE ANSÄTZE IM HANDLUNGSFELD LINIENNETZ, FAHRPLAN UND VERKNÜPFUNG	222

7.2	HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND BETRIEB	227
7.3	HANDLUNGSFELD FAHRGASTINFORMATION, VERTRIEB UND MARKETING	234
7.4	WEITERE HANDLUNGSFELDER	237
7.5	FINANZIELLE WIRKUNG DER MAßNAHMENKONZEPTION	240
7.5.1	ABSCHÄTZUNG DER VERÄNDERUNGEN DER BETRIEBSLEISTUNG UND DES FINANZIELLEN AUFWANDES IM ÖPNV	240
7.5.2	ABSCHÄTZUNG DER INVESTITIONSKOSTEN	241
7.6	LINIENLISTE IM MAßNAHMENKONZEPT	242
7.7	DETAILUNTERSUCHUNGEN	249
8	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	251
8.1	KRITERIEN FÜR DIE FESTLEGUNG VON LINIENBÜNDELN IM MÄRKISCHEN KREIS	251
8.2	HARMONISIERUNG DER KONZESSIONSLAUFZEITEN UND BÜNDELUNG DER LINIENKONZESSIONEN	252
8.3	FESTLEGUNG DER ZU BÜNDELNDEN VERKEHRE	253
8.4	LINIENBÜNDEL IM MÄRKISCHEN KREIS	255
8.4.1	LINIENBÜNDEL „ZENTRAL“ - (MVG-BÜNDEL)	255
8.4.2	HARMONISIERUNGSKONZEPT FÜR DAS LINIENBÜNDEL „ZENTRAL“ - (MVG-BÜNDEL)	260
8.4.3	LINIENBÜNDEL „OST“	261
8.4.4	LINIENBÜNDEL „WEST“	262
8.4.5	LINIENBÜNDEL „NORDWEST“	263
9	DIREKTVERGABE EINES ÖFFENTLICHEN DIENSTLEISTUNGSaufTRAGS AN DIE MVG UND FINANZIERUNG	264

Anlagen:

KARTENBAND

**SYNOPSIS – KOMMENTIERTE STELLUNGNAHMEN IM RAHMEN DES ANHÖRUNGSVERFAHRENS ZUM ENT-
WURFS DES NAHVERKEHRSPLANS**

Tabellenverzeichnis

■	Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter Nahverkehrspläne mit Bezug zum Märkischen Kreis	26
■	Tabelle 2: Flächenentwicklung seit 2007	32
■	Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2002 - 2013	33
■	Tabelle 4: Anzahl der Schulen, Schüler und Lehrer pro Schulform im Märkischen Kreis	36
■	Tabelle 5: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenzahl	37
■	Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis	39
■	Tabelle 7: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis	40
■	Tabelle 8: Ein- und Aussteigerzahlen im Jahr 2014 an den Bahnhöfen im Märkischen Kreis	40
■	Tabelle 9: Produkte im straßengebundenen ÖPNV	42
■	Tabelle 10: Bedienungsangebot im Busverkehr im Märkischen Kreis	44
■	Tabelle 11: Bedienungsangebot Bürgerbus im Märkischen Kreis	48
■	Tabelle 12: Betriebsleistung im Linienverkehr innerhalb des Märkischen Kreises	50
■	Tabelle 13: Betriebsleistung der Bürgerbusse im Märkischen Kreis	51
■	Tabelle 14: Fahrgastaufkommen im Linienverkehr innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreis der MVG ohne Bürgerbusse	52
■	Tabelle 15: Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse im Märkischen Kreis	52
■	Tabelle 16: Fahrzeugmerkmale BRS	53
■	Tabelle 17: Fahrzeugmerkmale MVG	54
■	Tabelle 18: Umweltmerkmale der Fahrzeuge	56
■	Tabelle 19: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) und Echtzeitdaten	56
■	Tabelle 20: Barrierefreiheit an Bahnhöfen im Märkischen Kreis (Stand 5/2016)	57
■	Tabelle 21: Gemeindetypologie im Märkischen Kreis	68
■	Tabelle 22: Netzhierarchie Märkischer Kreis	70
■	Tabelle 23: Definition der Verkehrszeiten	74
■	Tabelle 24: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche	76
■	Tabelle 25: Standards Bedienungsqualität im Märkischen Kreis	79
■	Tabelle 26: Standards zur Verbindungsqualität im Märkischen Kreis	81
■	Tabelle 27: Definition der Verknüpfungspunkte und der Anforderungen an die Umsteigezeit	82
■	Tabelle 28: Kategorisierung der Haltestellen	86
■	Tabelle 29: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	88
■	Tabelle 30: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge	92
■	Tabelle 31: Standards Fahrpersonal	96
■	Tabelle 32: Standards Printmedien	98
■	Tabelle 33: Standards Service in den Bussen	100
■	Tabelle 34: Standards stationärer Service	101
■	Tabelle 35: Standards Information über Telefon und Internet	102
■	Tabelle 36: Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr	107
■	Tabelle 37: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement	109

■	Tabelle 38: Rückmeldung von Fahrgästen an die Verkehrsunternehmen	110
■	Tabelle 39: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	113
■	Tabelle 40: Kapazitätsengpässe	116
■	Tabelle 41: Erschließungsdefizite im Detail	121
■	Tabelle 42: Bedienungsqualität auf Achsen im Märkischen Kreis – Abweichung von Standards	134
■	Tabelle 43: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards	136
■	Tabelle 44: Bedienungsqualität auf Nebenverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards	137
■	Tabelle 45: Bedienungsqualität auf Erschließungsverkehren im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards	140
■	Tabelle 46: Bedienungsangebot über gefordertem Standard	147
■	Tabelle 47: Defizite im Reisezeitverhältnis und / oder Verbindung	151
■	Tabelle 48: Abweichungen in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten	152
■	Tabelle 49: Parallele Linienverkehre zur Bahnstrecke im Volmetal (Mo-Fr)	159
■	Tabelle 50: Parallele Linienverkehre zur Bahnstrecke Brügge – Lüdenscheid (Mo-Fr)	160
■	Tabelle 51: fehlende Ausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte	169
■	Tabelle 52: Bevölkerungsprognose für den Märkischer Kreis (Angaben in 1.000 Personen)	184
■	Tabelle 53: Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersstufen 2012 bis 2020	186
■	Tabelle 54: Veränderter Kostenrahmen pro Jahr	240
■	Tabelle 55: Abschätzung Investitionskosten	241
■	Tabelle 56: Linienliste mit allen Linien, die im Märkischen Kreis verkehren. Maßnahmen = rot, Prüfaufträge = blau	242
■	Tabelle 57: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien	253

Abbildungsverzeichnis

■	Abbildung 1: Altersverteilung der Bevölkerung im Märkischen Kreis in Prozent (2012)	34
■	Abbildung 2: Anteil der 6-18 Jährigen pro und Anteil der über 60 Jährigen pro Kommune	34
■	Abbildung 3: Mobilitätskette im ÖPNV	63
■	Abbildung 4: Übersicht der Verkehrszeiten	74
■	Abbildung 5: Erweiterte Erschließungswirkung Haltestelle durch Ertüchtigung Radverkehrsinfrastruktur	77
■	Abbildung 6: Abrufungsgrad der ALF- und TaxiBus-Verkehre im Märkischen Kreis	161
■	Abbildung 7: Besetzungsgrad der ALF- und TaxiBus-Verkehre im Märkischen Kreis	161
■	Abbildung 8: Plakatwerbung MVG	178
■	Abbildung 9: Tages-Ticket-Kampagne „TaTi“ (Ruhr-Lippe-Tarif)	179
■	Abbildung 10: Bevölkerungsprognose im Märkischen Kreis 2012 - 2030	185
■	Abbildung 11: Veränderung der Altersgruppen im Märkischen Kreis 2012 bis 2020	187
■	Abbildung 12: Entwicklung des Verhältnisses zwischen junger und alter Bevölkerung zwischen 2012 und 2020	189
■	Abbildung 13: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 im Märkischen Kreis	194

Abkürzungsverzeichnis

AGFS - Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW

ALF - Anruflinienfahrt

AST - AnrufSammelTaxi

BGG NRW - Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen

B+R - Bike and Ride

Bf. - Bahnhof

BRS - Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH

BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

BVWP - Bundesverkehrswegeplan

DB - Deutsche Bahn

EG – Europäische Gemeinschaft

EuGH - Europäischer Gerichtshof

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FT - Feiertag

FP - Fahrtenpaar

GZ - Grundzentrum

HST - Hagener Straßenbahn AG

Hst - Haltestelle

HVZ - Hauptverkehrszeit

LEP NRW - Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

LSA - Lichtsignalanlage

LZ - ländliches Zentrum

MIV - motorisierter Individualverkehr

MK - Märkischer Kreis

MKG - MKG Märkische Kommunale Wirtschafts-GmbH

Mo - Fr - Montag bis Freitag

Mo - Fr (F) - Montag bis Freitag an Ferientagen

Mo - Fr (S) - Montag bis Freitag an Schultagen

MOF2 - Modernisierungsoffensive zwei

MVG - MVG Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH

MZ - Mittelzentrum

NaVZ - Nachtverkehrszeit
 NVP - Nahverkehrsplan
 NVZ - Normalverkehrszeit
 NWL - Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
 ÖDLA - öffentlicher Dienstleistungsauftrag
 ÖPNV - öffentlichen Personennahverkehr
 ÖPNVG NRW - Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
 OVAG - OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH
 OZ - Oberzentrum
 PBefG - Personenbeförderungsgesetz
 P+R - Park and Ride
 RB - Regionalbahn
 RBL - Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
 RE - Regional-Express
 ROG - Raumordnungsgesetz
 Sa - Samstag
 SchfkVO - Schülerfahrkostenverordnung
 SLN - Sauerlandnetz
 So - Sonntag
 SPNV - Schienenpersonennahverkehr
 StVO - Straßenverkehrsordnung
 StVZO - Straßenverkehrszulassungsordnung
 SVZ - Schwachverkehrszeit
 TaTi - Tagesticket
 VEP - Verkehrsentwicklungsplan
 VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
 VRR – VerkehrsverbundRhein-Ruhr
 VU - Verkehrsunternehmen
 VWS - Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH
 ZOB - zentraler Omnibusbahnhof
 ZRL - Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe

Vorbemerkungen

Der Kreistag des Märkischen Kreises hat in seiner Sitzung vom 06.12.2012 als Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Voruntersuchung zum Nahverkehrsplan und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) beschlossen. Am 21.10.2014 nahm der Ausschuss von der Voruntersuchung Kenntnis, die Arbeiten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden Anfang 2015 begonnen. Mit Beschluss des Kreistages vom 30. Juni 2016 fand die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ihren Abschluss. Die wesentlichen Gründe für die Fortschreibung sind

- die geplante Direktvergabe von Verkehrsleistungen im Kreisgebiet an die Märkische Verkehrsgesellschaft,
- die Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Wirkung ab dem 1. Januar 2013 (insbesondere im Hinblick auf den Wettbewerb und die Barrierefreiheit im ÖPNV),
- die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie
- generelle Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV im Märkischen Kreis.

Der Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises übernimmt für seine Laufzeit drei wesentliche Funktionen:

- Er ist **Planungsinstrument** mit dem der Aufgabenträger seine Planungsvorstellungen für den ÖPNV entwickelt.
- Er ist **Steuerungsinstrument** mit dem der Aufgabenträger die ÖPNV - Qualität und die Verkehrsdurchführung lenkt und kontrolliert.
- Er ist **Vergabeinstrument** mit dem der Aufgabenträger im Vorgriff auf die Vorabbe-
kanntmachung die von ihm gewollte ÖPNV-Qualität definiert.

Mit dem Nahverkehrsplan verfolgt der Märkische Kreis das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr in seinem Zuständigkeitsbereich in einer guten, aber auch weiterhin bezahlbaren Qualität zu sichern.

Zur Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in diesem Nahverkehrsplan auf sprachliche Doppelnennungen in männlicher und weiblicher Form verzichtet. Die verwendeten Begrifflichkeiten und Bezeichnungen sind entsprechend als geschlechtsneutral zu verstehen und sowohl in männlicher als auch weiblicher Form gültig.

1 Planerarbeitung und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt durch das von der Kreisverwaltung beauftragten Planungsbüros plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Die Bearbeitung wurde im Februar 2015 begonnen und im Frühjahr 2016 fachlich, inhaltlich abgeschlossen.

Begleitet wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch die Beteiligung verschiedener Planungspartner:

- Städte und Gemeinden: Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden des Märkischen Kreises über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Mitteilung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter. Darüber hinaus kamen die Städte und Gemeinden zu zwei Terminen zusammen, um mit dem Gutachter den aktuellen Bearbeitungsstand zu besprechen.
- Verkehrsunternehmen: Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungsgespräche zwischen Kreis, Verkehrsunternehmen und dem Gutachter insbesondere zum Thema Qualitätsstandards statt. Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt.
- Politische Gremien: Entsprechend des Bearbeitungsstandes wurden die vorliegenden Ergebnisse im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr des Märkischen Kreises vorgestellt. Zudem haben einzelne Fraktionen das Angebot zur weiteren Vorstellung des Planungsstandes wahrgenommen.
- Behindertenverbände: Die Behindertenverbände wurden mit einer Präsentation zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV informiert. Anregungen der Behindertenverbände wurden in einem Abstimmungstermin aufgenommen.
- Verkehrsentwicklungsplan Hemer, Iserlohn, Menden: Der Verkehrsentwicklungsplan der Städte Hemer, Iserlohn und Menden wird zeitlich parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erarbeitet. Eine Abstimmung zu Handlungsbedarfen und entwickelten Maßnahmen fand an mehreren Terminen statt.
- Benachbarte Aufgabenträger: Im Bereich der grenzüberschreitenden Linien und im Zusammenhang mit dem Linienbündelungskonzept wurden Gespräche zwischen den benachbarten Aufgabenträgern geführt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Märkischen Kreis wurde ein Anhörungsverfahren zwischen dem 14.03.2016 und 22.04.2016 durchgeführt. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans für den Märkischen Kreis mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der zweimonatigen Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Der Gutachter hat in Zusammenarbeit mit der Verwaltung einen Vorschlag zum Umgang mit den Stel-

lungnahmen erarbeitet. Der Nahverkehrsplan wurde am 30. Juni 2016 inkl. der berücksichtigten eingegangenen Stellungnahmen vom Kreistag beschlossen.

2 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Märkischen Kreis gelten insbesondere folgende gesetzliche Grundlagen:

- EU Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)
- Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV ÖPNVG NRW)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)/Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW)
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)
- Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (ehemals Gebietsentwicklungsplan)

2.1.1 EU Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Gegenstand des Gesetzes

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Sie ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Die Verordnung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber“. Ziel der EU Verordnung 1370/2007 ist, unter ökonomischer Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel die Voraussetzung und einen Wettbewerbsrahmen für einen qualitativ und quantitativ verbesserten ÖPNV zu schaffen.

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren,

wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Der NVP bildet insbesondere auch den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen.

Für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aufgrund eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) oder einer allgemeinen Vorschrift dürfen den Betreibern angemessene Ausgleichsleistungen gewährt werden. Mit dem ÖDLA kann der Aufgabenträger ein Verkehrsangebot durch eine Vergabe an einen Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherstellen. Der ÖDLA enthält die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Betreibers, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste in einem Umfang oder einer Qualität oder unter Bedingungen zu erbringen, die er aus eigenunternehmerischem Antrieb nicht bereit wäre zu betreiben.

Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG (siehe folgendes Kapitel)), die von einer Genehmigungsbehörde¹ erteilt wird. Das PBefG bestimmt den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen. Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie ist damit beschränkt auf Sachverhalte, bei denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienungsleistung, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDLA vorab bekannt gemacht hat, zurück bleiben. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienungsleistung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.

2.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Gegenstand des Gesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU Verordnung 1370/2007 novelliert.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8 Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert demnach im Nahver-

¹ Von der Landesregierung bestimmte Behörde, die zuständig für die Genehmigung von Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehren ist, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll, bzw. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat (vgl. § 11 PBefG).

kehrplan „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

Das PBefG in der novellierten Fassung beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. Es fordert etwa bis 2022 den vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV (§ 8 Abs. 3). In § 8 Abs. 3 des PBefG ist festgelegt:

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

2.1.3 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW)² die Verantwortlichkeiten für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV sowie die Finanzverantwortung geregelt.

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Kreise und kreisfreien Städte sind als Aufgabenträger zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. Sie sollen eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung gewährleisten.

Ergänzende Hinweise und Erläuterungen zum ÖPNVG NRW sind in den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV ÖPNVG NRW) enthalten.

Zwischen 2008 und 2012 wurde das ÖPNVG NRW durch verschiedene Gesetze grundlegend novelliert. Die Landesregierung hat umfangreiche Änderungen bei der Aufgabenstruktur und der Mittelverteilung für den ÖPNV vorgenommen. Zu den wesentlichsten Änderungen gehört die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV, die Zentralisierung der Förderzuständigkeiten auf Kooperationsräume (§ 6) sowie eine Pauschalierung (§ 11) der gesamten ÖPNV-Förderung in drei Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen (ÖPNV- und SPNV-Pauschale, pauschalierte Investitionsförderung). Bestandteil der Pauschalierung ist auch die Überführung der zuvor bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) an die Verkehrsunternehmen in die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des ÖPNV (§ 11a ÖPNVG NRW) mit Wirkung ab dem Jahr 2011. Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNVG NRW sind weitere Änderungen, insbesondere im Bereich der pauschalierten Zuschussbeträge (§§ 11, 11a und 12 ÖPNVG NRW), vorgenommen worden.

² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 15.03.2013

Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht seitens des Gesetzgebers besondere Pflichten (z. B. Erstellung eines NVP) auferlegt werden. Bei Kreisgrenzen überschreitenden Regionalbusverkehren haben sich benachbarte Aufgabenträger abzustimmen. Kreise können einer kreisangehörigen Gemeinde auf deren Verlangen hin die Aufgabenträgerschaft für den Ortsverkehr übertragen. Für den Nachbarortsverkehr ist dies dann möglich, wenn sich die beteiligten Gemeinden darüber geeinigt haben. (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Aufgabenträgerschaft für den SPNV

Gemäß § 5 ÖPNVG NRW bilden die Kreise und kreisfreien Städte oder ihre bisher bestehenden Zweckverbände zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt (§ 5a ÖPNVG NRW). Diesen ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu übertragen.

Für den Märkischen Kreis ist dies der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit Sitz in Unna. Organisatorisch bildet der Märkische Kreis gemeinsam mit den Kreisen Soest und Unna, dem Hochsauerlandkreis und der kreisfreien Stadt Hamm den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL), der zusammen mit weiteren vier westfälischen Mitgliedszweckverbänden den NWL trägt.

Der NWL ist insbesondere zuständig für die Bestellung und Finanzierung des Zugangebotes bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der Kreistag entsendet Vertreter sowohl in der Zweckverbandsversammlung des ZRL als auch des NWL.

Die Kreisverwaltung vertritt die fachlichen Interessen des Märkischen Kreises und seiner Kommunen über den ZRL beim NWL. Darüber hinaus erfolgt eine direkte Interessenvertretung gegenüber den benachbarten Verkehrsverbänden sowie den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz und DB Station und Service.

Wichtige Themen der Zusammenarbeit innerhalb des NWL und seiner Mitgliedsverbände sowie mit Verkehrsunternehmen sind die Weiterentwicklung des Zugverkehrsangebotes (Integraler Taktfahrplan), die Abstimmung von Bus- und Bahnfahrplan, die kundengerechte Gestaltung der Beförderungstarife, die Vermarktung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes sowie die Modernisierung bzw. Reaktivierung der Eisenbahninfrastruktur (Strecken und Stationen).

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Mit der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in NRW wurde der Märkische Kreis zum 01.01.1996 Aufgabenträger für den ÖPNV im Kreisgebiet. Seitdem ist er verantwortlich für dessen Planung, Organisation und Ausgestaltung. Zudem ist der Kreis zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Märkische Kreis als Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan dient u. a. dazu, Ziele und Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot und seine Finanzierung festzulegen. Berücksichtigt werden müssen insbesondere folgende Themen:

- Belange mobilitätsbehinderter Menschen und der Barrierefreiheit i. S. des BGG,
- Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen,
- Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus,
- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans.

Der Nahverkehrsplan trifft Aussagen

- zu den Qualitätsanforderungen im ÖPNV,
- zur Investitionsplanung und zur Finanzierung des ÖPNV und
- zum Betrieblichen Leistungsangebot.

Hierzu gehören u.a. die Festlegung von Mindestanforderungen für

- Betriebszeiten,
- Fahrzeugfolgen (insbesondere Takt),
- Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten,
- Qualifikationsstandards des Personals sowie
- Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge.

Der Nahverkehrsplan dient insbesondere der politischen Willensbildung. Darüber hinaus ist er aber auch Steuerungsinstrument der Genehmigungsbehörde für die Ausgestaltung und Berücksichtigung einer integrierten öffentlichen Verkehrsbedienung in den entsprechenden räumlichen Abschnitten. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmen bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. So können bspw. eigenwirtschaftliche Anträge, die dem NVP und dem hier definierten ÖPNV-Angebot in Quantität und Qualität nicht entsprechen, von der Genehmigungsbehörde zurück gewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Ebenfalls sind Genehmigungen zu versagen, wenn der beantragte (eigenwirtschaftliche) Verkehr ein ausschließliches Bedienungsrecht verletzt, welches aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt wurde³. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Märkischen Kreis ist die Bezirksregierung Arnsberg.

³ Siehe: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 13 Voraussetzung der Genehmigung

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen auf die Gewährung von Förderungen durch den Aufgabenträger (siehe hierzu auch VV ÖPNVG NRW). Förderanträge werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Nach dem ÖPNVG NRW ist es letztlich eine kommunale Pflichtaufgabe für den Märkischen Kreis, einen NVP aufzustellen - und bei Bedarf fortzuschreiben. Der erste Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises wurde am 26.03.1998, der zweite am 14.12.2006 durch den Kreistag beschlossen.

Die Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVPs hat im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu erfolgen. Den vorhandenen Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben, Dritten kann diese Möglichkeit ebenfalls eingeräumt werden. Mit benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten hat eine Abstimmung zu erfolgen. Schließlich ist der Beschluss des Nahverkehrsplans der Bezirksregierung anzuzeigen.

2.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)⁴ bzw. § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)⁵ ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- *(1) „Die Errichtung oder die Änderung baulicher Anlagen der in § 1 Abs. 2 Sätze 1 und 2 genannten Träger öffentlicher Belange sind entsprechend den bauordnungsrechtlichen Vorschriften barrierefrei zu gestalten.“*
- *(2) „Absatz 1 gilt auch für sonstige bauliche oder andere Anlagen im Sinne von § 4 Satz 3.“*

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG NRW wie folgt definiert:

- *„Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.“*

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitäts-

4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

5 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Januar 2004.

eingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerichtet“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)⁶. Auch für sie ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Das PBefG in der bis 31.12.2012 gültigen Fassung beinhaltet in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ folgende Regelung:

- *„Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im NVP werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“*

Die Novelle des PBefG, welche am 01.01.2013 in Kraft trat, präzisiert in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan:

- *„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und / oder funktional eingeschränkter Menschen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen im gesamtgesellschaftlichen Kontext von zunehmender Bedeutung. Der Nahverkehrsplan übernimmt dabei die zentrale Steuerungsfunktion. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen

⁶ Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

- wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit, als Ausnahme, (noch) nicht erreicht werden kann.

2.2 Übergeordnete Ziele und verkehrliche Rahmenvorgaben

Die Gestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis berücksichtigt die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und unterstützt deren Grundsätze und Zielsetzungen.

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Nordrhein-Westfalen sind im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) festgeschrieben. Konkretere Ziele und Festlegungen für den ÖPNV im Märkischen Kreis sind dem Regionalplan zu entnehmen.

Im NVP sind einerseits diese Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Andererseits sind auch die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten des Kreises selbst sowie der einzelnen kreisangehörigen Städte und Gemeinden grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der NVP abzustimmen.

2.2.1 Landesentwicklungsplan

Der geltende Landesentwicklungsplan (LEP NRW) ist seit 1995 in Kraft. Zurzeit (Stand 01/2016) läuft ein Aufstellungsverfahren für einen neuen LEP, der die geltenden Pläne ersetzen und in einem Instrument zusammenführen soll. Der Landesentwicklungsplan NRW ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes über die nächsten Jahre. Die zeichnerischen und textlichen Darstellungen im LEP sind Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

Laut LEP gehört das nördliche Kreisgebiet mit den Städten Iserlohn, Hemer und Menden in seiner siedlungsräumlichen Struktur zur Ballungsrandzone. Das südliche Kreisgebiet wird hingegen den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur zugeordnet.

Die zentralörtliche Gliederung weist den Städten Lüdenscheid, Meinerzhagen, Plettenberg, Werdohl, Altena, Iserlohn, Menden und Hemer die Funktion eines Mittelzentrums zu. Die übrigen Städte des Kreises sollen die Funktion eines Grundzentrums wahrnehmen.

Konkretere Aussagen für das Gebiet des Märkischen Kreises liefert der Regionalplan.

2.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den ÖPNV im Märkischen Kreis sind dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg aus dem Jahre 2001 zu entnehmen.

Hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) werden die nachfolgend aufgelisteten Grundsätze und Ziele definiert:

- Eine verstärkte Abstimmung der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat stattzufinden.
- [...] für die Anbindung der benachbarten Bereiche und für die Verbindung mit anderen Oberzentren und Ballungsräumen sowie zur Verlagerung von Teilen des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene ist das Eisenbahnnetz leistungsfähig zu erhalten und entsprechend auszubauen.
- Der ÖPNV muss die Erreichbarkeit der zentralen Orte als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Ausbildungsschwerpunkt, der Freizeit und Erholungsstätten sowie der sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens sicherstellen.
- Der ÖPNV muss attraktiv gestaltet und so ausgebaut werden, dass er in der Lage ist, die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen.
- Die Verkehrsnetze des ÖPNV sind miteinander zu verknüpfen. Es müssen Schnittstellen geschaffen werden, die das Umsteigen vom Kraftfahrzeug und vom Fahrrad auf den ÖPNV erleichtern (Park and Ride, Bike and Ride).
- Mittelzentren, Grundzentren und größere Siedlungsbereiche, die nicht durch die Schiene erschlossen sind, sollen durch Schnellbuslinien angebunden werden. Im Einzelnen:
 - Radevormwald - Halver - Brügge - Lüdenscheid
 - Iserlohn - Nachrodt - Altena - Lüdenscheid
 - Plettenberg - Herscheid - Lüdenscheid
 - Neuenrade - Werdohl - Lüdenscheid

2.2.3 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

Unter kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) sind Rahmenpläne für die zukünftige Verkehrsentwicklung zu verstehen. Sie werden von Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden, Kreise) aufgestellt, um grundsätzlich

- die aktuelle Situation im Verkehrsnetz zu erfassen und
- Perspektiven für die weitere Verkehrsentwicklung aufzuzeigen,

sowie konkret

- Problempunkte zu ermitteln und
- Lösungsansätze zu erarbeiten.

Verkehrsentwicklungspläne bilden somit die Grundlage für weitere Detailplanungen. Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans ist es zudem, die verschiedenen Verkehrsträger gemeinsam zu betrachten und dadurch Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzuzeigen (= integrierter Ansatz).

Die Städte Hemer, Menden und Iserlohn haben einen gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan, der sich aktuell in der Fortschreibung befindet. Dieser interkommunale Ansatz trägt der starken siedlungsstrukturellen und damit auch verkehrlichen Verflechtung der drei Städte Rechnung.

Mit Stand vom August 2015 sind folgende zentrale ÖPNV-Themen im Rahmen der Fortschreibung des VEP Hemer, Iserlohn, Menden benannt worden:

- Handlungsstufe 1: Bestandssicherung
 - Mehr Verknüpfungen zum Schienenverkehr
 - Sicherstellung eines einheitlichen Taktangebots (Grundangebot für den Alltagsverkehr; Angebotsverbesserung durch Umstellung auf ein getaktetes Bedarfsangebot)
 - Infrastrukturverbesserungen (Busbeschleunigung; Barrierefreiheit)
 - Verbesserte Fahrgastinformationen
 - Tarif und Tickets (zusätzliches Ticketangebot für den nördlichen Teil des MK; Anerkennung von Fahrscheinen im Bürgerbus; erweiterte Gültigkeit von Abos; Zusammenlegen von Schüler-Abo und FunTicket)
 - Verbesserte Kommunikation und Abstimmung zwischen den Institutionen

Handlungsstufe 2: Offensive 2020+

- Strukturierung des Busnetzes in Schnellverkehr und Erschließungsnetz
- Erweiterter Fahrzeugstandard im Schnellverkehr
- Einführung neuer Bezahlssysteme

2.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ÖPNV-Bedarfsplan

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes [auf Grundlage des ÖPNV - Bedarfsplans] einen ÖPNV - Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.“

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW) und
- Vorhaben der (Bahnhofs-)Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2), für die das Land NRW Ende 2008 eine Rahmenvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen hat. Die MOF 2 hat eine Laufzeit von 2008 bis zum Jahr 2013. Bis spätestens 2015 soll mit allen Maßnahmen begonnen worden sein.

Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet dabei diejenigen Maßnahmen, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln

realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). In Teil B fließen die Vorhaben ein, „*die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist*“.

Für den Märkischen Kreis sind folgende Vorhaben im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hinterlegt:

- DB AG, RB 25 - Ausbau der Station Meinerzhagen
- DB Station & Service AG, Bf. Menden
- DB Station & Service AG, Bf. Altena
- DB Station & Service AG, Bf. Letmathe

Die benannten Infrastrukturmaßnahmen sind bereits abgeschlossen bzw. befinden sich aktuell in Fertigstellung.

Grundlage des Infrastrukturfinanzierungsplans ist der ÖPNV-Bedarfsplan des Landes. Aktuell wird dieser neu aufgestellt. Den Märkischen Kreis betreffende angemeldete Maßnahmen sind:

- Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstationen Kalthof, Böisperde, Menden Süd, Lendringsen, Binolen, Volkringhausen, Sanssouci, Garbeck, Küntrop
- Einrichtung eines neuen Haltepunktes Balve Schulzentrum
- Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn
- Schaffung von Kreuzungsstellen für 30-Minuten-Takt auf der Strecke Brügge – Hagen
- Signaltechnische Maßnahmen am Bahnhof Kalthof für gleichzeitige Einfahrten
- Zusätzliche Weichenverbindungen am Bahnhof Iserlohn
- Reaktivierung SPNV zwischen Menden und Hemer

2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Im Folgenden werden die Nahverkehrspläne der benachbarten Kreise und kreisfreien Städte betrachtet. Das Kreisgebiet des Märkischen Kreises berührt den Geltungsbereich von sieben Nahverkehrsplänen. Im Einzelnen sind dies:

- Kreis Unna (2013)
- Kreis Soest (2012; befindet sich aktuell in der Fortschreibung)
- Hochsauerlandkreis (2005; befindet sich aktuell in der Fortschreibung)
- Ennepe-Ruhr-Kreis (2009; befindet sich aktuell in der Fortschreibung)
- Kreis Olpe (2006; befindet sich aktuell in der Fortschreibung)
- Oberbergischer Kreis (2003)
- Stadt Hagen (2009)

Hinzu kommt der übergeordnete Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe für den SPNV im NWL, zu welchem der Märkische Kreis ausführlich Stellung bezogen hat (siehe Anlage Stellungnahme).

Die in den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger konzipierten Maßnahmen wirken sich auch auf den Märkischen Kreis aus. Die sich aktuell in der Fortschreibung befindenden Nahverkehrspläne entfalten dabei einen besonderen Abstimmungsbedarf, dem im Rahmen der gegenseitigen Beteiligungsverfahren Rechnung getragen wird.

Die relevanten Aussagen der aktuell gültigen Nahverkehrspläne werden in der folgenden Tabelle festgehalten.

■ **Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter Nahverkehrspläne mit Bezug zum Märkischen Kreis**

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme	Status
Kreis Unna	RE 17	Angebotsausweitung	-
	RE 57	Angebotsausweitung	-
	RB 54	Angebotsausweitung	-
	AST	Einbindung Fröndenberg in die AST - Angebote der Städte Unna und Menden	-
	R30	Linienbündelungskonzept - „Zuordnung kleines Bündel“	Konzession für Bündel läuft bis 2018 / 2019 - bilaterale Abstimmung mit Kreis Unna
	T30	keine	-
	5	keine	-
	18	siehe R30	siehe R30
	23	keine	-
	27	keine	-
132	keine	-	
Kreis Soest	514	Einbindung in Linienbündel West	umgesetzt
Ennepe - Ruhr - Kreis	RB 52	Angebotsausweitung	-
	84	Einrichtung einer SB-Linie in der Relation (Kierspe - Halver -) Breckerfeld - Hagen durch MVG - Linie 84	„normale Linie“ - kein Schnellbuscharakter
Kreis Olpe	R60	keine	-

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme	Status
	R61	An- und Abfahrtszeiten der R61 in Meinerzhagen bei weiteren Planungen berücksichtigen	umgesetzt
	R80	keine	-
	70	keine	-
	72	keine	-
	96	keine	-
Oberbergischer Kreis	RB 25	Reaktivierung	vollständig bis Ende 2017
	134	keine	-
	320	keine	-
	336	keine	-
Stadt Hagen	kein Maßnahmenkonzept enthalten		
NWL	Der NVP des NWL formuliert Ziele und streckenspezifische Handlungskonzepte. Dabei handelt es sich sowohl um konkrete, z.T. kleinteilige Maßnahmen als auch um grundsätzliche Ziele, die weder zeitlich noch vom Umfang her konkretisiert werden. Maßnahmen, deren Realisierungschancen innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes bestehen, werden im Folgend angeführt:		
	RB 25	Reaktivierung Streckenabschnitt Marienheide – Meinerzhagen	umgesetzt
	RB 25	Reaktivierung Streckenabschnitt Meinerzhagen – Brügge	in Umsetzung
		Wiederherstellung Menden – Hemer (– Iserlohn)	langfristig Untersuchungsergebnis: Reaktivierung könnte langfristig sinnvoll sein
	RB 53	Verbesserung der Spät- und Nachtverkehre Taktverdichtungen samstags (Ladenöffnungszeiten Dortmund) Untersuchung Einrichtung Expresszüge Prüfung Angebotsausweitung morgens am Wochenende Beschleunigungsmaßnah-	Umsetzung WE-Nächte beschlossen noch offen Geprüft, wg. Infrastruktur nicht umsetzbar noch offen In Umsetzung (ab 12 / 2016): Umbau Kalthof, Fahrzeitgewinn 4 min in

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme	Status
		men Taktverdichtung zu T30 mo-fr	Richtung Iserlohn In Umsetzung: teilweise ab 12/16, durchgängig ab 12/17
	RB 52	Angebotsausweitung in Abendstunden Mo-Fr Sonntagmorgens T60 Stufenkonzept zum T30 soll entwickelt werden Angebotsausweitung Sa + So in Morgenstunden prüfen Erhöhung der Reisege- schwindigkeit	zum Teil umgesetzt derzeit nur als spätere bauliche Option möglich noch offen Infrastrukturell derzeit nicht umsetzbar
	RB 54	Prüfung Einrichtung einer neuen Station Balve Schulzentrum bessere Verknüpfung RB 54 <-> Do Hbf (-20 Reisezeit) Ausweitung T60 Sa Fröndenberg-Neuenrade	von Stadt derzeit nicht an NWL als Projekt getragen Umsetzung mit neuem Sauerlandnetz (SLN) noch offen
	RE 17 / RE 57	Prüfung einer neuen Station zwischen Fröndenberg und Schwerte	geprüft: auch mit neuem SLN infrastrukturell ohne 3. Leistung / Stunde (Mehr-km!) nicht umsetzbar

2.4 Finanzierung des ÖPNVs

Investitionsförderung

Das Land NRW stellt Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung. Gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände *pauschalisierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV* (jährliche Gesamthöhe mind. 120 Mio. €).

Gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW stellt das Land NRW zusätzlich Zuwendungen für *Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse* zu Verfügung.

Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1:

- „1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
3. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie
4. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.“

Zuwendungsempfänger sind hierbei Kreise und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen und bundeseigene und nicht bundeseigene Eisenbahnunternehmen. Investitionen in Schienenwege und Stationen, die nicht unter die o.g. Förderung fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen ergänzend vom Land gefördert werden (z. B. MOF 2). Die ergänzende Förderung wird auf die Förderung der Zweckverbände angerechnet.

Gem. § 14 ÖPNVG NRW gewährt das Land aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV.

Finanzierung und Betrauung im Märkischen Kreis

Die Finanzierung des ÖPNV im Märkischen Kreis erfolgt zum einen durch Landesmittel, die durch den Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen in Form von Zuwendungen bzw. Ausgleichszahlungen ausgereicht werden⁷. Zum anderen erfolgt die Finanzierung durch eine Organschaft eines kommunalen Wirtschaftsunternehmens (MKG) mit Verkehrsbetrieben, an denen der Märkische Kreis mehrheitlich als Gesellschafter beteiligt ist. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der MVG im Geschäftsjahr 2015 schließt mit einem Fehlbetrag in Höhe von 16,4 Mio. € nach Steuern ab. Dieser Fehlbetrag wird im Rahmen eines steuerlichen Querverbundes im MKG-Konzern von der MKG-Märkische Kommunale Wirtschafts-GmbH ausgeglichen. Der Gesellschafter Märkischer Kreis leistete 2015 für die Aufrechterhaltung des ÖPNV aus Haushaltsmitteln „Liquiditätszahlungen“ in Höhe von 7,0 Mio. € an die MKG. Das Defizit der MVG in Höhe von 16,4 Mio. € im Jahr 2015 wird zusätzlich über die Kapitalerträge der MKG gedeckt. Auf Grund der Niedrigzinsphase fallen diese Erträge geringer aus. Deshalb plant der Märkische Kreis in seiner Finanzplanung eine schrittweise Erhöhung der Defizitabdeckung auf bis zu 10,2 Mio. € im Jahre 2019 ein.

Der Märkische Kreis als Aufgabenträger hat die MVG betraut. Damit erhält das Unternehmen den Auftrag für die Planung und Durchführung des ÖPNV im Kreisgebiet. Das schließt in bestimmtem Umfang sowie operativ die Funktionalität als Mobilitätsdienstleister und auch Aufgaben des strategischen ÖPNV-Managements ein.

Neben der MVG erbringen weitere Verkehrsunternehmen Busverkehrsleitungen im Märkischen Kreis, jedoch mit einem im Gegensatz zur MVG wesentlich kleineren Anteil an der Gesamtleistung. Diese Verkehre werden zum Teil eigenwirtschaftlich, zum Teil gemeinwirtschaftlich erbracht.

⁷ Förderrichtlinie des Märkischen Kreises zur Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Servicequalität im ÖPNV vom 20.10.2011, zuletzt geändert durch Kreistagbeschluss vom 28.06.2012 sowie Allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 vom 18.03.2013 über Ausgleichszahlungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Darstellung bedeutender Maßnahmen und Veränderungen im ÖPNV in der Laufzeit des zweiten Nahverkehrsplanes

In den vergangenen Jahren wurden im Märkischen Kreis verschiedene Maßnahmen zur betrieblichen und wirtschaftlichen Optimierung des Leistungsangebotes umgesetzt. Bereits seit dem Jahr 2004 wurden von der MVG Fahrten aus dem Fahrplan genommen, bei denen durchschnittlich weniger als drei Fahrgäste pro Fahrt befördert wurden. Dies wurde zuletzt beim Fahrplanwechsel 2010 im südlichen Kreisgebiet durchgeführt.

Im Nachgang einer Verkehrserhebung kam es im Jahr 2010 zu zahlreichen Veränderungen im Südbereich des Märkischen Kreises im Zuge einer systematischen Überplanung. Neben der Neuordnung von den Stadtverkehren Lüdenscheid, Werdohl und Plettenberg (unter anderem mit Einrichtung neuer ALF) wurde auch eine umsteigefreie Verbindung durch die Verknüpfung von Linien zwischen Lüdenscheid und Neuenrade eingerichtet.

Im Februar 2011 wurden weitere Angebotskürzungen vorgenommen, mit einem von der MVG bezifferten Einsparvolumen von jährlich rund 300.000 €. Zudem wurde im Jahr 2010 in Bereichen von Werdohl, Neuenrade, Balve, Plettenberg und Meinerzhagen Anruflinienfahrten eingeführt. Damit wurde aus Sicht der MVG das wirtschaftliche und betriebliche Optimierungspotential in den letzten Jahren weitgehend ausgeschöpft. Maßnahmen und Veränderungen im Bereich Netz und Fahrplan wurden in den vergangenen Jahren sukzessive umgesetzt. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um örtlich begrenzte Anpassungen.

Seit Anfang 2014 verkehren wieder Personenzüge im Stundentakt von Köln über Marienheide hinaus nach Meinerzhagen. Dazu wurde der Streckenabschnitt zwischen Marienheide und Meinerzhagen reaktiviert und für eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut. Der nächste Bauabschnitt ist der Lückenschluss zwischen Meinerzhagen und Brügge. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG sollen zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 wieder Züge im Stundentakt zwischen Köln und Lüdenscheid durch das Volmetal fahren. In diesem Zusammenhang wurden und werden die Bahnhaltdepunkte in Kierspe, Oberbrügge und Brügge saniert oder neugebaut.

Bedeutend für die Weiterentwicklung des ÖPNV im MK waren und sind somit die Modernisierungen, Umgestaltungen und die Neuerrichtungen verschiedener Bahnhöfe und ZOBs im Kreisgebiet, sowohl baulich als auch verkehrlich. Zu nennen sind hier die ZOBs von Hemer, Iserlohn, Kierspe und Meinerzhagen. Die ZOBs bzw. Haltestellen Bahnhof Werdohl, Lüdenscheid Sauerfeld ZOB und Bahnhof Lüdenscheid wurden ausgebaut bzw. modernisiert.

Im Zusammenhang mit der Modernisierung und dem Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten steht auch die kontinuierliche Umsetzung von dynamischen Fahrgastinformationen im Kreisgebiet. Dynamische Fahrgastinformationen finden sich mittlerweile an folgenden Haltepunkten im ÖPNV:

- Altena - Am Markaner ZOB, Bahnhof
- Hemer - Auf dem Hammer, Hademareplatz, ZOB, Westig Drehscheibe

- Herscheid - Markt
- Iserlohn - Konrad-Adenauer-Ring ZOB, Letmathe Mitte, Unnaer Platz, Stadtbahnhof, Fritz Kühn Platz, Schillerplatz, Ohl
- Kierspe - ZOB
- Lüdenscheid - Sternplatz, Bahnhof, Brügge Bahnhof, Sauerfeld ZOB, Christuskirche, Kulturhaus, Kluser Platz, Bräucken
- Meinerzhagen - Bahnhof ZOB, Stadthalle ZOB, Sparkasse (geplant)
- Menden - Bahnhof u. Nordwall, Battenfeld, Lendringsen Sparkasse/Bieberbergstr.
- Nachrodt-Wiblingwerde - Amtshaus
- Neuenrade - Bahnhof
- Plettenberg - Bahnhof, Grünestraße ZOB
- Schalksmühle - Bahnhof/Rathausplatz
- Werdohl - Kirche, Fr.-Keßler-Platz, Bahnhof

3.2 Raumstruktur

Beschreibung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Der Märkische Kreis liegt in Nordrhein-Westfalen und umfasst den westlichen Teil des Sauerlandes. Umgeben von den Nachbarkreisen Unna, Soest, Hochsauerlandkreis, Kreis Olpe, Oberbergischer Kreis, Ennepe-Ruhr-Kreis sowie der kreisfreien Stadt Hagen zählt der Märkische Kreis rund 417.000 Einwohner auf einer Fläche von 1.060 Quadratkilometern (393 Einwohner pro km²).

Zwölf Städte und drei Gemeinden bilden den Märkischen Kreis, der eine abwechslungsreiche Topographie aufweist. Dies schlägt sich in einer heterogenen Siedlungsstruktur nieder: Im Nordbereich konzentriert sich die Bevölkerung in einem Siedlungsband (Hohenlimburg – Iserlohn – Hemer – Menden – Fröndenberg). Der südliche Bereich ist durch klar voneinander abgegrenzte Gemeinden geprägt. Zusätzlich bestimmt die bergige Topographie die Siedlungsflächen in Lage und Ausdehnung. Zudem finden sich hier zahlreiche kleine Streusiedlungen.

In nahezu allen Städten und Gemeinden wurden Siedlungserweiterungen in den letzten Jahren im Bereich des Wohnungsbaus wie auch im Bereich der Gewerbeausweitung entwickelt (siehe Tabelle 2). Die zukünftigen siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden haben Einfluss auf die Entwicklungsdynamik im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel.

Von den Städten und Gemeinden wurden zudem zukünftige Flächenentwicklungen gemeldet (vgl. Befragung der Städte und Gemeinden Frühjahr 2015). Besondere Relevanz für den ÖPNV haben größere Bebauungsgebiete, wie die Stadterrassen in Hemer oder das Neubaugebiet in Meinerzhagen (Bereich Siepener Weg) mit rund 230 Wohneinheiten. Die gemelde-

ten Neubaugebiete sind ebenso wie größere Gewerbestandorte in den Karten 5a und 5b im Kartenband dargestellt.

■ **Tabelle 2: Flächenentwicklung seit 2007**

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Altena	k.A.	k.A.	
Balve	k.A.	k.A.	
Halver	k.A.	k.A.	
Hemer	ca. 3 ha	ca. 28 ha	27 ha Sauerlandpark
Herscheid	ca. 2,6 ha	ca. 5,5 ha	
Iserlohn	ca. 160 WE	ca. 6,4 ha	
Kierspe	ca. 3,5 ha	ca. 18,6 ha	
Lüdenscheid	ca. 4,5 ha	ca. 2,5 ha	
Meinerzhagen	ca. 165 WE	ca. 4,1 ha	
Menden	ca. 80 WE	ca. 30 ha	
Nachrodt-Wiblingw.	k.A.	k.A.	
Neuenrade	ca. 3 ha + 70 WE	-	
Plettenberg	ca. 60 WE	ca. 12 ha	
Schalksmühle	ca. 90 WE	k.A.	
Werdohl	ca. 5 ha	-	

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 1. Quartal 2015

Fünzig Prozent der Fläche des Märkischen Kreises sind als Naturpark Ebbegebirge und Homert ausgewiesen, 130 Naturschutzgebiete mit einer Fläche von 1.110 Hektar (1,3 % der Kreisfläche) finden sich im Märkischen Kreis.

Der Märkische Kreis gehört zu den industriestärksten Region in Nordrhein-Westfalen, was sich unter anderem an den zahlreichen Industrie- und Gewerbegebieten zeigt. Von den insgesamt rund 147.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Märkischen Kreis (Stand: Juni 2011) sind rund 80.000 dem produzierenden Gewerbe zuzuordnen. In einigen Städten des Märkischen Kreises liegt der Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe sogar bei rund 70%. Der Dienstleistungsbereich steht mit fast 26.000 Arbeitsplätzen an zweiter Stelle vor Handel, Verkehr und Telekommunikation.⁸

⁸ Quelle: Märkischer Kreis, www.maerkischer-kreis.de, Zugriff 09.06.2015

Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Seit Mitte der 1980er Jahre ist die Bevölkerung im Märkischen Kreis konstant angestiegen. Im Jahr 1998 wurde (mit 460.200 Einwohnern) der vorläufige Bevölkerungshöchststand erreicht. Seither nimmt die Bevölkerung im Kreisgebiet sukzessive ab, bedingt durch natürliche Bevölkerungsentwicklungen und Wanderungsverluste. Im Jahr 2013 lebten im Märkischen Kreis 416.240 Menschen.⁹ Die Einwohnerstärke einzelner Städte und Gemeinden im Märkischen Kreis ist der Karte 2 „räumliche Verteilung der Einwohner im Märkischen Kreis“ zu entnehmen.

Die Bevölkerungsentwicklung ist räumlich differenziert: Überdurchschnittliche Verluste sind in Altena, Plettenberg, Schalksmühle und Werdohl zu verzeichnen, wobei die Stadt Altena in den letzten 10 Jahren etwa 20 % der Einwohner verloren hat. In der folgenden Tabelle werden die beschriebenen Entwicklungen zusammengefasst.

■ **Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2002 - 2013**

Gemeinde / Stadt	EW 2002	EW 2007	EW 2012	EW 2013	Entwicklung 2002 - 2013
Altena	21.404	19.661	17.789	17.595	-3.809 [-21,65 %]
Balve	12.230	12.078	11.654	11.476	-754 [-6,57 %]
Halver	17.629	17.200	16.465	16.218	-1.411 [-8,7 %]
Hemer	38.017	37.610	37.720	34.678	-3.339 [-9,63 %]
Herscheid	7.672	7.467	7.068	7.237	-435 [-6,01 %]
Iserlohn	98.598	96.112	93.959	93.119	-5.479 [-5,88 %]
Kierspe	18.277	17.772	16.976	16.116	-2.161 [-13,41 %]
Lüdenscheid	80.320	77.361	74.959	72.927	-7.393 [-10,14 %]
Meinerzhagen	21.970	21.452	20.544	20.689	-1.281 [-6,19 %]
Menden	59.075	57.207	54.667	53.354	-5.721 [-10,72 %]
Nachrodt-Wiblingw.	6.925	6.960	6.590	6.508	-417 [-6,41 %]
Neuenrade	12.424	12.209	11.948	12.017	-407 [-3,39 %]
Plettenberg	28.698	27.397	25.960	25.684	-3.014 [-11,73 %]
Schalksmühle	11.944	11.548	10.918	10.549	-1.395 [-13,22 %]
Werdohl	20.980	19.670	18.448	18.073	-2.907 [-16,08 %]
Kreis	456.163	441.704	425.665	416.240	-39.923 [-9,59 %]

Quelle: IT.NRW

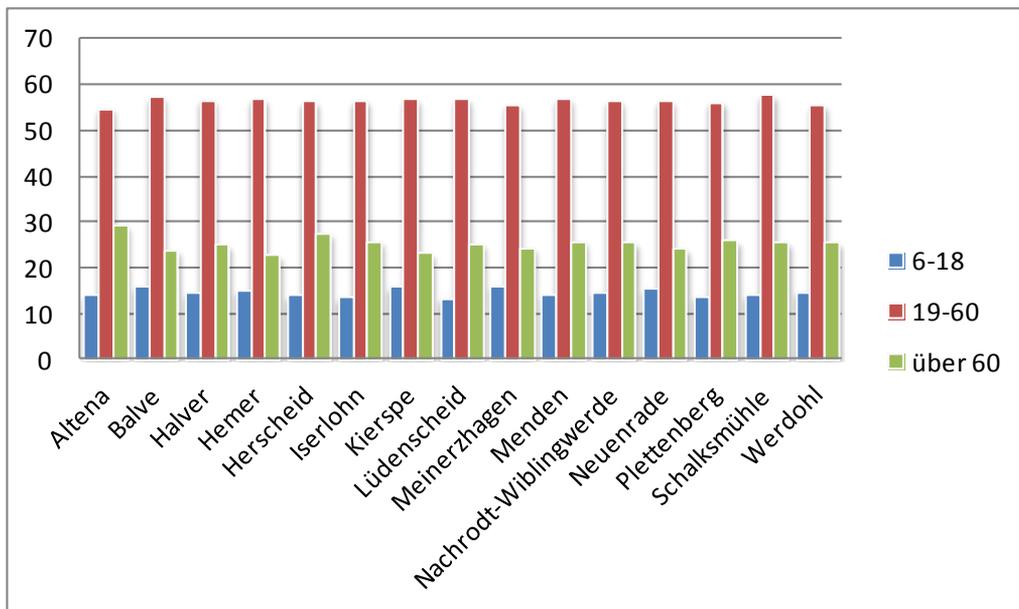
⁹ Quelle: IT.NRW; Bevölkerungsstand und -bewegung (ab 1962)

Der demographische Wandel wird jedoch nicht ausschließlich vom Bevölkerungsrückgang geprägt. Weitere Merkmale sind:

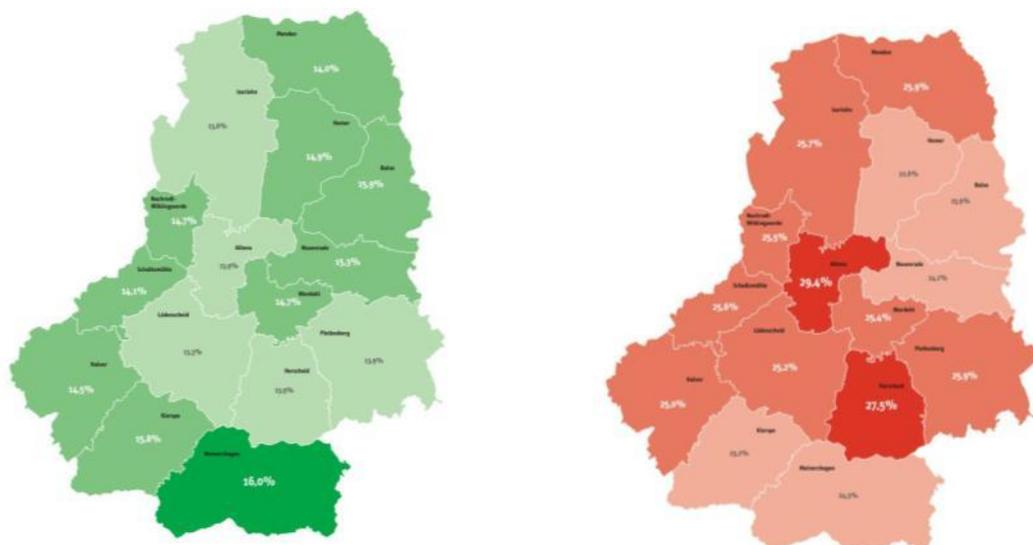
- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

Bereits heute sind rund ¼ der Bevölkerung im Märkischen Kreis älter als 60 Jahre. Insbesondere in Altena und Herscheid liegt der Anteil der älteren Bevölkerung deutlich über dem Durchschnitt (vgl. Abbildung 1). Abbildung 2 visualisiert den Anteil der jungen bzw. der älteren Bevölkerung in den einzelnen Kommunen des Märkischen Kreises.

■ **Abbildung 1: Altersverteilung der Bevölkerung im Märkischen Kreis in Prozent (2012)**



■ **Abbildung 2: Anteil der 6-18 Jährigen pro und Anteil der über 60 Jährigen pro Kommune**



Der Demographische Wandel führt einerseits dazu, dass die Wohn-, Versorgungs- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden an die veränderten Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden müssen. Andererseits hat der demografische Wandel Auswirkungen auf die Infrastrukturausstattung von Siedlungen im ländlichen Raum und dadurch auch langfristig auf die Siedlungsstruktur als solche. Vor dem Hintergrund, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung nicht beeinflussbar ist, muss dem Aspekt der Wanderung auf der Betrachtungsebene des demographischen Wandels ein größeres Gewicht beigemessen werden. Wanderungen lassen sich dadurch positiv beeinflussen, dass der Bevölkerung attraktive Lebensbedingungen geboten werden und sie dadurch im Raum verbleiben oder sogar hinzuziehen. Dabei ist der ÖPNV als Teil eines solchen Angebots zu verstehen.

Arbeitsplätze und Berufsverkehr

Im Märkischen Kreis gab es im Jahr 2012 in den 15 Städten und Gemeinden ca. 150.000 Arbeitsplätze (sozialversicherungspflichtig).

Die meisten Arbeitsplätze existieren in den größeren Städten (Lüdenscheid, Iserlohn, Menden, Plettenberg und Hemer). Arbeitsplatzschwerpunkte mit über 200, 600 bzw. 1000 Beschäftigten sind in den Karten 4a und 4b „Raumstruktur“ verortet.

Die Pendlerrelationen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für die Städte und Gemeinden des Märkischen Kreises sind im Kartenband dargestellt (vgl. Karten 3a bis 3d).

Die mit Abstand stärksten Beziehungen bestehen zwischen den Städten Iserlohn, Menden und Hemer sowie zwischen der Kreisstadt Lüdenscheid und ihren Nachbargemeinden, wobei hier insbesondere die Einpendler in die Stadt Lüdenscheid Bedeutung einnehmen.

Die größten Verflechtungen mit Orten außerhalb des Kreises bestehen zu den Städten Hagen und Dortmund. Weiterhin sind Städte nördlich des Märkischen Kreises (Schwerte, Unna, Fröndenberg) von Bedeutung.

Für Pendler mit dem Wohnort außerhalb des Märkischen Kreises sind hauptsächlich die Städte Iserlohn und Lüdenscheid herausragende Ziele, insbesondere Lüdenscheid verzeichnet mehr Einpendler als Auspendler über die Kreisgrenzen hinaus.

Innerhalb des Kreises bestehen zudem wichtige Pendlerbeziehungen z.B. zu den Städten Iserlohn und Lüdenscheid, aber auch das Siedlungsdreieck Hemer-Menden-Iserlohn hat eine hohe Bedeutung in der Pendlerverflechtung.

Pendlerverflechtungen auf weiteren Relationen (innerhalb des Kreises und in benachbarte Gebietskörperschaften) sind deutlich geringer ausgeprägt.

Der Berufsverkehr hat für den ÖPNV im Märkischen Kreis eine bedeutende Rolle. Dabei sind sowohl Arbeitsplatzstandorte im Kreis als auch Standorte außerhalb wie Hagen oder Dortmund zu beachten.

Andere Verkehrsbedarf wie Freizeit- oder Einkaufsverkehr werden in den nachfolgenden Bausteinen dargestellt.

Pkw-Bestand

Mit Stand 2014 sind im Märkischen Kreis rund 235.200 Pkw gemeldet. 2012 waren es noch 231.400 Pkw¹⁰. Daraus ergibt sich eine Steigerung innerhalb von zwei Jahren um ca. zwei Prozent.

Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

Der Schülerverkehr hat aufgrund der Größe des Nachfragepotenzials eine wichtige Bedeutung für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots. Insgesamt gibt es im Märkischen Kreis im Schuljahr 2014 rund 44.200 Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen.

Es besteht ein vielfältiges Bildungsangebot durch weiterführende Schulen im Märkischen Kreis. Neben weiterführenden Schulen finden sich weitere Bildungseinrichtungen wie die Fachhochschule Südwestfalen oder Volkshochschulen im Kreis (vgl. Kartenband Karten 4a und 4b).

■ **Tabelle 4: Anzahl der Schulen, Schüler und Lehrer pro Schulform im Märkischen Kreis**

Schulform	Schulen	Schüler	Lehrer
Hauptschule	19	3.940	389
Sekundarschule	2	270	28
Realschule	17	7.982	450
Gymnasium	15	11.790	825
Gesamtschule	5	5.728	433
Förderschule	17	1.895	428
Freie Waldorfschule	2	361	37
Berufskolleg	9	13.540	685
Gemeinschaftsschule	1	223	19
Primusschule ¹¹	1	240	24
Gesamt		45.969	3.318

Quelle: <http://www.maerkischer-kreis.de/der-kreis/portrait/statistik.php>; Gemeinde Schalksmühle

Freizeit und Tourismus

Mit rund einem Drittel aller Wege ist der Freizeitverkehr ein bedeutender Wegezweck. Die Bandbreite von Freizeitaktivitäten ist groß: private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge und der Besuch von gastronomischen Einrichtungen. Freizeitziele sind in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

¹⁰ Quelle: <http://www.maerkischer-kreis.de/der-kreis/portrait/statistik.php>

¹¹ Primusschule der Gemeinde Schalksmühle befindet sich im Aufbau, im Gesamtausbau wird die Schule bis zu 600 Schüler aufnehmen und ca. 60 Lehrer beschäftigen.

Neben den Sportstätten, z.B. Schwimmbäder, sind insbesondere Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten für den ÖPNV planbare Ziele, welche auf der Karte „Raumstruktur“ verortet sind.

Verschiedenste Kultur- und Freizeitangebote bieten hohen Erholungswert innerhalb des Märkischen Kreises. Neben der vielfältigen Naturlandschaft existieren mehr als 170 Sehenswürdigkeiten z.B. die zahlreichen Höhlen oder das Felsenmeer, Museen und Denkmälern und das kulturelle Wahrzeichen Burg Altena.

Die 119 Beherbergungsbetriebe mit mehr als 10 Betten zählen pro Jahr Mehr als 428.000 Übernachtungen.

Krankenhäuser und Kliniken

Der Märkische Kreis verfügt über zwölf Krankenhaus- und Klinikstandorte mit ca. 2.500 Planbetten. Die Bettenanzahl kann als ein Indikator für die Größe und Bedeutsamkeit der Standorte herangezogen werden und somit auch in Hinblick auf die Bewertung der ÖPNV-Anbindung. Die Lage der Standorte ist der Karte „Raumstruktur“ zu entnehmen.

■ **Tabelle 5: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenzahl**

Krankenhaus / Klinik	Stadt	Bettenzahl
Klinikum Lüdenscheid	Lüdenscheid	900
Stadtklinik Werdohl	Werdohl	95
Marienhospital Letmathe	Iserlohn	90
Bethanien	Iserlohn	226
Krankenhaus Plettenberg	Plettenberg	145
St. Vinzenz	Altena	87
Paracelsus-Klinik	Hemer	134
Lungen-Klinik	Hemer	240
LWL Klinik Frönsberg	Hemer	400
St. Elisabeth Hospital	Iserlohn	231
St. Vincenz Krankenhaus	Menden	218
Sportklinik Hellersen	Lüdenscheid	260
Berglandklinik	Lüdenscheid	28

Öffentliche Einrichtungen und Versorgung

Verwaltungsstandorte

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Märkischen Kreises hat ihren Hauptsitz in der Kreisstadt Lüdenscheid im Kreishaus in der Heedfelder Straße. Desweiteren existieren in Iserlohn und Altena zwei weitere Standorte. Bürgerbüros des Kreises befinden sich in Lüdenscheid und Iserlohn.

Jobcenter sind flächendeckend in jeder Kommune des Märkischen Kreises vertreten, wobei sich in den Kommunen Herscheid, Schalksmühle, Nachrodt-Wiblingwerde, Neuenrade und Balve die Öffnungszeiten auf ein bis zwei Tage in der Woche beschränken.

Die Rathäuser und Bürgerbüros der kreisangehörigen Städte und Gemeinden liegen weitgehend in den zentralen Bereichen der jeweiligen Orte.

Alle wichtigen Verwaltungseinrichtungen sind in den Karten 4a und 4b verortet.

Seniorenheime

Ältere Menschen sind oftmals captive-rider, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind Seniorenheime nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Das ÖPNV-Angebot hat zusätzlich für Gäste, die Bewohner besuchen, sowie für die Angestellten der Seniorenheime Bedeutung.

Die Lage von Seniorenheimen im Märkischen Kreis sind der Karte „Raumstruktur“ (vgl. Kartenband Karten 4a und 4b) zu entnehmen.

Einzelhandel

In nahezu allen Städten und Gemeinden im Märkischen Kreis sind Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. (vgl. Kartenband Karten 4a und 4b). Läden mit Gütern des täglichen Bedarfs sind in einigen Gebieten nicht vorhanden:

- Herscheid, Ortsteile Müggenbruch und Friedlin
- Meinerzhagen, Ortsteile Lengelscheid, Mühlhofe
- Werdohl, Ortsteile Versevörde, Königsburg, Rodt, Erlhagen, Kettling, Dresel, Elverlingsen, Osmecke, Kleinhammer und Bärenstein
- Iserlohn, Stadtteile in den Randbereichen
- Halver, Ortsteil Oberbrügge
- Hemer, Ortsteile Stübecken, Ihmert (nur Kiosk), Bredenbruch, Stephanopel, Brockhausen und Apricke

Flüchtlingsunterkünfte

Eine weitere wichtige Zielgruppe für den ÖPNV sind die Flüchtlinge. Es ist von Bedeutung die Flüchtlingsunterkünfte an den ÖPNV anzubinden. Zurzeit ist es jedoch nicht möglich seriöse Angaben zu Unterkünften im Nahverkehrsplan aufzunehmen, da mittel- oder langfristig die Standorte noch geklärt sind, zudem ist die Dauer der Unterbringung an den einzelnen Standorten ungewiss.

In Deilinghofen (Stadt Hemer) befindet sich eine dauerhaft eingerichtete Landeserstaufnahmestelle. Zurzeit sind dort 650 Personen untergebracht, eine Erweiterung auf 800 – 1200 Unterbringungsplätze wurde im Dezember 2015 vom Rat der Stadt Hemer befürwortet

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich der Märkische Kreis als ein topographisch heterogenes Gebiet mit zwei großen Städten (Iserlohn und Lüdenscheid), weiteren mittleren und kleineren Städten sowie zahlreichen kleinen bis kleinsten Siedlungen im ländlichen Bereich, beschreiben. Der nördliche Bereich des Märkischen Kreises ist mit dem Siedlungsband Iserlohn, Hemer, Menden das strukturstärkste Gebiet, jedoch finden sich auch in allen weiteren Kommunen wichtige Arbeitsplatzstandorte sowie für den ÖPNV weitere wichtige Ziele. (vgl. Kartenband Karten 4a und 4b).

3.3 ÖPNV-Angebotsstruktur

Der ÖPNV im Märkischen Kreis besteht im Wesentlichen aus den folgenden Angeboten (ausgenommen regulärer Taxi-Verkehr).

■ **Tabelle 6: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis**

	Anzahl Linien
Schienegebundener Verkehr	
Regionalbahn	5
Regionalexpress	1
Straßengebundener ÖPNV, MVG-Linien	
Schnellbuslinien	3
Stadt- und Regionalbuslinien (inkl. Schulbuslinien)	114
Nachtbus	1
AnrufLinienFahrt (ALF)	7+4 Linien im Mischbetrieb
AnrufSammelTaxi (AST) (in Iserlohn, kommunal finanziert)	3
TaxiBus (TB)	1+5 Linien im Mischbetrieb
Bürgerbuslinien	41
Wanderbuslinie	1
Straßengebundener ÖPNV, Linien anderer Verkehrsunternehmen	
Linien Busverkehr Ruhr-Sieg (BRS)	9
Linien Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS)	4
Linien Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG)	2
Linien Hagener Straßenbahn (HST)	1

Quelle: Fahrplaninformation der MVG, www.mvg-online.de (abgerufen im August 2015)

3.3.1 SPNV

Der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) im Märkischen Kreis verbindet die Städte und Gemeinden untereinander und mit den benachbarten Zentren Dortmund, Hagen, Siegen und Unna. Er dient ferner der Anbindung an den Fernverkehr ab Hagen/Dortmund. Desweiteren werden Nachbarregionen, wie das Ruhrgebiet und Südwestfalen durch die regionalen Schienenverbindungen an den Kreis angebunden. Das SPNV-Angebot im Märkischen Kreis umfasst fünf Regionalbahn- und eine Regionalexpress-Linie.

■ **Tabelle 7: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis**

Produkt / Linie	Verlauf	Takt (Mo - Fr / Sa / So)
RE 16	Ruhr-Sieg-Express: Essen – Hagen – Iserlohn / Siegen	• T60/T60/T60
RB 91	Ruhr-Sieg-Bahn: Hagen - Iserlohn / Siegen	• T60/T60/T120 (abends T60)
RB 25	Oberbergische Bahn: Meinerzhagen - Gummersbach - Köln	• T60/T60/T60
RB 52	Volmetal-Bahn: Dortmund – Hagen - Lüdenscheid	• T60/T60/T60
RB 53	Ardey-Bahn: Dortmund - Schwerte - Iserlohn	• T30 bzw. T60/T60/T60
RB 54	Hönnetal-Bahn: Unna – Fröndenberg – Menden - Neuenrade	• T60/T60/T60 (Menden - Neuenrade T120)

Die RB 25 soll zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 über Meinerzhagen hinaus bis Lüdenscheid weitergeführt werden. Künftig soll zwischen Lüdenscheid und Köln ein Stundentakt angeboten werden. Die Fahrzeit beträgt etwa zwei Stunden. In Brügge werden Umsteigemöglichkeiten in Richtung Hagen/Dortmund zwischen der Oberbergischen Bahn (RB 25) und der Volmetalbahn (RB 52) geschaffen. Alle Stationen werden bis dahin barrierefrei ausgebaut sein.

Die Nachfrage im SPNV wird durch die nachfolgende Tabelle dargestellt. An den Bahnhöfen im Märkischen Kreis bestehen folgende Ein- und Aussteigerzahlen im Jahr 2014:

■ **Tabelle 8: Ein- und Aussteigerzahlen im Jahr 2014 an den Bahnhöfen im Märkischen Kreis**

Bahnhof	Mo-Fr	Sa	So
Iserlohn	2754	2327	1424
Letmathe	1329	1061	606
Werdohl	1201	614	352
Menden (Sauerl)	1147	579	331
Plettenberg	1089	600	340
Lüdenscheid	1068	1034	751

Bahnhof	Mo-Fr	Sa	So
Altena (Westf)	935	494	322
Balve	435	191	123
Kalthof (Kr Iserlohn)	434	248	143
Schalksmühle	329	261	145
Brügge (Westf)	312	275	254
Hennen	306	182	117
Iserlohnerheide	299	122	109
Meinerzhagen	295	488	350
Neuenrade	235	132	68
Garbeck	153	132	49
Böspelde	124	75	34
Dahlerbrück	111	89	42
Lendringsen	105	119	47
Letmathe-Dechenhöhle	91	50	46
Sanssouci	84	43	32
Küntrop	39	27	6
Menden (Sauerl) Süd	33	14	5
Binolen	26	16	9
Hemer-Klusenstein	zurzeit außer Betrieb		

Quelle: NWL

3.3.2 StraÙengebundener ÖPNV

Der StraÙengebundene ÖPNV im Märkischen Kreis besteht aus über 100 regionalen und städtischen Buslinien. Ergänzt werden diese durch bedarfsgesteuerte Verkehre (AnrufLinienFahrten (ALF) und TaxiBus (TB) sowie AnrufSammelTaxi (AST)) in Zeiten und Bereichen mit schwacher Fahrgastnachfrage.

Das Netz wird des Weiteren durch zahlreiche Bürgerbuslinien in zwölf Kommunen des Märkischen Kreises ergänzt.

3.3.2.1 Darstellung und Bewertung des straßengebundenen ÖPNV

Folgende Angebotsformen sind im straßengebundenen ÖPNV im Märkischen Kreis vorzufinden:

■ **Tabelle 9: Produkte im straßengebundenen ÖPNV**

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
Schnellbus	60-Minuten-Takt tlw. 30-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Linienführung • Bedienung aufkommensstarker Haltestellen
Regionalbus	vertaktet	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen zwischen den verschiedenen Städten und Gemeinden • feste Taktzeiten mit Anschluss an wichtige Bus- und Bahnverbindungen • übernimmt auch Aufgaben des innerstädtischen Busverkehrs
Stadtbus	vertaktet	<ul style="list-style-type: none"> • verkehrt innerhalb einer Stadt • feste Taktzeiten
Nachtbus	einzelne Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> • Nächte Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag
AnrufLinienFahrt (ALF) bzw. TaxiBus (TB)	120-Minuten-Takt tlw. 60-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • bedarfsgesteuerte Angebotsform • kleine, nicht barrierefreie Fahrzeuge • vorgegebener Fahrplan mit Linienweg und Haltestellen • spätestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonische Vorbestellung
AnrufSammelTaxi (AST)	nach Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> • in den Abend- und Nachtstunden Freitag und Samstag • bedarfsorientiert, nach telefonischer Anmeldung spätestens 30 Minuten vor Abfahrt • kein festgelegter Linienweg • im Status quo: Finanzierung zu 100% durch Stadt Iserlohn; Sondertarif
Bürgerbus	Örtlich unterschiedliches Angebot; i. d. R. nach der morgendlichen HVZ	<ul style="list-style-type: none"> • ehrenamtlich tätiger Bürgerbusverein • Linienverkehr auf konzessionierten Linien mit festen Haltestellen und Abfahrtszeiten • Fahrtickets der Bürgerbusvereine können nicht im Ruhr-Lippe-Tarif anerkannt werden. Mit Ausnahme des Bürgerbusses Balve wird der Ruhr-Lippe-Tarif nicht in den Bürgerbussen anerkannt. • Bedienung nur an Werktagen • In der Regel keine barrierefreien Fahrzeuge
Wanderbus	4 Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr	<ul style="list-style-type: none"> • saisonal

Quelle: Fahrplaninformation der MVG, www.mvg-online.de (abgerufen im Januar 2014)

■ **Schnellbus:**

Insgesamt verkehren im Märkischen Kreis drei Schnellbuslinien, welche im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr auf direktem Linienweg also ohne Umwege verlaufen. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte, sowie eine exklusiv ausgewählte Anzahl von Haltestellen mit erhöhter Fahrgastnachfrage schneller erreicht werden. Die Schnellbuslinien weisen außer dem Zeitvorteil auf ausgewählten Relationen keine ergänzenden Produktmerkmale wie eine besondere Fahrzeugausstattung auf.

■ **Anruf-Linien-Fahrten (ALF) bzw. TaxiBus (TB) und Anruf-Sammel-Taxi (AST):**

Beide Systeme gehören zu den bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und kommen in Räumen oder Zeiten mit schwacher Nachfrage zum Einsatz und ersetzen bzw. ergänzen dort Stadtbus- und Regionalbusverkehre. Die bei der MVG unter der Produktbezeichnung ALF und bei der BRS und VWS unter der Produktbezeichnung TaxiBus geführten Anruf-Linienverkehre verkehren wie reguläre Buslinien auf festen Linienwegen, aber nur bei vorhergehender telefonischer Bedarfsanmeldung. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an den Haltestellen zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge. Eine Fahrtenanmeldung ist 30-60 Minuten (je nach Linie) vor Fahrtbeginn erforderlich. ALF-Fahrten finden auf insgesamt sieben Linien statt, auf vier weiteren findet ein Mischbetrieb statt, AST-Verkehre verkehren nach telefonischer Voranmeldung ausschließlich in Iserlohn (kommunal finanziertes Angebot).

Es gibt Entwicklungen, die einem weiteren Ausbau der bedarfsgesteuerten Bedienformen entgegen stehen: Zum einen bestehen Schwierigkeiten darin klassische Taxi-Unternehmen zu gewinnen, die diese Aufgabe übernehmen. Beim Zurückgreifen auf Omnibusunternehmen entstehen vergleichsweise hohe Kilometerpreise. Darüber hinaus sind die Kosten durch die Anwendung des Tariftreuegesetzes generell gestiegen.

■ **Bürgerbus:**

Der ÖPNV wird im Märkischen Kreis durch die Bedienung eines Bürgerbusverkehrs vielerorts ergänzt. Die Bürgerbusse verkehren i.d.R. nach der morgendlichen HVZ ab 9:00 Uhr in Bereichen mit geringer Nachfrage. Sie sind an die Bedürfnisse der dortigen Bewohner angepasst und in den Gemeinden unterschiedlich ausgeprägt (z. B. nur an bestimmten Verkehrstagen, nur saisonal, einzelne Fahrten, einzelne Taktzeiträume, Festbedienung, verkehrt nur bei Bedarf etc.). Durch die Bürgerbusse können Bereiche im Märkischen Kreis erschlossen werden, für die ein Betrieb im herkömmlichen Linienverkehr sehr unwirtschaftlich oder aufgrund der Straßenverhältnisse nur mit kleineren Fahrzeugen möglich wäre.

Planung und Betrieb der Bürgerbusverkehre erfolgen ehrenamtlich, Verkehrsunternehmen wie die MVG und die BRS kümmern sich um die Wartung der Fahrzeuge. Insgesamt gibt es im Märkischen Kreis 41 Bürgerbuslinien.

■ **Nachtverkehre:**

Darüber hinaus gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie den Nachtverkehr der Linie N7. Sie verkehrt in den Nächten Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag mit zwei Fahrten um 00:05 und 02:05 Uhr ab Lüdenscheid über Herscheid nach Plettenberg und mit einer Fahrt um 01:10 Uhr zurück. Das AST Iserlohn (kommunal finanziertes Angebot)

verkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag stündlich ab ca. 23.40 Uhr bis ca. 3.00 Uhr. Desweiteren verkehrt die Linie N4 (kommunal- und spendenfinanziertes Angebot) an ausgewählten Wochenendterminen mit Großveranstaltungen zwischen Lüdenscheid und Schalksmühle bzw. innerhalb der Gemeinde Schalksmühle ab ca. 00:10 Uhr.

■ **Wanderbus:**

Als Freizeitverkehrsangebot verkehrt die Linie 252 von Mai bis Oktober als Wanderbus an Sonntagen mit vier Fahrtenpaaren auf der Relation Lüdenscheid - Herscheid - Meinerzhagen zu den Naherholungsgebieten Versetalsperre, Homert, Nordhelle und Zum Schnüffel.

3.3.2.2 Liniennetz

Das Liniennetz im Märkischen Kreis besteht aus zahlreichen Stadtbus-, Regionalbus-, und Schnellbuslinien, die das SPNV-Angebot ergänzen. Flexible Bedienformen verkehren insbesondere in ländlicheren Bereichen. Die im Märkischen Kreis verkehrenden Linien zum Fahrplanstand 2015 sind mit ihrem Linienweg im Kartenband (vgl. Karte 1a und 1b) dargestellt.

3.3.2.3 Bedienungsangebot

■ **Tabelle 10: Bedienungsangebot im Busverkehr im Märkischen Kreis**

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Schnellbuslinien der MVG		
S1	Lüdenscheid / Iserlohn	T60/-/-
S2	Lüdenscheid / Plettenberg	T60*/T60/T60
S3	Iserlohn / Menden	T60/-/-
Stadt- und Regionalbuslinien der MVG		
Linie 1	Hagen / Menden	T15/T15***/T60*
Linie 2	Hemer	T30**/T30***/T60
Linie 3 (teilweise ALF)	Hemer	T60/T120/T120
Linie 4 ALF	Iserlohn / Hemer	T120/T120/4 Fahrten
Linie 5 (teilweise ALF)	Iserlohn / Schwerte	T60****/T60***/T60
Linie 6	Iserlohn	T120** /-/-
Linie 7, 14	Iserlohn	T60/T60/T60
Linie 8, 15, 16	Iserlohn	T30/T30***/T60
Linie 9	Iserlohn / Hagen	T60/T60/T60
Linie 10	Hemer / Iserlohn	Schulverkehr
Linie 11	Iserlohn	T60/T60/T120
Linie 12	Iserlohn	T60/T60/4 Fahrten

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie 13	Iserlohn / Hemer	T60/T60***/T120
Linie 17	Iserlohn	T60/T60***/-
Linie 21, 24	Menden	T30/T30***/T60
Linie 22	Iserlohn / Menden	T30/T30***/T60
Linie 23	Menden / Fröndenberg	T60/T60/-
Linie 25 ALF	Menden / Hemer	T120/T120/-
Linie 26 ALF	Menden	T120/T120/-
Linie 27	Menden / Unna	T30/T60/T60
Linie 30	Altena	5 Fahrten /-/-
Linie 32	Altena	T60**/T60/T60
Linie 33	Altena / Hemer	T30**/T30***/T60
Linie 34	Altena	T60/T60***/-
Linie 35	Altena	T120/6 Fahrtenpaare /-
Linie 36	Altena / Werdohl	T60**/T120/-
Linie 37	Lüdenscheid / Iserlohn	T30/T30***/T60
Linie 38	Altena	T30/T30/T60
Linie 40	Lüdenscheid	T30/T30***/T120
Linie 42, 44, 47, 48, 51, 53	Lüdenscheid	T30/T30***/T60
Linie 41	Lüdenscheid	T15/T30*/T30
Linie 43	Lüdenscheid	T120***/4 Fahrtenpaare /-
Linie 46	Lüdenscheid	T60/T60/T120
Linie 49	Lüdenscheid / Iserlohn	Schulverkehr
Linie 52	Lüdenscheid / Herscheid	Schulverkehr/ 2 Fahrtenpaare
Linie 53	Lüdenscheid	T30/T30***/T120
Linie 54	Lüdenscheid / Plettenberg	T30/T30***/T60
Linie 55	Lüdenscheid / Wipperfürth	Schulverkehr
Linie 56	Lüdenscheid	Schulverkehr
Linie 57	Schalksmühle / Hagen	T60/4Fahrtenpaare/2 Fahrtenpaare
Linie 58	Lüdenscheid / Meinerzhagen	T60/T60/T60
Linie 59	Lüdenscheid / Kierspe	T60/-/-
Linie 60	Werdohl / Neuenrade	T30***/T60/T60
Linie 61	Lüdenscheid / Werdohl	T30/T60/T60
Linie 62, 65	Werdohl	T30/T60/T60
Linie 63	Werdohl	T60**/T60***/-
Linie 64 (teilweise ALF)	Werdohl	T60**/T60/-
Linie 66 ALF	Werdohl	T60/T60/4 Fahrten
Linie 67 ALF	Neuenrade / Balve	T120/T120/4 Fahrten
Linie 70 (teilweise ALF)	Plettenberg / Attendorn	T60/T120/T60

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie 73	Plettenberg	T30/T30***/T60
Linie 74	Plettenberg	T30/T30***/T120
Linie 75	Plettenberg	T60/T60/T120
Linie 76 ALF	Plettenberg / Neuenrade	T60/T60/T60
Linie 80, 81, 98	Meinerzhagen	T60/T60***/-
Linie 82	Meinerzhagen / Kierspe	T60**/T60/T60
Line 83	Kierspe	Schulzeiten
Linie 84	Kierspe / Hagen	T60****/T60***/3Fahrten
Linie 85	Schalksmühle / Halver	T60/4Fahrten/2Fahrten
Linie 86	Schalksmühle / Breckerfeld	T60**/-/-
Linie 87	Lüdenscheid / Schalksmühle	T60/T60/T60
Linie 88,89	Schalksmühle	Schulzeiten
Linie 90	Plettenberg	Schulzeiten
Linie 91, 92, 93	Halver	Schulzeiten
Linie 94	Kierspe	T120/3 Fahrten/-
Linie 95	Meinerzhagen / Kierspe	5 Fahrten/-/-
Linie 96 ALF	Meinerzhagen / Attendorn	T120/T120***/-
Linie 98	Meinerzhagen	T60/T60/-
Linie 99	Kierspe	Schulzeiten
Linie 204	Iserlohn / Hemer	Schulzeiten
Linie 210	Hemer / Iserlohn	Schulzeiten/Berufsverkehr
Linie 214	Iserlohn	Schulzeiten
Linie 218	Iserlohn	Schulzeiten
Linie 221	Menden	Schulzeiten
Linie 222	Iserlohn / Menden	Schulzeiten
Linie 234	Altena	Schulzeiten
Linie 237	Altena	Schulzeiten
Linie 243	Lüdenscheid	Schulzeiten
Linie 245	Lüdenscheid	Schulzeiten
Linie 246	Lüdenscheid	Schulzeiten
Linie 249	Nachrodt	Schulzeiten
Linie 254	Lüdenscheid / Plettenberg	Schulzeiten
Linie 260	Altena / Werdohl	Schulzeiten
Linie 261	Werdohl	Schulzeiten
Linie 267	Neuenrade / Balve	Schulzeiten
Linie 270	Plettenberg / Attendorn	Schulzeiten
Linie 272	Plettenberg	Schulzeiten/Berufsverkehr (Mo-Sa)
Linie 274	Neuenrade / Plettenberg	Schulzeiten/Berufsverkehr

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie 275	Plettenberg	Schulzeiten
Linie 276	Finnentrop / Neuenrade	Schulzeiten
Linie 277	Plettenberg / Herscheid	Schulzeiten
Linie 279	Herscheid	Schulzeiten
Linie 281	Meinerzhagen	4 Fahrten/T60/T60
Linie 282	Kierspe / Meinerzhagen	Schulzeiten
Linie 283	Kierspe	Schulzeiten
Linie 291	Halver	Schulzeiten
Linie 293	Halver	Schulzeiten
Linie 296	Meinerzhagen	Schulzeiten
Wanderbus		
Linie 252	Lüdenscheid / Meinerzhagen	-/-/4 Fahrten
Nachtbus		
Linie N7	Lüdenscheid / Plettenberg	
AST Iserlohn 1 ¹²	Iserlohn	
AST Iserlohn 2 ¹⁴	Iserlohn	
AST Iserlohn 3 ¹⁴	Iserlohn	
Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS)		
Linie 18	Iserlohn	T60/T60/4 Fahrten
Linie R30	Schwerte / Iserlohn	T60/60/5 Fahrten
Linie T30 (TaxiBus)	Schwerte / Iserlohn	T60/T60 ^{***} /4 Fahrten
Linie R80	Finnentrop / Plettenberg	T120*/T20/4 Fahrten
Linie 132	Fröndenberg / Neuenrade	Schulzeiten
Linie 134	Lüdenscheid / Halver / Radevormwald	T30/T60/T60
Linie 137	Balve	ohne Takt
Linie 336	Sundern / Balve	Schulzeiten
Linie 514	Wickede / Menden	T120/T120/T120
Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH (VWS)		
Linie R52(ALT)	Meinerzhagen / Olpe	T120/T120/-
Linie R60	Meinerzhagen / Attendorn	Schulzeiten
Linie R61	Meinerzhagen / Attendorn	T60 ^{**} /T60 ^{***} /4 Fahrten
Linie 570	Drolshagen / Meinerzhagen	Schulzeiten
Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)		
Linie 320	Meinerzhagen / Marienheide	Schulzeiten
Linie 336R	Kierspe / Wipperfürth	ohne Takt
Hagener Straßenbahn AG (HST)		

12 Kommunal von der Stadt Iserlohn finanziert

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie 539	Wiblingwerde / Hagen	ohne Takt

*teilw. Taktverdichtung, **Verstärkerfahrten, *** Taktreduzierung nachmittags, **** teilw. Angebots-
 lücke

Quelle: Fahrplaninformationen MVG (Stand: August 2015)

■ **Tabelle 11: Bedienungsangebot Bürgerbus im Märkischen Kreis**

Linie	von/nach	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Bürgerbus Altena		
Linie 1	Altena, Aldi - Am Markaner ZOB - Drescheider Berg - Memeler Straße	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Aldi - Friedhof Mühlendorf - Hegenscheider Weg - Aldi	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Aldi - Am Markaner ZOB - Kath. Kirche - Kohlhagener weg - Burgweg - Am Markaner ZOB - Aldi	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 4	Bungern Parkplatz - Burg	Einzelfahrten Sa / So
Bürgerbus Balve		
Linie 1	Kaufpark - Garbeck - Langenholthausen - Mellen - Lidl	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Innenstadtlinie	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 3	Kaufpark - Beckum - Volkringhausen - Kaufpark	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 4	Garbeck, Sparkasse - Balve. Abzw. Bahnhof	Frühfahrt Mo - Fr
Bürgerbus Halver		
Linie 1	Sparkasse ZOB - Langenscheid - Sparkasse ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Sparkasse ZOB - Am Mühlengrund - Hotel Zur Post - Sparkasse ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Sparkasse ZOB - Schwenke - Büchenbaum - Engsfeld - Anschlag - Sparkasse ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Hemer		
Linie 1	Hemer, ZOB - Urbecker Str. - Tannenkopf - Lungenklinik - ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Hemer, ZOB - Firchtenstr. - Am Ballo - Waldfriedhof - Memeler Str. - Fichtenstr. - ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 3	Hemer, ZOB - Prinzhornstr. - Meisenweg - Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 4	Hemer. ZOB - Woestegymnasium - Parkstr. - ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Bürgerbus Herscheid		
Linie 1	Neuer Weg - Müggenbruch - Schmachtekorste - Seniorenzentrum und zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Neuer Weg - Friedlin - Hüinghausen - Elsen	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 4	Schülerverkehr Herscheid - Meinerzhagen-Valbert - Herscheid - Plettenberg	Einzelfahrten Mo - Fr

Linie	von/nach	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Bürgerbus Kierspe		
Linie 1	Berliner Str. - Friedhof - Hoher Hahn - Schleifkotten	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Menden		
Linie 1	Menden, Bahnhof - Am Brandbusch - Hederichweg - Krankenhaus	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Nordwall - Bismarckstraße - Böesperde - Bahnhof - Im Tiefen Winkel	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 3	Menden, Kinderg. Zeisigstr. - Horlecke - Krankenhaus - Menden, Bahnhof	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 4	Rosenweg - Paschesiepen - Lendringsen - Limberg	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Nachrodt-Wiblingwerde		
Linie 1	Apotheke - Obstfeld - Bachstraße - Rennerde - Wiblingwerde - und zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Nachrodt, Apotheke - Holensieben - Im Hötting Hahn - Altena, St. Vinzenz-Hospital	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Bahnhofsbrücke - Sparkasse - Holensiepen	Einzelfahrt Mo - Fr
Linie 4	Nachrodt, Wiblingwerde - Brenscheid - und zurück	Einzelfahrten Mo - Fr bei Bedarf
Bürgerbus Neuenrade		
Linie 1	Zweite Straße - Heerweg - Grünewald - Lange Gasse - Zweite Straße	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Zweite Straße - Jahnstr. - Lange Gasse - Wemensiepen - Neuer Friedhof	Einzelfahrten Mo - Sa
Bürgerbus Plettenberg		
Linie 1	Rilkeweg - Grünestr. ZOB - Gartenstr. - Bremke und zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Brahmsweg - Höhenweg - Schrebergärten u. zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Friedhof - Bahnhof - (Pasel - Probetrieb)	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 5	Bahnhof - Unterm Kahlberg u. zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Schalksmühle		
Linie 1	Rathauscenter - Asenbach - Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Rathauscenter - Everinghausen u. zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Rathauscenter - Linscheider Berg - Im Dahl u. zurück	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 4	Rathauscenter - Strücken - Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 5	Schalksmühle, Rathaus - Friedhof Wippekuhl u. zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Werdohl		
Linie 1	Bahnhof - Kettling - Königsburg - Bahnhof	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Bahnhof - Bausenberg - Bürgerhaus - Bahnhof	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Bahnhof - Pungelscheid - Riese - Bahnhof	Einzelfahrten Mo - Fr

Quelle: Fahrplaninformationen MVG (Stand: August 2015)

3.4 Entwicklung des Leistungsangebots des straÙengebundenen ÖPNVs

Die nachfolgende Tabelle gibt die Entwicklung der Betriebsleistung im allgemeinen Linienverkehr aller Verkehrsunternehmen innerhalb der Grenzen des Märkischen Kreises wieder.

■ **Tabelle 12: Betriebsleistung im Linienverkehr innerhalb des Märkischen Kreises**

Konzessionär	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
MVG	12.596	12.447	12.586	12.520	12.374	12.051	12.051	11.972	11.893
BRS	1.225	k.A.	k.A.	k.A.	1.235	1.012	1.178	1.168	1.168
VWS	236	k.A.	k.A.	k.A.	318	239	261	261	261
OVAG	14	k.A.	k.A.	k.A.	14	14	14	14	14
VLD	-	-	-	-	18	55	-	-	-
Bürgerbusse	448	443	440	437	422	440	426	432	452
Märkischer Kreis gesamt	14.541	12.890	13.026	12.957	14.381	13.812	13.930	13.847	13.783

Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen

Die im MK durchgeführte Betriebsleistung im Linienverkehr hat im Lauf der Jahre abgenommen. So wurden im Jahr 2014 5,2 % weniger Linienverkehre angeboten als 2006. Im Zeitraum von 1998 bis 2006 hatte sich das Linienverkehrsangebot bereits um 8,4 % reduziert.

Im Jahr 2014 wurden rund 86 % der Betriebsleistung von dem kommunalen Verkehrsunternehmen MVG erbracht. Mit rund 8,5 % erbringt darüber hinaus die BRS einen wesentlichen Anteil des Linienverkehrs im Kreisgebiet.

Im Märkischen Kreis führen zwölf Bürgerbusvereine insgesamt 452.000 km (Stand 2014) Linienfahrten durch. Je Verein beläuft sich die jährliche Betriebsleistung auf 29.000 bis 46.000 km. Dabei zeigt sich, dass das Angebot der meisten Vereine relativ konstant geblieben ist. Insbesondere beim Bürgerbusverein Balve hat sich die jährliche Betriebsleistung von 2013 auf 2014 stark erhöht. Auslöser ist die Neustrukturierung des Angebots im September 2013, in deren Zusammenhang tarifliche Änderungen (z.B. Sparkassencard als Fahrkarte) erfolgten.

■ **Tabelle 13: Betriebsleistung der Bürgerbusse im Märkischen Kreis**

Bürgerbus- vereine	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Altena	38	37	38	42	38	40	39	40	45
Balve	40	39	34	31	29	27	25	31	46
Halver	46	48	45	42	41	39	33	33	32
Hemer	39	40	41	35	35	41	40	40	40
Herscheid	27	25	24	22	24	35	37	36	36
Kierspe	46	44	45	45	40	41	39	39	39
Menden	42	40	40	40	39	40	38	39	39
Nachrodt- Wiblingwerde	35	37	36	37	36	34	33	32	32
Neuenrade	41	42	43	44	42	45	45	44	43
Plettenberg	20	20	24	29	29	30	29	29	29
Schalksmühle	33	33	31	31	30	30	30	31	30
Werdohl	39	39	39	38	38	39	38	38	40
gesamt	448	443	440	437	422	440	426	432	452

Quelle: MVG

3.5 Fahrgastnachfrage im ÖPNV

Zur Entwicklung der Fahrgastnachfrage liegen Zahlen ausschließlich für die MVG vor. Diese bilden zwar nicht die Nachfrage für den gesamten ÖPNV im Märkischen Kreis ab, jedoch zeigen die Unternehmensdaten der MVG (mit Abstand größter Anbieter von ÖPNV im Kreis) den Trend auf. Die Daten werden aus hochgerechneten durchschnittlichen Nutzungszahlen für Zeitkarten, aus Verkaufszahlen von Fahrscheinen sowie aus Stichprobenerhebungen gewonnen.

■ **Tabelle 14: Fahrgastaufkommen im Linienverkehr innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreis der MVG ohne Bürgerbusse**

	Fahrgastaufkommen in 1.000 Fahrgäste								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bartarif	6.133	6.232	6.531	6.235	6.259	6.020	5.807	5.600	5.590
Zeitkarten									
- Jedermann	5.298	5.102	5.034	4.660	4.567	4.683	4.574	4.497	4.509
- Schüler	16.609	15.695	15.348	15.054	13.888	14.212	14.394	14.199	13.869
- Senioren	4.197	3.999	3.780	3.746	3.527	3.387	3.253	3.085	3.078
Schwerbe- hinderte	3.047	2.654	2.591	2.527	2.477	2.489	2.476	2.314	2.194
gesamt	39.461	37.337	36.434	34.597	32.885	33.035	32.876	32.010	31.504

Quelle: MVG

Wie Tabelle 14 zeigt ist die Zahl der Fahrgäste in den Bussen der MVG insgesamt rückläufig. In Bezug auf das Jahr 2006 ist das Fahrgastaufkommen um rund 20 % auf 31,5 Mio. Fahrgäste im Jahr 2014 gesunken.

■ **Tabelle 15: Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse im Märkischen Kreis**

	Fahrgastaufkommen in 1.000 Fahrgäste								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Altena	18	18	17	17	16	17	17	18	18
Balve	16	14	13	13	11	10	7	8	17
Halver	16	17	18	16	12	10	10	10	10
Hemer	14	14	13	12	10	11	11	11	10
Herscheid	4	4	4	4	4	6	8	8	8
Kierspe	17	16	15	14	11	11	11	11	11
Menden	17	15	14	14	14	14	13	13	16
Nachrodt-W.	10	10	11	11	11	10	10	9	8
Neuenrade	18	17	16	15	13	16	15	14	14
Plettenberg	5	5	6	7	7	7	7	6	7
Schalksmühle	9	9	10	10	9	9	11	10	9
Werdohl	16	16	15	14	13	19	21	21	20
gesamt	159	156	151	145	132	142	142	138	147

Quelle: MVG

Das Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse hat in den vergangenen Jahren stetig abgenommen (Ausnahme 2011, jedoch im Jahr 2011 weniger Fahrgäste als 2009). In Bezug auf das Jahr 2006 ist das Fahrgastaufkommen um rund 13 % auf 138.000 Fahrgäste im Jahr 2013 gesunken. Im Jahr 2014 ist das Fahrgastaufkommen bei den Bürgerbussen im Vergleich zum Jahr 2013 gestiegen, dies liegt insbesondere an dem mehr als verdoppeltem Fahrgastaufkommen beim Bürgerbusverein Balve.

3.6 Gemeldeter Fahrzeugbestand

Die Fahrzeugflotten der Verkehrsunternehmen (vorliegend BRS und MVG) werden anhand von Fahrzeugmerkmale wie Niederflurtechnik, Klimaanlage oder das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte dargestellt. Darüber hinaus werden Umweltmerkmale in Form von Euro-Abgasnormen sowie das Vorhandensein von Betriebsleitsystemen dargestellt.

3.6.1 Fahrzeugmerkmale

Fahrzeuge der BRS (inkl. Auftragsunternehmen)

Der BRS stehen insgesamt 156 eigene und Subunternehmer-Fahrzeuge zur Verfügung. Diese werden im gesamten Bedienungsgebiet der BRS eingesetzt. Es ist keine Zuordnung auf das Gebiet des Märkischen Kreises möglich. In der folgenden Tabelle sind die Fahrzeugmerkmale pro Fahrzeugtyp dargestellt:

■ **Tabelle 16: Fahrzeugmerkmale BRS**

Fahrzeugmerkmale	Standardlinienbus		13,5-15m Bus	Gelenkbus	Kleinbus	gesamt
	Eigenes Unternehmen	Subunternehmen	Subunternehmen	Subunternehmen	Subunternehmen	
Anzahl Fahrzeuge	11	105	10	18	2	146
davon mit Niederflurtechnik	11	81	0	14	1	106
davon Low -Entry - Busse	0	9	-	-	-	9
davon mit Rampe	11	59	1	6	1	78
davon mit ausreichend dimensionierter Sondernutzungsfläche	11	61	1	6	1	80
davon mit Klimaanlage	0	63	9	4	2	78

Fahrzeugmerkmale	Standardlinienbus		13,5-15m Bus	Gelenkbus	Kleinbus	gesamt
	Eigenes Unternehmen	Subunternehmen	Subunternehmen	Subunternehmen	Subunternehmen	
davon mit Fahrgastinformation (Anzeige und/oder Ansage)	11	86	9	8	1	115
davon mit elektronischer Fahrtzielanzeige (außen)	11	105	10	11	1	138
Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte	4,5 Jahre	12 Jahre	8,7 Jahre	18,9 Jahre	3 Jahre	-

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen, Frühjahr 2015, BRS

Fahrzeuge der MVG (inkl. Auftragsunternehmen)

Der MVG stehen insgesamt 338 eigene und Subunternehmer-Fahrzeuge zur Verfügung. In der folgenden Tabelle sind die Fahrzeugmerkmale pro Fahrzeugtyp dargestellt:

■ **Tabelle 17: Fahrzeugmerkmale MVG**

Fahrzeugmerkmale	Standard-Linienbus		13,5-15m Bus	Gelenkbus	Bürgerbus	Kleinbus	Midi-bus	gesamt
	Eigenes Unternehmen	Subunternehmen	Subunternehmen	Eigenes Unternehmen	Eigenes Unternehmen	Subunternehmen	Eigenes Unternehmen	
Anzahl Fahrzeuge	84	114	2	55	14	63	5	338
davon mit Niederflertechnik	84	113	2	55		14	5	273
davon Low-Entry -Busse	-	1	-	-	-	-	-	1
davon mit Rampe	84	114	2	55		14	5	274
mit ausreichend dimensionierter Sondernutzungsfl	84	114	2	55		14	5	274

Fahrzeug- merkmale	Standard- Linienbus		13,5- 15m Bus	Gelenk- bus	Bürger- bus	Klein- bus	Midi- bus	gesamt
	Eigenes Unter- nehmen	Sub- unter- nehmen	Sub- unter- nehmen	Eigenes Unter- nehmen	Eigenes Unter- nehmen	Sub- unter- nehmen	Eigenes Unter- nehmen	
davon mit Klimaanlage	84	114	2	55	14	14	5	288
davon mit Fahrgast- information (Anzeige und oder Ansage)	84	114	2	55	10	14	5	284
davon mit elektr. Fahrt- zielanzeige (außen)	84	114	2	55	12	14	5	286
Durchschnitts alter der Fzg- flotte	5,31 Jahre	8,8 Jahre	11 Jahre	7,44 Jahre	6,17 Jahre	5,5 Jahre	7,15 Jahre	-

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen, Frühjahr 2015, MVG

Zu den Fahrzeugmerkmalen der anderen Verkehrsunternehmen, die im Märkischen Kreis verkehren können keine Aussagen getroffen werden.

3.6.2 Umweltmerkmale der Fahrzeuge

Von den angegebenen Fahrzeugen sind 45 % mit einem umweltschonenden Antrieb (Euro-Norm 5 oder besser) ausgestattet. Jedoch liegt auch der Anteil der Fahrzeuge, die maximal die Euro-Abgasnorm-3 erfüllen bei 35 %.

■ **Tabelle 18: Umweltmerkmale der Fahrzeuge**

Euro -Norm	Anzahl Fahrzeuge MVG ¹³	Anzahl Fahrzeuge BRS
Euro-Norm I	-	15
Euro-Norm II	2+2	33
Euro-Norm III	33+37	41
Euro-Norm IV	0+67	25
Euro-Norm V	20+27	14
Euro-Norm VI	22+11	9
EEV-Standard	64+35	9

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen, Frühjahr 2015

3.6.3 Ausstattung mit rechnergestützten Betriebsleitsystem und Echtzeitdaten-Bereitstellung

In der Tabelle 19 werden die Anzahl der Fahrzeuge, die in ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem eingebunden sind und für die darüber Echtzeitdaten bereitgestellt werden können, dargestellt.

■ **Tabelle 19: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) und Echtzeitdaten**

RBL/Echtzeitdaten	Anzahl Fzg. MVG ¹⁴	Anzahl Fzg. BRS	Anzahl Fzg. HST	Anzahl Fzg. VWS
RBL / ITCS	144+137	115	alle	ca. 250
Bereitstellung Echtzeitdaten	144+137	115	alle	ca. 250

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen, Frühjahr 2015

Es zeigt sich, dass zahlreiche Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen die Voraussetzung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten haben. Im Märkischen Kreis existiert bisher jedoch kein übergreifendes Betriebsleitsystem bzw. fehlen Schnittstellen für die Kommunikation der

13 Eigene Fahrzeugflotte und durch + gekennzeichnete Anzahl von Fahrzeugen von Subunternehmern
 14 siehe Fußnote 15

verschiedenen Systeme untereinander. Vor allem bei Verspätungen und Fahrtausfällen können Umsteigevorgänge nicht gewährleistet werden.

3.7 Haltestellen, Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Bis auf die Städte und Gemeinden Hemer, Nachrodt-Wiblingwerde und Herscheid verfügen alle weiteren Kommunen über einen direkten Zugang zum SPNV (die Gemeinde Kierspe und Halver werden mit der Reaktivierung des Abschnitts Meinerzhagen – Brügge ebenfalls an das Schienennetz angebunden). Insgesamt gibt es im Märkischen Kreis 25 Bahnhöfe (mit Kierspe und Halver-Oberbrügge 27 Bahnhöfe) die im Personenverkehr angebunden sind. Von diesen Bahnhöfen sind zehn barrierefrei ausgebaut (siehe Tabelle 20). Aus Tabelle 20 ist ebenfalls zu erkennen, an welchen Bahnhöfen eine Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Schiene besteht.

■ **Tabelle 20: Barrierefreiheit an Bahnhöfen im Märkischen Kreis (Stand 5/2016)**

Bahnhöfe	barrierefrei	Barrierefrei nach Umbau	Bus-Schiene Verknüpfung
Altena	X		x
Balve		ab 2018 (vsl.)	
Binolen			
Bösperde			
Brügge		ab Ende 2016	x
Dahlerbrück	x		
Garbeck			
Hennen	x		x
Iserlohn	x		x
Iserlohnheide	x		
Kalthof			
Küntrop			
Lendringsen			
Letmathe		ab Ende 2016	x
Letmathe-Dechenhöhle			
Lüdenscheid	x		x
Meinerzhagen	x		x
Menden (Sauerland)	x		x

Bahnhöfe	barrierefrei	Barrierefrei nach Umbau	Bus-Schiene Verknüpfung
Menden (Sauerl.) Süd			
Neuenrade		ab 2018	x
Plettenberg	x		x
Sanssouci			x
Schalksmühle	x		
Volkringhausen			
Werdohl	x		x
Halver-Oberbrügge		ab 2017	
Kierspe		ab 2017	x

Quelle: ZRL

Darüber hinaus gibt es weitere zentrale Verknüpfungspunkte, an denen planmäßiges Umsteigen innerhalb des Systems Bus vorgesehen wird: Altena Am Markaner ZOB, Halver ZOB Sparkasse, Hemer Auf dem Hammer, Hemer ZOB, Hemer Niederhemer, Hemer Westig-Drehscheibe, Iserlohn-Letmathe Mitte, Iserlohn K.-Adenauer-Ring ZOB, Lüdenscheid Bräucken, Lüdenscheid Christuskirche, Lüdenscheid Sauerfeld ZOB, Meinerzhagen Stadthalle/Stadtparkasse, Menden Battenfeld, Plettenberg Grünstraße ZOB. Umsteigen ist prinzipiell auch an anderen Bushaltstellen möglich, diese sind jedoch nicht explizit als Verknüpfungspunkt definiert.

4 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil nimmt bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine elementare Bedeutung ein. An dieser Stelle wird das ausreichende Verkehrsangebot definiert, das durch die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot eine verständliche und konkrete Bewertungsgrundlage erhält. Nach der Entwicklung des Leitbilds zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Märkischen Kreis werden anschließend Standards formuliert, die den Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang beschreiben, und als **Messlatte für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots** dienen. Der Aufgabenträger hat bei der Definition der Qualitätsstandards verschiedene Rahmenvorgaben zu beachten (vgl. Kapitel 1).

Die Standards zum ÖPNV-Angebot gelten grundsätzlich für das ÖPNV-Angebot im gesamten Märkischen Kreis und für alle Verkehrsunternehmen. Dennoch können wichtige Veränderungen bei den das ÖPNV-Angebot beeinflussenden Faktoren, wie z. B. die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Nachfragestruktur im ÖPNV oder die Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung auf schwach nachgefragten Verbindungen, dazu führen, dass **Abweichungen von den Standards** erforderlich werden. Die Ergebnisse der Voruntersuchung zum Nahverkehrsplan zeigten, dass hier ein flexibles Vorgehen zielführend ist.

Inwieweit die im Rahmen der im Anschluss durchgeführten Bewertung festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen von den definierten Qualitätsstandards einen Handlungsbedarf begründen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten sowie unter **Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte** entschieden werden.

Im Folgenden werden die Ziele und Beurteilungsmerkmale des Anforderungsprofils nach Themenfeldern geordnet dargestellt. Die Grundlage bilden dabei die im Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises 2007 benannten Themenfelder und formulierten Standards sowie die Ergebnisse der Voruntersuchung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Es werden daher auch neue Themenfelder aufgenommen, bestehende Standards werden überprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls neu abgeleitet.

Das Anforderungsprofil untergliedert sich in drei Hauptteile. Im ersten Teil (Kapitel 4.1 ff.) wird das Leitbild definiert, im zweiten Teil (Kapitel 4.2 ff.) erfolgt die Darstellung der Raum- und Netztypologie als Grundlage für die im dritten Teil (Kapitel 3.3 ff.) definierten Qualitätsstandards.

4.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Märkischen Kreis

Mobilität ist unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie für deren Entwicklung. Zugleich hat der mit der Mobilität einhergehende Verkehr negative Folgen für die natürliche Umwelt und für die Lebensqualität. Ferner erzeugt er hohe Kosten, vor allem für die öffentlichen Straßenbaulast- und ÖPNV-Aufgabenträger. Die nachhaltige Weiterentwicklung des ÖPNV trägt dazu bei, die beschriebenen negativen Effek-

te zu minimieren. Dafür ist der ÖPNV mit dem Fuß-, Rad sowie mit Kraftfahrzeugverkehr integriert zu planen, um alle Aspekte der Nachhaltigkeit – **soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit** – zu berücksichtigen.

- Das Ziel der sozialen Nachhaltigkeit soll durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner und Besucher des Kreises verfolgt werden. Das aufeinander abgestimmte Verkehrsangebot soll es Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen ermöglichen, am sozialen und wirtschaftlichen Leben im Märkischen Kreis **teilzuhaben**. Besonders zu berücksichtigen sind dabei die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit.
- Das Ziel der ökologischen Nachhaltigkeit soll mittels Verringerung der Umweltbelastungen des Verkehrs durch die **Verlagerung** möglichst großer Anteile des Verkehrsaufkommens vom MIV auf Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen sowie durch die Reduzierung der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs, also beispielsweise seiner Lärm- und Abgasemissionen, verfolgt werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn eine gewisse Mindestzahl an Fahrgästen pro Fahrt erreicht wird.
- Das Ziel der ökonomischen Nachhaltigkeit beinhaltet eine wirtschaftliche Ausgestaltung des gesamten Mobilitätsangebots, durch die **Orientierung des Ressourceneinsatzes an der Mobilitätsnachfrage**. Dies ist ein essentieller Schritt für eine dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Mobilitätssystems und insbesondere für den Öffentlichen Verkehr. Neue Formen der Nutzer- bzw. der Nutznießerfinanzierung sind – wenn möglich – einzubeziehen.

Dabei sind diese drei Ziele untereinander nicht immer konfliktfrei. Es muss daher in Einzelfällen geklärt werden, welches Ziel vorrangig erreicht werden soll. Neben der Gestaltung und Weiterentwicklung des eigentlichen Mobilitätsangebots ist es erforderlich, die Entwicklung einer nachhaltigeren Mobilitätskultur bei Einwohnern und Besuchern zu unterstützen und hierfür die Instrumente des Marketings, des Mobilitätsmanagements sowie auch der Verkehrsüberwachung zu nutzen. Zur Gestaltung und Entwicklung eines nachhaltigeren Mobilitätssystems ist eine kontinuierliche Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure über räumliche und sachliche Zuständigkeitsgrenzen hinweg erforderlich.

4.1.1 Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Mobilitätsangebots im Märkischen Kreis. Er trägt wesentlich dazu bei, die **Standortqualität** zu sichern und zu verbessern sowie die **Mobilitätsbedürfnisse** der Menschen in der Region zu befriedigen. Zu beachten gilt, dass die Grundversorgung durch den ÖPNV im gesamten Bedienungsgebiet, unter Vorbehalt wirtschaftlicher und verkehrlicher Erwägungen, zu gewährleisten ist. Der ÖPNV soll konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Die Weiterentwicklung des klassischen ÖPNV als Teil eines multimodalen Gesamtangebots ist im Märkischen Kreis zu forcieren.

Zentrale Anforderung an die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist eine leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit durch die Fahrgäste (Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen

und Bahnhöfen, eingesetzte Fahrzeuge sowie leicht verständliche und transparente Informationen). Der ÖPNV soll nahtloses Reisen ermöglichen und die interkommunalen und kreisgrenzübergreifenden Verflechtungen in Wirtschaft, Kultur und Freizeit unterstützen.

Die Nutzbarkeit des ÖPNV ist für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten, um hierdurch deren soziale Teilhabe zu sichern. Der Tarif- und Vertriebsstruktur und dem Fahrkartensortiment kommt dabei eine besondere Rolle zu. Es muss die Balance zwischen bezahlbaren, attraktiven Tickets aus Fahrgastperspektive und ökonomischer Nachhaltigkeit im Sinne einer tragfähigen ÖPNV-Finanzierung aus Betreibersicht gefunden werden.

Erst durch ein attraktives ÖPNV-Gesamtangebot kann ein Modal-Shift¹⁵ vom Pkw zu Gunsten des ÖPNV initiiert werden und durch das sich ändernde Nutzerverhalten ein ökologischer Nutzen durch verminderte Emissionen erzielt werden.

4.1.2 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im oben genannten Sinne erfordert eine **Steigerung des Anteils des ÖPNV** und weiterer umweltfreundlicher und effizienter Verkehrsmittel, wie bspw. dem Rad- und Fußverkehr, am Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Märkischen Kreis mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, soll im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) mindestens stabil bleiben und wenn möglich gesteigert werden.

Folgende Handlungsfelder sind bedeutend für die Nachfrageentwicklung im ÖPNV des Märkischen Kreises:

- Das Hinzugewinnen von Fahrgästen zu allen Tageszeiten,
- die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Abwicklung des Schülerverkehrs im ÖPNV,
- die Attraktivität des gesamten Mobilitätsangebots durch ein abgestimmtes Ineinanderwirken der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Verkehrsträger sowie
- die Berücksichtigung der demographischen Veränderungen und der Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Kundengruppen.

4.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur beeinflusst. Damit der ÖPNV die ihm zugedachte Rolle und Funktion erfüllen kann, sind **Siedlungs- und ÖPNV-Planung eng miteinander zu verzahnen**. Die wechselseitigen Wirkungen sind bei jeglichen Planungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen – zu ermitteln.

15 Verlagerung der verkehrsmittelbezogenen Anteile am Gesamtwegeaufkommen

Neue Siedlungsflächen und Gewerbegebiete sollen im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV - Achsen ausgewiesen werden, neue Siedlungs- und Gewerbebereiche sind zumindest im Probebetrieb von Beginn an, an den ÖPNV anzubinden. Die Nahverkehrsplanung fördert eine Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wie sie bspw. im Regionalplan für den Regierungsbezirks Arnsberg verankert ist und profitiert letztendlich auch von dieser.

4.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit

Im Kapitel 2.1.4 wurde der Begriff der Barrierefreiheit definiert und die Bedeutung der Barrierefreiheit für den ÖPNV dargestellt. Aufgrund der Novellierung des PBefG muss das Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich zentralere Rolle einnehmen, als dieses in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen der Fall war. Dabei sind konkrete Aussagen, aber auch Ausnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zu treffen.

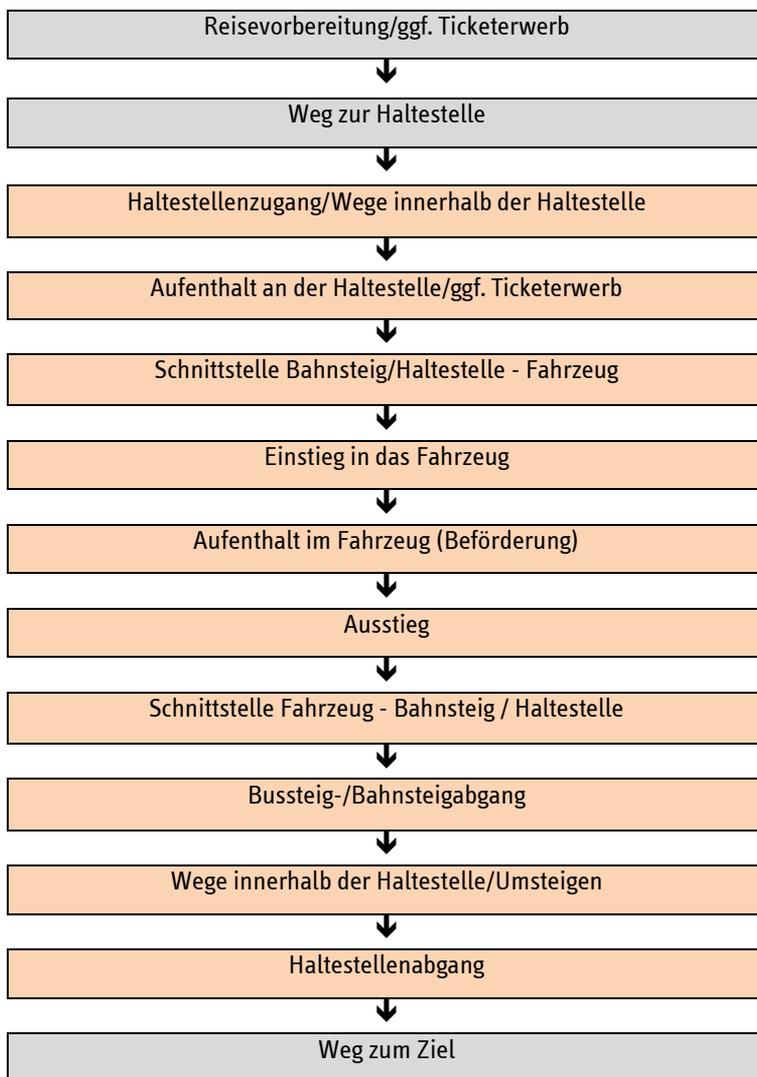
Wie in Kapitel 2.1.4 dargestellt, muss der Nahverkehrsplan dabei die zentrale Steuerungsfunktion übernehmen. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen

- wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll,
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit, als Ausnahme, (noch) nicht erreicht werden kann.

Das Ziel des Erreichens einer **möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV**¹⁶ ist nur in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure (u. a. Kreis, Gemeinden/Städte, SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter) zu erreichen. Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe nachfolgende Abbildung).

16 Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

■ **Abbildung 3: Mobilitätskette im ÖPNV¹⁷**



4.1.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ein Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Umsetzung der darin beschriebenen Maßnahmen ist unter anderem die **Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den durch den Kreis zu leistenden Finanzierungsausgleich**. Wesentliche Strategien sind:

- Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet zu gewährleisten, wobei es wirtschaftliche und verkehrliche Vorbehalte zu beachten gilt (wirtschaftliche Vorbehalte: keine Bedienung von Raumeinheiten mit weniger als 250 Einwohnern; verkehrliche Vorbehalte: z.B. eingeschränkte Befahrbarkeit).

17 eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

- Investitionen sind konsequent zur Weiterentwicklung des ÖPNV und nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem zu tätigen.
- Es wird ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen vollzogen. Die Ergebnisse dienen der gezielten Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Zur Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung auch außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen, sind zusätzliche Angebote zu entwickeln, Kapazitäten umzuverteilen oder zu erweitern.
- Die mittelfristige Planung und Umsetzung des ÖPNV-Angebots durch die Verkehrsunternehmen muss auf der Grundlage verlässlicher Finanzierungsinstrumente erfolgen. Etatkürzungen und Einsparzwänge, die ad hoc umgesetzt werden müssen, stehen diesem entgegen und sind möglichst zu vermeiden.

4.1.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen des Märkischen Kreises¹⁸ unterstützen. Hier wird auf die Handlungsempfehlungen des Märkischen Kreises zurück gegriffen, welche eine Schadstoffreduzierung zum Ziel haben¹⁹. Hierzu ist der wichtigste Ansatzpunkt die **Förderung des ÖPNV** und weiterer effizienter Verkehrsmittel wie Fuß- und Radverkehr, die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie Informations- und Beratungsleistungen. Positive Umweltwirkungen gehen insbesondere mit der **Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV** einher. Unterstützt wird dies durch technische Weiterentwicklungen in der Fahrzeugflotte, bspw. durch die Anschaffung von Neufahrzeugen nach höchstem Euro-Norm-Standard und möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken sowie weitere Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten).

Es ist zudem erforderlich, kontinuierlich im Rahmen eines Controllings zu überprüfen, ob und in welchem Maße die gesteckten Ziele erreicht werden.

4.1.7 ÖPNV-Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, müssen alle Akteure im ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger sowie Straßenverkehrsbehörden – **kooperativ und in effizienten Strukturen zusammenarbeiten**. Weiterhin sind alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozess-

¹⁸ Diese sind unter anderem im Klimaschutzkonzept des Märkischen Kreises verankert, welches sich seinerseits auf Das „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen“ (Klimaschutzgesetz)[7] bezieht. Siehe: Märkischer Kreis 2013: Klimaschutzkonzept des Märkischen Kreis 2013, S.12 ff.

¹⁹ ebd. S. 132 ff.

schritten einschließlich der Kommunikation klar zu definieren. Die Prozesse werden weiterentwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen. Handlungsleitlinien für eine nachhaltige Mobilität werden in der Planung verankert.

4.1.8 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur

Buslinien nehmen die Aufgabe der flächenhaften Erschließung sowie – in wichtigen, nicht im Schienenverkehr bedienten Relationen – der Verbindung zwischen zentralen Orten sowie der Anbindung der Ortsteile an die Hauptorte wahr; dabei sind Erschließungs- und Verbindungsfunktionen so weit als möglich zu entflechten. Die Erschließungsfunktion kann unter gewissen Umständen auch durch intermodale Angebote wie Bike+Ride abgedeckt werden.

Schienen- und Busangebote sind so aufeinander abzustimmen, dass in den Haupt-Nachfragerelationen bzw. -zeiten zuverlässige Umsteigeverbindungen mit kurzen Gesamt-Reisezeiten gewährleistet werden. Das Angebot ist so zu bemessen, dass große Teile der Mobilitätsnachfrage für sämtliche Wegezwecke mit dem ÖPNV in angemessener Qualität befriedigt werden können; örtliche und teilräumliche Besonderheiten (z.B. besondere Arbeitszeiten, Räume mit besonderen demographischen Herausforderungen, Topographie etc.) sind bei der Angebots- und Infrastrukturausstattung ggf. zu berücksichtigen.

4.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

Der ÖPNV sollte, als Partner der Menschen in der Region, die **wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse zur Zufriedenheit der Bürger erfüllen** können. Hierfür sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Um einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Strecke zu gewährleisten und um flexibel das jeweils geeignetste Verkehrsmittel auswählen zu können, sind die Informationsangebote verkehrsträgerübergreifend auszugestalten. Folgende Themen im Bereich Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen (mit teilweise zeitlich unterschiedlichem Entwicklungshorizont) sind von zentraler Bedeutung:

- Verbesserung der **Fahrgastinformationen**, insbesondere an Haltestellen, in öffentlichen Einrichtungen mit starkem ÖPNV-Bezug sowie in den Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen. Hierzu ist ein kooperatives Vorgehen mit dem NWL/ZRL vorzusehen.
- Stärkung des **zielgruppenorientierten Marketings** durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Ver-

kehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement) in Abstimmung mit dem NWL/ZRL.

- Aufbau einer **verkehrsmittelübergreifenden Informationsplattform**, die dem Nutzer die möglichen Verbindungen von A nach B mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln anzeigt und vergleicht und dabei auch über Echtzeit-Informationen verfügt und Informationen zu Sonderverkehren bzw. Umleitungen u. ä. verbreiten kann.
- Entwicklung von Maßnahmen im **Mobilitätsmanagement zur Verankerung von gezielten Angeboten für Unternehmen** (inkl. öffentliche Verwaltungen), Schulen und neu Hinzugezogene, zwecks Analyse der Mobilitätsnachfrage und darauf aufbauend Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

4.1.10 Ableitung der zentralen Handlungsfelder

Aus dem dargestellten Leitbild lassen sich zentrale Handlungsfelder unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte für die nächsten Jahre ableiten:

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender **Bedienungsqualitäten** im ÖPNV.
- **Marktgerechte Weiterentwicklung des Busmobilitätssystems** mit stärkerer Ausprägung und Etablierung von transparenten und vermarktbar Hauptachsen, dabei auch Prüfung der Einrichtung neuer Bedienungsprodukte im Regionalverkehr auf den Hauptnachfrageachsen mit definierten Produktmerkmalen (z. B. Bedienungsqualität, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung). Dabei ist eine schnelle und direkte Linienführung anzustreben.
- Gesamtkonzept mit Detailuntersuchung für eine konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur **Beschleunigung des ÖPNV** sowie weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität.
- Verbesserung und Ausbau der **Umsteigeverknüpfungen** zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Märkischen Kreis (SPNV, Regionalverkehr, Stadtbus) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, kurzer und leicht verständlicher Fußwegführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc.
- Verbesserung und Ausbau der Verknüpfungen **zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten** mittels Einrichtung von Bike+Ride - und Park+Ride-Anlagen, Sicherung und Ausbau des Angebots der Fahrradmitnahme etc.
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für **mobilitätseingeschränkte Personen** durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit.
- Gezielte Verbesserung der **Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung** bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation.

- Konsequente **Produktprofilierung** und zielgruppenorientierte Weiterentwicklung der entsprechenden Produkte.
- Berücksichtigung der **Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen**, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der Umgestaltung von Straßen/-abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Prüfung der **Bedienung von Stadt- und Gemeindeerweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten** (dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform im Schienen- und Busverkehr für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten). Der ÖPNV muss von Anfang an bei der Ausweisung, Planung, Erschließung und Bebauung von neuen Baugebieten berücksichtigt werden.
- **Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im ÖPNV** durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch verbesserte personelle Präsenz, Einsehbarkeit der Fahrzeuge, Ausbau der Videoüberwachung und Einrichtung von Notrufsäulen.
- Prüfung von langfristigen **Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr** und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV.
- Berücksichtigung der Perspektive des **Fahrpersonals** bspw. zu den Themenfeldern Schulungen und Sicherheit. Aufnahme entsprechender Belange auch im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans.

4.2 Raum- und Netztypologie

4.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Märkischen Kreises

Wesentliche Grundlage für die Erarbeitung von Qualitätsstandards für das kreisweite ÖPNV-Angebot und dessen räumliche Differenzierung ist die Gliederung des Kreisgebietes nach einheitlichen raum- und siedlungsstrukturellen Kriterien. Damit wird insbesondere die unterschiedliche verkehrliche Bedeutung der Städte und Gemeinden (sowie innerhalb derer der Kernbereiche, Stadt- und Ortsteile) und die Beziehungen zwischen diesen Städten und Gemeinden untereinander berücksichtigt.

Grundlage hierfür ist der Gliederungsansatz des Nahverkehrsplans des Märkischen Kreises 2007. In Anlehnung an die zentralörtliche Gliederung des Landesentwicklungsplanes werden die Städte und Gemeinden in vier Gemeindetypen unterteilt:

- Oberzentren
- Mittelzentren
- Grundzentren
- Ländliche Zentren

Die Gliederung berücksichtigt

- die unterschiedliche Konzentration in den Bereichen Arbeit / Wohnen / Freizeit / Einkauf / Bildung,
- die Bevölkerungsgröße sowie
- das Vorhandensein regional bedeutsamer Institutionen.

In der folgenden Tabelle werden die Gemeindetypen mit ihren wesentlichen Merkmalen dargestellt und die Städte und Gemeinden im Märkischen Kreis diesen zugeordnet. Die relevanten Änderungen gegenüber dem NVP 2007 betreffen vor allem den Bevölkerungsrückgang, weshalb moderate Anpassungen beim Kriterium der Einwohnerzahl vorgenommen wurden. Für die Zuordnung der Städte und Gemeinden ist die hier festgelegte Einwohnerzahl als Richtwert zu verstehen, durch eine besondere infrastrukturelle Ausstattung und damit eine funktional höherwertige Ausstrahlung einer Stadt oder Gemeinde in das Umland kann daher auch eine Zuordnung zu einer höheren Zentrums-kategorie erfolgen. Im Status quo betrifft dies die Zuordnung der Städte Altena und Werdohl als Mittelzentrum.

■ **Tabelle 21: Gemeindetypologie im Märkischen Kreis**

Kriterien	Oberzentrum (OZ)	Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)	Ländliches Zentrum (LZ)
Einwohner	über 70.000	ca. 20.000 bis 70.000	ca. 10.000 bis 20.000	bis 10.000
Infrastrukturelle Ausstattungsmerkmale (Beispiele)	Schulen SEK I+II Berufskollegs und FH Krankenhäuser Bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hallenbad etc. Einkaufsangebot des episodischen Bedarfs	Schulen SEK I + II (Berufskolleg) (Krankenhaus) Hallenbad Einkaufsangebot des periodischen Bedarfs	Schulen SEK I Einkaufsangebot des periodischen Bedarfs	(Schulen SEK I) Einkaufsangebot des täglichen Bedarfs
Städte / Gemeinden	Iserlohn Lüdenscheid	Altena Hemer Meinerzhagen Menden Plettenberg Werdohl	Balve Halver Kierspe Neuenrade Schalksmühle	Herscheid Nachrodt-Wiblingwerde

Die einzelnen Städte und Gemeinden weisen jedoch keine in sich einheitliche Siedlungsstruktur auf. Daher ist eine weitere Differenzierung innerhalb des Stadt- bzw. Gemeindegebietes nach vier Gebietstypen erforderlichlich:

- **Kernbereich:** Hochverdichteter Innenstadt-Kern innerhalb der verdichteten Bereiche der Ober- und Mittelzentren (hohe Bebauungs-, Wohn und Arbeitsplatzdichte)
- **verdichteter Bereich:** Gebiet mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete
- **Ortsteil:** Abgeschlossene, solitär liegende Ortsteile über 1.000 Einwohner; aufgelockerte, überwiegend für Wohnzwecke genutzte Bebauung; Besorgungen des täglichen Bedarfs vor Ort möglich; auch solitär liegende Gewerbegebiete mit mehr als 1.000 Arbeitsplätzen
- **Siedlung:** Streu- und Splittersiedlungen mit über 250 Einwohnern; aufgelockerte, überwiegend für Wohnzwecke genutzte Bebauung; keine Versorgungs-/Infrastruktur-Einrichtungen; auch solitär liegende Gewerbegebiete mit 250 bis 1.000 Arbeitsplätzen

Abweichungen von den Qualitätsstandards

Den Erfordernissen, die aus dem demografischen Wandel erwachsen, ist Rechnung zu tragen. Die formulierten **Bedienungsstandards** sollen dabei einen **flexiblen Umgang** mit sich ändernden Rahmenbedingungen zulassen, um dadurch auf die (veränderten) Bedürfnisse heutiger und künftiger ÖPNV-Kunden besser reagieren zu können.

Daneben ist insbesondere für den Aufgabenträger aber auch der wirtschaftliche Betrieb des ÖPNV von Bedeutung. Räume mit ausgeprägten demografischen Veränderungen (vor allem die Abnahme der Bevölkerung durch niedrige Geburtenraten und Wanderungsverluste) stellen dabei eine besondere Herausforderung dar. Ein ÖPNV-Betrieb unter wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen ist häufig nur durch das Abweichen von den gesetzten Standards möglich. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Aufnahme des Kriteriums:

- **Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen**

In den Bereichen mit entsprechender Kennzeichnung ist somit in jeweils begründeten Ausnahmefällen ein Abweichen von den Qualitätsstandards möglich und der **Einsatz spezifischer Angebote** zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Weitere strukturelle Besonderheiten

Weitere räumlich strukturelle Besonderheiten, die das Abweichen von den festgelegten Qualitätsstandards erforderlich machen können, sind:

- **Große Gewerbestandorte** (Angebotsverdichtung zu Schichtzeiten und zu Arbeitsbeginn und -ende, eingeschränkte Bedienung zur restlichen Zeit),
- **Neubaugebiete** (ÖPNV-Probetrieb in Neubauquartieren im Sinne einer frühzeitigen Kundenbindung),
- **Einzelziele mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Freizeit** (Verdichtetes Angebot zu bestimmten Verkehrszeiten zur Befriedigung der Nachfrage und Potenziale im ÖPNV, aber auch Festlegung spezifischer Bedienungszeiten und Bedienungsformen).

Die Karten 5a und 5b verdeutlichen die Abgrenzung der verschiedenen Gebietstypen innerhalb der Gemeinden und weist auf Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen etc. hin.

Die Differenzierung nach den vier Gebietstypen auf räumlicher Ebene sowie die Verortung von strukturellen Besonderheiten ist der Karte „Siedlungsstrukturelle Gliederung und besondere Merkmale“ (vgl. Kartenband Karten 5a und 5b) zu entnehmen.

4.2.2 Entwicklung der Netzhierarchie

Aufbauend auf den Ergebnissen der Raumstrukturanalyse, der siedlungsstrukturellen Gliederung und den Pendlerrelationen wird die Netzhierarchie im ÖPNV abgeleitet, die für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von Bedeutung ist.

Die Netzhierarchie beschreibt ein planerisches Leitbild, welches die Bedeutung verschiedener Relationen unterscheidet. Dazu wurden auf Grundlage quantitativer Kriterien, z.B. Anzahl von Pendlern, und qualitativen Kriterien, z.B. Bedeutung des Ziels, die Beziehungen zwischen den Orten im Märkischen Kreis und zu Orten außerhalb, bewertet. Die Karte „Netzhierarchie Beziehungen“ zeigt das Ergebnis (vgl. Kartenband Karte 6).

Diese Beziehungen wurden in einem nächsten Schritt auf bereits heute existierende Korridore umgelegt und entsprechend ihrer Bedeutung mit einer Netzfunktion belegt (vgl. Kartenband Karte 7).

Die Netzfunktionen unterteilen sich wie folgt:

■ **Tabelle 22: Netzhierarchie Märkischer Kreis**

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	Charakterisierung
Achsen	<ul style="list-style-type: none"> • Relationen zwischen Oberzentren bzw. zwischen Ober- und Mittelzentren, mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung • Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial • Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
Hauptverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Relationen zwischen Mittelzentren, zwischen Grund- bzw. ländlichen Zentren und Oberzentren, zwischen Mittel- und Grundzentren, mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung • Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen
Nebenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion • Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	Charakterisierung
	Quelle-/Zielbeziehung
Spezialverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen mit zeitlicher und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)
Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter	
Erschließungsverkehre Kernbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung verdichteter, multifunktionaler Kernbereiche innerhalb der Ober- und Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung zu den umliegenden Siedlungsbereichen
Erschließungsverkehre verdichteter Bereich	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung städtischer Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderaten Binnenverkehr
Erschließungsverkehre Ortsteile und Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung von Siedlungsrändern, Siedlungsflächen und Ortsteilen, abseits der verbindenden Korridore, mit eingeschränkter Versorgungssituation • Erschließung von solitär liegenden Gewerbegebieten

4.3 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis

Ein wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans ist die Formulierung der ausreichenden Verkehrsbedienug. Hierzu werden konkrete Qualitätsstandards für den ÖPNV im Märkischen Kreis festgelegt, die als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV und dann als Grundlage für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes im Kreisgebiet dienen.

Die Qualitätsstandards sind für alle derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen im Märkischen Kreis gleichermaßen verbindlich. Sie bieten den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Rechtssichere Finanzierung des ÖPNV

- Aufgrund des EuGH-Urteils vom 24.07.2003 zur beihilferechtskonformen Finanzierung des ÖPNV wurde es seinerzeit notwendig, die Finanzierung des ÖPNV durch den Märkischen Kreis auf eine neue rechtliche Grundlage zu stellen. Die auf dieser Grundlage vom Märkischen Kreis beschlossene Betrauung der MVG bedarf nun einer Anschlussregelung ab Sommer 2018. Zu beachten ist dabei die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) mit ihren beihilfe- und vergaberechtlichen Rahmenseetzungen. Im Rahmen einer sog. Direktvergabe an die MVG als internen Betreiber sind die vom Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen und die da-

zu notwendige Finanzierung durch den Kreis als Aufgabenträger zu definieren und festzuschreiben. Die Formulierung von Qualitätsstandards ist somit eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips und damit Grundlage für die beihilferechtskonforme Finanzierung des ÖPNV.

B) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt anhand klar formulierter Qualitätsstandards. Für die Planungsbeteiligten wird durch die Formulierung der Qualitätsstandards deutlich, dass dem finanziellen Aufwand für den ÖPNV eine konkret fassbare Leistung gegenüber steht. Dem Fahrgast wird gezeigt, dass er einen klar definierten Leistungsstandard erwarten kann.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots ermittelten Defizite sind eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.
- Ferner sind Qualitätsstandards Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle im Alltag.

C) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

- Auf der Basis von Qualitätsstandards wird ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV im Märkischen Kreis gewährleistet. Deshalb beziehen sich die Qualitätsstandards auf ein Grundangebot.

D) Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb

- Für eine wettbewerbskonforme Gestaltung des ÖPNV ist es erforderlich, eine unternehmensneutrale Festlegung der relevanten Qualitäten vorzunehmen. Hierfür ist die Formulierung von angemessenen Qualitätsstandards die Voraussetzung, um die Chancengleichheit der Unternehmen im Genehmigungswettbewerb gewähren zu können.
- Im Vorlauf einer wettbewerblichen Vergabe bzw. einer Direktvergabe sowie bei der Formulierung der Vorabbekanntmachung bilden Qualitätsstandards die entscheidende Grundlage für die spätere Bestellung der Verkehrsleistungen.

Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Sinnvolle, anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu nennen.
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen.

4.3.1 Qualitätsstandards im Überblick

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Verkehrstage und Verkehrszeiten
- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung
- Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Qualitätsanforderungen Haltestellen
- Qualitätsanforderungen Fahrzeuge
- Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards
- Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement
- Anforderungen an Information und Vertrieb
- Anforderungen an das Marketing
- Anforderungen an das Qualitätscontrolling
- Anforderungen an den Schülerverkehr
- Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

4.3.2 Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der **zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes** werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So / FT)

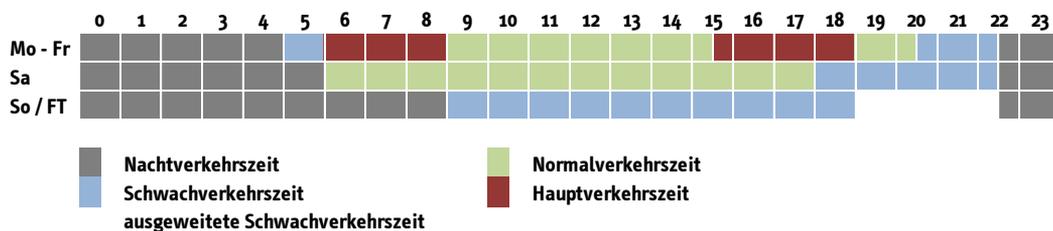
Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit (NaVZ)

■ **Tabelle 23: Definition der Verkehrszeiten**

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Zeitfenster
Montag - Freitag	Schwachverkehrszeit I	SVZ I	05:00 - 06:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit I	HVZ I	06:00 - 09:00 Uhr
	Normalverkehrszeit I	NVZ I	09:00 - 15:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit II	HVZ II	15:30 - 19:00 Uhr
	Normalverkehrszeit II	NVZ II	19:00 - 20:30 Uhr
	Schwachverkehrszeit II	SVZ II	20:30 - 22:30 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	22:30 - 05:00 Uhr
Samstag	Normalverkehrszeit	NVZ	06:00 - 18:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	18:00 - 22:30 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	22:30 - 06:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	09:00 - 19:00 Uhr
	ausgeweitete SVZ ²⁰		19:00 – 22:30 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	22:30 - 09:00 Uhr

■ **Abbildung 4: Übersicht der Verkehrszeiten**



In der vorangestellten Tabelle 23 werden die Verkehrstage in die verschiedenen Verkehrszeiten unterteilt. Die Zeitfenster definieren die Gültigkeit der Verkehrszeiten am jeweiligen Verkehrstag. Die Anwendung der Verkehrstage und Verkehrszeiten gilt grundsätzlich im gesamten Märkischen Kreis. Dem gesamten ÖPNV-Angebot liegt somit diese Gliederung zu Grunde. Generell kann in wirtschaftlich begründeten Einzelfällen ein Abweichen von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für Angebote zur NaVZ²¹, zur stärkeren Berücksichtigung von Schichtzeiten im Berufsverkehr oder für die Belange der ausschließlichen Schülerbeförderung sowie zur besseren Abbildung der spezifischen, örtlichen ÖPNV-Nachfrage am Wochenende und an Feiertagen.

20 Zwischen 19:00 und 22:30 Uhr wird eine „ausgeweitete Schwachverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen“ vorgesehen. Dieser Bedienungszeitraum kann nicht als kreisweiter Standard für alle Relationen definiert werden. Auf bestimmten Relationen ist aufgrund der Nachfrage an Sonn- und Feiertagen zwischen 19:00 und 22:30 Uhr das Angebot der Schwachverkehrszeit entsprechend des Status quo auch künftig fortzuführen (z.B. städtisches Angebot).

21 Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten spricht insbesondere Fahrgäste im Freizeitverkehr an. Eine relevante Nachfrage ist im MK nur auf Hauptverbindungen zwischen den Zentren größerer Städte zu erwarten. Eine etwaige Bedienung in dieser Zeit sollte sich auf die nachfragestärkeren Nächte Freitag / Samstag, Samstag / Sonntag und ggf. in den Nächten vor Feiertagen auf Hauptrelationen konzentrieren.

Der Betriebsbeginn der einzelnen Linien hat von Montag bis Freitag zwischen 05:00 und 06:00 Uhr, am Samstag zwischen 06:00 und 07:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 09:00 und 10:00 Uhr zu erfolgen. Maßgeblich für den Betriebsbeginn sind die örtlichen und mit der Linie verknüpften Erfordernisse. Ein früherer Betriebsbeginn (innerhalb der NaVZ) ist zulässig.

Relevante Änderungen gegenüber den Festlegungen im NVP 2007 betreffen folgende Punkte:

- Einführung einer Normalverkehrszeit Mo-Fr (alter NVP durchgängige HVZ von 06:00-20:00 Uhr)
- Durchgängiger Betriebsbeginn zwischen 05:00 - 06:00 Uhr am Mo-Fr aufgrund veränderter und flexiblerer Arbeits- und Schichtzeiten,
- Ausweitung der NVZ II aufgrund verlängerter Ladenöffnungszeiten, verändertem Freizeitverhalten und flexiblerer Arbeitszeiten (20:30 Uhr statt 20:00 Uhr),
- Ausweitung des Angebotes Montag bis Freitag zum Tagesende (SVZ II), aufgrund längerer Ladenöffnungszeiten in benachbarten Oberzentren und der Orientierung an der Ausdehnung des Angebotes im SPNV.
- Vereinheitlichtes Angebot für das gesamte Kreisgebiet an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Eine Ausnahme bildet die ausgeweitete Schwachverkehrszeit auf ausgewählten Linien, siehe hierzu Fußnote 21.

4.3.3 Standards der Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die **räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV** über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

Veröffentlichungen des VDV empfehlen für die Bewertung der Erschließungsqualität von Zugangsstellen im ÖPNV die Definition von (kartographischen) Einzugsbereichen um die Haltestellen und Bahnhöfe. Ein Umwegefaktor berücksichtigt dabei, dass der tatsächliche Weg zu einer Zugangsstelle im ÖPNV weiter ist als die Luftlinienentfernung eines kartographisch festgelegten Einzugsbereichs.

Grundsätzlich sind alle Gebiete im Märkischen Kreis über eine Zugangsstelle durch den ÖPNV zu erschließen. Ausnahmen hiervon gelten für sehr kleine Siedlungsgebiete und disperse Streusiedlungen mit weniger als 250 Einwohnern, die abseits definierter Verbindungen liegen (vgl. Karte „Siedlungsstrukturelle Gliederung Nord- und Südraum“). Für diese abseits gelegenen sehr kleinen Siedlungsgebiete ist eine wirtschaftliche ÖPNV-Anbindung nicht möglich.

Die Erschließung und die Definition der Haltestelleneinzugsbereiche berücksichtigt die in Kapitel 4.2.1 dargestellte Untergliederung der Gebietstypen in Kernbereich, verdichteter Bereich, Ortsteil und Siedlung.

■ **Tabelle 24: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche**

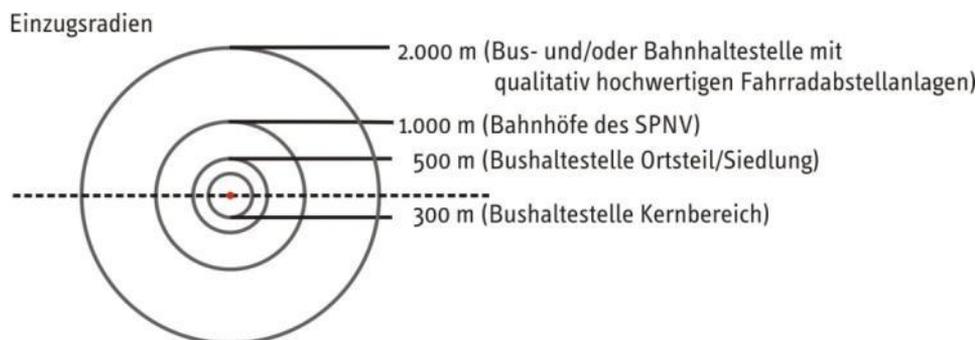
Kategorie	Standards / Messgrößen
Räumliche Erschließung mit dem ÖPNV	<p>Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen bzw. Bahnhöfe in einem Einzugsbereich von maximal:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 300 m: bei Bushaltestellen im Kernbereich und im verdichteten Bereich ● 500 m: bei Bushaltestellen im Ortsteil oder in einer Siedlung ● 1.000 m: bei Bahnhöfen des SPNV

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städte und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Folgende Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

- Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (z. B. Gewässer oder Schienenstrecken) im Einzelfall auch geringere Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.
- Für Siedlungsbereiche (auch mit mehr als 250 Einwohnern) und Gewerbestandorte, die nur sehr aufwändig erschlossen werden können, ist zu prüfen, ob eine Verbesserung der Anbindung über eine nahegelegene ÖPNV-Zugangsstelle mit dem Fahrrad erreicht werden kann. Die Einrichtung von qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen, mit etwaigen Sonderausstattungen wie Ladestationen für Elektrofahräder und / oder Leihfahräder, kann die Erschließungswirkung einer Haltestelle deutlich erhöhen.

In der nachfolgenden Abbildung wird die erweiterte Erschließungswirkung einer Haltestelle durch eine ertüchtigte Radverkehrsinfrastruktur dargestellt.

■ **Abbildung 5: Erweiterte Erschließungswirkung Haltestelle durch Ertüchtigung Radverkehrsinfrastruktur**



4.3.4 Standards der Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien **Angebotshäufigkeit** (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters einer Verkehrszeit) und **Regelmäßigkeit** (vertaktetes Fahrtenangebot mit möglichst stündlich wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von Bedeutung.

Die Standards zur Bedienungsqualität gelten grundsätzlich im gesamten Märkischen Kreis auf den jeweils definierten Relationen der Netzhierarchie. Hierzu wird eine **Taktzeit als Mindestbedienung für jede Netzkategorie, differenziert nach Verkehrszeiten**, formuliert. Diese gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Anforderungen an die Qualität von Umsteigevorgängen werden im Anschluss formuliert.

Zu beachten ist, dass sich die Taktzeit sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch durch das **Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien** (auch abschnittsweise) ergeben kann. Ferner fließt bei der späteren Bewertung der Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchisierung **sowohl das Fahrtenangebot auf den Buslinien als auch auf den SPNV-Linien** mit ein.

Ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans durch den Kunden sowie bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Märkischen Kreis ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60- bzw. 30-Minuten-Takt vorherrschend²². Wegen der leichten Merkbarkeit und der Möglichkeit zur Verdopplung bzw. Halbierung des Angebotes bei Nachfrageänderungen soll daher auch im Märkischen Kreis das **Taktraster von 15/30/60/120 Minuten** eingehalten werden.²³ Dies gilt im Besonderen für die Achsen und

22 Das Angebot auf der Ruhr-Sieg-Strecke weicht durch die abwechselnde Bedienung von RE 16 und RB91 hiervon ab. Für die Bahnhaltetpunkte Plettenberg, Werdohl, Altena und Iserlohn-Letmathe ergibt sich somit ein 20-/40-Minuten-Takt.

23 Sollte auf einer Linie im Märkischen Kreis Bedarf bestehen, häufiger als viermal die Stunde zu fahren, so sollte dort ein 10-Minuten-Takt vorgesehen werden. Von der Anwendung von 20- oder 40-Minuten-Takten oder periodisch wechselnden Takten (z.B. Bedienung alle 30 / 90 / 30 Minuten) ist entsprechend abzusehen.

Hauptverbindungen, wo im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Verknüpfungsqualität dabei sogenannte **integrale Taktfahrpläne** umgesetzt werden.

Wo nicht andere planerische Ziele (Herstellung von Umsteigemöglichkeiten bzw. Anschlüssen) entgegenstehen, sind die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abzustimmen, dass es zu einer **Taktverdichtung** kommt, also das z.B. in einem von zwei im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien bedienten Streckenabschnitt die Linien um 30 Minuten versetzt verkehren, sodass ein 30-Minuten-Takt besteht. Bei einer Linien-Bedienung im 120-Minuten-Takt ist bei der Planung besonderes Augenmerk auf Anschlüsse zu legen, um z.B. den Umstieg zwischen zwei im 120-Minuten-Takt verkehrenden Linien zu gewährleisten.

Aufgrund der höheren Fahrgastnachfrage ist in der Hauptverkehrszeit (HVZ) ein dichter Takt als in der Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) anzubieten. Die **Anforderungen im Schulverkehr** führen i. d. R. zu zusätzlichen Fahrtenangeboten, die das vorhandene Angebot verdichten.

In der folgenden Tabelle 25 werden die Standards der Bedienungsqualität im Märkischen Kreis definiert.

■ **Tabelle 25: Standards Bedienstungsqualität im Märkischen Kreis**

Netzkategorie	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)			
	HVZ Mo-Fr: 06:00 - 09:00 Mo-Fr: 15:30 - 19:00	NVZ Mo-Fr: 09:00 - 15:30 Mo-Fr: 19:00 - 20:30 Sa: 06:00 - 18:00	SVZ Mo-Fr: 05:00 - 06:00 Mo-Fr: 20:30 - 22:30 Sa: 18:00 - 22:30 So: 09:00 - 19:00/22:30	NaVZ Mo-Fr: 22:30 - 05:00 Sa: 22:30 - 06:00 So: 19:00 - 09:00
Achsen	T 30	T 30	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
Hauptverbindungen	T 30	T 60	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
Nebenverbindungen	T 60	T 60	T 120	-
Spezialverbindungen	Aufgrund der besonderen örtlichen und zeitlichen Nachfrageverhältnisse Verdichtung zur Hauptnachfragezeit bis T 15. In allen anderen Zeiten keine bzw. bedarfsgerechte Bedienung.			
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen				
Erschließungsverkehr Kernbereich	T 15 (4FP/h)	T 15 (4FP/h)	T 30 (2FP/h)	bedarfsgerechte Bedienung
Erschließungsverkehr verdichteter Bereich	T 30 (2FP/h)*	T 30 (2FP/h)*	T 60 (1FP/h)*	bedarfsgerechte Bedienung
Erschließungsverkehr Ortsteil und Siedlung	T 60 (1FP/h)	T 120 (0,5FP/h)	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung
<p>Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVZ = Nachtverkehrszeit. Die Bedienstungsqualität (Mindesttaktzeiten) orientiert sich an der vorherrschenden Taktfamilie des SPNV, d.h. der 30-Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforderungen in untergeordneten Hierarchiestufen.</p> <p>Generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.</p> <p>*städtische Bereich mit erhöhtem Nachfragepotenzial können häufiger bedient werden</p>				

In einzelnen Netzabschnitten kann die **parallele Bedienung** mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienstungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten. Vielmehr wird dadurch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt:

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele und Verknüpfungspunkten,
- parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen aufgrund hoher Nachfrage sowie
- Erschließung und Bedienung von Bereichen ohne SPNV-Haltepunkt

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

Dies gilt bspw. für Ausnahmefälle, z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten, Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln, aufgrund spezieller Fahrgastwünsche (z. B. zu den Ladenschlusszeiten) oder fehlender Nachfrage. Hier kann von der festen Taktfolge abgewichen werden. Diese Abweichungen sind jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn dadurch für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist.

Auf Grund ausbleibender ÖPNV-Nachfrage wurden in den vergangenen Jahren Fahrtenangebote zu bestimmten Uhrzeiten nicht mehr realisiert. Wenn es Hinweise und Indizien auf eine veränderte Nachfrage gibt, ist das Potenzial zur Wiederaufnahme zu prüfen.

4.3.5 Standards zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Standards zur Verbindungsqualität beschreiben **die Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten** (sowie im Verhältnis zur Reisezeit mit dem Pkw²⁴) und die **Zahl der Umstiege**.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Märkischen Kreis ist es daher, die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen. Die Anforderungen gelten grundsätzlich für die bereits dargestellten Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden mit ihren Stadt- und Ortsteilen sowie zu den Grund-, Mittel- und Oberzentren im Kreisgebiet bzw. benachbarten Zentren. Die Festlegung des Reisezeitverhältnisses erfolgt auf Grundlage der Netzkategorien der Netzhierarchie.

24 Für den MIV gilt hierbei der schnellste Weg zwischen Quelle und Ziel. Der Parksuchverkehr bleibt hierbei unberücksichtigt.

■ **Tabelle 26: Standards zur Verbindungsqualität im Märkischen Kreis**

Kategorie	Standards / Messgrößen	
Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Umsteigefreie Verbindung aller Orte mindestens mit dem zugehörigen Grundzentrum bzw. umsteigefreie Anbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde innerhalb von 30 Minuten • Verbindung der Städte und Gemeinden mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg • Verbindung aller Mittel- / Grundzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum (Iserlohn, Lüdenscheid, Dortmund oder Hagen) innerhalb von 60 Minuten (in der HVZ und NVZ) • Verbindung eines in einem SPNV-Korridor liegenden Siedlungsbereichs mit einem SPNV-Halt innerhalb von 30 Minuten (das Fahrtenangebot bleibt hier unberücksichtigt). 	
Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV ²⁵	Achsen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
	Hauptverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,8 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Nebenverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 2,1 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Spezialverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 2,1 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Erschließungs-, Verflechtungs- und Zubringernetz	maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
Umsteigehäufigkeit	Grundsätzlich maximal zwei Umsteigevorgänge zur Erreichung der zentralen Orte im Märkischen Kreis (sofern keine anderen Anforderungen formuliert werden)	

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städte und Gemeinden festgelegt werden:

- Die Anbindung eines SPNV-Halts aus umliegenden Siedlungsbereichen, die mittels Busverkehr nicht angefahren werden können, kann alternativ mit dem Fahrrad erfolgen, wenn die entsprechende Ausstattung an der SPNV-Zugangsstelle (vgl. Kap. 4.3.8) vorhanden ist und die topographischen Verhältnisse für eine Fahrradnutzung geeignet sind. Der erweiterte Einzugsbereich, gemäß Abbildung 5, ist zu berücksichtigen.

25 Gemäß: FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug oder zwischen Buslinien untereinander Anschlüsse mit möglichst geringen Wartezeiten zu gewährleisten. Verknüpfungspunkte sind diejenigen Haltestellen, an denen systematisch Anschlüsse / Übergänge zwischen den verschiedenen Produkten (Bahn, Bus) und Linien geplant und angeboten werden. In der Regel weisen sie neben umsteigenden Fahrgästen auch aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders hohe Zahl von Ein- und Aussteigern auf. Wesentliches Kennzeichen der Verknüpfungspunkte ist, dass Anschlüsse nicht nur geplant sondern auch in der Praxis weitgehend gesichert werden, z.B. bei Verspätungen.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Im Folgenden sind **die Verknüpfungspunkte dargestellt, die aus konzeptioneller Sicht für das ÖPNV-Gesamtangebot und die Verknüpfung der Teilräume von besonders hoher Relevanz** sind. Für diese werden Umsteigezeiten festgelegt. Für alle weiteren Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV ebenfalls sinnvoll aufeinander abzustimmen sind, unter Berücksichtigung, dass Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten gemäß Tabelle 27 Priorität haben. **Integrale Taktfahrpläne** mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Märkischen Kreis vor allem auf den Achsen und Hauptverbindungen vorzusehen, die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen daran auszurichten.

■ **Tabelle 27: Definition der Verknüpfungspunkte und der Anforderungen an die Umsteigezeit²⁶**

Verknüpfungspunkte	Umsteigezeit in Min.	Umsteigezeit zwischen den Verknüpfungspunkten in Min.
Altena Bahnhof	• 5 - 12	• 10 - 20
Altena Am Markaner ZOB	• 3 - 10	
Balve Bahnhof / Abzweig Bahnhof	• 3 - 10	-
Halver Sparkasse ZOB	• 3 - 10	-
Hemer Auf dem Hammer	• 3 - 10	-
Hemer ZOB	• 3 - 10	-
Iserlohn Stadtbahnhof	• 5 - 12	-
Iserlohn-Letmathe Bahnhof	• 5 - 12	• 15 - 25
Iserlohn-Letmathe Mitte	• 3 - 10	
Iserlohn K.-Adenauer-Ring ZOB	• 3 - 10	-

²⁶ Für Verknüpfungspunkte mit direkten Sichtbeziehungen und sehr kurzen Wegen zwischen den Fahrzeugen können auch kürzere Umsteigezeiten realisiert werden, sofern der Umstieg für alle Fahrgäste gesichert ist.

Verknüpfungspunkte	Umsteigezeit in Min.	Umsteigezeit zwischen den Verknüpfungspunkten in Min.
Kierspe Bahnhof / ZOB	• 3 - 10	-
Lüdenscheid Bahnhof	• 3 - 10 • 5 - 12 (zur Hst-Pos. 1)	-
Lüdenscheid Bräucken	• 3 - 10	-
Lüdenscheid-Brügge Bahnhof	• 3 - 10	-
Lüdenscheid Christuskirche	• 5 -12	-
Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	• 3-10 • bei Seitenwechsel 10 - 20	-
Meinerzhagen Bahnhof / ZOB Meinerzhagen Stadtparkasse	• 3 - 10 (Bus/Bus) • 5 - 12 (Bus/Bahn) • 3 - 10	• 7 - 15
Menden Bahnhof / Abzweig Bahnhof Menden Battenfeld	• 7 - 15 • 3 -10	-
Neuenrade Bahnhof	• 5 - 12	-
Plettenberg Bahnhof	• 3 - 10 (Bus/Bus) • 5 - 12 (Bus/Bahn)	-
Plettenberg Grünestraße ZOB	• 3 - 10	-
Schalksmühle Bahnhof / Rathausplatz	• 3 - 10 (Bus/Bus) • 5 - 12 (Bus /Bahn)	-
Werdohl Bahnhof	• 3 - 10 (Bus/Bus) • 5 - 12 (Bus/Bahn)	-

Zur Verbesserung der **inter- und multimodalen Verknüpfung** sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten vorzusehen (vgl. hierzu Kapitel 4.3.8).

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden:

- Von der Anforderung einer betrieblichen Anschlusssicherung bei Taktfolgen von 30 Minuten oder länger kann an einzelnen Verknüpfungspunkten abgewichen werden, sofern die Fahrplangestaltung und die Gestaltung wirtschaftlicher Fahrzeugumläufe dem entgegenstehen. Für den Fall von Anschlussverlusten ist eine geeignete Rückfallebene zu entwickeln (vgl. Kapitel 4.3.7).
- Da verschiedene Linien an mehrere Verknüpfungspunkte gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen.

4.3.6 Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung

Übergeordnetes Ziel ist es, ein **übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV** vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für Schnellbusverbindungen oder Linien des Regionalen Hauptnetzes oder Verwendung bestimmter Nummernkreise) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

Einzelne Kurse, die insbesondere auf den Achsen und Hauptverbindungen vom regulären Liniennetz abweichen, sind nur dann zulässig, wenn Einzelziele (z.B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu bestimmten Tageszeiten angefahren werden müssen und wenn möglich, zeitlich parallele Fahrten (Verstärker, Schnellkurse etc.) den direkten und damit beschleunigten Liniennetz bedienen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, zusätzliche Fahrten (Schülerfahrten, Schnellkurse, Verstärker) können abweichen. Bei kürzeren Fahrtzeiten, z. B. in der SVZ, ist an den Unterwegshaltestellen ggf. zu warten.

4.3.7 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist für die Fahrgäste neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif **ein entscheidendes Merkmal für die Beurteilung der Qualität des ÖPNV-Systems**. Dies ergeben regelmäßige Befragungen von Fahrgästen zur Kundenzufriedenheit. Dabei ist für den Fahrgast entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Als **Zielwerte** für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- **Als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweilige im Fahrplan veröffentlichte Abfahrtszeit an einer Haltestelle.**
- **Eine verfrühte Haltestellenabfahrt ist nicht zulässig (und aus Fahrgastsicht als Fahrtausfälle anzusehen).**
- **Verspätungen NVZ: Der Fahrplan ist durchgängig pünktlich zu fahren (Abweichungen bis 1 Minute).**
- **Verspätungen HVZ: Verspätungen von maximal 5 Minuten (bezogen auf die Ankunftszeit) sind im Einzelfall zulässig, sofern alle fahrplanmäßigen Anschlüsse sichergestellt werden können.**

Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für die Fahrplantreue. Sie haben ihre Linien kontinuierlich zu überwachen, müssen Problempunkte identifizieren und analysieren und müssen auf die übrigen Beteiligten zugehen, um Lösungen anzustoßen.

Für den Märkischen Kreis gilt die landesweit gültige **Mobilitätsgarantie NRW**. Hier heißt es: *Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug oder ein Taxi²⁷ zum Ziel nehmen. Voraussetzung für eine Kostenübernahme ist, dass das gewünschte Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten später an der Abfahrtshaltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben und es keine alternative Verbindung gibt. Außerdem darf es keine andere Fahralternative mit Bus und Bahn geben. Die Mobilitätsgarantie NRW greift nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen sowie bei Verspätungen, die während der Fahrt auftreten. Wird durch eine während der Fahrt auftretende Verspätung ein Anschluss verpasst, so greift die Garantie ebenfalls nicht. Hat hingegen ein Anschlussverkehrsmittel mehr als 20 Minuten Verspätung an der Umstiegshaltestelle, so kann die Mobilitätsgarantie NRW ab dieser genutzt werden.²⁸*

Die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit haben eine besondere Bedeutung für abseits gelegene Bereiche sowie für die Tagesrandzeiten, da zu diesen Bereichen und Zeiten ein begrenztes Angebots im Busverkehr besteht. Folgende ergänzende Leistungen sind von den Verkehrsunternehmen die landesweit gültige Mobilitätsgarantie NRW für den Märkischen Kreis den Fahrgästen anzubieten.

4.3.8 Qualitätsanforderungen Haltestellen

Die Qualitätsstandards für die Haltestellen im Kreisgebiet beschreiben die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung der Haltestellen. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Märkischen Kreis. **Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger zuständig.**

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Es sind die Anforderungen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes zu beachten, die bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV vorsehen. Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion
- Kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssysteme für blinde sowie seh- und hörbehinderte Personen

27 Es werden tagsüber bis zu 25 €/Person und im Abend- und Nachtverkehr (20 Uhr bis 5 Uhr) bis zu 50 €/Person erstattet

28 siehe www.mobigarantie-nrw.de

- Orientierungshilfen für Menschen mit Lernschwierigkeiten
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüber liegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Daher erfolgt zunächst eine Kategorisierung der Haltestellen.

■ **Tabelle 28: Kategorisierung der Haltestellen**

Kategorie	Haltestelle
Kategorie Ia	<p>Bedeutendste Verknüpfungspunkte Bus/Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Iserlohn: Stadtbahnhof, Letmathe-Bahnhof ■ Lüdenscheid: Bahnhof ■ Plettenberg: Bahnhof ■ Werdohl: Bahnhof
Kategorie I	<p>Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/Bus, hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Altena: Bahnhof, Am Markaner ZOB ■ Halver: Sparkasse ZOB ■ Hemer: ZOB ■ Iserlohn: Konrad-Adenauer-Ring ZOB, Letmathe-Mitte ■ Kierspe: Bahnhof/ZOB ■ Lüdenscheid: Brügge-Bahnhof, Sauerfeld ZOB ■ Meinerzhagen: Bahnhof/ ZOB ■ Menden: Bahnhof/Abzweig Bahnhof, Battenfeld ■ Neuenrade: Bahnhof ■ Plettenberg: Grüne Straße ZOB

Kategorie	Haltestelle
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schalksmühle: Bahnhof/Rathausplatz
Kategorie II	<p>Weitere Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Umsteigehaltestellen Bus/Bus sowie Haltestellen an aufkommensstarken Schulstandorten (Schulzentren). Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen und moderate Umsteigebedeutung.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Altena: Pleuger ■ Balve: Bahnhof / Abzweig Bahnhof ■ Hemer: Auf dem Hammer, Niederhemer, Westig Zeppelinstraße ■ Herscheid: Markt ■ Iserlohn: Unnaer Platz, Schillerplatz, Dechenhöhle, Hennen Bahnhof, Grüner Talstraße, Obergrüne Kirche ■ Lüdenscheid: Bräucken, Christuskirche, Höh/Abzw. Krankenhaus, Krankenhaus ■ Menden: Lendringsen/Sparkasse ■ Meinerzhagen: Stadtparkasse ■ Nachrodt-Wiblingwerde: Amtshaus ■ Plettenberg: Ohle Post, Holthausen ■ Werdohl: Kirche, Kleinhammer, Friedrich-Kessler-Platz
Kategorie III	<p>Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören)</p> <p>Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen</p>
Kategorie IV	<p>Haltestellen mit einem Busangebot, welches ausschließlich auf die Beförderung von Schülern von bzw. zur Schule ausgerichtet ist.</p>

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

■ **Tabelle 29: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
<i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i>					
Witterungsschutz ²⁹ für relevante Einstiegsrichtungen mit guter Einsehbarkeit auch der Sitzgelegenheit mit Schutz vor Wind, Regen, Sonne und Lärm	■	■	■	○*	○*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle (Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	■	■	○
Sitzgelegenheit ³⁰	■	■	■	■	○*
Abfallbehälter	■	■	■	■	○
<i>Fahrgastinformation</i>					
Haltestellenmast / -schild ³¹	■	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung (es gilt: Haltestellen sind nach Straßennamen, örtlich bekannten und wichtigen Zielpunkten wie öffentlichen Gebäuden, Kirchen, Plätzen etc. oder Ortsteilen zu benennen. Die Lage der Haltestelle muss aufgrund ihres Namens im Stadtplan in etwa auszumachen sein. Bei der Vermarktung von Haltestellenbezeichnungen durch Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass der o.g. örtliche Bezug im Haltestellennamen nicht verloren geht. Zudem sind Namen zu vermeiden, die ein öffentliches Ärgernis hervorrufen können. Namensänderungen sind im Vorfeld mit der jeweiligen Gemeinde und dem Aufgabenträger abzustimmen.)	■	■	■	■	■
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen) ³²	■	■	■	■	■

29 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

30 siehe Fußnote 29

31 Diese haben folgende Anforderungen zu erfüllen: Bei Ersatz-/Neubeschaffung Verwendung der Schildform „FIS“ o.ä. im einheitlichen Farbton rot; Angabe des Linienziels: für innerörtliche Linien: Zielhaltestelle (u. soweit möglich Ortsteil); für Nachbarortslinien: Gemeinde (u. soweit möglich Zielhaltestelle). Bei Bedienung durch bedarfsgesteuerte Verkehre ist die Rufnummer der Buchungshotline darzustellen.

32 Aushangfahrpläne mit Angabe von: Abfahrtszeiten, Linienband, Fahrtdauer (nach: VDV - Empfehlung „Aushangfahrpläne im ÖPNV“); Tarifinformationen: Fahrkartensortiment und Preisstufenübersicht, Servicenummer, Preisstufenübersicht der Region Ruhr-Lippe; Aushangkästen sind so zu dimensionieren, dass die Informationen vollständig ausgehängt werden können; Aushangkästen sind mit Servicenummern zu versehen (Meldung von Beschädigungen); gedruckte Fahrgastinformationen sind aus nicht bleichenden und wetterfesten Materialien zu erstellen; gedruckte Fahrgastinformationen sind aus nicht bleichenden und wetterfesten Materialien zu erstellen; gedruckte Fahrgastinformationen sind aus nicht bleichenden und wetterfesten Materialien zu erstellen; Kombinationen von rot/grünen Farben sind zu vermeiden, die Schriftgröße ist auch für Sehbehinderte ausreichend groß zu wählen. Die an Haltestellen

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Stadtliniennetzplan, schematischer Liniennetzplan Bus / Schiene, Haltestellenübersichtsplan)	■	■	○	○	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs, falls erforderlich	■	○	-	-	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	■	○	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	■	○	-	-
behindertengerechte Gestaltung/Barrierefreiheit					
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle ³³	■	■	■	■	○*
Bushaltestellen sind in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ³⁴ (Bordhöhe: 16 cm ³⁵)	■	■	■	■	.*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	■	.*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	■	○
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	○	○*	○*	.*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	■	-	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskrägung der Rampe) ³⁶	■	■	■	■	.*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	■	-

ausgehängten Kundeninformationen sind bei Änderungen im Angebot umgehend zu aktualisieren, dies gilt insbesondere für Fahrplan- und Tarifinformationen

33 siehe Fußnote 29

34 Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern. Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Fall unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall 14 cm an Busbuchten.

36 siehe Fußnote 29

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	■	○
Barrierefreie Toiletten	■	○	-	-	-
Sicherheit					
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben	■	■	■	○	-
Videüberwachung / Videoschutz ³⁷	■ /○	○	○	-	-
Notruf / Telefon	■	○	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung³⁸					
Park-and-ride-Stellplätze	■ ³⁹	○	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	■ ⁴⁰	○	○	-	-
Kurzzeitparkzonen	■	○	○	- ¹	-
Fahrradabstellanlagen (hochwertig, diebstahlsicher)	■	■	■	○ ¹	- ¹
Abschließbare Fahrradboxen	■	○	○	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	○	○	-	-	-
Fahrradverleihsystem	○	-	-	-	-
Sauberkeit					
Fahrgastinformationen: Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen; es ist bedarfsabhängig zu reinigen. Bei Anzeige von Verunreinigungen erfolgt Reinigung bei - Kategorie Ia: innerhalb von 4 Werktagen - Kategorie I innerhalb von 4 Werktagen - Kategorie I: innerhalb von 1 Woche - Kategorie III innerhalb von 1 Woche - Kategorie IV innerhalb von 2 Wochen nach Meldung.	■	■	■	■	■
Witterungsschutz: Zuständigkeit liegt bei den Kommunen; die Reinigung von Fahrgastunterständen aus Glas soll mindestens alle 4 Wochen erfolgen; die übrigen Wartehäuschen sollen bei Bedarf gereinigt werden	■	■	■	■	■

37 Hinweis: Die Realisierung von Videüberwachung/Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen. Kriterien können die Häufigkeit von Übergriffen, Höhe und Schwere von Schäden, Verletzungsgefahr Unbeteiligter zum Beispiel durch Glasscherben oder ähnlich sein. Es ist zwischen permanenter und Bildaufzeichnung nur bei relevanten Situationen zu unterscheiden. Für die datenschutzrechtliche Zulässigkeit ist es dabei unerheblich, ob eine Videokamera dauerhaft oder nur zeitweise aufzeichnet.

38 unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten

39 siehe Fußnote 29

40 siehe Fußnote 29

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
Nach Anzeige von Verunreinigungen soll die Reinigung innerhalb von 4 Werktagen erfolgen	■	■	■	■	■
Haltestellenfläche (einschließlich Mülleimer): Zuständigkeit liegt bei den Kommunen; Reinigung bei - Kategorie Ia: 1 mal wöchentlich - Kategorie I: 1 mal wöchentlich - Kategorie II: 1 mal wöchentlich - Kategorie III und IV: Reinigung nach Bedarf	■	■	■	■	■
Instandhaltung					
Fahrgastinformation: Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen; bedarfsabhängig auszutauschen. Bei Anzeige von fehlenden bzw. beschädigten Fahrgastinformationen (Erfassung u.a. im Rahmen von Kontrollfahrten der Verkehrsaufsicht) erfolgt Schadenbehebung bei - Kategorie Ia: innerhalb von 1 Woche - Kategorie I: innerhalb von 1 Woche - Kategorie II: innerhalb von 1 Woche - Kategorie III: innerhalb von 1 Woche - Kategorie IV: innerhalb von 1 Woche nach Meldung.	■	■	■	■	■
Beschädigte Fahrgastunterstände und Haltestellenflächen, die aufgrund von Schäden oder Mängeln die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleisten, sind unverzüglich durch die Kommune zu reparieren	■	■	■	■	■
Sonstige Mängel am Witterungsschutz und an der Haltestellenfläche sind von der Kommune innerhalb von 4 Werktagen nach Meldung zu beseitigen, sofern die Ersatzbeschaffung dies ermöglicht	■	■	■	■	■
Dokumentation					
Es ist ein Haltestellenkataster mit Inventarisierung der Ausstattung, statistischer Auswertung der Schadenshäufigkeit und -art, Auflistung der durchgeführten Instandhaltungsarbeiten und Reinigungstermine zu führen; das Haltestellenkataster wird durch das jeweilige Verkehrsunternehmen geführt.	■	■	■	■	■

Vorzusehen ist ferner die Ausstattung von Endhaltestellen (Haltestellen, an denen das Fahrpersonal regelmäßig eine längere Wartezeit im Rahmen seiner Dienst- und Wendezeit abhält) mit sanitären Anlagen für das Fahrpersonal.

Für die Umsetzung der Standards ist **mit erster Priorität der Aus- und Umbau der Haltestellen an den Verknüpfungspunkten der 1. und 2. Kategorie** erforderlich, so hier noch kein Umbau in den letzten Jahren stattgefunden haben sollte. Für die Haltestellen der weiteren Kategorien sind in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden Prioritätenlisten zu erstellen.

Abweichungen von den dargestellten Standards sind bei der Neueinrichtung einer Haltestelle für eine Testphase (max. zwei Jahre) möglich. Hier können die Standards der Kategorie IV angewendet werden. Danach sind jedoch das tatsächliche Fahrgastaufkommen zu erfassen und die entsprechenden Ausstattungsmerkmale zu ergänzen.

4.3.9 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Kreisgebiet beschreiben die erforderliche Ausstattung, das Alter, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb und Sicherheit eine wichtige Rolle.

Grundsätzlich sind für die Ausstattung von Neufahrzeugen die relevanten Vorschriften und Richtlinien der EU, des VDV und die aktuellen Grenzwerte zu Schadstoffemissionen einzuhalten.

Die Qualitätsstandards für Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Märkischen Kreis eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen sind die jeweiligen Konzessionsinhaber zuständig.

■ **Tabelle 30: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge**

Kategorie	Standards / Messgrößen
Fahrzeugalter und -typ	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von mindestens 50 % der jährlichen Betriebsleistung eines Verkehrsunternehmens mit Fahrzeugen, die maximal 78 Monate alt sind • Maximales Fahrzeugalter für alle im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge: 10 Jahre (für Reservefahrzeuge gilt eine Höchstgrenze von 14 Jahren für Solobusse sowie von 15 Jahren für Gelenkbusse) • Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik auf allen Fahrten auf den Linien der Achsen und Hauptverbindungen sowie in den Stadtverkehren. Der Einsatz von Fahrzeugen mit stufenlosem Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür ist auf allen Linien zulässig (Low-Entry-Fahrzeuge). Die Anzahl der eingesetzten Low-Entry-Fahrzeuge darf maximal 1/3 des gesamten Fahrzeugbestandes eines Konzessionärs inklusiv seiner Subunternehmer umfassen. • Lediglich auf explizit ausgewiesenen und mit dem Aufgabenträger abgestimmten Fahrten mit bedarfsgesteuerten Angeboten und Bürgerbussen kann von der Anforderung, Fahrzeuge mit Niederflurtechnik oder stufenlosem Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür einzusetzen, abgewichen werden.

Kategorie	Standards / Messgrößen
Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge sind mit mindestens 2 Türen auszustatten; für Busse ab 10 m Länge sind doppelbreite Türen (>1250 mm) erforderlich • kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (besonders Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegs-kante, Haltegriffe und -stangen) • Absenkvorrichtung (Kneeling) zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite, Absenkbarkeit der Einstiegs-kante um ca. 80 mm • Hublift oder fahrzeuggebundene Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in ausreichender Länge; Rufeinrichtung für die Hublift- / Rampennutzung innen und außen • Haltewunsch-tasten mit akustischer / optischer Bestätigung, die in der Regel von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen erreichbar sind
Nutzungssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestangen und/oder Haltegriffe gangseitig • Fensterschutzstange im Bereich des Stehperrons • Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen im Bereich des Stehperrons / der Sondernutzungsfläche • Absperrung des Raumes zwischen Fahrer und dem ersten Türflügel über Federpendel oder vergleichbare technische Lösungen • Innenraumbeleuchtung getrennt zuschaltbar für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). • Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z. B. Spots oder Trittstufenleuchten) • Das Verkehrsunternehmen garantiert die technische Schadensfreiheit der im Fahrgastbetrieb eingesetzten Fahrzeuge; Fahrzeuge mit nicht sicherheitsrelevanten Schäden dürfen max. 5 Tage im Betrieb bleiben; Fahrzeuge mit sicherheitsrelevanten Mängeln sind unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen
Fahrgastinformation im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (digitales Ansagegerät mit geräuschabhängiger Lautstärkeregelung) • Optische (elektronische) Haltestellenanzeige; elektronische Anzeige des Linienverlaufes (Linienband) • Bordmikrofon für Ansagen • Akustische und optische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer
Fahrgastinformation am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Linienbeschilderung außen: Frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige; den besonderen Belangen von sehbehinderten Fahrgästen muss Rechnung getragen werden, insbesondere bei Schriftgröße, Kontrast, Reflexionsfreiheit • Im Bereich hinter dem Fahrer-arbeitsplatz oder an der Trennscheibe vor der ersten Sitzreihe sind folgende Informationen anzubringen: Name des VU, „Im Auftrag ...“ (Zuordnung zum Konzessionär), „Schlaue Nummer“ / Servicenummer, E-Mail / Homepage des Konzessionärs

Kategorie	Standards / Messgrößen
<p>Fahrgastkomfort/ Barrierefreier Bus</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In den Gängen der Fahrzeuge dürfen sich keine Stufen oder Podeste befinden. • Mindestsitzabstand von 71 Zentimetern • Mindestens eine ausgewiesene Sondernutzungsfläche bei Tür 2 für mindestens einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen und sicherheitsrelevanten Prallplatten für Rollstuhlfahrer. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wird eine Mindestlänge der Sondernutzungsfläche von 2,00 Metern oder alternativ von zwei Sondernutzungsflächen empfohlen. • Rückenstütze im Bereich des Stehperrons • kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen) • Heizung und Klimaanlage (Luftkühlung) • Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, die mit leicht erkennbaren Piktogrammen versehen sind • Seiten- und Frontscheiben sind grundsätzlich von Werbung frei zu halten. Ausnahmen: 1. Beklebungen mit ÖPNV-produktbezogenen Informationen/Logos, 2. auf der linken Fahrzeugseite teilweise Beklebung mit Werbung aus semitransparenter Window-Graphics-Folie, sofern diese nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen der Sicht der Fahrgäste führt: ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 zur Gewährleistung eines unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barrierefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte; maximal 20% der gesamten Seitenfensterflächen dürfen mit Werbung beklebt werden, wobei das ungestörte Rausschauen insbesondere zur rechten Seite (Einsichtigkeit Haltestellen) gewährleistet sein muss.) • Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an/bei Tür 2 sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche • Alle Tasten müssen sich farblich von ihrer Umgebung absetzen und deutlich erkennbar sein • Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Rollatoren (z.B. Gurte) • Die Fahrradmitnahme im Bus ist im Märkischen Kreis grundsätzlich möglich. Sofern keine weiteren Transportmittel wie Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sind, kann das Fahrrad auf der Sondernutzungsfläche abgestellt werden. Auf speziell ausgewiesenen Linien sind Fahrradträger oder Fahrradanhänger mitzuführen. Diese Linien sowie die relevanten Zeiträume werden zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abgestimmt.
<p>Umwelt- und Leistungsstandards</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Angemessene Motorleistung zur Erfüllung der betrieblichen Vorgaben (abhängig von der Topografie) • Einhaltung von Euro-Normen (aktuell Euro -VI-Norm bei Neufahrzeugen) • Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche

Kategorie	Standards / Messgrößen
Vertrieb und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandensein eines Fahrkartenverkaufsgerätes mit ggf. weiteren Ausstattungselementen (z. B. Chipkartenlesegerät). Das Kassen- und Druckersystem muss in der Lage sein, Fahrscheine des Ruhr-Lippe- / Westfalen-Tarifs, des NRW-Tarifs und ggfs. der Tarife von Nachbarverkehrsverbänden bzw. -gemeinschaften auszustellen. • Informationsmaterialien und Möglichkeiten zu deren Bereitstellung • Alle Fahrzeuge sind mit einer Informationstafel (Klapprahmen DIN A2), die hinter dem Fahrerplatz angebracht wird und ausschließlich zu ÖPNV Werbezwecken zu nutzen ist, auszustatten
Betriebstechnik	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeuge müssen über ein einheitliches digitales Funknetz verfügen; die Kommunikation mit einer während des gesamten Bedienungszeitraumes besetzten Leitstelle muss kreisweit gewährleistet sein. Für Bürgerbusse sowie Fahrzeuge, die für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen eingesetzt werden, ist eine Kommunikation über Handy ausreichend. Möglichkeit der direkten Kommunikation von Fahrer zu Fahrer im Nahbereich sollte ermöglicht werden. • Lautsprecheranlage im Innenraum mit Bordmikrofon (Ausführung als 2-Kanal-Anlage mit zusätzlichem Eingang für akustische Haltestellenansage)
Sauberkeit der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Reinigung der Fahrzeuge ist das VU zuständig • Innerhalb der Fahrzeuge ist das Rauchen nicht gestattet • Vor Dienstbeginn hat das Fahrzeug frei zu sein von: Innen: Müll, klebrigen und abfärbenden Rückständen, Schmierereien, Feuchtigkeit auf Böden und Scheiben; Außen: Verunreinigungen auf Scheiben, die die klare Durchsicht behindern • Vandalismusschäden im Fahrzeug sind innerhalb einer Woche zu beseitigen • Vandalismusschäden am Fahrzeugäußeren sind umgehend zu beseitigen • Es sind folgende Reinigungsintervalle mindestens einzuhalten: Grobreinigung nach jedem Umlauf (mindestens Aufsammeln des herumliegenden Mülls); Kleine Innenreinigung täglich (Müllbeseitigung, Feugen / Saugen des Bodens); Grundreinigung 1 mal pro Monat oder bei entsprechender Verschmutzung häufiger (Feuchtreinigung von Böden, Fenstern und Haltestangen, Absaugen der Polster); Grundreinigung der Polster halbjährlich; Außenreinigung nach Bedarf; Außerordentliche Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen

Abweichungen: Die vollumfängliche Ausstattung von Niederflurtechnik für bedarfsgesteuerte Bedienformen wird aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gefordert. Um mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, tragen die Verkehrsunternehmen Sorge, dass bei bedarfsgesteuerten Bedienformen mindestens die Voraussetzungen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren und falt-/klappbaren Rollstühlen usw. erfüllt werden. Beförderungen, die die Mitnahme von nichtfalt-/nichtklappbaren Rollstühlen

etc. implizieren, sind in Kooperation mit Partnern aus der freien Wohlfahrtspflege zu erbringen, bei denen entsprechende Fahrzeuge vorgehalten werden.

4.3.10 Qualitätsanforderungen Personal

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens, der Hilfsbereitschaft, des Fahrverhaltens etc. sind ähnlich bedeutend einzuschätzen wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge.

■ **Tabelle 31: Standards Fahrpersonal**

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache • Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen. Auch über die tariflichen Übergangsgebiete und über Sonderangebote (z.B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können • Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden • Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes • Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte) • Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können sowie • Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten • Sofern vom Verkehrsunternehmen vorgegeben, Tragen einer Dienstkleidung • Über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens jährliche Schulung der Fahrzeugführer. Inhalte sind <ul style="list-style-type: none"> a. Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung) b. korrektes Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. c. freundlicher Umgang mit Fahrgästen und Kunden d. Deeskalationstraining • Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal ist Service-/Sicherheitspersonal einzusetzen • Anreizsystem zur Vergütung guter Fahrerleistung ist zu entwickeln

4.3.11 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

Bei Störungen ist zwischen „geplanten“ und unvorhersehbaren Störungen zu unterscheiden. Unvorhersehbare Ereignisse (z.B. Straßensperrungen aufgrund von Verkehrsunfällen) können zu einer einmaligen Abweichung vom Fahrplan führen, für die planerisch keine Vorsorge getroffen werden kann. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, Störungen zu erfassen. Das **Fahrpersonal meldet Störungen an die Leitstelle**, woraufhin Entscheidungen für den Betriebsablauf auch auf weiteren Linien getroffen werden können. So können z.B. bei kleineren Fahrplanabweichungen Linien an Verknüpfungspunkten **zum Warten aufgefordert** werden, wodurch **Anschlüsse gesichert** werden.

Geplante Eingriffe im Straßennetz, die Störungen des Betriebs nach sich ziehen werden, sind rechtzeitig vom Straßenbaulastträger beim Aufgabenträger und beim Verkehrsunternehmen zu melden. Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen sind im Vorfeld **mit den Unternehmen und dem Märkischen Kreis** abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren.

Die Straßenbaulastträger sind verantwortlich für eine störungs- und mangelfreie Straßeninfrastruktur. Der Märkische Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV und die Verkehrsunternehmen wirken durch Anzeige von Mängeln und Schäden **auf die Straßenbaulastträger** hin, die Straßen in einen Zustand gebracht werden, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Die Anforderungen zur **Weitergabe der Informationen bis zum Fahrgast** werden im Kapitel 4.3.12 dargestellt. Bei regelmäßig wiederkehrenden Veranstaltungen sind dauerhaft installierte Ersatzhaltestellen auf der Umleitungsstrecke vorzusehen.

Der ÖPNV ist z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und / oder Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen zu beschleunigen (siehe hierzu Kapitel 7.2). Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der zentralen Haltestellen und ZOBs in den Kernstädten der zentralen Orte im Märkischen Kreis.

Anforderungen zur Fahrplanzuverlässigkeit werden in Kapitel 4.3.7 beschrieben.

4.3.12 Anforderungen an Information und Vertrieb

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potentiellen) Fahrgäste ist entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon (Anruf oder App) oder Internet.

Unter „Vertrieb“ werden alle Dienstleistungen verstanden, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten und der Weitergabe von Informationen stehen. Beschrieben werden die Vertriebswege und Vertriebsstätten.

Es kommen folgende Vertriebswege in Betracht:

- Verkaufsstellen und Service-Center
- Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen
- Bestellservice über Internet oder nach Telefonkontakt
- Stationäre Fahrscheinautomaten

Printmedien

Unter Printmedien werden die Veröffentlichungen zum ÖV-Angebot, insbesondere Fahrplan, Tarif und Liniennetz in gedruckter Form verstanden. An Printmedien sind folgende Anforderungen zu stellen:

- eindeutig, klar und schnell verständlich,
- übersichtlich, anschaulich und gut lesbar,
- behindertengerecht,
- robust und widerstandsfähig gegen Verschleiß,
- wiedererkennbares Design,
- aktuell.

■ **Tabelle 32: Standards Printmedien**

Kategorie	Standards/Messgrößen
Fahrplanbuch	<p>Es ist ein Fahrplanbuch für das gesamte ÖV-Angebot zu erstellen. Dieses kann in Teilausgaben (z.B. Nord- und Südbereich) geteilt werden. Die Fahrplanbücher sind jeweils zum Fahrplanwechsel neu zu erstellen. Die Fahrplanbücher enthalten mindestens folgende Informationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplantabellen zu allen Linien des konzessionierten Linienverkehrs und des SPNV • Erläuterungen zu Änderungen im neuen Fahrplan • Ausführungen zum Angebot und zum Umgang mit bedarfsgesteuerten Angeboten • Haltestellenverzeichnis • Haltestellenfunktionspläne für die Verknüpfungspunkte Bahn / Bus, ZOB und weitere wichtige Verknüpfungspunkte Bus / Bus • Tarifinformationen (Fahrkartensortiment, Preisstufenübersicht lokal / regional, Tarifinformationen) • Beförderungsbedingungen • Besondere Serviceangebote • Verzeichnis der Service - Center und Vertriebsstellen • Informationen zu Servicenummern, Adressen, Zuständigkeiten

Kategorie	Standards/Messgrößen
Liniennetzplan	Es ist ein Liniennetzplan für das gesamte ÖV - Angebot im MK einschließlich der kreisgrenzüberschreitenden Verbindungen zu erstellen. Zur Tarifinformation ist ein Preiszonenplan zu erstellen. Eine dazu ergänzende tabellarische Darstellung der Preisstufen ist wünschenswert. Diese Medien sind bei Bedarf zum Fahrplanwechsel aktualisiert neu herauszugeben. Linien mit nur temporärem Angebot sollten entsprechend gekennzeichnet werden.
Stadtliniennetzplan	Für alle Kommunen sind separate Stadtliniennetzpläne auszugeben.
Tarifinformation	Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten. Die Darstellung kann kreis- oder gemeindebezogen erfolgen.
Plakate	Über wichtige Änderungen im ÖPNV - Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz, langfristige Baustellen usw.) ist durch Aushang entsprechender Plakate in den Bussen rechtzeitig zu informieren.
Printmedien	Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o.ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse zeitnah zu veröffentlichen
Vertrieb und Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanbuch, Liniennetzplan, Stadtliniennetzplan und Pocket-Folder werden über die Service-Center bzw. Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ganzjährig vertrieben. Neben der persönlichen Abholung ist eine telefonische / schriftliche Bestellung mit Zusendung per Post möglich. • Ein Vertrieb der Medien über weitere Stellen wie etwa Bürgerämter ist wünschenswert. • Fahrplanbücher und Liniennetzpläne werden mindestens 4 Wochenlang nach ihrer Veröffentlichung in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen angeboten. • Die Auflagen sind so zu bemessen, dass eine lückenlose Verfügbarkeit der Medien gewährleistet ist. • Die Fahrplanmedien werden an Abo-Kunden kostenlos, an die übrigen Kunden kostenlos oder gegen einen Schutzgebühr (Fahrplanbuch) abgegeben.

Service in den Bussen

Bezüglich der Qualitätsstandards zur Serviceorientierung, zur Informiertheit, zum äußeren Erscheinungsbild und zu sonstigen Qualifikationen der in den Verkehrsunternehmen Beschäftigten mit Kundenkontakt wird auf das Kapitel 4.3.10 verwiesen.

■ **Tabelle 33: Standards Service in den Bussen**

Kategorie	Standards/Messgrößen
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> • Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zu Fahrzeiten, Anschlüssen und Tarifen im Bedienungsgebiet und berät den Fahrgast hinsichtlich seines Fahrtwunsches. • Es besteht für den Fahrer die Möglichkeit, fahrgastbezogene Informationen über eine Leitstelle zu beschaffen bzw. an diese weiterzugeben. • Das Fahrpersonal ist über aktuelle Änderungen informiert und gibt diese ohne Aufforderung an die Fahrgäste weiter.
Fahrscheinverkauf	<ul style="list-style-type: none"> • In allen Fahrzeugen im Gebiet des MK werden mindestens Fahrausweise des Bartarifs verkauft. Hierzu sind die Fahrzeuge mit Fahrausweisdruckern und Entwertern auszurüsten. • Neben dem Ruhr-Lippe-Tarif / Westfalen-Tarif wird der NRW-Tarif (soweit vertriebstechnisch möglich) verkauft. In Grenzübereichen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften / -verbänden sollen auch deren Tarife verkauft werden können. • In den Fahrzeugen ist die bargeldlose Bezahlung zu ermöglichen.

Service-Center/Verkaufsstellen

Öffentlicher Nahverkehr ist insbesondere für Erstnutzer eine erklärungsbedürftige Dienstleistung. Wollen Verkehrsunternehmen neue Kunden gewinnen, so müssen sie diese kompetent an das ÖPNV-Angebot heranführen. Fragen potentieller Kunden wie

- wo und wie kann ich die notwendigen Informationen zum Fahrplan und zum Tarif bekommen,
- wie habe ich diese zu verstehen,
- was muss ich bei der Nutzung von Bus und Bahn beachten,

sind von den Verkehrsunternehmen schlüssig zu beantworten. Nur wenn die notwendigen Informationen leicht zu erhalten sind, werden potentielle Neukunden nicht gleich von dem für sie unbekanntem System ÖPNV abgeschreckt.

Um eine angemessene Beratung zu gewährleisten, ist die Möglichkeit zum persönlichen Kundengespräch anzubieten. Art und Umfang des persönlichen Beratungsangebotes im MK wird nachfolgend erläutert.

- Mindestens in den beiden Oberzentren Iserlohn und Lüdenscheid sollen in verkehrsgünstiger Lage Service - Center vorgehalten werden, die umfassende Information und Beratung zum öffentlichen Verkehrsangebot bieten und das gesamte Fahrscheinsortiment vertreiben.
- In allen Städten und Gemeinden des Märkischen Kreises sollen flächendeckend Verkaufsstellen vorgehalten werden. Sie bieten ein Grundangebot an Kundeninformationen und das gesamte Fahrscheinsortiment.

- Die Öffnungszeiten der Service-Center und Verkaufsstellen entsprechen den tatsächlichen Kundenbedürfnissen.
- In den Bürgerbüros/-ämtern der Städte und Gemeinden sollte zukünftig die Möglichkeit zur Information über das örtliche ÖPNV-Angebot bestehen.

■ **Tabelle 34: Standards stationärer Service**

Kategorie	Standards / Messgrößen
Service-Center	<p>Die Service-Center liegen in verkehrsgünstiger Innenstadtlage in der Nähe von Bahnhöfen/ZOB. Die Service-Center erfüllen mindestens folgende Aufgabe: umfassende Beratung über das ÖPNV- und SPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif etc.), Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben/Verkauf von Medien, Entgegennahme vom Beschwerden/Reklamationen, Verwaltung von Fundsachen.</p> <p>Die Service-Center sollen ca. 40 Stunden in der Woche zu nachfragerlevanten Zeiten geöffnet haben.</p> <p>Die Personalausstattung soll sich an der Kundennachfrage orientieren. Die Service-Center sollen Besuchern den Zugang zur elektronischen Fahrplanauskunft ermöglichen, so dass diese Fahrplaninformationen selbstständig ausdrucken können.</p> <p>Zur individuellen Planung sind detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Mobilitätsberatung im Service-Center anzubieten.</p>
Verkaufsstellen	<p>In allen 15 Städten und Gemeinden des MK sind Verkaufsstellen flächendeckend, d.h. in der Nähe zentraler Haltestellen und in den Ortsteilen, vorzuhalten.</p> <p>Die Verkaufsstellen erfüllen mindestens folgende Aufgabe: Grundangebot an Kundeninformationen, Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben / Verkauf von Medien. Anzustreben ist die Möglichkeit der elektronischen Fahrplanauskunft in den Verkaufsstellen.</p> <p>Die Öffnungszeiten der Verkaufsstellen orientieren sich möglichst am Angebot der Service-Center. Die Öffnungszeiten können durch eine Mittagspause unterbrochen werden.</p> <p>Die Verkaufsstellen sind durch eine einheitliche Außenwerbung kenntlich zu machen.</p>
Bürgerbüros / -ämter	<p>Um den Bürgerinnen und Bürgern an ihrem Wohnort die Möglichkeit zur persönlichen ÖPNV-Information zu bieten, sollten die Bürgerbüros/-ämter der Städte und Gemeinden in die Lage versetzt werden, Beratungen in einfacheren Angelegenheiten durchzuführen. Hierzu sind sie mit dem Zugang zur elektronischen Fahrplanauskunft sowie Informationsmaterialien auszustatten. Ein Fahrscheinverkauf sollte ggfs. möglich sein. Die Betreuung (z.B. Schulung) dieses Beratungsangebotes der Bürgerbüros/-ämtern liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen.</p>
Öffentliche Einrichtungen mit hohem Bezug zum ÖPNV	<p>Die Ausstattung von zentralen Einrichtungen in den Städten und Gemeinden des Märkischen Kreis mit Monitoren mit dynamischen Fahrgastinformationen („Abfahrtsmonitore“) sind wünschenswert</p>

Information per Telefon und Internet

Sowohl bei der Beschaffung von Informationen durch den Kunden als auch dem Dialog zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen (Anregungen, Beschwerden) kommen Telefon, Smartphone-App und Internet eine große Bedeutung zu. Insbesondere in einem großen Flächenkreis wie dem Märkischen Kreis spielen diese nicht ortsgebundenen Informationskanäle eine wichtige Rolle. Daher sind sie in Zukunft weiter auszubauen.

Für die zunehmend bedeutsameren bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (Anruf-Sammel-Taxi, TaxiBus und Anruf-Linien-Fahrten) sind die einheitlichen Buchungsmöglichkeiten weiter zu entwickeln.

■ **Tabelle 35: Standards Information über Telefon und Internet**

Kategorie	Standards / Messgrößen
Buchung bedarfsgesteuerter Verkehre	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Buchung von vom Aufgabenträger finanzierten Fahrten bedarfsgesteuerter Angebote (TaxiBus und Anruf-Linien-Fahrten) im Kreisgebiet ist eine einheitliche, aus dem Festnetz und dem Mobilfunknetz gleichermaßen erreichbare Telefonnummer vorzuhalten. • Die Erreichbarkeit der Hotline ist an allen Wochentagen zu gewährleisten. • Für die verschiedenen Angebote ist eine einheitliche Buchungsfrist vorzusehen. Diese darf maximal 45 Minuten betragen, eine Verkürzung auf einheitlich 30 Minuten ist anzustreben. • Die Buchungsmöglichkeit per Internet ist zu gewährleisten. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.
Information per Telefon	<ul style="list-style-type: none"> • Für die telefonische Kundeninformation wird die landesweiteinheitliche „Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ eingesetzt. • Die Erreichbarkeit der telefonischen Kundeninformation ist an allen Wochentagen ganztägig zu gewährleisten. • In der Zeit von Montag bis Samstag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufern neben Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot und zum Tarif auch Informationen zu aktuellen Änderungen sowie kurzfristigen Betriebsstörungen gegeben werden kann. • In der Zeit von werktags 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr und sonntags ganztägig ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufer Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot sowie – soweit möglich – Informationen zu aktuellen Änderungen erhalten. • Die bereitzustellende Kapazität hat sich an der tageszeitlich schwankenden Zahl der Anrufe auszurichten. Sicherzustellen ist, dass 80 % der Anrufer bei normaler Verkehrslage im 1. Versuch bedient werden. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen. • Anzustreben ist die Einführung einer kreisweiten Informations-App mit automatisierten Informationen; (auch akustische Ansage).

Kategorie	Standards / Messgrößen
Information per Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Das gesamte Internetangebot ist barrierefrei auszugestalten (barrierefreies Internetangebot). • Die Fahrplanauskunft per Internet (EFA bzw. HAFAS) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist auch eine Tarifauskunft für das Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe und angrenzende Räume anzubieten. • Informationen zu aktuellen Änderungen (z.B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) innerhalb von 24 Stunden in das System einzupflegen. • Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf den Homepages der Verkehrsunternehmen laufend aktuell darzustellen. Eine Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft ist anzustreben. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen. Für den Fahrscheinkauf (Zeitkarten) per Internet sind geeignete Lösungen anzubieten. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen sind die Fahrpläne aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten. • Anzubieten sind weiterhin Infos zu Zuständigkeiten / Ansprechpartnern. • Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch das Internet abrufbar sein.

Verkauf von Tickets

Das Ticketsortiment der örtlich geltenden Tarife ist über die verschiedenen Vertriebswege anzubieten.

<ul style="list-style-type: none"> ■ Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen oder an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe erworben werden (siehe hierzu auch Kapitel 3.3.12). ■ Der Ausbau des Sortiments elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten im Rahmen des Handytickets ist anzustreben. ■ Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein. ■ Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

4.3.13 Anforderungen an das Marketing

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes sind durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsunternehmen und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Dabei sind in Kooperation mit weiteren Partnern übergreifende Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln. Durch Marketingaktivitäten (z. B. Imagekampagnen, kontinuierliche Pressearbeit/Öffentlichkeitsarbeit, Events, Sponsoring etc.) werden Bekanntheitsgrad und Image des ÖPNV gepflegt und verbessert. Ziel ist es, vorhandene Kunden zu pflegen und neue zu gewinnen. Marketingmaßnahmen erfolgen unternehmensübergreifend in einem einheitlichen Design, welches durch Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger unter der Vorgabe der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe / des künftigen Westfalentarifs zu entwickeln und abzustimmen ist. Marketingmaßnahmen auf Basis des etablierten Corporate Designs sind fortzuentwickeln.

4.3.14 Anforderungen an das Qualitätscontrolling

Wer als Aufgabenträger Verantwortung für die ÖPNV-Bedienung seiner Bürgerinnen und Bürger trägt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufwendet, der hat auch zu gewährleisten, dass die vereinbarte Qualität erbracht wird.

Nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3.12.2009 in Deutschland unmittelbare Wirkung entfaltet, dürfen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge („öDA“) gewährt werden. Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geht einher, dass die zuständige Behörde die Betreiber dazu verpflichtet, die definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Der Auftragnehmer ist für die ordnungsgemäße Erbringung seiner Leistungen und die Höhe der vom Auftraggeber geschuldeten Vergütung beweispflichtig. Er kommt dieser Beweisspflicht durch die Vorlage von wahrheitsgemäßen Status- und Qualitätsberichten über die erbrachten Leistungen und die Erfüllung von Abrechnungspflichten nach.

Der Kreis hat somit als Besteller des ÖPNV sicherzustellen, dass die von ihm an Verkehrsunternehmen geleisteten Ausgleichsleistungen u.a. aufgrund von objektiv und transparent aufgestellten Parametern gewährt werden. Objektiv und transparent bedeutet auch, dass sie nachprüfbar sind. Das für die Messung und Überwachung der gesetzten Qualitätsziele notwendige Qualitätscontrolling wird in enger Abstimmung zwischen dem Kreis als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen aufgebaut. Bausteine für das Qualitätscontrolling sind:

- Nachweise der Verkehrsunternehmen (z.B. betriebliche Messdaten),
- spezielle Qualitätsprüfungen,
- Kundenbefragungen und
- Beschwerdemanagement.

Unter speziellen Qualitätsprüfungen wird der Einsatz von Qualitätstestern verstanden. Dies sind Stammkunden, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes für Fahrten im ÖPNV Quali-

tätsprotokolle erstellen, die anschließend ausgewertet werden. Hierdurch kann die Wahrnehmung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des Kunden dokumentiert werden.

Durch Kundenbefragungen können Kundenerwartungen erfasst werden. Dies kann beispielsweise durch Interviews mit Fahrgästen oder Fragebogenaktionen erfolgen. Ein Schwerpunkt des Qualitätsmonitoring bildet das Beschwerdemanagement. Ein kundenorientiertes Beschwerdemanagement greift Kritik und Anregungen der Kunden auf und setzt sie in qualitätssichernde und qualitätsverbessernde Maßnahme um.

Der Prozess des Qualitätscontrollings beinhaltet folgende Punkte:

- Weiterentwicklung des Beschwerdemanagements bei den Verkehrsunternehmen, mit kontinuierlicher Berichterstattung und Abstimmungsrunden zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen, mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung des ÖPNV.
- Der Aufgabenträger prüft regelmäßig die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen. Basis hierfür sind die durch die Verkehrsunternehmen geführten Nachweise zur:
 - Mitarbeiterschulung
 - Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen
 - Leistungserbringung, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit
- Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.
- Mit Hilfe eines Beschwerdemanagementsystems wird die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert. Ziele sind dabei die Kundenbindung und die rasche Klärung und Behebung von Problemen (spätestens nach drei Wochen, wünschenswert innerhalb von 10 Tagen, sollen Kunden eine Antwort auf ihre Beschwerden erhalten haben). Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für das Beschwerde- und Qualitätsmanagement und müssen dementsprechend eingehende Beschwerden dokumentieren, Maßnahmen ergreifen und dem Aufgabenträger in regelmäßigen Abständen Bericht erstatten.

4.3.15 Anforderungen an den Schülerverkehr

Schülerverkehre haben eine besondere Bedeutung für den ÖPNV. Der Schülerverkehr ist insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Aufgrund raumstruktureller und demographischer Veränderungen der letzten Jahre, sind die Rahmenbedingungen für den Schülerverkehr schwieriger geworden. Folgende Aspekte sind dabei besonders bedeutend und wirken sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus:

- Veränderungen der Schullandschaft mit der Ausweitung von Ganztagsunterricht, Standortschließungen, Schulfusionen und Kooperationen sowie die Einrichtung be-

sonderer Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich und räumlich) veränderten Schülerströmen. Seitens der Elternschaft wird der Anspruch auf umsteigefreie Verbindungen formuliert. Damit gehen tendenziell größere ausgeweitete Einzugsbereiche der Schulen, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit der Verkehre, weitere Wege für Schüler und insgesamt ein gesteigerter Beförderungsaufwand einher.

- In Folge des generellen Preisanstiegs (Kraftstoffe, Löhne und Gehälter, Fahrzeugkosten etc.) nimmt der Aufwand für die Durchführung des ÖPNV und insbesondere des Schülerverkehrs in Spitzenzeiten zu. Dies gilt v.a. dann, wenn eine hohe Angebotsqualität, z. B. durch eine moderne Fahrzeugflotte, geboten wird.
- Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung nehmen von Seiten der Schulen, der Elternschaft und der Gesellschaft allgemein fortwährend zu.
- Die zunehmenden spezifischen Anforderungen der Schülerbeförderung auf der einen Seite, wie auch die Anforderungen an die Beförderung für andere Fahrtzwecke (vor allem Berufs- und Freizeitverkehre) auf der anderen Seite, führen zu einer schwieriger werdenden Kombination bzw. Integration der einzelnen Fahrtzwecke. Zu lösen ist dies häufig nur durch Zusatzangebote mit entsprechenden Sprungkosten und damit insgesamt steigendem Aufwand.
- Das daraus resultierende Missverhältnis zwischen Aufwand und Erträgen wird zukünftig größer und kann durch den Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung aufgrund der eigenen Finanzsituation und der Kommunen zunehmend nicht mehr kompensiert werden.

Die Festlegung von verbindlichen Anforderungen an die Ausgestaltung des Schulverkehrs durch definierte Qualitätsstandards schafft die Möglichkeit, den vorgenannten Themenfeldern zu begegnen. Folgenden Aspekten wird dabei eine besondere Bedeutung beigemessen:

- Bedienungsangebot
- Warte- und Umsteigezeiten
- Reisezeit
- Sitzplatzanspruch
- Fahrtenhäufigkeit
- Erschließung

Im Folgenden werden Standards für den Schulverkehr im Märkischen Kreis dargestellt. Dabei ist im Sinne eines verständlichen Liniennetzes und Fahrplanangebots insbesondere zu beachten:

- Die Bedienung der Haltestellen für den Schülerverkehr erfolgt möglichst auf dem Hauptlinienweg einer Linie. Abweichende Linienwege vom regulären Linienweg mit der Bedienung weiterer Haltestellen speziell für den Schülerverkehr können dort vorgesehen werden, wo es die Anforderungen an einen sicheren Schulweg zwingend erfordert; auf Linien entlang von Achsen und Hauptverbindungen soll dies nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen.

- Grundsätzlich sollen die Linien entlang der Achsen und Hauptverbindungen in der Taktlage, die für die Aufnahme der Verknüpfungen z. B. zum SPNV relevant sind, verkehren; Abweichungen hiervon für die Belange des Schulverkehrs sind auf diesen Linien auf das notwendige Maß zu begrenzen, Verstärkerfahrten außerhalb der Taktlagen möglichst zu vermeiden. In diesem Falle soll eine Verdichtung des Taktes (z. B. vom 60- auf den 30-Minuten-Takt) erfolgen im Sinne eines leicht verständlichen Taktfahrplans.
- Im Ausnahmefall sollen lokale Ergänzungslinien für die Belange des Schülerverkehrs eingerichtet werden, wenn die Integration der Schülerfahrten in eine reguläre Linie deutliche Abweichungen des Hauptlinienwegs mit einem wenig transparenten Fahrplan ergeben würde.

Die im Folgenden dargestellten Standards gelten dabei nur **für Schüler aus dem Märkischen Kreis, die im Märkischen Kreis eine Schule** besuchen. Ferner gelten die Qualitätsstandards ausschließlich für die Beförderung der Schüler und Schülerinnen zur **nächstgelegenen öffentlichen Schule** des zu berücksichtigenden Schultyps (Primarstufe, Sekundarstufe I und II).

■ **Tabelle 36: Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr**

<i>Gilt nur für Schüler aus dem Märkischen Kreis, die im Märkischen Kreis die nächstgelegene öffentliche Schule des zu berücksichtigenden Schultyps besuchen.</i>	
Kategorie	Standards / Messgrößen
Einfache Entfernung nach der sich ein Anspruch auf Vorhandensein eines ÖPNV-Angebot ableitet (SchfkVO ⁴¹ konform)	<ul style="list-style-type: none"> • Grundschulen: ab 2 km Schulweg • Sekundarstufe 1: ab 3,5 km Schulweg • Sekundarstufe 2: ab 5 km Schulweg
Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor solle generell nicht länger als 500 m sein • Bei Gymnasien und Berufsschulen bis zu 800 m
Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußweg zwischen Wohnung und Haltestelle soll für Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen nicht größer als 500 m sein • Bei Bahnstationen bis zu 1.000 m
Maximale Dauer des gesamten Schulwegs (ohne Wartezeit) innerhalb des Kreisgebiets (Hin- u. Rückweg)	<ul style="list-style-type: none"> • Grundschulen: nicht mehr als eine Stunde • Weiterführende Schulen: nicht mehr als drei Stunden
Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende und Busabfahrt vergehen darf	<ul style="list-style-type: none"> • Grundschulen: nicht mehr als 30 Minuten • Weiterführende Schulen: nicht mehr als 30 Minuten (Schulbeginn) • Weiterführende Schulen: nicht mehr als 45 Minuten (Schulende)

41 Schülerfahrkostenverordnung

<i>Gilt nur für Schüler aus dem Märkischen Kreis, die im Märkischen Kreis die nächstgelegene öffentliche Schule des zu berücksichtigenden Schultyps besuchen.</i>	
Kategorie	Standards / Messgrößen
Startzeit früheste mögliche Busabfahrt	<ul style="list-style-type: none"> • Grundschulen: nicht vor 07:00 Uhr • Weiterführende Schulen: nicht vor 06:00 Uhr
Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	<ul style="list-style-type: none"> • Grundschulen: maximal ein Umsteigevorgang • Weiterführende Schulen: maximal zwei Umsteigevorgänge • Wartezeit an den Umsteigepunkten soll insgesamt pro Richtung den Zeitraum von max. 15-20 min nicht überschreiten
Sitzplatzgarantie	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Sitzplatzgarantie
Schulstunden zu / nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen ist	<ul style="list-style-type: none"> • Grundschulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten) • Weiterführende Schulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten)

Grundsätzlich sollten sich Unterrichtszeiten auch an den Erfordernissen des ÖPNV ausrichten. Daher ist auch eine Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten anzustreben, um die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zu verteilen. Ein für den Schulbeginn zumutbares Zeitfenster liegt zwischen 7:30 und 8:30 Uhr. Um über die Schulzeitenstaffelung zugleich auch eine optimierte Verbindung taktorientiert zu erreichen, ist ausgehend von den Verkehrsunternehmen ein gezielter Abstimmungsprozess zwischen allen Beteiligten notwendig. Durch die Entzerrung von Anfangszeiten können im ÖPNV Kosten reduziert werden.

Anforderungen die über die im Kap. 4.3.15 definierten Standards hinausgehen, sind gemäß Verursacherprinzip vom jeweiligen Besteller zu finanzieren.

4.3.16 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

Der ÖPNV kann aufgrund vorgegebener Linienwege und Fahrtzeiten nicht überall und zu jeder Zeit Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Er kann und sollte daher durch Verleihsysteme (Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und Mitfahrgelegenheiten funktional ergänzt werden.

Die Trägerschaft für solche Systeme liegt dabei nicht beim Märkischen Kreis. Sofern solche Systeme jedoch eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich Tarif, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Ar-

beitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilitätsstation⁴² integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden. Sinnvollerweise ist die Einführung von Sharing - Angeboten mit einem Mobilitätsmanagement (siehe im Folgenden) für Unternehmen, Verwaltungseinrichtungen sowie ggf. Schulen zu koppeln.

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, wie z.B. Unternehmen, Verwaltungen, Schulen usw. Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

■ **Tabelle 37: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement**

Kategorie	Standards
Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Verwaltungen	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Netzwerk von Unternehmen und weiteren Akteuren zum Thema „Unternehmen und Mobilität“ wird etabliert. • Alle im Kreis sich ansiedelnden Unternehmen werden über das Angebot eines Mobilitätsmanagements informiert. Alle Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zugreifen.
Mobilitätsmanagement für Schulen	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Schulen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen findet eine frühzeitige Abstimmung des ÖPNV-Angebots zu Beginn des neuen Schuljahres statt. • Ein Netzwerk zwischen Schulen, Aufgabenträgern und weiteren Akteuren zum Thema „Schule und Mobilität“ wird etabliert. • Alle öffentlichen Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.
Mobilitätsmanagement für Neubürger	<ul style="list-style-type: none"> • Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert.

42 Eine Mobilitätsstation - auch Mobilitätspunkt genannt - verknüpft unterschiedliche Mobilitätsangebote auf engem Raum. Nahverkehrshaltestellen und Bahnhöfe werden durch andere Services wie bspw. Carsharing, Mietradsystemen, Taxiständen, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkten für elektrifizierte Verkehrsmittel, Park+Ride und Bike+Ride Flächen ergänzt.

5 Bestandsbewertung

5.1 Defizite des ÖPNV-Angebots sowie Anregungen aus Sicht der Planungspartner

5.1.1 Rückmeldungen von Fahrgästen an die Verkehrsunternehmen

Im Rahmen der Befragung der Verkehrsunternehmen im Frühjahr 2015 konnten diese auch Beschwerden die aus der Bevölkerung kommen melden. In den meisten Fällen handelt es sich um Beschwerden zu nichtfunktionierenden Anschlüssen.

■ **Tabelle 38: Rückmeldung von Fahrgästen an die Verkehrsunternehmen**

Linie	Linienabschnitt /Haltestelle	Beschwerde	Grund
S1	Iserlohn Stadtbahnhof	Anschlussproblematik zu anderen Linien (z.B. an die Linie 1 Richtung Hemer/Menden)	Anschluss wegen hohem Verkehrsaufkommen verpasst oder Anschlussbus wartet nicht, lange Wartezeiten
S1	Altena Bahnhof	Umsteigeproblematik, Anschlussbus verpasst	Wegen Verspätung der S1 aufgrund Verkehrsaufkommen/Baustellen, trotz Funkmeldung Anschluss zur Linie 33 verpasst (Problematik Feierabendverkehr ab 16:00!)
S1 + 1	Iserlohn Stadtbahnhof		Abstimmung Ankunft S1 mit Abfahrt Linie 1 wegen Zubringer zum Konrad-Adenauer-Ring zur Weiterfahrt Anschlussverbindung von dort aus
1, 27		Anschlusssicherung: Abfahrtzeit um 1-2 Minuten verschieben um Anschluss zu gewährleisten	
13		Iserlohn - Hemer Sundwig	Verspätung (hohes Verkehrsaufkommen; Ampelphasen)
27		Unna - Schulz. Menden	10 Min Verspätung keine Seltenheit
42 / 55	Lüd. Sauerfeld	Umstieg L42 (7:20 ab Kalve Schule; 7:34 Sauerfeld, Abfahrt BRS Linie 55 07:37) Richtung Ostendorf	Umstiegszeit zu kurz, da wegen hohem Verkehrsaufkommen L42 nicht pünktlich am Sauerfeld und keine Funkverbindung zu L55 (BRS) möglich ist

Linie	Linienabschnitt /Haltestelle	Beschwerde	Grund
44	Sauerfeld bzw. Christuskirche Richtung Wehberg (Freisenberg)	Anschluss an die Linie 44 wird von zahlreichen anderen Linien nicht rechtzeitig für den Umstieg erreicht	z.B. zwischen 7.00 und 8.00 Uhr aus Worth / Kluse Richtung Industriegebiet Freisenberg oder am Wochenende aus Werdohl / Neuenrade (L60 / 61) Ankunft planmäßig 41 Minuten nach voller Stunde, verpasst nahezu regelmäßig alle Anschlüsse in Richtung Christuskirche / Wehberg
51	Bonhoeffer Altenzentrum (Richtung Stadtmitte/ Sauerfeld)		Durch Änderung der Fahrtroute fahren die Senioren erst in die entgegengesetzte Fahrtrichtung Bierbaum, um dort wieder in Fahrtrichtung Stadtmitte in der Nähe ihrer Einstieghaltestelle vorbei zu fahren, um schließlich das Fahrtziel Stadtmitte zu erreichen.
53	Dickenberg - Freisenberg	Anregung einer neuen, direkten (zusätzlichen) Linienführung vom Dickenberg zum Industriegebiet Freisenberg (über den Kreis an der Autobahnauffahrt zur A45 würde die Fahrtzeit erheblich verkürzen!)	Bisher müssen Fahrgäste vom Dickenberg mit der L53 quer durch Lüdenscheid und umsteigen, um zu ihrer Arbeitsstätte im Industriegebiet zu gelangen.
60	Neuenrade Bahnhof	Anschlusszug nach Balve/ Menden/Fröndenberg/Unna	Aus Richtung Küntrop (Friedrichstal, Brunnenbach) kommend soll die L60 um '34 am Bahnhof Neuenrade eintreffen, Abfahrt RB 54 fahrplanmäßig '38 - Anschluss durch regelmäßige Verspätung durch Baustellen / Verkehrs- und Fahrgastaufkommen verpasst
87	Schalksmühle Reeswinkel	Weiterführung der Linie	Warum fährt der Bus nur werktags bis Reeswinkel und nicht auch am Wochenende?
	Iserlohn Stadtbahnhof	Massive Behinderungen am Stadtbahnhof. Haltestellenpositionen können nicht angefahren werden. Die Busse müssen in "2. Reihe" stehen oder auf andere Steige ausweichen, dies	Busbahnhof wird zunehmend widerrechtlich von PKW, LKW, und Taxen benutzt. Teilweise stehen Taxen nebeneinander, um sich unterhalten zu können. Oft wird die Einfahrt durch das Be- und Entladen von LKWs blockiert.

Linie	Linienabschnitt /Haltestelle	Beschwerde	Grund
		führt zu Verwirrung unter Fahrgästen und Behinderung anderer Buslinien.	
RB 91	Plettenberg Bahnhof	Anschluss nach Plettenberg in die Innenstadt	Anschlussoptimierung: Zug 14:05 Uhr ab Altena, an Plettenberg 14:20 Uhr, Bus in Richtung Innenstadt erst 14:48 Uhr
R30	Schwerte, Bahnhof - Iserlohn, Stadtbahnhof	2030 037 (Mo.-Fr.); 2030 133 (Sa.) – jeweils ab um 23:45 Uhr von Schwerte, Bahnhof	Nachdem auf der Linie RB 53 eine neue Spätfahrt um 23:45 Uhr ab Schwerte eingelegt worden ist, regen einige Kunden an, die Spätfahrt auf der R30 stattdessen über Geisecke und nicht mehr über Ergste zu führen.
134	Sauerfeld	Anschlussvermittlung an die Linien 41, 47, 54 verbessern	z.Zt. kurzer Übergang, bei Verspätungen werden Anschlüsse nicht erreicht
134	Oberbrügge	Anschlussvermittlung an die Linie 58 und 59 verbessern	z.Zt. kurzer Übergang, bei Verspätungen werden Anschlüsse nicht erreicht
A570 MK	Valbert - Meinerzhagen Rothenstein - Meinerzh. Auf der Wahr	Umsteigeverbindung Schülerverkehr von Wilkenberg über Valbert Kuhlen und Meinerzhagen Rothenstein nach Meinerzhagen Förderschule Auf der Wahr	Anschlussicherung Valbert Kuhlen und/oder Meinerzhagen Rothenstein
R61 MK			

5.1.2 Anmerkungen der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen haben folgende Anmerkungen in der schriftlichen Befragung im Frühjahr 2015 geäußert:

- Zu umfangreichen Auswirkungen auf Fahrplan und Linienführung im Busverkehr kommt es durch die Instandsetzung der Straßen (z.B. hohe Belastungen auf Umleitungsstrecken). Eine frühzeitige Information und Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ist bei der Einrichtung von Baustellen daher erforderlich. Bei größeren Baustellen ist eine Abweichung vom Standard vorzusehen.
- Eigenständige Vermarktung der Stadtverkehre (auch mit eigens gekennzeichneten Fahrzeugen) setzt voraus, dass die derzeitigen kombinierten Umläufe im Stadt- und Regionalverkehr getrennt werden.
- Die Mitfinanzierung der Nachbarkreise für die grenzüberschreitenden Verkehre sollte überprüft werden. Die Wirtschaftlichkeit der Linien sollte mit einer Linienerefolgsrechnung dargestellt werden.

- Zu Problemen führt der Wechsel auf die SVZ bereits an Samstagen um 14 Uhr in Lüdenscheid, da das Bedienungsangebot die Bedürfnisse der Fahrgäste nicht befriedigt (beispielsweise funktionieren Anschlüsse nicht mehr optimal).⁴³ Auch am Samstagmorgen erfüllt das Angebot die Nachfrage der Berufstätigen nicht. Ein Konzept für ein eigenständiges Schwachverkehrsnetz für Abend- und Wochenendverkehr sowie für Notfallsituationen (z.B. Schnee) sollte geprüft werden.
- Es bestehen Schwierigkeiten die Anforderungen der Haltestellenausstattung zu gewährleisten, da mehr Vitrienenfläche für Aushänge benötigt wird.
- Die bauliche Situation von bestimmten Haltestellen lässt ein barrierefreies Anfahren nicht zu (z. B. durch Behinderung andere Fahrzeuge).
- Im NVP sollen für Verknüpfungen die erforderlichen Prioritäten benannt werden.
- Für die Bürgerbusverkehre sollen ebenfalls Anforderungen an die Fahrzeugausstattung (Barrierefreiheit) formuliert werden.
- Die Fahrzeuge der MVG sind mit RBL ausgestattet und können LSA ansteuern, für einen besseren Verkehrsfluss der Busse sollen weitere Kreuzungspunkte mit LSA-Beeinflussung ausgestattet werden (z.B. Linie 54 in Lüdenscheid-Süd).
- Für die Anbindung des Sauerlandparks in Hemer gibt es verschiedene Planungsideen der MVG. Verschiedene Varianten sehen eine Anbindung durch die Linie 2 vor.
- Für den Bereich Sümmern-Dahlbreite gibt es ein Planungskonzept, welches verschiedene Varianten einer Bedienung des Gebiets aufzeigt. In allen Varianten kommt es jedoch zu Problemen, da keine Fahrzeitreserven vorhanden sind.
- Im Bereich Meinerzhagen ist es aufgrund sinkender Fahrgastzahlen (z.B. durch rückläufige Schülerzahlen) und entsprechend sinkender Einnahmen bei der VWS notwendig mit einer Kostenreduzierung in Form von Fahrplanänderungen bzw. Fahrplanreduzierungen zu reagieren, um die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre sicherzustellen. Die Fahrplanänderungen im Bereich Meinerzhagen sind ab dem 12.08.2015 wirksam.

Die Verkehrsunternehmen haben folgende Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe in der schriftlichen Befragung im Frühjahr 2015 genannt (vgl. Kartenband Karte 8):

■ **Tabelle 39: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/Probleme	Gründe (sofern bekannt)
S1	gesamte Linie	hohe Verspätungsanfälligkeit	Fahrzeit zu knapp; zusätzliche Baustellen, Auskunft an Fahrgäste usw. verschärfen das Problem
S1	Iserlohn Stadt-	Anschlussproblematik an	hohes Verkehrsaufkommen zu Stoß-

43 Mündliche Ergänzung der MVG: Abstimmungsgespräch MVG am 29.05.2015, 10.00 Uhr, MVG-Verwaltung Lüdenscheid

Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/Probleme	Gründe (sofern bekannt)
	bahnhof	andere Linien (z.B. an die Linie 1 Richtung Hemer/Menden)	zeiten
S2	Lüdenscheid zwischen Worth u. Bellmerlei	Starke Verspätungen (13:30 Uhr bis 15:30Uhr)	Sehr hohes Verkehrsaufkommen durch Schichtwechsel bei Firma Kostal und Ampelschaltung BAB-Auffahrt.
S3, 1, 22, 24, 27	Menden Battenfeld (ehemalige Haltestelle Linie 24) - Richtung Bahnhof	Engstelle bei der ehemaligen Haltebucht vor der Polizei	Haltestellenbucht wurde für Polizei reserviert. Bei leerer Bucht halten dort Lieferanten, aber auch viele PKW. Dadurch entsteht eine starke Engstelle und kleinere Unfälle (Spiegel) sind vorprogrammiert.
1,15,16, 37 etc.	Iserlohn Letmathe Mitte	Behinderung durch parkende PKW	Parksituation muss öfter kontrolliert, ggf. geändert werden. PKW parken wie sie wollen, teilweise sehr aggressives Verhalten der PKW-Fahrer.
2,3,13	Hemer Haltestelle Sundwig Meise	Bedienung vielfach nicht möglich	zu 95 % zugeparkt
11/12	Stadtgebiet Iserlohn	Mittags bzw. nachmittags massive Verspätungen	Fahrzeiten nicht ausreichend
13	Hemer	Massive Verspätungen	Kreuzung Niederhemer, Kreuzung Bädeker Platz
13	Iserlohn Kreuzung bei der Feuerwache	lange Wartezeit vor Busampel	LSA-Steuerung, u.a. Grünphase auf Linksabbiegerspur zu kurz
22	Lendringsen - Menden	Verspätungen vormittags	Viele Barzahler und Umsteiger
27 (Schul-tour)	Menden Heidestr. - Gelber Morgen	Bis zu 20 Min. Verspätung morgens durch hohes Schüleraufkommen und Ausfahrt Kreuzung Bismarckstr./alte Provinzialstraße von Bonhoeferstr. kommend.	Durch Ampelschaltung werden nur wenige PKW durchgelassen und Verspätung schnell in die Höhe. Durch die Verspätung verspätetes Einsetzen auf Folgefahrt (Linie S3).
40	Lüdenscheid Knapperstr.	Häufige Verspätungen, keine statistischen Angaben vorhanden	(falsch) parkende Autos

Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/Probleme	Gründe (sofern bekannt)
41	Lüdenscheid Eichholz - Schubertstr. - Eichholz	Ständige Verspätungen auf fast allen Fahrten (ab 06:50 Uhr)	Hohes Fahrgastaufkommen und schlechte Ampelschaltung (Heedfelder Str.)
42	Lüdenscheid Sauerfeld - Hellersen	Regelmäßige Verspätungen (besonders morgens)	Hohes Fahrgastaufkommen bereits ab Noell (Gevelndorf) bis Innenstadt durch Schüler
42,51, 54	Lüdenscheid Höh - Lüdenscheid Sauerfeld	Verspätungen nachmittags	Hohes Verkehrsaufkommen auf der Herscheider Landstraße
54	Lüdenscheid Haltestelle Versedreieck	Sehr schlecht einsehbar	Aus Herscheid Richtung Lüdenscheid kommend erst sehr spät einsehbar, ob Fahrgäste zusteigen wollen.
54	Herscheid - Plettenberg	Verspätungen nachmittags	Hohes Verkehrsaufkommen ab Plettenberg Holthausen bis Herscheider Straße
54 / 73	Plettenberg Grünestr. ZOB	Anschlussproblematik: Bis die Linie 54 aus Lüdenscheid tatsächlich am ZOB Plettenberg in der Grünestraße ankommt, ist der Bus der Linie 73 zur Östertalsperre bereits weg	Fahrplanmäßige Umsteigezeit von 3 min, die oftmals nicht ausreicht!
60	Neuenrade Wasserburgstr./ Hönnestr.	sehr lange zusätzliche Stichfahrt	Verspätung sobald die Stichfahrt mitgefahren werden muss, da keine zusätzliche Fahrzeit hierfür in der Taktung vorgesehen ist.
70 / 270	Plettenberg - Attendorn	Gefährdung durch überholende Fahrzeuge an der Haltestelle Oesterau	An der Haltestelle stehen zeitgleich zwei Gelenkbusse mit Schülern. Es wird im Kurvenbereich waghalsig überholt.
274	Werdohl - Plettenberg	Verspätungen in den Morgenstunden	Parkende LKW in der Wendestelle Werdohl Baukloh und Plettenberg Autohaus Jürgens
	Iserlohn Haltestelle Unnaer Platz	Busspur größtenteils von Paketdiensten und Taxis zugestellt	Die Busampel am Unnaer Platz ist eine super Sache, aber sehr oft durch parkende Fahrzeuge nutzlos.
18	Iserlohn-Hennen - Iserlohn	Verspätungen	Insbesondere in der Verkehrsspitze hohes Verkehrsaufkommen

Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/Probleme	Gründe (sofern bekannt)
R30	Schwerte - Iserlohn	Verspätungen	Insbesondere in der Verkehrsspitze hohes Verkehrsaufkommen; langer Fahrweg
134	Lüdenscheid Sauerfeld - Oberbrügge	Verspätungen	Wegen erhöhtem Fahrgastaufkommen überwiegend in den Spitzenzeiten
R52	Meinerzhagen Stadion - Meinerzhagen ZOB	Verspätungen durch allgemeines hohes Verkehrsaufkommen zwischen 7:00 Uhr und 7:30 Uhr	Unzureichende Verkehrsinfrastruktur in Meinerzhagen ohne Busbevorrechtigung
R61	Meinerzhagen Stadion - Meinerzhagen ZOB	Verspätungen durch allgemeines hohes Verkehrsaufkommen zwischen 7:00 Uhr und 7:30 Uhr	Unzureichende Verkehrsinfrastruktur in Meinerzhagen ohne Busbevorrechtigung

Quelle: Angaben aus Befragung der Verkehrsunternehmen MVG, BRS, VWS

In der Morgenspitze (Schulbeginn) kommt es auf zahlreichen Linien bzw. Relationen zu Kapazitätsengpässen in den Fahrzeugen:

■ **Tabelle 40: Kapazitätsengpässe**

Linie	Linienabschnitt	Kapazitätsengpässe	Tageszeit
1	Hemer - Iserlohn	Bus überfüllt (bis Zollernstr.)	Frühspitze (Schulbeginn)
1	Menden - Hemer	Bus überfüllt	Frühspitze (Schulbeginn)
22	Iserlohn - Sümmern	Bus sehr voll	Frühspitze (Schulbeginn)
27 + andere Schülerlinien	Menden, bzw. Halver + Lüdenscheid	Durch mangelnde Rückmeldung div. Schulsekretariate und unbekannte Anzahl von Schülern ohne Schulwegtickets bzw. Schüler Abos, Kapazitätsplanung nicht möglich	morgendlicher Schülerverkehr
84	Hagen - Kierspe	Bus ist spätestens ab Haltestelle Kierspe, Hölterhaus voll	07:28
282	Kierspe - Meinerzhagen	Bus ist spätestens ab Haltestelle Kierspe, Wildenkuhlen voll	07:32

Linie	Linienabschnitt	Kapazitätsengpässe	Tageszeit
R30 / R50	Iserlohn-Hennen - Schw.- Geisecke - Schwerte	Hohes Fahrgastaufkommen im Schülerverkehr	06:30 Uhr - 08:00 Uhr
134, 55, 58, 59	Lüdenscheid - Brügge und zurück	Hohes Fahrgastaufkommen im Schülerverkehr, Verstärkerfahrten z.Zt. nicht notwendig, Busse parallellaufender Linien werden nicht immer genutzt	6:30 Uhr - 8:00 Uhr 12:30 Uhr - 15:00 Uhr

Quelle: Befragung der Verkehrsunternehmen MVG, BRS, VWS

Nach Auskunft der MVG ist auf der Linie 33 im Abschnitt Ihmert/Dahle hingegen der heute zumeist eingesetzte Gelenkbus meist überflüssig (ein Standardlinienbus wäre ausreichend).

5.1.3 Anmerkungen der Städte und Gemeinden

Stärken und Schwächen des ÖPNV aus kommunaler Sicht wurden durch die schriftliche Befragung im Frühjahr 2015 erhoben.

Von den Städten und Gemeinden werden zahlreiche Stärken des bestehenden ÖPNV-Angebots genannt z.B.: gute Vertaktung, die Einrichtung der ALF (allerdings wird die Voranmeldefrist von 60 Minuten bemängelt), die Fahrgastinformation (MVG-App, dynamische Anzeigen an Haltstellen und im Bus), die Fahrzeuge der MVG sowie ein gutes Angebot auf bestimmten Relationen. Die benannten Stärken, aber auch die Schwächen sind in der Karte 9 im Kartenband dargestellt. Darüber hinaus wurden unter anderen folgenden Schwächen benannt:

- Angebot: fehlende kundengerechte Angebote außerhalb der Siedlungsbänder, Angebote im Freizeitverkehr
- Verbindungen: fehlende Verbindungen (z.B. Herscheid Grünenthal zu Schichtbeginn), ungünstiges Reisezeitverhältnis zum MIV auf vielen Relationen
- Haltepunkte: Kein Halt an der Hönnetalbahn an der ehemaligen Station Klusenstein sowie keine Anbindung Hemers an den SPNV (Reaktivierung Schienenverbindung Iserlohn - Hemer - Menden)
- Anbindung: Mangelnde Anbindung von Gewerbegebieten, Neubaugebieten, dem Sauerlandpark und Hochschulstandorten
- Verknüpfungssituationen: z.B. Bahnhof Letmathe (nicht angebunden), Bahnhof Plettenberg (zu lange Umsteigezeiten)

- Anschlüsse: z.B. Bürgerbus Herscheid/Linie 54, fehlende Anschlüsse an späte Züge in Meinerzhagen, Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen
- Fahrzeugausstattung: in ALF-Bussen Sondernutzungsfläche zu gering
- Schulverkehr: Dauerbrenner Kapazitätsengpässe, Beförderungsangebot Ganztags-schulen
- Tickets und Tarif: Fehlen von 1-Personen-Tagesticket vor 9 Uhr, unattraktives Job-Ticket, keine Anerkennung des Ruhr-Lippe-Tarifs im Bürgerbus, Fahrten innerhalb Gemeinde teuer
- Transparenz bzw. Übersichtlichkeit der Linienfahrpläne
- Haltestellen: Sauberkeit, Vandalismus, Sitzgelegenheiten
- Fehlende Beratungsstellen (Herscheid)
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Busse
- Ausweitung des Nachtbusangebots bzw. fehlendes Nachtbusangebot

5.1.4 Analyse und Maßnahmen gemäß VEP Hemer - Iserlohn - Menden (Entwurf)

Der Verkehrsentwicklungsplan (Entwurf) der Städte Hemer, Iserlohn und Menden trifft folgende Aussagen zu Mängeln im ÖPNV-Angebot des Städtedreiecks:

- Insgesamt geringer ÖPNV-Anteil am Modal Split
- Fehlendes Schienenangebot zwischen den drei Städten
- Nicht ausreichendes Angebot im Spätverkehr der Schnellbusse und bei den bedarfsgesteuerten Angeboten
- Mangelnde Produktprofilierung
- Nicht transparenter Netzplan - sämtliche Linienwege werden dargestellt, unabhängig von der Bedienungshäufigkeit der Linien
- Übergang zum VRR-Tarifraum unattraktiv, da zu teuer
- Fehlende Ticket-Angebote in den Bereichen Kombifahrkarten, Freizeittickets und für die Kurzstrecke
- Frühzeitige Anmeldungsnotwendigkeit für bedarfsgesteuerte Angebote
- Mangelnde Anschlusssicherung im Spätverkehr
- Mangelnde Reisegeschwindigkeit/ungenügendes Reisezeitverhältnis zum MIV – Linien 1, 13 und 22

Die hieraus abgeleiteten Maßnahmen stellen sich wie folgt dar:

- Einführung eines SPNV - Angebots im Städtedreieck

- Achsenkonzept im Städtedreieck bestehend aus einem Schnellverkehrs- und einem Grundnetz
- Behebung von Erschließungsdefiziten durch Linienneukonzeption im Bereich Iserlohn Sümmern und Menden Schwitten
- Angebotsausweitung im Nachtverkehr
- Anpassung der Bedienungszeiträume
- Ausweitung von ALF-Verkehren bei gleichzeitiger Taktverdichtung auf verschiedenen Linien
- Optimierte Verknüpfungskonzepte für die SPNV-Haltepunkte: Bahnhof Letmathe, Haltepunkt Iserlohnerheide, Haltepunkt Lendringsen, Bahnhof Fröndenberg/Ruhr, Bahnhof Altena
- Anerkennung von Fahrkarten des Ruhr-Lippe-Tarifs in den Bürgerbussen
- Ausweitung des Geltungsbereichs der Schülerfahrkarten
- Sauerland-Ticket auch für Einheimische im Freizeitverkehr nutzbar machen
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- Umsetzung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung
- Einführung bargeldloser Bezahlssysteme wie Chipkarte oder App
- Einführung von Sonderausstattungen in den Schnellbussen
- Ausbau von Radstationen an den Bahnhöfen Letmathe und Menden sowie dem Stadtbahnhof Iserlohn bzw. Einrichtung zusätzlicher Angebote

5.2 Abweichungen vom Anforderungsprofil

In diesem Kapitel werden Abweichungen vom Anforderungsprofil durch den Gutachter identifiziert. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der definierten Standards gemäß dem Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 4.3)

5.2.1 Bewertung Verkehrstage und Verkehrszeiten

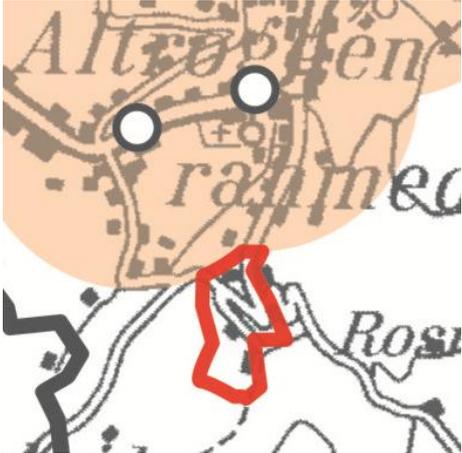
Die Bedienungszeiten der MVG unterscheiden sich von den definierten Verkehrszeiten des Anforderungsprofils. Während die MVG im Bestand zwei Verkehrszeiten nutzt (HVZ: Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis 20 Uhr und samstags von Betriebsbeginn bis 14 Uhr, SVZ: Montag bis Freitag von 20 Uhr bis Betriebsende, samstags von 14 Uhr bis Betriebsende sowie sonntags ganztägig) sind die Verkehrszeiten gemäß Anforderungsprofil im Tagesgang differenzierter. Die differenzierte Betrachtung der Verkehrszeiten im Tagesverlauf führt zu einem differenzierteren Bedienungsangebot (z.B. ausgedünntes Angebot in der NVZ statt HVZ-Angebot) oder zu einem früherer Betriebsbeginn an Sonntagen durch definierte Bedienungszeiträume.

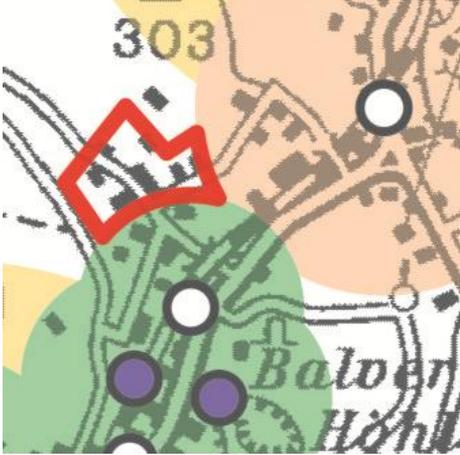
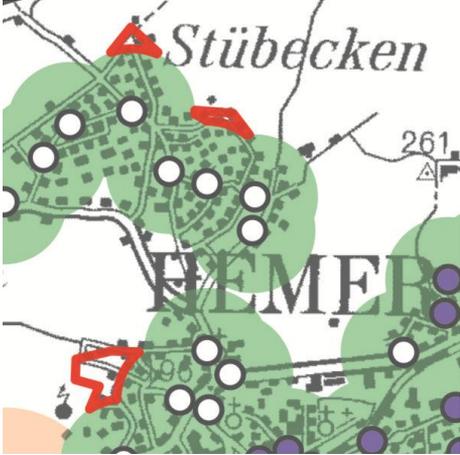
5.2.2 Bewertung der Erschließungsqualität

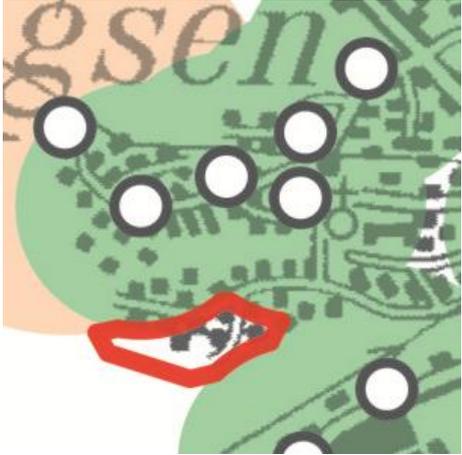
Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Märkischen Kreis dienen die Richtwerte für Haltestelleneinzugsradien wie im Anforderungsprofil definiert. Dabei werden alle Siedlungsgebiete ab 250 Einwohnern (entsprechend Karten 5a und 5b) berücksichtigt. Die Erschließungsqualität des ÖPNV im Märkischen Kreis ist auf Grund der Haltestellendichte insgesamt als sehr gut zu bewerten. Kleinere Defizite bestehen insbesondere in Siedlungsrandlagen mit geringem Fahrgastpotenzial.

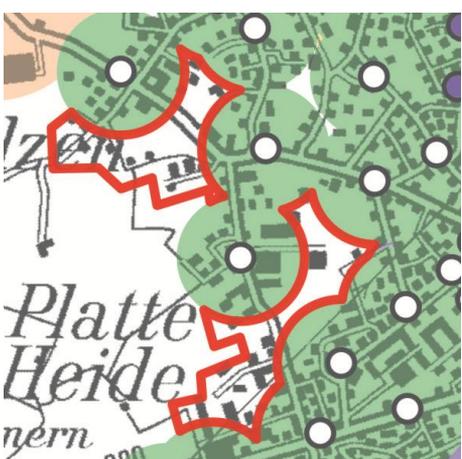
Die Karte „Erschließungsqualität“ im Kartenband (vgl. Karten 10a und 10b) zeigt die gute Erschließungswirkung im Märkischen Kreis, zeigt aber auch bestehende Erschließungsdefizite auf. Die Erschließungsdefizite werden im Folgenden im Detail betrachtet und mit „kein Handlungsbedarf“ bis „hoher Handlungsbedarf“ bewertet. Die Bewertung ist abhängig von den Parametern Distanz zur nächsten Haltestelle, Art der Bebauung und die Betroffenheit (geschätzte Anzahl der Wohneinheiten).

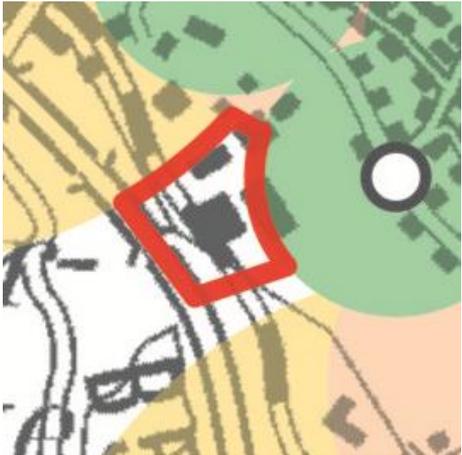
■ Tabelle 41: Erschließungsdefizite im Detail

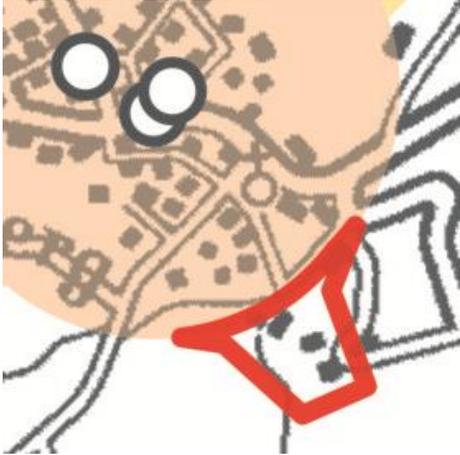
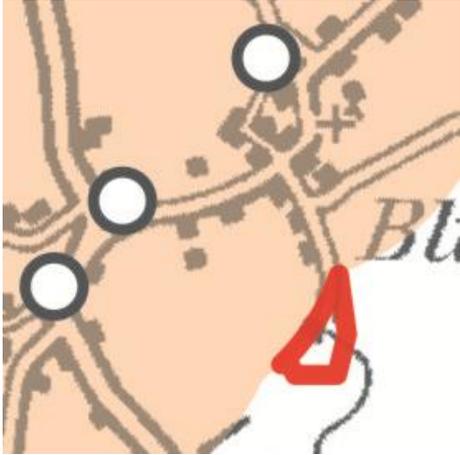
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Altena		
<p>Altroggenrahmende Süd (Gottmecker Weg und Fuelbecker Straße)</p> 	<p>Wenige Wohnhäuser und gewerbliche Betriebe (und Fuelbecker Talsperre)</p> <p>Ca. 5 Wohneinheiten und 3 gewerbliche Betriebe betroffen.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen (Zum Hohle und Altroggenrahmende): 500 m - 1.300 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>Mühlenrahmede Ost (Rotenschlade)</p> 	<p>Wohngebiet mit Einfamilienhäusern</p> <p>Ca. 15 Wohneinheiten betroffen</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Mühlenrahmede): 500 m - 700 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>

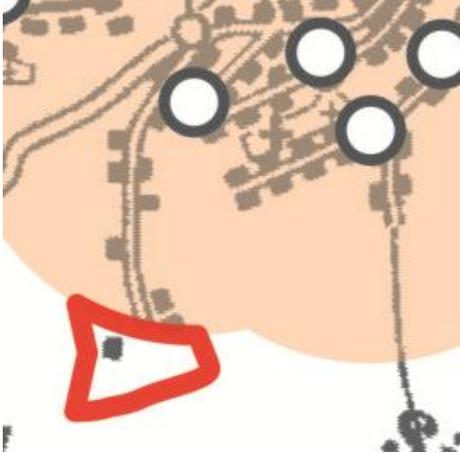
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Balve		
<p>Helle</p> 	<p>Gebiet mit gewerblichen Betrieben.</p> <p>Ca. 2 betroffene Betriebe.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Höhle): 300 m - 650 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
Hemer		
<p>Hemer und Stübecken</p> 	<p>Aus Einfamilienhäusern bestehende Wohngebiete am Siedlungsrand.</p> <p>Ca. 10 - 20 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 600 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>

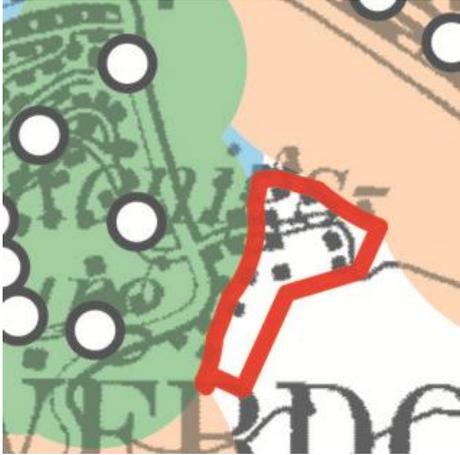
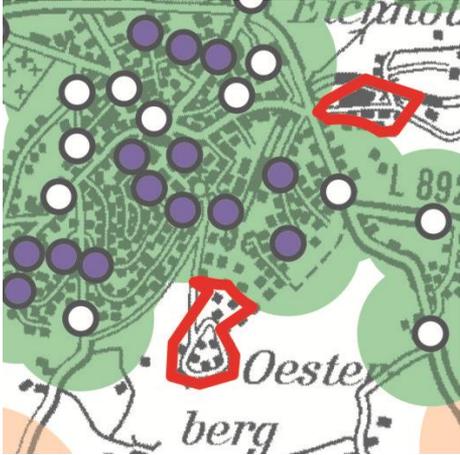
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Ihmert</p> 	<p>Siedlungsrand bestehend aus drei Höfen</p> <p>Drei betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen (Ihmert Tütebelle / Am Heistück): 500 m - 750 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
Iserlohn		
<p>Gerlingsen</p> 	<p>Gebiet am Siedlungsrand mit Einfamilien-, Reihen- und Mehrparteienhäusern.</p> <p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle: 500 m - 600 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Wermingsen</p> 	<p>Einfamilien- und Reihenhäuser am Siedlungsrand sowie wenige gewerblich genutzte Flächen.</p> <p>Ca. 100 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 550 m</p>	<p>mittlerer Handlungsbedarf</p>

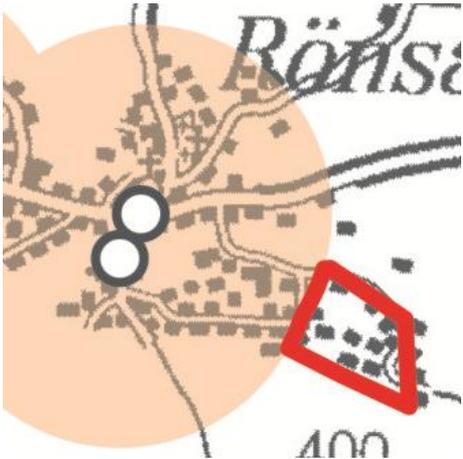
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Menden		
<p>Ost-Sümmern</p> 	<p>Abgelegene Einfamilienhaussiedlung am Ortsrand.</p> <p>Ca. 10 Wohneinheiten betroffen.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Ost-Sümmern): 500 m - 700 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>Bösperde</p> 	<p>aufgelockerte Wohnbebauung mit Einfamilien- und Mehrparteihäusern sowie gewerblich genutzte Flächen.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 650 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>

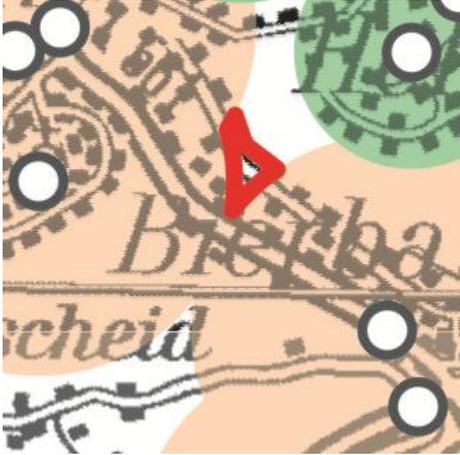
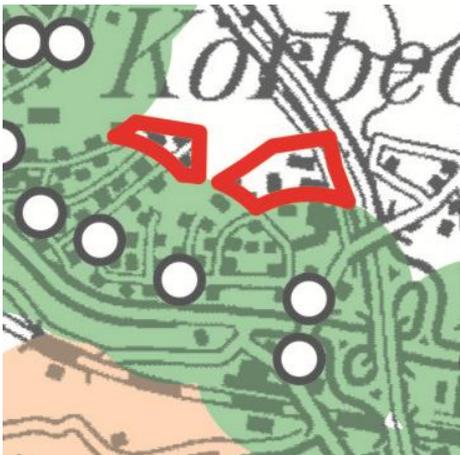
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Menden Süd</p> 	<p>Gebiet mit gewerblicher Nutzung.</p> <p>Ein betroffenes Unternehmen</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 800 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
Nachrodt-Wiblingwerde		
<p>Nachrodt, Breddestraße</p> 	<p>Wohnsiedlung mit Einfamilienhäusern.</p> <p>Ca. 15 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle: 300 m - 400 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>

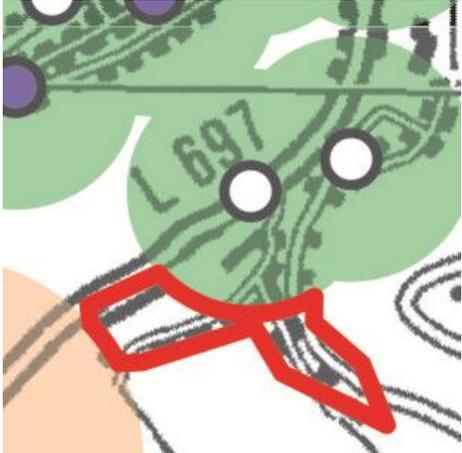
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Neuenrade		
<p>Neuenrade Ost und Küntrop</p> 	<p>Wenige Einfamilienhäuser und ein Gehöft.</p> <p>Ca. 12 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 800 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Blintrop</p> 	<p>Einfamilienhäuser am Ortsrand.</p> <p>Ca. 5 Wohneinheiten betroffen.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Blintrop Kapelle): 550 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>

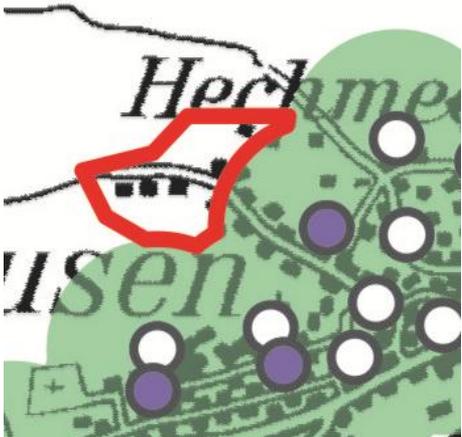
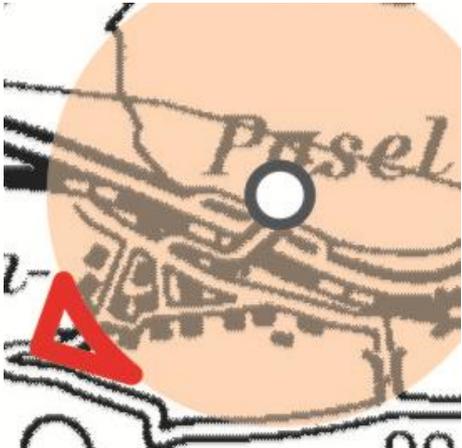
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Schalksmühle		
<p>Heedfeld</p> 	<p>Siedlungsteil bestehend aus Einfamilien- und Reihenhäusern sowie gewerblichen Einrichtungen.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Heedfeld): 500 - 750 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
Werdohl		
<p>Deitenbecke</p> 	<p>Vereinzelte Einfamilienhäuser am Siedlungsrand.</p> <p>Ca. 5 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Deitenbecke): 500 m - 800 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>

Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Werdohl Ost (Ascheyer Straße)</p> 	<p>Einfamilienhaussiedlung Ca. 60 betroffene Wohneinheiten. Distanz zur nächsten Haltestelle (In der Becke): 300 m - 600 m</p>	<p>mittlerer Handlungsbedarf</p>
Halver		
<p>Halver Süd</p> 	<p>Einfamilien- und Mehrparteienhaussiedlung im Süden sowie vereinzelte gewerbliche Betriebe und Wohnhäuser am östlichen Siedlungsrand. Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 800 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf kein Handlungsbedarf</p>
Herscheid		
<p>Kein Erschließungsdefizit vorhanden</p>		

Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Kierspe		
<p>Rönsahl</p> 	<p>Einfamilienhäuser und vereinzelte gewerbliche Betriebe.</p> <p>Ca. 30 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen (Rönsahl Markt): 500 m - 900 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Kierspe</p> 	<p>Einfamilien- und Mehrparteienhäuser am Siedlungsrand sowie gewerbliche Betriebe (im Süden).</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 900 m</p>	<p>mittlerer bis hoher Handlungsbedarf</p>

Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Lüdenscheid		
<p>Bierbaum</p> 	<p>Einfamilienhäuser entlang des Westerfelder Weges.</p> <p>Ca. 10 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Abzw. Bierbaum): 500 m - 750 m.</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
Meinerzhagen		
<p>Meinerzhagen</p> 	<p>Rand einer Wohnsiedlung sowie gewerbliche Betriebe.</p> <p>Ca. 10 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 500 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>

Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Valbert</p> 	<p>Wohngebiet am Ortsrand mit ev. Tagungsstätte.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 500 m - 700 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
Plettenberg		
<p>Oesterhammer</p> 	<p>Wohngebiet an Hanglage mit Einfamilien- und Mehrparteihäusern sowie vereinzelt Betrieben.</p> <p>Ca. 40 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Oesterhammer): 300 m - 550 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>

Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt) / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Hechmecke</p> 	<p>Einfamilienhäuser am Siedlungsrand.</p> <p>Ca. 15 Wohneinheiten betroffen.</p> <p>Distanz zur nächsten BB - Haltestelle: 300 m - 700 m.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Dorfstraße): 500 m - 900 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>Pasel</p> 	<p>Siedlungsrand bestehend aus Einfamilien- und Mehrparteienhäusern.</p> <p>Ca. 5 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Pasel): 500 m - 550 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf.</p>

<p>Köbbinghauser Hammer</p> 	<p>Mehrere Betriebe am Rande eines Gewerbegebietes.</p> <p>Ca. 5 betroffene Betriebe.</p> <p>Distanz zur nächsten Bürgerbus-haltestelle: 300 m - 350 m.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Industriestraße): 300 m - 400 m</p>	<p>kein Handlungsbedarf.</p>
<p>Immecke</p> 	<p>Einfamilienhaussiedlung.</p> <p>Ca. 35 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Osterau / Siedlung Ohlwiese): 500 m - 1.000 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>

5.3 Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung der Netzhierarchie das vorhandene ÖPNV-Angebot, das heißt das Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrten pro Stunde, analysiert.

5.3.1 Abweichungen von den Qualitätsstandards

In der Karte „Abweichungen von Qualitätsstandards in der Bedienungshäufigkeit im Hauptnetz“ werden Verbindungen der Kategorien „Achse“ und „Hauptverbindung“ aufgezeigt, welche die geforderten Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit nach Verkehrstagen und Verkehrszeiten nicht erfüllen (vgl. Kartenband Karte 11). Die Karte „Abweichungen von Qualitätsstandards in der Bedienungshäufigkeit im Ergänzungsnetz“ zeigt nicht erfüllte Qualitätsstandards auf Nebenverbindungen und Erschließungsverkehren Ortsteil / Siedlung (vgl. Kartenband Karte 12). Abweichungen für die Erschließungskategorien verdichteter Bereich und Kernbereich werden beschrieben, jedoch nicht in einer Karte abgebildet.

Eine detaillierte Darstellung von Abweichungen der Qualitätsstandards erfolgt in den nachfolgenden Tabellen:

Verbindungskategorie: Achse

Die Anforderung an das Grundangebot auf den Achsen ist mit zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde definiert (in der SVZ nur eine Fahrtmöglichkeit pro Stunde).

Tagesdurchgängige Abweichungen (z.B. nur eine statt zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde) können sich durch Kombination mehrerer Linienwege aufheben (bspw. Lüdenscheid – Schalksmühle: Diese Relation wird über zwei Korridore jeweils im T60 bedient, mit der Kombination beider Korridore wird der geforderte Standard von zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde erreicht.)

Auf folgenden Achsen werden die definierten Standards zu den dargestellten Zeiten nicht erreicht:

■ **Tabelle 42: Bedienungsqualität auf Achsen im Märkischen Kreis – Abweichung von Standards**

Relation Achse	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
Lüdenscheid - Schalksmühle Linien RB 52 (Abweichungen nur auf Abschnitt Brügge - Schalksmühle)	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 7-21 h • Richtung Brügge 1F/h zw. 22 - 23 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-21 h • Richtung Brügge 1F/h zw. 22 - 23 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-18 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 9-10 und 11-12 h 	<ul style="list-style-type: none"> • kein Handlungsbedarf auf den Abschnitten (hier bestehen jeweils weitere Fahrtmöglichkeiten) • Gesamte Achse: Hand-

Relation Achse	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
Schalksmühle - Hagen Linie RB 52	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-21 h • Richtung Schalksmühle 1F/h von 22-23 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-21 h • Richtung Schalksmühle 1F/h von 22-23 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-18 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 9-10 und 11-12 h 	lungsbedarf
Lüdenscheid - Altena Linien S1, 37	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 15-18 h und von Richtung Altena: 1F zw. 21-22 Uhr 	-	Handlungsbedarf auf der gesamten Achse am Samstag
Altena - Nachrodt Linien S1, 37	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Altena: 1F/h von 21-22 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Altena: 1F/h von 21-22 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Nachrodt: 1F/h von 16-18 h • Richtung Altena: 1F/h von 15-18 h 	-	
Nachrodt - Letmathe Linie 37	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Nachrodt 1F/h von 19-20 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Nachrodt 1F/h von 19-20 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Letmathe 1F/h von 6-7 h, 16-18 h, 21:30 - 22:30 h • Richtung Nachrodt 1F/h von 15-18 h, 21:30 - 22:30 h 	-	

1F/h von x-y h = eine fehlende Fahrt pro Stunde zwischen x und y Uhr

2F/h von x-y h= zwei fehlende Fahrten pro Stunde zwischen x und y Uhr

0,5F/h von x-y h= jede zweite Stunde eine fehlende Fahrt zwischen x und y Uhr

SVZ=keine Fahrten in der SVZ

1F in SVZ = eine fehlende Fahrt in der SVZ

Verbindungskategorie: Hauptverbindung

Die Anforderungen zur Bedienungshäufigkeit sind bei Hauptverbindungen in der HVZ mit einem 30-Minuten-Takt (zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde) sowie in der NVZ und SVZ mit einem 60-Minuten-Takt definiert.

Auf folgenden Hauptverbindungen werden die definierten Standards zu den dargestellten Zeiten nicht erreicht:

■ **Tabelle 43: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards**

Relation Hauptverbindung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
Brügge - Kierspe Linien 58, 59	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 18-19 h, 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 18-19 h, 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Kierspe 1F/h von 21-22:30 h 	-	Handlungsbedarf: Anpassung des Busangebots im Zuge der Reaktivierung der Schiene
Brügge - Oberbrügge - Ehringhausen - Halver Linien 134	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Halver 1F/h von 8-9 h, 21-22:30 h • Richtung Brügge 1F/h von 17-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Halver 1F/h von 8-9 h, 21-22:30 h • Richtung Brügge 1F/h von 7-8h, 17-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrt Richtung Halver 1F/h von 21-22:30 h 	-	geringer Handlungsbedarf
Werdohl - Neuenrade Linien 60, 260, 274	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 8-9 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 8-9 h 	-	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Neuenrade 1F/h von 9-10 h 	kein Handlungsbedarf: Fahrten wurden bei Südüberplanung 2010 eingestellt
Hemer - Menden Linien 1, S3	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Hemer 1F/h von 9-10 h 	geringer Handlungsbedarf
Neuenrade - Balve Linien RB 54, 132, ALF 67	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Neuenrade: 1F/h von 6-7 h, 16-17 h, 18-19 h, 21-22:30 h • Richtung Balve: 2F/h von 6-7 h, 8-9 h; 1F/h von 21-22:30 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Neuenrade: 1F/h von 6-7 h, 16-17 h, 18-19 h, 21-22:30 h • Richtung Balve: 2F/h von 6-7 h, 8-9h; 1F/h von 21-2:30 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,5 F/h in NVZ • 1F/h von 18-19 und 20:22:30h 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,5 F/h in SVZ 	<ul style="list-style-type: none"> • ALF 67 und Bahnverkehren zu ähnlichen Zeiten um Anschluss herzustellen • keine Verdichtung der Linie 132 wegen Vorgabe Abbau Parallelverkehr geringer Handlungsbedarf: Forderung nach Angebotsausweitung auf der Schiene in der SVZ
Balve - Volkringhausen - Binolen Linien RB 54, 132	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • Richtung Volkringhausen/ Binolen: 	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • Richtung Volkringhausen/ Binolen: 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,5 F/h in NVZ • SVZ 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,5 F/h in SVZ 	geringer Handlungsbedarf: Forderung nach Angebotsausweitung auf der Schiene in der SVZ

Relation Hauptverbindung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
	1F/h von 6-8 h, 16-17 h, 18-19 h • Richtung Balve: 1F/h von 6-7 h, 8-9 h, 16-17 h, 18-19 h	2F/h von 6-7 h, 1F/h von 7-8 h, 16-17 h, 18-19 h • Richtung Balve: 1F/h von 6-7 h, 8-9 h, 16-17 h, 18-19 h			
Menden - Böisperde - Fröndenberg Linien 23, BRS 132, RB 54	• Richtung Fröndenberg 1F/h von 21- 23 h • Richtung Menden 1F/h von 22- 23 h	• Richtung Fröndenberg 1F/h von 21- 23 h • Richtung Menden 1F/h von 22- 23 h	• 1F/h von 21-22:30 h	• Richtung Fröndenberg 0,5 F/h von 9-14 h, • Richtung Menden 0,5 F/h von 9-19 h	

1F/h von x-y h = eine fehlende Fahrt pro Stunde zwischen x und y Uhr

2F/h von x-y h= zwei fehlende Fahrten pro Stunde zwischen x und y Uhr

0,5F/h von x-y h= jede zweite Stunde eine fehlende Fahrt zwischen x und y Uhr

SVZ=keine Fahrten in der SVZ

1F in SVZ = eine fehlende Fahrt in der SVZ

Verbindungskategorie: Nebenverbindung

Die Anforderungen zur Bedienungshäufigkeit sind bei Nebenverbindungen in der HVZ und NVZ mit einem 60-Minuten-Takt sowie in der SVZ mit einem 120-Minuten-Takt definiert.

Auf folgenden Nebenverbindungen werden die definierten Standards zu den dargestellten Zeiten nicht erreicht:

■ **Tabelle 44: Bedienstungsqualität auf Nebenverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards**

Relation Nebenverbindung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
Meinerzhagen - Valbert Linie R61	• SVZ • 1 F zw. 18:00-19:30 Uhr	• SVZ • 1 F zw. 18:00-19:30 Uhr	• SVZ • 1 F/h von 6-7 h, 17-19 h	• Letzte Fahrt fehlt	Handlungsbedarf: Eine grenzüberschreitende Angebotsausweitung ist

Relation Nebenverbin- dung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Meinerzhagen 1F/h von 14-15 h, 16-17 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Meinerzhagen 1 F/h von 14-15 h, 16-17 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Valbert 1F/h von 16-17 h • 		<p>nur in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger und gemeinsamer Finanzierung möglich</p>
Valbert - Attendorn Linie R61	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • 1 F zw. 18:00-19:30 Uhr • Richtung Valbert: 1F/h von 14-15 h, 16-17 h 	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • 1 F zw. 18:00-19:30 Uhr • Richtung Valbert 14-15 h, 16-17 h 	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • 1F/h 6-7 h, 16-19 h • Richtung Valbert 0,5F/h 	<ul style="list-style-type: none"> • Letzte Fahrt fehlt 	
Kierspe - Halver Linie 84	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • Richtung Halver NVZ2 • 1F/h von 8-11 h • Richtung Kierspe 1F/h von 6-7 h, 12-13 h 	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • Richtung Halver NVZ2 • 1F/h von 8-11 h • Richtung Kierspe 1F/h von 6-7 h, 12-13 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Halver 6 fehlende Fahrten • Richtung Kierspe 7 fehlende Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlender T120 am Vormittag (2 Fahrten pro Richtung) 	geringer Handlungsbedarf
Halver - Schalksmühle Linie 85	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 10-11 h • 1 F in SVZ • Richtung Schalksmühle 1F/h von 20-21 h • Richtung Halver 1F/h in NVZ2 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 10-11 h • 1F in SVZ • Richtung Schalksmühle 1F/h von 9-10 h, 20-21 h • Richtung Halver 1F/h in NVZ, 1F/h von 8-9 h 	<ul style="list-style-type: none"> • neun fehlende Fahrten in der NVZ • 1F in SVZ 	<ul style="list-style-type: none"> • vier bzw. fünf fehlende Fahrten 	kein Handlungsbedarf
Halver - Hagen Linie 84	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Hagen 1F/h von 10-11 h, 19-22 h • Richtung Halver 1F/h von 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Hagen 1F/h von 10-11 h, 19-22 h • Richtung Halver 1F/h von 	<ul style="list-style-type: none"> • Sechs bzw. sieben fehlende Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • vier bzw. fünf fehlende Fahrten 	kein Handlungsbedarf im grenzüberschreitenden Verkehr

Relation Nebenverbin- dung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
	11-12 h, 20-22 h	11-12 h, 20-22 h			
Lettmecke - Attendorn Linien 70, 270	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Attendorn: 1F/h von 10-11 h, 17-18 h, 20-21 h • Richtung Plettenberg: 1F/h von 9-10 h, 19-20 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Attendorn: 1F/h von 6-7 h, 17-18 h, 20-21 h • Richtung Plettenberg: 1F/h von 9-10 h, 19-20 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,5F/h von 6-13 h • 1F in SVZ 	-	kein Handlungsbedarf: durch Schienenverbindung von Plettenberg über Finnentrop erfüllt.
Plettenberg - Lettmecke Linien 70, 270, 73	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Lettmecke 1F/h von 20-21 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Lettmecke 1F/h von 20-21 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-7 h • 1 F in SVZ 	-	
Lüdenscheid - Wiblingwerde Linie 49	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Lüdenscheid: kein Angebot vorhanden • Richtung Wibling.: 13 fehlende Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Lüdenscheid: kein Angebot vorhanden • Richtung Wibling.: 13 fehlende Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-19 h • SVZ: ein- zwei fehlende Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 9-19 h 	geringer Handlungsbedarf: Aufgrund von Nachfrage und Linienführung ist das heutige Angebot ausreichend. Verbesserte Anbindung an das Hauptnetz über Nachrodt wünschenswert
Wiblingwerde - Hagen Linie 539	<ul style="list-style-type: none"> • acht fehlende Fahrten pro Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> • zehn fehlende Fahrten pro Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> • NVZ: acht fehlende Fahrten • SVZ: ein bis zwei fehlende Fahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Angebot vorhanden 	
Menden - Schwitten - Niederbarge - Wickede Linie 514	<ul style="list-style-type: none"> • NVZ2: 1F/h von 20-21 h • SVZ: 1F/h von 21-22:30 h 	<ul style="list-style-type: none"> • NVZ2: 1F/h von 20-21 h • SVZ: 1F/h von 21-22:30 h 	-	-	kein Handlungsbedarf
Menden - Haltingen - Unna	<ul style="list-style-type: none"> • 1 F in SVZ • Richtung Unna 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 F in SVZ • Richtung Unna 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-7 h • Richtung 	-	geringer Handlungsbedarf: Angebotsausweitung in

Relation Nebenverbindung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So	Handlungsbedarf
Linie 27	1F/h von 20-21 h	1F/h von 20-21 h	Unna 1F in SVZ		den Abendstunden
Balve - Beckum Linie 137	• Außer Einzel-fahrten keine Anbin-dung	• Außer Einzel-fahrten keine Anbin-dung	• Kein Fahr-tenangebo t vorhan-den	• Kein Fahr-tenangebo t vorhan-den	kein Handlungsbe-darf: Bürgerbusan-gebot vorhanden
Halver - Schwenke - Radevormwald Linie 134	• 6 bzw. 7 fehlende Fahrten	• 6 bzw. 7 fehlende Fahrten	• 0,5 F/h 6-21 h	• 4 fehlende Fahrten	kein Handlungsbe-darf im grenzüber-schreitenden Ver-kehr
Balve - Sun- dern Linie 336	• 11 bzw. 12 fehlende Fahrten	• Kein Angebot vorhan- den	• Kein An- gebot vor- handen	• Kein An- gebot vor- handen	keine Handlungs- bedarf aufgrund mangelndem Po- tenzials
Beckum - Neheim- Hüsten / Arnsberg	• Kein Angebot (bzw. nur über Menden / Fröndenberg)				kein Handlungsbe- darf: Anbindung über RB 54 / RE17,RE57

1F/h von x-y h = eine fehlende Fahrt pro Stunde zwischen x und y Uhr

2F/h von x-y h= zwei fehlende Fahrten pro Stunde zwischen x und y Uhr

0,5F/h von x-y h= jede zweite Stunde eine fehlende Fahrt zwischen x und y Uhr

SVZ=keine Fahrten in der SVZ

1F in SVZ = eine fehlende Fahrt in der SVZ

Erschließungskategorie Ortsteil Siedlung

Die Anforderungen zur Bedienungshäufigkeit für Erschließungsverkehre wurde in drei verschiedenen Kategorien unterteilt (Erschließungsverkehr Kernbereich, Erschließungsverkehr verdichteter Bereich und Erschließungsverkehr Ortsteil/Siedlung, vgl. Kapitel 4.2). Die nachfolgende Tabelle zeigt die Abweichungen vom geforderten Standard für die Erschließungsverkehre Ortsteil / Siedlung. Für diese Erschließungsverkehre Ortsteil/Siedlung gilt in der HVZ ein Stundentakt und in der NVZ ein Zweistundentakt.

■ **Tabelle 45: Bedienungsqualität auf Erschließungsverkehren im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards**

Relation Erschließungs- verkehre	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	Handlungsbedarf
Meinerzhagen - Windebruch	• Ausschließlich Schulverkehr	Kein Angebot vorhanden	Kein Ange- bot vorhan-	kein Handlungsbe- darf: weitere

Relation Erschließungs- verkehre	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	Handlungsbedarf
Linie R60			den	Fahrtmöglichkeit über R61 / ALF 96
Plettenberg - Pasel Linie R80	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Plettenberg: 1F/h von 17-18 h • Richtung Pasel: 1F/h von 7-9 h, 16-17 h, 18-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Plettenberg: 1F/h von 8-9 h, 17-18 h • Richtung Pasel 1F/h von 7-8 h, 16-17 h, 18-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Pasel 1F/h von 6-7 h 	kein Handlungsbedarf: geringe Nachfrage
Schalksmühle - Winkeln Linie 89	Ausschließlich Schulverkehr	Kein Angebot vorhanden	Kein Angebot vorhanden	Handlungsbedarf: Winkeln nur mit Schülerverkehr angebunden
Nachrodt - Wiblingwerde Linien 49 und BB	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Nachrodt: 1F/h von 16-19 h • Richtung Wiblingwerde: 1F/h von 17-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 16-19 h, 1 F in NVZ • Richtung Nachrodt: 1F/h von 6-7 h, • Richtung Wiblingw.: 1F/h von 6-8 h 	Kein Angebot vorhanden	geringer Handlungsbedarf in der HVZ
Altena - Dahle Linie 32	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Dahle 0,5 F/h von 6-9 h, 	kein Handlungsbedarf
Altena - Nettenscheid Linien 34, 234, 260	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Nettenscheid 1F/h von 6-7 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Nettenscheid 1F/h von 6-7 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,5 F/h von 6 - 8/9 h, 14-18 h 	geringer Handlungsbedarf
Iserlohn - Dannehöfer - Kesbern Linie ALF 4	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Kesbern 1F/h von 6-9h, 16-17 h, 18-19 h • Richtung Iserlohn: 1F/h von 17-18 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Kesbern 1F/h von 6-9h, 16-17 h, 18-19 h • Richtung Iserlohn 1F/h von 6-8 h, 17-18 h 	<ul style="list-style-type: none"> • zwei fehlende Fahrten zw. 6 und 10 Uhr 	kein Handlungsbedarf: gegenläufige Ringlinie
Hemer - Apricke Linie 2	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Apricke 1F/h von 6-7 h 	kein Handlungsbedarf

Relation Erschließungs- verkehre	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	Handlungsbedarf
Neuenrade - Affeln - Altenaffeln - Blintrop Linien ALF 67, 260	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-8 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-7 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F zw. 6-9 h 	geringer Handlungsbedarf
Balve - Langenhol- thausen Linien ALF 67, 267	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Balve 1F zw. 18 u. 19 h • Richtung L. Hausen 1F/h von 6-7 h, 19-20 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-7 h, 18-19 h • Richtung Balve 12-13 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Balve 0,5F/h von 6-11 h Richtung L.Hausen 0,5F/h von 6-12 h 	kein Handlungsbedarf
Menden - Oesbern Linien ALF 26, 221	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-8 h., 17- 18 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von 6-8 h., 17- 18 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 fehlende Fahrten zw. 6 und 10 Uhr 	kein Handlungsbedarf
Menden - Eisborn Linie ALF 25	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von. 6/7-9 h, 16-17 h, 18-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1F/h von. 6/7-9 h, 16-17 h, 18-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 F zw. 6 und 9 h 	kein Handlungsbedarf
Kierspe - Rönsahl Linie 94	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • Richtung Kierspe: 1F/h von 16- 17 h, 18-19 h • Richtung Rönsahl: 1F/h von 18-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • SVZ • Richtung Kierspe: 1F/h von 16- 17 h, 18-19 h • Richtung Rönsahl: 1F/h von 6-7 h, 8-9 h, 18-19 h 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 fehlende Fahrten 	Handlungsbedarf
Letmathe - Stübbeken Linie 5	Richtung Letmathe 1 F zw. 19 und 20:30 Uhr	Richtung Letmathe 1 F zw. 19 und 20:30 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • 1 F zw. 6 und 7 Uhr fehlt 	kein Handlungsbedarf
Letmathe – Grürmannsheide Linie 6	2 fehlende Fahrten zw. 18 und 20:30 Uhr	2 fehlende Fahrten zw. 18 und 20:30 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Angebot vorhanden 	kein Handlungsbedarf
Lüdenscheid - Bier- baum Linien 51, 52, 54, 254	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • 1 F zw. 6 und 7 Uhr fehlt 	kein Handlungsbedarf
Lüdenscheid - Dicken- berg Linien 53, 245	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Lüdenscheid 1 F/h von 19-20 h 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtung Lüdenscheid 1 F/h von 19-20 h 	-	kein Handlungsbedarf

Relation Erschließungs- verkehre	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	Handlungsbedarf
Balve - Melln Linien BRS 336, BB	<ul style="list-style-type: none"> • 1 F/h von 18-19 h • Richtung Melln 1F/h von 6-7h 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 F/h von 18-19 h • Richtung Melln 1F/h von 6-7h 	Außer einer Fahrt kein Angebot	kein Handlungsbedarf

1F/h von x-y h = eine fehlende Fahrt pro Stunde zwischen x und y Uhr

2F/h von x-y h= zwei fehlende Fahrten pro Stunde zwischen x und y Uhr

0,5F/h von x-y h= jede zweite Stunde eine fehlende Fahrt zwischen x und y Uhr

Erschließungsverkehr in der Kategorie verdichteter Bereich und Kernbereich:

Der Erschließungskategorie verdichteter Bereich liegt ein Bedienungsstandard mit einem Halbstundentakt in der HVZ und NVZ sowie einem Stundentakt in der SVZ zugrunde. Außer Nachrodt-Wiblingwerde werden alle Städte und Gemeinden des Märkischen Kreises in dieser Kategorie betrachtet. Für Mittel- und Oberzentren gibt es desweiteren den Standard des Erschließungsverkehrs Kernbereich (HVZ und NVZ T15, SVZ T30), welcher ebenfalls in diesem Abschnitt dargestellt wird. Nachfolgend sind die Abweichungen vom Qualitätsstandard im Status Quo für die einzelnen Städte und Gemeinden beschrieben:

Altena:

Im Kernbereich von Altena überlagern sich die Linien 37 und 38 an Wochentagen in der HVZ und NVZ zum geforderten Viertelstundentakt und in der SVZ zum Halbstundentakt. Samstags besteht eine Abweichung ab 14 Uhr, da beide Linien dann nur noch im Stundentakt verkehren und sich auf einen Halbstundentakt ergänzen. Sonntagsvormittags (bis ca. 12 Uhr) ist ein weiteres Nicht-Erfüllen der Standards durch den fehlenden Halbstundentakt zu verzeichnen.

Der Bereich Breitenhagen wird von der Linie 38 am Samstagnachmittag nur noch im Stundentakt bedient. Sonntags beginnt die Bedienung ab ca. 10 Uhr.

Bereiche, die ausschließlich von der Linie 30 bedient werden unterliegen Abweichungen zu jedem Verkehrstag und jeder Verkehrszeit.

Alle weiteren Bereiche innerhalb des verdichteten Bereichs von Altena weisen keine Defizite auf, hier besteht vielmehr zu bestimmten Zeiten eine Überbedienung.

Balve:

In Balve wird der Qualitätsstandard der Bedienungshäufigkeit über alle Verkehrstage und Verkehrszeiten nicht erfüllt.

Halver:

In Halver verkehren die Linien 84, 85 und BRS 134 mit Taktangebot. Bereiche außerhalb dieser Linienwege werden durch Bürgerbusse und Schulverkehrslinien erschlossen. Die Linie BRS 134 verkehrt an Wochentagen ohne Abweichungen. An Samstagen wird der geforderte Standard eines Halbstundentaktes nicht erfüllt. Die Linien 84 und 85 verkehren Mo-Fr nur im Stundentakt bis 20 Uhr. An Samstagen beginnt der Bedienungszeitraum erst ab 8 Uhr im Stundentakt (Linie 84) bzw. ab 9 Uhr und verkehrt im Zweistundentakt. Sonntags existiert eine erhebliche Abweichung im Bedienungsangebot (Status quo: jeweils nur drei bzw. zwei Fahrten pro Richtung).

Hemer:

Im Abschnitt zwischen Sundwig Meise und Westig Zeppelinstr. besteht nur Einrichtungsbetrieb im Stundentakt.

Auf dem Abschnitt zwischen Niederhemer und Hemer Oese wird am Samstagnachmittag und Samstagabend sowie am Sonntag der gesetzte Standard unterschritten. Zu diesen Zeiten verkehrt auf diesem Abschnitt die Linie 1 nur im Stundentakt.

Auf dem Abschnitt Westig Zeppelinstr. - ZOB - Niederhemer werden samstags nur drei statt vier Fahrtmöglichkeiten pro Stunde erreicht. Am Sonntag existieren zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde, die sich jedoch nicht zu einem sauberen Halbstundentakt überlagern.

Die Bereiche östlich und westlich der Hauptstraße durch Hemer werden ausschließlich durch Schulverkehr und Bürgerbusangebot bedient, welche den Standard für Erschließungsverkehre im verdichteten Bereich nicht erfüllen.

Herscheid:

In allen Bereichen außerhalb des Linienverlaufs der Buslinie 54 existieren Defizite in Herscheid an allen Verkehrstagen in allen Verkehrszeiten. Die Linie 54 wechselt am Nachmittag (gegen 15 Uhr) in einen Stundentakt.

Kierspe:

Zwischen Kierspe ZOB und Feuerwehrgerätehaus überlagern sich die Linien 59 und 82 von Mo-Fr zu einem Halbstundentakt. Erst an Samstagen besteht auf diesem Abschnitt eine Abweichung vom Standard, da dann nur noch die Linie 82 im Stundentakt verkehrt. Sonntags beginnt die Bedienung ab ca. 9.30 Uhr. Außerhalb der Kölner Str./Friedrich-Ebert-Straße kann der Standard des Erschließungsverkehrs verdichteter Bereich nicht erfüllt werden.

Lüdenscheid:

Das Bedienungsangebot im Stadtbereich Lüdenscheid wird durch zahlreiche Buslinien gestellt. Einige Linien (42, 44, 47, 48, 53) reduzieren samstags gegen 14 Uhr ihr Bedienungsangebot vom Halbstundentakt auf einen Stundentakt, wodurch in Bereichen, wo diese Linien ausschließlich verkehren, Abweichungen vom Standard am Samstagnachmittag bestehen. Abweichungen vom Standard sind auch auf Linienabschnitten der Linien 46, 51, 58 und 87 festzustellen. Keine Defizite bestehen auf Korridoren, wo sich mehrere Linien überlagern.

Iserlohn:

In Letmathe im Bereich Oestrich entlang des Linienvverlaufs der Buslinie 15 besteht samstags ab 14 Uhr ein Defizit, da ab diesem Zeitpunkt nur noch ein Stundentakt angeboten wird. An Sonntagen beginnt die Bedienung erst mittags.

Im Bereich Letmathe Süd entlang des Linienvverlaufs der Buslinie 9 wird der geforderte Standard eines Halbstundentakts in der HVZ und NVZ nicht erfüllt (nur Stundentakt gegeben).

In Bereichen, wo neben der Linie 13 nur schulverkehrsrelevante Linien verkehren (Haltestellen Nußbergstr., Lilienthalstr., Seilerseebad) besteht Mo-Sa in der HVZ und NVZ eine Abweichung vom Standard (nur T60 vorhanden).

Auf den Abschnitten Liebigstr. - Holbeinstr. - Hauptpost/Piepenstock sowie Wichernhausen - Stadtbahnhof und Im Lau - Konrad-Adenauer-Ring überlagern sich die Linien 11 und 12 Samstagnachmittags nur noch zu einem Stundentakt. An Sonntagen beginnt die Bedienung erst mittags.

Meinerzhagen:

Im südlichen Bereich Meinerzhagens verkehren die Linien 80 (tags) und 281 (abends und sonntags) von Montag bis Samstag im Stundentakt. Somit besteht in diesem Bereich eine Abweichung durch den fehlenden Halbstundentakt von Montag bis Samstag sowie am Sonntag zwischen 9 und 10 Uhr.

Auf dem Abschnitt Apotheke - Zum Rothenstein sowie Im Dichterviertel verkehren die Linien 98 (tags) und 281 (abends und sonntags) von Montag bis Samstag im Stundentakt. Somit besteht in diesem Bereich eine Abweichung durch den fehlenden Halbstundentakt von Montag bis Samstag sowie am Sonntag zwischen 9 und 10 Uhr.

Im nördlichen Bereich auf dem Abschnitt Apotheke - St.-Cyr.-Allee verkehren die Linie 81 (tags) und 281 (abends und sonntags) von Montag bis Samstag im Stundentakt. Somit besteht in diesem Bereich eine Abweichung durch den fehlenden Halbstundentakt von Montag bis Samstag sowie am Sonntag zwischen 9 und 10 Uhr.

Im Kernbereich von Meinerzhagen überlagern sich zahlreiche Linien, die jedoch nicht zu einem Viertelstundentakt in der HVZ und NVZ vertaktet sind. Auch in der SVZ besteht nur eine Fahrsmöglichkeit pro Stunde.

Menden:

Auf dem Abschnitt Battenfeld - Niederstadt / Arche Noah verkehren die Linien 21 und 22 an Samstagen ab ca. 15 Uhr nur noch im Stundentakt, es ergeben sich zwei Fahrsmöglichkeiten pro Stunde, jedoch kein Halbstundentakt. Sonntags wird dieser Abschnitt erst ab 10 bzw. 11 Uhr bedient.

Der Abschnitt Böisperde - Werler Str. wird von der Linie 23 von Montag bis Freitag zwischen 6 und 19 Uhr im Stundentakt und an Samstagen von 8 bis 14 Uhr im Stundentakt und bis 17 Uhr im Zweistundentakt bedient. Damit erfüllt die Linie 23 nicht den geforderten Standard in ihrer Erschließungsfunktion. Böisperde selbst ist jedoch mit dem zusätzlichen Angebot über die RB 54 und den Bahnhof Böisperde ausreichend angebunden.

Die Bereiche von Menden, die mit der Linie 24 bedient werden, weisen eine Abweichung vom Bedienungsstandard Mo-Fr in der NVZ (nur T60) und SVZ (keine Fahrten) auf. Samstags und sonntags beginnt die Bedienung erst gegen 9 Uhr. An Samstagen besteht eine weitere Abweichung ab ca. 14 Uhr (nur noch T60).

Neuenrade:

Die Linie 60 bedient einen Großteil des verdichteten Bereichs von Neuenrade. Abweichungen vom Bedienungsstandard auf dieser Linie zeigen sich samstags (nur T60) und sonntags mit einer zu spät beginnenden Bedienung (ab ca. 10 Uhr).

Darüber hinaus verkehren weitere Linien und Bürgerbusse, die jedoch alle den Standard nicht erfüllen.

Plettenberg:

Zwischen dem Bahnhof Plettenberg und dem ZOB Grünstraße besteht eine Abweichung im Bedienungsangebot am Sonntag. Wie in allen anderen Bereichen beginnt die Bedienung erst ab 9 Uhr oder später.

In Bereichen, wo nur eine Linie verkehrt (Linie 74 zwischen Bahnhof und Ohle, Linie 75 zwischen Böddinghausen und Ohle sowie zwischen Abzw. Kersmecke und Kersmecke sowie zwischen Holthausen und Grafweg, Linie 73 zwischen Uhlandbrücke und Krankenhaus) bestehen Abweichungen an Wochentagen zumeist in mehreren Verkehrszeiten sowie an Samstagen und sonntags in den Morgenstunden.

Schalksmühle:

Alle in Schalksmühle verkehrenden Linien ergeben trotz ihrer Überlagerung an Wochentagen und Samstagen Abweichungen von den Bedienungsstandards in allen Verkehrszeiten. An Sonntagen wird der Standard außerhalb des Linienverlaufs der Buslinie 87 nicht erfüllt.

Werdohl:

An Wochentagen bestehen entlang der Linie 64 Abweichungen vom Bedienungsstandard in allen Verkehrszeiten. Alle anderen Bereiche erfüllen an Wochentagen den Standard. An Samstagen besteht im verdichteten Bereich außerhalb der Ütterlinger Str., also dort wo sich nicht mehrere Linien überlagern, eine Abweichung durch die nur stündlich verkehrenden Linien. Am Sonntag beginnt die Bedienung zum Teil erst gegen 10 Uhr.

5.3.2 Überschreitung der Standards

Mögliche Gründe für die Notwendigkeit einer Überschreitung der Standards können sein:

- bestehende Nachfrage
- Bündelung von Linien im Zulauf auf zentrale Orte bzw. Verknüpfungspunkte
- Anforderungen aufgrund von Schulzeiten bzw. Kapazitätsbedarf im Schulverkehr
- notwendige Verdichtung aufgrund von Kapazitätsengpässen, z. B. bei langlaufenden Linien bzw. bei Bedienung mehrerer einwohnerstarker Orte, insbesondere im Stadt-Umland-Bereich von Lüdenscheid oder Iserlohn

Bei zahlreichen Korridoren des Erschließungsverkehrs Ortsteil/Siedlung ist festzustellen, dass ein regelmäßiges Angebot auch an Sonntagen besteht (Anforderung: bedarfsgerechte Bedienung). Dies trifft insbesondere auf nahegelegene Ortsteile und insbesondere auf die Ortsteile der größeren Städte zu (z.B. Iserlohn Rombrock).

Überschreitungen des Standards (regelmäßige, keine Spitzenfahrten) sind gemäß Anforderungen auf folgenden Korridoren festzustellen:

Dargestellt werden Verbindungen, welche eine Bedienung über dem geforderten Standard aufweisen. Dabei wird in der Spalte „Angebot im Bestand“ das Angebot im Status Quo dargestellt, welches nicht dem Standard entspricht.

■ **Tabelle 46: Bedienungsangebot über gefordertem Standard**

Verkehrstag	definierte Verbindungsart	Anforderungen	Verbindung	Angebot im Bestand
Montag bis Freitag	Achse	HVZ und NVZ T30; SVZ T60	Iserlohn - Hemer	Min. 4 Fahrtenpaare/Stunde
			Iserlohn - Letmathe	Min. 4 Fahrtenpaare/Stunde
			Iserlohn - Hennen	ungleichmäßige Überbedienung
			Schwerte - Hennen	3 - 4 Fahrtenpaare/Stunde
			Lüdenscheid - Altena	3-4 Fahrtenpaare/Stunde
			Lüdenscheid - Brügge	4 Fahrtenpaare/Stunde
	Hauptverbindung	HVZ T30; NVZ T60; SVZ T60	Brügge - Kierspe	NVZ T30
			Brügge - Halver	NVZ T30
			Hemer - Menden	NVZ T30 SVZ T30
			Menden - Lendrighsen	3 - 4 Fahrtenpaare/Stunde
			Kierspe - Meinerzhagen	NVZ T30
			Herscheid - Plettenberg	NVZ T30
	Nebenverbindung	HVZ T60; NVZ T60; SVZ T120	Plettenberg - Finnentrop	HVZ und NVZ 3 Fahrtpaare/Stunde SVZ 1 Fahrtenpaar/Stunde
			Altena - Werdohl	2-4 Fahrtenpaare/Stunde
			Menden - Halingen	HVZ T30 NVZ T30

Verkehrstag	definierte Verbindungsart	Anforderungen	Verbindung	Angebot im Bestand
	Erschließung Orts- teil/Siedlung	HVZ T60, NVZ T120,SVZ bedarfsgerechte Bedienung	Hemer - Landhausen	HVZ T30 NVZ T30
			Altena - Dahle	HVZ T30 NVZ T30 SVZ T60
			Hemer - Deilinghofen	HVZ T30 NVZ T30 SVZ T60
			Plettenberg - Burg	HVZ T30 NVZ T30 SVZ T60
			Plettenberg - Eschen	HVZ T30 NVZ T30 SVZ T60
Samstag	Achse	NVZ T30; SVZ T60	Iserlohn - Hemer	3 Fahrtenpaare/Stunde
			Iserlohn - Iserlohn Letmathe	3-4 Fahrtenpaare/Stunde
			Lüdenscheid - Brügge	3-4 Fahrtenpaare/Stunde
	Hauptverbin- dung	NVZ T60; SVZ T120	Kierspe - Meinerzhagen	NVZ T30
			Lüdenscheid - Herscheid	NVZ T30
			Menden - Fröndenberg	1-2 Fahrtenpaare/Stunde
			Menden - Lendringsen	NVZ T30
	Nebenverbin- dung	NVZ T60; SVZ T120	Altena - Ihmert	SVZ T60
			Altena - Werdohl	NVZ 2-3 Fahrtenpaare/ Stunde SVZ 1-2 Fahrtenpaare/ Stunde
			Herscheid - Holthausen - Plettenberg	NVZ T30
	Erschließung Orts- teil/Siedlung	NVZ T120; SVZ be- darfsgerechte Bedie- nung	Hemer - Landhausen	bis 14 Uhr T30
			Plettenberg - Plettenberg Burg	bis 13 Uhr 2 Fahrten (wo- bei jede 2. Fahrt viermal so lange braucht, wie die erste)
			Altena - Dahle	NVZ T60 SVZT60

Verkehrstag	definierte Verbindungsart	Anforderungen	Verbindung	Angebot im Bestand
			Hemer - Deilinghofen	bis 14 Uhr T30; ab 14 Uhr T60
Sonn- und Feiertag	Achse	SVZ T60, NaVZ bedarfsgerechte Bedienung	Iserlohn - Hemer	SVZ mehrere Fahrtenpaare/Stunde
			Iserlohn - Hennen	SVZ mehrere Fahrtenpaare/Stunde
			Iserlohn - Letmathe	SVZ ab 11Uhr 2 Fahrtenpaare/Stunde
			Letmathe - Hagen	SVZ mehrere Fahrtenpaare/Stunde
			Lüdenscheid - Brügge	SVZ mehrere Fahrtenpaare/Stunde
			Lüdenscheid - Werdohl	SVZ 2 Fahrtenpaare/Stunde
			Schwerte - Hennen	SVZ 1-2 Fahrtenpaare/Stunde
	Hauptverbindung	SVZ T60,NaVZ bedarfsgerechte Bedienung	Kierspe - Meinerzhagen	SVZ ab 10 Uhr 2 Fahrtenpaare/Stunde
			Menden - Lendrigsen	SVZ Verdichtung im T120
	Nebenverbindung	SVZ T120/NaVZ bedarfsgerechte Bedienung	Menden - Halingen	SVZ T60
			Halingen - Unna	SVZ T60
			Plettenberg - Attendorn	SVZ T60
			Meinerzhagen - Marienheide	SVZ T60
			Herscheid - Holthausen - Plettenberg	T60 von 8/9 bis 20/21 Uhr
			Altena - Werdohl	1-2 Fahrtenpaare/Stunde
			Hemer - Ihmert	T60 8/9-20/21 Uhr
			Altena - Ihmert	T60 8-21 Uhr

Bei den dargestellten Überschreitungen des Standards ist aufgrund fehlender Nachfragedaten eine Aussage zu einem möglicherweise bestehenden Handlungsbedarf nicht möglich.

5.4 Bewertung der Verbindungsqualität

5.4.1 Defizite in der Reisezeit- und Verbindungsqualität

Bei der Bewertung der Verbindungsqualität werden die Umsteigehäufigkeit sowie die Reise- und Umsteigezeiten analysiert. Es werden die Anforderungen zugrunde gelegt, die im Anforderungsprofil definiert sind. In der Karte „Reisezeit- und Verbindungsdefizite“ sind die Abweichungen der definierten Standards räumlich abgebildet (vgl. Kartenband Karte 13).

Relationen von und zum Hauptort

Nahezu alle Ortsteile, die durch den ÖPNV erschlossen sind, sind direkt – ohne umzusteigen – an den jeweiligen Hauptort angebunden. Die Reisezeit von maximal 30 Minuten bis zum Hauptort bzw. die Reisezeitdifferenz zum MIV wird ebenfalls zu nahezu allen Ortsteilen erfüllt. Einzelne Einschränkungen in der Umsteigehäufigkeit und Reisezeit sind auf folgenden Relationen festzustellen:

- Meinerzhagen – Windebruch: direkte Verbindung durch Linie R60 mit erfülltem Reisezeitstandard gegeben (jedoch nur an Schultagen eine Hinfahrt, zwei Rückfahrten); dichteres Angebot durch Umstieg, jedoch mit einem negativen Reisezeitverhältnis.
- Balve – Eisborn: mehrfaches Umsteigen notwendig bei einer Reisezeit von ca. 1,5 Stunden.
- Schalksmühle - Winkeln: direkte Verbindung durch Linie 89 mit erfülltem Reisezeitstandard gegeben (jedoch nur an Schultagen eine Hinfahrt, zwei Rückfahrten); dichteres Angebot durch Umstieg.
- Stübbeken/Grürmannsheide – Iserlohn: Für die Stadtteile Stübbeken und Grürmannsheide ist ein Umsteigen in Letmathe notwendig, um den Hauptort Iserlohn zu erreichen.

Weitere Relationen

Bis auf die Relationen Balve – Hemer und Balve – Iserlohn bestehen bei keinen weiteren Relationen Defizite in der Verbindungsqualität zum nächstgelegenen Mittel- und Oberzentrum gemäß den definierten Standards.

Defizite im Reisezeitverhältnis sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen sowie der Karte 13 des Kartenbandes.

■ **Tabelle 47: Defizite im Reisezeitverhältnis und / oder Verbindung**

Relation	Defizit Reisezeitverhältnis	Defizit Verbindung
Geforderter Standard auf Relation Hauptverbindung	Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV max. 1,8	Verbindung zum nächsten MZ in max. 45 Min. max. 1 Umstieg oder OZ in max. 60 Min
Meinerzhagen – Lüdenscheid	2,0	erfüllt
Neuenrade – Plettenberg	2,3	erfüllt
Balve – Hemer	(nicht in Bewertung)	nicht erfüllt
Geforderter Standard auf Relation Achse	Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV max. 1,5	Reisezeit zum OZ max. 60 Min.
Iserlohn – Hagen	1,7	erfüllt
Iserlohn – Hemer	1,8-2,3	erfüllt
Geforderter Standard auf Relation Nebenverbindung	Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV max. 2,1	Reisezeit zum OZ max. 60 Min.
Meinerzhagen – Olpe	3,6	-
Balve – Neheim-Hüsten	2,8	-
Lüdenscheid – Wiblingwerde	2,5	erfüllt
Balve – Iserlohn	(nicht in Bewertung)	Balve - Iserlohn nicht erfüllt Iserlohn - Balve erfüllt

5.4.2 Bewertung der Verknüpfung und Anschlussbildung

Bei der Analyse der Defizite in der Verknüpfung und Anschlussbildung werden die im Anforderungsprofil definierten Verknüpfungspunkte mit der dort angegebenen Umsteigezeit bewertet. Bei der Analyse sind insbesondere Verknüpfungen mit regionalem Charakter von Bedeutung.

Regionale Relationen bei denen ein Umstieg notwendig ist, sind: (bei Nicht-Erfüllen des Standards Darstellung der Übergangszeit in **rot**):

Neuenrade - Lüdenscheid: Umstieg in Werdohl Bahnhof 60/61, 60/S2 (kein Defizit)

Lüdenscheid - Neuenrade: Umstieg in Werdohl Bahnhof 60/61, 60/S2 (kein Defizit)

Balve - Iserlohn: Umstieg in Menden Bahnhof/Battenfeld RB 54/S3 (**22 Minuten Übergang**)

Iserlohn - Balve: Umstieg in Menden Bahnhof/Battenfeld RB 54/S3 (kein Defizit)

Altena - Menden: Umstieg in Hemer ZOB 33/1 (kein Defizit)

Menden - Altena: Umstieg in Hemer ZOB 1/33 (kein Defizit) oder Umstieg Iserlohn Stadtbahnhof S3/S1 (kein Defizit)

Meinerzhagen - Hagen: Umstieg in Kierspe Feuerwehrgerätehaus 82/84 (Weiterfahrt im gleichen Fahrzeug) oder in Brügge Bahnhof 58/RB 52 (**15 Minuten Übergang**)

Hagen - Meinerzhagen: Umstieg in Kierspe Feuerwehrgerätehaus 82/84 (Weiterfahrt im gleichen Fahrzeug) oder in Brügge Bahnhof 58/RB 52 (kein Defizit)

Meinerzhagen - Halver: Umstieg in Kierspe Feuerwehrgerätehaus 82/84 (Weiterfahrt im gleichen Fahrzeug)

Plettenberg - Meinerzhagen: mit einem Umstieg in Lüdenscheid Sauerfeld ZOB 54/58 (**24 Minuten Übergang**) weitere Fahrtmöglichkeit mit zwei Umstiegen vorhanden

Meinerzhagen - Plettenberg: mit einem Umstieg in Lüdenscheid Sauerfeld ZOB 54/58 (**27 Minuten Übergang**) weitere Fahrtmöglichkeit mit zwei Umstiegen vorhanden

Darüber hinaus werden alle weiteren im Anforderungsprofil definierten Verknüpfungspunkte im Märkischen Kreis bezüglich bestehender Abweichungen geprüft. In der folgenden Tabelle sind für relevante Verknüpfungspunkte die Umsteigezeiten, die den Standard nicht erfüllen, dargestellt (**rot hervorgehoben**). Ob ein Handlungsbedarf formuliert wird hängt beispielsweise davon ab, ob weitere Fahrtenbeziehungen auf einer ähnlichen Relation bestehen (z.B. Linie 15 und 16 in Iserlohn, die ergänzend verkehren). Ist die Abweichung nur gering wird davon abgesehen einen Handlungsbedarf zu benennen.

Beispiel zum Lesen der Tabelle: Am Verknüpfungspunkt Brügge Bahnhof ist der optimale Umsteigevorgang mit einer Umsteigezeit zwischen 3 und 10 Minuten definiert. Die Linie 47 aus Richtung Halver hat in Brügge eine Umsteigezeit von 29 Minuten auf die RB 52 Richtung Hagen. Aus Hagen beträgt die Umsteigezeit von der RB 52 auf die Linie 47 nach Halver 52 Minuten.

■ **Tabelle 48: Abweichungen in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten**

Verknüpfungspunkt mit optimaler Umsteigezeit	Linie (von / nach)	Linie (nach / von)	Tatsächliche Umsteigezeit	Handlungsbedarf
Brügge Bahnhof U: 3-10 min.	47 (Halver-Ostendorf Schule)	RB 52 (Hagen)	29 / 52	kein Handlungsbedarf
	55 (Halver)	RB 52 (Lüdenscheid)	Kein Takt	kein Handlungsbedarf
	55 (Halver)	RB 52 (Hagen)	Kein Takt	kein Handlungsbedarf
	134 (Radevormwald)	RB 52 (Hagen)	13 / 10	kein Handlungsbedarf
	58 (Meinerzhagen)	RB 52 (Hagen)	15 / 13	kein Handlungsbedarf

Verknüpfungspunkt mit optimaler Umsteigezeit	Linie (von / nach)	Linie (nach / von)	Tatsächliche Umsteigezeit	Handlungsbedarf
Meinerzhagen Bahnhof U: 3-10 min. (Bus/Bus) U: 5-12 min. (Bus/Bahn)	Vor Hintergrund der notwendigen Fahrplananpassungen der Stadtbuslinien Meinerzhagen an die geänderten Fahrplanzeiten Richtung Köln und Lüdenscheid nicht geprüft			Handlungsbedarf
Halver Sparkasse / ZOB U: 3-10 min.	85 (Schalksm.)	134 (Radevormwald)	57 / 12	Handlungsbedarf
Neuenrade Bahnhof U: 5-12 min.	60 und BB Fahrplananpassungen im Zuge des veränderten Fahrplans der RB 54 werden notwendig			Handlungsbedarf
Balve Bahnhof/Abzweig Bahnhof U: 3-10 min.	ALF 67, BB Fahrplananpassungen im Zuge des veränderten Fahrplans der RB 54 werden notwendig			Handlungsbedarf
Hemer ZOB/Auf dem Hammer U: 3-10 min.	33 (Altena)	1 (Menden)	9 / 19	kein Handlungsbedarf
	33 (Altena)	1 (Iserlohn)	2 / 10	kein Handlungsbedarf
	33 (Altena)	2 (Hemer Landh.)	1 / 8	kein Handlungsbedarf
	33 (Altena)	2 (Hemer Deilinghofen)	6 / 12	kein Handlungsbedarf
	3 (Hemer)	1 (Menden)	18 / 29	Handlungsbedarf
Altena Bahnhof U: 5-12 min.	33 (Altena Hegenscheider Weg)	S1 (Iserlohn)	4 / 4	kein Handlungsbedarf
	33 (Altena Hegenscheider Weg)	S1 (Lüdenscheid)	2 / 2	kein Handlungsbedarf
	33 (Altena Hegenscheider Weg)	RB 91 / RE 16 (Essen)	28 / 26	Handlungsbedarf
	33 (Altena Hegenscheider Weg)	RB 91 / RE 16 (Siegen)	13 / 13	kein Handlungsbedarf
	32 (Hegenscheider Weg)	S1 (Iserlohn)	34 / 34	Handlungsbedarf

Verknüpfungspunkt mit optimaler Umsteigezeit	Linie (von / nach)	Linie (nach / von)	Tatsächliche Umsteigezeit	Handlungsbedarf
	32 (Hegenscheider Weg)	S1 (Lüdenscheid)	32 / 32	Handlungsbedarf
	32 (Hegenscheider Weg)	RB 91 / RE 16 (Essen)	21 / 17	Handlungsbedarf
	38 (Memeler Str.)	S1 (Iserlohn)	19 / 15	kein Handlungsbedarf
	38 (Memeler Str.)	S1 (Lüdenscheid)	17 / 13	kein Handlungsbedarf
Altena Am Markaner ZOB U: 3-10 min.	38 (Memeler Str.)	33 (Hemer)	16 / 18	kein Handlungsbedarf
	34 (Altena)	37 (Lüdenscheid)	19 / 19	kein Handlungsbedarf
Plettenberg Bf. U: 5-12 min. (Bus/Bahn) U: 3-10 min. (Bus/Bus)	74 (PB Burg)	RB 91 (Essen)	26 / 19	Handlungsbedarf
	74 (PB Burg)	S2 (Lüdenscheid)	54 / 52	
	74 (ZOB)	RB 16 (Essen)	14 / 5	kein Handlungsbedarf
	74 (ZOB)	RB 91 / RE 16 (Siegen)	6 / 36	kein Handlungsbedarf
	54 (ZOB)	RB 91 (Essen)	3 (35) / -	kein Handlungsbedarf
	54 (ZOB)	RB 91 / RE 16 (Siegen)	15 (18) / -	kein Handlungsbedarf
Plettenberg Grüne Straße ZOB U: 3-10 min.	73 (Oestertalsperre)	54 (Lüdenscheid)	1 / 3	Kein Handlungsbedarf
	ALF 76 (Finnentrop)	54 (Lüdenscheid)	18 / 17	kein Handlungsbedarf
	ALF 76 (Finnentrop)	74 (nach PB Burg)	18 / -	kein Handlungsbedarf
	ALF 76 (Finnentrop)	S2 (Lüdenscheid)	18 / 18	kein Handlungsbedarf
	ALF 76 (Neuenrade)	54 (Lüdenscheid)	16 / 15	kein Handlungsbedarf
	ALF 76 (Neuenrade)	54 (Plettenberg)	18 / 17	kein Handlungsbedarf
	ALF 76 (Neuenrade)	74 (nach PB Burg)	16 / 18	kein Handlungsbedarf
	ALF 76 (Neuenrade)	S2 (Lüdenscheid)	46 / 46	Handlungsbedarf

Verknüpfungspunkt mit optimaler Umsteigezeit	Linie (von / nach)	Linie (nach / von)	Tatsächliche Umsteigezeit	Handlungsbedarf
	54(Lüdenscheid)	73 (Oestertalsperre)	3 / 1	kein Handlungsbedarf
	73 (Oestertalsperre)	S2(Lüdenscheid)	31 / 34	Handlungsbedarf
Menden Bahnhof U: 7-15 min. (Bus/Bahn) U: 3-10 min. (Bus/Bus)	21 (Platte Heide Schule)	S3 (Iserlohn)	26 / 8	Handlungsbedarf
	24 (Platte Heide Schule)	1 (Iserlohn)	26 / -	
	24 (Platte Heide Schule)	S3 (Iserlohn)	17 / -	
	514 (Wickede)	S3 (Iserlohn)	7 / 49	Handlungsbedarf
	Bus-Schiene-Verknüpfung: Fahrplananpassungen der Busse an den veränderten Fahrplan der RB 54 werden notwendig			Handlungsbedarf
Werdohl Bahnhof U: 3-10 min. (Bus/Bus) U: 5-12 min. (Bus/Bahn)	36 (Werdohl Kirche)	S2 (Plettenberg)	0 / 3(63)	kein Handlungsbedarf
	36 (Werdohl Kirche)	RE 16 / RB 91 (Siegen)	21 / 20	kein Handlungsbedarf
	36 (Altena ZOB)	61 (Lüdenscheid)	2 / 5	kein Handlungsbedarf
	36 (Altena ZOB)	S2 (Lüdenscheid)	1 / 4	
	36 (Altena ZOB)	RE 16 / RB 91 (Siegen)	21 / 20	kein Handlungsbedarf
	36 (Altena ZOB)	S2 (Plettenberg)	0 / 3	
	60 (Neuenrade)	S2 (Plettenberg)	33 / 33	Handlungsbedarf
	60 (Neuenrade)	RE 16/ RB 91 (Siegen)	19/13	
	62 (Werdohl SV)	RE 16/ RB 91 (Siegen)	19 (24) / 13 (20)	
	63 (Werdohl SV)	RE 16 /, RB 91 (Siegen)	15(24)/14(20)	kein Handlungsbedarf
	63 (Werdohl SV)	RE 16 / RB 91 (Siegen)	24 (29) / 19 (26)	kein Handlungsbedarf (S2)
	65 (Werdohl SV)	RE 16 / RB 91 (Siegen)	13 (20) / 20 (25)	kein Handlungsbedarf
Iserlohn Stadtbahnhof U: 5-12 min.	S1 (Lüdenscheid)	S3 (Menden)	19 / 7	kein Handlungsbedarf
	S1 (Lüdenscheid)	1 (Hagen)	13 / 3	kein Handlungsbedarf
	S1 (Lüdenscheid)	13 (Hemer)	0 / 2	kein Handlungsbedarf

Verknüpfungspunkt mit optimaler Umsteigezeit	Linie (von / nach)	Linie (nach / von)	Tatsächliche Umsteigezeit	Handlungsbedarf
	S1 (Lüdenscheid)	15 (Hombruch)	25 / 7	kein Handlungsbedarf
	S1 (Lüdenscheid)	15 (Letmathe)	10 / 22	kein Handlungsbedarf
	S1 (Lüdenscheid)	16 (Echelnteichweg)	10 / 22	kein Handlungsbedarf
	S1 (Lüdenscheid)	16 (Letmathe)	25 / 7	kein Handlungsbedarf
	S3 (Menden)	15 (Hombruch)	16 / 10	kein Handlungsbedarf
	S3 (Menden)	15 (Letmathe)	1 / 25	kein Handlungsbedarf
	S3 (Menden)	16 (Echelnteichweg)	15 / 25	kein Handlungsbedarf
	S3 (Menden)	16 (Letmathe)	16 / 10	kein Handlungsbedarf
	S3 (Menden)	RE 16 / RB 91 (Essen / Siegen)	17 / 2	kein Handlungsbedarf
	13 (Hemer)	15 (Hombruch)	9 / 21	kein Handlungsbedarf
	13 (Hemer)	15 (Letmathe)	26 / 6	kein Handlungsbedarf
	13 (Hemer)	16 (Echelnteichweg)	26 / 6	kein Handlungsbedarf
	13 (Hemer)	16 (Letmathe)	9 / 21	kein Handlungsbedarf
	RE 16 / RB 91 (Essen / Siegen)	1 (Menden)	8 (12) / 5 (14)	kein Handlungsbedarf
	RE 16 / RB91 (Essen / Siegen)	15 (Hombruch)	4 (8) / 17 (23)	kein Handlungsbedarf
	RE 16 / RB 91 (Essen / Siegen)	15 (Letmathe)	19 (23) / 2 (8)	kein Handlungsbedarf
	RE 16 / RB 91 (Essen / Siegen)	16 (Echelnteichweg)	19 (23) / 2 (8)	kein Handlungsbedarf
	RE 16 / RB 91 (Essen / Siegen)	16 (Letmathe)	4 (8) / 17 (23)	kein Handlungsbedarf
	RE 16 / RB 91 (Essen / Siegen)	22 (Menden)	19 (23) / 22 (28)	Handlungsbedarf
	RB53 (Dortmund)	1 (Hemer)	12/14	kein Handlungsbedarf

Verknüpfungspunkt mit optimaler Umsteigezeit	Linie (von / nach)	Linie (nach / von)	Tatsächliche Umsteigezeit	Handlungsbedarf
Schalksmühle Bahnhof/Rathaus U: 5-12 min. (Bus/Bahn) U: 3-10 min. (Bus/Bus)	85 (Halver)	87 (Lüdenscheid)	0 / 0	kein Handlungsbedarf
	85 (Halver)	87 (Schalksmühle)	14 / 14	kein Handlungsbedarf
	85 (Halver)	RB 52 (Lüdenscheid)	24 / 3	kein Handlungsbedarf
	87 (Lüdenscheid)	RB 52 (Dortmund)	57 / 36	kein Handlungsbedarf
	87 (Schalksmühle)	RB 52 (Dortmund)	11 / 50	kein Handlungsbedarf
	87 (Schalksmühle)	RB 52 (Lüdenscheid)	24 / 3	kein Handlungsbedarf
Lüdenscheid, Christuskirche U: 5-12min.	S1 (Iserlohn)	47 (Halver Ostendorf)	28 / 19	kein Handlungsbedarf
	S1 (Iserlohn)	47 (Lüdenscheid)	20 / 13	kein Handlungsbedarf
	S1 (Iserlohn)	87 (Schalksmühle)	26 / 7	Handlungsbedarf
Lüdenscheid Bahnhof U: 3-10 min.	RB 52 (Dortmund)	54 (Plettenberg)	10 / 17	kein Handlungsbedarf
Iserlohn, Letmathe Mitte U: 3-10 min.	1 (Menden)	9 (Hohenlimburg)	11 / 2 (17)	kein Handlungsbedarf
	15 (Iserlohn)	9 (Hohenlimburg)	5 / 19	kein Handlungsbedarf
	16 (Iserlohn)	9 (Hohenlimburg)	20 / 4	kein Handlungsbedarf
	37 (Lüdenscheid)	1 (Hohenlimburg)	10 (7) / 2 (14)	kein Handlungsbedarf
	37 (Lüdenscheid)	1 (Menden)	4 (7) / 10 (13)	kein Handlungsbedarf
	37 (Lüdenscheid)	15 (Iserlohn)	21 (24) / 4 (7)	kein Handlungsbedarf
	37 (Lüdenscheid)	16 (Iserlohn)	6 (9) / 19 (22)	kein Handlungsbedarf
Menden Battenfeld U: 3-10 min.	21 (Menden)	S3 (Iserlohn)	24 / 9	Handlungsbedarf
	22 (Menden)	1 (Hagen)	12 / 15	kein Handlungsbedarf
	22 (Menden)	S3 (Iserlohn)	2 / 16	kein Handlungsbedarf

Verknüpfungspunkt mit optimaler Umsteigezeit	Linie (von / nach)	Linie (nach / von)	Tatsächliche Umsteigezeit	Handlungsbedarf
Lüdenscheid Sauerfeld ZOB U: 10-20 min.	61 (Werdohl)	47 (Brügge)	1/7	Kein Handlungsbedarf
	54 (Plettenberg)	58 (Kierspe)	24/22	Handlungsbedarf
	54 (Plettenberg)	S2 (Werdohl)	19/26	Handlungsbedarf
	37 (Iserlohn)	S2 (Plettenberg)	30/4	Handlungsbedarf
	37 (Iserlohn)	59 (Kierspe)	5/9	Handlungsbedarf
	37 (Iserlohn)	134 (Radevormwald)	29/2	Handlungsbedarf
	61 (Werdohl)	S2 (Plettenberg)	24/27	Handlungsbedarf
	61 (Werdohl)	54 (Plettenberg)	3/1	Handlungsbedarf
	61 (Werdohl)	59 (Kierspe)	1/6	Kein Handlungsbedarf
	61 (Werdohl)	58 (Meinerzhagen)	1/28	Handlungsbedarf
	61 (Werdohl)	S1 (Iserlohn)	22/20	Handlungsbedarf
	61 (Werdohl)	134 (Radevormwald)	25/25	Handlungsbedarf

Werdohl SV=Werdohl Stadtverkehr

5.4.3 Bewertung von räumlich und zeitlich parallelen Angeboten

Im Untersuchungsgebiet gibt es auf nur wenigen Relationen einen zum Bahnverkehr parallel betriebenen Busverkehr. Im Wesentlichen leistet der Busbetrieb eine **Feinerschließung** abseits der Bahnkorridore oder **verknüpft** die Verkehrsangebote an bestimmten Haltepunkten oder stellt die **notwendige Verdichtung** des Gesamtangebots dar.

Die im Folgenden dargestellten Relationen werden über eine längere Strecke gemeinsam von dichtem Busangebot und Bahn bedient. Nicht betrachtet werden Fälle, bei denen es sich um parallel zur Schiene verkehrenden Schulverkehr (z.B. Linie 132 Neuenrade – Balve – Menden) handelt, der Bus ein ergänzendes Angebot darstellt (z.B. Iserlohn – Schwerte) oder nur reduziertes Angebot besteht (z.B. Linie 36 zwischen Altena und Werdohl).

Meinerzhagen – Brügge

Entlang der zu reaktivierenden Bahnstrecke im Volmetal zwischen den Bahnhöfen Meinerzhagen und Brügge besteht zurzeit ein Regionalbusangebot. Die Regionalbuslinien 58 und 59 verkehren heute parallel zur Schienenstrecke jeweils im Stundentakt. Zwischen Meinerzhagen und Kierspe besteht ein sich überlagerndes Busangebot durch die Linien 58 und 82. In der nachfolgenden Tabelle ist das bestehende Angebot dargestellt. Die unterstrichenen Abschnitte verdeutlichen den parallelen Verlauf entlang der Bundesstraße B54.

■ **Tabelle 49: Parallele Linienverkehre zur Bahnstrecke im Volmetal (Mo-Fr)**

Line	Linienführung	Takt	Bedienzeitraum
Regionalbus 58	<u>Meinerzhagen - Kierspe - Brügge - Sauerfeld - Lüdenscheid</u>	T60	05:30 - 22:00 Uhr
Regionalbus 59	<u>Kierspe - Halver, Oberbrügge - Lüden-Brügge - Lüdenscheid ZOB</u>	T60	05:30 - 17:30 Uhr
Regionalbus 82	<u>Kierspe - Meinerzhagen</u>	T60	04:30 - 22:00 Uhr
RegionalBahn 25	<u>Köln Hbf. - Meinerzhagen - Brügge - Lüdenscheid</u>	T60	05:30 - 02:00 Uhr

Demnach ergeben sich fahrplanseitige Überlagerungen auf zwei Streckenabschnitten:

- **Streckenabschnitt Kierspe - Brügge:** Bahn (RB 25) und Regionalbus 58, 59
- **Streckenabschnitt Meinerzhagen - Kierspe:** Bahn (RB 25) und Regionalbus 58, 59 und Stadtbus 82

Bewertung: Mit der Reaktivierung der Schienenstrecke ist das Busangebot auf dem Abschnitt Meinerzhagen - Kierspe - Brügge entsprechend der Netzhierarchie und der festzustellenden Nachfrage insbesondere im Schülerverkehr anzupassen.

Brügge – Lüdenscheid

Entlang der Schienenstrecke zwischen den Bahnhöfen Lüdenscheid und Brügge bestehen neben dem Schienenangebot auch Regional- und Stadtbusverkehre. Die Regionalbuslinie 134 verkehrt zwischen Lüdenscheid und Halver entlang der Lösenbacher Landstraße. Die Regionalbuslinien 58 und 59 verkehren zwischen Lüdenscheid und Kierspe / Meinerzhagen mit Anbindung des Bahnhofs Brügge über die B229 und die Kölner Str. Die Stadtbuslinie 47 verkehrt zwischen Lüdenscheid und Brügge über die Parkstraße. Daher ergeben sich folgende Überlagerungen:

- **Streckenabschnitt Lüdenscheid - Brügge:** Bahn (RB 25, RB 52) und Regionalbus 134, 58, 59 und Stadtbus 47

■ **Tabelle 50: Parallele Linienverkehre zur Bahnstrecke Brügge – Lüdenscheid (Mo-Fr)**

Line	Linienführung	Takt	Bedienzeitraum
Stadtbus 47	<u>Lüdenscheid - Brügge</u> (- Halver)	T30	5:00 - 23:00 Uhr
Regionalbus 58	<u>Lüdenscheid - Brügge</u> - Kierspe - Meinerzhagen	T60	5:00 - 22:00 Uhr
Regionalbus 59	<u>Lüdenscheid - Brügge</u> - Kierspe	T60	05:30 - 17:30 Uhr
Regionalbus 134	<u>Lüdenscheid - Brügge</u> - Oberbrügge - Halver - Radevormwald	T30 / T60	05:30 - 22:00 Uhr
RegionalBahn 25	Köln Hbf. - Meinerzhagen - <u>Brügge</u> - <u>Lüdenscheid</u>	T60	05:30 - 02:00 Uhr
RegionalBahn 52	Dortmund Hbf. - Hagen Hbf. - <u>Brügge</u> - <u>Lüdenscheid</u>	T60 ⁴⁴	06:00 - 0:30 Uhr

Bewertung: Die Linien 58, 59 und 134 mit Unterwegshalten bis zum Bahnhof Lüdenscheid verkehren parallel zur Bahn, übernehmen jedoch partiell Aufgaben der Erschließung im Stadtverkehr von Lüdenscheid (Linie 134 als einzige Linie für die Lösenbacher Landstraße und mit anderen Linien in der Weststraße; Linien 58 und 59 übernehmen Erschließung im Bereich Schnappe und Kölner Str.), die es auch zukünftig zu berücksichtigen gilt. Um dies weiterhin zu gewährleisten müsste eine Linie des Stadtverkehrs diese Erschließungen übernehmen. Der Handlungsbedarf wird als nachrangig bewertet. Unter der Voraussetzung zwischen Halver und Lüdenscheid eine direkte Verbindung beizubehalten ist die Linie 134 nicht zu verändern.

Die Linien 58 und 59 sind im Zuge der Reaktivierung der RB 25 zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid anzupassen. Eine Bedienung des Bahnhofs Brügge ist zukünftig nicht mehr notwendig. Hingegen ist die Bedienung der Bereiche Schnappe und Kölner Straße weiterhin zu gewährleisten.

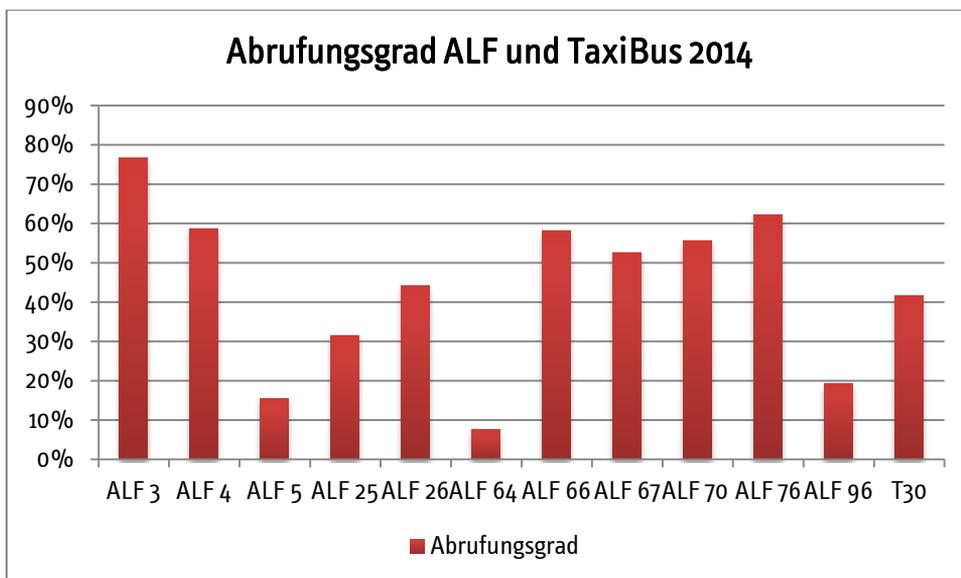
Die Linie 47 hat die Funktion eines erschließenden Stadtverkehrs mit recht langen Fahrzeiten zwischen den Bahnhöfen Lüdenscheid und Brügge. Sie wird aufgrund ihrer Funktion nicht als Parallelverkehr bewertet.

5.4.4 Bewertung nachfragegesteuerter Bedienformen

Abbildung 6 und Abbildung 7 verdeutlichen die durchschnittliche Abrufungsquote sowie den durchschnittlichen Besetzungsgrad der einzelnen Linien der flexiblen Bedienformen (ALF und TaxiBus) im Märkischen Kreis.

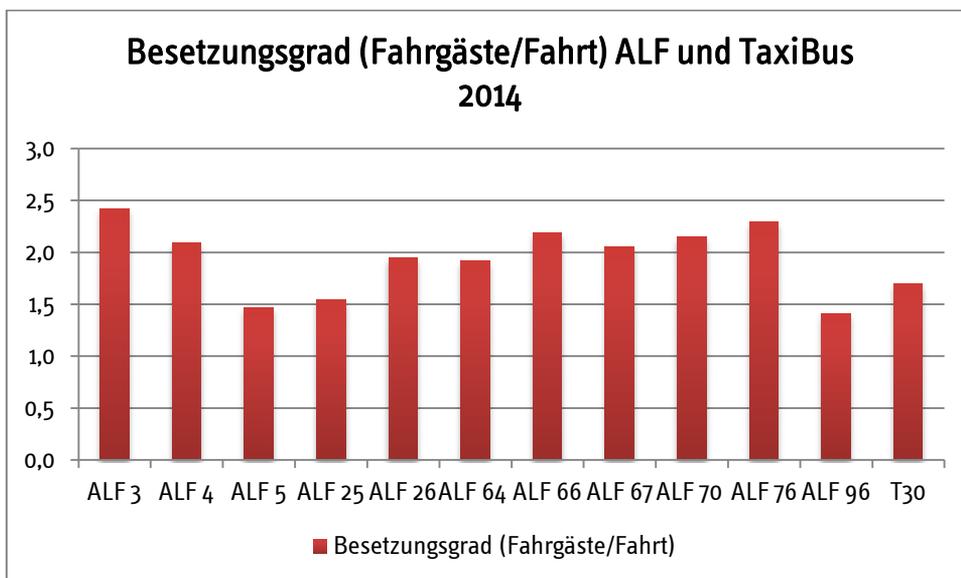
⁴⁴ Verdichtung durch Überlagerung im Abschnitt Brügge Lüdenscheid auf T30

■ **Abbildung 6: Abrufungsgrad der ALF- und TaxiBus-Verkehre im Märkischen Kreis**



Quelle: eigene Darstellung, nach Datenquelle MVG und MK

■ **Abbildung 7: Besetzungsgrad der ALF- und TaxiBus-Verkehre im Märkischen Kreis**



Quelle: eigene Darstellung, nach Datenquelle MVG und MK

Die Abrufquoten der bedarfsgesteuerten Verkehre zeigen, dass die nachfragegesteuerten Bedienformen im Märkischen Kreis von den Kunden gut angenommen werden. Insbesondere die Linien 3, 4, 66 und 76 bestätigen mit einer Abrufquote von 55-77 % und einem Besetzungsgrad von über zwei Fahrgästen pro Fahrt, dass die Kunden das Hindernis der telefonischen Voranmeldung überwinden und entsprechende Nachfrage auf diesen Linien erzeugen. Aus Kundenperspektive bieten diese Linien ein Potenzial zur Umwandlung zu Regionalbuslinien um weitere Nachfrage zu generieren.

5.5 Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung

Übergeordnetes Ziel der Netz- und Fahrplangestaltung ist es, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten. Folgende Stärken und Schwächen sind hier festzustellen:

- Darstellung des Liniennetzes:
 - Im Liniennetzplan des Märkischen Kreises werden alle Bus- und Bahnlinien dargestellt. Die Differenzierung in der Liniendarstellung ermöglicht dem Leser das Bedienungsangebot zu erfassen. Die Buslinien in der Kartendarstellung werden nach vier Kategorien unterscheiden. Dabei handelt es sich um Buslinien vorrangig im Taktverkehr, Buslinien mit eingeschränktem Fahrtenangebot, Linien mit telefonischer Voranmeldung und Bürgerbusse.
 - Einzelne Linien verkehren nicht zu jeder Zeit auf einem einheitlichen Linienweg (z.B. Linie 94), sodass auch die Darstellung der Linie im Liniennetzplan nicht klar erkennbar ist.
- Nummerierung der Linien:
 - Linien mit reiner Schulverkehrsfunktion sowie in Ausnahmefällen mit Berufsverkehrsfunktion wurden dem 200er Nummernkreis zugeordnet und orientieren sich bei der weiteren Nummerierung an den sich in der Nähe befindenden Linien mit regulärer Bedienung.
 - Aufgrund konzeptioneller Anpassungen und Überplanungen verschiedener Linien in der Vergangenheit, ist die Systematik der 200er-Nummern nicht konsequent fortgesetzt worden. So existieren heute Linien die als reine Schulverkehrslinien⁴⁵ zu betrachten sind, aber weiterhin eine zweistellige Nummerierung tragen. Eine konsequente Umstellung auf die 200er-Nummer erscheint für die heutigen Linien 10, 49, 52, 55, 56, R60, 88, 89, 90, 91, 92, 93 und 99 angebracht.
- Produktdifferenzierung der Linien:
 - Die Schnellbusse im Märkischen Kreis sind mit einem „S“ vor der Liniennummer schlüssig gekennzeichnet.
 - Darüber hinaus gibt es weitere Linien (von den Verkehrsunternehmen VWS und BRS), die mit einem „R“ (=Regionalbus) gekennzeichnet sind. Hier wird dem ÖPNV-Kunden jedoch nicht klar, welche Bedeutung diese haben, da es bei der MVG keine Unterscheidung zwischen Stadtbus- und Regionalbusverkehr gibt.
 - Für den bedarfsgesteuerten Verkehr gibt es für linienbezogene Angebotsformen zwei unterschiedliche Produktnamen: AnrufLinienFahrt (ALF) sowie den TaxiBus (gekennzeichnet mit einem „T“ vor der Liniennummer). Es besteht keine einheitliche Voranmeldefrist, sie variiert zwischen 30 und 60 Minuten (bspw. Linie T30).

⁴⁵ Linien verkehren bis auf Einzelfahrten nur zu Schul- und nicht in Ferienzeiten, verkehren ausschließlich zu Schulanfangs- und Schulendzeiten, Linienweg orientiert sich an den Belangen der Schülerinnen und Schüler, Mitfahrt jedoch für Jedermann möglich (kein Schülerspezialverkehr)

■ Fahrplangestaltung:

- Linien, die in ihrer Funktion über ein Grundangebot im Schülerverkehr hinausgehen, weisen zu einem Großteil ein Bedienungsangebot mit gut merkbarem Taktmuster auf.
- Bezogen auf die Qualitätsstandards, dass auf den Achsen und Hauptverbindungen nicht vom regulären Linienweg abgewichen werden soll und für die Linien definierte Start- und Endpunkte gelten, ist kein unmittelbarer Handlungsbedarf für den Märkischen Kreis ableitbar. Alternierende Linienenden, abweichende Abfahrtszeiten an den Haltestellen in verschiedenen Bedienungszeiträumen etc., sind vor allem im Neben- und Ergänzungsnetz feststellbar. Diese stellen sich jedoch als zeitliche und räumliche Notwendigkeit dar, um unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ein gesichertes Grundangebot in der ÖPNV-Bedienung/ ÖPNV-Anbindung gewährleisten zu können.
- Die Attraktivität von Linienführungen kann an verschiedenen Stellen gesteigert werden. Der Abbau von umwegigen Linienführungen kann zu einer gesteigerten Fahrgastnachfrage führen (Beispiel: Linie 13 auf der Relation Hemer - Iserlohn Zentrum).
- In den Fahrplänen wird nicht auf den Fahrzeugdurchlauf auf andere Linien hingewiesen. Bei den Linien 82/84 beispielsweise wird dieser nur als „Anschluss“ bezeichnet. Bei Übergangszeiten von 0 bzw. 1 Minute ist eine solche Angabe für Fahrgäste wenig aussagekräftig.

5.6 Bewertung Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Es liegen bei den Verkehrsunternehmen keine systematischen Erhebungen zu den Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit vor, weshalb im Rahmen des Nahverkehrsplans keine Bewertung vorgenommen werden kann.

Den Verkehrsunternehmen sind Störungen, die zu Verspätungen führen bekannt (siehe Kapitel 5.1.2). Gründe für Störungen liegen zum einen in Parkverstößen von Pkw-Fahrern und hohem Verkehrsaufkommen, zum anderen in hohem Fahrgastaufkommen. Auch betriebliche Probleme, welche durch zu geringe Fahrtzeitprofile (z.B. bei nur selten stattfindenden Stichfahrten) entstehen, sind bekannt.

Die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen hat für die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine hohe Relevanz. Ein Projekt zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung des Busverkehrs ist in den Städten Iserlohn und Lüdenscheid bereits durchgeführt worden. Es besteht jedoch weiterhin großer Handlungsbedarf in der Optimierung bzw. im Ausbau dieser Beschleunigungsmaßnahmen, um die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu erhöhen (z.B. Brunscheider Str./Bellmeri bei der Firma Kostal). Ein Best-Practice-Beispiel ist mit der Busbevorrechtigung an der Ausfahrt des ZOB Kierspe zu nennen.

5.7 Bewertung der Haltestellen

Bei der Bewertung der Haltestellen wurden nur relevante Verknüpfungspunkte (siehe Anforderungsprofil) bezüglich der baulichen Ausgestaltung und der Ausstattungsmerkmale untersucht. Das sich in der Aufstellung befindliche Haltestellenkataster wird zukünftig eine detaillierte Bewertung ermöglichen, Ergebnisse der Erstaufnahme im Rahmen des Haltestellenkatasters sind in der Tabelle 51 bereits enthalten. Diese Grundlage sollte zur Entwicklung geeigneter Handlungsstrategien genutzt werden. Es lässt sich jedoch bereits an dieser Stelle feststellen, dass nahezu alle Verknüpfungspunkte (mit wenigen Ausnahmen: z.B. Iserlohn Stadtbahnhof, Meinerzhagen Bahnhof/ZOB oder Hemer ZOB) baulichen Handlungsbedarf oder Handlungsbedarf in der Ausstattung aufweisen (vgl. Tabelle 51).

Komfort und Kundenservice

Die Aufenthaltsqualität einer Haltestelle wird im Wesentlichen bestimmt durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage und das Umfeldes.

Haltestellen sind neben den Fahrzeugen das Aushängeschild für den ÖPNV. Im Märkischen Kreis gibt es keinen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für die Haltestellen. Ein einheitliches Aussehen würde jedoch zu einem Wiedererkennungseffekt bei den Kunden führen. Eine Gestaltungsrichtlinie sollte für die Zukunft vorgesehen werden.

Die nachfragestarken Haltestellen verfügen weitgehend, zumindest in der Haupteinstiegsrichtung, über Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten. Die Möglichkeit zur Entsorgung von Abfällen ist gegeben.

Verknüpfungspunkte und bedeutende Haltestellen im Märkischen Kreis, die den Standard bezüglich Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild nicht erfüllen, sind beispielsweise:

Hemer Niederhemer



Unattraktives Erscheinungsbild

Plettenberg Bahnhof Bushaltestelle



Fehlende Sitzgelegenheiten

Menden Battenfeld



Fehlender Witterungsschutz sowie Sitzgelegenheiten

Plettenberg Grüne Straße ZOB



Beispiel für nur einseitigen Witterungsschutz und Sitzgelegenheit, keine Abfalleimer vorhanden

Fahrgastinformation

Die stichprobenhafte Überprüfung ergab, dass sämtliche Haltestellen im MK über eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) der diese Haltestelle anfahrenen Linie(n) sowie des Fahrtziels und des Verkehrsunternehmens verfügen.

Die untersuchten Verknüpfungspunkte und bedeutende Haltestellen sind alle mit dem aktuellen Fahrplan ausgestattet. Die Rückmeldung einzelner Städte und Gemeinden lässt jedoch auf ein Defizit in der Bestückung einzelner Haltestellen mit Linien- und Fahrplänen schließen.

Weitergehende Informationen zum ÖPNV wie Umgebungspläne oder Liniennetzkarten sind an zentral gelegenen Haltestellen sowie an Haltestellen mit Übergang zum SPNV nicht immer vorhanden.

Eine dynamische Fahrgastinformation fehlt an den folgenden Haltestellen (vgl. Kapitel 5.9 aktuelle Planung zur Umsetzung von DFIs):

- Balve Bahnhof
- Balve Abzw. Bahnhof
- Halver Sparkasse ZOB
- Hemer Niederhemer
- Hemer Zeppelinstraße

Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen werden sowohl der Zugang zur und der Aufenthalt an der Haltestelle als auch der Einstieg in das Fahrzeug bewertet. Beim Einstieg ist neben dem Fahrzeug die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle von hoher Relevanz.

Für einen optimalen Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind die Haltestellen entsprechend zu gestalten. Daher sollten sich Haltestellen nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt an die Haltestelle bzw. in die Haltestellenbucht muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von Blinden oder sehbehinderten Fahrgästen sollten Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der vorderen Bustür verfügen.

Insgesamt muss die Situation an den Bus- und Bahnhofshaltestellen bezüglich der Barrierefreiheit im Untersuchungsraum als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Während der Zugang zu den meisten untersuchten Haltestellen (Verknüpfungspunkte) im Untersuchungsgebiet weitgehend barrierefrei ist, liegen beim Einstieg in die Fahrzeuge deutliche Defizite vor. Nur sehr wenige Haltestellen im Märkischen Kreis verfügen über einen niederflurgerechten Einstieg, wofür eine Bordsteinhöhe von ca. 16 - 18 cm erforderlich ist. Nur einzelne Bushaltestellen verfügen über Hochborde und Leitstreifen. Außer der Haltestelle Hemer ZOB verfügt keine der Verknüpfungspunkte über eine akustische Fahrgastinformation.

Folgende Beispiele verdeutlichen den nicht-barrierefreien Ausbau zahlreicher Haltestellen im Märkischen Kreis:

Herscheid Markt



Brügge Bahnhof



Die Beispiele Hemer ZOB oder Meinerzhagen Bahnhof zeigen einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen nach dem aktuellen Stand der Technik:

Hemer ZOB



Behinderten-WC, Fahrbahnaufbau, Hochbord, rutschfester Bordstein

Meinerzhagen Bahnhof



Taktils Leitsystem mit Aufmerksamkeitsfeldern, barrierefreier Zuweg

Sicherheit

Die Lage der Haltestellen ist ein wichtiges Kriterium für den Kunden des ÖPNV. Die Nutzung der bzw. die Sicherheit an den Haltestellen wird eingeschränkt durch:

- eine vom Bahnhof bzw. wichtigen Einrichtungen entfernte und dadurch wenig attraktive Lage mit längeren Fußwegen,
- eine Lage im Kreuzungsbereich mit unzureichender Fläche für einen geordneten Ein- und Ausstieg an allen Türen,
- eine Lage im Kurvenbereich mit größeren Lücken zwischen Bordstein und Türbereiche des Fahrzeuges,
- eine Lage in unbelebten und abseitigen Bereichen ohne soziales Umfeld.

Weitere Sicherheitsmerkmale wie Videoüberwachung (auch zur Vandalismus-Prävention) sowie die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs sind an den wenigsten Haltestellen im Märkischen Kreis gegeben.

Auch das Haltestellenumfeld (Querungshilfen über die Straße und eine Abgrenzung zur Straße) ist bei der Betrachtung der Sicherheit ein wichtiges Kriterium.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ist an den wichtigsten Verknüpfungspunkten der Kategorie Ia im Märkischen Kreis durch Park-and-Ride (Verknüpfung mit dem Auto) sowie mit Bike-and-Ride (Verknüpfung mit dem Fahrrad) gegeben. Jedoch bedarf es einem Ausbau insbesondere von B+R-Anlagen an Verknüpfungspunkten der Kategorie I und II. Fahrradboxen finden sich im Märkischen Kreis lediglich am Stadtbahnhof Iserlohn. Ein Fahr-

radverleihsystem sowie ein Carsharing-Angebot zur Verknüpfung besteht im Märkischen Kreis bisher nicht (siehe Kapitel 5.14)

Balve Bahnhof – „Wildparker“



Iserlohn Stadtbahnhof - Fahrradboxen



In der nachfolgenden Tabelle werden Defizite in der Haltestellenausstattung für die einzelnen Verknüpfungspunkte zusammengefasst. Die Bewertung beruht auf einer stichprobenhaften Vor-Ort-Erkundung sowie im Wesentlichen über die Erhebung im Rahmen des Haltestellenkatasters.

■ **Tabelle 51: fehlende Ausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte**

Haltestelle ⁴⁶	Komfort und Kundenservice	Fahrgastinformation	Barrierefreiheit	Sicherheit	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Kategorie Ia					
Lüdenscheid Bahnhof/ZOB			keine akustischen FGI	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	kein Carsharing, keine Fahrradboxen
Plettenberg Bahnhof	keine Sitzgelegenheiten		keine akustischen FGI, kein durchgehendes taktiles Leitsystem	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	kein Carsharing
Iserlohn Stadtbahnhof					kein Carsharing
Werdohl Bahnhof			keine akustischen FGI, kein taktiles Leitsystem, keine barrierefreie Toiletten	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	kein Carsharing, keine Fahrradabstellanlagen und-boxen
Iserlohn Letmathe Bahnhof (Bus)	keine Sitzgelegenheiten	keine DFI	kein taktiles Leitsystem (Ausbau im Rahmen MOF II)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Kategorie I					
Altena Bahnhof (Bus)			kein Hochbord, kein taktiles Leitsystem,	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Altena Am Markaner ZOB	nicht jede Haltestelle mit Witterungsschutz ausgestattet		keine akustische FGI, kein durchgehendes taktiles Leitsystem, kein verstärkter Fahrbahnaufbau	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen

⁴⁶ sämtliche mit einem dynamischen Schriftanzeiger (DSA) ausgestatteten Bahnhöfe verfügen über eine akustische Fahrgastinformation. Im Störfall wird dabei der auf dem DSA angezeigte Text über das Akustikmodul auch hörbar ausgegeben. Die in der Tabelle genannten Bahnhöfe sind mit dieser Technik ausgestattet.

Haltestelle ⁴⁶	Komfort und Kundenservice	Fahrgastinformation	Barrierefreiheit	Sicherheit	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Halver Sparkasse ZOB		keine DFI, kein Umgebungsplan	kein taktiler Leitsystem, keine akustische FGI, keine barrierefreien Zugangswege, keine rutschfesten Kanten	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Hemer ZOB	nicht jede Haltestelle mit Witterungsschutz ausgestattet			keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	fehlende Fahrradboxen
Iserlohn Letmathe Mitte			kein taktiler Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Iserlohn Konrad-Adenauer-Ring ZOB	nicht jede Haltestelle mit Witterungsschutz ausgestattet, keine Sitzgelegenheiten		keine barrierefreien Zugangswege, keine akustische FGI, kein taktiler Leitsystem, kein verstärkter Fahrbahnaufbau, kein rutschhemmender Oberflächenbelag	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Kierspe Bahnhof/ZOB			keine akustische FGI, kein verstärkter Fahrbahnaufbau	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	
Lüdenscheid Brügge Bahnhof (komplett Erneuerung 2017)			kein Bordstein, kein taktiler Leitsystem, keine akustische FGI, kein verstärkter Fahrbahnaufbau, kein rutschhemmender Oberflächenbelag		keine Fahrradabstellanlagen
Lüdenscheid Sauerfeld ZOB			keine akustische FGI	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Meinerzhagen Bahnhof/ZOB			keine akustische FGI	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen

Haltestelle ⁴⁶	Komfort und Kundenservice	Fahrgastinformation	Barrierefreiheit	Sicherheit	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Menden Bahnhof/Abzweig Bahnhof	Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten einseitig		keine akustische FGI, kein durchgängiges taktiler Leitsystem,	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Plettenberg Grüne Straße ZOB	einseitig kein Witterungsschutz und keine Sitzgelegenheit, kein Abfallbehälter		keine akustische FGI, kein taktiler Leitsystem	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	
Menden Battenfeld	keine Sitzgelegenheiten, kein Witterungsschutz		einseitig taktiler Leitsystem, nur einseitig barrierefreie Zugangswege, keine akustische FGI, niedriger Bordstein, nur einseitig rutschfester Bordstein	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Schalksmühle Bahnhof/Rathausplatz (Bus)				keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Neuenrade Bahnhof	nur einseitig Witterungsschutz und Sitzplätze, keine ausreichende Beleuchtung		keine durchgehende Barrierefreiheit, kein durchgängiges taktiler Leitsystem, keine akustische FGI, kein rutschfester Bordstein	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen

Haltestelle ⁴⁶	Komfort und Kundenservice	Fahrgastinformation	Barrierefreiheit	Sicherheit	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Kategorie II					
Altena Pleuger	schlecht einsehbares Haltestellenhäuschen vorhanden	keine DFI	kein barrierefreier Ausbau	schlecht einsehbares Haltestellenhäuschen vorhanden, keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Balve Bahnhof		keine DFI	keine akustische FGI		keine Fahrradabstellanlagen
Balve Abzweig Bahnhof	nur einseitiger Witterungsschutz und Sitzplätze	keine DFI	keine barrierefreien Zugangswege, kein Hochbord, kein verstärkter Fahrbahnaufbau, keine rutschfeste Kante	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Hemer Niederhemer	keine ausreichende Beleuchtung	kein Aushangfahrplan, keine DFI	keine rutschfeste Kante	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Hemer Auf dem Hammer			kein Hochbord, kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Hemer Zeppelinstraße		keine DFI		keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Herscheid Markt			kein barrierefreier Zugangsweg, kein Hochbord, kein verstärkter Fahrbahnaufbau, keine rutschfeste Kante, kein taktiles Leitsystem	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlage
Menden Lendringsen Sparkasse			keine rutschfeste Kante	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen

Haltestelle ⁴⁶	Komfort und Kundenservice	Fahrgastinformation	Barrierefreiheit	Sicherheit	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Iserlohn Schillerplatz			keine barrierefreie Zugangswege, keine rutschfeste Kante	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Iserlohn Unnaer Platz			kein Hochbord, kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Iserlohn Dechenhöhle	Ri. Innenstadt: Wartehaus mit Sitzgelegenheiten vorhanden	nicht vorhanden	kein Hochbord, kein Leitsystem	keine Videoüberwachung, kein Notruf/Telefon	keine Fahrradabstellanlagen
Iserlohn Hennen Bahnhof	nicht vorhanden	keine DFI	kein Hochbord, keine rutschfeste Kante, kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Iserlohn Grüner Talstraße		keine DFI	kein Hochbord, keine rutschfeste Kante, kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Iserlohn Obergrüne Kirche	Ri. Letmathe: Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit vorhanden	keine DFI	kein Hochbord, keine rutschfeste Kante, kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Lüdenscheid Bräucken			kein Hochbord, keine rutschfeste Kante, kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Lüdenscheid Christuskirche	Ri. Kreishaus: Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten vorhanden		Hochbord teilweise vorhanden; keine rutschfeste Kante, kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)

Haltestelle ⁴⁶	Komfort und Kundenservice	Fahrgastinformation	Barrierefreiheit	Sicherheit	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Lüdenscheid Höh/Abzw. Krankenhaus		keine DFI	kein Hochbord, kein taktiles Leitsystem, keine rutschfeste Kante	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Lüdenscheid Kreiskrankenhaus		keine DFI		keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Meinerzhagen Stadtparkasse			keine barrierefreien Zugangswege, kein Hochbord auf Parkseite, kein verstärkter Fahrbahnaufbau, keine rutschfesten Kanten	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Nachrodt-Wiblingwerde Amtshaus		nur in Ri. Iserlohn	keine barrierefreien Zugangswege, kein Hochbord, kein verstärkter Fahrbahnaufbau, keine rutschfesten Kanten	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Plettenberg Ohle Post		keine DFI	kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Plettenberg Holthausen		keine DFI	kein taktiles Leitsystem	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)
Werdohl Kirche			barrierefreier Umbau abgeschlossen	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	

Haltestelle ⁴⁶	Komfort und Kundenservice	Fahrgastinformation	Barrierefreiheit	Sicherheit	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Werdohl Kleinhammer		keine DFI	keine barrierefreie Zugangswege, keine rutschfeste Kante	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	keine Fahrradabstellanlagen
Werdohl Friedrich-Kessler-Platz			barrierefreier Umbau abgeschlossen	keine Information im Haltestellenkataster hinterlegt (03/2016)	

Quelle: stichprobenhafte Untersuchung sowie Haltestellenkataster der MVG

5.8 Bewertung Betrieb und Störungsmanagement

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erstellung des Nahverkehrsplans bestätigen die Verkehrsunternehmen die Dringlichkeit dieses Themenfeldes. Betriebliche Störungen werden bspw. zu den Linien S1, S2, 1, 2, 3, 4, 7, 11, 12, 13, 15, 16, 22, 27, 40, 41, 42, 51, 54, 70, 270, 274 genannt, die sich größtenteils jedoch auf ein singuläres örtliches bzw. zeitliches Problem beschränken.

Bei Verspätungen im Betriebsablauf wird über die Leitstelle eines Verkehrsunternehmens geprüft und entschieden, ob ein Anschluss gehalten werden kann. Die entsprechenden Informationen werden zu den Anschlusslinien weitergeleitet.

Bei Anschlüssen zwischen zwei Verkehrsunternehmen kommt es aufgrund fehlender kurzer Kommunikationswege eher zu Anschlussverlusten. Der Fahrer einer Anschlusslinie weiß ohne entsprechende Informationsweitergabe nicht, wann die verspätete Linie eintrifft und ob das verspätete Verkehrsmittel noch abgewartet werden kann (Zeit der Verspätung, wie groß ist der eigene Puffer, wollen Fahrgäste umsteigen). Die Entscheidungswege bezüglich der Anschlüsse sollten zentral über die Leitstellen der betroffenen Verkehrsunternehmen geregelt werden und eine schnelle Kommunikation sichergestellt werden.

Eine wichtige Zielsetzung ist, die Fahrgäste in die Lage zu versetzen, auf Grundlage der verfügbaren, aktuellen Daten selbst auf ungeplante Situationen wie z. B. Verspätungen im Betriebsablauf reagieren zu können, damit sie alternative Fahrtenangebote ermitteln und ggf. nutzen können. Dieses Ziel wird im Märkischen Kreis durch das Einstellen der Ist-Zeit-Daten aus dem RBL der MVG in die elektronische Fahrplanauskunft erreicht. Abhängig von der manuellen Eingabe im Verkehrsunternehmen werden auch Störungsmeldungen über die Fahrplanauskunft dem Kunden zur Verfügung stehen.

Daten zur Pünktlichkeit können von den Verkehrsunternehmen erfasst werden. Auswertungen sind zurzeit noch nicht möglich. Eine systematische Erfassung ist jedoch eine Voraussetzung für eine stabilere Gestaltung des Fahrbetriebs.

Ein Problemfeld stellt im Status quo der stark umlaufoptimierte Gesamtfahrplan der MVG dar. Ein umlaufoptimierter Fahrplan führt prinzipiell zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit der Produktion, birgt jedoch eine hohe Anfälligkeit für das „Weitertragen“ von Verspätungen und Störungen in das Gesamtnetz, da Fahrzeuge effizient eingesetzt werden und Linienübergreifend verkehren. Es wird empfohlen, die Einrichtung von Fahrzeitpuffern bei regelmäßig verspäteten Fahrten zu prüfen und die konzeptionelle Planung und Umlaufbildung wieder stärker auf einzelne Linien bzw. Teilnetze zu beziehen. Dies ermöglicht eine höhere Flexibilität im täglichen Betrieb, um auf Sondersituationen (z.B. Baustellen oder Straßensperrungen) reagieren zu können.

5.9 Bewertung Information und Vertrieb

Insgesamt sind die Bereiche Information und Vertrieb im Märkischen Kreis positiv zu bewerten. Sämtliche Produkte gemäß Kapitel 4.3.12 werden vorgehalten. Nur bei einzelnen Medien besteht Handlungsbedarf:

- Liniennetzpläne werden für jede Stadt/Gemeinde sowie für den gesamten Märkischen Kreis erstellt. In den Liniennetzplänen wird das gesamte Angebot dargestellt. Es wird zwischen regulären Buslinien, Buslinien mit eingeschränktem Fahrtenangebot und Bürgerbuslinien differenziert. Die Darstellung sämtlicher und teilweise sehr stark unterschiedlicher Fahrtenverläufe und zeitlicher Angebote an den Haltestellen kann zur Fehlinterpretation führen. Vor allem bei Ortsunkundigen und Gelegenheitsnutzern kann der Eindruck eines dichteren Bedienungsangebots geweckt werden, als es tatsächlich besteht. Sinnvoll erscheint hier nur die Darstellung der regelmäßig verkehrenden Angebote.
- Die Öffnungszeiten der Service-Center sind flexibler an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen, der Qualitätsstandard hierfür ist entsprechend angepasst worden.
- Verkaufsstellen für Tickets und Kundenkarten sind in allen Städten und Gemeinden des MK vorhanden, abgesehen von Balve. Hier ist ein entsprechender Vertriebsweg zu etablieren.
- Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der internetgestützten Informationsgebung (auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV/barrierefreie Mobilitätskette im ÖPNV (vgl. Kapitel 4.1.4)) ist die Entwicklung eines interaktiven Liniennetzplanes (integriert in eine topografische Grundkarte) für den Märkischen Kreis anzustreben. Ein interaktiver Liniennetzplan sollte mit der EFA-Verbindungsankunft verknüpft werden, sodass Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden können. Die topografische Karte sollte zudem die Möglichkeit bieten, öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeitaktivitäten etc. zu ergänzen. Weitere Informationen, wie B+R-Plätze, P+R-Plätze, Verkaufsstellen und Weiteres, sollten sukzessive einbezogen werden.
- Das Informationsangebot mittels App (moFahr-App) ist positiv hervorzuheben. Die Weiterentwicklung der App ist wünschenswert, bspw. Fahrpreis, elektronisches Ticketing etc.
- Positiv zu erwähnen ist, dass einzelne Themen mittels Videos auch im Internet präsentiert werden, bspw. MVG: älter werden mobil bleiben. Entsprechende Aktivitäten sind auszubauen.
- Eine Erweiterung der Fahrgastinformation in Form von zusätzlichen dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) findet aktuell statt (Stand November 2015). Folgende Haltestellen werden mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet:
 - Hemer: Westig Drehscheibe
 - Iserlohn: Fritz Kühn Platz, Ohl, Schillerplatz
 - Menden: Battenfeld, Lendringsen Sparkasse / Bieberbergstr.

- Lüdenscheid: Bräucken, Christuskirche, Kluser Platz, Kulturhaus
- Werdohl: Fr.-Keßler-Platz

Ein weiterer Ausbau ist wünschenswert und sollte gemäß der Qualitätsstandards zur Haltestellenausstattung erfolgen (vgl. Kapitel 4.3.8).

5.10 Bewertung Marketing

Im Märkischen Kreis existiert kein Gesamtkonzept, welches eine Strategie zur Bewerbung des ÖPNVs beinhaltet. Jedoch gibt es Einzelmaßnahmen, mit der die MVG auf unterschiedlichen Wegen Marketing für den ÖPNV betreibt. Folgende Beispiele können hierfür herangezogen werden und eignen sich als Referenzen für zukünftige Aktivitäten (auch in vergleichbarer Art und Weise):

- Beispiel Plakatwerbung: Bewerbung Neue Kurzstrecke in Iserlohn und Lüdenscheid – 3 Haltestellen 1 Euro. In den Städten Iserlohn und Lüdenscheid bewarb die MVG auf 30 Großflächenplakaten ihre Kurzstrecke. Seit Einführung der neuen Kurzstrecke am 1. August haben bis April 2014 insgesamt 183.000 Erwachsene und Kinder in Iserlohn oder Lüdenscheid die Busse der MVG mit einem Kurzstreckenticket genutzt – durchschnittlich über 20.000 Fahrgäste pro Monat.

■ Abbildung 8: Plakatwerbung MVG



- Beispiel Werbung Neukunden: 2013, Freifahrt mit Fahrzeugschein - Eine Woche kostenlos Busfahren durch Vorzeigen eines Fahrzeugscheins. Ca. 10.000 Fahrten wurden so in Anspruch genommen.
- Beispiele für zielgruppenorientierte Kampagnen:

- 2013, Broschüre Stadt, Land, Bus - Thema „Busfahren im Märkischen Kreis“ für die Zielgruppe Kinder ab fünf Jahre
 - 2014, Bustraining für Senioren und Mobilitäteingeschränkte
 - Führerscheinrückgabe - Tausch von Führerschein gegen ein zweimonatiges MVG-Ticket
- Beispiel Tarif: 2014, Tages-Ticket-Kampagne. Einführung einer günstigeren Ticketform zu Zeiten schwächerer Nachfrage. Begleitet durch entsprechende Werbung an Haltestellen und Bussen, Flyern, Hörfunkspots etc. sowie durch Ansprache des Fahrpersonals.

■ **Abbildung 9: Tages-Ticket-Kampagne „TaTi“ (Ruhr-Lippe-Tarif)**



5.11 Bewertung Qualitätscontrolling

Die regelmäßige Ermittlung der relevanten und belastbaren Grundlagendaten ist unabdingbar, um das ÖPNV-System systematisch nach wirtschaftlichen Synergie- und Optimierungseffekten durchleuchten zu können. Dies betrifft nicht nur das Angebot der MVG-Linien, sondern aller Verkehrsunternehmen im Märkischen Kreis.

Ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsformen im ÖPNV stellt die Grundlage der Erfolgskontrolle dar. Untersuchungspunkte sind die Effizienz und die Marktausrichtung (d.h. Markterfolg).

Die Bausteine für ein Qualitätscontrolling sind im Kapitel 4.3.14 dargestellt. Zum jetzigen Zeitpunkt (Stand November 2015) wird bei den Verkehrsunternehmen im Märkischen Kreis eine Linienerefolgsrechnung noch nicht durchgeführt oder ist zumindest dem Aufgabenträger nicht bekannt. Lediglich die MVG signalisiert aktuell ein entsprechendes Instrument zu entwickeln.

Für das Qualitätscontrolling wurde ein Haltestellenkatasters aufgebaut. Über dieses Instrument kann lückenlos der gewünschte Ausbauzustand, Status quo und die Umsetzung der Barrierefreiheit dargestellt und dokumentiert werden. Darüber hinaus stellt es die geeignete Basis dar, um den weiteren Ausbau der Haltestellen zu priorisieren.

Das Beschwerdemanagement ist in seiner jetzigen Form weiterzuentwickeln. Ein regelmäßiger Austausch zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zu eingegangenen Beschwerden findet aktuell nicht statt.

5.12 Bewertung Tarif und Ticketangebot

Im Märkischen Kreis besteht ein sehr ausdifferenziertes Tarif- und Ticketangebot. Der künftige Westfalentarif wird zu einer noch übersichtlicheren Tarifstruktur beitragen.

Das Tarifsortiment des Ruhr-Lippe-Tarifs, das für alle ÖPNV-Angebote im Märkischen Kreis gilt, umfasst neben den Barfahrausweisen (EinzelTicket, 4erTicket und AnschlussTicket) TagesTickets für 1 bzw. 5 Person(en) mit Gültigkeit ab 9 Uhr bzw. am ganzen Betriebstag. Die ZeitTickets umfassen Wochen-, Monats- und Jahreskarten für Schüler und Jedermann; letztere werden auch als 9 Uhr-Tickets vergünstigt angeboten. Ferner werden SeniorenTickets angeboten sowie eigene Tickets für Jugendliche (FunTicket, gilt einen Monat in einer Stadt oder im gesamten „Netz Ruhr-Lippe“, an Schultagen allerdings erst ab 14 Uhr, in Verbindung mit einer Schulwegkarte wird die Zeitbeschränkung aufgehoben; oder als FunAbo) bzw. den Freizeitverkehr (Sauerland-Urlauber-Ticket, für max. zwei Erwachsene und drei Kinder im Märkischen Kreis, im Kreis Soest und im Hochsauerlandkreis, nur mit Berechtigungsausweis oder Gästekarte). Außerdem haben die NRW-weit gültigen Fahrkarten wie SchönerTagTicket etc. auch Gültigkeit im Märkischen Kreis. In den Städten Iserlohn und Lüdenscheid werden Kurzstreckentickets angeboten. Darüber hinaus werden JobTickets für ausgewählte Arbeitgeber ausgegeben. Für verschiedene Tickets im Jedermannverkehr gilt als Zusatznutzen die Mitnahme weiterer Personen abends bzw. am Wochenende.

Es ergeben sich Überprüfungsbedarfe für den Bereich Tarif und Ticket, um bspw. zusätzliche Fahrgastpotenziale aktivieren zu können:

- Ausweitung des Kurzstreckenangebots (3 Haltestellen 1 Euro) auf weitere Städte
- Günstige Angebote für schwach nachgefragte Zeiten wie bspw. SVZ oder an Sonn- und Feiertagen (entsprechend der TaTi-Kampagne)
- Mitnahmeangebot einer weiteren Person sowie von Kindern im Freizeitverkehr
- Günstigere Übergangstarife, Kragentarife etc. werden über den neuen Westfalentarif geregelt und harmonisiert. (Tariflicher Übergang zum VRR bleibt unverändert – Tarifkragen (Dortmund, Hagen, Teile Ennepe-Ruhr-Kreis) des Westfalentarifs, für weitere Relationen in den VRR-Raum (z.B. Bochum, Essen) gilt unverändert NRW-Tarif.)
- Das derzeitige JobTicket weist im Märkischen Kreis eine deutlich unterdurchschnittliche Marktdurchdringung auf. Lediglich ein Arbeitgeber im Kreisgebiet nutzt den entsprechenden Abo-Service. Es kann festgestellt werden, dass der geringe Erfolg mehrere Gründe hat: Ausbleibende Vertriebsbemühungen, geringe Anreize für ein Arbeitgeberengagement, fehlender Bekanntheitsgrad, ÖPNV-Angebot nicht auf Berufspendler zugeschnitten, nicht ausreichend räumlich gebündelte Nachfrage etc. Für das JobTicket gilt, dass sowohl Ertrags- als auch Mengensteigerung abhängig von allen dargestellten Aspekten sind. Im Bereich des Tarifes könnte bspw. eine zusätzliche Tarifoptimierung durch die Spreizung des Rabatts je nach Entfernung sowie einer höheren Rabattierung

bei weiten Strecken umgesetzt werden. Eine größere Flexibilität für Bezugsgemeinschaften (bspw. nicht nur betriebsbezogen, sondern auch für Gewerbegebiete und somit für mehrere Firmen im Verbund) und die Gewährung eines Rabattes durch das Verkehrsunternehmen bei einem Arbeitgeberzuschuss könnte die Marktdurchdringung des JobTickets ebenfalls verbessern.

5.13 Bewertung Schülerverkehr

Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung führen vor allem in peripheren, ländlich geprägten Bereichen zu einem quantitativen Rückgang der Schülerzahlen, wobei der Schülerverkehr in entsprechenden Räumen eine zentrale Rolle bei der Finanzierung des ÖPNV einnimmt. Schließungen, Zusammenlegungen und die Neuorganisation von Schulstandorten führen zu einem gesteigerten Verkehrsaufwand und längeren Beförderungswegen, da bspw. der Anteil der zu befördernden Schüler, bei rückläufigen Gesamtmengen, deutlich ansteigt. Ebenso wirken immer differenziertere Stundenpläne und die damit verbundenen Rückfahrten im Schulverkehr leistungserhöhend.

Die Untersuchung zum Schülerverkehr zeigt, dass die Erbringung dieser Verkehre durch die MVG mit hoher Wirtschaftlichkeit, Qualität und Kundenzufriedenheit erfolgt. Die relevanten Planungsabläufe hierfür befinden sich weitgehend in der Hand der MVG⁴⁷.

Die in Kapitel 4.3.15 formulierten Anforderungen an den Schülerverkehr werden (bis auf wenige Sonderfälle) flächendeckend eingehalten und in vielen Bereichen sogar übererfüllt. Der hohe Standard in den Schulverkehren ist positiv zu bewerten, sollte vor der Fragestellung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung des ÖPNV zukünftig jedoch nicht ausgeweitet werden. Die konsequente Anwendung der formulierten Qualitätsstandards zum Schülerverkehr ist hierfür der Handlungsrahmen.

5.14 Bewertung Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

CarSharing

Innovative multimodale Angebote wie CarSharing, Fahrradverleihsysteme, Mitfahrssysteme und integrierte Mobilitätsdienstleistungen sind im Märkischen Kreis bislang kaum vertreten. Im gesamten Märkischen Kreis bestehen derzeit keine CarSharing Stationen; ein bereits Ende der 1990er Jahre begonnenes CarSharing - Angebot in Iserlohn und Lüdenscheid musste nach einigen Jahren aufgegeben werden.

Hintergrund des Scheiterns war die Unterauslastung der Fahrzeuge im Tagesverlauf eines Werktages, da bspw. kaum gewerbliche Partner gewonnen werden konnten, die für die wirtschaftlich notwendige Auslastung Sorge getragen hätten. Die Nutzung erfolgte fast ausschließlich durch Privatpersonen am Wochenende und am Abend.

47 vgl. PROZIV 2013: Untersuchung zum Schülerverkehr im Märkischen Kreis

Für privates CarSharing sind auf den einschlägigen Anbieter-Plattformen einzelne Angebote zu finden. Das Klimaschutzkonzept des Märkischen Kreises schlägt die Einrichtung von privaten CarSharing - Börsen vor; erfahrungsgemäß ist es jedoch erfolgversprechender, Car-Sharing - Systeme durch professionelle Anbieter aufbauen zu lassen und sie dabei durch ein entsprechendes Marketing oder durch die Vermittlung von „Ankerkunden“ zu unterstützen. Zumindest die größeren Städte im Märkischen Kreis sollten hierfür ein ausreichendes Nachfragepotenzial bieten.

Fahrradverleihsysteme

Fahrradverleihsysteme mit einem Netz an Verleihstationen bestehen im Märkischen Kreis bislang weder für den Alltagsverkehr noch im touristischen Bereich. Allerdings ist der Märkische Kreis gemeinsam mit Stromanbietern dabei, den Aufbau eines touristischen Leih-Pedelec-Angebots voranzutreiben. Ein erstes Angebot gibt es bereits in Altena. Ferner bieten Stromanbieter u.a. in Halver, Plettenberg und Werdohl an, Pedelecs testweise auszuleihen und sie fördern zum Teil auch die Anschaffung eigener Pedelecs finanziell (z.B. Stadtwerke Lüdenscheid). Daneben gibt es sowohl Fahrradfachhändler als auch Hotelbetriebe, die Fahrräder für Ihre Kunden bereithalten.

2016 / 2017 wird am Bahnhof Letmathe ein Pedelec-Verleihsystem in Betrieb genommen (Betreiber Iserlohner Werkstätten).

Mobilitätsmanagement

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2004 ein Netzwerk mit dem Namen „verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ gegründet. Um die lokalen Aktivitäten zu unterstützen, wurde auf Ebene der verschiedenen Regierungsbezirke Netzwerke aufgebaut, die durch das Ministerium gefördert werden.

Es wurden Koordinationsstellen in den Regierungsbezirken eingerichtet, die zur Aufgabe haben, Städte, Gemeinden und Kreise zu unterstützen. Dabei geht es insbesondere um

- die Einrichtung von Arbeitskreisen bzw. Runden Tischen,
- die Empfehlung von Maßnahmen für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit,
- die Suche nach erfolgreichen Projekten,
- die Vermittlung von Kontakten zu Referenten und Experten,
- die Vermittlung potenzieller Sponsoren,
- weitere, wertvolle Hinweise zur Verkehrssicherheitsarbeit.

Der besondere Wert des Netzwerks liegt darin, sich nicht allein auf die klassische Verkehrssicherheitsarbeit aus Verbesserung der Infrastruktur, Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung zu beschränken, sondern mit den umfassenden Ansätzen des Mobilitätsmanagements bestimmte Zielgruppen bei ihrer eigenständigen, sicheren und nachhaltigen Mobilität zu unterstützen. Im Fokus des Netzwerks stehen naturgemäß Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen als besonders gefährdete Personengruppen im Straßenverkehr.

Der Märkische Kreis befindet sich im Regierungskreis Arnberg. Elf der 15 Städte und Gemeinden des Kreises sind bereits Mitglied des Netzwerks. Bei etlichen Mitgliedskommunen

im Kreis sind die örtlichen Netzwerke allerdings derzeit noch im Aufbau (Menden, Hemer, Balve, Nachrodt-Wiblingwerde, Altena, Neuenrade, Herscheid, Plettenberg, Meinerzhagen). Allein in Iserlohn gibt es bereits ein länger bestehendes Netzwerk.

2015 wurde das Netzwerk „verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ weiterentwickelt und trägt seitdem den Namen Zukunftsnetz Mobilität NRW mit Fachgruppen zu den Handlungsfeldern betriebliches Mobilitätsmanagement, schulisches Mobilitätsmanagement, Verkehrsentwicklungsplan, Mobilstationen, Verkehrssicherheit, Nahmobilität, Mobilität im ländlichen Raum und Kinderwege/Kinderräume.

Die Stadt Iserlohn ist darüber hinaus Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft „fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ (AGFS). Die AGFS verfolgt dabei neben einer Verbesserung der Infrastruktur insbesondere auch die Ansätze des Mobilitätsmanagements zur Unterstützung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Der Strategische Ansatzpunkt ist insbesondere der Umstieg von Pkw auf Fahrrad bei Kurzstrecken, da die AGFS den motorisierten Kurzstreckenverkehr als Kernproblem vieler Städte sieht.

Des Weiteren gibt es eine pädagogische „Lern- und Spielbroschüre“ für Kinder ab 5 Jahren zur Busnutzung. Außerdem werden von der Polizei Verkehrssicherheitstrainings an Schulen durchgeführt. Daneben wird ein Verkehrssicherheitstraining auch im geringen Umfang von der MVG angeboten.

Auch im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements gibt es einzelne Bestrebungen und Ansätze. So besteht im Rahmen des Ruhr-Lippe-Tarifs das Angebot eines Jobtickets für Firmen, das allerdings derzeit nur von der Stadt Iserlohn und sonst von keinem Unternehmen im Märkischen Kreis in genutzt wird. Zur Wahrnehmung des Jobtickets sind mindestens 30 Mitarbeiter erforderlich, von denen wenigstens 15 Neukunden sein müssen. Diese erhalten dann ein Abo zu vergünstigten Tarifen.

Sonstiges

Integrierte Mobilitätsdienstleistungen sind im Märkischen Kreis bislang nicht verfügbar. Die künftige Einführung von E-Ticketing bzw. HandyTickets bietet hierfür die technische Plattform; allerdings ist das Gebiet der VRL das einzige in Nordrhein-Westfalen, in dem das E-Ticket noch nicht eingeführt ist.

Die MVG hält ein Angebot für ältere Bürgerinnen und Bürgern vor: Für die Abgabe ihres Führerscheins bekommen Senioren von der MVG einen Fahrtgutschein über zwei Monate in der höchsten Preiskategorie innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe im Wert von etwa 500 €.

Die zukünftige Etablierung von Begrüßungs-(Mobilitäts-)-Paketen für Neubürger wäre wünschenswert.

6 Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose erfolgt für den Märkischen Kreis für das Jahr 2030. Dabei werden die wesentlichen verkehrsrelevanten Entwicklungen im Kreis betrachtet, die Auswirkungen auf die zukünftige Mobilität und Verkehrsnachfragen haben werden.

Für eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung kann auf folgende Basisdaten zurückgegriffen werden:

- Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen (kreis-, stadt- und gemeindespezifisch)
- Entwicklung der Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen im Kreisgebiet
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Märkischen Kreis (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur)
- Planungsvorhaben der benachbarten Aufgabenträger mit Relevanz für Verkehrsverflechtungen

6.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

6.1.1 Allgemeine Entwicklung im Märkischen Kreis

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung im Märkischen Kreis wird mittelfristig weiterhin von Schrumpfung gekennzeichnet sein. Dabei haben alle Städte und Gemeinden (mit Ausnahme der Stadt Hemer) mit Einwohnerverlust zu rechnen. In Balve, Iserlohn, Nachrodt-Wiblingwerde und Neuenrade wird der Rückgang eher unterdurchschnittlich ausfallen. Prozentual die stärksten Verluste sind in Altena und Werdohl zu erwarten. Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden zu betrachten, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen können. Als Beispiel hierfür können verstärkte Baulandausweisungen in Nachrodt-Wiblingwerde angeführt werden.

■ **Tabelle 52: Bevölkerungsprognose für den Märkischer Kreis (Angaben in 1.000 Personen)**

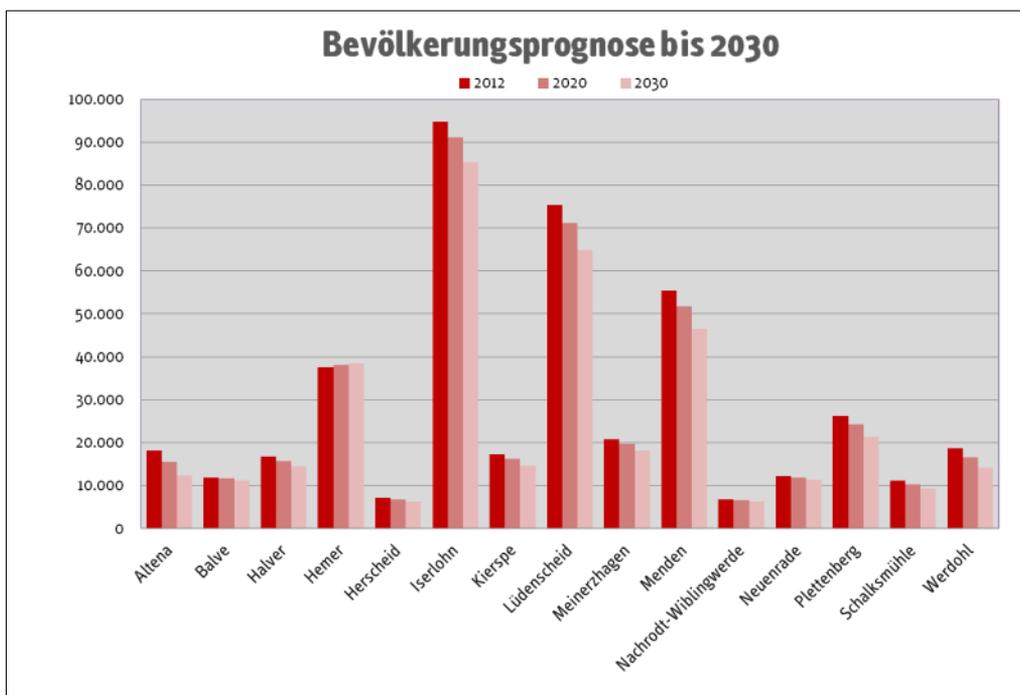
Gemeinde / Stadt	Einwohner 2012	Prognose 2030	Entwicklung 2012 - 2030
Altena	18.216	12.318	-5.898 [-32%]
Balve	11.929	11.217	-712 [-6%]
Halver	16.663	14.461	-2.202 [-13%]
Hemer	37.644	38.404	760 [2%]
Herscheid	7.199	6.273	-926 [-13%]
Iserlohn	94.755	85.263	-9.492 [-10%]

Gemeinde / Stadt	Einwohner 2012	Prognose 2030	Entwicklung 2012 - 2030
Kierspe	17.234	14.674	-2.560 [-15%]
Lüdenscheid	75.281	64.921	-10.360 [-14%]
Meinerzhagen	20.801	18.161	-2.640 [-13%]
Menden	55.384	46.539	-8.845 [-16%]
Nachrodt-Wiblingwerde	6.712	6.247	-465 [-7%]
Neuenrade	12.123	11.269	-854 [-7%]
Plettenberg	26.265	21.372	-4.893 [-19%]
Schalksmühle	11.098	9.235	-1.863 [-17%]
Werdohl	18.670	14.073	-4.597 [-25%]
Kreis	429.974	374.427	-55.547 [-13%]

Quelle: Märkischer Kreis, Erhebungen des Prognosetools für den demografischen Wandel „demosim“ der Firma statmath GmbH

Die vorangestellte Tabelle wird aus Gründen der Übersichtlichkeit im Folgenden noch einmal als Diagramm zusammengefasst.

■ **Abbildung 10: Bevölkerungsprognose im Märkischen Kreis 2012 - 2030**



Quelle: eigene Darstellung nach Erhebungen des Prognosetools für den demografischen Wandel „demosim“ der Firma statmath GmbH

Die aktuelle Flüchtlingssituation ist in der vorangestellten Darstellung noch nicht berücksichtigt. Aufgrund fehlender Daten kann der Effekt noch nicht seriös abgeschätzt werden.

Dennoch ist davon auszugehen, dass sich die Bevölkerungsentwicklung im Märkischen Kreis hierdurch verändern und der prognostizierte Verlust von -13% geringer ausfallen wird.

Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung für die Städte und Gemeinden, wird in der folgenden Tabelle die Vorausberechnung für verschiedene Altersgruppen dargestellt. Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung. Hier liegen Daten jedoch nur bis 2020 vor.

■ **Tabelle 53: Bevölkerungsvorausberechnung nach Altersstufen 2012 bis 2020**

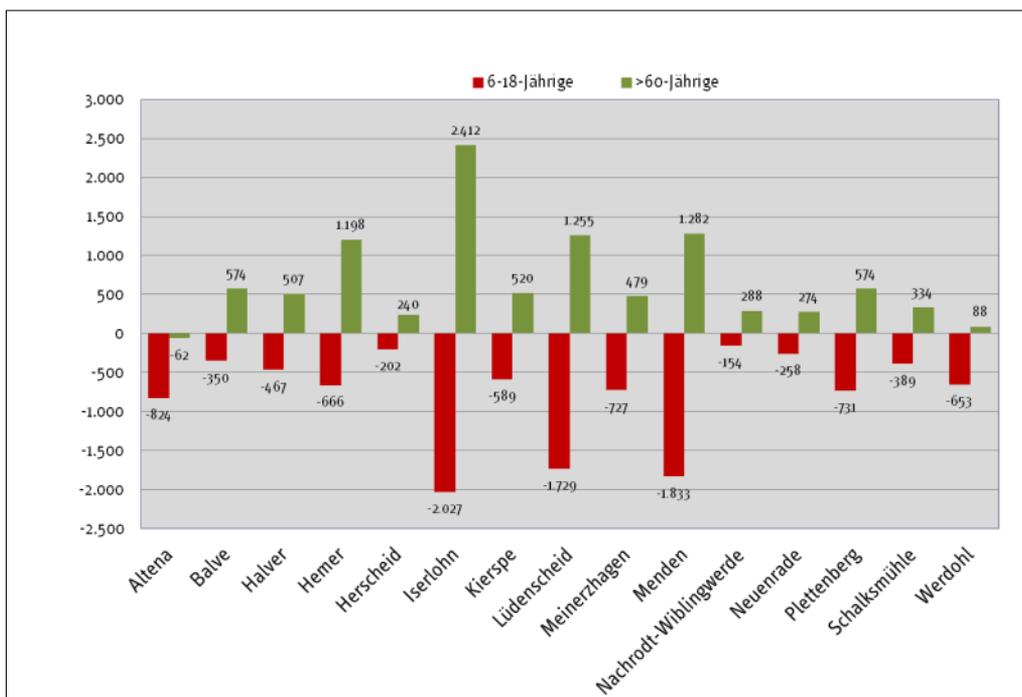
Gemeinde/ Stadt	Entwicklung 2012 bis 2020					
	Unter 6- Jährige	6-18- Jährige	19-25- Jährige	26-60- Jährige	Über 60- Jährige	Gesamt
Altena	29 [4%]	-824 [-33%]	-274 [-19%]	-1.640 [-20%]	-62 [-1%]	-2.771 [-15,2%]
Balve	-41 [-7%]	-350 [-19%]	25 [3%]	-400 [-7%]	574 [21%]	-192 [-1,6%]
Halver	-86 [-10%]	-467 [-20%]	-175 [-13%]	-671 [-8%]	507 [12%]	-892 [-5,4%]
Hemer	-39 [-2%]	-666 [-12%]	-147 [-4%]	182 [1%]	1.198 [14%]	528 [1,3%]
Herscheid	-11 [-4%]	-202 [-21%]	-16 [-3%]	-356 [-10%]	240 [12%]	-345 [-4,8%]
Iserlohn	-273 [-6%]	-2.027 [-16%]	-826 [-10%]	-2.856 [-6%]	2.412 [10%]	-3.570 [-3,8%]
Kierspe	-82 [-8%]	-589 [-22%]	-213 [-14%]	-692 [-9%]	520 [13%]	-1.056 [-6,1%]
Lüdenscheid	-258 [-7%]	-1.729 [-17%]	-955 [-15%]	-2.395 [-7%]	1.255 [7%]	-4.082 [-5,4%]
Meinerzhagen	-28 [-3%]	-727 [-22%]	-104 [-6%]	-679 [-7%]	479 [10%]	-1.059 [-5,1%]
Menden	-90 [-4%]	-1.833 [-24%]	-627 [-14%]	-2.395 [-9%]	1.282 [9%]	-3.663 [-6,6%]
Nachrodt- Wiblingwerde	-40 [-12%]	-154 [-16%]	-43 [-8%]	-184 [-6%]	288 [17%]	-133 [-2,0%]
Neuenrade	-48 [-7%]	-258 [-14%]	-81 [-8%]	-194 [-3%]	274 [10%]	-307 [-2,5%]
Plettenberg	-140 [-10%]	-731 [-20%]	-373 [-17%]	-1.391 [-11%]	574 [9%]	-2.061 [-7,8%]

Gemeinde/ Stadt	Entwicklung 2012 bis 2020					
	Unter 6- Jährige	6-18- Jährige	19-25- Jährige	26-60- Jährige	Über 60- Jährige	Gesamt
Schalksmühle	-1 [0%]	-389 [-25%]	-134 [-15%]	-560 [-10%]	334 [12%]	-750 [-6,8%]
Werdohl	-55 [-5%]	-653 [-24%]	-412 [-24%]	-1.039 [-12%]	88 [2%]	-2.071 [-11,1%]
Kreis	-1.163 [-7%]	-11.599 [-19%]	-4.355 [-12%]	-15.270 [-8%]	9.963 [9%]	-22.224 [-5,2%]

Quelle: Märkischer Kreis, Erhebungen des Prognosetools für den demografischen Wandel „demosim“ der Firma statmath GmbH.

Auszüge aus der vorangestellten Tabelle werden aus Gründen der Übersichtlichkeit im Folgenden noch einmal als Diagramm zusammengefasst.

■ **Abbildung 11: Veränderung der Altersgruppen im Märkischen Kreis 2012 bis 2020**



Quelle: eigene Darstellung nach Erhebungen des Prognosetools für den demografischen Wandel „demosim“ der Firma statmath GmbH

6.1.2 Demographische Entwicklung nach Altersgruppen

Entwicklung der 6-18-Jährigen (Schüler)

Die Altersgruppe der 6-18-Jährigen, und damit der Schüler, wird in den Jahren 2012 bis 2020 in allen Städten und Gemeinden im Kreisgebiet rückläufig sein. In absoluten Zahlen wird sich diese Entwicklung in den Städten Iserlohn, Lüdenscheid und Menden am stärksten ausprägen. Prozentual werden für die Stadt Altena die stärksten Verluste prognostiziert (-33 %), gefolgt von Schalksmühle (-25 %) und der Stadt Werdohl (-24 %).

Entwicklung der Altersgruppe der 19-25-Jährigen („hochmobile Altersgruppe“)

Im Märkischen Kreis ist lediglich in der Stadt Balve mit einem leichten Anstieg in der Altersgruppe der 19-25-Jährigen zu rechnen. In allen anderen Städten und Gemeinden sind rückläufige Tendenzen festzustellen. Für Altena, Plettenberg und Werdohl werden die größten Verluste prognostiziert.

Entwicklung der 26-60-Jährigen (Großteil der Erwerbstätigen)

Die Bevölkerung zwischen 26 und 60 Jahren⁴⁸ nimmt an der Gesamtbevölkerung im Märkischen Kreis nahezu 50% ein. Diese starke Altersgruppe wird bis 2020 kreisweit um etwa 7-8 % zurückgehen. Während in Hemer eine weitgehend stabile Entwicklung zu verzeichnen ist, wird sich der Rückgang in Nachrodt-Wiblingwerde und Neuenrade noch moderat auswirken. Die stärksten Rückgänge sind in Altena (-20%), in Werdohl (-12 %) und in Plettenberg (-11 %) zu erwarten.

Entwicklung der über 60-Jährigen

Bei den über 60-Jährigen wird – mit Ausnahme der Stadt Altena, für die auch bei den über 60-Jährigen ein leichter Rückgang prognostiziert wird – zukünftig ein deutlicher Anstieg zu erwarten sein. Bis 2020 wird kreisweit mit einem Zuwachs von etwa 10 % in dieser Altersgruppe zu rechnen sein. Besonders stark wird sich der Zuwachs in Balve (+21 %) und Nachrodt-Wiblingwerde (+17 %) auswirken.

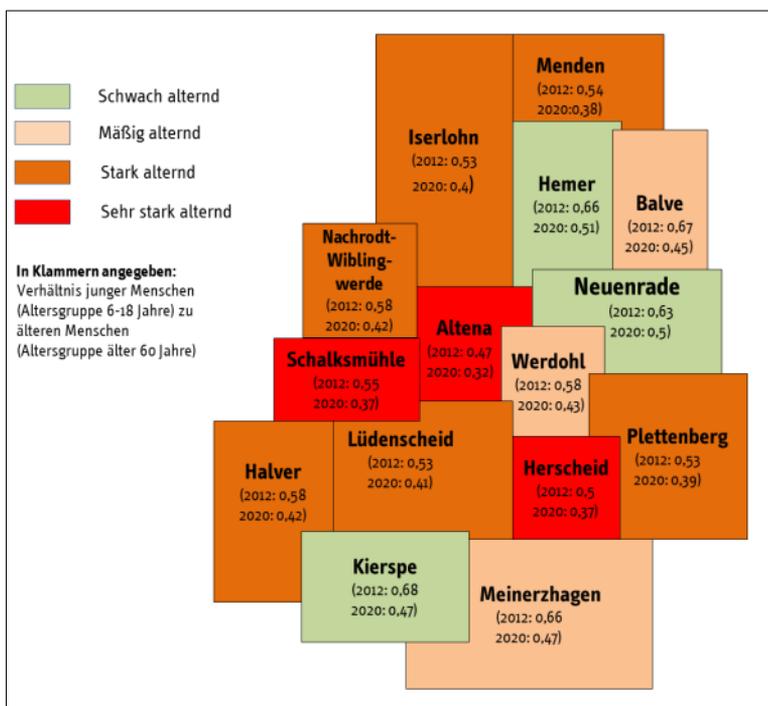
Zusammenfassung

Für den Vergleich des Alterungsprozesses der Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Märkischen Kreises wird das Verhältnis junger Menschen zu älteren Menschen bis 2020 in der Abbildung 12 dargestellt⁴⁹. Dabei wird deutlich, dass in Altena, Herscheid und Schalksmühle eine sehr starke Alterung der Gesellschaft zu erwarten ist. Demgegenüber stehen Hemer, Kierspe und Neuenrade – dort wird eine schwache Alterung prognostiziert.

⁴⁸ Diese Gruppe kann für die weiteren Betrachtungen als Gruppe der Erwerbspersonen zusammengefasst werden; Erwerbspersonen = Erwerbstätige und (sofort verfügbare) Erwerbslose

⁴⁹ Ein Wert von 0,5 bedeutet hierbei bspw., dass auf eine/n 6 - 18-Jährige/n zwei über 60-Jährige kommen, 0,33 entsprechend ein Verhältnis von eins zu drei.

■ **Abbildung 12: Entwicklung des Verhältnisses zwischen junger und alter Bevölkerung zwischen 2012 und 2020**



Quelle: eigene Darstellung nach Erhebungen des Prognosetools für den demografischen Wandel „demosim“ der Firma statmath GmbH

Die dargestellten zielgruppenspezifischen Entwicklungen zeichnen sich bereits seit einigen Jahren ab.

Das Service-Angebot im ÖPNV wurde im Märkischen Kreis in der Vergangenheit nur vereinzelt hieraufhin angepasst. Beispiele hierfür sind die Einführung des 60plusTickets bzw. Abos, die MVG-Informationsbroschüre „Auf die Plätze, fertig, Bus – älter werden, mobil bleiben“ oder Bus Trainings für Senioren. Eine konsequente Strategie, im Sinne eines Leitbildes mit mittel- bis langfristigem Horizont, besteht zurzeit nicht.

6.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die aktuelle Entwicklung des Arbeitsmarktes im Märkischen Kreis ist von der insgesamt positiven Gesamtsituation auf Bundesebene beeinflusst. Seit 2008 ist ein kontinuierlicher Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu verzeichnen (+ca. 4.000 zwischen 2008 und 2015). Es zeigt sich somit eine stabile Beschäftigungssituation im Status quo. Langfristig müssen jedoch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt werden⁵⁰:

- Der MK hat in Südwestfalen die höchste Pendlerdynamik (jeder zweite sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) pendelt aus)

⁵⁰ Siehe hierzu:

<https://www.arbeitsagentur.de/web/wcm/idc/groups/public/documents/webdatei/mdaw/mju5/~edisp/l6019022dstbai730305.pdf> (abgerufen am 05.11.15)

- Der MK hat heute ein negatives Pendlersaldo (ca. 5.000 mehr Aus- als Einpendler)
- Das nördliche Kreisgebiet ist wirtschaftsstrukturell breiter aufgestellt als das südliche Kreisgebiet (ca. jeder dritte SvB im südlichen Teil des MK ist in metallherstellenden oder metallverarbeitenden Betrieben beschäftigt)
- Lüdenscheid (ca. 36.100) und Iserlohn (ca. 34.200) sind die Städte mit den meisten Arbeitsplätzen
- 94,1 % aller Betriebe im MK haben weniger als 50 Beschäftigte
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung und Studium geht immer stärker zurück
- Wie in der Raumstrukturanalyse dargestellt finden Gewerbeflächenentwicklungen im Kreisgebiet an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Oft wird in der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV nicht berücksichtigt. Die damit einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen haben somit eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das ÖPNV-Angebot im MK

Die dargestellten Aspekte zeigen auf, dass die Arbeitsplatzmobilität heute schon von besonderer Bedeutung im MK ist. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen etc.) sind sowohl Arbeitnehmer sowie Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird. Das geringe Potenzial an zukünftigen Auszubildenden (in der Regel kein Führerscheinbesitz bzw. keine Pkw-Verfügbarkeit) und eine entsprechende Nachfrage an Auszubildenden ist nur ein Beispiel hierfür.

6.3 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Einzelhandel

Im Märkischen Kreis sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung sind. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Soziale Infrastruktur

Im Bereich der Entwicklung sozialer Infrastrukturen sind aktuell keine Projekte von kreisweiter Bedeutung benannt, die entsprechend bei der Maßnahmenentwicklung des ÖPNV-Angebots, auf Ebene des Nahverkehrsplans, zu berücksichtigen sind.

Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus

Wesentliche Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind nicht geplant.

6.4 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens

Im Märkischen Kreis sind überdurchschnittlich viele PKWs zugelassen. Die PKW-Dichte liegt hier um 6,5 Prozent höher als im Regierungsbezirk Arnsberg und um 5,1 Prozent höher als im Land NRW⁵¹. Nur zwei Kommunen weisen unterdurchschnittliche Werte auf - Werdohl mit -1,2 bzw. -2,4 Prozent und Lüdenscheid mit -0,6 bzw. -1,8 Prozent. Einzelne Kommunen wie etwa Herscheid oder Schalksmühle übersteigen mit ihren Zulassungszahlen die Regierungsbezirkswerte weit mit +12,5 bzw. +12,4 Prozent und die Landeswerte mit +12,4 bzw. +12,2 Prozent⁵².

Maßgeblich für die Entwicklung der Motorisierung und das Verkehrsverhalten ist unter anderem die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die geplanten Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen im klassischen Straßennetz sind in den entsprechenden Bedarfsplänen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan „BVWP“) und des Landes (Bedarfsplan des Landes NRW) dokumentiert. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtsschaffung vorgesehen) und des weiteren Bedarfs (Erlangung des Planungsrechts). Der Sachstand hierzu kann auf der Internetseite des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unter: <http://www.mbwsv.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenplanung/index.php> abgerufen werden.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen im Bereich der Straßeninfrastruktur, einer Mobilitätskultur im Märkischen Kreis, in der das Auto eine bedeutungsvolle Rolle einnimmt, und der sich in der Regel nur langsam verändernden Mobilitätsroutinen, ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren die Nutzung des Pkw sich nicht grundlegend verändern wird. Somit bleibt auch der Grad der Motorisierung der Bevölkerung unverändert. Dennoch ist deutschlandweit der Trend zu beobachten, dass der Autobesitz und auch die Autonutzung bei jungen Menschen rückläufig sind und das Auto in der jüngeren Generation häufig kein Statussymbol mehr ist. Somit ist für die Zukunft davon auszugehen, dass nur eine langsame Verschiebung zu Gunsten des Umweltverbundes und somit auch vom MIV zum ÖPNV im Märkischen Kreis zu erwarten ist.

6.5 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV

- Der **Rückgang der Schülerzahlen** führt schon jetzt zu Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen. Die Fahrten im Schulverkehr sind jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung rückläufig. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen notwendig und führen zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reise-

51 Vgl. Märkischer Kreis 2014: Strategiepapier zur Förderung der Elektromobilität

52 Märkischer Kreis 2013: Klimaschutzkonzept des Märkischen Kreises S. 42

weiten. Die Anzahl der fahrtberechtigten Schüler wird von 2015 bis 2020 um -2.700 Personen bzw. -12,1 % zurückgehen. Die Fahrschülerquote⁵³ steigt demgegenüber von 43,2 % in 2015 auf 44,3% in 2020 an, in der weiteren Projektion bis 2025 auf annähernde 45%⁵⁴.

- Aus neueren Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die **hochmobile Altersgruppe der 19-25-Jährigen** sich aktuell durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es notwendig, dass sich der ÖPNV auch auf diese, zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Der **Rückgang der Erwerbstätigen** und die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr weiter abflachen.
- Durch die bereits **heute schon starke Altersgruppe der über 60-Jährigen** (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit, in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

Bezogen auf das **Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen** für den ÖPNV, sind folgende Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und eines attraktiven Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status quo kaum / nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am jetzigen Wohnstandort (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) begründen Mobilitätseinschränkungen).
- „Silver-Agers“ stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Damit sind sie nicht (zwangsläufig) zeitgleich zu den Hauptaufkommenszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs Fahrgäste des ÖPNV. Aufgrund der Wahlfreiheit wird jedoch ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot benötigt, da bspw. der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.

53 Anteil der fahrtberechtigten Schüler an den Schülern insgesamt

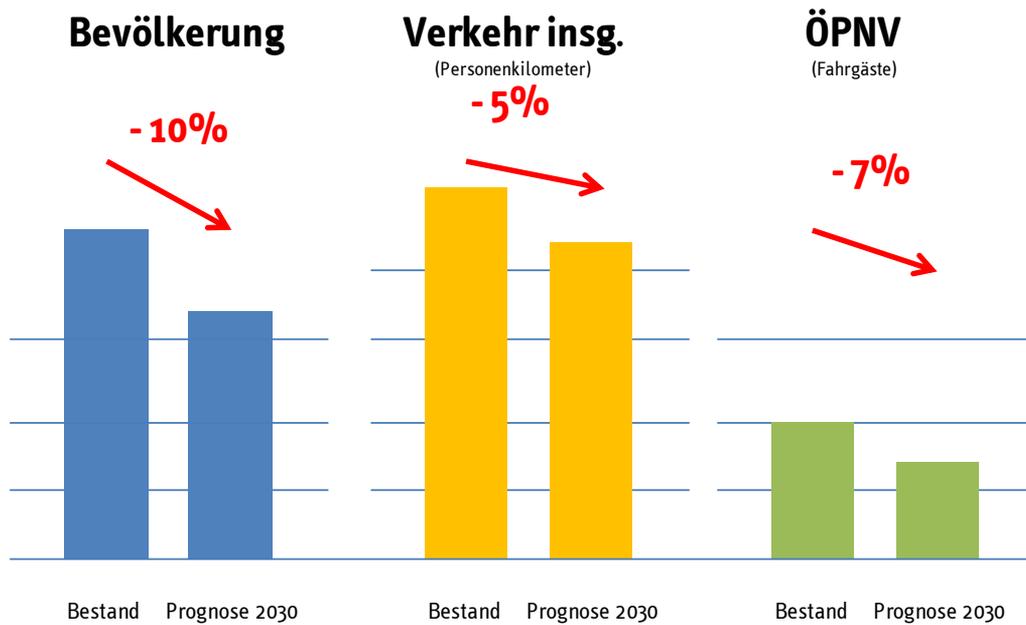
54 vgl. PROZIV 2013: Untersuchung zum Schülerverkehr im Märkischen Kreis. S. 14

6.6 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)

- Die aktuelle Flüchtlingssituation wird den bis 2030 prognostizierten Bevölkerungsrückgang abschwächen. Der ausgeprägte Schrumpfungsprozess im MK wird dennoch dazu führen, dass innerhalb des Kreisgebiets zukünftig in Summe weniger Wege zurückgelegt werden und somit der Verkehr (ausgedrückt in Personenkilometer) hierdurch abnehmen wird.
- Die Lage des Märkischen Kreises vor allem mit räumlicher Nähe zum Ruhrgebiet führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Dortmund als angrenzende Großstadt hat in den Märkischen Kreis hinein Bedeutung: Es ist Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und somit auch wichtigster Arbeitsplatzstandort für den Märkischen Kreis. Auch nach Hagen bestehen wichtige Verflechtungen. Hagen hat mit seiner oberzentralen Bedeutung auch eine Versorgungsfunktion für den MK. Die Anziehungskraft der Zentren wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen führen und zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig noch an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen bestimmen maßgebend das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner und Nutzer dieser Flächen. Einen Bedeutungsüberschuss haben die Städte und Gemeinden im Norden gegenüber dem Süden. Zukünftig verstärkte Pendelbeziehungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Bereich des MK erscheinen wahrscheinlich.
- Lüdenscheid und Iserlohn haben heute schon eine sehr hohe Bedeutung für alle weiteren Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass dieverkehrlichen Beziehungen in Richtung der beiden Städte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Märkischen Kreis ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in größeren Städten – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

■ **Abbildung 13: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030 im Märkischen Kreis**



Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im Märkischen Kreis weniger Menschen leben werden (Abschätzung von 10% aus demographischer Entwicklung und Zuzügen von Flüchtlingen). Die Gesamtanzahl der Wege wird sich entsprechend der geringeren Bevölkerungszahl reduzieren. Jedoch wird die Verkehrsleistung in Personenkilometern nicht gleichermaßen sinken, da ältere Menschen länger mobil sein und im Rahmen von Strukturänderungen längere Wege zurückgelegt werden (Abschätzung eines Rückgangs der Verkehrsleistung von 5 %). Diese Veränderungen bedeuten bezogen auf die Fahrgastzahlen der MVG im Jahr 2014 von ca. 31 Mio., dass es trotz gesteigerter ÖPNV-Akzeptanz zu einem durchschnittlichen Rückgang von ca. 150.000 Fahrgästen pro Jahr kommen wird. Dies entspricht bis zum Jahr 2030 einem Rückgang von rund 7%.

7 Maßnahmenkonzeption

Das ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis ist überwiegend als gut zu bewerten. Bestehende Strukturen sind unter Berücksichtigung der in den Entwicklungszielen definierten Standards zu optimieren und weiterzuentwickeln. Mit der Maßnahmenkonzeption werden die wesentlichen Aufgaben zur Erreichung dieser Ziele beschrieben. Neben den Entwicklungszielen bilden die Analyse des ÖPNV-Angebotes, die Zustandsbewertung, die Rückmeldungen der Städte und Gemeinden und die Mängelanalyse die Grundlagen. Ferner finden die übergeordneten Planungen in den Städten und Gemeinden sowie Anregungen und Hinweise der beteiligten Planungspartner Berücksichtigung.

In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen getrennt nach verschiedenen Handlungsfeldern dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung analog des Vorgehens in der Mängelanalyse mit den Kriterien Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität
- Infrastruktur und Betrieb
- Fahrgastinformation und Marketing
- Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle
- Weitere Handlungsfelder

Es werden **Maßnahmen** und **Prüfaufträge** dargestellt:

- **Maßnahmen** sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und / oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitraum von fünf Jahren (2017 – ca. 2021) umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung einer Maßnahme setzt ein positives Ergebnis einer vorgelagerten Nachfrageabschätzung voraus. Diese wird aus verkehrlicher sowie wirtschaftlicher Sicht analysiert und detailliert bewertet.
- **Prüfaufträge** sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. **weitere Nachfrage- und / oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen** zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen. Prüfaufträge werden im Folgenden nicht monetär bewertet.

Einführung einer Probephase bei Veränderungen im ÖPNV-Angebot

Für künftige Erprobungen der im Folgenden beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV-Angebot ist generell eine Probephase vorgesehen, die in der Regel mindestens zwei Jahre dauern soll. Sie dient der Überprüfung der Akzeptanz von Veränderungen im ÖPNV-Angebot durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit der Änderungen.

7.1 Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen linien- bzw. teilraumbezogen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Diese Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum des Märkischen Kreises, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

7.1.1 Nachfragedaten als dezidierte Planungsgrundlage

Für die Bewertung des bestehenden und für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes sind Nachfragedaten unabdingbar. Basisinformationen für die Analyse, für die Planung und auch für eine spätere Einnahmeaufteilung sind linienbezogene Nachfragezahlen und die Ein- und Aussteiger nach Haltestellen. Aus diesen Daten können wesentliche Grundinformationen zur Bedeutung der Linien (Bewertung der Angebotsqualität, Überbedienung, Unterbedienung) und der Haltestellen (z. B. im Zusammenhang mit den Ausstattungsstandards) abgeleitet werden.

Ist eine zeitlich differenzierte Nachfrage auf den Linien (z. B. nach Stundengruppen) vorhanden, können z. B. genauere Aussagen zu den Verkehrszeiten und dem entsprechenden Bedarf bzw. den vorzuhaltenden Kapazitäten getroffen werden. Aber auch die Detailplanung von Linien- und bedarfsgesteuerten Verkehren in Abhängigkeit der tageszeitlich sich verändernden Fahrgastnachfrage kann mit dieser Grundlage effizienter erfolgen. Insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs sind solche Detailinformationen zur Nachfrage relevant.

Entsprechende Daten sollten durch Ein- und Aussteigerzählungen in den Fahrzeugen und/oder Haltestellen als Vollerhebung aller Fahrten, oder in Form von Stichprobenerhebungen mit der Festlegung von bestimmten Zeitintervallen sowie entsprechender Hochrechnung auf Tageswerte erhoben werden. Für eine detaillierte Analyse der ÖPNV-Nachfrage und dem Abgleich mit dem vorhandenen Angebot sind die Quelle-/Ziel-Relationen der Fahrgäste von Bedeutung. Mit diesen Informationen können wesentliche Strukturen des Liniennetzes überprüft und überplant werden. Quelle-/Ziel-Relationen können bspw. sind über eine Fahrgastbefragung erhoben werden. Um Aussagen über die Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrszwecke treffen zu können, ist es hilfreich, die Bedeutung der Verkehrszwecke in der bestehenden ÖPNV-Nachfrage zu kennen. Daraus können weitere Potenziale für den ÖPNV abgeschätzt werden.

Die Daten können in ihrer Weiterentwicklung dafür genutzt werden, um Maßnahmen für besondere Siedlungsformen (bspw. verdichtete Neubauquartiere, periphere Streusiedlungen, hochverdichtete Bestandsquartiere etc.) im Märkischen Kreis abzuleiten.

Vor diesem Hintergrund wird für den Märkischen Kreis folgender Prüfauftrag formuliert:

Prüfauftrag: Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Regelmäßige, standardisierte Aufnahme der Fahrgastnachfrage zur Überprüfung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Qualität ■ Evaluation des ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs, zum Beispiel <ul style="list-style-type: none"> • mit Untersuchung der Akzeptanz der Änderung im ÖPNV-Angebot bei Fahrgästen, • mit Betrachtung der Auswirkungen bei der Einrichtung zusätzlicher Fahrten oder dem Einsatz größerer Fahrzeuge auf die Wirtschaftlichkeit der Linie insgesamt (ggf. auch auf weitere Linien bei Umlaufverbänden der eingesetzten Fahrzeuge) oder • die Prüfung der Auswirkungen auf die Verständlichkeit und Systematisierung eines vertakteten Fahrtenangebotes (inklusive der Verknüpfungsmöglichkeiten). ■ Vor dem Hintergrund zu erwartender hoher Kosten, wird ein kooperatives Vorgehen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Erstellung der entsprechenden Untersuchungen als zielführend erachtet. 	

7.1.2 Verbesserung der Umsteigesituation

Für alle Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abgestimmt sein sollten. Daher sind Umsteigesituationen an den Verknüpfungspunkten gemäß den definierten Umsteigezeiten des Anforderungsprofils (vgl. Kap. 4.3.5) beizubehalten bzw. zu optimieren (vgl. Kap 5.4.2). Die Anpassung von Fahrplänen für einen optimalen Umsteigevorgang wird für verschiedene Linien notwendig werden. Beispielsweise sind Anschlüsse an die RB 54 mit ihren veränderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Märkischen Kreis zu berücksichtigen. Zudem ergeben sich durch die Reaktivierung der RB 25 zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid neue Anschlussprioritäten zwischen Bus und Schiene.

A-PA1	Prüfauftrag: Maßnahmen zur Sicherung der Anschlussqualität
	<p>Hintergrund: Bei einem Umstieg zwischen den Angeboten im ÖPNV sollen kurze Übergangszeiten vorhanden sein. Damit der Umstieg auch gewährleistet werden kann, sind Maßnahmen zur Anschlusssicherung zu treffen.</p>
	<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ziel dieses Prüfauftrags ist die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität im ÖPNV im Märkischen Kreis auf Basis der im Anforderungsprofil definierten Umsteigezeiten. ■ Dabei ist die Anschlussqualität an allen Wochentagen zu berücksichtigen. ■ Grundlage für die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität bilden wichtige Daten,

<p>etwa zur Pünktlichkeit/Fahrplanzuverlässigkeit, welche mit Hilfe des künftigen RBL/ITCS der MVG bereit gestellt werden können. Sobald die Auswertungen durch das RBL/ITCS stabil im Einsatz sind, sollte das Projekt angestoßen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung des Einsatzes geeigneter technischer Einrichtungen. ■ Darstellung der Anschlusssicherung im Fahrplan unter Berücksichtigung der Anschlussprioritäten. ■ Rückfallebene innerhalb des Qualitätsmanagements definieren (siehe P-A2).
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten und dadurch Reisezeitverkürzung ■ Gewährleistung von verlässlichen Anschlüssen
<p>Beteiligte: Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL</p>
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>

A-PA2	Prüfauftrag: Anschlussgarantie als Erweiterung der Mobilitätsgarantie/Kundengarantie
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ergänzung der landesweiten Pünktlichkeitsgarantie „Mobilitätsgarantie NRW“ (s. Kapitel 4.3.7) 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anschlussverluste können - je nach Bedienungshäufigkeit der anschließenden Linie - die fahrplanmäßige Reisezeit im Einzelfall erheblich verlängern. Dies ist besonders bei Linien problematisch, die nur relativ selten verkehren, z.B. im regionalen Busverkehr. Für Anschlüsse, die trotz betrieblicher Anschlusssicherung nicht herstellbar sind, müssen den betroffenen Fahrgästen Ersatzlösungen geboten werden, damit sie ihr Fahrziel in angemessener Zeit erreichen können. Im Rahmen der „Anschlussgarantie“ ist hier die Nutzung eines Taxis eine praktikable Lösung. Da die Anschlusssicherheit neben der Pünktlichkeit einen großen Einfluss auf die Zufriedenheit der ÖPNV-Kunden hat, steigert die Anschlussgarantie maßgeblich das Qualitätsempfinden der Kunden. ■ Als Kriterien zur Definition von Relationen mit Anschlussgarantie sind insbesondere die Fahrtenhäufigkeit (Stundentakt bzw. keine alternative Fahrtmöglichkeit), die Verknüpfungspunkte mit ihren definierten Umsteigezeiten sowie die Einstufung der Relation in die Netzhierarchie (Regionalverkehr auf Achsen und Hauptverbindungen) zu nennen. ■ Desweiteren sind Räume zu berücksichtigen, die nur durch ein geringes Fahrtenangebot erreichbar sind. Hierfür ist ein Projekt zur Beförderungsgarantie für ausgewählte Haltestellen (z.B. Neuebrücke (Linie 95), Valbert Ort (ALF 96), Deilinghofen Kirche (ALF 25), Ihmert Berkenhoff (ALF 4), Altena Pleuger (Linie 35)) zu prüfen. ■ Als Referenz für die Einführung einer Anschlussgarantie können beispielsweise die Verkehrs- 	

<p>unternehmen Duisburger Verkehrsgesellschaft AG oder die Stadtwerke Münster GmbH, welche das erprobte Konzept der WVG-Gruppe aufgegriffen haben, genannt werden.</p>
<p>Beteiligte: Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL</p>
<p>Umsetzung: kurzfristige Umsetzung</p>

Da verschiedene Linien an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht, welche Anschlusspriorität bei der Fahrplangestaltung von Bedeutung ist. Dargestellt sind ausschließlich Buslinien, die mehr als einen Verknüpfungspunkt bzw. Verknüpfungen in verschiedene Richtungen aufweisen:

Anschlussprioritäten				
<p>Hintergrund:</p> <p>Eine Linie, die mehrere Verknüpfungspunkte bedient, kann unter Umständen nicht bei allen Verknüpfungspunkten einen Anschluss auf weitere Linien herstellen. Die dargestellten Prioritäten beziehen sich auf Hin- und Rückrichtung.</p>				
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Grundlagen für die Bildung der Anschlussprioritäten sind gewachsene Umsteigebeziehungen, aber insbesondere auch Nachfragepotenziale auf einer Umsteigerelation (z.B. Pendlerdaten). Zu beachten sind daneben weitere Fahrmöglichkeiten und Taktfolgen der Linien. ■ In der Regel ist die Priorität auf eine schnelle Verbindung ausgerichtet, daher wird bei alternativen Verbindungen auf einer Relation mit einer Verknüpfung zwischen zwei Buslinien oder einer Buslinie und dem SPNV der Verknüpfung zum SPNV in der Anschlusspriorität Vorrang gewährt, wenn dadurch eine kürzere Fahrzeit erzielt werden kann. ■ Für die Herstellung möglichst vieler geeigneter Anschlussbeziehungen sind die weiteren Prioritätsstufen in der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen, sofern dies eine wirtschaftliche Planung der Linien zulässt. ■ Die dargestellten Anschlussprioritäten beziehen sich auf den (Takt-) Fahrplan montags bis freitags. Gegebenenfalls sind in den übrigen Verkehrszeiten alternative Verknüpfungen auf den genannten Verbindungen vorzunehmen, wenn die genannten Linien zu diesen Zeiten in anderen Zeitlagen verkehren. 				
von Linie	auf Linie	Verknüpfungspunkt	Verbindung	Priorität
60	S2	Werdohl Bf.	Neuenrade - Werdohl - Lüdenscheid	1

60	RE 16 / RB 91	Werdohl Bf.	Neuenrade - Werdohl - Altena - Letmathe - Hagen	2
60	RB 54	Neuenrade Bf.	Werdohl - Neuenrade - Menden - Fröndenberg	3
54	RE 16 / RB 91	Plettenberg Bf.	Herscheid - Werdohl - Altena - Letmathe - Hagen	1
54	RB 52	Lüdenscheid Bf.	Herscheid - Lüdenscheid - Hagen	2
54	S1	Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	Herscheid - Altena - Iserlohn	3
54	RB 25	Lüdenscheid Bf.	Plettenberg - Herscheid - Mei- nerzhagen - Köln	4
70	S2	Plettenberg Grünestr. ZOB	Attendorn - Plettenberg - Werdohl - Lüdenscheid	1
70	54	Plettenberg Grünestr. ZOB	Attendorn - Herscheid - Lüden- scheid	2
134	S1	Lüdenscheid Sauerfeld oder Christuskirche	Halver - Lüdenscheid - Altena - Iserlohn	1
134	S2	Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	Halver - Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	2
134	54	Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	Halver - Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	3
134	RB 25	Oberbrügge Bahnhof	Halver - Oberbrügge - Meinerzha- gen - Köln	4
S1	S3	Iserlohn Bf.	Lüdenscheid - Altena - Iserlohn - Menden	1
S1	RB 25	Lüdenscheid Bf.	Iserlohn - Altena - Lüdenscheid - Kierspe - Meinerzhagen -Köln	2
S1	RE16/RB9 1	Altena Bf.	Iserlohn – Nachrodt – Altena – Werdohl – Plettenberg – Siegen	3
S2	RB 25	Lüdenscheid Bf.	Plettenberg - Werdohl - Lüden- scheid - Kierspe - Meinerzhagen - Köln	1
S2	RE 16 / RB 91	Werdohl Bf. oder Plet- tenberg Bf.	Lüdenscheid - Werdohl - Pletten- berg - Siegen	2
S2	RB 52	Lüdenscheid Bf.	Plettenberg - Werdohl - Lüden- scheid - Hagen	3
S3	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Menden - Balve - Neuenrade	1

1	RE 16 / RB 91	Iserlohn Bf.	Menden - Hemer - Iserlohn - Hagen	1
1	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Hemer - Menden - Balve - Neuenrade	2
1	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Hemer - Menden - Fröndenberg - Unna	3
1	S1	Iserlohn Bf.	Menden - Hemer - Iserlohn - Altena - Lüdenscheid	4
1	RE16/ RB91	Letmathe Bf. bzw. Hohenlimburg Bf.	Iserlohn – Letmathe – Hagen	5
33	S1	Altena Bf.	Hemer - Altena - Lüdenscheid	1
33	RE 16 / RB 91	Altena Bf.	Hemer - Altena - Letmathe - Hagen	2
33	RE 16 / RB 91	Altena Bf.	Hemer - Altena - Werdohl - Plettenberg - Siegen	3
33	S1	Altena Bf.	Hemer - Altena - Nachrodt - Iserlohn	4
33	1	Hemer Westig Zeppe- linstr.	Menden - Hemer - Altena	5
33	1	Hemer Westig Zeppe- linstr.	Iserlohn - Hemer - Altena	6
13	RB53	Iserlohn Stadtbahnhof	Hemer – Iserlohn – Dortmund	1
13	RE16/ RB91	Iserlohn Stadtbahnhof	Hemer – Iserlohn – Hagen	2
13	S3	Iserlohn Stadtbahnhof	Hemer – Sümmern-Rombrock	3

A3-PA3	Prüfauftrag: Optimierung der Verknüpfung zwischen Neuenrade und Hagen
Hintergrund:	
<p>In der Befragung der Städte und Gemeinden im Frühjahr 2015 kritisierte die Stadt Neuenrade unter anderem die Vernetzung zwischen Neuenrade und Hagen. Dies ist in der Karte 9 des Kartenbandes dargestellt. Die Stadt Hagen merkte im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Entwurf des NVP an, dass ein Interesse an der Ausgestaltung dieses ÖPNV-Angebotes besteht.</p>	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ziel ist es die Reisezeit zwischen Neuenrade und Hagen deutlich attraktiver zu gestalten. ■ Im Zuge der Anpassungen im Sauerlandnetz (z.B.: geänderter Fahrplan RB54) sollen verbesserte Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn geprüft werden. Hiervon betroffen ist auch die Linie 60 als maßgebliche Verbindung zwischen Neuenrade und Werdohl mit entsprechender Fortführung der Schienenverbindung Richtung Hagen. 	
Umsetzungsperspektive:	
Kurzfristige Umsetzung	

7.1.3 Erhöhung des Bedienungsangebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität

Im Rahmen der Angebotsanalyse wurde für einige Verbindungen in der Region ein Abweichen im Status quo von der geforderten Bedienungsqualität festgestellt. Aufgrund der relationsbezogenen Betrachtungsweise können Mängel mit geringfügigem Aufwand und linienbezogenen Maßnahmen behoben werden. Mängel im MK bestehen insbesondere montags bis freitags in der NVZ am späten Vormittag sowie in der SVZ, an Wochenenden im Früh- und Spätverkehr. In der nachfolgenden Darstellung werden die entsprechenden Relationen dargestellt, bei denen ein Abweichen ermittelt wurde. Es werden im Folgenden Prüfaufträge zur Ausweitung des Angebots formuliert. Bei positivem Ergebnis einer vorgelagerten Nachfrageabschätzung durch die Verkehrsunternehmen sind die entsprechenden Angebotsausweitungen umzusetzen.

BA-MN-1	Maßnahme: Verdichtung des ÖPNV-Angebots
Hintergrund:	
<p>Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3</p>	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausweitung des Bedienungsangebotes auf den dargestellten Linien zur Erfüllung des definierten Bedienungsstandards ■ Die Leistungen der Linie R61 und R61MK sollen im Interesse der Fahrgäste zum schnelleren 	

Überblick in einem Fahrplan ausgewiesen und dargestellt werden.				
Linie	Abschnitt (unabhängig von Richtung)	Wochentag	Anzahl zusätzlicher Fahrten	+ Kilometer/Jahr
1	Menden - Hemer	Mo-Fr	1 Fahrt (NVZ)	ca. 3.000
		So	1 Fahrt (NVZ)	ca. 500
27	Menden - Halingen - Unna	Mo-Fr	3 Fahrt (SVZ)	ca. 15.000
		Sa	3 Fahrt (SVZ)	ca. 3.000
34	Altena - Nettenscheid	Mo-Fr	1 Fahrt (HVZ)	ca. 2.000
		Sa	2 Fahrten (NVZ)	ca. 1.000
37	Lüdenscheid - Altena - Letmathe	Mo-Fr	1 Fahrt (SVZ)	ca. 7.000
		Sa	6 Fahrten (NVZ)	ca. 9.000
			1 Fahrt (SVZ)	ca. 1.500
R61	Meinerzhagen - Valbert	Mo-Fr	2 Fahrten (1x HVZ, 1x NVZ)	ca. 5.200
		Sa	2 Fahrten (NVZ)	ca. 1.000
Hinweis: Im grenzüberschreitenden Verkehr bis Attendorn wird die Ausweitung des Bedienungsangebots zum definierten Standard der Nebenverbindung nicht umgesetzt, weshalb für die Verbindung Meinerzhagen – Valbert die Erschließungskategorie Ortsteil/Siedlung als Grundlage zur Ausweitung des Bedienungsangebots herangezogen wird.				
134	Halver - Brügge	Mo-Fr	4 Fahrten (3 x HVZ, 1 x SVZ)	ca. 11.500
Umsetzungsperspektive:				
Umsetzung zum jeweiligen Fahrplanwechsel nach positiver Potenzialabschätzung				

7.1.4 Neukonzeption von Buslinien im Zuge der Reaktivierung SPNV zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid

NKVo-MN-1	Maßnahme: Neukonzeption Linie 58
<p>Hintergrund:</p> <p>Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3 sowie zukünftig zusätzliches Bedienungsangebot im SPNV</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 58 ergänzt zukünftig RB 25 von Montag bis Freitag in der HVZ und NVZ im T60 (gemeinsamer T30) zwischen Kierspe ZOB und Lüdenscheid Kulturhaus ■ Bedienung Brügge Bahnhof durch Linie 58 in der HVZ (überprüfen, ob Umsteigebeziehungen zwischen Fahrgästen Linie 58 und Zug Richtung Hagen bestehen. Eventuell keine Bedienung des Bahnhofs Brügge zugunsten wirtschaftlicherer Fahrzeugumläufe) ■ Einführung ALF-58 am Wochenende (Schwache Nachfrage in den entsprechenden Verkehrszeiten) ■ Relevante Fahrten im Schulverkehr verbleiben als Busbedienung wie im Status quo 	
<p>Linienweg:</p> <p>Kierspe ZOB - Vorth - Vollme Bahnhof - Bollwerk - Halver Oberbrügge (– Brügge Bahnhof) – Lüdenscheid Eininghausen - Elspe - Talstraße - Kölner Str. - Sauerfeld ZOB - Kulturhaus</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo-Fr : T60 ■ Sa und So/FT: T60 (ALF) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ca. -50.000 Kilometer/Jahr (MVG) ■ ca. -50.000 Kilometer/Jahr (BRS-Leistung) ■ ALF 58 (angenommen wird, dass die Hälfte aller angebotenen Fahrten an den Wochenenden und Feiertagen abgerufen werden): +26.000 Kilometer/Jahr (MVG/BRS-Leistung) 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017 / 2018</p>	

NKVo-MN-2	Maßnahme: Wegfall Linie 59
Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3 sowie zukünftig zusätzliches Bedienungsangebot im SPNV	
Planungsansatz: ■ Übernahme des Linienabschnitts Kierspe ZOB – Kierspe Feuerwehrgerätehaus durch Linie 82	
Verkehrliche Bewertung: ■ ca. - 70.000 Kilometer/Jahr (MVG-Leistung) ■ ca. - 70.000 Kilometer/Jahr (BRS-Leistung)	
Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017/2018	

NKVo-MN-3	Maßnahme: Angebotsausweitung Linie 82
Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3 sowie zukünftig zusätzliches Bedienungsangebot im SPNV; Linie 59 zwischen Kierspe Feuerwehrgerätehaus und Lüdenscheid Kulturhaus entfällt	
Planungsansatz: ■ Übernahme des Linienabschnitts Kierspe ZOB – Kierspe Feuerwehrgerätehaus der Linie 59 in die Linie 82. Damit verkehrt die Linie 82 zwischen Kierspe ZOB und Kierspe Feuerwehrgerätehaus im 30-Minutentakt, zwischen Meinerzhagen und Kierspe ZOB im 60-Minutentakt. ■ Die Fahrplanlagen sind so zu wählen, dass in Kierspe ZOB ein direkter Anschluss zwischen der RB25 bzw. der Linie 58 und der Linie 82 nach/aus Kierspe Feuerwehrgerätehaus besteht. ■ Am Wochenende sind die stündlichen Fahrten der Linie 82 von/nach Kierspe auf eine Verknüpfung mit der RB25 an der Haltestelle Kierspe ZOB ausgerichtet.	
Linienweg: Meinerzhagen Bahnhof - Kierspe Neue Brücke – Kierspe ZOB – Bachstraße – Feuerwehrgerätehaus	
Bedienungsangebot: ■ Mo-Fr: zwischen Meinerzhagen und Kierspe ZOB T60 zwischen Kierspe ZOB und Feuerwehrgerätehaus T30 ■ Sa und So/FT: T60	
Verkehrliche Bewertung: ■ ca. + 35.500 Kilometer/Jahr	
Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017/2018	

7.1.5 Neukonzeption von Buslinien im Bereich Hemer, Menden und Iserlohn

NKHMI-MN-1	Maßnahme: Neukonzeption Linie S3
<p>Hintergrund:</p> <p>Anmerkungen der Verkehrsunternehmen in Kap. 5.1.2, Berücksichtigung übergeordneter Planungen und Anmerkungen der Städte und Gemeinden Kap. 5.1.3 und 5.1.4, Defizite Reisezeit gemäß Kap. 5.4.3</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlegung des Schnellbusses S3 zwischen Iserlohn und Menden über Iserlohn Sümmern, dadurch: <ul style="list-style-type: none"> • Schnelle Anbindung der Arbeitsplatzstandorte (Sümmern-Rombrock und Iserlohner Heide) sowohl aus Iserlohn und Menden (hier etwaige Ausweitung des Angebots unter Berücksichtigung des Prüfauftrags NKNV-PA-2) • Stabilerer Fahrplan durch störungsärmere Fahrt (Niederhemer Kreuzung besonders störungsanfällig gemäß Meldung MVG) • Zusätzliche Verknüpfung zum SPNV möglich (ungeplantes/spontanes Umsteigen am Haltepunkt Iserlohner Heide – Halt an Baarstr., Fußweg zur Iserlohner Heide) • Verkürzung der Reisezeit des Schnellbusses • Prüfauftrag zur Einrichtung einer Haltestelle direkt am Bahnhof Menden (Untere Promenade) zur Erreichung einer höheren Fahrplanstabilität und für eine optimierte Bus-/Schiene-Verknüpfung → Rückfallebene Haltestelle Menden Bahnhof, Steig 2 (am Westwall) • Innerhalb Iserlohns ist der schnellstmögliche Weg zum Stadtbahnhof zu wählen (Evaluation nach abgeschlossenen Umbauarbeiten, ob Linienweg über Baarstraße oder Schapker Weg/Dortmunder Str.) 	
<p>Linienweg:</p> <p>Menden Bf. (Untere Promenade) - Manöverweg - neue Haltestellen bei Iserlohn Sümmern-Rombrock Kreisel Rittershausstraße und auf der Sümmerner Str. Höhe Wulfringser Weg (vgl. IB-NHst) - Baarstr. / TÜV - Hemberg - Iserlohn Stadtbahnhof</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Unverändert zum Status quo 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ca. + 3.000 Kilometer/Jahr 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/2021</p> <p>Vor einer Umsetzung sind eine umfassende Erhebung der Fahrgastnachfrage und des Fahrgastpotenzials sowie eine detaillierte Planung des Angebots im Doppelkorridor notwendig sowie eine Abstimmung mit den betroffenen Städten.</p>	

Bemerkung: Bei Umsetzung der Maßnahme ist zu prüfen, ob eine Durchbindung des Fahrzeugs auf die Linie 23 möglich ist, um eine optimale Verknüpfung mit der Schiene in Iserlohn und Menden herzustellen, sowie mit einer Direktverbindung die Gewerbegebiete in Bereich der Fröndenberger Straße zu erreichen.

NKHMI-MN-2	Maßnahme: Neukonzeption Linie 22
<p>Hintergrund:</p> <p>Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 . Ergänzende und stärker erschließende Linie in Ergänzung zum Schnellbusangebot zwischen Menden - Sümmern - Iserlohn</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Befriedigung unterschiedlicher Ansprüche an den ÖPNV im Bereich Menden - Sümmern - Iserlohn, durch Etablierung einer schnellen / direkten und einer erschließenden Buslinie ■ Anbindung des heute vom ÖPNV nur unbefriedigend angebundenen Bereichs Sümmern-Dahlbreite <ul style="list-style-type: none"> • Belange des ÖPNV wurden bei der Planung des Quartiers nicht hinreichend berücksichtigt • Dadurch heute erschwerte Befahrbarkeit; fehlender Gestaltungsspielraum für attraktiven Linienweg ■ Konsequente Führung in Iserlohn über Hindenburgstraße (Kompensation für entfallende Linie 13 vgl. NKHMI-MN-4) ■ Abschnitt Menden Auf der Heese - Battenfeld wird einer neueinzurichtenden Linie im Stadtverkehr Menden zugeschlagen, vgl. NKHMI-MN-3 	
<p>Linienweg:</p> <p>Menden Battenfeld - Bahnhof - Hönnenwerth - Manöverweg - Iserlohn Flurstraße - Schneidermanns Kreuz - Bixterhauser Hellweg - Dahlbreite - Am Westhang - Abzw. Sümmern - Baarstr. / TÜV - Hemberg - Holbeinstr. - An den Sieben Gäßchen - Schillerplatz - Unnaer Platz - Stadtbahnhof</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo-Fr HVZ T30 ■ Mo-Fr NVZ, SVZ T60 ■ Sa NVZ T30 ■ Sa SVZ T60 ■ So SVZ T60 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ca. - 172.000 Kilometer/Jahr 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/2021; Vor einer Umsetzung sind eine umfassende Erhebung der Fahrgastnachfrage und des Fahrgastpotenzials sowie eine detaillierte Planung des Angebots im Doppelkorridor notwendig sowie eine Abstimmung mit den betroffenen Städten.</p>	

<p>NKHMI-MN-3</p>	<p>Maßnahme: Neue Stadtbuslinie Menden</p>
<p>Hintergrund:</p> <p>Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Anmerkungen der Städte und Gemeinden Kap. 5.1.3. Kompensation der wegfallenden Bedienung Linie 22 Battenfeld - Auf der Heese</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Etablierung einer neuen Stadtbuslinie Menden ■ Bedienung des Abschnitts Auf der Heese - Battenfeld ■ Regelmäßige Anbindung des Ortsteils Schwitten an den Hauptort 	
<p>Linienweg:</p> <p>Menden Auf der Heese - Lendringsen Bahnhof - Breukerskamp - Battenfeld - Bahnhof - Walburgiskirche - Platanenweg - Schwitten Sparkasse - Franz-Lehar-Str. (neue Haltestelle) -, Wehrschau → Befahrbarkeit innerhalb Schwittens muss geprüft werden (Alternativ über Kirschbaumweg, hierdurch aber geringere Erschließungswirkung)</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo-Fr HVZ, NVZ, SVZ T60 ■ Sa NVZ, SVZ T60 ■ So SVZ T60 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ + ca. 114.000 Kilometer/Jahr 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/2021</p> <p>Vor einer Umsetzung sind eine umfassende Erhebung der Fahrgastnachfrage und des Fahrgastpotenzials sowie eine detaillierte Planung des Angebots im Doppelkorridor notwendig.</p>	

NKHMI-MN-4	Maßnahme: Beschleunigung Linie 13 Hemer - Iserlohn
<p>Hintergrund: Defizite Reisezeit gemäß Kap. 5.4.3 und Kompensation wegfallende Linie S3</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 13 als neue schnelle Verbindung Hemer - Iserlohn und Verknüpfung Hemer mit dem SPNV ■ Auslassen des Linienabschnitts zwischen Seilerseebad - Arbeitsgericht - Rathaus ■ Stichfahrt Seilerseebad bleibt bestehen zur Anbindung des Schulstandorts Seilersee und der entsprechenden Freizeiteinrichtungen 	
<p>Linienweg: Hemer ZOB (- Sundwig - ZOB) - Niederhemer - Fette Born - Iserlohn Seilerseebad - Sundernallee - K.-Adenauer-Ring ZOB- Stadtbahnhof</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Analog zum Status quo 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ - ca. 22.000 Kilometer 	
<p>Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2020/2021 Vor einer Umsetzung sind eine umfassende Erhebung der Fahrgastnachfrage und des Fahrgastpotenzials sowie eine detaillierte Planung des Angebots im Doppelkorridor notwendig sowie eine Abstimmung mit den betroffenen Städten.</p>	

<p>NKHMI-MN-5</p>	<p>Maßnahme: Anbindung der Wohn- und Gewerbestandorte im Umfeld des Sauerlandparks durch Linie 2</p>
<p>Hintergrund: Anbindung des neuen Wohngebietes „Stadtterrassen“ bzw. weiterer Einrichtungen im Umfeld des Sauerlandparks</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzung von betrieblichen Ressourcen für Stichfahrt von / zum Sauerlandpark auf der bestehenden Regionallinie 2 unter Beibehaltung der heutigen Linienführung auf der Gesamtrelation Hemer, Brockhausen / Apricke - Deilinghofen - ZOB - Niederhemer - Landhausen - (Iserlohn, Rombrock) (Standzeiten in Brockhausen) ■ <i>Prüfauftrag: Ausweitung des Angebots auf das Wochenende</i> 	
<p>Linienweg: Von / nach Brockhausen zwischen den Haltestellen Auf dem Hammer und Hademareplatz Stichfahrt zum Sauerlandpark (Ostenschlahstr. - Regenbogenschule - Sauerlandpark - Ostenschlahstr.)</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo – Fr Betriebsbeginn bis 20.00 Uhr, T60 ■ Sa Betriebsbeginn bis 14.00 Uhr, T60 ■ Sa ab 14.00 Uhr sowie So/Fe keine direkte Anbindung ■ Bei Beachtung von Hin- und Rückrichtung umfasst das Angebot zwei Fahrten pro Stunde von der Innenstadt zum Sauerlandpark. 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ + ca. 16.000 Kilometer/Jahr ■ Nutzung bisheriger Standzeit in Brockhausen, d.h. kein zusätzlicher Personalaufwand 	
<p>Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel am 1.2.2016 (zweijähriger Probetrieb)</p>	

<p>NKHMI -PA-1</p>	<p>Prüfauftrag: Aufgabenteilung Bürgerbus und MVG östliche und westliche Innenstadt von Hemer</p>
<p>Hintergrund:</p> <p>Anregung der Stadt Hemer im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum NVP-Entwurf.</p> <p>Die ÖV-Erschließung in der Stadt Hemer wird im Bestand zu großen Teilen vom Bürgerbus übernommen, welcher systembedingt nur 4-6 Fahrten pro Werktag und 2-3 Fahrten am Samstag anbieten kann. Eine optimierte Erschließung mit verbessertem Bedienungsangebot kann in der Stadt Hemer zu einer weiteren Ausschöpfung der Fahrgastpotenziale führen.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Räumliche Aufgabenteilung zwischen Bürgerbus Hemer und MVG ■ Linienführung des Bürgerbusses im Bereich der östlichen Innenstadt (Habichtsweg und Urbecker Straße/Asenberg) ■ Linienführung einer neuen MVG-Linie im Bereich der westlichen Innenstadt (Am Oelbusch, Albert-Schweitzer-Straße) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung von Fahrgastpotenzialen durch verbessertes Bedienungsangebot in Zusammenhang mit veränderter Erschließung mit Bürgerbus und Linienbus 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerbusverein, MVG, Stadt Hemer, Märkischer Kreis 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>	

NKHMI -PA-2	Prüfauftrag: Stadtverkehr Iserlohn
<p>Hintergrund:</p> <p>Im Stadtverkehr Iserlohn bestehen aus Sicht der Stadt Iserlohn und seiner Einwohner Defizite bzgl. der Erschließung und Bedienungshäufigkeit einzelner Stadtbereiche. In einer Überplanung sind unter anderem folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung von bedarfsgesteuerten Angeboten in weniger verdichteten Stadträumen ■ Anbindung der Gesamtschule Seilersee und Gesamtschule Nußberg ■ verbesserte ÖPNV-Erschließung der Iserlohner Gewerbegebiete ■ Bedienungsangebot Letmathe – Grümannsheide ■ Überprüfung der Linienwegsführung der Linien 14 und 22 ■ Überprüfung des Bedienungsangebots insbesondere in der SVZ ■ Verlängerung der Linie 5 bis Ergste Bahnhof und Auffüllen von Angebotslücken ■ Erschließung des Neubaugebietes „Auf der Emst“ <p>Ausführliche Anregungen zur Führung und Bedienung einzelner Linien sind der Synopse zu entnehmen.</p>	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Stadt Iserlohn, MVG 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>	

NKHMI -PA-3	Prüfauftrag: verbesserte Anbindung der LWL-Klinik Frönsberg
<p>Hintergrund:</p> <p>Antrag der CDU-Kreistagsfraktion und SPD-Kreistagsfraktion</p> <p>Wunsch der Klinik nach einer verbesserten Anbindung für die Mitarbeiter/-innen und Patienten/Patientinnen der LWL-Klinik sowie Entlastung der Parkplatzsituation</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbessert Anbindung der LWL-Klinik Hemer-Frönsberg vom Bahnhof Iserlohn durch Einrichtung einer umsteigefreien Verbindung ■ Verknüpfung am Stadtbahnhof Iserlohn ■ Verknüpfung mit Linie 33 von/nach Altena ■ Voraussetzung: Abnahme von mindestens 30 JobTickets durch die LWL-Klinik 	
<p>Linienweg:</p> <p>Iserlohn Stadtbahnhof – Westiger Kreuz – Ruthenbeck – Hans-Prinzhorn-Klinik</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stündliches Angebot 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des abgelegenen Klinikstandorts ■ verbesserte Erreichbarkeit der Klinik für Patienten und Besucher 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, LWL-Klinik, MVG 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>	

NKHMI -PA-4	Prüfauftrag: Stadtverkehr Menden
<p>Hintergrund:</p> <p>Im Stadtverkehr Menden besteht Überplanungsbedarf hinsichtlich des Bedienungsangebots einzelner Stadtbereiche.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>In diesem Zusammenhang sollten die Linien des Mendener Stadtverkehrs bezüglich ihres Linienwegs, ihrer Bedienungshäufigkeit und insbesondere auch in ihrer Verknüpfungsfunktion an den Haltestellen Battenfeld (Linie 1 nach/aus Iserlohn) sowie am Bahnhof Menden (RB54 mit geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten) überprüft werden. Dabei sind unter anderem folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Rendezvous Haltestelle Menden Battenfeld ■ Geänderte Ankunfts- und Abfahrtszeiten der RB54 ■ Bedienungskonzept der Maßnahmen NKHMI-MN 1-3 <p>Ausführliche Anregungen zur Führung und Bedienung einzelner Linien sind der Synopse zu entnehmen.</p>	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Stadt Menden, MVG 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>kurz- bis mittelfristige Umsetzung</p>	

7.1.6 Neukonzeption Anbindung Bahnhof Iserlohn Letmathe

NKIL-MN-1	Maßnahme: Erweitertes Busangebot am Bahnhof Iserlohn Letmathe
<p>Hintergrund: Verbesserte SPNV-Anbindung der nördlich und westlich gelegenen Stadtteile Iserlohns. Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungen. Zukünftiges IC-Angebot am Bahnhof Letmathe</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Führung der Linien 5, 6 und 8 mit jeder Fahrt zum Bahnhof Letmathe ■ Anbindung des Bahnhofs durch die Linien 15 und 16 	
<p>Linienweg: Verlängerung der Linienwege von Letmathe Mitte bzw. Letmathe Bahnhofstr. zum Bahnhof Letmathe</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Analog zum Status quo 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Linie 5: ca. + 5.500 Kilometer/Jahr ■ Linie 6 und 8: ca. + 13.000 Kilometer/Jahr ■ Linie 15: ca. + 14.000 Kilometer/Jahr ■ Linie 16: ca. +14.000 Kilometer/Jahr 	
<p>Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017/2018</p>	

7.1.7 Neukonzeption bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote

<p>NKbV -MN-1</p>	<p>Maßnahme: Überführung flexible Bedienform ALF 76 in regulären Linienbetrieb und Ausweitung als direktes Fahrtenangebot zwischen Neuenrade und Plettenberg</p>
<p>Hintergrund:</p> <p>Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3 sowie Anforderungen an die Verbindungsqualität in Kap. 4.3.5 und Bewertung der Verbindungsqualität in Kap. 5.4.3</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung von flexibler Bedienform in regulären Linienbetrieb aufgrund hoher Abrufraten und Besetzungsgrade ■ Direktfahrt und Verbesserung des Reisezeitverhältnis auf der Relation Neuenrade - Plettenberg ■ Verbesserung der Anforderungen im Erschließungsverkehr in Ortsteilen von Neuenrade ■ Erweitertes Angebot im Stadtgebiet Neuenrade 	
<p>Linienweg:</p> <p>Finntrop Hülschotten - Neuenrade Birnbaum analog zum Status; Neuenrade Birnbaum - Altenaffeln - Wiesenstr. - Affeln - Oberhofstr. - Küntrop Bahnhof - Schöntal - Bahnhof - Mitte - Elisental - Wilhelmshöhe</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Analog zum Status quo 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ + ca. 72.000 Kilometer/Jahr 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017/2018</p>	

NKbV -MN-2	Maßnahme: Kürzung Linie ALF 67 aufgrund Neukonzeption Linie 76
<p>Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Bedienung Affeln, Altenaffeln ■ Direkte Linienführung nach/von Blintrop über Borkeweg 	
<p>Linienweg: analog zum Status quo, Auslassen des Abschnitts Affeln, Affelner Mühle, Altenaffeln</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Analog zum Status quo 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ (angenommen wird, dass die Hälfte aller angebotenen Fahrten abgerufen werden; entfallender Streckenabschnitt = 7,3km): ca. - 42.500 Kilometer/Jahr 	
<p>Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017/2018</p>	
<p>Bemerkung: Im Zuge der Neukonzeption ist in Abstimmung mit dem Bürgerbusverein Balve eine Linienführung im Bereich Balve, Zum Ossenkamp zu prüfen</p>	

NKbV -MN-3	Maßnahme: Überführung flexible Bedienform ALF 3 in regulären Linienbetrieb
<p>Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umwandlung von flexibler Bedienform in regulären Linienbetrieb aufgrund hoher Abrufraten und Besetzungsgrade ■ Fahrten im Schülerverkehr analog zum Status quo 	
<p>Linienweg: Analog zum Status quo; innerhalb Hemers konsequente Führung über Hönnetalstraße (Auf dem Hammer, Auf dem Hoeborn, Sundwig Meise) zur Verbesserung der Fahrplanstabilität</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Analog zum Status quo 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ + ca. 33.000 Kilometer/Jahr (ausgehend davon, dass heute ca. 77% der möglichen Fahrten abgerufen werden) 	
<p>Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017/2018</p>	

NKbV -MN-4	Maßnahme: Umstellung R80 auf TaxiBus Mo-Fr - Abschnitt Plettenberg - Pasel
<p>Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Relation Plettenberg – Finnentrop stellt das SPNV-Angebot eine ausreichende Bedienung dar ■ Geringe Nachfrage außerhalb des Schülerverkehrs ■ Umstellung der heute regulär angebotenen Fahrten (mit Ausnahme der Fahrten im Schulverkehr) auf TaxiBus ■ Veränderter Leistungsumfang betrifft das Linienbündel des benachbarten Aufgabenträgers des Kreises Olpe 	
<p>Linienweg: Analog zum Status quo; Fahrten beginnen bzw. enden in Plettenberg Pasel</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Analog zum Status quo 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ - ca. 13.000 Kilometer/Jahr (Vor dem Hintergrund, dass sämtliche Fahrten am Wochenende bereits in Form eines TaxiBus angeboten werden sowie diverse Fahrten Mo-Fr ebenfalls bedarfsgesteuert angeboten werden, wird der Einspareffekt aufgrund nicht abgerufener Fahrten auf drei Fahrten (Mo-Fr) täglich abgeschätzt). ■ Sofern betrieblich sinnvoll kann auch ein regulärer Linienverkehr eingesetzt werden 	
<p>Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017/2018</p>	

NKbV -PA-1	Prüfauftrag: Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebots zwischen Winkeln (Schalksmühle) und Schalksmühle (oder Lüdenscheid)
<p>Hintergrund:</p> <p>Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3</p> <p>Lediglich Schulbusangebot, keine reguläre Anbindung an den Hauptort bzw. nach Lüdenscheid</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung ALF 89; Erweiterung des bestehenden Schulbusangebots ■ Verbessert Anbindung der Ortsteile Winkeln und Heedfeld an den Hauptort (aufgrund räumlicher Nähe zum Oberzentrum Lüdenscheid auch alternative Linienführung nach Lüdenscheid möglich) 	
<p>Linienweg:</p> <p>Schalksmühle Rölvede (bzw. alternierend Sonnenscheid) - Winkeln - Winkler Hauptweg - Hülscheiderbaum - Heedfeld - Spormecke - Grünental - Berker - Rathausplatz</p> <p>(eine alternative Linienführung Richtung Lüdenscheid oder weitere Erschließung von Siedlungen in Schalksmühle ist zu prüfen)</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo-Fr HVZ T60 ■ Mo-Fr, Sa NVZ T120 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ (angenommen wird, dass die Hälfte aller angebotenen Fahrten abgerufen werden): 41.500 Kilometer/Jahr 	

NKbV -PA-2	Prüfauftrag: Verlängerung der Linie ALF96 zur Ev. Tagungs- u. Bildungsstätte Haus Nordhelle
<p>Hintergrund: Gästewunsch nach einer ÖPNV-Anbindung an die Tagungsstätte</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung der Linie ALF96 zur Tagungs- und Bildungsstätte sowie Einrichtungen einer Haltestelle am Tagungszentrum (hier ggf. Beteiligung an den Kosten durch die Tagungsstätte) ■ Verkehrliche Verknüpfung und Abstimmung der Fahrpläne mit der Linie R61 als Zu- / und Abbringer vom und zum Bahnhof Meinerzhagen an der Haltestelle Valbert, Ort 	
<p>Linienweg: Meinerzhagen Valbert, Ort - Valbert, Kuhlen - Ev. Tagungsstätte</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mo-Fr: 6 Fahrtenpaare (bedarfsgesteuert) ■ Sa: 3 Fahrtenpaare (bedarfsgesteuert) ■ So: - 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einfacher Weg von Valbert Ort zur Ev. Tagungsstätte ca. 1,8km (über Ebbestraße) 	

<p>NKbV -PA-3</p>	<p>Prüfauftrag: Einrichtung einer Bürgerbusverbindung aus dem Stadtteil Plettenberg-Eschen zum Bahnhof</p>
<p>Hintergrund: Anregung der Stadt Plettenberg im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Entwurf des NVPs</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Anbindung des einwohnerstarken Stadtteils Eschen an den Bahnhof Plettenberg durch die Einrichtung einer Bürgerbusverbindung 	
<p>Linienweg: Eschen – Plettenberg Bahnhof</p>	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelfahrten 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung des Bahnhofs Plettenberg bzw. des Stadtteilzentrums 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bürgerbusverein, Märkischer Kreis 	
<p>Umsetzungsperspektive: mittelfristige Umsetzung</p>	

7.1.8 Weitere Ansätze im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

NKNV -PA-1	Prüfauftrag: Ausweitung des Angebots in der Nachtverkehrszeit
<p>Hintergrund:</p> <p>Ein Nachtbusangebot existiert momentan nur sehr eingeschränkt (Nachtbus Herscheid-Plettenberg, AST Iserlohn⁵⁵). Gemäß der Beteiligung der Städte und Gemeinden wird vielerorts der Wunsch nach einem ausgeweiteten Angebot geäußert. Daneben bestehen deutlich unterschiedliche Bedienzeiten bei Bus und Bahn an den Verknüpfungspunkten. Die Bahn verkehrt häufig bis 01:00Uhr nachts, das angebundene Busangebot endet jedoch früher.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Überprüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung des ÖPNV-Angebots in den Abend- und Nachtstunden der Wochenenden (Fr./Sa. und Sa./So.) durch AST-Verkehre⁵⁵. Notwendige Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Evaluation und Abschätzung der potenziellen Nachfrage in den verschiedenen Städten und Gemeinden ■ Kooperationen mit privatem Taxigewerbe aufbauen ■ Finanzierung etwaiger Angebote direkt durch die Städte und Gemeinden ■ Aktivierung von Sponsoren zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit 	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bedarfsgesteuertes Angebot zur Nachtverkehrszeit 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Herstellen von Anschlussfahrten für von der Bahn kommende Fahrgäste ■ Etablierung eines sicheren Verkehrsmittels im Nachtverkehr; Vermeidung von Verkehrsunfällen ■ Attraktives Angebot im Freizeitverkehr (insbesondere für hochmobile Altersgruppe) 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, privates Taxigewerbe 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittel-/langfristige Umsetzung</p>	

55 Das AST-Angebot Iserlohn wird von der Stadt Iserlohn finanziert

NKNV-PA-2	Prüfauftrag verbesserte Bedienung von Gewerbegebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten
<p>Hintergrund:</p> <p>Gewerbegebiete werden durch ÖPNV-Fahrten zu Zeiten angedient, die nicht zwangsläufig auf die Bedürfnisse der Arbeitnehmer abgestimmt sind; Gewerbegebiete bergen jedoch hohes Fahrgastpotential für den ÖPNV. Erklärtes Ziel: Zahl der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer durch die Ausweitung des Jobtickets erhöhen</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Im Vorfeld sind Gespräche mit den Gewerbetreibenden zu führen, in welchem für etwaige Vorteile einer verbesserten ÖPNV-Bedienung geworben werden muss. Die Aspekte Reduzierung der betrieblichen und persönlichen Mobilitätskosten sowie eine verbesserte Erreichbarkeit des Betriebes sollten im Vordergrund stehen. Der Prüfauftrag steht damit in engem Zusammenhang mit dem Prüfauftrag FVM-2 (dem Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements). Hierbei sollte ein kooperatives Vorgehen der verschiedenen Akteure (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und IHK/Wirtschaftsförderung) erfolgen. Hierdurch mögliche Etablierung eines Netzwerks „Unternehmen und Mobilität“ und Aufteilung von Aufgaben und Kosten. ■ Detailuntersuchung und Potentialabschätzung in Bezug auf eine gesonderte Berücksichtigung der Belange der Arbeitnehmer / Innen bei der Fahrplanausgestaltung zu Industrie- u. Gewerbestandorten im MK und ggf. Entwicklung spezifischer Bedienungsangebote für diese Standorte durch die Verkehrsunternehmen. Darstellung der Handlungsoptionen gemäß Netz und Fahrplan. ■ Möglicher Ansatz: Deutliche Taktverdichtung zu Arbeitsbeginn und -ende, bzw. zu Schichtzeiten; ausgedünnte bzw. keine Bedienung zu allen anderen Zeiten <p>Folgende Gewerbegebiete bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte sind mit Vorrang zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Firma Grohe in Hemer (ausgeweitete Bedienungshäufigkeit Haltestelle Edelburg) • Firma Kostal in Lüdenscheid • Industriegebiet Freisenberg in Lüdenscheid • Industriegebiet Holzener Straße in Menden • Freisenberg in Lüdenscheid • Gewerbegebiet Iserlohner Heide in Iserlohn • Gewerbegebiet Ösewiese in Iserlohn • Gewerbegebiet Rombrock in Iserlohn • Gewerbestraße Werdohl in Werdohl • Gewerbegebiet Wildenkuhlen 2 in Kierspe • Heedfeld-Süd in Schalksmühle • Köbbinghauser Hammer in Plettenberg • Grünenthal in Herscheid 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Hinzugewinnen von zusätzlichem Fahrgastpotenzial ■ Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV in den Verkehrsspitzen
<p>Beteiligte:</p> <p>Märkische Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Arbeitgeber, IHK, Wirtschaftsförderung</p>
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mittelfristig

NKNV -PA-3	Prüfauftrag: Einrichtung eines Angebots im Freizeitverkehr in Richtung Sundern / Sorpensee
<p>Hintergrund:</p> <p>Im Zuge des Zusammenschlusses der Städte Arnsberg, Balve, Neuenrade und Sundern zur Region „LEADERsein! - Bürgerregion am Sorpensee“ und vor dem Hintergrund der Anregungen der Städte und Gemeinden zum Nahverkehrsplan, sollte die Einrichtung eines Angebots im Freizeitverkehr geprüft werden.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Etablierung einer Freizeitlinie aus dem nördlichen Kreisgebiet des MK zum Freizeit- und Erholungsgebiet Sorpensee im Hochsauerlandkreis ■ Gemeinschaftliche Aufgabe der Städte der LEADER-Region und planerische Unterstützung durch die benachbarten Kreise ■ Gemeinschaftliche Finanzierung durch die beteiligten Städte und Gemeinden (keine Finanzierung durch Aufgabenträger) ■ Aktivierung von Sponsoren zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ■ Kooperation mit den lokalen Bürgerbusvereinen 	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 4 Fahrtenpaare Sonn- und Feiertags 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Neues, Kreisgrenzen übergreifendes Angebot im Freizeitverkehr 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Hochsauerlandkreis, Verkehrsunternehmen 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>kurzfristige Umsetzung</p>	

NKNV -PA-4	Prüfauftrag: Verknüpfung Stadtverkehr Lüdenscheid nach Betriebsaufnahme RB25
<p>Hintergrund:</p> <p>Bereits heute bestehen aus Sicht der Stadt Lüdenscheid Defizite bzgl. der Erreichbarkeit des Bahnhofes Lüdenscheid mit dem Stadtverkehr. Es bestehen nicht aus allen Stadtteilen direkte Linienverbindungen zum Bahnhof. Einige Linien fahren den Bahnhof nur aus einer Richtung an wie zum Beispiel die S1. Die Erreichbarkeit wird über die unzureichende räumliche Erschließung hinaus durch die meist unkomfortable zeitliche Verknüpfung verschlechtert. Überlagert man die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der RB 52, so ist die Lüdenscheider Bevölkerung nur zu einem sehr geringen Anteil an die Bahn angebunden. Zum Fahrplanwechsel 2017 erfolgt die Betriebsaufnahme der RB 25 in Richtung Köln. Spätestens zu diesem Zeitpunkt fordert die Stadt Lüdenscheid eine umfassende Anpassung der Linienverläufe und des Fahrplanes im Stadtverkehr für eine gute Anbindung an den SPNV (RB 25 und 52).</p>	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Stadt Lüdenscheid, MVG 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristige Umsetzung innerhalb der nächsten zwei Jahre</p>	

NKNV -PA-5	Prüfauftrag: Verbesserte Erschließung Hasley / Nattenberg (Stadt Lüdenscheid)
<p>Hintergrund:</p> <p>Die Erschließung des dicht besiedelten Stadtteils Hasley sowie der Sport- und Freizeiteinrichtungen am Nattenberg ist aus Sicht der Stadt Lüdenscheid nicht ausreichend. Die Erschließungsqualität kann hier nicht mit den üblichen Maßstäben ermittelt werden, da hier besondere topographische Bedingungen vorliegen.</p>	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Stadt Lüdenscheid, MVG 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristige Umsetzung</p>	

NKNV -PA-6	Prüfauftrag: Einführung von Expressfahrten auf der Linie 87 zwischen Schalksmühle und Lüdenscheid
Hintergrund: Anregung der Gemeinde Schalksmühle im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Entwurf des Nahverkehrsplans	
Planungsansatz: ■ Bei Expressfahrten werden nur ausgewählte Haltestellen auf dem direkten Linienweg bedient.	
Bedienungsangebot: ■ Einzelfahrten von Montag bis Freitag	
Verkehrliche Bewertung: ■ Über die Einrichtung von Expressfahrten ist eine schnelle Verbindung zu den Gewerbestandorten und den Ortteilen zwischen Lüdenscheid und Schalksmühle gegeben.	
Beteiligte: ■ Märkischer Kreis, Stadt Lüdenscheid und Gemeinde Schalksmühle, MVG	
Umsetzungsperspektive: mittelfristige Umsetzung	

7.2 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und für betriebliche Verbesserungen formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten und der Barrierefreiheit

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des Nahverkehrsplans im Kapitel 4.3.8 formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Bushaltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen sukzessiv angepasst werden. Neben den dargestellten Ausstattungsstandards sollen beim Um- oder Neubau von Haltestellen taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte vorgesehen werden. Die Planung der vollständigen Barrierefreiheit erfolgt in sieben zentralen Schritten:

- **1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (Kapitel 3.3.8 NVP)**
- **2. Schritt: Formulierung und Begründung grundsätzlicher Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit (Kapitel 3.3.8 NVP)**
- **3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (kooperatives Vorgehen im Nachgang zum NVP durch Projektbeteiligte; vgl. IB-AHst)**
- **4. Schritt: Bestandsaufnahme Haltestellenausstattung (Erstellung Haltestellenkataster)**
- **5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP)**
- **6. Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen**
- **7. Schritt: überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe**

Einrichtung neuer Haltestellen

Die Einrichtung neuer Haltestellen wird dort im Rahmen von Prüfaufträgen vorgeschlagen, wo Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können. Erschließungslücken finden sich gemäß Kapitel 5.2.2 in wenigen Bereichen des Märkischen Kreis. Neue Haltestellen können auch im Zuge neuer Linien und Linienverläufe eingerichtet werden um die Erreichbarkeit in den neu erschlossenen Bereichen (neue Siedlungsbereiche, Arbeitsplatzstandorte oder Freizeitziele) zu ermöglichen. Die letztendlichen Haltestellenlagen sind zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Baulastträger abzustimmen.

Verbesserung der Erschließungsqualität des ÖPNV durch die punktuelle Veränderung von Linienwegen und die Einrichtung neuer Haltestellen

Die Mängelanalyse des ÖPNV-Angebotes hat für einige wenige Bereiche in der Region Erschließungsdefizite zum Ergebnis. In den meisten Fällen wird geringer Handlungsbedarf festgestellt. Neben wenigen konkreten Maßnahmen zur Beseitigung der Erschließungsdefizite wird im Rahmen von Prüfaufträgen eine Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der jeweiligen Kosten- und Nutzenverhältnisse empfohlen.

Fahrradparken: B+R-Anlagen an SPNV-/ÖPNV-Halten

Damit die Verknüpfung von ÖV und Rad gut funktioniert und nachgefragt wird, sind attraktive B+R-Anlagen entscheidend. In Bezug auf SPNV-Halte heißt das im Sinne einer Grunddaseinsvorsorge, dass die Kapazität ausreichend, die Qualität gut und die Anlage größtenteils überdacht sein sollte. Bushaltestellen sind oft durch komplett fußläufig zu erreichende Einzugsbereiche charakterisiert, so dass hier kein so umfangreiches B+R-Angebot benötigt wird. Dennoch sollte insbesondere bei überörtlichen Buslinien ein Grundangebot bereitgestellt werden. Mit größeren B+R-Potentialen ist zu rechnen bei regionalbedeutsamen Buslinien, Schnellbuslinien, wichtige Busumsteigeknoten, Flächengemeinden an zentralen Bushaltestellen (als Sammelpunkt).

Die konkrete Anordnung wird vor Ort mit den betroffenen Akteuren besprochen, z.B. in Abhängigkeit von verfügbaren Flächen.

IB-AHst	Maßnahme (Empfehlung des Märkischen Kreises): Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: Qualitätsstandards der Haltestellenausstattung in Kapitel 6.3.3. Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen.	
Planungsansatz: <ul style="list-style-type: none"> ■ siehe vorangestellte sieben Schritte zur Planung der vollständigen Barrierefreiheit ■ Auf Basis des Haltestellenkataster und den Anforderungen zur Haltestellenausstattung gemäß Festlegungen im Nahverkehrsplan ■ Erstellung eines Programmes zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen mit Prioritätenreihung und Zeitplan: in Abhängigkeit der Haltestellenfrequentierung und der Bedeutung der Haltestelle (z. B. Verknüpfungshaltestelle, Haltestellen an relevanten Einrichtungen) ■ Zusammenarbeit und Abstimmung mit allen relevanten Beteiligten. ■ Die Haltestellen der Kategorie Ia und I (vgl. Kap. 3.3.8) sind mit höchster Priorität auszubauen. 	
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV ■ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG ■ Erfüllung der Qualitätsstandards 	
Beteiligte: Märkische Kreis, Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter	
Umsetzungsperspektive: <ul style="list-style-type: none"> ■ Erstellung der Prioritätenliste zeitnah umzusetzen ■ Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen. 	

IB-GHst	Maßnahme: Geplanter Ausbau / Neubau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
<p>Hintergrund: Von den Städten und Gemeinden ist im Gültigkeitszeitraum des NVP der Ausbau von Haltestellen geplant (Angaben der Städte und Gemeinden in der Befragung).</p>	
<p>Planungsansatz: Folgende Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum bis 2021 ausgebaut werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Balve: ca. 5 Bushaltestellen / Wartehallen im Zuge Neuplanung B 229 (Umsetzung 2016 - 2021) ■ Balve: P + R Anlage BHF Sanssouci (Umsetzung 2016 - 2021) ■ Balve: Bushaltestelle + Wendeschleife Balve - Beckum (Umsetzung 2016 - 2021) ■ Hemer: Barrierefreier Ausbau von 3 Haltestellen im Bereich Frönsberger Straße (Umsetzung 2016) ■ Hemer: Ausstattung von 3 - 5 Haltestellen mit Wartehallen (jährlich) ■ Herscheid: In Herscheid-Hardt L561 (MVG-Linie 54) sind 2 Haltestellen im Neubau vorgesehen (Umsetzung 2017 / 2018) ■ Lüdenscheid: Umbau des Bahnhofs Brügge im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid-Brügge ■ Meinerzhagen: 2 Bus-Haltestellen Hauptstraße mit DFI (Umsetzung 2016) ■ Meinerzhagen: 1 Bus-Haltestelle am künftigen KVP im Stadthallenumfeld mit DFI (Umsetzung 2016) ■ Meinerzhagen: 2 Bus-Haltestellen Volmestraße (Sparkasse / Volkspark) mit DFI (Umsetzung 2016) ■ Neuenrade: Barrierefreier Umbau der Haltstellen ist für die Jahre 2016 / 2017 geplant ■ Plettenberg: Neue Haltestelle an der Bahnhofstraße im Zuge der Entwicklung des Mylaeus-Areals (Umsetzung 2015/2016) ■ Schalksmühle: Barrierefreier Umbau der Zuwegung vom Ortskern zum Bahnhof <p>Beim Ausbau sind die Haltestellenstandards gemäß Kap. 4.3.8 zu beachten.</p>	
<p>Beteiligte: Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, ggf. weitere Beteiligte</p>	
<p>Umsetzung: In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen der Städte und Gemeinden</p>	

IB-NHst	Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen
<p>Hintergrund: Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.</p>	
<p>Planungsansatz: Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan und/oder Anregungen aus den Städten und Gemeinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Iserlohn Dahlbreite im Bereich Senioren Wohnpark und Erich-Kästner Weg ■ Iserlohn Sümmern-Rombrock im Bereich Kreisel Rittershausstraße und auf der Sümmerner Str. Höhe Wulfringser Weg ■ Iserlohn Hennener Straße im Bereich des Fußwegs zur Straße „Auf der Kloßheide“ ■ Kierspe Mitte im Bereich Thingslindestraße/Lindenstraße, im Ahornweg, am Hallenbad und Waldheimstraße / In der Helle ■ Menden Schwitten im Bereich Franz-Lehar-Straße und Weherschau / Alternativ: Hochfuhr ■ Menden im Bereich Stormstraße auf dem Schwittener WegNeuenrade Küntrop auf der B229 im Bereich der Fußwegeverbindung zur Freientroper Straße ■ Plettenberg: Haltestelle an der Oestertalstraße in Höhe Einmündung Immecker Weg ■ Schalksmühle Heedfeld im Bereich Heedfelder Str./Rosenweg 	
<p>Umsetzungsperspektive: sukzessive</p>	

IB-B+R	Prüfauftrag: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen
<p>Hintergrund: Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes) ■ Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradboxen, Käfig oder ähnlich) ■ Erfüllung der Qualitätsstandards ■ Ermittlung des Bedarfs in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten ■ Ggf. Erstellung einer Prioritätenliste mit Umsetzungshierarchisierung <p>Der Ausbau ist an folgenden Haltestellen mit Vorrang zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Altena Bahnhof (größere Anlage) ■ Halver ZOB (kleinere Anlage) ■ Iserlohn Hennen (größere Anlage) ■ Iserlohn Kalthof (kleinere Anlage) ■ Lendringsen Bahnhof (kleinere Anlage) ■ Menden Süd (kleinere Anlage) ■ Neue Schnellbushaltestelle Sümmerner Str. Höhe Wulfringser Weg (kleinere Anlage)⁵⁶ ■ Neuenrade Bahnhof (größere Anlage) ■ Valbert Ort (kleinere Anlage) ■ Schalksmühle Bahnhof/Schnurrenplatz (kleinere Anlage) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen ■ verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel 	
<p>Beteiligte: Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, NWL</p>	
<p>Umsetzung: kurz-/mittelfristige Umsetzung</p>	

⁵⁶ Sofern Haltestelle gemäß NKHMI-MN-1 und 2 eingerichtet wird

IB-V	Prüfauftrag: Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten
Hintergrund: Die wachsende Bedeutung des Umweltverbundes und des nichtmotorisierten Verkehrs und dessen Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr soll bei der Nahverkehrsplanung verstärkt berücksichtigt werden.	
Planungsansatz: <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Verbesserung der Zuwegung zu den Zugangsstellen des ÖPNV zu Fuß und mit dem Fahrrad, der Bedingungen für die Fahrradmitnahme und der Potentiale für die Einrichtung multimodaler Schnittstellen (z. B. zu Carsharing-Angeboten, Fahrradverleihsystemen oder zu bedarfsgesteuerten Bedienungsangeboten) 	
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ verbesserte Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten 	
Beteiligte: Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden (Straßenbaulastträger), Verkehrsunternehmen, NWL	
Umsetzung: mittel-/langfristige Umsetzung	

IB-Beschl	Prüfauftrag: Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV
Hintergrund: Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrtzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrtzeiten im ÖPNV zu beschleunigen.	
Planungsansatz: Prüfung der Möglichkeiten zur Busbeschleunigung durch geeignete Maßnahmen, insbesondere auf verspätungsanfälligen Abschnitten, z. B. durch <ul style="list-style-type: none"> ■ Busspuren, ■ LSA-Beeinflussung, ■ alternative Linienwege, ■ Freigabe von Wegen, die für den Pkw-Verkehr gesperrt sind. 	
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung der Fahrtzeit ■ Erreichung von mehr Fahrplanstabilität 	
Beteiligte: Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: mittel-/langfristige Umsetzung	

7.3 Handlungsfeld Fahrgastinformation, Vertrieb und Marketing

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Fahrgastinformation und Marketing wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen gegliedert dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und des Marketings formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Einrichtung/Weiterentwicklung von Verkaufsstellen und Kundencentern

Die Maßnahmenkonzeption zur besseren Kundenansprache beinhaltet die Einrichtung sowie die Weiterentwicklung von Kundencentern und Verkaufseinrichtungen für den direkten Kontakt zum Fahrgast.

Verbesserung der Fahrgastinformation

Die Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Fahrgastinformation umfasst insbesondere die Konzeptionierung verschiedener Printprodukte und den Ausbau elektronischer Medien. Dazu zählen Bereichslinienpläne, Linienfahrpläne und insbesondere der Ausbau der elektronischen Fahrplanauskunft.

Entwicklung eines Mobilitätsmanagement-Konzeptes

Der Prüfauftrag umfasst Handlungsansätze für den Ausbau des betrieblichen und die Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements sowie die Ausweitung dieses Marketingansatzes auf weitere Zielgruppen.

FVM-1	Prüfauftrag: Barrierefreie Fahrgastinformationen
Hintergrund: Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.	
Planungsansatz: Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet im Rahmen der im NVP definierten Qualitätsstandards barrierefreie Fahrgastinformationen zur Verfügung zu stellen. Dies gilt sowohl für Informationen vor Fahrtantritt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) als auch an den Haltestellen. <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden ■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache ■ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile) 	
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind ■ Verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes) 	
Beteiligte: Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL, Behindertenverbände	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung, sukzessive Weiterentwicklung	

FVM-2	Prüfauftrag: Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements
<p>Hintergrund: Durchführung von Maßnahmen zur Information und der gezielten Ansprache an Standorten oder bei Zielgruppen mit großem oder wachsendem Mobilitätsbedürfnis</p>	
<p>Planungsansatz: Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr) ■ Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger, ZRL/NWL und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Buschulen etc.) ■ Mobilitätsmanagement für Neubürger und weitere Ansätze 	
<p>Beteiligte: Märkischer Kreis, ZRL/NWL, Verkehrsunternehmen, Schulen, Betriebe, weitere Planungspartner</p>	
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>	

FVM-3	Prüfauftrag: Etablierung weiterer Verkaufsstellen
<p>Hintergrund: Vor dem Hintergrund der älter werdenden Gesellschaft ist es ein Ziel, die Zugangshemmnisse zum ÖPNV weitgehend abzubauen. Ein dichtes Netz an Fahrscheinverkaufsstellen und Informationsstellen kann dazu beitragen.</p>	
<p>Ansatz: Prüfung der Ausweitung der Verkaufsstellen, insbesondere in Orten mit einem hohen Anteil an älteren Bewohnern (bspw. Altena, Herscheid). In Balve befindet sich derzeit keine Verkaufsstelle.</p>	
<p>Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Abbau von Zugangshemmnissen durch ein dichteres Netz an Verkaufsstellen ■ Insbesondere für ältere Menschen ist es wichtig zu wissen, wo sie Fahrscheine kaufen können. ■ Erfüllung der Qualitätsstandards 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsunternehmen, private Partner, Märkischer Kreis 	
<p>Umsetzungsperspektive: mittelfristige Umsetzung</p>	

7.4 Weitere Handlungsfelder

WH-1	Prüfauftrag: Schulzeitstaffelung und Schulentwicklungsplanung
<p>Hintergrund: Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülern zu den relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Schulzeiten entzerrt werden.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Möglichkeiten einer Schulzeitstaffelung vor allem für den nördlichen Teil des Märkischen Kreises. ■ Berücksichtigung der Schulzeiten in den Nachbarlandkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind. 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge im Schulverkehr 	
<p>Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen), Märkischer Kreis</p>	
<p>Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs</p>	

WH-2	Prüfauftrag: Gründung eines Fahrgastbeirates
Hintergrund:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur besseren Wahrnehmung der Interessen der ÖPNV-Nutzer/innen soll im Märkischen Kreis die Einrichtung eines Fahrgastbeirats geprüft werden. 	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Fahrgastbeirat soll unabhängiges Bindeglied zwischen den Fahrgästen, den Verkehrsbetrieben sowie den Städten und Gemeinden (bauliche Infrastruktur) und des Aufgabenträgers sein und dabei eine vermittelnde Funktion übernehmen. ■ In regelmäßigen Sitzungen sollen die Mitglieder zu eigenen Ideen oder eingereichten Vorschlägen diskutieren. Die Ergebnisse werden dann an die zuständige Stelle weitergeleitet. Der Fahrgastbeirat formuliert Anregungen und Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastsituation, zur Akzeptanz und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs und adressiert diese an die Aufgabenträger und zuständige Verkehrsunternehmen. Zudem besteht weiterhin die Aufgabe in einer kritischen Begleitung. ■ Im Folgenden werden Merkmale von bestehenden Fahrgastbeiräten aus anderen Regionen dargestellt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mögliche Zusammensetzung: Fahrgäste, Mitglieder aus Behinderten- und/oder Seniorenbeirat, Studentische Vertreter, IHK, VCD, PRO Bahn etc. ○ Auswahl von weiteren Mitgliedern nach öffentlichem Bewerbungsverfahren aus dem Kreis der Fahrgäste. Zeitlich befristete Berufung in den Fahrgastbeirat ○ Fahrgastbeirat muss institutionell betreut werden (in der Regel die Aufgabenträger) ○ Vierteljährliche Sitzungen des Fahrgastbeirates ○ An den Sitzungen müssen auch Fachleute der Verwaltungen und der Verkehrsunternehmen teilnehmen ○ Fahrgastbeirat ist ehrenamtliche Tätigkeit 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Kontinuierliche Berücksichtigung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ■ Berücksichtigung von Kundenwünschen (Aufgreifen, Aufklären von Anregungen) 	
Beteiligte:	
siehe Planungsansatz	
Umsetzung:	
kurz- bis mittelfristige Umsetzung	

WH-3	Prüfauftrag: Einführung eines Qualitätsmanagementsystem
Hintergrund:	
Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen.	
Planungsansatz:	
<p>Wer als Aufgabenträger Verantwortung für die ÖPNV-Bedienung seiner Bürgerinnen und Bürger trägt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufwendet, der hat auch zu gewährleisten, dass die vereinbarte Qualität erbracht wird.</p> <p>Nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3.12.2009 in Deutschland unmittelbare Wirkung entfaltet, dürfen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge („öDA“) gewährt werden. Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geht einher, dass die zuständige Behörde die Betreiber dazu verpflichtet, die definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Der Auftragnehmer ist für die ordnungsgemäße Erbringung seiner Leistungen und die Höhe der vom Auftraggeber geschuldeten Vergütung beweispflichtig. Er kommt dieser Beweisspflicht durch die Vorlage von wahrheitsgemäßen Status- und Qualitätsberichten über die erbrachten Leistungen und die Erfüllung von Abrechnungspflichten nach.</p> <p>Die im Nahverkehrsplan (hier insbesondere im Anforderungsprofil) formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV sollen regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft werden. Ferner ist die Kundenzufriedenheit zu untersuchen. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im Nahverkehrsplan nach entsprechendem Beschluss des MK aufgenommen.</p> <p>Der Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems ist eine komplexe Aufgabe, in dem Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegt werden müssen. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen. Es geht darum, einen Prozess in Gang zu setzen, der eine fortlaufende Überprüfung der Qualitätsstandards im ÖPNV nach sich zieht.</p> <p>In einem ersten Schritt ist durch die Verkehrsunternehmen eine Dokumentation der Kundenwünsche, -anregungen und -beschwerden vorzunehmen (Beschwerdemanagementsystem). Der Umgang mit den entsprechenden Rückmeldungen ist ebenfalls zu dokumentieren. Wiederkehrende Hinweise zu Sachverhalten, sind durch Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen stichprobenartig zu evaluieren. Die Darstellung der Ergebnisse ist als jährlicher Qualitätsbericht dem Aufgabenträger zu übermitteln.</p> <p>Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen AT und VU über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln auf Initiative von VU oder / und AT anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden.</p> <p>Nach erfolgreicher Einführung des Beschwerdemanagementsystems sollte der Ansatz erweitert werden und in regelmäßigen Abschnitten eine Messung der Zufriedenheit der Fahrgäste, im Sinne eines Kundenbarometers, durch die Verkehrsunternehmen vorgenommen werden. Daneben sollen speziellen Qualitätsprüfungen durch den Einsatz von Qualitätstestern erfolgen. Dies sind Stammkunden, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes für Fahrten im ÖPNV Qualitätsprotokolle erstellen, die anschließend ausgewertet werden.</p>	

Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards ■ Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ■ Kundenbindung durch rasche Klärung, Behebung und Aufgreifen von Anregungen
Beteiligte: Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
Umsetzung: kurz- bis mittelfristige Umsetzung

7.5 Finanzielle Wirkung der Maßnahmenkonzeption

7.5.1 Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV

Für die Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Fahrplan führt zu Leistungsveränderungen auf den einzelnen Linien und bei den bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (für die ein Abrufgrad je Verkehrsangebot abgeschätzt wurde). Bezogen auf die derzeit im Märkischen Kreis verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer wurden die Veränderungen in den vorangestellten Kapiteln dargestellt. In Summe ergeben sich damit folgende finanziellen Wirkungen:

■ **Tabelle 54: Veränderter Kostenrahmen pro Jahr**

Nr.	Maßnahmenpaket	Veränderter Kostenrahmen (MK)
1	BA-MA-1	ca. + 184.000 €
2	NKVo-MN-1 - NKVo-MN-3	ca. - 493.000 €
3	NKHMI-MN-1 - NKHMI-MN-5	ca. - 239.000 €
4	NKIL-MN-1	ca. + 143.000 €
5	NKbV -MN-1 - NKbV -MN-4	ca. + 398.000 € (bzw. ca. + 189.000 € ⁵⁷)
	Summe:	ca. - 7.000 € (bzw. ca. -216.000 €⁵⁸)

57 Der in Klammern stehende veränderte Kostenrahmen bezieht sich auf die Umsetzung der Maßnahme NKbV-MN3 mit einem Kleinbus anstatt eines Standardlinienbusses.

Insgesamt sind mit der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes Einsparungen von ca. 7.000 € pro Jahr im Busverkehr verbunden.

Im Kapitel 5 wurde dargelegt, dass vor allem durch den Effekt des demografischen Wandels begründet, insgesamt mit rückgängigen Fahrgastzahlen zu rechnen ist. Bezogen auf die Fahrgastzahlen der MVG wird ein durchschnittlicher Rückgang von ca. 150.000 Fahrgästen pro Jahr erwartet.

Demgegenüber führen Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit auch der Einnahmen. Angebotsverbesserungen werden durch die Maßnahmenpakete 1, 3, 4 und 5 der vorangestellten Tabelle 54 erwartet. Fahrgastzuwächse sind insbesondere auf den Relationen Iserlohn-Menden, Iserlohn-Hemer, Neuenrade-Plettenberg und Meinerzhagen-Attendorn zu erwarten.

Es wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen von rund 120.000 Fahrgästen im Busverkehr pro Jahr abgeschätzt. Damit verbunden sind Einnahmesteigerungen von rund 110.000 € verbunden (angenommener durchschnittlicher Erlös von 0,92 € pro Fahrgast). Da sich ein hoher Teil des Fahrgastzuwachses in den einwohnerstarken Bereichen Iserlohn, Hemer und Menden durch die dortigen Verbesserungen ergeben wird, ist davon auszugehen, dass die Erlössätze hier über dem Erlössatz für das Gesamtnetz liegen. Jedoch existieren keine Untersuchungen, welche einen angepassten Erlössatz beziffern könnten.

Das Maßnahmenpaket 2 hingegen wird zu Fahrgastverlagerungen von rund 170.000 Fahrgästen pro Jahr vom Bus- zum Bahnverkehr führen. Damit ist ein Einnahmerückgang von ca. 156.000 € pro Jahr im Busverkehr verbunden (angenommener durchschnittlicher Erlös von 0,92 € pro Fahrgast). Auch in diesem Bereich ist von höheren Erlössätzen auszugehen, jedoch liegen keine Daten vor, die genauere Aussagen zulassen. Untersuchungen auf anderen Abschnitten mit ähnlichen Ausgangsfaktoren (einwohnerstarke Städte mit direkten Beziehungen) zeigen deutlich höhere Erlössätze.

7.5.2 Abschätzung der Investitionskosten

In der Maßnahmenkonzeption sind folgende investive Maßnahmen vorgesehen, für die bereits eine Kostenabschätzung vorgenommen werden kann (im Rahmen der Beteiligung benannte Maßnahmen durch Städte und Gemeinden).

■ **Tabelle 55: Abschätzung Investitionskosten**

Gemeinde / Stadt	Planungsvorhaben/ Maßnahme	Kosten, [Zuschuss]	Verbindlichkeit, Realisierungszeitpunkt
Hemer	barrierefreier Ausbau von drei Haltestellen	ca. 60.000 €, [85%]	geplant, 2016
	Ausstattung von drei bis fünf Haltestellen mit Wartehallen	ca. 75.000 €, [85 %]	geplant, jährlich

58 Siehe Fußnote 57

Gemeinde / Stadt	Planungsvorhaben/ Maßnahme	Kosten, [Zuschuss]	Verbindlichkeit, Realisierungszeitpunkt
Plettenberg	Neue Haltestelle an der Bahnhofstraße	ca. 50.000 €, [private Investition]	Bestandteil des städtebaulichen Vertrags, 2015/2016
Meinerzhagen	fünf Bushaltestellen mit DFI	ca. 325.000 €, [276.000 €]	ausstehender Bewilligungsbescheid, 2016
Herscheid	zwei neue Haltestellen	ca. 20.000 €, [keiner]	2017/2018
Balve	fünf Bushaltestellen / Wartehallen im Zuge Neuplanung	ca. 50.000 €, [/]	2016 - 2021
	P+R Anlage Bf. Sanssouci	ca. 100.000 €, [/]	2016 - 2021
	Sonstige Bushaltestellen im Stadtgebiet	ca. 50.000 €, [/]	2016 - 2021
	Bushaltestelle und Wendeschleife Balve-Beckum	130.000 €, [/]	2016 - 2021

Für die weiteren Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil kann noch keine Kostenabschätzung erfolgen. Hierfür muss zunächst eine Detail- (Vorentwurfs-) Planung der einzelnen Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte vorgenommen werden.

Für die Anschaffung von Fahrzeugen können keine Aussagen aufgrund fehlender Rückmeldung der Verkehrsunternehmen getroffen werden.

7.6 Linienliste im Maßnahmenkonzept

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Linien aufgeführt, die zukünftig im Märkischen Kreis verkehren sollen. Neben dem Bedienungsgebiet und dem Taktangebot sind die Änderungen zum Status Quo farblich gekennzeichnet.

■ **Tabelle 56: Linienliste mit allen Linien, die im Märkischen Kreis verkehren.**

Maßnahmen = rot, Prüfaufträge = blau

Linie	von / nach	Takt (Mo-Fr/Sa/So)	Änderungen
Schnellbuslinien der MVG			
S1	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	T60 / - / -	
S2	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	T60* / T60 / T60	
S3	Iserlohn - Sümmern - Menden	T60 / - / -	veränderter Linienweg über Sümmern
Stadt- und Regionalbuslinien der MVG			
Linie 1	Hagen - Letmathe - Hemer - Menden		
	Hagen - Letmathe	T30 / T30 / T60	
	Letmathe - Hemer	T15 / T15 / T30	

	Hemer - Menden	T30 / T30 / T60	zusätzliche Fahrt
Linie 2	Hemer	T30** / T30*** / T60	Anbindung Wohn- und Gewerbestandorte im Umfeld des Sauerlandparks
Linie 3	Hemer	T60 / T120 / T120	Umwandlung in regulären Linienbetrieb
Linie 4 (ALF)	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	T120 / T120 / 4 FP	
Linie 5 (tlw. ALF)	Iserlohn - Hagen - Schwerte	T60 / T60*** / T60	Linienweg über Letmathe Bahnhof
Linie 6	Iserlohn	T120** / - / -	Linienweg über Letmathe Bahnhof
Linie 7	Iserlohn	T60 / T60 / T60	
Linie 8	Iserlohn	T30 / T30*** / T60	Linienweg über Letmathe Bahnhof
Linie 9	Iserlohn - Hagen	T60 / T60 / T60	
Linie 10	Iserlohn - Hemer	Schulzeiten	
Linie 11	Iserlohn	T60 / T60 / T120	
Linie 12	Iserlohn	T60 / T60 / 4FP	
Linie 13	Iserlohn - Hemer	T60 / T60*** / T60***	Beschleunigung Linie durch Auslassen des Linienabschnitts zwischen Seilerseebad - Arbeitsgericht - Rathaus
Linie 14	Iserlohn	T60 / T60*** / T60***	
Linie 15	Iserlohn	T30 / T30*** / T60	Anbindung Letmathe Bahnhof
Linie 16	Iserlohn	T30 / T30*** / T60	Anbindung Letmathe Bahnhof
Linie 17	Iserlohn	T60 / T 60*** / -	
Linie 20	Menden Auf der Heese, Lendringens Bahnhof, Breukerskamp, Battenfeld, Bahnhof, Walburgiskirche, Platanenweg, Schwitten Sparkasse, Franz-Lehar-Str. (neue Haltestelle), Wehrschau	T60 / T60 / T60	neue Stadtbuslinie Menden
Linie 21	Menden	T30 / T30*** / T60	
Linie 22	Iserlohn - Sümmern - Menden	HVZ T30, NVZ und SVZ T60 / NVZ T30, SVZ T60 / T60	neues Linienende in Menden Bahnhof Taktreduzierung Mo-Fr in NVZ
Linie 23	Menden - Fröndenberg	T60 / T60 / -	
Linie 24	Menden	T30 / T30*** / T60	
Linie 27	Menden - Fröndenberg - Unna	T30 / T60 / T60	zusätzliche Fahrten
Linie 30	Altena	5 Fahrten je Richtung /-/-	
Linie 32	Altena	T60** / T60 / T60	
Linie 33	Altena - Hemer		

	Altena - Evingsen	T30 / T60 / T60	
	Hemer - Ihmert - Evingsen	T30 / T30 / T30	
Linie 34	Altena	T60 / T60 (bis 14 Uhr) / -	zusätzliche Fahrten
Linie 35	Altena	T120 / 3FP / -	
Linie 36	Altena - Werdohl	T60** / T120 / -	
Linie 37	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	T30 / T30*** / T60	zusätzliche Fahrten
Linie 38	Altena	T30 / T30 / T60	
Linie 40	Lüdenscheid	T30 / T30*** / T120	
Linie 41	Lüdenscheid	T15 / T30* / T30	
Linie 42	Lüdenscheid	T30 / T30*** / T60	
Linie 43	Lüdenscheid	ohne Takt / 4FP / -	
Linie 44	Lüdenscheid	T30 / T30 / T60	
Linie 46	Lüdenscheid	T60 / T60 / T120	
Linie 47	Lüdenscheid - Halver		
	Lüdenscheid - Brügge	T30 / T30 / T60	
	Brügge - Halver-Ostendorf	T60 / T60 / -	
Linie 48	Lüdenscheid	T30 / T30*** / T60	
Linie 49	Iserlohn - Nachrodt - Altena - Schalksmühle - Lüdenscheid	Schulzeiten	
Linie 51	Lüdenscheid	T30 / T30*** / T60	
Linie 52	Lüdenscheid - Meinerzhagen - Herscheid	Schulzeiten / 2FP / -	
Linie 53	Lüdenscheid	T30 / T30*** / T120	
Linie 54	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	T30 / T30*** / T60	
Linie 55	Lüdenscheid - Halver - Wipperfürth	Schulzeiten / - / -	
Linie 56	Lüdenscheid - Halver - Lüdenscheid	Schulzeiten / - / -	
Linie 57	Hagen - Schalksmühle	T60 / - / -	
	Schalksmühle (innerhalb)	T60 / T120 / EF	
	Schalksmühle - Lüdenscheid	EF / - / -	
Linie 58 (teilw. ALF)	Kierspe ZOB - Vorth - Vollme Bahnhof - Bollwerk - Halver Oberbrücke - Lüdenscheid Eininghausen - Elspe - Talstraße - Kölner Str. - Sauerfeld ZOB - Kulturhaus	T60 / T60 (ALF) / T60 (ALF)	Neukonzeption
Linie 59	-	-	entfällt
Linie 60	Werdohl - Neuenrade	T60* / T60 / T60	
Linie 61	Lüdenscheid - Werdohl	T30 / T60 / T60	
Linie 62	Werdohl	T30 / T60 / T60	
Linie 63 (tlw. ALF)	Werdohl	T60** / T60 / -	

Linie 64 (tlw. ALF)	Werdohl	T60** / T60*** / T120	
Linie 65	Werdohl	T30 / T60 / T60	
Linie 70	Plettenberg - Attendorn	T60 / T60 / T60	
Linie 73	Plettenberg	T30 / T60 / T60	
Linie 74	Plettenberg	T60* / T60**(***) / T120	
Linie 75	Plettenberg	T60 / T60 / T120	
Linie 76	Plettenberg - Neuenrade	T60 / T60 / T60	Umwandlung in regulären Linienbetrieb, Linienverlängerung
Linie 80	Meinerzhagen	T60 / T60 (bis 14 Uhr) / -	
Linie 81	Meinerzhagen	T60 / T60 (bis 14 Uhr) / -	
Linie 82	Meinerzhagen - Kierspe	T60 (T30) / T60 / T60	Zusätzliche Fahrten zwischen Kierspe ZOB und Kierspe Feuerwehrgerätehaus
Linie 83	Kierspe	Schulzeiten / - / -	
Linie 84	Kierspe - Halver - Breckerfeld - Hagen	T60 / T120 / 3 FP	
Linie 85	Schalksmühle - Halver	T60 / T120 / 2FP	
Linie 86	Schalksmühle - Halver - Breckerfeld	Schulzeiten / - / -	
Linie 87	Lüdenscheid - Schalksmühle	T60 / T60 / T60	PRÜFAUFTRAG: Expressfahrten
Linie 88	Schalksmühle	Schulzeiten / - / -	
Linie 89	Schalksmühle - Lüdenscheid - Schalksmühle	Schulzeiten / - / -	
Linie 90	Plettenberg	Schulzeiten / - / -	
Linie 91	Halver	Schulzeiten / - / -	
Linie 92	Halver	Schulzeiten / - / -	
Linie 93	Halver	Schulzeiten / - / -	
Linie 94	Kierspe	T120/3 Fahrten/-	
Linie 95	Meinerzhagen - Kierspe - Meinerzhagen	Schulzeiten / - / -	
Linie 98	Meinerzhagen	T60 / T60 / -	
Linie 99	Kierspe	Schulzeiten / - / -	
Linie 204	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	Schulzeiten / - / -	
Linie 210	Hemer - Iserlohn	Schulzeiten / - / -	
Linie 214	Iserlohn	Schulzeiten / - / -	
Linie 215	Iserlohn	Schulzeiten / - / -	
Linie 218	Iserlohn - Letmathe	Schulzeiten / - / -	
Linie 221	Menden – Wickede / Menden - Balve	Schulzeiten / - / -	
Linie 222	Iserlohn - Menden	Schulzeiten / - / -	
Linie 234	Altena	Schulzeiten / - / -	

Linie 237	Altena - Lüdenscheid - Altena	Schulzeiten / - / -	
Linie 243	Lüdenscheid - Altena - Lüdenscheid	Schulzeiten / - / -	
Linie 245	Lüdenscheid	Schulzeiten / - / -	
Linie 246	Lüdenscheid	Schulzeiten / - / -	
Linie 249	Nachrodt - Altena	Schulzeiten / - / -	
Linie 254	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	Schulzeiten / - / -	
Linie 260	Werdohl - Neuenrade - Altena	Schulzeiten / - / -	
Linie 261	Werdohl	Schulzeiten / - / -	
Linie 267	Neuenrade - Balve	Schulzeiten / - / -	
Linie 270	Plettenberg - Herscheid/ Plettenberg - Attendorn	Schulzeiten / - / -	
Linie 272	Plettenberg - Herscheid - Plettenberg	Schulzeiten / - / -	
Linie 274	Neuenrade - Werdohl - Plettenberg	Schulzeiten / - / -	
Linie 275	Plettenberg	Schulzeiten / - / -	
Linie 276	Finnentrop - Plettenberg - Neuenrade	Schulzeiten / - / -	
Linie 277	Plettenberg - Herscheid - Meinerzhagen - Herscheid	Schulzeiten / - / -	
Linie 279	Herscheid - Werdohl - Herscheid	Schulzeiten / - / -	
Linie 281	Meinerzhagen	Abends T60 / T60*** / T60***	
Linie 282	Kierspe - Meinerzhagen	Schulzeiten / - / -	
Linie 283	Kierspe	Schulzeiten / - / -	
Linie 291	Halver	Schulzeiten / - / -	
Linie 293	Halver	Schulzeiten / - / -	
Linie 296	Meinerzhagen	Schulzeiten / - / -	
Linie NEU a	Iserlohn – LWL-Klinik	T60 / T60 / T60	PRÜFAUFTRAG
ALF			
ALF 4	Iserlohn / Hemer	T60/T120/T120	
ALF 25	Menden / Hemer	T120 / T120 / -	
ALF 26	Menden / Hemer	T120 / T120 / -	
ALF 66	Werdohl	T60 / T60 / T120	
ALF 67	Neuenrade - Balve - Neuenrade - Altena	T120 / T120 / T120	Kürzung Linie, keine Bedienung Affeln, Altenaffeln
ALF 89	Winkeln - Schalksmühle oder Winkeln - Lüdenscheid	HVZ T60, NVZ T120 / T120 / -	PRÜFAUFTRAG
ALF 96	Meinerzhagen - Attendorn - Meinerzhagen Verlängerung bis Tagungsstätte	T120 / T120 / - 6 Fahrtenpaare / 3 Fahrtenpaare / -	PRÜFAUFTRAG
Wanderbus			
Linie NEU b	Neuenrade - Balve - Sundern - Sorpesee	Sonn- und Feiertags	PRÜFAUFTRAG
Linie 252	Lüdenscheid - Meinerzhagen - Herscheid - Meinerzhagen	- / - / T120	

Nachtbus			
Linie N7	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	EF	
Nachtbus		EF	PRÜFAUFTRAG
Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS)			
Linie 18	Iserlohn	T60 / T60 / -	
Linie R30	Schwerte - Iserlohn	T60 / T60 / T120	
Linie T30 (TaxiBus)	Schwerte - Iserlohn	T60 / T60 / T120	
Linie R80	(Finnentrop -) Pasel - Plettenberg	T120* / T120 / T120	Umstellung auf TaxiBus zwischen Plettenberg und Pasel, Schulverkehr weiterhin bis Finnentrop
Linie 132	Neuenrade - Balve - Menden - Fröndenberg	Schulzeiten / - / -	
Linie 134	Lüdenscheid - Brügge - Halver - Radevormwald	T30 / T60 / T60	zusätzliche Fahrten
Linie 137	Balve - Binolen - Eisborn - Balve	ohne Takt / - / -	
Linie 336	Sundern - Amecke - Balve	Schulzeiten / - / -	
Linie 514/R44 ⁵⁹	Wickede - Menden	T120** / T120 / T120	
Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH (VWS)			
Linie R52 (ALT)	Meinerzhagen - Drolshagen - Olpe	T120** / T120 / -	
Linie R60	Meinerzhagen - Drolshagen - Meinerzhagen	Schulzeiten / - / -	
Linie R61	Meinerzhagen - Valbert Valbert - Attendorn	T60 / T60 / T120 T120 / T120 / T120	zusätzliche Fahrten zwischen Meinerzhagen und Valbert
Linie 570	Drolshagen - Meinerzhagen	Schulzeiten / - / -	
Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG (OVAG)			
Linie 320	Meinerzhagen - Marienheide	Schulzeiten / - / -	
Linie 336R	Kierspe	ohne Takt / - / -	
Hagener Straßenbahn AG (HST)			
Linie 539	Wiblingwerde	ohne Takt / ohne Takt / -	
Linie	von/nach	Takt (Mo-Fr/Sa/So)	Änderung
Bürgerbus Altena			
Linie 1	Altena, Aldi - Am Markaner ZOB - Drescheider Berg - Memeler Straße	EF / - / -	
Linie 2	Aldi - Friedhof Mühlendorf - Hegenscheider Weg - Aldi	EF / - / -	
Linie 3	Aldi - Am Markaner ZOB - Kath. Kirche - Kohlhagener weg - Burgweg - Am Markaner ZOB - Aldi	EF / - / -	

59 zukünftig Verkehrsgesellschaft Breitenbach

Linie 4	Bungern Parkplatz - Burg	- / EF / EF	
Bürgerbus Balve			
Linie 1	Kaufpark - Garbeck - Langenholthausen - Mellen - Lidl	EF / EF / -	
Linie 2	Innenstadtlinie	EF / EF / -	
Linie 3	Kaufpark - Beckum - Volkringhausen - Kaufpark	EF / EF / -	
Linie 4	Garbeck, Sparkasse - Balve. Abzw. Bahnhof	EF / - / -	
Bürgerbus Halver			
Linie 1	Sparkasse ZOB - Langenscheid - Sparkasse ZOB	EF / - / -	
Linie 2	Sparkasse ZOB - Am Mühlengrund - Hotel Zur Post - Sparkasse ZOB	EF / - / -	
Linie 3	Sparkasse ZOB - Schwenke - Büchenbaum - Engsfeld - Anschlag - Sparkasse ZOB	EF / - / -	
Bürgerbus Hemer			
Linie 1	Hemer, ZOB - Urbecker Str. - Tannenkopf - Lungenklinik - ZOB	EF / EF / -	PRÜFAUFTRAG: Neuordnung der Bürgerbusverkehre in Hemer
Linie 2	Hemer, ZOB - Firchtenstr. - Am Ballo - Waldfriedhof - Memeler Str. - Fichtenstr. - ZOB	EF / EF / -	
Linie 3	Hemer, ZOB - Prinzhornstr. - Meisenweg - Hemer, ZOB	EF / EF / -	
Linie 4	Hemer. ZOB – Woeste-Gymnasium - Parkstr. - ZOB	EF / EF / -	
Bürgerbus Herscheid			
Linie 1	Neuer Weg - Müggenbruch - Schmachtekorste - Seniorenzentrum und zurück	EF / - / -	
Linie 3	Neuer Weg - Friedlin - Hüinghausen - Elsen	EF / - / -	
Bürgerbus Kierspe			
Linie 1	Berliner Str. - Friedhof - Hoher Hahn - Schleifkotten	EF / - / -	
Bürgerbus Menden			
Linie 1	Menden, Bahnhof - Am Brandbusch - Hederichweg - Krankenhaus	EF / EF / -	
Linie 2	Nordwall - Bismarckstraße - Böisperde - Bahnhof - Im Tiefen Winkel	EF / EF / -	
Linie 3	Menden, Kinderg. Zeisigstr. - Horlecke - Krankenhaus - Menden, Bahnhof	EF / EF / -	
Linie 4	Rosenweg - Paschesiepen - Lendringens - Limberg	EF / - / -	
Bürgerbus Nachrodt-Wiblingwerde			
Linie 1	Apotheke - Obstfeld - Bachstraße - Rennerde - Wiblingwerde - und zurück	EF** / - / -	

Linie 2	Nachrodt, Apotheke - Holensieben - Im Hötting Hahn - Altena, St. Vinzenz-Hospital	EF / - / -	
Linie 3	Bahnhofsbrücke - Sparkasse - Holensiepen	EF / - / -	
Linie 4	Nachrodt, Wiblingwerde - Brenscheid - und zurück	EF (bei Bedarf) / - / -	
Bürgerbus Neuenrade			
Linie 1	Zweite Straße - Heerweg - Grü- newald - Lange Gasse - Zweite Straße	EF / EF / -	
Linie 2	Zweite Straße - Jahnstr. - Lange Gasse - Wemensiepen - Neuer Friedhof	EF / EF / -	
Bürgerbus Plettenberg			
Linie 1	Rilkeweg - Grünestr. ZOB - Gar- tenstr. - Bremke und zurück	EF / - / -	
Linie 2	Brahmsweg - Höhenweg - schre- bergärten u. zurück	EF / - / -	
Linie 3	Friedhof - Bahnhof - (Pasel - Probetrieb)	EF / - / -	
Linie 5	Bahnhof - Unterm Kahlberg u. zurück	EF / - / -	
Linie 6	Eschen - Bahnhof	EF / - / -	PRÜFAUFTRAG
Bürgerbus Schalksmühle			
Linie 1	Rathauscenter - Asenbach - Rathauscenter	EF / EF / -	
Linie 2	Rathauscenter - Everinghausen u. zurück	EF / - / -	
Linie 3	Rathauscenter - Linscheider Berg - Im Dahl u. zurück	EF / EF / -	
Linie 4	Rathauscenter - Strücken - Rat- hauscenter	EF / EF / -	
Linie 5	Schalksmühle, Rathaus - friedhof Wippekühl u. zurück	EF / EF / -	
Bürgerbus Werdohl			
Linie 1	Bahnhof - Kettling - Königsburg - Bahnhof	EF / - / -	
Linie 2	Bahnhof - Bausenberg - Bürger- haus - Bahnhof	EF / - / -	
Linie 3	Bahnhof - Pungelscheid - Riese - Bahnhof	EF / - / -	

* Teilweise Taktverdichtung, ** mit Verstärkerfahrten, ***teilweise Ausdünnung/Taktreduzierung

7.7 Detailuntersuchungen

Über die benannten Maßnahmen und Prüfaufträge hinaus sind weitere Handlungsfelder mit Handlungsbedarf identifiziert wurden. Diese sind innerhalb des Bearbeitungszeitraums des Nahverkehrsplans keiner detaillierteren Prüfung unterzogen worden. Es handelt sich um die folgenden Themengebiete:

- Auswirkungen Hönnetalbahn: Im Rahmen der Anpassungen im Sauerlandnetz, welche zu geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen zwischen Neuenrade und Menden entlang der RB 54 führen, sind Anpassungen bezüglich der Fahrpläne der anschlussbildenden Linien zeitnah zu prüfen und vorzunehmen.
 1. Priorität: Optimierung der Verknüpfungssituation durch Verschiebung von Fahrplanlagen
 2. Priorität: Ausweitung des Bedienungsangebots, um definierte Umsteigezeiten von anschlussbildenden Linien herzustellen
- Überprüfung Stadtverkehre: Bei der Überprüfung der Stadtverkehre Lüdenscheid und Iserlohn ist unter anderem auf die verbesserte Erschließung von Erschließungslücken und die Anbindung von besonderen Zielen (z.B. Anbindung Hochschulstandorte) zu achten.
- Orte mit demographischer Herausforderung: Im ÖPNV wird die Anpassung an demographische Entwicklungen, insbesondere in ländlicheren Räumen, zukünftig eine wachsende Bedeutung haben. Um den anstehenden Veränderungen und damit verbundenen Erfordernissen an die Mobilität vorausschauend begegnen zu können, sollten neue Angebotsformen entwickelt werden, die beispielsweise durch bürgerliches Engagement getragen werden und die Erschließung und Integration privater Fahrten beinhaltet. An einem der in der Analyse identifizierten Orte ist auf Grundlage der in der Voruntersuchung zum Nahverkehrsplan beschriebenen Best-Practice-Beispiele zu prüfen, wie ein Modellversuch vorbereitet und durchgeführt werden kann.

8 Linienbündelungskonzept

Das PBefG sieht im § 9 (2) die Möglichkeit vor, Liniengenehmigungen gebündelt zu vergeben. Von dieser Möglichkeit macht der Märkische Kreis Gebrauch.

Grundlage für das Linienbündelungskonzept ist die Linienstruktur und das Fahrplanangebot des Jahres 2015 sowie die im Maßnahmenkonzept des NVP dargestellten Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Fahrplan.

8.1 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln im Märkischen Kreis

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist allgemein das Herausbrechen wirtschaftlich ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Bündels zu verhindern, um somit ein den örtlichen Gegebenheiten angemessenes ÖPNV-Angebot, zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewährleisten zu können. Mit der Linienbündelung im Märkischen Kreis soll darüber hinaus eine optimale Verkehrsintegration gesichert werden, die sich z. B. in einem einheitlichen Marktauftritt und in aufeinander abgestimmten Bedienungsangeboten widerspiegeln.

Für die Festlegung der Teilnetze im Märkischen Kreis werden grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen:

- verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z.B. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

Bei der Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes wird folgenden Sachverhalten Rechnung getragen:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf die wichtigen zentralen Orte, die hierfür definierten Verkehrskorridore sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.
- Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien (Umlaufbildung) spielen eine relevante Rolle:
 - Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) sollten in einem Teilnetz zusammen gebündelt werden, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).

- Bei langlaufenden Linien sollte der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend sein für die Zuordnung zu einem Teilnetz, ggf. werden solche Linien aber auch in einem eigenen Teilnetz abgebildet.
 - Im Märkischen Kreis bestehen umfangreiche betriebliche Verknüpfungen der Linien untereinander, sodass wesentliche Teile des kreisweiten Busangebots bereits als umfassend betrieblich optimiert angesehen werden können.
 - Aufgrund verschiedener auf den Schulverkehr ausgerichteter Linien mit keinem oder nur gering ausgeprägten Takt, können die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Tagesverlauf auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher spielen betriebliche Verknüpfungen in der Linienbündelung eine große Rolle. So haben Verkehrsunternehmen bei der Umlaufgestaltung größere Spielräume, die in der Regel zu einem wirtschaftlicheren Mitteleinsatz führen.
- Ein Linienbündel sollte möglichst über einen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte) verfügen, an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Teilnetzes hinsichtlich eines optionalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Teilnetzes möglich wäre.
 - Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien.
 - Ausrichtung der Umsetzungszeitpunkte und damit der Genehmigungslaufzeiten auf mehrere Jahre, um Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, entsprechende eigenwirtschaftliche Anträge auch auf mehrere Linienbündel abgeben zu können, und den Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, Vorabbekanntmachungen und mögliche Vergabeverfahren mit einem genügend langen Vorbereitungszeitraum durchführen zu können.
 - Gegebenenfalls können einzelne Verkehre im Konzept unberücksichtigt bleiben bzw. weiterhin als Einzellinien betrachtet werden, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. nur am Rande des Untersuchungsraumes verkehrt oder aber bei bedarfsgesteuerten Verkehren keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten zum übrigen Linienverkehr besteht.

8.2 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzessionen

Die Konzessionen werden zurzeit für einzelne Linien vergeben, so dass zurzeit etwa 140 Konzessionen im Märkischen Kreis bestehen. Mit einer Bündelung der Liniengenehmigungen und damit der Genehmigungslaufzeiten können verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen in einem Verkehrsraum gebündelt zu einem Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden. Ferner kann der Organisationsaufwand verringert werden, der bei einer Vielzahl unterschiedlicher Genehmigungslaufzeiten bestehen würde.

Daher ist aus Sicht des Märkischen Kreises eine Anpassung und Bündelung der Konzessionslaufzeiten erforderlich. Da jedoch Linien mit bereits bestehenden einheitlichen Konzessionslaufzeiten nicht zwangsweise in einem räumlichen und / oder wirtschaftlichen Zusammenhang stehen, ist hier ein Konsens mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen zu suchen, sodass für alle Linien eines Bündels eine Regelung gefunden werden kann. Hierzu bestehen im Einzelfall im Einvernehmen mit dem Betreiber zwei Möglichkeiten:

- einmalige Verlängerung der Konzession mit verkürzter Laufzeit bis zu einem gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels
- einmalige Verkürzung der bereits erteilten Konzession auf einen gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels (Entbindungsverfahren)

Die Möglichkeiten eines Entbindungsverfahrens sind rechtzeitig mit der Genehmigungsbehörde zu erörtern und abzustimmen.

8.3 Festlegung der zu bündelnden Verkehre

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich im Märkischen Kreis verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

Die nachfolgend dargestellten **grenzüberschreitenden Linien** in benachbarte Landkreise werden wie folgt bei der Linienbündelung im Märkischen Kreis berücksichtigt (siehe Tabelle 57).

Auch wenn einzelne Linien nicht im Linienbündelungskonzept des Märkischen Kreises berücksichtigt werden sollen, hat dies keine Auswirkungen auf die Zuständigkeit des Aufgabenträgers für die Nahverkehrsplanung dieser Linie in seinem Gebiet. Umgekehrt trifft dies auch auf die Linienabschnitte in benachbarten Gebietskörperschaften zu.

■ **Tabelle 57: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien**

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaften außerhalb MK	Erörterung	Berücksichtigung Linienbündelung MK
539	Wiblingwerde - Hohenlimburg Mitte	Stadt Hagen	Direktvergabe der Stadt Hagen an die HST	nein
55 (a/b)	Lüdenscheid - Halver und Halver - Wipperfürth	Oberbergischer Kreis	Linie mit zwei verkehrlichen und betrieblichen Schwerpunkten ⁶⁰	ja
BRS 18	Iserlohn	-	Zugehörigkeit zum kleinen Bündel Kreis Unna	nein

60 Zuordnung des Teils (a) zum Linienbündel „Zentral“ (MVG-Bündel), da Verkehrsfunktion ausschließlich im Verkehrsraum des MK. Zuordnung des Teils (b) zum Linienbündel „West“, sämtliche Fahrten mit Verkehrsbeziehung nach Wipperfürth

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaften außerhalb MK	Erörterung	Berücksichtigung Linienbündel -ung MK
BRS R30	Schwerte - Iserlohn	Kreis Unna	Zugehörigkeit zum kleinen Bündel Kreis Unna	nein
BRS T30	Schwerte - Iserlohn	Kreis Unna	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des MK	ja
BRS 514/R44	Wickede - Menden	Kreis Soest	Zugehörigkeit zum Linienbündel West Kreis Soest	nein
BRS 132	Neuenrade - Balve - Menden - Fröndenberg	Kreis Unna	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des MK	ja
BRS 134	Lüdenscheid - Brügge - Halver - Radevormwald	Oberbergischer Kreis	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des MK	ja
BRS 137	Balve - Binolen - Eisborn - Balve	-	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des MK	ja
BRS 336	Sundern - Amecke - Balve	Hochsauerlandkreis	Zugehörigkeit zum Linienbündel West des Hochsauerlandkreises	nein
VWS R52/R52MK	Meinerzhagen - Drolshagen - Olpe	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Linienbündel Nordwest im Kreis Olpe bzw. Einzelkonzession	nein
VWS R60	Meinerzhagen - Drolshagen - Meinerzhagen	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Linienbündel Nordost im Kreis Olpe	nein
VWS R61/R61MK	Meinerzhagen - Attendorn	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Linienbündel Nordost im Kreis Olpe bzw. Einzelkonzession	nein
BRS R80	Finnentrop - Pasel - Plettenberg	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Linienbündel Nordost im Kreis Olpe	nein
VWS 570/570MK	Drolshagen - Meinerzhagen	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Linienbündel Nordwest im Kreis Olpe bzw. Einzelkonzession	nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaften außerhalb MK	Erörterung	Berücksichtigung Linienbündelung MK
OVAG 320	Marienheide - Meinerzhagen	Oberbergischer Kreis	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Oberbergischen Kreises	nein
OVAG 336 R	Ohl - Rönsahl	Oberbergischer Kreis	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Oberbergischen Kreises	nein

8.4 Linienbündel im Märkischen Kreis

Anhand der genannten Kriterien für die Linienbündelung im Märkischen Kreis und vor dem Hintergrund der geplanten Direktvergabe an das kommunale Verkehrsunternehmen, werden die im Folgenden dargestellten Linienbündel festgelegt. Die maßgebliche Begründung für das jeweilige Linienbündel wird jeweils zusammengefasst vorangestellt.

8.4.1 Linienbündel „Zentral“ - (MVG-Bündel)

Linienbündel „Zentral - (MVG-Bündel)“	
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel soll die Direktvergabe an die MVG absichern. ■ Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsarmen Linien, Vermeiden des Herausbrechens ertragsstarker Linien aus dem Netz. ■ Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot. ■ Aus Fahrgastsicht vereinfachte Gewährleistung von Anschlusssicherung und Reaktionen auf Leistungsstörungen (z.B. Fahrzeugausfall) durch weniger Schnittstellen und kürzere Fristen. ■ Optimierungen beim Fahrzeug- und Personaleinsatz durch optimierte Umlauf- und Betriebsplanung, geringere Reservequote erforderlich. ■ Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements. ■ Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen. ■ Vorteile aus der Integration der Verkehre bei der Vermarktung des Netzes und der Erhöhung der Kundenzufriedenheit; Chance auf Nachfragesteigerung und Generierung von mehr Erlösen.

Linienbündel „Zentral - (MVG-Bündel)“	
Raumstruktur	Ausrichtung auf das gesamte Kreisgebiet, um eine umfassende Steuerung des Verkehrsangebots zu ermöglichen.
Verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Gesamtkreis bzw. für sämtliche Städte und Gemeinden im Kreisgebiet
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 13,5 Mio. Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Altena Bahnhof Altena Am Markaner ZOB Balve Bahnhof / Abzweig Bahnhof Halver Sparkasse ZOB Hemer Auf dem Hammer Hemer ZOB Iserlohn Stadtbahnhof Iserlohn-Letmathe Bahnhof Iserlohn-Letmathe Mitte Iserlohn K.-Adenauer-Ring ZOB Kierspe Bahnhof / ZOB Lüdenscheid Bahnhof Lüdenscheid Bräucken Lüdenscheid-Brügge Bahnhof Lüdenscheid Christuskirche Lüdenscheid Sauerfeld ZOB Meinerzhagen Bahnhof / ZOB Meinerzhagen Stadtparkasse Menden Bahnhof / Abzweig Bahnhof Menden Battenfeld Neuenrade Bahnhof Plettenberg Bahnhof Plettenberg Grünestraße ZOB Schalksmühle Bahnhof / Rathausplatz Werdohl Bahnhof
Marketing	Auf den Märkischen Kreis abgestimmte Vertriebs- und Kommunikationsstrategie sowie Marketingaktivitäten.
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.
Hinweis	Die Linien S3, 2, 5, 6, 8, 13, 15, 20 (neu), 22, 58, 59, 67, 76 und 82 sind in ihrem Linienverlauf gegenüber dem Status quo verändert (vgl. 7.1) Die Linien 58 und 59 werden im Bestand in einer Gemeinschaftskonzeption betrieben. Die Abstimmung der Leistung der Neukonzeptionierten Linien sollte zwischen den beiden Konzessionären/Vertragspartnern BRS und MVG erfolgen.

Linienbündel „Zentral - (MVG-Bündel)“		
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
S1	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	31.05.2018
S2	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	31.05.2018
S3	Iserlohn - Sümmern - Menden	31.05.2018
1	Hagen - Letmathe - Hemer - Menden	31.05.2018
2	Hemer	30.04.2019
3 (tlw. ALF)	Hemer	31.08.2019
4 (ALF)	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	31.05.2018
5 (tlw. ALF)	Iserlohn - Hagen - Schwerte	08.01.2021
6	Iserlohn	31.05.2018
7	Iserlohn	31.05.2018
8	Iserlohn	31.05.2018
9	Iserlohn - Hagen	31.05.2018
10	Iserlohn - Hemer	30.09.2018
11	Iserlohn	31.05.2018
12	Iserlohn	31.05.2020
13	Iserlohn - Hemer	31.05.2020
14	Iserlohn	14.04.2020
15	Iserlohn	31.05.2018
16	Iserlohn	31.05.2018
17	Iserlohn	31.05.2018
20	Menden	Neue Stadtbuslinie
21	Menden	31.05.2018
22	Iserlohn - Sümmern - Menden	31.05.2020
23	Menden - Fröndenberg	31.05.2018
24	Menden	31.07.2020
25 (ALF)	Menden / Hemer	31.05.2018
26 (ALF)	Menden / Hemer	31.05.2018
27	Menden - Fröndenberg - Unna	31.05.2018
30	Altena	31.05.2020
32	Altena	30.09.2018
33	Altena - Hemer	31.01.2019
34	Altena	31.05.2018

Linienbündel „Zentral - (MVG-Bündel)“		
35	Altena	18.08.2020
36	Altena - Werdohl	31.05.2020
37	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	31.05.2018
38	Altena	24.07.2020
40	Lüdenscheid	30.09.2018
41	Lüdenscheid	31.05.2018
42	Lüdenscheid	13.07.2019
43	Lüdenscheid	31.05.2018
44	Lüdenscheid	31.05.2018
46	Lüdenscheid	31.08.2019
47	Lüdenscheid - Halver	31.05.2018
48	Lüdenscheid	31.08.2019
49	Iserlohn - Nachrodt - Altena - Schalksmühle - Lüdenscheid	31.05.2018
51	Lüdenscheid	29.08.2018
52	Lüdenscheid - Meinerzhagen - Herscheid	31.05.2018
53	Lüdenscheid	31.05.2018
54	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2018
55 a	Lüdenscheid - Halver	31.05.2018
56	Lüdenscheid - Halver - Lüdenscheid	31.05.2018
57	Hagen - Schalksmühle - Lüdenscheid	31.05.2018
58	Kierspe - Lüdenscheid	31.05.2019
60	Werdohl - Neuenrade	31.05.2020
61	Lüdenscheid - Werdohl	31.05.2020
62	Werdohl	31.05.2020
63	Werdohl	31.05.2020
64 (tlw. ALF)	Werdohl	31.05.2020
65	Werdohl	29.08.2018
66 (ALF)	Neuenrade - Balve - Neuenrade - Altena	31.05.2019
67 (ALF)	Neuenrade - Balve	31.05.2018
70 (tlw. ALF)	Plettenberg - Attendorn	31.05.2018
73	Plettenberg	31.05.2020
74	Plettenberg	31.05.2018
75	Plettenberg	31.05.2020
76	Finnentrop - Plettenberg - Neuenrade	31.05.2018

Linienbündel „Zentral - (MVG-Bündel)“		
80	Meinerzhagen	31.05.2018
81	Meinerzhagen	13.07.2019
82	Meinerzhagen - Kierspe	13.07.2019
83	Kierspe	31.05.2020
84	Kierspe - Halver - Breckerfeld - Hagen	31.05.2018
85	Schalksmühle - Halver	31.05.2018
86	Schalksmühle - Halver - Breckerfeld	31.12.2018
87	Lüdenscheid - Schalksmühle	31.05.2018
88	Schalksmühle	31.05.2018
89	Schalksmühle - Lüdenscheid - Schalksmühle	31.05.2018
90	Plettenberg	30.09.2019
91	Halver	14.04.2020
92	Halver	31.05.2020
93	Halver	31.05.2020
94	Kierspe	31.05.2019
95	Meinerzhagen - Kierspe - Meinerzhagen	31.05.2018
96 (ALF)	Meinerzhagen - Attendorn - Meinerzhagen	31.05.2018
98	Meinerzhagen	31.05.2018
99	Kierspe	31.08.2018
204	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	31.05.2018
210	Hemer - Iserlohn	31.05.2018
214	Iserlohn	31.05.2018
218	Iserlohn - Letmathe	31.05.2018
221	Menden - Wickede / Menden - Balve	31.05.2018
222	Iserlohn - Menden	31.05.2018
234	Altena	31.05.2018
237	Altena - Lüdenscheid - Altena	31.05.2018
243	Lüdenscheid - Altena - Lüdenscheid	29.08.2018
245	Lüdenscheid	31.05.2018
246	Lüdenscheid	31.05.2018
249	Nachrodt - Altena	31.05.2018
252	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2018
254	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	29.08.2018
260	Werdohl - Neuenrade - Altena	29.08.2018
261	Werdohl	29.08.2018

Linienbündel „Zentral - (MVG-Bündel)“		
267	Neuenrade - Balve	29.08.2018
270	Plettenberg - Herscheid / Plettenberg - Attendorn	29.08.2018
272	Plettenberg - Herscheid - Plettenberg	29.08.2018
274	Neuenrade - Werdohl - Plettenberg	31.05.2018
275	Plettenberg	29.08.2018
276	Finnentrop - Plettenberg - Neuenrade	29.08.2018
277	Plettenberg - Herscheid - Meinerzhagen - Herscheid	29.08.2018
279	Herscheid - Werdohl - Herscheid	29.08.2018
281	Meinerzhagen	31.05.2018
282	Kierspe - Meinerzhagen	31.05.2018
283	Kierspe	31.05.2018
291	Halver	31.05.2018
296	Meinerzhagen	29.08.2018
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		31.05.2018

Vorgabe für das vorangestellte Linienbündel „Zentral“ (MVG-Bündel) ist die Vorhaltung eigener Betriebshöfe in Lüdenscheid und Iserlohn in vergleichbarer Größe und Ausstattung der heutigen Betriebshöfe.

Der Grund hierfür ist, dass die Gelenkzugeinsätze ausschließlich durch die MVG durchgeführt werden und zu 80% im Binnenverkehr sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr der beiden vorgenannten Städte erbracht werden müssen.

Weiter ist es in diesem Zusammenhang unerlässlich, in diesen Betriebshöfen auch Fachwerkstätten vorzuhalten. In Ermangelung externer geeigneter Fachwerkstätten kann nur so die tägliche Verfügbarkeit der benötigten Fahrzeuganzahl, vor allem der Gelenkbusse, unter Zugrundelegung einer optimierten Reservehaltung gewährleistet werden.

8.4.2 Harmonisierungskonzept für das Linienbündel „Zentral“ - (MVG-Bündel)

Zusammen mit dem Linienbündelungskonzept ist auch eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten vorzunehmen. Der hohe organisatorische Aufwand zur Konzessionierung der Einzellinien ist mittelfristig abzubauen. Durch den im Folgenden entwickelten Zeitrahmen wird gewährleistet, dass alle Konzessionen des künftigen Linienbündels zu einem einheitlichen Zeitpunkt enden und neu vergeben werden können.

Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) an die MVG zum 01.06.2018 wird die Wahl des Harmonisierungszeitpunktes

hiermit synchronisiert. Nach Rücksprache mit der zuständigen Genehmigungsbehörde werden Genehmigungen, welche vor diesem Datum enden, max. bis zum 31.05.2018 wieder erteilt. Mit Blick auf diejenigen Liniengenehmigungen, die über diesen Zeitpunkt hinaus laufen, hat sich die MVG bereit erklärt, alle genehmigungsrechtlich erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um eine Harmonisierung auch für diese Linien herbei zu führen⁶¹.

8.4.3 Linienbündel „Ost“

Linienbündel „Ost“		
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot	
Raumstruktur	Ausrichtung auf das Grundzentrum Balve	
Verkehrliche Ausrichtung	Schwerpunkt Schulverkehr. Daten zu bestehenden Umsteigebeziehungen der Fahrgäste liegen nicht vor.	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 65.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in Balve Schulzentrum, Balve Abzweig Bahnhof	
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabkennzeichnung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
BRS 132	Neuenrade - Balve - Menden - Fröndenberg	31.05.2018
BRS 137	Balve - Binolen - Eisborn - Balve	31.05.2018
Harmonisierungszeitpunkt		Genehmigungslaufzeit
		31.05.2018

61 Bei Gemeinschaftskonzessionen wird der Kreis mit den aktuell konzessionierten Verkehrsunternehmen Kontakt aufnehmen, um diese dazu zu bewegen, alles Erforderliche zu tun, um eine Harmonisierung auch für diese Linien herbei zu führen.

8.4.4 Linienbündel „West“

Linienbündel „West“		
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot (vor allem bezogen auf den Korridor Halver - Lüdenscheid und der Bedienung des Korridors über zwei verschiedene Linienwege)	
Raumstruktur	Ausrichtung auf die Verkehrsbeziehung Wipperfürth und Radevormwald nach Halver und Lüdenscheid	
Verkehrliche Ausrichtung	Richtung Radevormwald Befriedigung der Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsbedürfnisse im Jedermannverkehr. Richtung Wipperfürth Schwerpunkt Schulverkehr. Daten zu bestehenden Umsteigebeziehungen der Fahrgäste liegen nicht vor.	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 400.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in Halver Sparkasse ZOB, Brügge Bahnhof und Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	
Organisation	Die Genehmigung der Linie 134 läuft bis Mai 2018, die der Linie 55 (b) bis Dezember 2016. Eine einmalige Verlängerung der Konzession mit verkürzter Laufzeit bis Mai 2018 ist für die Linie 55 (b) vorzusehen. Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
55 (b)	Lüdenscheid - Halver - Wipperfürth	31.12.2016
BRS134	Lüdenscheid - Brügge - Halver - Radevormwald	16.05.2018
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		31.05.2018

8.4.5 Linienbündel „Nordwest“

Linienbündel „Nordwest“		
Begründung	Stabile, verlässliche und einheitliche Umsetzung des neuen Produkt- und Linienkonzeptes mit flexiblen Bedienformen aus Sicht des Aufgabenträgers	
Raumstruktur	Ausrichtung auf die Verkehrsbeziehung Schwerte - Iserlohn (Ortsteile Hennen und Kalthof)	
Verkehrliche Ausrichtung	Bedarfsgesteuerte Verkehre mit Kleinbus/Taxibus	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 90.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	- (nur Einzellinie)	
Organisation	Die Genehmigung der Linie T30 läuft bis Dezember 2020 Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabkennzeichnung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.	
Linie im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
BRS T30	Iserlohn Hennen/Drüpplingsen - Schwerte	31.12.2020

9 Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die MVG und Finanzierung

Der Märkische Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV beabsichtigt auch künftig die MVG Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH im Wege der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370 / 2007 mit der Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr im Linienbündel „Zentral“ zu beauftragen. Zum Linienbündel gehören auch Linienverkehre, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter Aufgabenträger führen, sofern deren verkehrlicher Schwerpunkt aber im Gebiet des Märkischen Kreises liegt.

Die der Direktvergabe zugrunde liegenden Qualitätsstandards ergeben sich aus den Anforderungen, wie sie im Nahverkehrsplan formuliert sind und ggf. weiteren Beschlüssen des Kreistags. Die MVG übernimmt diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und stellt die ausreichende Bedienung sicher. Damit erhält das Unternehmen den Auftrag für die Planung und Durchführung des ÖPNV im Kreisgebiet. Neben der MVG erbringen weitere Verkehrsunternehmen Busverkehrsleitungen im Märkischen Kreis. Deren Verkehre sind in verschiedenen Linienbündeln zusammengefasst. Diese Verkehre werden zum Teil eigenwirtschaftlich, zum Teil gemeinwirtschaftlich erbracht.

Finanzierung

Das betriebliche Leistungsangebot im Märkischen Kreis umfasst

- den Schienenpersonennahverkehr (RE- und RB-Linien),
- das auf Grundlage der Standards des NVP von den VU eigenwirtschaftlich oder aber – vom Aufgabenträger finanziert – gemeinwirtschaftlich erbrachte Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV,
- das durch Dritte finanzierte erweiterte bzw. ergänzende Angebot im straßengebundenen ÖPNV.

Für die genannten Komponenten des ÖPNV existieren unterschiedliche Finanzierungsquellen und -zuständigkeiten, die sich in ihrer Aufgabenteilung bewährt haben und im Folgenden näher dargestellt werden. Darüber wird das Themenfeld der Infrastrukturfinanzierung beschrieben.

SPNV-Angebot

Seit der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zum 01.01.2008 liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV in Westfalen-Lippe beim NWL. Der NWL ist nach § 5 ÖPNVG NRW einer von drei SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen.

Zur Finanzierung des beauftragten Leistungsangebotes setzt der NWL vornehmlich die Regionalisierungsmittel des Bundes ein, die das Land an ihn weiterreicht (Mittel nach § 11 Abs. (1) ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)).

Straßengebundener ÖPNV gemäß Vorgaben NVP

Das Angebot im straßengebundenen ÖPNV umfasst alle eigenwirtschaftlichen oder aber - vom Aufgabenträger finanzierten - gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehrsangebote im straßengebundenen ÖPNV, welche die Vorgaben des NVP erfüllen. Über diese Festlegungen konkretisiert der Märkische Kreis sein öffentliches Interesse im Nahverkehr und definiert die sog. „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Stadt- und Regionalverkehr.

Über den Nahverkehrsplan wurde eine bedarfsorientierte Optimierung des Angebotes vorgenommen. Das verbindlich festgelegte Leistungsvolumen im künftigen Linienbündel „Zentral“ liegt unverändert bei rund 14,4 Mio. Wagenkilometer pro Jahr.

Für die in diesem Rahmen geleisteten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hat der Märkische Kreis im Jahr 2015 Ausgleichsleistungen in Höhe von rund 15,7 Mio. Euro zur Verfügung gestellt

Durch Dritte finanzierte ergänzende Angebote im ÖPNV

Im Nahverkehrsplan werden auch ergänzende ÖPNV-Angebote thematisiert, die über das definierte Angebot gemäß der Vorgaben des NVP hinausgehen (das der Märkische Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger bereitstellt) und die einer externen Finanzierung bedürfen. Der Märkische Kreis wird diese und ggf. weitere Erweiterungs- und Ergänzungsangebote umsetzen, wenn Dritte – z. B. die kreisangehörigen Städte oder private Einrichtungen – die Finanzierung der zu erwartenden Ausgleichsleistungen übernehmen (bspw. AST-Angebot Iserlohn im Status quo).

Infrastruktur

Durch den Nahverkehrsplan werden neben dem betrieblichen Leistungsangebot Vorgaben zum Ausbau der betrieblichen und kommunalen Infrastruktur getroffen. Er enthält u. a. die Maßnahmen, für die die Verkehrsunternehmen und/oder kreisangehörigen Städte und Gemeinden Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW beantragen können.

Die betriebliche Infrastruktur umfasst ortsfeste Anlagen wie Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude. Sie werden über die zuvor dargestellten Ausgleichsleistungen für das Verkehrsangebot finanziert.

Die Maßnahmen im Bereich der kommunalen Infrastruktur umfassen vorrangig den Aus- und Neubau von Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten sowie die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen, z. B. durch Busschleusen und Ampelbevorrechtigung, für deren Realisierung und Finanzierung im Märkischen Kreis i. d. R. die kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger zuständig sind. Die durch die Kommunen in den kommenden Jahren vorgesehenen Maßnahmen sind in Kap. 0 (**IB-GHst**) aufgelistet und sind soweit Angaben vorliegen mit entsprechenden Kostangaben und geplanten Realisierungszeitpunkten dargestellt (vgl. 7.5.2).

Förderung Infrastruktur durch NWL

Der NWL fördert gemäß § 12 ÖPNVG NRW Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Infrastruktur. Dazu zählen z. B. der Bau von Zentralen Omnibusbahnhöfen, der Bau von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen, der Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie Beschleuni-

gungsmaßnahmen bei öffentlichen Verkehrsmitteln. Die zu fördernden Vorhaben werden durch die Zweckverbandsversammlung des NWL beschlossen.

Die Richtlinien und Formulare für die Infrastrukturförderung können dem Internetangebot des NWL unter <http://www.nwl-info.de/wir-ueber-uns/aufgaben/infrastrukturfoerderung/> entnommen werden.