



 MÄRKISCHER KREIS

# NAHVERKEHRSPLAN

2017 bis 2022

Anlage:

Synopse - kommentierte Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Entwurf des Nahverkehrsplans

**Nahverkehrsplan Märkischer Kreis**  
**Anhörung zum NVP-Entwurf (März 2016)**  
 Stellungnahmen Städte und Gemeinden

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Stadt Balve</b>				
Stadt Balve	Kapitel 5.3.1	Bereits bei der Befragung der Gemeinden im März 2015 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde darauf hingewiesen, dass der öffentliche Personennahverkehr in der Stadt Balve während der Ferienzeit weitgehend nicht stattfindet; nur der Schienenpersonennahverkehr, Balve-Neuenrade und Balve-Menden wird reduziert (2 Std. Taktung) angeboten; ansonsten wird der Busverkehr nur während der Schulzeit mit zufriedenstellenden Taktungen durchgeführt. Im Entwurf des Nahverkehrsplans wird richtigerweise für Balve festgestellt, dass der „Qualitätsstandard der Bedienungshäufigkeit über alle Verkehrstage und Verkehrszeiten nicht erfüllt wird“. Somit besteht hier Handlungsbedarf.	Kenntnisnahme	Die Fahrpläne von Hönnetalbahn wie auch Linie 67 werden in den Ferien nicht reduziert.
Stadt Balve	Kapitel 4.3.4	Ebenso ist im Vorfeld angeregt worden, dass es sinnvoll ist eine direkte Verbindung von Balve über Hemer nach Iserlohn zu installieren. Die Präsentation zum Arbeitsgespräch am 23.11.2015 weist als Ergebnis aus, dass „das Potential zur Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie zwischen Balve und Iserlohn nicht ausreichend ist“. Insbesondere werden die hohen Betriebskosten herausgestellt. Es wird weiterhin die Auffassung vertreten, dass die Einrichtung aus nachstehenden Gründen sinnvoll ist: <ol style="list-style-type: none"> <li>Nicht berücksichtigt wurde bei der Prüfung, dass hohe Schüleraufkommen nach Iserlohn zum Berufskolleg – aktuell 105 Schüler -, aber auch eingeschränkt, Schüler mit Lernbehinderung zur Pestalozzi – Schule Hemer.</li> <li>Die Pendlerzahlen haben sich 2014 gegenüber 2013 innerhalb eines Jahres erheblich erhöht: Balve – Iserlohn 417 (347), Balve – Hemer 289 (227), Iserlohn – Balve 98 (80), Hemer – Balve 126 (109).</li> <li>Unberücksichtigt bleibt, dass Hemer (Sauerlandpark) und Iserlohn immer mehr an Bedeutung für Freizeitaktivitäten – Sport- und Kulturveranstaltungen, Besuch von gastronomischen Einrichtungen, Freizeitziele – für die Einwohner der Stadt Balve gewonnen haben. Ebenso ist festzustellen, dass Iserlohn im Märkische Kreis als Einkaufszentrum für die Balver Bevölkerung einen herausgehobenen Rang einnimmt.</li> <li>Zudem sind die Krankenhäuser in Hemer und Iserlohn für die medizinische Grundversorgung nach der Schließung des St. Marien-Hospital Balve von höchster Bedeutung; hierzu rechnen auch die verschiedenen Facharztangebote.</li> </ol>	Kenntnisnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vor dem Hintergrund einer verbesserten SPNV-Verbindung durch den neuen Fahrplan im Sauerlandnetz (verbesserten Bus-/Schiene-Verknüpfung in Menden) ab 12/2016 und der Kosten kann eine zusätzliche Linie Balve - Hemer - Iserlohn zur Zeit nicht empfohlen werden. Ein Nachsteuern innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist möglich..</li> <li>Notwendige Bedienungsangebote für ein gesteigertes Schüleraufkommen können abweichend von den dargestellten Bedienungsstandards eingerichtet werden (Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen).</li> <li>Der ÖPNV zu Förderschulen und Schulen, die sich nicht in der Trägerschaft des MK oder seiner Städte und Gemeinden befinden, sind immer gesondert zu betrachten.</li> </ul>
Stadt Balve	Kapitel 4.2.2	Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass auf Grund der fehlenden Direktverbindung keine Feststellung getroffen werden kann, ob es sich um eine moderate oder bedeutende Quell-/Zielbeziehung handelt. Ich bin der Auffassung (s. a. – d.), dass seit geraumer Zeit von einer bedeutenden Quell-/Zielbeziehung von Balve nach Hemer – Iserlohn ausgegangen werden muss. Die direkte Verbindung sollte m. E. zumindest über eine direkte Verbindung nach Hemer zum ZOB mit	Kenntnisnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im beschriebenen Fall ist davon auszugehen, dass nur sehr wenige neue Fahrgäste durch eine neue Buslinie gewonnen werden können. Die Gefahr der Fahrgastverlagerung vom SPNV auf den</li> </ul>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Anschluss/Umstieg auf die Linie S3 erprobt werden. Unter den Punkt 4.1.2. des Einwurfes wird festgestellt, dass die Handlungsfelder „Hinzugewinnen von Fahrgästen zu allen Tageszeiten“ und „die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Abwicklung des Schülerverkehrs im ÖPNV“ bedeutend für die Nachfrageentwicklung im ÖPNV des Märkischen Kreises sind. Die Verbindung „Balve-Hemer-Iserlohn“ könnte ein Angebot sein, dass diese Kriterien erfüllt.		<p>Busverkehr wird als hoch eingeschätzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Verbindung Balve – Hemer werden folgende Prioritäten verfolgt: <ol style="list-style-type: none"> <li>Anpassung der Verknüpfungssituation Bus/Zug in Menden Bahnhof,</li> <li>Ausweitung des Bedienungsangebots der Linie 1 zwischen Hemer und Menden (führt zur Auflösung von zu langen Umsteigezeiten),</li> <li>Sofern Priorität 1 oder Priorität 2 nicht realisiert werden können, ist die Einrichtung einer neuen direkten Linie erneut zu prüfen.</li> </ol> </li> </ul>
Stadt Balve	Kapitel 7.1.5	Die angestrebte verbesserte Umsteigebeziehung in Menden am Bahnhof zwischen RB 54 und S3 ist notwendig und sollte realisiert werden.	Kenntnisnahme	-
Stadt Balve	Kapitel 5.3.1	Für eine neue Verbindung Balve-Neheim-Sundern wird nach der Aussage in der Präsentation wenig Fahrgastpotential gesehen. Nach Arnsberg selber, wird diese Auffassung geteilt; nach Sundern (Sorpesee, insbesondere nach Fertigstellung der Freizeitanlage in Amecke) und Neheim (gewinnt immer mehr an Bedeutung als Einkaufszentrum) bin ich der Auffassung, das kreisüberschreitende Verbindungen Sinn ergeben und ein eingeschränktes Angebot durchaus angenommen wird. Vielleicht könnte über ein ALF (MVG) oder TaxiBus (BRS) eine Verbindung angeboten werden.	Kenntnisnahme	Die Frage der etwaigen Finanzierung eines entsprechenden Angebots, ist im Vorfeld durch die beteiligten Akteure zu erörtern (Stadt Balve, Stadt Sundern, Stadt Arnsberg, MK, HSK, MVG und BRS).
Stadt Balve	Kapitel 7.1.8	Der Prüfauftrag (NKNV –PA-3): Errichtung eines Angebots im Freizeitverkehr in Richtung Sundern/Sorpesee wird wie beschrieben begrüßt, sollte allerdings kurzfristig und nicht mittelfristig umgesetzt werden.	Berücksichtigung	Wird geändert.
<b>Stadt Iserlohn</b>				
		Wie im Entwurf der Fortschreibung formuliert darf sich das verkehrsplanerische Handeln nicht darauf beschränken, dass sich die Nutzung des Pkw nicht grundlegend verändern wird und dass nur eine langsame Verschiebung zu Gunsten des Umweltverbundes und somit auch vom MIV zum ÖPNV im Märkischen Kreis zu erwarten ist. Vielmehr ist das vorrangige verkehrsplanerische Ziel, in Zukunft kontinuierlich Anreize für den ÖPNV zu schaffen und durch ein attraktives ÖPNV-Gesamtangebot zu fördern, um den Pkw-Anteil deutlich zu senken und um einen „Modal-Shift vom Pkw zu Gunsten des ÖPNV zu erreichen. Dies trifft im Besonderen für den städtisch geprägten Nordraum Hemer, Iserlohn und Menden zu.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Kapitel 4.1	Der Entwurf der Fortschreibung führt die folgenden Haupthandlungsfelder für die Nachfrageentwicklung im ÖPNV des Märkischen Kreises auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>Das Hinzugewinnen von Fahrgästen zu allen Tageszeiten,</li> <li>die Attraktivität des gesamten Mobilitätsangebots durch ein abgestimmtes Ineinanderwirken der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Verkehrsträger sowie</li> <li>die Berücksichtigung der demographischen Veränderungen und der Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Kundengruppen.</li> </ul>	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Damit stimmt die inhaltliche und planerische Ausrichtung der Fortschreibung mit der des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans Hemer, Iserlohn, Menden überein. Gleiches gilt für das Klimaschutzkonzept der Stadt Iserlohn, welches u.a. im Handlungsfeld Verkehr folgende Handlungsfelder benennt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Handlungsfeld V2: Anreize für die Nutzung des ÖPNV auf Iserlohner Stadtgebiet Mehraufkommen an Fahrgästen</li> <li>• Handlungsfeld V3: Anreize für die Nutzung des regionalen ÖPNV verbesserte Verkehrsanbindung und regionale Tarife (Anm.: Die Stadt Iserlohn liegt nach einem Fahrtkostenranking der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft GmbH, Berlin im oberen Viertel der teuersten Pendlerstädten der 100 größten Städte Deutschlands).</li> </ul>		
Stadt Iserlohn		<p>Interkommunaler Verkehrsentwicklungsplan Hemer, Iserlohn, Menden 201 5 Der interkommunale Verkehrsentwicklungsplan der Städte Hemer, Iserlohn und Menden hat u.a. folgende Mängel im ÖPNV-Angebot des Städtedreiecks festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchweg geringer ÖPNV-Anteil am Modal Split - auch bei den längeren Wegen</li> <li>• Mangelnde ÖV-Durchschnittsgeschwindigkeit / ungenügende Reisezeitverhältnis zum motorisierten Individualverkehr (z.B. auf den Linien I, 13 und 22)</li> <li>• Mangelnde regionale Anbindung an den Schienenverkehr</li> <li>• Mangelnde Bedienungsangebote, Produktprofilierung und Anschlusssicherung im Tages und Spätverkehr</li> <li>• Mangelnde Verknüpfung zum Radverkehr</li> <li>• Zu frühzeitige Anmeldenotwendigkeit für bedarfsgesteuerte Angebote</li> <li>• Fehlende Ticket-Angebote in den Bereichen Kombifahrkarten, Freizeittickets und für die Kurzstrecke, geringe Zeitkartenbesitzquote</li> <li>• Übergang zum VRR-Tarifraum unattraktiv, da zu teuer - Tarifkragen ins östliche Ruhrgebiet zu klein</li> <li>• Nicht transparente Netzpläne - sämtliche Linienwege werden dargestellt, unabhängig von der Bedienungshäufigkeit der Linien</li> </ul> <p>Darauf aufbauend schlägt der Verkehrsentwicklungsplan zahlreiche Verbesserungen vor - v.a. zu den Themen besseres Netz, Direktverbindungen, längere Betriebszeiten, besseres Bedienungsangebot). Die so abgeleiteten Handlungsempfehlungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines ÖPNV-Achsenkonzeptes für das Städtedreieck bestehend aus einem Schnellverkehrs- und einem Grundnetz</li> <li>• Behebung von Erschließungsdefiziten durch Linienneukonzeptionen</li> <li>• Anpassung / Verlängerung von Bedienungszeiträumen</li> <li>• Angebotsverbesserung durch Umstellung auf ein getaktetes Bedarfsangebot (Grundangebot für den Alltagsverkehr)</li> <li>• Infrastrukturverbesserungen (Busbeschleunigung; Barrierefreiheit)</li> <li>• Verbesserte Fahrgastinformationen</li> <li>• Mehr Verknüpfungen zum Schienenverkehr / Optimierte Verknüpfungskonzepte für die SPNV-</li> </ul>	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Haltepunkte: Bahnhof Letmathe, Bf Hennen, Kalthof, Haltepunkte Iserlohnerheide, Lendringsen, Bahnhof Fröndenberg/Ruhr, Bahnhof Altena</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarif und Tickets: Übergangstarife zwischen den Verkehrsverbänden, zusätzliches Ticketangebot für den Nordkreis. Anerkennung von Fahrscheinen im Bürgerbus. Erweiterte Gültigkeit von Abos. Zusammenlegen von Schüler-Abo und FunTicket. Ausweitung des Geltungsbereichs von Schülerfahrkarten</li> </ul> <p>Die aufgeführten Handlungsfelder stimmen überein mit den in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes herausgearbeiteten Handlungsfeldern. Die gleiche thematische Ausrichtung erlaubt die Übertragung der Handlungsempfehlungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.</p> <p>Nach einem Abgleich des Nahverkehrsplan-Entwurfes mit den Ergebnissen des interkommunalen Verkehrsentwicklungsplanes Hemer; Iserlohn, Menden ergeben sich sechs prioritäre Handlungs- / Themenfelder für eine Festschreibung in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.</p>		
Stadt Iserlohn	Kapitel 7.1.5	<p>Prioritäre Handlungsfelder / Prüfaufträge</p> <p>1 Interkommunale Verflechtungen</p> <p>Achsenkonzept für das Städtedreieck Hemer, Iserlohn, Menden</p> <p>„Die mit Abstand stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Städten Iserlohn, Menden und Hemer ...“.</p> <p>Die stärksten Verkehrsverflechtungen mit Orten außerhalb des Kreises bestehen zu den Städten Hagen und Dortmund. Im Regionalverkehr sind weiterhin Städte nördlich des Märkischen Kreises wie Schwerte, Unna und Fröndenberg von Bedeutung.</p> <p>Ausgehend von den Ergebnissen der Fortschreibung und des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans besteht im Städtedreieck Hemer - Iserlohn - Menden ein besonders hoher Bedarf an einem attraktiven ÖPNV-System, das klar in einzelne Produkte gegliedert ist, erweiterte Bedienungszeiträume sowie verständliche Bedienungstakte aufweist und eine Tarifstruktur zu günstigen Preisen bietet.</p> <p>Für das Städtedreieck schlägt der Interkommunale Verkehrsentwicklungsplan die Kombination eines Schnellverkehrsnetzes mit optimierten städtischen Erschließungsnetzen in den beteiligten Städten vor.</p> <p>Damit verbundene Themenfelder sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neustrukturierung und Überplanung der Buslinien im Städtedreieck</li> <li>• Differenzierung des Angebotes in Schnellverkehrs- und (Fein-)Erschließungsangebote.</li> <li>• Entwicklung der jeweiligen Netze</li> <li>• Erarbeitung von Konzepten für die einzelnen Netze in Hemer, Iserlohn und Menden</li> <li>• Überprüfung der innerstädtischen Erschließung</li> <li>• Berücksichtigung der Ansprüche unterschiedlicher Nutzerkreise (Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Freizeitverkehr ...)</li> <li>• Leistungsfähige und verlustzeitarme Kopplung der Angebote /</li> <li>• Optimierung der Umsteigesituationen an den Verknüpfungspunkten Bus-Schiene, Bus-Bus, Bus-Rad</li> </ul>	Kenntnisnahme	Konzept für Städtedreieck bereits berücksichtigt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modellgestützte Analysen, (Fahrgast-)Prognosen, verkehrliche Wirkungsanalysen und Potenzialuntersuchungen (auch als Grundlage für Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen)</li> <li>• Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen (Einnahme/Ausgabe-Prognosen; Investitions- und Betriebskosten)</li> </ul> <p>Bei der Bearbeitung des Themas ergeben sich zahlreiche Verknüpfungen zu weiteren ÖPNV Themen- und Handlungsfeldern. Aufgrund der besonders hohen Bedeutung sprechen wir uns für eine entsprechend breit angelegte Verkehrsuntersuchung für den Nordkreis aus, um neue - sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich tragfähigere - Lösungen in den Nahverkehrsplan überführen zu können.</p>		
Stadt Iserlohn	Kapitel 7.1.6	<p>2 Verknüpfung Bus / Schiene</p> <p>Die Optimierung der Bus / Schiene-Verknüpfungen ist ein weiterer wichtiger Baustein zur Verbesserung des ÖPNV im Nordkreis. In dem Zusammenhang sind die Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene wirksam in Wert zu setzen bzw. zu verbessern. Neben der Situation am Stadtbahnhof sind insbesondere Verbesserungen am Bf Letmathe und den weiteren verbleibenden SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet zu schaffen.</p> <p>Der Bahnhof Letmathe ist ein Hauptverknüpfungspunkt für das westliche Stadtgebiet von Iserlohn. Nach dem Stadtbahnhof Iserlohn belegt der Bf Letmathe Platz 2 der am stärksten frequentierten Bahnhöfe. Die verkehrliche Bedeutung wird durch die geplante IC-Verbindung auf der Ruhr-Sieg-Strecke weiter steigen.</p> <p>Der Bf Letmathe weist keine adäquate Bus-Schiene-Verknüpfung auf. Die Anbindung mit der Linie 5 (5 Fahrten / Tag) und der Linie 37 (Verbindung Letmathe-Lüdenscheid) stellt keine angemessene Verknüpfung dar (Anm.: Nach einer Analyse des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans ist das Fahrtenangebot an der Bushaltestelle Bf Letmathe von 2003 bis 2013 um bis zu 40% zurückgegangen).</p> <p>Die Haltestelle Bahnhofstraße ist über 300m von den Einstiegen auf dem Mittelbahnsteig entfernt (Fußweg min. 6 Minuten). Es gilt, die heute langen Umsteigewege und -zeiten zwischen den Bus-Haltestellen Letmathes und dem Bf. Letmathe zu beseitigen.</p> <p>Der Interkommunale Verkehrsentwicklungsplan sagt dazu aus: „Die Erschließung ist um die Buslinien 5, 6 und 8 zu erweitern, welche keine Verknüpfung zum Schienenverkehr haben und im Letmather Stadtzentrum enden. Zur Anbindung des Stadtteils Oestrich sollten die Linie 15 und 16 zum Bahnhof verlängert werden“.</p> <p>Da u.a. auch dies Zielsetzung der Stadtverwaltung Iserlohn ist, ist der Punkt „Verknüpfung Bus/ Schiene“ in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufzunehmen.</p>	Kenntnisnahme	Die Anbindung des Bahnhofs Letmathe ist im Maßnahmenkonzept bereits berücksichtigt.
Stadt Iserlohn	Kapitel 4.3.8	Weiterhin ist der Bf. Letmathe - gemessen an den bereits heute hohen Ein- und Aussteigerzahlen - in die Kategorie Ia der Bahnhöfe des Märkischen Kreises und in die Bewertung der Verknüpfungspunkte aufzunehmen.	Berücksichtigung	Der Bahnhof Letmathe kann in die Kategorie Ia aufgenommen werden.
Stadt Iserlohn	Kapitel 7	<p>3 Ausbildungsverkehr</p> <p>Gesamtschule Seilersee, Hochschulen, weiterführende Schulen</p> <p>Die vorhandenen Angebote zur Anbindung der weiterführenden Schulen in Iserlohn sind zu überprüfen. Hier wird ein großes Verbesserungspotenzial gesehen, mit dem gleichzeitig der hohe</p>	Berücksichtigung	Die Anbindung der Gesamtschule Seilersee wird in einen Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Druck im Pkw-Bring- und Holverkehr an den Schulen gesenkt werden kann.</p> <p>Kurzfristig wird für die GS Seilersee ein wirksames integriertes Busbedienungskonzept benötigt, das zwischen den Planungsbeteiligten abzustimmen ist. Ggf. ergeben sich dabei auch mit den Linien 7 und 17 zusätzliche Möglichkeiten zur Anbindung der Fachhochschule Südwestfalen und der BiTS. Die Thematik wird vorbereitend in dem Verkehrsgutachten „Verkehrerschließung Gesamtschule Seilersee“ bearbeitet, das die Stadt Iserlohn in Kürze vergeben wird. Die daraus resultierenden Ergebnisse und die damit verbundenen Leistungsänderungen und -ergänzungen sind mit den Planungsbeteiligten abzustimmen und abschließend in die Endfassung der Fortschreibung aufzunehmen</p>		
Stadt Iserlohn	Kapitel 7.1.8	<p>4 Weitere kommunale Einzelangebote</p> <p>Das Handlungsfeld „Weitere kommunale Einzelangebote“ enthält Maßnahmen/Aufgaben, deren weitere Untersuchung in Hinblick auf eine Festschreibung im Nahverkehrsplan besonders zielführend ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfsgesteuerte Angebote - in Iserlohn bestehen Nachfragepotenziale in den weniger verdichteten Stadtgebieten</li> <li>• Die behandelte Veränderung des Linienangebotes der Linie 13 (u.a. zwischen Seilerseebad - Arbeitsgericht - Rathaus" (s. auch Punkt 3 „Ausbildungsverkehr“) - Hier ist eine enge Abstimmung zwischen den Planungsbeteiligten einzuplanen, da der so formulierte Punkt noch nicht unter den Beteiligten abgestimmt wurde. Außerdem wäre eine solche Planungsaufgabe unter Berücksichtigung der Neukonzeption im Abschnitt „Achsenkonzept für das Städtedreieck Hemer, Iserlohn, Menden“ zu bearbeiten.</li> <li>• Erschließungskonzept für den Iserlohner Norden einschl. Bedienungskonzept Teilraum Sümmern I Industriegebiet Rombrock - auch in Verbindung mit einer Überplanung der S3 Menden - Iserlohn über Sümmern (mit Wirkungsanalyse im Netzzusammenhang (z.B. auf Relation Iserlohn - Hemer))</li> <li>• Maßnahmenprogramm „Verbesserte ÖPNV-Erschließung der Iserlohner Gewerbegebiete“</li> </ul> <p>Dahingehend ist die Stadtverwaltung auf eine intensive Abstimmung zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Kommunen eingestellt.</p>	Berücksichtigung	Eine verbesserte ÖPNV-Erschließung der Iserlohner Gewerbegebiete sowie die Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote in weniger verdichteten Stadtgebieten wird in einem Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn aufgenommen.
Stadt Iserlohn	Kapitel 4.3.8, 4.3.12 und 7.3	<p>5 Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Tarif</p> <p>Im Handlungsfeld „Fahrgastinformation, Haltestellenausstattung, Tarif“ sind aus Sicht der Stadt Iserlohn folgende Punkte in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans festzuschreiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulierung eines Standards zur Haltestellenausstattung u.a. zur Ausstattung der Vitrinen in Fahrgastunterständen. Bisher beschränkt sich die Fahrgastinformation meist nur auf Fahrplankarten an den Masten. Die Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Iserlohn hat dazu einen Aushangvorschlag für Vitrinen in Fahrgastunterständen erstellt. Die Stadtverwaltung geht davon aus, dass die entsprechende Bestückung der Vitrinen im Zuge der Wartung und Pflege des Haltestellenkatasters durch die Märkische Verkehrsgesellschaft erfolgen wird.</li> <li>• Bei der Tarifgestaltung besteht großer Verbesserungsbedarf. Hieraus resultierende Zugangshemmnisse zum ÖPNV / SPNV sind abzubauen (vgl. Aussagen des VEP im Abschnitt „Hintergrund“)</li> </ul>	Kenntnisnahme	Die festgelegten Qualitätsstandards sind den Kapiteln 4.3.8 und 4.3.12 zu entnehmen. Die Bestückung zusätzlicher Vitrinen ist zurzeit nicht Aufgabe der Verkehrsunternehmen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Vor dem Hintergrund des Vandalismus an Haltestellen werden wir das Thema Videoüberwachung an Haltestellen mit Interesse weiterverfolgen. Darüber hinaus regen wir die Diskussion von Begrüßungs-(Mobilitäts-)Paketen für Neubürger   Beschäftigte an.		
Stadt Iserlohn		<p>6 Planungsdatenbasis, Planungsinstrument / Verkehrsmodell</p> <p>Der Märkische Kreis besitzt kein kreisweites Verkehrsmodell zur integrierten verkehrsmittelübergreifenden Analyse und Prognose von Verkehrsgeschehen, wie es z.B. im Nachbarkreis Unna eingesetzt wird. Darüber hinaus liegen keine Ergebnisse aktueller Fahrgasterhebungen vor (Ein-, Aus- und Umsteiger an Haltestellen, Fahrgäste auf Linien, Informationen zu Abfahrtsorten, Routen und Zielen von Fahrgästen).</p> <p>Das Fehlen eines Planungsinstrumentes und aktueller Datengrundlagen erschweren die Erarbeitung belastbarer Verkehrsanalysen, von Wirkungsanalysen einzelner Maßnahmen oder Maßnahmenbündel sowie von aussagekräftigen Potenzialeinschätzung und Fahrgastprognosen. Die im Entwurf der Fortschreibung getroffenen verkehrlichen und wirtschaftlichen Aussagen z.B. zur Betriebsleistung, den finanziellen Aufwänden und verkehrlichen Wirkungen können daher nur als grobe Anhaltswerte verstanden werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund bietet sich der Aufbau eines kreisweiten Verkehrsmodells an, mit dem aussagekräftige und belastbare Prognosen, Szenarien sowie verkehrliche und wirtschaftliche Wirkungsanalysen erarbeitet werden können. Der Aufbau eines solchen Planungsinstrumentes wäre mit einer kreisweiten Erhebung von aktuellen Nachfragedaten zu begleiten, um die Ergebnisse des rechnergestützten „Analysefalls“ möglichst nah an den Ergebnissen von Vor-Ort-Erhebungen eichen zu können.</p> <p>Der Einsatz solcher Modellrechnung wären besonders geeignet für die Analyse, Prognose und Bewertung von verkehrlichen Planungen und neuen ÖPNV-Konzepten (vgl. Abschnitte 14).</p>	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 10	Nicht allein die Wirtschaftlichkeit darf im Mittelpunkt stehen. Potenziale sind gegeben insbesondere im Nordraum. Verbindungen sind zu schaffen auch zum Bf Letmathe	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 16	Die Belange des Umweltschutzes sind zu berücksichtigen. Der Modal-Split ist wirksam zu verändern (siehe auch Zielhorizonte lt. VEP). Die Verkehrsbelastungen u.a. im Zentrum Iserlohns insbesondere entlang des Innenstadtrings müssen gesenkt werden. Hier kann der NVP und ausgeweitete ÖPNV-Angebote wirksame Beiträge leisten. Der ÖPNV hat das Potenzial, die verkehrliche Situation zu verbessern	Kenntnisnahme	Die Belange des Umweltschutzes sind berücksichtigt.
Stadt Iserlohn	Seite 18	Wichtig für die Argumentation: 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	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 22	Hagen hat keine Maßnahmenkonzepte? Hier besteht Abstimmungsbedarf bezüglich der Verbesserung der Verbindungssituation Hagen-Iserlohn. Das Bedienungsangebot RB 53 und RE 16 werden in dem Kontext vom NWL nicht angesprochen? Die Frage 'Ist das bestehende regionale SPNV-Angebot zum/vom Ruhrgebiet bedarfsgerecht' gilt es zu beantworten.	Kenntnisnahme	Anpassungen bezüglich der RB53 wurden bereits aufgenommen.
Stadt Iserlohn	Seite 26	Die Ausgaben des Kreises für den ÖPNV wurden plafoniert. Ist die Entscheidung vor dem Hintergrund der aktuellen klima- und verkehrspolitischen Diskussion noch zeitgemäß? Zu bedenken	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		bleibt: Die beförderten Fahrgäste sind in jüngster Vergangenheit um 20% zurückgegangen. Auf einzelnen Linien in Iserlohn sind Haltestellenbedienungsangebot sogar um 40% zurückgesetzt worden (betr. Haltestellen entlang der Verbindung Iserlohn Zentrum-Hemer und in Letmathe).		
Stadt Iserlohn	Seite 32	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) und des Ruhrgebietes. Das Städtedreieck Hemer-Menden-Iserlohn hat die höchste Bedeutung in der Binnen-Pendlerverflechtung des Märkischen Kreises. Das wird im Text nicht deutlich.	Kenntnisnahme	Im Text heißt es: „Die mit Abstand stärksten Beziehungen bestehen zwischen den Städten Iserlohn, Menden und Hemer...“
Stadt Iserlohn	Seite 37	Die im Vergleich zum Stadt Bf Iserlohn niedrigeren Ein- und Aussteigerzahlen sind zum großen Teil auch auf die fehlende Anbindung durch Busse zurückzuführen. Auch Kalthof hat keine Busanbindung, mit der ein Potenzial zur Erhöhung der Ein- und Aussteigerzahlen erschlossen werden kann.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 47	Hier sollte auch die Entwicklung der Betriebsleistung im Stadtgebiet Iserlohns bzw. im Städtedreieck aufgezeigt werden	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 48	Es liegen keine belastbaren Daten zur Fahrgastnachfrage vor. Belastbare Verkehrsanalysen und Verkehrsprognosen sind daher nicht möglich. Der Aufbau und die Fortschreibung eines solchen Planungsdatengerüsts ist von besonderer Bedeutung.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 49	In Bezug auf das Jahr 2006 ist das Fahrgastaufkommen um rund 20 % auf 31,5 Mio. Fahrgäste im Jahr 2014 gesunken.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 54 f.	Der Bf Letmathe hat keine adäquate Bus-Schiene-Verknüpfung (vgl. Schreiben vom 15.4.)	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 56f	Das Leitbild wird unterstützt. Das Leitbild hat zur Folge, dass Investitionen getätigt werden müssen, um die Ziele Teilhabe, Verlagerung zu erzielen. Die potenzielle Verkehrsnachfrage ist zur Findung eines auch wirtschaftlich tragfähigen Verkehrskonzeptes für den (Nord)Kreis einzubeziehen. „Der ÖPNV soll nahtloses Reisen ermöglichen und die interkommunalen und kreisgrenzübergreifenden Verflechtungen in Wirtschaft, Kultur und Freizeit unterstützen“. Nur durch ein attraktiveres ÖPNV-Gesamtangebot kann ein Modal-Shift vom Pkw zu Gunsten des ÖPNV initiiert werden.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 58	„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.“ Der Pkw-Anteil ist lt. VEP überdurchschnittlich hoch. Die Steigerung des ÖPNV-Anteils ist vorrangiges Ziel der kommunalen Verkehrsplanungen!	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Kap. 4.1-4.9	Das in den Kapiteln 4.1 bis 4.1.9 formulierte Leitbild ist der richtige Ansatz, aber nicht erzielbar unter dem wiederholt formulierten Vorsatz der Wirtschaftlichkeit	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 67	Netzhierarchie siehe Anmerkungen zu den Karten	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 75	Trifft ein T60 auch für Sümmern etc. zu? Ist Sümmern als Ortsteil / Siedlung definiert? Zusammen mit den Gewerbegebieten ergibt sich die Erfordernis einer Angebotsausweitung	Kenntnisnahme	Die Verbindung Iserlohn-Sümmern ist als Erschließungsverkehr Ortsteil/Siedlung definiert. Das Bedienungsangebot kann bei entsprechender Nachfrage dichter ausgestaltet werden.
Stadt Iserlohn		Die heute langen Umsteigewege zwischen den Haltestellen Letmathes und dem Bf Letmathe sind zu minimieren.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Iserlohn	Seite 78	Tabelle 27: Die Umsteigezeit zwischen den Verknüpfungspunkten Letmathe Mitte und Bf Letmathe von 15-25 Minuten ist kein adäquates Angebot. Eine deutlich kürzere Verknüpfung durch eine angemessene Bus-Schiene-Verknüpfung am Bf Letmathe ist anzustreben.	Kenntnisnahme	Verbesserte Anbindung des Bahnhofs Letmathe mit weiteren Buslinien im Maßnahmenkonzept bereits berücksichtigt.
Stadt Iserlohn	Seite 82	Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation an Haltestellen: Wer trägt dafür Sorge (Verkehrsunternehmen, Kreis MK?). Wie sieht die Ausstattung der Fahrgastunterstände aus? Bisher wird in Iserlohn nur an den Masten nicht im Unterstand informiert (vgl. Schreiben vom 15.4.). Der Bf Letmathe ist auch gemessen an den bereits heute hohen Ein- und Aussteigerzahlen in die Kategorie Ia aufzunehmen. Mit einer verbesserten Anbindung behauptet sich der Standort in Kat 1a	Kenntnisnahme	Für die Fahrgastinformation haben die Verkehrsunternehmen Sorge zu tragen. Für die Ausstattung der baulichen Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Baulastträger verantwortlich. Die Nutzung der Vitrienen in Fahrgastunterständen ist zwischen Baulastträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen. Bahnhof Letmathe siehe oben
Stadt Iserlohn	Seite 109	Anmerkung: Es bestehen aber auch zahlreiche Wartehallen im Stadtgebiet mit großen Vitrienen. Derzeit werden die entsprechenden Haltestellen aber nur mit Fahrplänen am Haltestellenmast bestückt. Ein Aushangvorschlag für die Vitrienen besteht (vgl. Schreiben vom 15.4.).	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 116	Die Erschließungsqualität kann nicht allein auf Grundlage der Haltestellendichte bewertet werden. Hier haben insbesondere die im Umkreis erschlossenen Strukturen und das an den Haltestellen angebotenen Fahrten Kriterien mit sehr großem Gewicht!	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Seite 130 f.	Das Kapitel Bewertung der Bedienungsqualität suggeriert, dass es im Fall Iserlohn kaum nichterfüllte Standards gibt. In der Darstellung überwiegen sogar die übererfüllten Standards auf den für das Städtedreieck besonders wichtigen Relationen. Hieran wird u.a. deutlich, dass die Untersuchung an der Bestandssituation, das heißt an den heute beobachtbaren - nicht in Gänze erhobenen Fahrgastaufkommen - orientiert. Potenziale bleiben in der Bewertung unberücksichtigt	Kenntnisnahme	Eine konzeptionelle und kontinuierliche Weiterentwicklung der Verkehre, sollte auf Grundlage der im Kapitel 7.1.1 geforderten Nachfragedaten erfolgen.
Stadt Iserlohn		Es stellt sich außerdem die Frage, ob die Bedienungsstandards für die rd. 100.000 Einwohner zählende 1 zu 1 von den für die Region angesetzten übertragen werden können. In Hinblick auf einen leistungsfähigen STÄDTISCHEN ÖPNV nimmt der Nordkreis eine Sonderstellung ein.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn		Keinen Handlungsbedarf auf der Relation Stübbeken – Letmathe auszuweisen ist mutig (aufgrund des dünnen Angebots kommt auch nur eine geringe Nachfrage zustande). Vgl. Schreiben vom 15.4	Berücksichtigung	Der Hinweis wird in den Prüfauftrag Stadtverkehr Iserlohn aufgenommen.
Stadt Iserlohn	Seite 143	Die Tabelle 46 kann nicht ungeprüft dazu führen, die angeblichen Standardüberschreitungen für ein Rückfahren des Bedienungsangebotes zu nutzen. Vielmehr sind intelligente Lösungen zur Optimierung der Stadtverkehre im Nordkreis zu entwickeln (vgl. Schreiben vom 15.4.)	Kenntnisnahme	Bei den dargestellten Überschreitungen des Standards ist aufgrund fehlender Nachfragedaten eine Aussage zu einem möglicherweise bestehenden Handlungsbedarf nicht möglich. Siehe hierzu Kapitel 7.1.1
Stadt Iserlohn	S. 148 f.	Bei der Bewertung von Verknüpfungspunkten fehlen Betrachtungen für den Bf Letmathe!	Kenntnisnahme	Am Bahnhof Letmathe besteht im Bestand (Linie 37) kein Defizit in der Verknüpfung, Daher wird dieser Verknüpfungspunkt in Tab. 48 nicht aufgelistet.
Stadt Iserlohn	S. 159 und 174	Ein übersichtlicherer Fahrplan in neuem Design mit Informationen zur Bedienungshäufigkeit / Wertigkeit der Linien ist weiterzuverfolgen.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Iserlohn	S. 162	In Iserlohn sind zahlreiche Haltestellen nicht vollständig mit Linien- und Fahrplänen bestückt u.a. auch die Vitrinen in den Fahrgastunterständen. Formulierung eine Standards zur Ausstattung. Verkehrsplanung der Stadt Iserlohn hat dafür einen Aushangvorschlag erarbeitet	Kenntnisnahme	Standards zur Haltestellenausstattung s. Tab. 29. Die Bestückung zusätzlicher Vitrinen ist zurzeit nicht Aufgabe der Verkehrsunternehmen.
Stadt Iserlohn	S. 164	Der Aspekt der Videoüberwachung ist ein interessantes Thema. U.a. vor dem Hintergrund des Vandalismus kann dies ein erfolgversprechender Ansatz sein.	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	S. 167	Die Aufwertung auch der Anbindung des Bf Letmathe ist zentrales Thema, dazu zählt auch die in Tabelle 51 gezeigte Ausstattung mit DFI. Ein taktiles Leitsystem zwischen der heutigen Haltestelle und dem Mittelbahnsteig entsteht im Zuge der MOF II am Bf Letmathe!	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	S. 174, 177f.	Die Stadt Iserlohn hat das Job-Ticket eingeführt, das sich seit seiner Einführung 2012 wachsender Beliebtheit erfreut. Weitere vergleichbare Aktionen ggf. auch unter Zusammenschluss weiterer Unternehmen / Gewerbegebiete werden angeregt. Der vglw. hohe Aufwand insbesondere bei der Einführung ist einzuplanen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	S. 177 f.	Bei der Tarifbildung und der Gestaltung der Übergangstarife (<> VRR) besteht Verbesserungsbedarf. Die Tarifstruktur / Preisbildung bildet ein Zugangshemmnis zur Nutzung des SPNV / ÖPNV	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	S. 178	Eine Untersuchung der räumlichen Verteilung der Schüler an der GS Nußberg hat gezeigt, dass die Schülerwohnorte über das gesamte Stadtgebiet und nicht über klar abgegrenzte Korridore verteilt sind. U.a. in Bezug auf die GS Nußberg und die Planung für die neue GS am Seilersee sind die Bedienungsformen und Qualitäten auf den Prüfstand zu stellen. Hier wird ein hohes Verbesserungspotenzial gesehen, mit dem u.a. der hohe Druck im Bring- / Holverkehr an den Schulen gesenkt werden kann. Für die GS Seilersee wird ein wirksames integriertes Busbedienungskonzept benötigt, das zwischen den Planungsbeteiligten abzustimmen ist. Die Qualität und Kundenzufriedenheit im Schülerverkehr ist verbesserungsbedürftig. PKW-Bring- und Holverkehr durch Optimierungen senken	Berücksichtigung	Die Anbindung der GS Nußberg und der GS Seilersee wird in einem Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn aufgenommen. Die Untersuchung zum Schülerverkehr (PROZIV 2013) zeigt, dass die Erbringung dieser Schulverkehre durch die MVG mit hoher Wirtschaftlichkeit, Qualität und Kundenzufriedenheit erfolgt.
Stadt Iserlohn	S. 179	2016 / 17 wird am Bf Letmathe ein Pedelec-Verleihsystem in Betrieb genommen (Betreiber Iserlohner Werkstätten)	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	Kapitel 5.1.4 S. 180	Die Stadt Iserlohn schlägt Begrüßungs(Mobilitäts-)Pakete für Neubürger vor.	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	S. 192 f.	Zu den Prüfaufträgen siehe Haupthandlungsfelder im Schreiben vom 15.4.	-	-
Stadt Iserlohn	S. 201f.	In Bezug auf die Neukonzeption in Kap. 7.1.5 besteht inhaltlich / planerisch noch Abstimmungsbedarf (u.a. Angebote Verläufe u.a. zu S3, Linien 22 und 13. Wünschenswert ist keine isolierte sondern eine integrierte Planung der Linien im Netzzusammenhang.	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	S. 205	Neukonzeption für die Anbindung des Bf Letmathe ja, aber nicht nur auf Basis der Linien 5, 6, und 8! Die Linien 15 und 16 haben erkennbar starke Sammelfunktion! 15 und 16 bis zum Bahnhof weiterführen. Vgl. Aussagen des VEP und Schreiben vom 15.4.	Berücksichtigung	Die Maßnahme Anbindung Bahnhof Letmathe sieht eine Linienwegsverlängerung der Linie 15 bis zum Bahnhof vor. Auch Linie 16 wird in das Konzept aufgenommen.
Stadt Iserlohn	S. 206	Bedarfsgesteuerte Angebote: In Iserlohn bestehen ebenfalls Bedarfe in den weniger verdichteten Stadträumen. Ein darauf ausgerichteter Prüfauftrag ist sinnvoll.	Berücksichtigung	Wird in Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn aufgenommen.
Stadt Iserlohn	S. 210	Im Prüfauftrag NKNV-PA-2 müssen auch die Iserlohner Gewerbegebiete deutliche Berücksichtigung	Kenntnisnahme	Anbindung Sümmern in Maßnahme

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		finden! Weiterer Prüfauftrag Sümern in Verbindung mit Rombrock Dahlbreite, Aufwertung der Innenstadtverbindungen Sümern nach Iserlohn und Menden		NKHMI-MN-2 bearbeitet.
Stadt Iserlohn	S. 215	Einrichtung neuer Haltestellen. Die genannten Standorte sind nicht als festgelegt einzustufen. Die letztendlichen Haltestellenlagen ergeben sich aus den Bedienungskonzepten / abgestimmten Linienverläufen für Sümern / Industriegebiet Rombrock.	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	S. 216	Im Zusammenhang B+R ist auch der Bf Letmathe einzubeziehen	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	S. 222	Die dort genannten Fahrgastrückgänge ergeben sich, wenn nicht gezielt nachgesteuert wird. Insbesondere im Nordraum sind Potenziale für den ÖPNV gegeben, welche durch gezielte Angebote erschlossen werden können. Die Wirkung solcher Maßnahmen gilt es verkehrlich und wirtschaftlich zu überprüfen. Die hier vorgelegte Abschätzung der Betriebsleistung, des finanziellen Aufwandes, der verkehrlichen Wirkungen kann nur als grobe Schätzung verstanden werden.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	S. 225	Nicht mit der Stadt Iserlohn abgestimmt ist die "Beschleunigung ... durch Auslassen des Linienabschnitts zwischen Seilerseebad - Arbeitsgericht - Rathaus"	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	S. 229	Schwerte – Iserlohn 18/ R30: T60 / T120 ist ein verbesserungsfähiger Takt	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	S. 232	Überprüfung Stadtverkehre: Bei der Überprüfung der Stadtverkehre Iserlohn ist unter anderem auf die verbesserte Erschließung von Erschließungslücken und die Anbindung von besonderen Zielen (z.B. Anbindung Hochschul- und Gesamtschulstandorte) zu achten. Eine Überprüfung des ÖPNV-Konzeptes für den Nordkreis wird als besonders wichtig erachtet.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Karte 3a	Die Karte zeigt allein am Beispiel der Berufspendler starke Pendlerverflechtungen im Städtedreieck des Nordkreises. Dies sollte auch textlich dargestellt werden. In dem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass neben dem Berufsverkehr andere Verkehrszwecke einen weitaus größeren Anteil am Verkehrsbedarf darstellen (Freizeit-, Einkaufs-, Besorgungsverkehr etc.). Vgl. Handlungsfeld 1 im Schreiben vom 15.4.	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	Karte 5a	Wichtige Gewerbegebiete Zollhaus und Genna (Momentive, Bf Letmathe) fehlen. Ebenso die Dechenhöhle.	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	Karte 6	Der VEP weist ausgeprägte Quell-Zielbeziehungen zwischen Hemer und Menden aus. Die Karte weist aber lediglich 'bedeutende' aus. Die Karte 6 ist entsprechend anzupassen.	Kenntnisnahme	Die Kategorisierungen zwischen VEP und NVP können aufgrund unterschiedlicher Herangehensweisen und Methodik nicht gleichgesetzt werden.
Stadt Iserlohn	Karte 7	Kein Korridor Menden-Hemer. Entlang der Relation Iserlohn-Sümern -Menden sind aufgrund der gegebenen Strukturverteilung ebenfalls hohe Verkehrsbedarfe gegeben (vgl. VEP und Verkehrsmodell). Vor dem Hintergrund ist zur Verbindung Menden-Iserlohn auch eine Verbindung Menden-Sümern-Iserlohn einzutragen	Kenntnisnahme	Iserlohn – Menden ist als Achse definiert, der Korridor kann über Sümern oder über Hemer führen
Stadt Iserlohn	Karte 3a, 3b und 3d	Karten 3b und 3d: Pendlerbeziehungen in die Nachbarstädte des Ruhrgebietes bestehen insbesondere nach Dortmund und Hagen aber auch in andere Städte des Ruhrgebietes. Der VEP und die entsprechend repräsentative Mobilitätsbefragung 2013 weisen für diese Relationen entsprechend hohe Verkehrsbedarfe auf (vgl. VEP). Vor dem Hintergrund der großen gegebenen Potenziale ist eine Überprüfung der auf Iserlohn ausgerichteten regionalen SPNV-Angebote in Verbindung mit einer optimalen Verknüpfung der Systeme Bus-Schiene anzustreben (Abstimmung der Aktivitäten NVP Kreis MK <> SPNV NVP (ZRL)).	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Iserlohn	Karte 8:	Linie 13: Verspätung durch äußere Einflüsse, auch durch langen Linienweg: Vorsicht – zukünftige Erschließung / Auswirkungen der neuen Gesamtschule Seilersee beachten! Auch andere Linien 7, 17 können betroffen sein.	Kenntnisnahme	Karte 8 visualisiert Rückmeldungen der VUs im Frühjahr 2015
Stadt Iserlohn	Karte 8	Umplanung der Linien - auch der 13 - sind zwischen den Planungsbeteiligten abzustimmen.	Kenntnisnahme	Karte 8 visualisiert Rückmeldungen der VUs im Frühjahr 2015
Stadt Iserlohn	Karte 8	Verknüpfungs- und Anschlussprobleme bestehen nicht nur am Stadtbahnhof sondern auch an anderen Haltepunkten.	Kenntnisnahme	Karte 8 visualisiert Rückmeldungen der VUs im Frühjahr 2015
Stadt Iserlohn	Karte 9	Die mit Mängeln behaftete Relation Iserlohn-Sümmern-Menden fehlt in der Karte.	Berücksichtigung	Wird aufgenommen.
Stadt Iserlohn	Karte 10	Die Erschließungsqualität wird nur anhand der räumlichen Einzugsbereiche beurteilt. Die Andienungshäufigkeit und die im Einzugsgebiet der Haltestellen gegebenen Potenziale fließen nicht ein in die Qualitätsbewertung. U.a. im Norden Iserlohns entsteht der Eindruck eines ausreichenden, nicht ausbauwürdigen Angebotes. Hier besteht durchaus Verbesserungspotenzial (Sümmern/Gewerbegebiete.)	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Karte 13	Siehe Ausführungen zu Karte 7.	Kenntnisnahme	Reisezeit- und Verbindungsdefizite bestehen nicht zwischen Iserlohn und Menden
Stadt Iserlohn	Karte 15	Nur Linie 5, 6 und 8 über Bf Letmathe. Die Erschließungskräftigen Linien 15 und 16 sind nicht genannt, obwohl darauf hingewiesen wurde.	Berücksichtigung	Linien 15 und 16 werden ergänzt.
Stadt Iserlohn	Karte 15	Gesamtschule Seilersee: Verbindungskonzept fehlt.	Berücksichtigung	Aufnahme in Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn. Nach Aussage der MVG befindet sich die Anbindung der neuen Iserlohrer Gesamtschule bereits in Abstimmung mit der Stadt.
Stadt Iserlohn	Karte 15	Linie 13: Wegfall der umwegigen Führung – diese Planung ist nicht abgestimmt (Gesamtschule Seilersee! Für Feinerschließung im Zentrumsrand Iserlohn würde ein Angebot entfallen).	Kenntnisnahme	Entfallenes Angebot wird durch geänderte Linienführung der Linie 22 aufgefangen
Stadt Iserlohn	Karte 15	Anbindung des Bereiches Sümmern Dahlbreite zwar wünschenswert. Angebotsverdichtung Sümmern + Industriegebiet Rombrock aber wichtiger.	Kenntnisnahme	-
Stadt Iserlohn	Karte 11+12	Nach der Karte sollen nahezu in ganz Iserlohn die Qualitätsstandards Bedienungsqualität eingehalten sein. Dieses Ergebnis wirft u.a. bei einem Vergleich mit den Ergebnissen des VEP zahlreiche Fragen auf (Gültigkeit / Überprüfung von Einzelstandards etc.).	Berücksichtigung	Karte 12 stellt die Defizite für Nebenverbindungen und die Erschließungskategorie Ortsteil/Siedlung dar. Ein entsprechender Hinweis wurde aufgenommen.
<b>Stadt Halver</b>				
Stadt Halver		Von der Stadt Halver bestehen keine Bedenken bezüglich der Aussagen bzw. der Festsetzungen im Entwurf des Nahverkehrsplans MK. Es werden keine Anregungen gegeben oder Änderungsvorschläge gemacht.	Kenntnisnahme	-
<b>Stadt Hemer</b>				
Stadt Hemer		Der Märkische Kreis (MK) verfolgt mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für das Kreisgebiet für die kommenden fünf Jahre (NVP-MK 2017-2022) vorrangig die Zielsetzung, den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr im Zuge einer Direktvergabe mittels eines öffentliche Dienstleistungsauftrags (ÖDA) weiterhin an das kreiseigene Unternehmen Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG)	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>zu vergeben.</p> <p>Der vorgelegte Entwurf für den NVP dient dieser Zielsetzung, die Festlegung von Qualitätsstandards ist die notwendige Voraussetzung zur Erreichung der Zielsetzung.</p> <p>Die Stadt Hemer unterstützt diese Zielsetzung ausdrücklich. Die ebenso mögliche wettbewerbliche Vergabe der Leistungen, aufgrund des Leistungsumfangs vermutlich dann in einem europaweiten Verfahren, wird dagegen als nicht vorteilhaft angesehen; es steht vielmehr zu vermuten, dass dann der derzeit bestehende „kurze Draht“ zum Nahverkehrsunternehmen, etwa bei Fragen zum Schülerverkehr, verloren geht.</p>		
Stadt Hemer	-	<p>Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr beträgt im Nordkreis lediglich ca. 6-9% (vgl. VEP-2015: S. 111); dies ist für einen Ballungsrandbereich schon sehr gering. Es steht zu vermuten, dass die Zahlen für den Südkreis noch schlechter ausfallen.</p> <p>Dramatisch wird diese Aussage aber bei Betrachtung der Tab. 14 (S. 49), die für den Zeitraum 2006-2014 kreisweit einen Fahrgastrückgang von über 20% aufzeigt. Leider liegen keine teilsräumlichen Daten vor. Hier ist ein deutliches Gegensteuern erforderlich, der zeitgleich erarbeitete interkommunale Verkehrsentwicklungsplan Iserlohn-Hemer-Menden (VEP) nennt als Zielsetzung die Steigerung des ÖPNV-Anteils auf 8-10%, keinesfalls ein besonders ambitioniertes Ziel, dennoch eine klare Aufforderung zur Trendumkehr; diese ist aus Sicht der Stadt Hemer dringend geboten, es muss deshalb die Aufgabe des Nahverkehrsplans sein, die notwendigen Wege für diese Trendumkehr im Maßnahmenanteil aufzuzeigen und umzusetzen.</p>	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.5	<p>Hemer hat keinen eigenen Anschluss an das Schienennetz, die nächstgelegenen Bahnhöfe sind Iserlohn, Menden und Altena. Über die Linie 1 Iserlohn – Hemer – Menden sowie über die Linie 33 Hemer – Altena ist Hemer an diese Bahnhöfe angebunden, allerdings sind die Fahrzeiten dorthin (ab Hemer-ZOB) mit 20, 28 bzw. 39min sehr lang und zudem mit Umsteigen verbunden. Die Linie 1 gilt zudem als eine der besonders langsamen Linien. Hier ist eine Beschleunigung bzw. Verkürzung der Fahrzeiten vonnöten, um zu einer insgesamt noch mit dem Kfz-Verkehr konkurrenzfähigen Reisezeit zu gelangen. Weiterhin wird auf die Problematik der Anschlusssicherheit am Bahnhof Menden hingewiesen. Hier ist der Übergang so kurz, dass der Zug auf Grund der zwei zu querenden Lichtsignalanlagen oft verpasst wird.</p> <p>Die Beschleunigung der Linie 13 Richtung Iserlohn wird dagegen seitens der Stadt Hemer sehr begrüßt!</p>	Kenntnisnahme	Im Zuge der Anpassungen im Sauerlandnetz (z.B. geänderte Fahrpläne RB54) wird eine verbesserte Bus/Bahn-Verknüpfung in Menden am Bahnhof geprüft.
Stadt Hemer	-	<p>Sowohl nach Nordwesten (Iserlohn-Sümmern) als auch nach Südosten (Balve) fehlen weiterhin direkte Busverbindungen. Besonders die Pendlerverflechtungen (u.a. Berufsschüler) von Balve nach Hemer und weiter nach Iserlohn zeigen, dass eine Verbindung Balve – Hemer (- Iserlohn) mehr als wünschenswert ist. Die Bemühungen der Stadt Balve auf Einrichtung einer solchen regionalen Buslinie werden von der Stadt Hemer ausdrücklich unterstützt. In diesem Zusammenhang fehlt der Prüfauftrag zur Einrichtung einer Buslinie Balve – Hemer, so regt die Stadt Hemer die Schaffung einer neuen Buslinie (z.B. S4) an, die von Balve über Deilinghofen, Sauerlandpark und Hemer ZOB bis Bahnhof Iserlohn führen sollte. Auch wenn der Gutachter hier eine bessere Verknüpfung in Menden für ausreichend erachtet, bleibt die Stadt Hemer bei ihrer Forderung nach einer direkten Verbindung Balve – Hemer und betont erneut, dass das Grundproblem in einer nicht vorhandenen Datenanalyse liegt und das kein kreisweites Verkehrsmodell vorhanden ist. Eine regelmäßige Fahr-</p>	Kenntnisnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vor dem Hintergrund einer verbesserten SPNV-Verbindung durch den neuen Fahrplan im Sauerlandnetz (verbesserten Bus-/Schiene-Verknüpfung in Menden) ab 12/2016 und der Kosten kann eine zusätzliche Linie Balve - Hemer - Iserlohn zur Zeit nicht empfohlen werden.</li> <li>• Ein Nachsteuern innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist möglich.</li> </ul>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		gastzählung, etwa im 5 Jahresrhythmus analog zum Kfz-Verkehr wird als wichtige Grundvoraussetzung für eine sinnvolle ÖPNV-Planung gesehen.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im beschriebenen Fall ist davon auszugehen, dass nur sehr wenige neue Fahrgäste durch eine neue Buslinie gewonnen werden können. Die Gefahr der Fahrgastverlagerung vom SPNV auf den Busverkehr wird als hoch eingeschätzt.</li> <li>• Für die Verbindung Balve – Hemer werden folgende Prioritäten verfolgt: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anpassung der Verknüpfungssituation Bus/Zug in Menden Bahnhof,</li> <li>2. Ausweitung des Bedienungsangebots der Linie 1 zwischen Hemer und Menden (führt zur Auflösung von zu langen Umsteigezeiten),</li> <li>3. Sofern Priorität 1 oder Priorität 2 nicht realisiert werden können, ist die Einrichtung einer neuen direkten Linie erneut zu prüfen.</li> </ol> </li> </ul>
Stadt Hemer	-	Bezüglich der Verlängerung der Linie 2 Richtung Sümmern ist die Schließung der Netzlücke Landhausen – Sümmern im Vordergrund, weniger der Anschluss an/mit der Bahn	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	Karte 10a Tabelle 41	Innerstädtisch übernimmt der Bürgerbus Hemer für große Teile des Siedlungsgebiets die alleinige ÖPNV-Bedienung. Dies gilt für die westliche und östliche Innenstadt, für die südlichen Teile von Sundwig sowie für den Asenberg, den Tannenkopf und die Siedlung Am Teilfeld. Systembedingt kann der Bürgerbus aber nur 4-6 Fahrten pro Werktag und 2-3 Fahrten am Samstag bieten; somit werden große, überwiegend dicht besiedelte Teile des Stadtgebiets nicht vom Linienverkehr der MVG erreicht, dies wird in der Analyse (vgl. Karte 10a, Text S. 118f) nicht adäquat dargestellt, vielmehr wird eine fast flächendeckende Erschließung suggeriert. Die Darstellung sollte also geändert werden.	Kenntnisnahme	Dargestellt wird an dieser Stelle der Erschließungsgrad des öffentlichen Verkehrs. Dabei ist die Bedienungsqualität unberücksichtigt.
Stadt Hemer	-	Weiterhin wird hier aus Sicht der Stadt Hemer ein Großteil des ÖPNV-Potentials vergeben und daher werden auch so viele kurze Strecken mit dem MIV zurückgelegt. Ziel muss es sein, die vorhandenen Potentiale auch abzugreifen. In diesem Zusammenhang wird auf das grundsätzliche Problem für Fahrgäste bei Nutzung des Bürgerbusses, dass die MVG-Fahrkarten nicht anerkannt werden und ein eigener Tarif gilt, verwiesen.	Kenntnisnahme	Abstimmung mit den Bürgerbusvereinen notwendig. Bürgerbustarif außerhalb der Zuständigkeit des NVP.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.5	Zielführend könnte zudem eine räumliche Aufgabenteilung zwischen Bürgerbus und MVG sein, so dass sich der Bürgerbus auf einen Bereich, z.B. östliche Innenstadt (Habichtsweg und Urbecker Straße / Asenberg) konzentriert und hier ein dichteres Angebot ermöglicht, wogegen die MVG mit einer neuen Stadtlinie die westliche Innenstadt (Am Oelbusch, Albert-Schweitzer-Straße) bedienen könnte. Ein ähnlicher Vorschlag findet sich bereits im Buskonzept der Machbarkeitsstudie zur Bahnreaktivierung (Vössing 2015) Ein Prüfauftrag in diese Richtung wird von der Stadt Hemer sehr unterstützt. Sofern für diese Gebiete ein reguläres vertaktetes Angebot in naher Zukunft nicht darstellbar ist, so ist zumindest aber die tarifliche Integration des Bürgerbusses in den Ruhr-Lippe-Tarif zu fordern, damit zur fahrplanmäßigen Benachteiligung nicht auch noch eine tarifliche hinzutritt. Hier sollten die offensichtlich positiven Veränderungen, die der Bürgerbus Balve erfahren hat (Verdoppelung der Fahrgastzahlen von 2013 auf 2014; vgl. S. 49), für eine Übertragung auf den Bürgerbus Hemer geprüft werden.	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag wird aufgenommen (Kapitel 7.1.5)
Stadt Hemer	Kapitel 4.3.2	Weiterhin ist das Angebot abends und am Wochenende nur unzureichend, hier sind die Möglichkeiten bedarfsorientierten Spät- und Nachtverkehren zu prüfen, etwa analog zum Anrufsammeltaxi (AST) Iserlohn. Die in den Standards festgelegte Nachtverkehrszeit (NaVZ) an Sonn- und Feiertagen bereits ab 19:00 Uhr ist für den Nordkreis als Ballungsrandzone nicht akzeptabel, zu fordern ist eine Schwachverkehrszeit mind. bis 21:00 Uhr.	Berücksichtigung	Auf bestimmten Relationen wird aufgrund der Nachfrage an Sonn- und Feiertagen zwischen 19:00 und 22:30 Uhr das Angebot der Schwachverkehrszeit im Bestand auch künftig fortgeführt. Dieser Bedienungszeitraum kann nicht als kreisweiter Standard für alle Relationen definiert werden. Jedoch wird eine „ausgeweitete Schwachverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen“ zwischen 19:00 und 22:30 Uhr im NVP ergänzt. Entsprechend des Status quo ist auf ausgewählten Relationen (z.B. städtisches Angebot) auch weiterhin ein entsprechendes Bedienungsangebot vorzuhalten.
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.1	Der Prüfauftrag zur Fahrgasterhebung wird sehr deutlich begrüßt. Analog zur Straßenverkehrszählung bietet sich ein Rhythmus „alle 5 Jahre“ an. Die damit verbundene Evaluation des Angebots ist folgerichtig.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.2	Der Prüfauftrag zur Umsteigesituation am Stadtbahnhof Iserlohn wird begrüßt, dieser Bahnhof ist der wesentliche Zugang zum Schienenverkehr für alle Hemeraner Bürger.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.3	Die Erweiterung des Fahrplanangebots in Richtung Menden wird begrüßt, sie füllt eine heute bestehende Lücke.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.5	Die vorgeschlagene Verlegung der S3 auf den Linienweg über Sümmern (statt Niederhemer) wird kritisch gesehen; die prognostizierte Reisezeitverkürzung erscheint fraglich, die Problematik Niederhemer besteht nur zu bestimmten Uhrzeiten und die Situation wird durch eine ebenso hohe Stauanfälligkeit am Bräukerweg nicht wirklich verbessert. Zu fragen ist eher, ob die S3 auf dem bestehenden Linienweg nicht wieder eine normale Linie (ex Linie 20) werden sollte und dann alle Haltestellen bedient, die Fahrzeitverlängerung beträgt vermutlich nur 6min (35 statt 29min).	Kenntnisnahme	Aufgabe der S3 ist eine schnelle Verbindung zwischen Iserlohn und Menden (auf schnellstem Weg). Die Anbindung Hemer Zentrum an Iserlohn Bahnhof erfolgt durch die beschleunigte Linie 13. Die Anbindung nach Menden wird über das Angebot der

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Linie 1 hergestellt.
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.5	Die Anbindung Sauerlandpark durch eine Stichfahrt der Linie 2 erfolgt bereits seit Feb. 2016; hier gilt es den Erfolg zu ermitteln. In diesem Zusammenhang wird betont, wie wichtig es ist, die Öffentlichkeit über ein neues Produkt, wie die Anbindung des Sauerlandparks zu informieren. Diese Öffentlichkeitsarbeit sollte seitens der MVG noch stark ausgebaut werden. Wünschenswert ist weiterhin die Ausweitung des Angebots Samstag nachmittags und am Sonntag/Feiertag. Alternativ kommt auch eine Anbindung durch eine neue Linie Balve-Hemer in Betracht.	Kenntnisnahme	Hinweis: In Kapitel 7 wird die Einführung einer Probephase beschrieben. Entsprechende Evaluationen sind Teil hiervon.
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.7	Die (Rück-)Umwandlung der ALF-Linie 3 in eine reguläre Linie ist sehr zu begrüßen, zumal damit auch die Problematik der Patienten der LWL-Klinik (sowie den Besuchern) behoben wird; für diesen Personenkreis stellt die Thematik Voranmeldung eine hohe Hürde dar. Wichtig ist allerdings, dass der heute gebotene Stundentakt beibehalten wird. Offen bleibt, ob die heute vorhandenen Stichwege nach Frönsberg, Heidermühle und zum Neubaugebiet Iserbach dann noch angefahren werden können	Kenntnisnahme	Eine Bedienung ist im Maßnahmenkonzept vorgesehen.
Stadt Hemer	Kapitel 4.3.9	Die Linie 3 stellt heute eine gut an die räumliche Situation angepasste Linie dar, dies gilt es zu erhalten. Aus der Hemeraner ÖPNV-AG ist mitzunehmen, dass die gefahrenen Standards auf dieser Linie oft nicht optimal sind. So ist die Schiebetür des Busses insbesondere für alte Leute oft nur schwer zu öffnen. Weiterhin ist das Fahrzeug nicht behindertengerecht und auch der Transport von Kinderwagen oder Rollatoren ist nahezu nicht möglich. Außerdem scheinen nicht immer genügend Kindersitze im Bus vorhanden zu sein. Wir bitten dies für die Zukunft zu verbessern	Kenntnisnahme	Qualitätsstandards für die Fahrzeuge wurden im Anforderungsprofil getroffen. Diese gelten auch für die Linie 3.
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.8	Der Prüfauftrag für die Einrichtung von Nachtverkehrsangeboten wird begrüßt, hier besteht gegenüber anderen Kreisen (Unna, Soest, HSK) ein erkennbarer Nachholbedarf.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	Kapitel 7.1.8	Der Prüfauftrag für weitere Fahrten zur Fa. Grohe ist prinzipiell richtig, allerdings erscheint zusätzlicher Bedarf nur in den frühen Morgen- bzw. späten Abendstunden zu bestehen, ansonsten hält die Linie 1 alle 30min an der Haltestelle Edelburg an der B7; dort besteht ein direkter Werkszugang.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	Kapitel 7.2	Der Prüfauftrag zur Anschlusssicherung, hier Deilinghofen-Kirche (L2/ALF25) sowie Ihmert-Berkenhoff (L33/ALF4), ist prinzipiell richtig der Stadt sind aber diesbezüglich keine Klagen bekannt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 20	Hemer als Mittelzentrum nennen, was derzeit nur tangential über die S3 als Schnellbuslinie an den SPNV angebunden ist. Bei Umsetzung der geplanten Verlegung der S3 dann nicht mal mehr über eine Schnellbuslinie!	Kenntnisnahme	Hemer ist als Mittelzentrum benannt.
Stadt Hemer	S. 24	Reaktivierung Schiene: statt von Ausbau sollte von Wiederherstellung gesprochen werden, primär Menden – Hemer; theoretisch auch bis Iserlohn	Berücksichtigung	Angabe wird geändert.
Stadt Hemer	S. 30	Bevölkerungszahl Hemer 2013 stimmt nicht mit den hier vorliegenden Zahlen überein (31.12.2013): 37.488 EW, davon 1.023 Nebenwohnsitze (dito Karte 2)	Kenntnisnahme	Grundlage bildete eine über den Kreis zur Verfügung gestellte einheitliche Datenstatistik für alle Städte und Gemeinden.
Stadt Hemer	S. 32	Unter anderem hier, aber auch sonst im Text wird immer wieder auf die starke Verflechtung im Nordkreis zwischen Iserlohn – Hemer und Menden verwiesen. Sehr gut!	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 34	Tab. 5 hier fehlt die LWL Klinik in Frönsberg. Bitte mit 400 Betten und xy Mitarbeitern ergänzen.	Berücksichtigung	Angebe wird ergänzt.
Stadt Hemer	S. 35	In der Aufzählung der Siedlungsbereiche ohne Läden mit Gütern des täglichen Bedarfs fehlen für Hemer: Stübecken, Ihmert (nur Kiosk), Bredenbruch, Stephanopel, Brockhausen und Apricke.	Berücksichtigung	Angaben werden ergänzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Hemer	S. 35	Zum Abschnitt Flüchtlingsunterkünfte sollte die dauerhaft eingerichtete Landeserstaufnahmestelle in Deilinghofen genannt werden. Hier sind derzeit ca. 650 Personen untergebracht, eine Erweiterung auf 800 – 1200 Unterbringungsplätze wurde im Dez. 2015 vom Rat der Stadt Hemer befürwortet.	Berücksichtigung	Angabe wird ergänzt.
Stadt Hemer	S. 36	zweite Zeile: hier besser „mittleren und kleinere Städten“ formulieren	Berücksichtigung	Angabe wird korrigiert.
Stadt Hemer	S. 37	Tabelle 7 zum RB 53: 30-min-Takt nur zw. Dortmund und Schwerte sowie einzelne Taktverdichtungen bis Iserlohn vorhanden	Berücksichtigung	Angabe wird ergänzt.
Stadt Hemer	S. 37	Tabelle 8 Hemer-Klusenstein als „zurzeit außer Betrieb“ ergänzen	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 40	Spezifische Eigenschaften der ALF: In Hemer derzeit 60 Minuten Vorlauf, hier wünscht sich die Stadt Hemer eine Reduzierung des Vorlaufs auf 45 besser noch 30 Minuten!	Kenntnisnahme	Hinweis: In den Fahrplänen 2016/2017 sind die seit 1.2.2016 geltenden 45 Minuten bereits dargestellt.
Stadt Hemer	S. 41	Tabelle 10 Linie 13: Sa ab 14:00 nur noch T120, So für Hemer nur T120 ALF Linie 26 verkehrt nicht in Hemer Linie 204 auch in Hemer	Berücksichtigung	Angaben werden korrigiert.
Stadt Hemer	S. 55	Umsteigebeziehung Bus-Bus in Hemer auch an Westig-Drehscheibe sowie Niederhemer	Berücksichtigung	Angaben werden ergänzt.
Stadt Hemer	S. 71	Warum beginnt sonn- und feiertags die NaVZ bereits um 19:00 Uhr?	Berücksichtigung	Auf bestimmten Relationen wird aufgrund der Nachfrage an Sonn- und Feiertagen zwischen 19:00 und 22:30 Uhr das Angebot der Schwachverkehrszeit im Bestand auch künftig fortgeführt. Dieser Bedienungszeitraum kann nicht als kreisweiter Standard für alle Relationen definiert werden. Jedoch wird eine „ausgeweitete Schwachverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen“ zwischen 19:00 und 22:30 Uhr im NVP ergänzt. Entsprechend des Status quo ist auf ausgewählten Relationen (z.B. städtisches Angebot) auch weiterhin ein entsprechendes Bedienungsangebot vorzuhalten.
Stadt Hemer	S. 73	Tabelle 24: eine einheitliche Darstellung von Haltestellen mit Taktverkehr und Bürgerbushaltestellen ist irreführend, hier sollte eine Differenzierung erfolgen	Kenntnisnahme	Der Einzugsradius der Haltestellen orientiert sich am Gebietstyp.
Stadt Hemer	S. 75	Tabelle 25: im Titel sollte von Mindestbedienung gesprochen werden	Kenntnisnahme	Im Kopf der Tabelle ist die Angabe Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten) enthalten
Stadt Hemer	S. 77	Tabelle 26: die „Oberzentren“ innerhalb des MK können nicht mit den landesplanerischen Oberzentren Hagen und Dortmund gleich behandelt werden, hier ist eine klare Differenzierung erforderlich (dito Karten 6 und 7)	Kenntnisnahme	Der Hinweis ist richtig. Es gilt aber zu beachten, dass die Distanz zu den genannten nächstgelegenen Oberzentren hier entscheidend ist.
Stadt Hemer	S. 78	Tabelle 27: bitte auch Westig-Drehscheibe und Niederhemer aufführen	Kenntnisnahme	Die genannten Verknüpfungspunkte entfalten im Gesamtsystem eine nicht so hohe

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Bedeutung, wie die hiermit in direkter Beziehung stehenden Verknüpfungspunkte Hemer ZOB, Iserlohn Stadtbahnhof etc., weshalb hier auf Anforderungen an die Umsteigezeit verzichtet wird.
Stadt Hemer	S. 84	Tabelle 28: entweder wird eine Unterkategorie IIIb eingeführt für Haltestellen im Außenbereich, die geringere Standards erfordern oder die Kategorie IV wird ausgedehnt, in dieser Form so nicht leistbar, dies gilt insb. für Beleuchtung, Sitzgelegenheit und Abfallbehälter sowie eine barrierefreie Ausstattung, derzeit werden alle Wartehallen in Hemer 4x im Jahr professionell gereinigt, des Weiteren bei Bedarf gefegt, mehr ist nicht leistbar.	Kenntnisnahme	Vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung, die der Haltestelle als Zugangspunkt zum ÖPNV zukommt, wird an der Kategorisierung wie dargestellt festgehalten. Dabei sind die Haltestellen der Kategorie IV nicht zwingend barrierefrei auszubauen. Haltestellen der Kategorie III müssen, bis auf die Einrichtung einer DFI sowie ohne Verstärkung des Fahrbahnaufbaus, barrierefrei gestaltet werden. Weitere Ausnahmen von der Barrierefreiheit werden durch die erörternden Fußnoten definiert. Es sollte in der Laufzeit des NVP überprüft werden, ob die Kategorisierung der Haltestellen zu undifferenziert für die kommunale Praxis ist. Falls ja, sollte der hier gemachte Vorschlag aufgegriffen werden und Berücksichtigung bei einer Überarbeitung des NVP finden.
Stadt Hemer	S. 95	Tabelle 32: die Liniennetzpläne sollten eine Unterscheidung in regelmäßige und nur temporäre Linien beinhalten (z.B. gestrichelt)	Berücksichtigung	Ein Hinweis wird aufgenommen
Stadt Hemer	S. 97	Tabelle 34: ein Zugang der Bürgerbüros zur elektronischen Fahrplanauskunft ist wünschenswert, primär aber sollten gedruckte Informationen bereit gehalten werden; echte Beratung muss in den Kundencentern der VU erfolgen	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 98	Tabelle 35: die maximale Buchungsdauer muss unter einer Stunde liegen, z.B. 45min, anzustreben sind 30min. Laut der MVG ist die Reduzierung der Anmeldezeit bereits im Februar von 60 auf 45 Minuten erfolgt. Leider ist diese Information weder der Stadt noch dem Kunden gegenüber publiziert worden und auch in den Aushängen zumindest zunächst falsch veröffentlicht worden. Hier wird die häufig mangelnde Kommunikation der MVG deutlich, dies sollte als wichtiger Bestandteil der Qualitätsstandards gefordert werden.	Berücksichtigung	45 Minuten wird aufgenommen. Hinweis: In den Fahrplänen 2016/2017 sind die seit 1.2.2016 geltenden 45 Minuten bereits dargestellt.
Stadt Hemer	S. 101	Controlling: Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestelleninformationen ... spätestens nach 10 Werktagen sollen Kunden eine Antwort ...	Berücksichtigung	Hinweis wird aufgenommen
Stadt Hemer	S. 103	Tabelle 36: An der Grundschule Ihmert ist die morgendliche Ankunft aus Bredenbruch bereits um 7:20 Uhr (Schulbeginn 7:45 Uhr), hier ergibt sich die Problematik der Betreuung durch die Lehrkräfte vor Schulbeginn. Von daher sind die festgelegten maximalen Zeiten zwischen Busankunft und	Kenntnisnahme	Entsprechende Einzelfallsituationen in der Schülerbeförderung sind mit allen betroffenen Institutionen zu erörtern, und etwai-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Schulbeginn kritisch zu prüfen und ggf. zu kürzen. Grundsätzlich können die festgelegten Wartezeiten in Kombination mit der maximalen Wegedauer über 4 Stunden tägliche Wegezeit bedeuten; Ganztagskinder sind dann u.U. über 10 Stunden außer Haus, hier sollte über eine Verkürzung der Zeiten, insbesondere zu Schulbeginn nachgedacht werden, u.U. mit einer Ausnahmeklausel		ge Maßnahmen zur Verbesserung (vor dem Hintergrund der in Kapitel 4.3.15 definierten Standards im Schülerverkehr) zu initiieren. Im NVP wird ergänzend dargestellt, dass Anforderungen die über die im Kap. 4.3.15 definierten Standards hinausgehen, gemäß Verursacherprinzip vom jeweiligen Besteller zu finanzieren sind.
Stadt Hemer	S. 104	Tabelle 36: für Grundschüler ist eine Sitzplatzgarantie zu fordern	Kenntnisnahme	Ist in dieser Generalität nicht darstellbar
Stadt Hemer	S. 104	Mobilitätsmanagement: der Ansatz ist begrüßenswert, allerdings bleibt offen, wer für diese Aufgabe verantwortlich zeichnen soll; der Aufgabenträger MK? das Verkehrsunternehmen? die Kommunen?	Kenntnisnahme	Hinweis Text: Erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure
Stadt Hemer	S. 106	Tabelle 38: die dargestellten Verspätungen im Stadtgebiet Hemer sind bekannt, eine Überprüfung der Signalplanung ist in Vorbereitung. Ursache des hohen Verkehrsaufkommens ist die übergroße MIV-Nutzung selbst auf Kurzstrecken, hier könnte der ÖPNV selber merklich zur Verbesserung der Situation beitragen, wenn für die westliche und östliche Innenstadt ein reguläres Angebot bereitgehalten würde.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 108	Eine produktbezogene Vermarktung setzt in erster Linie eine differenzierte Liniennummerierung voraus (analog WVG-Linien; C1, C2, R33, ...)	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 109	Zusätzliche Anforderungen an Bürgerbusse sollten nur eine Kann-Vorschrift sein, das Ehrenamt darf nicht überfordert werden. Die Anbindung des Sauerlandparks in Hemer erfolgt seit Feb. 2016 per Stichfahrt der Linie 2; denkbar ist aber auch eine Einbindung in eine neue Linie Balve – Hemer	Kenntnisnahme	Hinweis: Hier sind nur die Anmerkungen der Verkehrsunternehmen im Rahmen der schriftlichen Beteiligung dargestellt. Hieraus wird keine direkte Forderung abgeleitet
Stadt Hemer	S.110	Tabelle 39: hier oder eigene Tabelle; es fehlen definierte Umsteigezeiten zwischen Zug und Bus, z.B. für den Stadtbahnhof Iserlohn aber auch für Menden und Altena L2/3/13 Problem Sundwig Meise, FR Innenstadt: hier könnte eine Verlegung vor ehemals Radspport Schüttler zielführend sein; grundsätzliches Problem von Busbuchten	Kenntnisnahme	Definierte Umsteigezeiten sind im Kapitel 4.3.5 dargestellt
Stadt Hemer	S. 112	Tabelle 40: die Überfüllungen der Fahrzeuge zu Schulbeginn sind bekannt, da es sich insb. bei Linie 1 schon regulär um Gelenkbusse handelt, können nur Zusatzfahrzeuge die Problematik lösen, diese bedeuten aber zusätzliche Kosten	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 113	Die Anmeldezeit für ALF von mind. 60min ist insb. bei der Linie 3 ein großes Ärgernis, da die Kleinbusse im Stundentakt fahren; wer einen verpasst, kann dann erst den übernächsten bestellen, hier ist eine Verkürzung auf 30min, max. aber 45min unabdingbar. Weiterhin fehlt ein Wochenendangebot in Richtung Sauerlandpark, das jetzt geschaffene Angebot der Linie 2 gilt nur werktags und Samstag-Vormittag. Wünschenswert ist weiterhin eine Wiederinbetriebnahme des Hp Klusenstein als Bedarfshalt mit Verknüpfung zur ALF-Linie 25, insbesondere auch im Freizeitverkehr (Wanderer etc.)	Kenntnisnahme Berücksichtigung Kenntnisnahme	siehe Hinweis oben, Anmeldezeit bereits auf 45 Minuten geändert. Prüfauftrag zum Wochenende wird in NKHMI-MN-5 ergänzt -
Stadt Hemer	S. 114	Tarif: es fehlt ein 1-Personen-Tagesticket vor 9 Uhr	Kenntnisnahme	Hinweis: Die Einführung eines TagesTicket 1 Person startet im August 2016

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Hemer		Des Weiteren fehlt die Anerkennung des Ruhr-Lippe-Tarifs auch im Bürgerbus (s.o.)	Kenntnisnahme	Hinweis: Tarif im B-Bus: Über die Anerkennung entscheidet der B-Bus-Verein
Stadt Hemer		Nachtbusangebot: die bisherigen Bemühungen der Stadt Hemer auf Einrichtung eines AST analog zu bzw. in Kombination mit Iserlohn waren nicht erfolgreich, dennoch wird hier weiterhin ein Mangel gesehen	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 116	Die pauschal als gut bezeichnete Erschließungsqualität wird zurückgewiesen, bei Betrachtung allein der regulären Linien (ohne Bürgerbus) zeigen sich im Stadtgebiet Hemer deutliche Erschließungsdefizite	Kenntnisnahme	Dargestellt wird an dieser Stelle der Erschließungsgrad des öffentlichen Verkehrs. Dabei ist die Bedienungsqualität unberücksichtigt.
Stadt Hemer	S. 132	Der festgestellte Mangel bei der Bedienungsqualität L1/S3 am Sonntagmorgen sollte durch eine zusätzliche Fahrt der L1 behoben werden. Beim festgestellten Mangel in Apricke am Sonntagmorgen besteht kein Handlungsbedarf	Berücksichtigung	Eine zusätzliche Fahrt am Sonntagmorgen wird in der Maßnahme BA-MA-1 aufgenommen.
Stadt Hemer	S. 140	Von den festgestellten Mängeln im Kernbereich von Hemer ist insbesondere der letzte Punkt gravierend: die westliche und östliche Innenstadt benötigen ein regelmäßiges Angebot z.B. in Form einer Kleinbuslinie mind. im 60min-Takt,	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag wird aufgenommen (Kapitel 7.1.5)
Stadt Hemer	S. 140	Das Wochenendangebot in Richtung Menden ist auf einen 30min-Takt zu verdichten	Kenntnisnahme	Die Relation Hemer – Menden ist der Verbindungskategorie Hauptverbindung zugeordnet. Hierfür ist eine Bedienung im Stundentakt am in der SVZ ausreichend. An Samstagen in der NVZ besteht ein halbstündliches Angebot. Ein Nachsteuern innerhalb der Laufzeit des NVP ist möglich.
Stadt Hemer	S. 143	Tabelle 46: die aufgezeigten Überschreitungen des Standards sind nachfragegerecht, für die Achse Iserlohn-Hemer ist zudem zu beachten, dass zwei grundsätzlich verschiedene Linienwege (Westig bzw. Hemerhardt) hier zusammengezählt worden sind. Die Notwendigkeit aktueller Fahrgastzahlen wird genauso gesehen	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 148	Tabelle 47: (s.o.) es fehlt eine Verbindung nach Balve!!!	Kenntnisnahme	Vor dem Hintergrund des vorhandenen SPNV-Angebots (Parallelität), der fehlenden Unterwegs-Einsteiger, der nur geringen Fahrtzeitverbesserungen (Berücksichtigung neuer Fahrplan Sauerlandnetz und einer verbesserten Bus-/Schiene-Verknüpfung in Menden) und der hohen Kosten kann eine zusätzliche Linie Balve - Hemer - Iserlohn nicht empfohlen werden.
Stadt Hemer	S. 148	Die Linie 1 ist zu langsam, eine konsequente Beschleunigung nötig	Kenntnisnahme	Im Kapitel 7.2 wurde ein allgemeiner Prüfauftrag zur ÖPNV-Beschleunigung formuliert
Stadt Hemer	S. 153	Tabelle 48: Stadtbahnhof Iserlohn: es fehlen die Übergangszeiten von/zur RB 53 nach Dortmund,	Berücksichtigung	Die Anschlussbeziehung RB53/Linie 1 wird

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		neben der zu langen Fahrzeit der L1 kommen hier (und in Kalthof und Schwerte) weitere Verlustzeiten auf dem Weg von Hemer bis nach Dortmund, hier ist auf der gesamten Relation Handlungsbedarf		ergänzt. Die Überprüfung erfolgt auf Grundlage der Fahrpläne. Auswertungen die etwaige Verspätungen der Linien berücksichtigen, liegen als Datengrundlage nicht vor.
Stadt Hemer	S. 159	Auch die Linie 10 ist eine rein schulbezogene Linie, fehlt in der Auflistung die Voranmeldefrist variiert zwischen 30 und 60 min	Berücksichtigung	wird ergänzt/korrigiert
Stadt Hemer	S. 160	Eine gradlinigere Führung der Linie 13 wird ausdrücklich begrüßt	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 165	Fahrradboxen für Radreisende: auch für den ZOB oder am Sauerlandpark sinnvoll	Bereits berücksichtigt	ZOB: Tabelle 28 und Tabelle 29 und 51
Stadt Hemer	S. 167	Ehemalige Telefonzelle am ZOB mangels Nachfrage von Telekom abgebaut. Die Forderung nach einer Telefonzelle am ZOB (S. 167) ist durch die weite Verbreitung des Handys nicht mehr zeitgemäß und sollte gestrichen werden.	Kenntnisnahme	Der Fokus liegt auf dem Sicherheitsaspekt und der Möglichkeit einen Notruf absenden zu können. Hierfür können auch festinstallierte Telefone zum Einsatz kommen
Stadt Hemer	S. 169	Die Mängel an Niederhemer, Auf dem Hammer und Zeppelinstraße werden geprüft	Kenntnisnahme	-
Stadt Hemer	S. 181	Tabelle 52: für Hemer ist die EW-Prognose „leicht fallend“, die Zahlen der zentralen Asylbewerberunterkunft in Apricke müssen herausgerechnet werden, vgl. VEP. Entsprechend sind auch die Folgetabellen und –texte zu korrigieren	Kenntnisnahme	Grundlage bildet eine über den Kreis zur Verfügung gestellte einheitliche Datenstatistik für alle Städte und Gemeinden.  Hinweis: Da hier das zukünftige Verkehrsaufkommen prognostiziert wird, ist dem Sachverhalt Beachtung zu schenken, dass die Bewohner der Asylbewerberunterkunft am Verkehrsgeschehen teilnehmen und somit auch Fahrgäste des ÖPNV sein können.
Stadt Hemer	S. 204	Bezüglich der Linie 13 wird erwartet, dass die Schleife Sundwig erhalten bleibt, dies sollte im NVP ergänzt werden.	Berücksichtigung	Im Linienweg ergänzt
<b>Stadt Lüdenscheid</b>				
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 2.2.4	Es wird die Ergänzung der Maßnahme Bahnhof und deren entsprechende Finanzierung angeregt	Kenntnisnahme	Die Finanzierung der Maßnahmen der DB Netz wie des Umbaus des Bahnhofs Brügge erfolgt aus Mitteln der Anlage 8.7 "Nahverkehr" der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB.
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 4.3.2	Die Anpassung der Verkehrszeiten sollte sich im Fahrtenangebot widerspiegeln (vgl. 7.6 Linienliste im Maßnahmenkonzept). Insbesondere fehlt hier ein erweitertes Fahrtenangebot am Samstagnachmittag ab 14:00 Uhr im Rahmen der Anpassung an die allgemeinen Ladenöffnungszeiten.	Kenntnisnahme	-
Stadt	Kapitel 4.3.8	Nicht nachvollziehbar ist die Zuordnung der Haltestellen Höh/Abzw. Krankenhaus und Kreishaus	Kenntnisnahme	Vor dem Hintergrund der vorliegenden

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Lüdenscheid		zur Kategorie II. Da an diesen Haltestellen die Standards mit erster Priorität auch durch die Kommune umzusetzen sind, fordern wir eine Abstimmung mit der Stadt Lüdenscheid. Voraussetzung hierfür sind aktuelle Haltestellenbelastungen (Aus-, Ein- und Umsteiger).		Daten, Informationen und Hinweise wird daran festgehalten, die genannten Haltestellen als aufkommensstark zu klassifizieren. Sämtliche Hinweise zu Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigen die Situation der Baulastträgerschaft und geben vor, dass jeweils eine Umsetzung nur in enger Abstimmung der beteiligten Akteure stattfinden soll.
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 4.3.8	Ergänzung der Fußnote 29 (Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.) für die folgenden Ausstattungsmerkmale: - barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle - 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 Auskrümmung der Rampe)	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 6.1.1	Im Rahmen der Analyse wird auf Prognosedaten zur Bevölkerungsentwicklung zurückgegriffen, die mit dem Prognosetools „Demosim“ generiert wurden. Grundsätzlich wird begrüßt, dass hier die Möglichkeit genutzt wird die Daten aus dem Meldewesen und keine IT-NRW Zahlen für eine Prognose zu nutzen. Diese Vorgehensweise wird auch bei der Stadt Lüdenscheid gepflegt, die ebenfalls „Demosim“ nutzt. Grundsätzlich sollten aber die entsprechenden Prognoseannahmen und Stützzeitpunkte beschrieben werden, damit die Prognose nachvollziehbar ist. Bei dem Tool handelt es sich um eine Anwendung die von Statmath zur Verfügung gestellt wird, wobei es jedoch im Ermessen des Anwenders – hier der Märkische Kreis - liegt welche Parametereinstellungen vorgenommen werden. Diese sollten entsprechend nachvollziehbar dokumentiert und beschrieben werden, so bleibt z.B. unklar ob sich der Hinweis auf erhöhte Ausweisung von Baugebieten in Nachrodt-Wiblingwerde auf die Parametereinstellungen ausgewirkt hat. In diesem Zusammenhang erscheint es grundsätzlich sinnvoll neueres Datenmaterial zugrunde zu legen und den Stichtag eindeutig nachvollziehbar anzugeben. Es wird vermutet, dass es sich bei den Ausgangsdaten um Zahlen mit Stichtag 31.12.2011/01.01.2012 handelt, wobei es ohne großen Aufwand möglich sein sollte den Datenbestand vom 31.12.2015/01.01.2016 einzustellen. Ferner sollte berücksichtigt werden, dass gerade in den letzten Jahren einige Trendverschiebungen stattgefunden haben. So ist für Lüdenscheid in den letzten Jahren ein ausgeglichenes leicht positives Wanderungssaldo festzustellen, welches wesentlich auf Zuzügen aus dem europäischen Ausland beruht. Ferner ist in Lüdenscheid auch ein Anstieg der Geburtenzahlen festzustellen. Beide Trends werden im Rahmen des vermutlich verwendeten Standardszenarios auf Basis der veralteten Bevölkerungszahlen nicht ausreichend berücksichtigt. Für Lüdenscheid kann daher nicht - ohne besondere sachliche Begründung - weiter von negativen Wanderungssalden bei jährlich (kontinuierlich bis 2030) von -300 Personen ausgegangen werden, wenn derzeit real sogar positive Wanderungssalden verzeichnet werden. Somit wird bei einem weiterhin ausgeglichenen Wanderungssaldo für 2030 eine Bevölkerungszahl	Kenntnisnahme	Grundlage bildet eine über den Kreis zur Verfügung gestellte einheitliche Datenstatistik für alle Städte und Gemeinden. Bezüglich der Fortschreibung / Verbesserung der Daten ist Rücksprache mit dem MK zu halten.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		von rund 69.000 erwartet. Bei den Geburten wird dringend ein Abgleich mit der Realentwicklung der letzten Jahre empfohlen. Insgesamt ist es dringend erforderlich die Annahmen zur Prognose kritisch zu hinterfragen, nachvollziehbar darzustellen und entsprechende Korrekturen eventuell auch im Rahmen eines alternativen Szenarios vorzunehmen.		
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 7.1.1	Erschließung Hasley / Nattenberg: Die Erschließung des dicht besiedelten Stadtteils Hasley sowie der Sport- und Freizeiteinrichtungen am Nattenberg sind aus Sicht der Stadt Lüdenscheid nicht ausreichend. Die Erschließungsqualität kann hier nicht mit den üblichen Maßstäben ermittelt werden, da hier besondere topographische Bedingungen vorliegen.	Berücksichtigung	Aufnahme eines neuen Prüfauftrags im Kapitel 7.1.8
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 7.1.1	Verknüpfung Stadtverkehr – Bahn Bahnhof Lüdenscheid: Bereits heute bestehen große Defizite bzgl. der Erreichbarkeit des Bahnhofes Lüdenscheid (RB 52, ab 2017 auch RB 25) mit dem Stadtverkehr. Es bestehen nicht aus allen Stadtteilen direkte Linienverbindungen zum Bahnhof. Einige Linien fahren den Bahnhof nur aus einer Richtung an. 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).	Berücksichtigung	Aufnahme eines neuen Prüfauftrags im Kapitel 7.1.8
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 7.1.1	Die Stadt Lüdenscheid fordert eine regelmäßige haltestellenbezogene Fahrgasterhebung (Ein-, Aus- und Umsteiger) und Implementierung in das Haltestellenkataster. Diese Daten stellen eine unabdingbare Arbeitsgrundlage zur Erstellung der Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen nach PBefG dar.	Berücksichtigung	Bereits im Kapitel 7.1.1 enthalten
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 7.2	Es wird die Ergänzung der Maßnahme ÖPNV-Verknüpfungspunkt Brügge zur Maßnahme IBGHst (Geplanter Ausbau / Neubau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen) angeregt.	Berücksichtigung	Wird ergänzt.
Stadt Lüdenscheid	Kapitel 7.6	Die Anpassung der Verkehrszeiten sollte sich im Fahrtenangebot widerspiegeln (vgl. 4.3.2).	Kenntnisnahme	-
<b>Stadt Meinerzhagen</b>				
Stadt Meinerzhagen	Linie 252	Die MVG plante die Wanderbuslinie 252 ab Österfeld ins Listertal zu führen und Meinerzhagen und seinen Bahnhof abzubinden. In einer Erörterung der Stadt Meinerzhagen mit der Märkischen Verkehrsgesellschaft wurde jetzt das Thema Wanderbus angesprochen. Dieses Abbinden wird als nicht zielführend für die touristischen Planungen im Bereich der Stadt Meinerzhagen gesehen. Es ist deshalb jetzt geplant, die Route auch für 2016 beizubehalten.  In dem Gespräch wurde auch herausgestellt, dass eine Verbindung zwischen dem Meinerzhagener Bahnhof und dem Listertal bis Hunswinkel/Windebruch für die Erholungs- und Freizeitsuchenden an den Wochenenden und Feiertagen eingerichtet werden sollte.  Damit könnte die Anbindung des Bigge-Listergebietes an den Meinerzhagener Bahnhof und damit Richtung Oberberg und Köln – verbessert werden. Zum anderen wäre eine Möglichkeit geschaffen,	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>dass sich dieser „Freizeitbus“ und der Wanderbus Linie 252 gegenseitig gut ergänzen und zu einem attraktiven Verkehrskonzept im Bereich der Naherholung beitragen.</p> <p>Es wurde angeregt, dies im Rahmen der Anhörung für den Nahverkehrsplan dem Aufgabenträger zur Prüfung anzutragen.</p>		
Stadt Meinerzhagen		Der geplanten Verbesserung der Verbindung Meinerzhagen - (Valbert) - Attendorn durch die Linie R 61 der VWS wird zugestimmt. Anzustreben wäre auch die Übernahme der Verbindung durch die Märkische Verkehrsgesellschaft bis mindestens Valbert	Kenntnisnahme	-
Stadt Meinerzhagen		Ebenfalls wird um Unterstützung des Märkischen Kreises bei der schnelleren Anpassung der Linienzeiten der R61 der Verkehrsbetriebe Westfalen Süd auf die Zeiten des Schienenverkehrs gebeten. Aktuell plant die VWS eine Anpassung für 2018. Es wäre wünschenswert, wenn dies schon früher umgesetzt werden könnte.	Kenntnisnahme	-
Stadt Meinerzhagen	Kapitel 7.1.7	Eine Anbindung des Hauses Nordhelle in Valbert an die Strecke ALF96 durch eine zusätzliche Haltestelle wird ausdrücklich befürwortet. Eine möglichst kurzfristige Umsetzung der Anpassung an die Zeiten des Schienenverkehrs sollte angestrebt werden.	Kenntnisnahme	-
Stadt Meinerzhagen		Im Übrigen verweise ich auf die vorgetragene Neukonzeptionierung eines Freizeitbusses vom Bahnhof Meinerzhagen an die Listertalsperre an Sonn- und Feiertagen. Diese erstrebenswerte Linie könnte eine Freizeitverbindung in das Gebiet der Listertalsperre schaffen und gleichzeitig wäre über die Verknüpfung mit dem Wanderbus, die Nordhelle angebunden.	Kenntnisnahme	-
Stadt Meinerzhagen		Zudem wird der Wegfall einer durchgehenden Busverbindung zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid als kritisch gesehen. Dadurch wäre nur noch eine stündliche Taktung durch den SPNV gegeben und auch eine erhebliche Verschlechterung der Erreichbarkeit durch die Bürger in diesem Bereich. Hier ist vor allem der Schulverkehr allgemein sowie speziell zur freien Schule in Kierspe zu beachten. Aus Sicht der Stadt Meinerzhagen sollte weiterhin eine Standardbusverbindung, in Ergänzung zum Schienenverkehr und den im Status quo verbleibenden relevanten Schulfahrten, in diesem Bereich aufrechterhalten werden. Das angedachte Konzept mit häufigen Wechseln zwischen ALF und Linienverkehr wird als verwirrend und nicht praktikabel eingestuft.	Kenntnisnahme	Die Maßnahmen zum Oberen Volmetal wurden wie folgt weiterentwickelt: Die Linie 58 wird ganztägig zwischen Lüdenscheid Sauerfeld ZOB und Kierspe ZOB im Stundentakt verkehren, am Wochenende bedarfsgesteuert. In ihrer Fahrplanlage wird sie so gestaltet, dass ein Umsteigen am Bahnhof Brügge zur RB52 in der HVZ ermöglicht wird. Außerhalb der HVZ wird die Linie 58 zu Gunsten einer verkürzten Reisezeit zwischen Kierspe und Lüdenscheid den Bahnhof Brügge nicht bedienen. Die Linie 82 verkehrt zwischen Meinerzhagen Bahnhof/ZOB und Kierspe ZOB im Stundentakt, zwischen Kierspe ZOB und Kierspe Feuerwehrgerätehaus Mo-Fr halbstündlich, am Wochenende stündlich. Sie stellt für Meinerzhagen denn Anschluss zur Linie 58 her für ein weitere Fahrtmöglichkeit nach Lüdenscheid. Die Linie 59 entfällt. Die Bedienung des Ortsteils Rönsahl

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				wird wie im Bestand über die Linie 94 sichergestellt. Die Belange des Schülerverkehrs werden im Maßnahmenkonzept angemessen berücksichtigt.
<b>Stadt Menden</b>				
Stadt Menden		Zunächst möchten wir dem Gutachter unsere Anerkennung hinsichtlich der von ihm geleisteten Arbeit aussprechen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Menden		Die Aufstellung des Nahverkehrsplans durch den Märkischen Kreis steht in zeitlichem Zusammenhang mit der Fortschreibung des gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplans Hemer – Iserlohn – Menden, die unmittelbar vor ihrem Abschluss steht. Dankenswerterweise konnten im Dezember des vergangenen Jahres bei einem gemeinsamen Termin des Märkischen Kreises, der Verwaltungen aus Hemer, Iserlohn und Menden sowie der jeweiligen Gutachter die Grundzüge von NVP und VEP aufeinander abgestimmt werden. Einige inhaltliche Differenzen konnten somit schon frühzeitig ausgeräumt werden. Zudem werden im Nahverkehrsplan sowohl die im VEP festgestellten Defizite als auch Lösungsvorschläge und Maßnahmenempfehlungen zitiert.	Kenntnisnahme	-
Stadt Menden	Kapitel 4.1	Das Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Märkischen Kreis findet die eindeutige Zustimmung der Stadt Menden. Es steht im Einklang mit den Zielsetzungen des VEP sowie weiterer Planwerke, wie beispielsweise dem Mendener Klimaschutzkonzept.	Kenntnisnahme	-
Stadt Menden	Kapitel 7.1.1	Der Entwurf des Nahverkehrsplans enthält einen umfangreichen Block aus Bestandsaufnahme bzw. –bewertung. Dieser weist jedoch – aus unserer Sicht – ein strukturelles Problem auf, indem er ohne detaillierte Fahrgasterhebungen auskommen muss. Einzelne Empfehlungen im Berichtsentwurf sind daher vorbehaltlich einer notwendigen Überprüfung unter Verwendung konkreter Analysen zu sehen. Die vom Gutachter empfohlene regelmäßige Erhebung von Nachfragedaten ist daher eindeutig zu unterstützen. Der Vorschlag zur Durchführung von Quelle-/ Zielerhebungen unter den Fahrgästen greift aber zu kurz, da alle Nichtnutzer des ÖPNV unberücksichtigt bleiben und somit vorhandene Potenziale nicht erfasst werden können. In diesem Zusammenhang können die Verflechtungsmatrizen des Verkehrsentwicklungsplans Hemer – Iserlohn – Menden, zumindest für den Nordkreis, eine fundierte Datengrundlage liefern.	Kenntnisnahme	Hinweis: Ein Prüfauftrag wurde bereits im Kapitel 7.1.1 aufgenommen.
Stadt Menden	Kapitel 7.1.5	Vor dem Hintergrund der fehlenden Daten sieht es die Stadt Menden durchaus kritisch, dass im Kapitel „Neukonzeption von Buslinien im Bereich Hemer, Menden und Iserlohn“ die Verlegung der S3 als Maßnahmenempfehlung aufgenommen wurde. Die S3 stellt in ihrem jetzigen Verlauf die schnellste Verbindung zwischen den Stadtzentren von Menden und Iserlohn bzw. der jeweiligen Bahnhöfe dar. Auch Teile Hemers werden von der S 3 bedient. Die vorgeschlagene Verlegung der Route in den Bereich Sümmern hat einen längeren Weg, vor allem in Bezug auf die Verbindung der Stadtzentren zur Folge. Die behauptete Fahrzeitverkürzung kann nicht nachvollzogen werden. Die störungsanfällige Kreuzung Niederhemer wird zwar vermieden, demgegenüber liegen aber auf der geplanten neuen Route mehrere Knotenpunkte, die ebenfalls häufig durch Rückstaus geprägt sind. Zu berücksichtigen ist auch, dass durch die unmittelbar anstehende Umgestaltung der Mendener Kreuzung Balver Straße/ Iserlohner Landstraße eine Fahrzeitverkürzung auf der jetzigen Trasse zu	Kenntnisnahme	An der Maßnahmenempfehlung zur Verlegung der S3 wird festgehalten. Die Aufgabe der S3 ist eine schnelle Verbindung zwischen Iserlohn und Menden. Dabei wird auch das Gewerbegebiet Sümmern-Rombrock aus beiden Städten schnell erreicht.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		erwarten ist. Das mit der Verlegung verfolgte Ziel einer besseren Anbindung von Sümmern bzw. Iserlohner Heide kann nach unserer Ansicht ggf. auch durch eine Optimierung der Linie 22 erreicht werden.		
Stadt Menden	Kapitel 7.1.5	Positiv zu sehen ist die vorgeschlagene neue Stadtbuslinie Menden, die u. a. eine angemessene Erschließung des Ortsteils Schwitten sicherstellt. Allerdings ist bei dem vorgeschlagenen 60-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit darauf zu achten, dass parallele Linien (MVG-Linie 21 bzw. BRS-Linie 514) den Takt verdichten.	Kenntnisnahme	-
Stadt Menden	Kapitel 7 ff.	Als besonders sinnvoll sieht die Stadt Menden auch die Integration des Bürgerbusses Menden in das Tarifsystem des Ruhr-Lippe-Tarifs an. Die Ausdehnung des Fahrtenangebots in den Abendstunden sowie der Prüfauftrag für Nachtverkehrsangebote findet ebenfalls unsere volle Unterstützung.	Kenntnisnahme	-
Stadt Menden	Tabelle 29	Die vom Gutachter vorgenommene Einteilung der Haltestellen in vier Kategorien ist nur bedingt tauglich. Die Kategorie III erweist sich hierbei als großes Sammelbecken mit einem extrem breiten Spektrum. Diese Kategorie beinhaltet mehr als neunzig Prozent der Mendener Haltesteige und bietet somit keinen Ansatz für die Priorisierung bei der notwendigen (barrierefreien) Umgestaltung der Infrastruktur. Lt. Personenbeförderungsgesetz sollen die Ausnahmetatbestände zur Umsetzung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan geregelt werden. Der vorliegende NVP-Entwurf des Märkischen Kreises überträgt diese Aufgabe allerdings einem Gremium, das nur eingeschränkt definiert ist.	Kenntnisnahme	Vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung, die der Haltestelle als Zugangspunkt zum ÖPNV zukommt, wird an der Kategorisierung wie dargestellt festgehalten. Dabei sind die Haltestellen der Kategorie IV nicht zwingend barrierefrei auszubauen. Haltestellen der Kategorie III müssen, bis auf die Einrichtung einer DFI sowie ohne Verstärkung des Fahrbahnaufbaus, barrierefrei gestaltet werden. Weitere Ausnahmen von der Barrierefreiheit werden durch die erörternden Fußnoten definiert. Es sollte in der Laufzeit des NVP überprüft werden, ob die Kategorisierung der Haltestellen zu undifferenziert für die kommunale Praxis ist. Falls ja, sollte der hier gemachte Vorschlag aufgegriffen werden und Berücksichtigung bei einer Überarbeitung des NVP finden.
Stadt Menden	Tabelle 28 und Tabelle 29	Darüber hinaus werden im Kapitel „Qualitätsanforderungen Haltestellen“ konkrete Standards für die Ausstattung definiert, deren Zuordnung zu den einzelnen Haltestellenkategorien ggf. zu hinterfragen ist. Als Beispiel sei hier die Anlage eines Witterungsschutzes genannt, die in zahlreichen Fällen weder umsetzbar noch erforderlich erscheint.	Kenntnisnahme	Hinweis: Der Ausbau soll sukzessive, auf Grundlage einer Prioritätenreihung erfolgen. In der Kategorie III ist der Ausbau mit Witterungsschutz auch nur anzustreben.
<b>Stadt Neuenrade</b>				
Stadt Neuenrade	Kapitel 7.1.7	Aus Sicht der Stadt Neuenrade wird eine Überführung der flexiblen Bedienform Alf 76 in einen regulären Linienbetrieb und dessen Ausweitung als direktes Fahrtenangebot zwischen Neuenrade und Plettenberg befürwortet. Eine hiermit verbundene Kürzung der Alf-Linie 67 (verbunden mit dem Wegfall der Bedienung Affeln und Altenaffeln) erscheint i.d.F. aus wirtschaftlichen Erwägungen sinnvoll.	Kenntnisnahme	-
Stadt		Durch die Kooperation der Gemeinschaftsschule Neuenrade mit dem Burggymnasium Altena ist	Kenntnisnahme	Die Ausgestaltung der Schulverkehre wird

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Neuenrade		eine kurze und sinnvolle Linienverbindung zwischen Neuenrade und Altena für den Erhalt des Schulbetriebes in Neuenrade notwendig und muss auch bei der Überplanung des Nahverkehrsplans besonders beachtet werden. Auch ist eine weitere Aufstockung der Waldorfschule vorgesehen, wobei ein erheblicher Schüleranteil aus den Bereichen Dahle, Evingsen und Altena hier schon jetzt vorhanden ist und sich durch die Aufstockung der Waldorfschule in Neuenrade noch erhöhen wird.		von den verschiedenen Akteuren unterschiedlich bewertet und unterliegt oftmals jährlichen Veränderungen. Im genannten Fall der Waldorfschule ist zu bedenken, dass es sich um eine freie Schule handelt, die sich nicht in der Trägerschaft des MK befindet. Über den Schulverkehr ist kein allg. Verkehrsbedürfnis auf der Relation ableitbar.
Stadt Neuenrade	Karte 4a/4b	Weiterhin fiel bei der Überprüfung der beigefügten Planunterlagen auf, dass in den Plänen 4a und 4b die Darstellungen (Symbole) für den Bereich Neuenrade nicht identisch sind. Zudem fehlen in diesem Bereich die Symbole für Freibad, Rathaus und Waldorfschule (allesamt Hauptanfahrziele) sowie für den Bereich Küntrop Gewerbe/Industriegebiet die Eintragung der Arbeitsplatzsituation in diesem Bereich, die i.d.F. sicherlich auch bemerkenswert ist und daher beachtet werden muss.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt/korrigiert
<b>Stadt Plettenberg</b>				
Stadt Plettenberg		Für die Hauptverkehrszeit wurde (im Planungs- und Umweltausschuss) angeregt, die Linie 73 zwischen dem Oestertal und dem ZOB Grünstraße in einen 30-Minuten-Takt zu bringen, da das Oestertal bisher zu schlecht angebunden sei. Hierbei ist zu bedenken, dass die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs im Oestertal sehr mäßig ist, so dass die dortigen Bewohner/innen auf bessere Verbindungen ins Stadtzentrum angewiesen sind.	Kenntnisnahme	Gemäß Kapitel 4.3.4 wurde für das Fahrtenangebot zwischen Ortsteil/Siedlung und Hauptort ein Mindestbedienungsangebot T 60 Mo-Fr definiert.
Stadt Plettenberg		Es sollte überprüft werden, ob die angeregte Verbindung des einwohnerstarken Stadtteils Eschen an den Bahnhof in Eiringhausen über eine Bürgerbuslinie möglich ist.	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag wird aufgenommen.
Stadt Plettenberg		Die Tatsache, dass ein Schnellbus auf der Linie Plettenberg - Herscheid - Lüdenscheid nicht kommen soll, wird nur deshalb akzeptiert, weil ansonsten der Herscheider Ortsteil Müggenbruch schlechter bedient würde.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg		Es wurde bemängelt, dass auf Schulbuslinien keine Nichtschüler mitgenommen werden.	Kenntnisnahme	Hinweis: Auch schulverkehrsrelevante Fahrten stehen als nach §42 PBefG genehmigten Fahrten Jedermann zur Nutzung zur Verfügung.
Stadt Plettenberg		Die sehr flächige Beklebung der Busse mit Werbeträgern wurde kritisiert, weil sie das Heraus-schauen der Fahrgäste behindere.	Berücksichtigung	Bereits in Tabelle 30: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge berücksichtigt
Stadt Plettenberg	Kapitel 3.2 Karte 4b	Herausnehmen. (Eine Verwaltungsstelle in Ohle ist hier nicht bekannt.)	Berücksichtigung	Korrigiert
Stadt Plettenberg	Kapitel 3.2 Karte 4b	Einstellen. (Wenn das Symbol einen großflächigen Einzelhandelsstandort symbolisiert, müsste für das in Realisierung befindliche Mylaeus-Areal ein weiteres Symbol eingefügt werden.)	Berücksichtigung	Wurde in der Karte 5b als Entwicklungsgebiet eingefügt.
Stadt Plettenberg	Kapitel 4.2.2 Karte 7	Der Linienverlauf Plettenberg – Herscheid ist als Nebenverbindung dargestellt. Die Verbindung von Plettenberg nach Herscheid im Zuge der Linie 54 muss Hauptverbindung werden bzw. bleiben. Das Pendleraufkommen und die Auswertung u.a. in der Netzhierarchie auf Karte 6 belegen, dass zwi-	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen und korrigiert.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		schen Plettenberg und Lüdenscheid eine bedeutende Ziel-/Quellbeziehung besteht. (sh. auch lfd. Nr. 19)		
Stadt Plettenberg	Kapitel 4.3.16	Mobilitätsmanagement. Auch das ISEK Innenstadt Plettenberg beinhaltet einen Maßnahmenbaustein Nahmobilität, so dass hier ein Anknüpfungspunkt zur Umsetzung besteht.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.1.1 Karte 8	Schlechter Anschluss vom Bahnhof zur Innenstadt: Die Wichtigkeit der Anschlüsse vom Bahnhof zur Innenstadt und umgekehrt war bereits ein Thema bei der Fahrplanänderung 2010. Gegen den anfänglichen Widerstand der MVG wurde die Linie 74 beibehalten. Dennoch besteht weiterer Handlungsbedarf.	Kenntnisnahme	Der NVP sieht keinen prioritären Handlungsbedarf. Ein Nachsteuern innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist möglich.
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.1.2 Karte 8	Verspätung Linie 54 nachmittags durch hohes Verkehrsaufkommen Holthausen/Herscheider Straße. Die Verkehrsverhältnisse sollten sich kurz- bis mittelfristig mit dem Bau der Isetalentlastungsstraße entspannen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.1.2	ZOB Grünstraße: Umsteigezeit 3 Min. von der Linie 54 aus Lüdenscheid zur Linie 73 Richtung Oestertalsperre reicht nicht aus. Ein Handlungsbedarf wird anerkannt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.1.2 Karte 8	Linien 70/270: Gefährdung durch überholende Fahrzeuge im Kurvenbereich Haltestelle Oesterau. Die für Schulbusse der Linie 270 eingerichtete Haltestelle Schule Lettmecke könnte auch Haltestelle für die Linie 70 werden, zumal die bestehende Haltestelle wegen der Lage auf einer Brücke keine Busbucht erhalten kann.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Laufzeit des NVP evtl. anzupassen.
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.1.2	Linie 274: Verspätung durch parkende LKW in der Wendestelle Autohaus Jürgens. Soll durch neue Haltestelle korrigiert werden, die im Rahmen des Neubaus des Radweges errichtet wird.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.2.2 Karte 10b	Erschließung Oesterhammer, kein Handlungsbedarf, Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.2.2 Karte 10b	Erschließung Hechmecke, kein Handlungsbedarf, Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.2.2 Karte 10b	Erschließung Pasel, kein Handlungsbedarf, Der Bewertung „kein Handlungsbedarf“ wird widersprochen (sh. lfd. Nr. 41)	Kenntnisnahme	Siehe unten
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.2.2 Karte 10b	Erschließung Köbbinghausen, kein Handlungsbedarf, Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. „Köbbinghausen“ zu „Köbbinghauser Hammer“ korrigieren.	Berücksichtigung	korrigiert
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.2.2 Karte 10b	Erschließung Dankelmert, geringer Handlungsbedarf. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen (sh. lfd. Nr. 45). „Dankelmert“ zu „Immecke“ korrigieren	Berücksichtigung	korrigiert
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.3.1 Karte 12	Nichteinhaltung Bedienungsstandards der Linien 70/270/73 zwischen Plettenberg und Attendorn zu bestimmten Zeiten: kein Handlungsbedarf wegen der Schienenverbindung über Finnentrop wird zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Schulbusverbindungen nach Attendorn günstiger ausgestaltet sind als ins Böddinghauser Feld, was den Belangen des Schulstandorts Plettenberg schadet.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.3.1 Karte 12	Nichteinhaltung Bedienungsstandards der Linie R 80 von und nach Pasel: kein Handlungsbedarf wegen geringer Nachfrage. Der Bewertung „kein Handlungsbedarf“ wird widersprochen (sh. lfd. Nr.	Kenntnisnahme	Siehe unten

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		41)		
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.3.1 Karte 12	Nichteinhaltung Bedienungsstandards im Kernbereich zwischen Bahnhof und ZOB Grünestraße sonntags vor 9 Uhr; Nichteinhaltung Bedienungsstandards einzelner Nebenlinien (74 zwischen Bahnhof und Ohle, 75 zwischen Böddinghausen und Ohle, 73 zwischen Umlandbrücke und Krankenhaus) an Samstagen/Sonntagen in den Morgenstunden und an Wochentagen in mehreren Verkehrszeiten. Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.3.2	Überangebot zwischen Plettenberg und Finnentrop (mo-fr) sowie Herscheid (mo-fr, samstags und sonntags). Nach Finnentrop wird die Schienenverbindung auf der Ruhr-Sieg-Strecke zugrunde gelegt, die aber den überregionalen Bedarf deckt. Das Überangebot zwischen Herscheid und Plettenberg ergibt sich durch die Definition dieser Relation als Nebenverbindung (sh. lfd. Nr. 3)	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.3.2	Überangebot ZOB Grünestraße – Burg (mo-fr, samstags) sowie Eschen (mo-fr). Die Busverbindungen sind durch entsprechende Nachfragen gerechtfertigt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.3.2	Überangebot sonntags Plettenberg - Attendorn, Die Busverbindungen sind durch entsprechende Nachfragen gerechtfertigt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.4.1 Karte 13	Das Reisezeitverhältnis des Busses zum PKW zwischen Neuenrade und Plettenberg beträgt 2,3 statt max. 1,8. Wird bekräftigt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.4.2 Karte 14b	Die Relation Plettenberg - Meinerzhagen ist nicht umsteigefrei und erfordert 24/27 Min. Wartezeit in Lüdenscheid. Wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.4.2 Karte 14b	Plettenberg Bahnhof: Die Umsteigezeit der Linie 74 von Burg zur RB 91 nach Essen beträgt 26/19 Min: Handlungsbedarf. Die Umsteigezeit der Linie 74 von Burg zur RB 91 über Werdohl nach Lüdenscheid (S2) beträgt 54/52 Min: Handlungsbedarf. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.4.2 Karte 14b	ZOB Grünestraße: Umsteigezeit ALF 76 aus Neuenrade nach Lüdenscheid (S2) 46/46 Min., Handlungsbedarf, Die Verkehrsbeziehung wird am Bahnhof Plettenberg gebrochen, daher kein Handlungsbedarf.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.4.2 Karte 14b	ZOB Grünestraße: Die Umsteigezeit Linie 73 aus Richtung Oestertalsperre nach Lüdenscheid (S2) beträgt 31/34 Min: Handlungsbedarf. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.7	Bahnhof Plettenberg: es fehlen Sitzgelegenheiten, akustische FGI, durchgehendes taktiles Leitsystem, Videoüberwachung, Notruf/Telefon, Carsharing. Ein Handlungsbedarf wird anerkannt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.7	ZOB Grünestraße: nur einseitige Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz, es fehlen Abfallbehälter, akustische FGI, taktiles Leitsystem, Videoüberwachung, Notruf/Telefon. Witterungsschutz ist beidseitig vorhanden, aber einseitig verkürzt. Ein Handlungsbedarf wird im Übrigen anerkannt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.7	Ohle Post: es fehlen DFI und taktiles Leitsystem. Ein Handlungsbedarf wird anerkannt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.7	Holthausen: es fehlen DFI und taktiles Leitsystem. Ein Handlungsbedarf wird anerkannt. Die Erneuerung der L 561 ist in Planung. Die bestehende Überdachung ist mangelhaft (Grunderwerbsprobleme).	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.14	Aufbau von Car-Sharing-Systemen durch professionelle Anbieter mit Unterstützung durch Marketing und „Ankerkunden“. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. (sh. lfd. Nr. 28)	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Plettenberg	Kapitel 5.14	Mobilitätsmanagement: Einrichtung von Netzwerken in allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.2	ZOB Grünestraße: Linie 70 – Linie S2 Attendorn-Lüdenscheid über Werdohl erhält Anschlusspriorität 1. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.2	ZOB Grünestraße: Linie 70 – Linie 54 Attendorn-Lüdenscheid über Herscheid erhält Anschlusspriorität 2. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.2	Lüdenscheid Bahnhof: Linie S2 – RB 52 Plettenberg – Hagen über Lüdenscheid erhält Anschlusspriorität 1. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.2	Plettenberg Bahnhof: Linie S2 – RE16/RB91 Lüdenscheid – Siegen erhält Anschlusspriorität 2. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.2	Lüdenscheid Bahnhof: Linie S2 – RB 25 Plettenberg-Köln über Lüdenscheid und Meinerzhagen erhält Anschlusspriorität 3. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach Verlängerung der RB 25 bis Lüdenscheid entstehen günstigere Umsteigerelationen.	Berücksichtigung	Ein Tausch der Priorität 1 und 3 wird vorgenommen. Der Anschluss an die RB 25 nach Kierspe, Meinerzhagen und Köln wird vorrangig gesehen.
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.2	Altena Bahnhof: Linie 33-RE16/RB91 Hemer – Siegen über Altena erhält Anschlusspriorität 3. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.7 Karte 15b	Überführung ALF 76 in reguläre Linie 76 Neuenrade – Plettenberg – Hülschotten. Die Reaktivierung der Linie 76 und Weiterführung bis Neuenrade wird begrüßt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.7 Karte 15b	Umstellung R80 auf TaxiBus mo-fr (samstags und sonntags heute schon TaxiBus). Der heutige 120-Min-Takt soll nach Aussage der BRS aus internen Gründen aufrecht erhalten bleiben, was gegenüber einem TaxiBus eindeutig zu bevorzugen ist.	Kenntnisnahme	Nach Ansicht des Gutachters ist der TaxiBus das wirtschaftlichere Angebot.
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.1.7	Prüfauftrag verbesserte Bedienung von Gewerbegebieten u.a. Köbbinghauser Hammer. Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.2	Ausbau Haltestelleninfrastruktur hinsichtlich Barrierefreiheit (taktile Leitsysteme) und Ausstattung auf Basis eines Haltestellenkatasters, das von der MVG aufgebaut wird. Beim Ausbau der Haltestellen steht Plettenberg gut da, weil Haltestellenüberdachungen mit Sitzgelegenheiten in den letzten Jahren nahezu komplett errichtet bzw. modernisiert wurden. Taktile Leitsysteme sind noch die Ausnahme. An den Verknüpfungspunkten (Bahnhof, ZOB Grünestraße, Ohle Post, Holthausen) bestehen Ausstattungsdefizite.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.2	Neue Haltestellen (Mylaeus-Areal). Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Haltestelle auf der östlichen Seite der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Norden wird aus Gründen der Verkehrssicherheit (fehlender Platz für Mittelinsel zugunsten querender Fußgänger mit Ziel Fachmarktzentrum) vermutlich nicht eingerichtet. Ersatzhaltestelle Offenbornstraße Nordseite liegt nur 125 m entfernt.	Kenntnisnahme	-
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.2	Prüfauftrag neue Haltestellen. Auf Anregung der Seniorenvertretung sollte eine weitere Haltestelle an der Oestertalstraße in Höhe der Einmündung Immecker Weg eingerichtet werden, insbesondere um den Bereich Immecke besser zu erschließen. Wegen der Abstände zu den jeweils folgenden Haltestellen erscheint der Standort ungünstig.	Berücksichtigung	Aufnahme im Prüfauftrag IB-NHst

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Plettenberg	Kapitel 7.2	Prüfauftrag Ausbau von B+R-Anlagen: ZOB Grünestraße, Plettenberg Bahnhof. Am Bahnhof fehlen abschließbare Fahrradboxen. Am ZOB Grünestraße gibt es keine B+R-Einrichtungen. Im Zusammenhang mit der Innenstadterneuerung und der Neugestaltung des Altstadttrings könnte sich eine alternative Verkehrsführung mit Auswirkungen auf den Standort des ZOB ergeben. Zur Optimierung des ZOB wäre die Möglichkeit des Einbaus von sägezahnartigen Busbuchten zu prüfen, um linienspezifische Bussteige errichten zu können.	Kenntnisnahme	-
<b>Gemeinde Schalksmühle</b>				
Gemeinde Schalksmühle	Seite 29 Tabelle	Auf Seite 29 bitte ich für Schalksmühle in der Tabelle zu ergänzen: ca. 90 WE (die Angabe k.A. bei den Gewerbeflächen kann so bleiben.)	Berücksichtigung	Wird ergänzt
Gemeinde Schalksmühle	Seite 33	Die Primusschule aufnehmen, welche in 2014 gegründet wurde. Die Schule befindet sich im Aufbau. Derzeit haben wir rd. 240 Schüler und 24 Lehrer (im Gesamtausbau wird die Schule bis zu 600 Schüler aufnehmen und dann ca. 60 Lehrer beschäftigen).	Berücksichtigung	Wird ergänzt
Gemeinde Schalksmühle	Seite 40	Auf Seite 40 bitte ich unter „Nachtverkehre“ unsere Schalksmühler Linie N4 aufzunehmen. Zwar verkehrt die Linie nicht mehr regelmäßig wöchentlich, aber: die Nachtbuslinie N4 (kommunal und spendenfinanziertes Angebot) verkehrt an ausgewählten Wochenendterminen mit Großveranstaltungen zwischen Lüdenscheid und Schalksmühle bzw. innerhalb der Gemeinde Schalksmühle ab ca. 00:10 Uhr.	Berücksichtigung	Wird ergänzt
Gemeinde Schalksmühle	Seite 168	Hinweis z.Z. keine DFI ist zu streichen. Im Zuge unserer Umbauarbeiten des Rathausplatzes war die Anzeige vorübergehend demontiert, wird jedoch im Juni 2016 wieder montiert. Hinsichtlich der Barrierefreiheit besteht das taktile Leitsystem ebenfalls ab Juni 2016 in beide Richtungen.	Berücksichtigung	Wird korrigiert
Gemeinde Schalksmühle	Seite 215	Folgende geplante Maßnahme ergänzen: barrierefreier Umbau der Zuwegung vom Ortskern zum Bahnhof/Anbindung ÖPNV	Berücksichtigung	Aufnahme im Maßnahme IB-GHst
Gemeinde Schalksmühle	Seite 216	Aufnehmen, dass auch in Schalksmühle am Bahnhof/Schnurrenplatz eine kleine Bike-and-Ride-Anlage geplant ist.	Berücksichtigung	Wird ergänzt
Gemeinde Schalksmühle		Abschließend bitten wir zu prüfen, ob evtl. eine schnellere Busverbindung zwischen Lüdenscheid und Schalksmühle möglich ist (Idee: Haltepunkte nur in Heedfeld, Spormecke und am Rathausplatz und von dort aus Weiterverteilung in die Ortsteile).	Berücksichtigung	Prüfauftrag: Ausgewählte Expressfahrten auf der Linie 87

**Nahverkehrsplan Märkischer Kreis**  
**Anhörung zum NVP-Entwurf (März 2016)**  
 Stellungnahmen Nachbar-Aufgabenträger

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Kreis Unna</b>				
		Der Entwurf des Nahverkehrsplanes des Märkischen Kreises ist hier geprüft worden. Es werden keine Bedenken und Anregungen geltend gemacht. Die beabsichtigte Angebotsausweitung (zusätzliche Fahrten) für die Linie 27 wird selbstverständlich sehr positiv aufgenommen.	Kenntnisnahme	-
<b>Ennepe-Ruhr-Kreis</b>				
		Gegen den aktuellen Entwurf des Nahverkehrsplans des Märkischen Kreis haben wir keine Bedenken. Die einzigen Verbindungen im und über das Kreisgebiet hinaus sind die Linien 84 und 86 der Märkischen Verkehrsgesellschaft. Hier sind nach aktuellem Entwurf keine Veränderungen geplant, trotz festgestellter Mängel in Ihrer Analyse. Eine Ausweitung des Bedienungszeitraums der Linie 84 (zwischen Kierspe, Halver, Breckerfeld und Hagen) wäre aus Sicht der Ennepe-Ruhr-Kreis positiv zu beurteilen.	Kenntnisnahme	-
<b>Hochsauerlandkreis</b>				
HSK	Seite 211f.	Nach Durchsicht des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Märkischen Kreises bitte ich um Ergänzung und Korrektur zu folgenden Punkten: Prüfauftrag 3: Einrichtung eines Angebots im Freizeitverkehr in Richtung Sundern / Sorpesee (Seiten 21 1, 21 2) Der Planungsansatz muss aufzeigen, dass keine Finanzierung durch den Aufgabenträger in Aussicht gestellt werden kann. Folgende weitere Aspekte sind daher zur Skizzierung des Planungsansatzes aufzunehmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung des Angebotes durch die Städte und Gemeinden</li> <li>• Aktivierung von Sponsoren zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit</li> <li>• Kooperation mit den lokalen Bürgerbusvereinen</li> </ul> Insofern ist das Projekt keine gemeinschaftliche Aufgabe der benachbarten Kreise mit den daraus abzuleitenden Verantwortlichkeiten. Die mögliche Rolle der Kreise beschränkt sich auf die rein planerische Unterstützung. In der Rubrik Beteiligte sind in erster Priorität die Städte und Gemeinden zu nennen, nachfolgend die Verkehrsunternehmen und lokalen Bürgerbusvereine und abschließend die beteiligten Aufgabenträger. Die Korrektur entspricht dem Planungsansatz für den Prüfauftrag 1 zur Ausweitung des Angebots in der Nachtverkehrszeit bei Finanzierung durch die Städte und Gemeinden.	Berücksichtigung	Die Hinweise werden aufgenommen.
HSK	Seite 235 ff	Linienbündelungskonzept - Tabelle 57: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien (Seiten 235-237) Die Linie 336 Sundern - Amecke - Balve ist dem Linienbündel West im Hochsauerlandkreis zugehörig. Die Bezeichnung des Linienbündels in der Tabelle ist zu korrigieren.	Berücksichtigung	Die Bezeichnung zur Zugehörigkeit zum Linienbündel wird korrigiert.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>ZWS – Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd</b>				
ZWS	Seite 44	Auf Seite 44 haben Sie die Linien A 570, R 52, R 60, R 61 und R 80 aufgeführt, die als einbrechende Linien vom Kreis Olpe in den Märkischen Kreis führen. Diese Linien sind Bestandteil des Nahverkehrsplans 2006 des Kreises Olpe, der sich zurzeit in der Fortschreibung (Beteiligungsverfahren) befindet. Dementsprechend unterliegen diese Linien auch den Bedingungen (Takt, Bedienungszeitraum, Standards etc.) des Nahverkehrsplans des Kreises Olpe.	Kenntnisnahme	In Tabelle 44 ist im Handlungsbedarf formuliert, dass eine grenzüberschreitende Ausweitung nur unter gemeinsamer Abstimmung der Aufgabenträger möglich ist.
ZWS	Maßnahme BA-MA1	Vor diesem Hintergrund sehen wir eine Angebotsausweitung, wie sie in der Tabelle 44 für die Linie R61 vorgesehen ist, sehr kritisch. Zudem steht diese Formulierung im Widerspruch zur BA-MA-1 auf Seite 198, wo es heißt, dass im grenzüberschreitenden Verkehr bis Attendorn die Ausweitung des Bedienungsangebotes nicht umgesetzt werden soll. Nur im Abschnitt Meinerzhagen - Valbert soll die Erschließungskategorie Ortsteil/Siedlung herangezogen werden. Eine gemeinsame Finanzierung solcher Angebotsausweitungen ist nicht darstellbar, da die in Frage kommenden Linienbündel auf eigenwirtschaftlicher Basis konzessioniert sind und neu konzessioniert werden sollen.	Kenntnisnahme	Hinweis: Das Angebot zwischen Meinerzhagen und Valbert muss nicht zwingend eigenwirtschaftlich erbracht werden.
ZWS	Kapitel 8.3	Zu Recht wird in Tabelle 57 (Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien) für die Linien R 52, R60, R 61, R 80 und A 570 darauf hingewiesen, dass diese ihre Zugehörigkeit im Linienbündel Nordwest bzw. Nordost des Kreis Olpe haben und die Federführung nicht beim Aufgabenträger Märkischer Kreis liegt.	Kenntnisnahme	-
<b>NWL – Nahverkehrs Westfalen-Lippe</b>				
NWL		Für den NWL als Aufgabenträger für den SPNV ist in Bezug auf kommunale Nahverkehrspläne die Verknüpfung der regionalen und lokalen Busverkehre mit dem übergeordneten Schienenverkehr von zentraler Bedeutung. In Abschnitt 4.8 des gültigen NWL-Nahverkehrsplans werden hierzu Aussagen zur räumlichen und zeitlichen Verknüpfung sowie zur Anschlusssicherung gemacht. Daher begrüßt es der NWL, wenn der Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises das Thema „Verknüpfungspunkte“ ebenso thematisiert wie die Einführung eines integralen Taktfahrplans im Busverkehr mit vorrangiger Anschlusskoordinierung mit dem Schienenverkehr.	Kenntnisnahme	-
NWL	Seite 15	Im vorletzten Absatz muss es grammatikalisch.... über den ZRL ..." heißen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
NWL	Seite 24	Zur Strecke Menden - Hemer liegt die Untersuchung zur Reaktivierung (nicht Neubau) zwischenzeitlich vor. Ergebnis ist, dass eine Reaktivierung langfristig ggf. sinnvoll sein könnte.	Berücksichtigung	Die Angabe wird ergänzt.
NWL	Seite 24	Zur RB 53 ist zu sagen, dass der 30'-Takt montags bis freitags in Teilen zum Dezember 2016 umgesetzt wird. Weitere Taktverdichtungen führen ab Dezember 2017 zu einem durchgängigen 30'-Minuten-Takt bis ca. 18 Uhr. Die Beschleunigung der Kreuzung in Kalthof kann ebenfalls ab Dezember 2016 umgesetzt werden. Der Fahrzeitgewinn liegt bei vsl. 4 Minuten in Fahrtrichtung Iserlohn - Dortmund.	Berücksichtigung	Informationen werden aufgenommen.
NWL	Seite 24	Auf der RB 52 befinden sich die Angebotsausweitungen in den Abendstunden montags bis freitags sowie die Schließung der Taktlücken am Sonntagmorgen aktuell in der Prüfung. Unter Umständen	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		können einzelne Bausteine hieraus bereits zum Dezember 2016 umgesetzt werden		
NWL	Seite 37:	Für die Bahnhöfe im Märkischen Kreis liegen inzwischen neuere Ein- und Aussteigerzahlen aus dem Jahr 2014 vor. Diese haben wir als Anhang beigefügt. Als Quelle bitte stets den NWL (statt ZRL) angeben.	Berücksichtigung	Angaben werden korrigiert.
NWL	Seite 54:	In der Tabelle 20 bitten wir Folgendes zu ändern: der Bahnhof Altena ist barrierefrei (Umbau ist in Kürze abgeschlossen), für den Bahnhof Brügge gilt dies ab Dezember 2016.	Berücksichtigung	Angaben werden korrigiert.
NWL	Seite 75:	Tabelle 25 zeigt die Mindestbedienung zu verschiedenen Tageszeiten. Hierzu ist uns aufgefallen, dass an Sonn- und Feiertagen die Nachtverkehrszeit bereits um 19 Uhr beginnt, d. h. bereits vergleichsweise früh ein geringerer Bedienungsstandard im Busverkehr zu erwarten ist. In Anbetracht der umfangreichen Bemühungen, den SPNV (und ÖPNV) speziell im Freizeitbereich attraktiver zu gestalten und zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen, erscheint uns dieser Wechsel des Bedienungsstandards insbesondere für die Sommermonate deutlich zu früh. Je nach besuchtem Freizeitziel erscheint eine Rückreise unter dieser Voraussetzung nicht mehr in allen Fällen mit dem ÖPNV gegeben. Wir schlagen daher vor, den Beginn der Nachtverkehrszeit auch an Sonn- und Feiertagen den übrigen Wochentagen anzugleichen und auf 22:30 Uhr zu verlegen. Damit würde am frühen Abend bis 22:30 Uhr die Schwachverkehrszeit gelten und erst im Anschluss die Nachtverkehrszeit.	Berücksichtigung	Auf bestimmten Relationen wird aufgrund der Nachfrage an Sonn- und Feiertagen zwischen 19:00 und 22:30 Uhr das Angebot der Schwachverkehrszeit im Bestand auch künftig fortgeführt. Dieser Bedienungszeitraum kann nicht als kreisweiter Standard für alle Relationen definiert werden. Jedoch wird eine „ausgeweitete Schwachverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen“ zwischen 19:00 und 22:30 Uhr im NVP ergänzt. Entsprechend des Status quo ist auf ausgewählten Relationen (z.B. städtisches Angebot) auch weiterhin ein entsprechendes Bedienungsangebot vorzuhalten.
NWL	Seite 157:	In der Bewertung des Parallelverkehrs der Linien 58 und 59 zum künftigen Schienenverkehr zwischen Brügge und Meinerzhagen wird vermerkt, dass die Bedienung des Bahnhofs Brügge durch die genannten Linien künftig nicht mehr erforderlich sei. Dem möchten wir widersprechen. Zwar ist es richtig, dass die Verkehrsbedürfnisse für Fahrten zwischen Meinerzhagen, Kierspe und Oberbrügge nach Lüdenscheid künftig durch die RB 25 erfüllt werden können. Zu bedenken geben wir jedoch, dass mit der Aufgabe der Bedienung des Bahnhofs Brügge Umsteiger aus den nicht unmittelbar von der Schiene erschlossenen Gebieten keine zeitnahe Möglichkeit mehr zum Erreichen der RB 52 in Richtung Hagen haben werden. Selbst ein Umstieg in die RB 25 an den Bahnhöfen Kierspe oder Oberbrügge erfordert für eine Reise in Richtung Hagen einen erneuten Umstieg (Zug/Zug) in Brügge. Den Entfall der Bedienung des Bahnhofs Brügge durch die Linien 58 und 59 können wir daher nur in dem Fall uneingeschränkt befürworten, dass die zeitliche Fahrlage der genannten Linien ohnehin keinen Anschluss zur RB 52 bieten würde. Hiermit ist weniger ein Fehlanschluss von wenigen Minuten als eine mit der RB 25 im Versatz liegende Fahrlage gemeint. In diesem Fall ist auf einen Anschluss zur RB 52 am Bahnhof Lüdenscheid hinzuwirken.	Berücksichtigung	Eine Anpassung der Maßnahmen zum Oberen Volmetal wird vorgenommen. Die Linie 58 wird in ihrer Fahrplanlage so gestaltet, dass ein Umsteigen am Bahnhof Brügge zur RB52 in der HVZ ermöglicht wird. Außerhalb der HVZ wird die Linie 58 den Bahnhof Brügge zu Gunsten einer verkürzten Reisezeit zwischen Kierspe und Lüdenscheid nicht bedienen.
NWL	Seite 166:	Für die Tabelle 51 möchten wir anmerken, dass sämtliche mit einem dynamischen Schriftanzeiger (DSA) ausgestatteten Bahnhöfe über eine akustische Fahrgastinformation verfügen. 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.	Berücksichtigung	Die Angabe wird in einer Fußnote ergänzt.
NWL	Karte 14a: integraler	Für die Kartendarstellung des ITF möchten wir anmerken, dass sich die Taktzeiten der Linien RB 53 und RB 54 im Rahmen der Inbetriebnahme des „Neuen Sauerland-Netzes“ zum Dezember 2016 teils	Berücksichtigung	Ein Hinweis, dass es zu Änderungen zum Fahrplanwechsel 12/2016 kommen wird,

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Taktfahrplan:	deutlich verändern. Dies hat mitunter Auswirkungen auf die Taktlage von Anschlussbussen, z. B. von Neuenrade nach Werdohl. Auf der RB 53 wird ab Dezember 2016 die Stammtaktlage um 30 Minuten verlegt, so dass sich in Schwerte und Dortmund zahlreiche neue Anschlüsse ergeben. Die Abfahrten in Iserlohn verändern sich damit insbesondere am Wochenende gegenüber der dargestellten Lage. Die zum Fahrplan 2017 bei der DB Netz AG angemeldeten Fahrplanlagen haben wir zur Information beigelegt. Mit dem vorläufigen Netzfahrplan rechnen wir im Juli 2016, der endgültige Netzfahrplan liegt im August vor.		wird aufgenommen.
<b>Oberbergischer Kreis</b>				
		Berührungspunkte im Nahverkehr bestehen zwischen dem Oberbergischen Kreis und dem Märkischen Kreis mit den Linien 336R (Kierspe - Wipperfürth) und 320 (Meinerzhagen - Marienheide) sowie mit der Linie 55 (Schülerverkehr Lüdenscheid - Wipperfürth). Änderungs- bzw. Handlungsbedarf haben Sie für diese Linien ist in Ihrem Entwurf des Nahverkehrsplans nicht vorgesehen. Hinsichtlich der Linie 134 (Lüdenscheid - Brügge - Halver - Radevormwald) kündigen Sie auf Seite 229, unter Änderungen an, dass zusätzliche Fahrten durchgeführt werden sollen. Dies ist zu begrüßen. Bedenken bezüglich der Aussagen bzw. Festsetzungen in Ihrem Nahverkehrsplan bestehen insofern nicht.	Kenntnisnahme	-
<b>Stadt Hagen</b>				
Stadt Hagen		Inhaltlich bestehen unsererseits auch keine Einwände sowohl hinsichtlich der Analyse des ÖPNV innerhalb des Märkischen Kreises und auch zu den Nachbarregionen – insbesondere zur Stadt Hagen. Auch hinsichtlich der planerisch erarbeiteten Maßnahmen, die weitestgehend eine Fortschreibung des Status Quo zwischen der Stadt Hagen und dem Märkischen Kreis vorsieht, haben wir keine Bedenken. Die bedeutendste Veränderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr zwischen Hagen und dem Märkischen Kreis dürfte sich in naher Zukunft im Bereich des SPNV ergeben durch die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Brügge – Meinerzhagen, die vermutlich auch die Reichweite der ÖPNV-Fahrten bezogen auf Hagen in den Märkischen Kreis hinein und darüber hinaus bis in den Oberbergischen Kreis hinein vergrößern wird:	Kenntnisnahme	-
Stadt Hagen	Karte 1a	In der Karte 1a würde u.E. die Einstufung der Buslinien 539 der Hagener Straßenbahn AG und der Linie 57 der Märkischen Verkehrsgesellschaft als „Buslinien mit eingeschränktem Fahrtenangebot ohne Takt“ als zutreffender erscheinen, denn die Zahl der vertakteten Fahrten beschränkt sich im aktuellen Fahrplan auf maximal 4 und sind zeitlich ausschließlich auf den Schülerverkehr hin ausgerichtet	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Hagen	Karten 3a-3d	Bei den Darstellungen hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen des Märkischen Kreises mit dem Umland sind die Umlandbereiche, vermutlich aufgrund der Datenlage, relativ grob gefasst. Hier wäre auf der Grundlage eines gegenseitigen Datenaustauschs eine genauere Analyse wünschenswert. Dies würde Erkenntnisse darüber liefern, in wie weit tatsächlich die Oberzentren z.B. Iserlohn und Hagen bzw. Lüdenscheid und Hagen miteinander verflochten sind, oder ob es sich bei den	Kenntnisnahme	Der Hinweis auf die Datengrundlage ist zutreffend. In der Laufzeit des NVP sollte ein gegenseitiger Datenaustausch erfolgen. Etwaige konzeptionelle Anpassungen sind

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		relativ hohen Pendlerzahlen mehrheitlich um unmittelbaren Nachbarortsverkehr der jeweils aneinandergrenzenden Stadtbezirke handelt.		ebenfalls in der Laufzeit des NVP möglich.
Stadt Hagen	Karte 9	Beachtung gefunden hat zu dem in Karte Nr. 9 die Analyse einer mangelhaften oder fehlenden Verbindung zwischen Hagen und Neuenrade. Eine entsprechende verkehrliche Verflechtung war in den jeweiligen übrigen Darstellungen nicht enthalten. Dennoch wären wir an einem Vorschlag für eine entsprechende Ausgestaltung eines solchen ÖPNV-Angebots interessiert.	Kenntnisnahme	Ein Prüfauftrag wird aufgenommen: Im Zuge der Anpassungen im Sauerlandnetz (z.B.: geänderter Fahrplan RB54) werden verbesserte Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn geprüft. Hiervon betroffen ist auch die Linie 60 als maßgebliche Verbindung zwischen Neuenrade und Werdohl mit entsprechender Fortführung der Schienenverbindung Richtung Hagen.
<b>Kreis Soest</b>				
	Kapitel 7.1.5	<p>In Kapitel 7.1.5 ist unter der Maßnahmennummer NKHMI-MN-3 als neue Angebotsmaßnahme die Einführung einer neuen Stadtbuslinie in Menden vorgesehen. Diese Linie soll unter anderem der regelmäßigen Anbindung des Ortsteils Schwitten an den Hauptort dienen.</p> <p>Durch diese Planung ist die Linie 514 (zukünftig R44) des Linienbündels West des Kreises Soest betroffen. Die Linie 514 bedient den OT Schwitten zurzeit mit zwei Haltestellen an der B7. Die Erschließungswirkung für den Ortsteil ist dadurch natürlich nicht optimal, gleichwohl erfolgt die Anbindung von Schwitten bislang ausschließlich über die Linie 514. Die Neukonzeption einer Stadtbuslinie im Stundentakt mit innerörtlicher Erschließung von Schwitten hätte aus unserer Sicht vermutlich negative Auswirkungen auf die eigenwirtschaftlich erbrachte Linie 514.</p> <p>Angesichts der Umsetzungsperspektive lt. NVP-Entwurf zum Fahrplanwechsel 2020/2021 möchte ich Sie bitten, bei den noch ausstehenden Detailplanungen zu berücksichtigen, ob die Erschließung Schwittens nicht auch durch die Linie 514/R44 erfolgen kann. Das Linienbündel West wurde zwar zum 25.05.2016 neu konzessioniert, die Neuvergabe der für die Linie 514/R44 wesentlichen Zubringerlinie R42 erfolgt jedoch erst zum 31.10.2018.</p> <p>Möglicherweise ergeben sich zu diesem Zeitpunkt neue Möglichkeiten der Fahrplankonzeption im gesamten Korridor Werl-Wickede-Menden.</p>	Kenntnisnahme	Die Erschließung und Bedienung von Schwitten sollte möglichst über die Linie 514/R44 erfolgen. Ist eine Übernahme dieser Aufgabe durch die Linie betrieblich nicht möglich, sollte die Neukonzeption umgesetzt werden. Möglichkeiten der Bedienung von Schwitten sind erneut bei Neuvergabe der R42 zwischen Märkischem Kreis und dem Verkehrsunternehmen abzustimmen.

**Nahverkehrsplan Märkischer Kreis**  
**Anhörung zum NVP-Entwurf (März 2016)**  
 Stellungnahmen Verkehrsunternehmen

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)</b>				
		Die Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG) tangiert den Märkischen Kreis mit den Linien 336/336R und 320. Die Hauptverkehrsfunktion dieser Linien liegt überwiegend im Verkehrsraum des Oberbergischen Kreises. Zur Anwendung kommt daher auch der VRS-Tarif. Einen Änderungs- bzw. Handlungsbedarf für diese Linien ist im Entwurf des Nahverkehrsplans nicht vorgesehen (s.230). Ebenso sind diese Linien in keinem Linienbündel vorgesehen (s. 237). Die Ausstattungs- und Qualitätsstandards der auf diesen Linien eingesetzten Fahrzeugen, entspricht den Richtlinien bzw. den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Oberbergischen Kreises. Gleiches gilt für die Qualitätsanforderungen an das Personal. Aussagen zu den Linien 55 und 134 können nicht getroffen werden, da die Konzessionen nicht bei der OVAG liegen.	Kenntnisnahme	-
<b>Hagener Straßenbahn AG</b>				
		Von Seiten der Hagener Straßenbahn AG gibt es keinerlei Einwände/Anregungen in Bezug auf den NVP.	Kenntnisnahme	-
<b>BRS – Busverkehr Ruhr-Sieg</b>				
	Kapitel 8.4	Linienbündel im Märkischen Kreis Im Linienbündel „Zentral“, was in der geplanten Direktvergabe an das kommunale Verkehrsunternehmen MVG vergeben werden soll, befinden sich die beiden Linien 58 und 59. Diesen beiden Linien werden gemeinsam zu gleichen Teilen von der MVG und BRS mit einer Gemeinschaftskonzession betrieben. Hier möchten wir unseren Besitzstand wahren und auch im Nahverkehrsplan wieder finden, dass die BRS zukünftig in der Neukonzeption auf diesen beiden Linien Leistung erbringt.	Berücksichtigung	Ein Hinweis, dass die Abstimmung der Leistung zwischen den beiden Konzessionären / Vertragspartnern BRS und MVG erfolgen soll, wird ergänzt.
	Kapitel 7.1..4	Neukonzeption von Buslinien im Zuge der Reaktivierung SPNV zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid Die Neukonzeption der beiden Linien 58 und 59 können wir aus folgenden Gründen so nicht mittragen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Bedienungsangebot montags bis freitags in der NVZ durch ALF durchzuführen ist ein Rückschritt in der Qualität und in der geforderten Barrierefreiheit.</li> <li>• Durch diese Lücken lassen sich keine optimalen Umläufe bilden.</li> <li>• Die Etablierung der Linie 59 als Stadtverkehr Kierspe mit der Anbindung des Ortsteils Rönsahl sehen wir als nicht wirtschaftlich an, weil unseres Erachtens nach hier die Nachfrage fehlt und bereits ein bestehendes Angebot mit dem BB und der Linie 94 besteht.</li> <li>• Es sollte klar ersichtlich sein, welche Fahrten für den Schülerverkehr auf den Linien 58 und 59 als relevant angesehen werden.</li> </ul>	Berücksichtigung	Die Maßnahmen zum Oberen Volmetal wurden wie folgt weiterentwickelt: Die Linie 58 wird ganztägig zwischen Lüdenscheid Sauerfeld ZOB und Kierspe ZOB im Stundentakt verkehren, am Wochenende bedarfsgesteuert. In ihrer Fahrplanlage wird sie so gestaltet, dass ein Umsteigen am Bahnhof Brügge zur RB52 in der HVZ ermöglicht wird. Außerhalb der HVZ wird die Linie 58 zu Gunsten einer verkürzten Reisezeit zwischen Kierspe und Lüdenscheid den Bahnhof Brügge nicht bedienen. Die Linie 82 verkehrt zwischen Meinerzhagen Bahnhof/ZOB und Kierspe ZOB

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				im Stundentakt, zwischen Kierspe ZOB und Kierspe Feuerwehrgerätehaus Mo-Fr halbstündlich, am Wochenende stündlich. Sie stellt für Kierspe Anschluss zum / vom Zug her. Die Linie 59 entfällt. Die Bedienung des Ortsteils Rönsahl wird wie im Bestand über die Linie 94 sichergestellt.
<b>VWS – Verkehrsbetriebe Westfalen Süd</b>				
VWS	Kapitel 3.2	<p>Im nachfolgenden beschränken wir uns auf Aussagen bzw. Festsetzungen im NVP-Entwurf mit direktem Bezug auf die Stadt Meinerzhagen, die Bestandteil unseres Verkehrsgebietes ist.</p> <p>Die Rahmenbedingungen für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr sind mit rund 20.000 Einwohnern in Meinerzhagen und einer geringen Einwohnerdichte von 178 Ew/km<sup>2</sup> schlecht. Zudem ist die Bevölkerungsentwicklung kontinuierlich rückläufig und auch die Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes NRW geht von 2015 bis 2030 von einem weiteren Rückgang um -10,8 % auf 18.271 Einwohner aus.</p> <p>Dazu kommt, dass etwa 16.000 der Einwohner von Meinerzhagen in der Kernstadt leben. Der größere Teil der übrigen Einwohner findet sich mit rund 1.900 in Valbert. Der restliche Teil von rund 2.500 Einwohnern entfällt auf über 140 Dörfer und Ortschaften (siehe NVP Kartenband Karte 5b: Siedlungsstrukturelle Gliederung und besondere Merkmale), von denen eine Vielzahl dieser weniger als 250 Einwohner hat und entsprechend den Festsetzungen im NVP MK keine Bedienung mit ÖPNV erfolgen muss.</p> <p>Wesentlich gravierender als der allgemeine Bevölkerungsrückgang ist die Entwicklung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs, welcher die wesentlichste Einnahmehasis des Linienverkehrs im ländlichen Raum bildet (siehe auch die Anlagen GS Valbert).</p> <p>In Ergänzung der Schülerzahlenentwicklung, die Bestandteil einer kommunalen Schulentwicklungsplanung ist, sind für einen ÖPNV-Anbieter die Personengruppen Schüler, Berufseinsteiger und Erwerbstätige von besonderem Interesse.</p> <p>In allen für den ÖPNV wichtigen Altersgruppen wird die Entwicklung in Meinerzhagen rückläufig bleiben. Die seit 2009 rückläufige Entwicklung der Schülerzahlen (Altersgruppe 6 bis unter 19 Jahre), die mit wesentlichen Einnahmen belegt ist, wird bis 2030 weiter anhalten und gegenüber 2015 um noch einmal -24,4 % dramatisch zurückgehen.</p>	Kenntnisnahme	-
VWS	Karte 9: Stärken und Schwächen aus kommunaler Sicht	Unter Wertung von Einwohnerzahl, Einwohnerdichte und Schülerzahl im Verhältnis zum Fahrplanangebot ist die vorgenommene Einstufung als unzureichende Anbindung außerhalb der Schulzeiten zwischen Meinerzhagen und Valbert sowie zwischen Meinerzhagen und Windebruch unbegründet (siehe NVP Kartenband, Karte 9: Stärken und Schwächen aus kommunaler Sicht) – im Gegenteil muss aus Sicht der VWS von einer Überbedienung an Fahrplanleistung gesprochen werden.	Kenntnisnahme	In Karte 9 sind die von den Städten und Gemeinden gemeldeten Stärken und Schwächen visualisiert.
VWS	S. 181f.	In der Verkehrsprognose zum NVP (Textteil, Seite 181f) wird dargestellt, dass es im ländlich geprägten Märkischen Kreis zu einem durchschnittlichen Rückgang von ca. 150.000 Fahrgästen pro Jahr	Kenntnisnahme	Die dargestellten Maßnahmen und Prüfungsaufträge bilden die Grundlage

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		kommen wird bzw. bis zum Jahr 2030 zu einem Rückgang von rund 7% bezogen auf die Beförderungsfälle. Wir erwarten für die Stadt Meinerzhagen aufgrund der aktuellen Entwicklungen einen Rückgang von über 10% bzw. 20.000 Beförderungsfällen pro Jahr mit Einnahmenverlusten zwischen 20.000 EUR und 30.000 EUR p.a. zum jeweiligen Vorjahr, die wesentlich aus dem Schülerverkehr resultieren und sich nicht durch andere Nutzergruppen (Pendler, Senioren) kompensieren lassen.		verkehrlicher Notwendigkeiten ab. Gemein- bzw. Eigenwirtschaftlichkeit bleiben dabei unberücksichtigt.
VWS	Kapitel 4.3.9	Die Qualitätsanforderungen des Märkischen Kreises an die einzusetzenden Fahrzeuge im Personenverkehr im Korridor Meinerzhagen – Attendorf bzw. Olpe sind aus den Fahrgeldeinnahmen der vorhandenen Nutzer nicht finanzierbar. Die Kriterien der Fahrzeugförderrichtlinie des Märkischen Kreises sind für ein Verkehrsunternehmen mit einer vergleichsweise geringen Betriebsleistung nicht zu erfüllen, d.h. von Seiten der VWS werden weiter gebrauchte, ältere, gut gepflegte Omnibusse eingesetzt.	Kenntnisnahme	-
VWS	Kapitel 4.3.15	Die VWS begrüßt die im Textteil des NVP Märkischer Kreis erfolgten Darstellungen zu den Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr, da Standards und Messgrößen zu einer Versachlichung von teilweise sehr emotionalen Diskussionen führen werden. Aber auch die Mindestqualitätsstandards für einen in den ÖPNV integrierten Schülerverkehr (NVP Textteil, Seite 101ff) werden sich in Meinerzhagen nicht in jedem Fall einhalten lassen bzw. zu zusätzlichen Kosten führen, welche durch Einnahmen aus dem Schülerverkehr nicht mehr zu decken sind. Diese Einschätzung der VWS ist auch im NVP-Bericht enthalten (NVP Textteil, Seite 102): „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.“  Zu den Ausführungen der Tabelle 36 Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr bestehen unsererseits folgende Anmerkungen:  ➤ Kategorie: Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standards / Messgrößen: Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor solle generell nicht länger als 500 m sein; bei Gymnasien und Berufsschulen bis zu 800 m.</li> <li>• Einschätzung VWS: Durch die Öffnungsklausel „Gymnasien 800 m“ wird der Standard für das Evangelische Gymnasium Meinerzhagen mit den Haltestellen Meinerzhagen Bf/ZOB und Meinerzhagen Stadthalle eingehalten. Der Fußweg von ca. 650 m wird von Eltern und Schüler ab Klassenstufe 7 toleriert, aus den Klassenstufen 5 und 6 kritisiert.</li> </ul>	Kenntnisnahme	-
VWS	Kapitel 4.3.15	➤ Kategorie: Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standards / Messgrößen: Der Fußweg zwischen Wohnung und Haltestelle soll für Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen nicht größer als 500 m sein.</li> <li>• Einschätzung VWS: Dieser Standard kann unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange eines agierenden Verkehrsunternehmens im Bereich Meinerzhagen mit vielen kleinen Orten und Gehöften nicht eingehalten werden, vor allem da häufig nur jeweils wenige (&lt; 5)</li> </ul>	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Schüler aus dem Ort oder dem Gehöft zu befördern sind. Bsp. Listerhof, Eseloh, Nordhellen, Spädinghausen, Hösinghausen usw. Mit einem solchen Standard kann zukünftig freigestellter Schülerverkehr mit Kleinbussen eingefordert werden. Die Anlagen über die Entwicklung und Verteilung der Busfahrtschüler zur GS Valbert zeigt dies anschaulich. In der Summe waren im Schuljahr 2013/14 noch 113 Busfahrtschüler vorhanden, diese Anzahl ist auf 83 im Schuljahr 2014/15 gesunken und beträgt im aktuellen Schuljahr 2015/16 noch 54 Busfahrtschüler. Sollte der permanente Rückgang in Größenordnung einer Schulklasse pro Schuljahr anhalten, kann zum Ende des Schuljahres 2017/18 der Linienverkehr zur GS Valbert eingestellt werden.		
VWS	Kapitel 4.3.15	<p>➤ Kategorie: Startzeit früheste mögliche Busabfahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Standards / Messgrößen: Grundschulen nicht vor 07:00 Uhr; Weiterführende Schulen nicht vor 06:00 Uhr.</li> <li>Einschätzung VWS: Auf Basis aktueller Erfahrungen mit Eltern und dem Schulträger Meinerzhagen wird sich eine Abfahrtszeit zu weiterführenden Schulen ab 06:01 Uhr kaum durchsetzen lassen. Das Vorhaben zu Schulbeginn 2015/16 die Busabfahrt auf einer Buslinie der VWS von 6:45 Uhr auf 6:30 Uhr vorzuverlegen ist gescheitert. Zitat aus der Ablehnung: „Erlaubt sei jedoch folgender Hinweis: Nach den von Ihnen übermittelten Daten müsste sich z.B. ein Kind des Jahrganges 5 morgens um ca. 6.24 Uhr auf den Weg begeben, um Ihr Fahrzeug rechtzeitig zu erreichen. Dies bedeutet, dass für dieses Kind sicherlich um spätestens 5.45 Uhr die Nachtruhe zu Ende ist. Wenn Ihr Fahrzeug dann am Zielort um 7.17 Uhr angelangt ist, hat das Kind immer noch 23 Minuten auf den Schulbeginn um 7.40 Uhr zu warten. Ähnlich verhält es sich zur mittäglichen Rückfahrzeit. Auch hier kommen zur Fahrzeit von ca. 54 Min noch 16 Min Wartezeit nach der Schule. Schülerfahrkostenrechtlich werden hier keine zumutbaren Grenzen überschritten. Ob das aber Zeiten für eine zumindest gute verkehrliche Anbindung durch Ihr Unternehmen sind, lasse ich dahingestellt sein! Dass die Beschwerden der Eltern sich häufen, ist für mich persönlich verständlich - leider für den Schulträger als ersten „Ansprechpartner“ sehr unbefriedigend, da auf die Beschwerden, in welcher Form auch immer, reagiert werden muss und die Lösungsvorschläge von hier die Eltern oft nicht zufriedenstellen (Wegstreckenentschädigung Bushaltestelle etc.).“</li> </ul>	Kenntnisnahme	Hinweis: „nicht vor“ beinhaltet wesentlich spätere Zeiten als die hier dargestellten. Der Standard wird nicht eingehalten, sobald die Abfahrt vor 7:00 Uhr bzw. 6:00 beginnt.
VWS	Kapitel 4.3.15	<p>➤ Kategorie: Schulstunden zu / nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen ist</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Standards / Messgrößen: Grundschulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten); Weiterführende Schulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten).</li> <li>Einschätzung VWS: Im Fahrplanangebot der VWS werden 1 Hinfahrt und 2 Rückfahrten enthalten sein. Weitere Hinfahrten und/oder Rückfahrten sind zu bestellen und zu vergüten.</li> </ul>	Kenntnisnahme	-
VWS	Seite 198 Seite 230 Karte 15b	Aufgrund der demographischen Rahmenbedingungen (rückläufige Bevölkerungs- und Schülerzahlen) ist die Ausweitung des Fahrplanangebotes auf der Linie R61 Meinerzhagen – Valbert – Attendorf von Montag bis Freitag um täglich jeweils +8 Fahrten, Samstag +9 Fahrten sowie Sonntag +2 Fahrten (NVP Kartenteil, Karte 15b) weder eigenwirtschaftlich finanzierbar – auch nicht die Teilfahr-	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		ten Meinerzhagen nach Valbert und zurück (Textteil, Seite 198 und 230) – noch führt die Linienerfolgsrechnung für die gesamte R61 zu einem positivem Ergebnis.		
VWS	Kapitel 7.1.3	Im Interesse des schnelleren Überblicks für die Fahrgäste bzw. potentiellen ÖPNV-Nutzer über das vorhandene Fahrplanangebot sollten – unabhängig von genehmigungsrechtlichen Herausforderungen und der Zuständigkeit von zwei Aufgabenträgern – die Leistungen der Linien R61 und R61MK in einem Fahrplan ausgewiesen und dargestellt werden.	Berücksichtigung	Hinweis wird in Maßnahme ergänzt.
VWS	S. 198 S.230	Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Linie R61 (NVP Textteil, Seite 198 und 230) wird nicht unternehmerinitiiert von Seiten der VWS als aktuellem Genehmigungsinhaber erfolgen.	Kenntnisnahme	-
VWS	S. 229f.	Eine mögliche Umsetzung oder Nicht-Umsetzung der Maßnahmen auf der Linie R61 wird keine Relevanz bzw. Wirkung für den Gesamt-ÖPNV im Märkischen Kreis entfalten (NVP Textteil, Seite 229f).	Kenntnisnahme	-
VWS	Karte 14	Nachrichtlich: Im NVP Kartenteil, Karte 14 „Integraler Taktfahrplan (ITF)“ ist die Linie R60 (Linie ohne Takt) in Richtung Meinerzhagen ausgerichtet. Die Linie R60 ist jedoch auf Unterrichtsbeginn und –ende der Schulen in Attendorn ausgerichtet und Bestandteil des Linienbündels Nordost, Aufgabenträger Kreis Olpe.	Kenntnisnahme	Der Linienpfeil soll keine Ausrichtung suggerieren.

**Nahverkehrsplan Märkischer Kreis**  
**Anhörung zum NVP-Entwurf (März 2016)**  
 Stellungnahmen weitere Institutionen

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>VCD - Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Hagen-Märkischer Kreis e.V.</b>				
VCD		<p>Grundsätzliches zum NVP-Entwurf:            Der VCD teilt überwiegend die Analyse, das Leitbild, die Grundsätze und die Ziele sowie die meisten vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen und geplanten Umsetzungsschritte des Entwurfs.            Wir halten die Ziele und Maßnahmen des inhalts- und detailreichen Entwurfs für eine gute Grundlage eines umweltgerechten, leistungsstarken, konkurrenzfähigen und auch ausreichend wirtschaftlichen öffentlichen Nahverkehrs.            Der Entwurf ist außerdem hervorragend ausgearbeitet, inhalts- und detailreich.            Folgende Grundlagen und Ziele des NVP sind dem VCD besonders wichtig und werden deshalb voll von uns unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pflege und Weiterentwicklung des bestehenden Angebots</li> <li>• allgemeine Beschleunigung des ÖPNV</li> <li>• Verbesserung und Ausbau der Verknüpfung von Bus und Bahn untereinander sowie mit den anderen Verkehrsarten, vor allem im Umweltverbund, d. h. mit Rad- und Fußverkehr</li> <li>• Berücksichtigung der Belange des ÖPNV in Stadt- und Raumplanung</li> <li>• möglichst konsequente Einhaltung und ggf. Verbesserung des Taktsystems im Fahrplangebotes</li> <li>• Ausbau, Barrierefreiheit und allgemeine Verbesserung der Haltestellenausstattung, insbesondere der Verknüpfungspunkte</li> </ul> <p>Darüber hinaus halten wir eine noch stärkere Hinwendung des ÖV zum „Jederzeit-und-Jedermann-Verkehr“, d.h. weg von der immer noch überwiegenden Ausrichtung auf (Berufs-)Pendler, Schüler/Azubis, Ältere und Mobilitätsbehinderte für wünschens- und prüfenswert. Gute Ansätze hierzu sind durch ergänzende Fahrten an Wochenenden und in den Tagesrandlagen für einige Linien schon im Entwurf enthalten.</p>	Kenntnisnahme	-
VCD		<p>Der VCD stimmt insbesondere folgenden Grundsätzen und empfohlenen Maßnahmen des NVP-Entwurfs zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• integrierte Planung für alle Verkehrsträger</li> <li>• stärkere Einbeziehung des Freizeitverkehrs, u.a. vorgeschlagene neue Linie zum Sorpesee</li> <li>• Ausweisung von Neubaugebieten möglichst entlang von ÖPNV-Achsen</li> <li>• mehr und besser ausgestattete Bike &amp; Ride-Anlagen sowie Verbesserung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus</li> <li>• (mehr) Fahrplaninfos in den Bürgerbüros o.ä. der Städte und Gemeinden</li> <li>• Staffelung von Schulzeiten zur Entzerrung der morgendlichen Verkehrsspitzen</li> <li>• Einschränkung von Werbung auf den Scheiben der Linienbusse</li> <li>• zusätzliche Fahrt der Linie 27 abends</li> </ul>	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• besseres Angebot zwischen Balve und Eisborn (evtl. mit Verlängerung nach Menden-Lendringsen)</li> <li>• kürzere Umstiegsverknüpfung von Balve nach Iserlohn</li> <li>• stärkere Andienung des Bhf. Letmathe durch den Busverkehr</li> <li>• neue reguläre Linie Plettenberg – Affeln – Neuenrade</li> </ul>		
VCD		Weitergehende Anregungen Einrichtung eines Fahrgastbeirates zur besseren Beteiligung der Kunden	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag zur Einrichtung eines Fahrgastbeirates wird aufgenommen.
VCD		Erweiterung der Kundengarantie für pünktliche Ankunft am Fahrtziel	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag Anschlussgarantie für definierte Anschlüsse wird aufgenommen.
VCD		Einrichtung einer Schnellbuslinie Neuenrade – Werdohl – Lüdenscheid mit komfortablem Anschluss an Hönnetalbahn und Ruhr-Sieg-Bahn; dies würde eine durchgängige ÖV-Nord-Süd-Achse von (Fröndenberg - ) Menden – Hönnetal bis in die Kreisstadt schaffen.	Kenntnisnahme	Zum Fahrplanwechsel Dez 2016 wird im Zuge der Anpassungen im Sauerlandnetz (z.B. geänderter Fahrplan RB54) eine Prüfung zur Verbesserung der Anschlussbeziehung zwischen Bus und Bahn unter anderem in Neuenrade am Bahnhof angestrebt. Hiervon betroffen ist auch die Linie 60 als maßgebliche Verbindung zwischen Neuenrade und Werdohl. Durch die Anpassung der Linie 60 wird ganztägig eine schnellere Verbindung Richtung Lüdenscheid ermöglicht. Eine durchgängige Schnellbusverbindung würde weitere Änderungen im regionalen Liniennetz bedeuten.
VCD		Als Verknüpfungspunkt in Menden sollte alternativ zu Battenfeld die Haltestelle Nordwall geprüft werden; (langfristiges) Ziel für Menden sollte zudem die Schaffung eines funktional vollwertigen ZOB sein.	Kenntnisnahme	-
VCD		Für die vom VCD befürwortete schnellere Verbindung zwischen Menden und Iserlohn sollten mehrere Varianten untersucht werden, u.a. folgende: -neuer Schnellbus über Sümmern mit Wegfall bisherige S3 (gem. NVP-Entwurf) -Beibehaltung der bisherigen S3 einerseits und Optimierung der Linie 22 andererseits -Ringlinie Iserlohn – Sümmern – Menden – Niederhemer – Iserlohn -zwei Schnellbuslinien, sowohl über Hemer als auch über Sümmern (ggf. im stündlichen Wechsel) Grundsätzlich halten wir schnelle Verbindungen auf diesen beiden Achsen im Nordkreis für wünschenswert und erfolgversprechend	Kenntnisnahme	An der Maßnahmenempfehlung zur Verlegung der S3 wird festgehalten. Die Aufgabe der S3 ist eine schnelle Verbindung zwischen Iserlohn und Menden. Dabei wird auch das Gewerbegebiet Sümmern-Rombrock aus beiden Städten schnell erreicht.
VCD		Abschließend möchten wir noch einmal den Entwurf des NVP MK ausdrücklich loben und alle Verantwortlichen ermutigen, die darin festgehaltenen Ziele und Maßnahmen zu unterstützen. Ebenso wichtig ist es natürlich, den NVP später um- und durchzusetzen und dies wirkungsvoll zu	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		überprüfen. Wir wünschen außerdem eine laufende Information der Öffentlichkeit über den Fortgang der Planung und über die spätere Umsetzung und ihre Überprüfung.		
<b>Fahrgastverband PRO BAHN Regionalverband Ruhr</b>				
PRO BAHN	2.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ÖPNV-Bedarfsplan (Seite 21/22)	Hier fehlt der Hinweis, dass das Land zur Zeit einen neuen ÖPNV-Bedarfsplan aufstellt. Uns ist nicht bekannt, welche Projekte im Kreisgebiet hierfür angemeldet wurden.	Berücksichtigung	Ein Hinweis wird aufgenommen.
PRO BAHN	Tabelle 1 (Seite 23)	Die heutige MVG-Linie 84 hat im VRR-Raum (Breckerfeld, Hagen) weitgehend Schnellbus-Charakter, da sie zahlreiche Haltestellen der parallel laufenden Linien (insb. Linie 512) nicht mit bedient. Innerhalb des VRR-Raums könnte die Nutzung und damit die Wirtschaftlichkeit der Linie verbessert werden, wenn der Schnellbus-Charakter und die Anerkennung des VRR-Tarifs besser vermarktet würden.	Kenntnisnahme	Die Vermarktung der Linie ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens
PRO BAHN	Tabelle 10 (Seite 41 ff.)	Die Tabelle weist auch auf Linien, die nur ansatzweise eine Vertaktung haben, einen Taktverkehr aus. Ebenso sind teilweise große Taktlücken nicht angegeben. Beispielhaft weisen wir auf die Linien 5 (vor allem Fahrten nach Ergste) und 84 (große Vormittagslücke Kierspe – Halver, fehlendes Vormittagsfahrtenpaar Halver – Hagen) hin.	Berücksichtigung	Hinweis wird ergänzt.
PRO BAHN	Tabelle 23 (Seite 71)	Wir halten die Einstufung des Abends an Sonn- und Feiertagen für nicht sachgerecht (Nachtverkehrszeit ab 19:00 Uhr). Dadurch ergeben sich in Tabelle 46: „Bedienungsangebot über gefordertem Standard“ zahlreiche Einträge. Wir schlagen vor, wie an den anderen Verkehrstagen bis 22:30 Uhr Schwachverkehrszeit vorzusehen. Für Fahrgäste sind möglichst einheitliche und merkbare Abendfahrpläne an allen Verkehrstagen ein wichtiges Qualitätsmerkmal.	Berücksichtigung	Auf bestimmten Relationen wird aufgrund der Nachfrage an Sonn- und Feiertagen zwischen 19:00 und 22:30 Uhr das Angebot der Schwachverkehrszeit im Bestand auch künftig fortgeführt. Dieser Bedienungszeitraum kann nicht als kreisweiter Standard für alle Relationen definiert werden. Jedoch wird eine „ausgeweitete Schwachverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen“ zwischen 19:00 und 22:30 Uhr im NVP ergänzt. Entsprechend des Status quo ist auf ausgewählten Relationen (z.B. städtisches Angebot) auch weiterhin ein entsprechendes Bedienungsangebot vorzuhalten.
PRO BAHN	Tabelle 44 (Seite 133 ff.)	Bei der Linie 84 fehlen im Abschnitt Halver – Kierspe mehr als die angegebenen Fahrten in der NVZ vormittags, es besteht in beiden Richtungen eine Bedienungslücke von fast vier Stunden. Wir sehen deutlichen Handlungsbedarf. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr Richtung Hagen sehen wir Handlungsbedarf (Vormittagslücke), da die Akzeptanz des Linienangebots im VRR-Raum (hier sind durchgängige Takte die Regel) durch diese Lücke stark beeinträchtigt wird.	Berücksichtigung	Die Angebotslücke wird in der Tabelle ergänzt. Gemäß der Abstimmung und Beteiligung mit / von Nachbaraufgabenträgern, Verkehrsunternehmen sowie Städten und Gemeinden wurde kein Handlungsbedarf

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				für diese Relation festgestellt. Mit der Reaktivierung der Schiene zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid ergeben sich neue Fahrtmöglichkeiten für Meinerzhagen und Kierspe Richtung Hagen,
PRO BAHN	Tabelle 44 (Seite 133 ff.)	Für die Anbindung von Wiblingwerde (ca. 1.550 Einwohner) sehen wir ebenfalls deutlichen Handlungsbedarf. Das heutige Angebot aus den Linien 49 und 539 und dem Bürgerbus kann insgesamt nur als absolut unsystematisch und undurchsichtig bezeichnet werden.	Kenntnisnahme	Gemäß der Abstimmung und Beteiligung mit / von Nachbaraufgabenträgern, Verkehrsunternehmen sowie Städten und Gemeinden wurde kein Handlungsbedarf bei dieser nachfrageschwachen Relation festgestellt. Ein Nachsteuern innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist möglich.
PRO BAHN	Tabelle 44 (Seite 133 ff.)	Die Taktlücken zwischen Letmathe-Stübbeken und Schwerte-Ergste (Linie 5) sind ärgerlich und beeinträchtigen die Akzeptanz dieser Linie, die durch die vor Jahren erfolgte Brechung in Ergste bereits geschwächt wurde.	Berücksichtigung	Aufnahme Prüfauftrag: Mit Umsetzung der Anpassungen im Sauerlandnetz wird der Anschluss der Linie 5 an den Bahnhof Schwerte-Ergste geprüft. In diesem Zusammenhang ist auch eine Schließung der Angebotslücken zu prüfen.
PRO BAHN	Seite 159 f. Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung	Nicht in allen Fällen wird im Fahrplanbuch auf Fahrzeugdurchlauf auf andere Linien hingewiesen. Bei den Linien 82/84 wird dieser nur als „Anschluss“ bezeichnet. Bei Übergangszeiten von 0 bzw. 1 Minute ist eine solche Angabe für Fahrgäste wenig aussagekräftig.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird ergänzt.
PRO BAHN	Seite 177 Bewertung Tarif und Ticketangebot	Hier (5. Spiegelstrich bei den Überprüfungsbedarfen) sollte die Forderung nach einem besseren tariflichen Übergang in den VRR-Raum konkret gefasst werden. Zumindest die zum Ballungsrand der Metropolregion Rhein-Ruhr zählenden Städte Iserlohn, Hemer und Menden sind ebenso wie der östliche Teil des Kreises Unna (Fröndenberg!) in den VRR-Tarifkragen einzubeziehen. Wir weisen darauf hin, dass es schon bis ca. 2000 einen Übergangstarif für den Märkischen Kreis zum VRR gab, der nicht nur bis Hagen und Dortmund, sondern auch nach Bochum reichte.	Kenntnisnahme	Der Märkische Kreis gibt die Forderung an die tarifverantwortlichen Institutionen weiter.
PRO BAHN	Seite 181 Allgemeine Entwicklung im Märkischen Kreis	Die positive Bevölkerungsprognose für Hemer ist im Text nicht erwähnt.	Berücksichtigung	Angabe wird im Text ergänzt.
PRO BAHN	Seite 194 ff. Verbesserung der Umsteigesituation	Wir halten die Priorisierung bei der Linie S2 für nicht sachgerecht. Da sowohl Plettenberg als auch Werdohl SPNV-Direktverbindungen nach Hagen haben und der S2 zwischen Werdohl und Lüdenscheid wenig Erschließungsfunktion wahrnimmt, ist die Priorität 1 für den Anschluss an die RB 52 nach Hagen nicht sinnvoll, da dadurch nur die Anbindung nach Schalksmühle optimal wäre (es ver-	Berücksichtigung	Die Angaben werden angepasst.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		kehren weitere Buslinien). Aus unserer Sicht ist der Anschluss an die RB 25 nach Kierspe, Meinerzhagen und Köln vorrangig (Tausch Priorität 1 und 3).		
PRO BAHN	Seite 194 ff.	Bei der Linie 1 fehlt aus unserer Sicht die Berücksichtigung des Anschlusses in Letmathe (langer Fußweg) bzw. Hohenlimburg Bf an RE 16 bzw. RB 91 Richtung Hagen.	Berücksichtigung	Angabe wird ergänzt.
PRO BAHN	Seite 197 f. Erhöhung des Bedienungsangebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität	Wir schlagen vor, hier auch die oben angeführten Mängel in den Fahrplänen der Linie 5 und 84 zu ergänzen. Für die Anbindung von Wiblingwerde ist ein ganzheitliches Bedienungskonzept mit Bedarfsverkehren zu erarbeiten, um die bestehenden Fahrplanlücken auf ein erträgliches Maß herabzusetzen.	Kenntnisnahme	Siehe Kommentar zu den Hinweisen in Bezug zur Tabelle 44 (Seite 133 ff.)
PRO BAHN	Seite 199 ff. Neukonzeption von Buslinien im Zuge der Reaktivierung SPNV zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid	Wir halten die Herabstufung der Linie 58 in der NVZ auf ALF gegenüber dem heutigen Angebot montags bis freitags für eine zu drastische Reduzierung. Wir schlagen vor, analog dem heutigen Angebot auf der Linie 59 montags bis freitags zwischen 6 und 18 Uhr die Linie 58 durchgängig als Linienfahrten anzubieten. Die Direktführung in Brügge ist sachgerecht.  Die neu konzipierte Linie 59 ist auf den Anschluss an die RB 25 am Bahnhof/ZOB Kierspe (wegen der Zugkreuzungen in Kierspe gibt es Anschluss in/aus beiden Richtungen) auszurichten. Dies ist auch bei Abweichungen der Fahrtroute für den Schülerverkehr sicherzustellen.	Berücksichtigung	Die Maßnahmen zum Oberen Volmetal wurden wie folgt weiterentwickelt: Die Linie 58 wird ganztägig zwischen Lüdenscheid Sauerfeld ZOB und Kierspe ZOB im Stundentakt verkehren, am Wochenende bedarfsgesteuert. In ihrer Fahrplanlage wird sie so gestaltet, dass ein Umsteigen am Bahnhof Brügge zur RB52 in der HVZ ermöglicht wird. Außerhalb der HVZ wird die Linie 58 zu Gunsten einer verkürzten Reisezeit zwischen Kierspe und Lüdenscheid den Bahnhof Brügge nicht bedienen. Die Linie 82 verkehrt zwischen Meinerzhagen Bahnhof/ZOB und Kierspe ZOB im Stundentakt, zwischen Kierspe ZOB und Kierspe Feuerwehrgerätehaus Mo-Fr halbstündlich, am Wochenende stündlich. Sie stellt für Kierspe Anschluss zum / vom Zug her. Die Linie 59 entfällt. Die Bedienung des Ortsteils Rönsahl wird wie im Bestand über die Linie 94 sichergestellt.
PRO BAHN	Seite 201 ff. Neukonzeption von Buslinien im Bereich Hemer, Menden und Iserlohn	Wir können nicht erkennen, dass die vorgeschlagene Umlegung des S3 über Sümmern statt Niederhemer insgesamt vorteilhaft ist. Die bisher praktizierte Durchbindung des S3 auf die Linie 27 nach Unna würde dabei aus Fahrgastsicht weniger attraktiv. Hingegen begrüßen wir die vorgeschlagene Direktführung der Linie 13 nach Iserlohn und halten die dafür vorgesehene Änderung bei der Linie 22 in Iserlohn für sachgerecht.	Kenntnisnahme	An der Maßnahmenempfehlung zur Verlegung der S3 wird festgehalten. Die Aufgabe der S3 ist eine schnelle Verbindung zwischen Iserlohn und Menden. Dabei wird auch das Gewerbegebiet Sümmern-Rombrock aus beiden Städten schnell erreicht.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Behindertenbeauftragte der Stadt Lüdenscheid</b>				
Behindertenbeauftragte Lüdenscheid	Seite 18:	<p>“Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.”</p> <p>Welche Gründe könnten hier genannt werden? Und welche Ausnahmen?</p> <p>Ebenso Seite 59 – welche Gründe könnten dazu führen, dass die Barrierefreiheit als Ausnahmen (noch) nicht erreicht werden kann.</p>	Kenntnisnahme	<p>Über die Qualitätsstandards zur Ausgestaltung der Haltestellen werden Ausnahmen geregelt (Verweis Tabelle 29). Über die Kategorisierung von Haltestellen (u.a. aufgrund von Funktion und Nachfrage) wird die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen geregelt.</p> <p>Dabei sind die Haltestellen der Kategorie IV nicht zwingend barrierefrei auszubauen. Haltestellen der Kategorie III müssen, bis auf die Einrichtung einer DFI sowie ohne Verstärkung des Fahrbahnaufbaus, barrierefrei gestaltet werden. Weitere Ausnahmen von der Barrierefreiheit werden durch die erörternden Fußnoten definiert. Es sollte in der Laufzeit des NVP überprüft werden, ob die Kategorisierung der Haltestellen zu undifferenziert für die kommunale Praxis ist. Falls ja, sollte der hier gemachte Vorschlag aufgegriffen werden und Berücksichtigung bei einer Überarbeitung des NVP finden.</p>
Behindertenbeauftragte Lüdenscheid	Seite 92:	<p>Mindestens jährliche Schulung der Fahrzeugführer.</p> <p>Hier halten wir (aus Erfahrungsaustausch) bei Auffälligkeiten der Fahrzeugführer eine Nachschulung für notwendig bei: Unfreundlichkeit, für Rollstuhlfahrer schlechtes Anfahren der Haltestelle, nicht bereit sein die Rampe auszuklappen usw.</p>	Kenntnisnahme	-

**Nahverkehrsplan Märkischer Kreis**  
**Anhörung zum NVP-Entwurf (März 2016)**  
 Zuschriften von Bürgerinnen und Bürgern

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
Zuschrift 1	Kapitel 7.1.5	<p>Im nun veröffentlichten Entwurf des Nahverkehrsplans für den Märkischen Kreis ist ein Maßnahmenvorschlag, die Linie 22 nur noch bis zur Haltestelle Battenfeld fahren zu lassen und stattdessen eine neue Linie 20 (Auf der Heese – Schwitten) zu konstruieren. Nach diesem Vorschlag würde der Abschnitt "Auf der Heese-Stadtmitte" von Montag bis Freitag nur noch im Stundentakt befahren werden, was eine enorme Verschlechterung dieser Verbindung darstellen würde. Es würde mich freuen, wenn Sie mir mitteilen könnten, aus welchem Grund nicht zumindest eine Bedienung des Abschnittes "Auf der Heese-Stadtmitte" weiterhin im 30-Minuten-Takt erfolgen soll.</p> <p>Des Weiteren war in der zweiten Präsentation vom 10.11.2015 für den Wegfall der Linie S3 zwischen Menden – Hemer noch eine Kompensation durch die Ausweitung der Linie 1 zur HVZ zum 15-Minuten-Takt vorgesehen. Aus welchen Gründen wurde diese Ausweitung nicht in den Plan übernommen?</p>	Kenntnisnahme	<p>Gemäß Kapitel 4.3.4 ist die Bedienungsqualität zwischen Ortsteilen und Hauptort mit einem Stundentakt von Mo-Fr definiert. Der Ortsteil Heese ist der Kategorie Ortsteil zugeordnet (Verweis Karte 5a).</p> <p>Die Ausweitung der Linie 1 in der HVZ wurde entsprechend der Abstimmung zwischen Märkischem Kreis, Verkehrsunternehmen und Gutachter nicht übernommen.</p>
Zuschrift 2	Seite 225	<p>In dem kürzlich veröffentlichten Entwurf des neuen Nahverkehrsplans für den Märkischen Kreis ist eine Maßnahme die bessere Anbindung des Bahnhofs Letmathe. Hierbei soll u. A. die Linien 8 und 6 zusammengefasst und über den Bahnhof geführt werden. Laut dem Vorschlag würde jede zweite Fahrt der Linie 8 als Linie 6 weiterfahren, was dazu führen würde, dass die Grümannsheide einen Stundentakt erhalten würde. In der Linienliste auf der Seite 225 dagegen wird für die Linie 6 jedoch weiterhin ein T120 aufgeführt sowie nur die Bedienung des Letmather Bahnhofs als Änderung angegeben, nicht jedoch eine Taktverdichtung. Ist mit dieser Maßnahme somit auch eine T60 zur Grümannsheide geplant, oder handelt es sich ausschließlich um die Bedienung des Bahnhofs?</p>	Berücksichtigung	<p>Eine Angebotsausweitung auf der Linie 6 ist im NVP nicht vorgesehen. Die Angabe, dass jede zweite Fahrt der Linie 8 als Linie 6 weiterfährt wird im Konzept korrigiert. Die Überprüfung des Bedienungsangebots zwischen Letmathe und Grümannsheide wird in den Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn aufgenommen.</p>
Zuschrift 3	Kapitel 7.1.5	<p>Im Entwurf des neuen Nahverkehrsplans für den Märkischen Kreis ist ja ein Vorschlag, die Linie 22 zwischen dem Hemberg und der Innenstadt nicht mehr über die Baarstraße, sondern über die Hindenburgstraße fahren zu lassen. Der Abschnitt zwischen der Düingser Mühle und dem Hemberg würde jedoch weiterhin über die Baarstraße befahren. Wäre es hier nicht sinnvoller, die Linie 22 bereits ab der Haltestelle Düingser Mühle über die Seilerseestraße und weiter auf dem Linienweg der heutigen 14 fahren zu lassen, wie es heute bereits im Spätverkehr der Fall ist? Die Linie 14 würde stattdessen ab der Haltestelle Straßenverkehrsamt über die Haltestellen Düingsen - Düingser Mühle – Baarstr./Tüv – Heizwerk – Schapker Weg – Hemberg – Immermannstraße – Holbeinstraße und weiter über den bisherigen Weg fahren. Dies hätte einige Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereinheitlichung des Linienweges der Linie 22 in diesem Bereich</li> <li>• Bessere Bedienung des Gebietes Seilersee (vor allem am Wochenende)</li> <li>• Direktverbindung von Menden zum Seilersee/Eissporthalle</li> <li>• Teilweise Kompensation des Angebotes an der Haltestelle Arbeitsgericht (Diese Haltestelle</li> </ul>	Berücksichtigung	<p>Ein Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn wird aufgenommen. Bei der Prüfung werden die gemachten Vorschläge Beachtung finden.</p>

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>hat mit der Ansiedlung eines großen Fitnessstudios deutlich an Bedeutung gewonnen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direktverbindung von Griesenbrauck an das Nahversorgungszentrum Schapker Platz</li> <li>• Direktverbindung aus dem inneren Sümmerner Industriegebiet sowie aus dem südlichen Teil von Sümmerm und von Griesenbrauck an den Bahnhof Iserlohnerheide (Haltestelle Baarstraße/Tüv).</li> <li>• Direktverbindung von Sümmerm-Süd und Griesenbrauck an das Gewerbegebiet Iserlohnerheide</li> <li>• Bessere Bedienung der Haltestelle Düingser Mühle (weiterhin 4 anstatt 3 Fahrten in der NVZ sowie 5 anstatt 4 in der HVZ). Wichtige Haltestelle wegen der Iserlohner Werkstätten sowie dem nördlichen Industriegebiet Iserlohnerheide.</li> <li>• Regelmäßige Bedienung der Haltestelle Düingsen durch die Linien 14 und 22, somit bessere Anbindung des südlichen Teils von Griesenbrauck (vor allem am Wochenende) und Düingsen/Scheffelstraße, vor allem vor dem Hintergrund der Planung eines neuen Gewerbegebietes in diesem Bereich (Gewerbegebiet Scheffelstraße-Süd).</li> </ul> <p>Mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks in Kalthof und der somit späteren Abfahrt der Züge in Richtung Dortmund, müsste der Fahrplan der Linie 14 nur im Minutenbereich angepasst werden, um an der Haltestelle Baarstr./Tüv einen Anschluss von Sümmerm in Richtung Dortmund und umgekehrt herzustellen. Damit die Standzeit der Busse an der Endstelle in Rombrock nicht zu kurz wird, könnte auch hier bei Bedarf eine Änderung vorgenommen werden:</p> <p>Die Linie 14 würde aus Richtung Innenstadt wie heute bis zur Haltestelle Langer Brauck fahren. Von hier aus würde der Bus über die Haltestellen Rombrocker Straße – Berkenstr. – Abzw. Hegestück wieder zurück in Richtung Innenstadt fahren (Schleifenfahrt). An einer dieser Haltestellen würde der Bus eine kürzere Pause einlegen (Wie bei der Linie 15 an der Haltestelle Friedrich-Kaiser-Straße). Somit wäre zusätzlich auch der Bereich „Am Hofe“ und „Berkenstraße“ besser angebunden. Die Haltestellen Wulfringser Weg (alternativ neue Linie S3 oder Linie 14 Haltestelle Langer Brauck) und Rombrock (alternativ neue Linie S3 oder Linie 22 Haltestelle Amselweg) würden für die Linie 14 entfallen. Die heute als Schleifenfahrt verkehrenden Verstärkerfahrten der Linie 214 könnten stattdessen die entfallenen Haltestellen Wulfringser Weg und Rombrock bedienen. Evtl. wäre es auch möglich, in Höhe des Amselweges eine weitere Schnellbushaltestelle zu errichten, um den Wegfall der Haltestelle Rombrock noch besser zu kompensieren und den westlichen Bereich Sümmerms besser zu erschließen (Ersatz für die Taktausdünnung der Linie 22).</p>		
Zuschrift 4	Linien 11, 12, 13,	Im Entwurf des neuen Nahverkehrsplans für den Märkischen Kreis ist es ja geplant, die Linie 13 durch eine Verlegung auf die Mendener Straße zu beschleunigen. Eine Beschleunigung der Strecke von Hemer nach Iserlohn ist zwar sehr zu begrüßen, jedoch wird das Potential dieser Verbindung	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn wird aufgenommen. Unter anderem werden die Anbindung der Gesamtschule Seilersee und der Gesamtschule Nußberg

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>durch die sehr zeitaufwendige Schleifenfahrt über die Haltestelle Seilerseebad leider nicht vollständig ausgeschöpft. Wäre es aus diesem Grund nicht möglich, diese Schleifenfahrt auszulassen, und stattdessen die Haltestelle Seilerseebad durch eine andere Linie befahren zu lassen? Eine mögliche Variante wäre z. B. eine Trennung der Linien 11 und 12 im östlichen Streckenabschnitt. Die Linie 12 würde zwischen den Haltestellen "Im Lau" und "ZOB" neu im 30-Min-Takt verkehren. Der Linienweg würde jedoch begradigt werden, in dem die Schleifenfahrt durch den Wohnpark Buchenwäldchen entfällt. Diese Schleifenfahrt würde durch die neue Linie 11 befahren werden. Die Busse könnten nach der Schleifenfahrt durch den Wohnpark (der Abschnitt Im Lau – Mozartstraße würde entfallen) über die Schlesische Straße und Seilerseestraße bis zur Haltestelle Seilerseebad fahren. Von dort aus könnte die Linie über die Mendener Straße zum ZOB verkehren. Ebenso wie die Linie 12 würde diese Linie alle 30 Min verkehren. Vorteile dieser Linienführung wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Noch schnellere Verbindung von Hemer nach Iserlohn</li> <li>• Schnellere Verbindung von den Haltestellen „Im Lau“ – „Mozartstraße“ ins Stadtzentrum (Wegfall der Schleifenfahrt)</li> <li>• 15-Min-Takt an den Haltestellen Schulstraße und Schlesische Straße</li> <li>• 15-Min-Takt an den Haltestellen Pütterstraße und Sundernallee (mit Linie 7 und 17)</li> <li>• 30-Min-Takt an der Haltestelle Seilerseebad</li> <li>• Evtl. wäre eine Verlängerung der Linie 11 über die Schulstraße und Westfalenstraße in den südöstlichen Bereich von Wermingsen (Niddastraße) möglich, zur Anbindung des Wohngebietes sowie dem Einzelhandelsstandort (Marktkauf). Heute im NVP als Erschließungsdefizit mit mittlerem Handlungsbedarf aufgeführt.</li> <li>• Ermöglicht die Option, die Linie 13 zwischen Iserlohn und Hemer evtl. in einen Schnellbus umzuwandeln (Entfall der Haltestellen Pütterstraße, Sundernallee sowie Breddestraße und Parkstraße mit Führung der Linie in Hemer über die Straße „Im Ohl“).</li> </ul> <p>Die Linie 12 könnte in diesem Fall die heutige Kombilinie 11/12 zwischen der Stadtmitte und dem Nußberg zu einer Linie zusammenfassen. An dem Angebot würde sich im Bereich Nußberg somit nichts verändern. Die Linie 11 könnte am Stadtbahnhof enden oder evtl. die Fachhochschule anfahren und so für ein deutlich verbessertes Angebot für Studenten sorgen.</p> <p>Zwar würden durch diese Änderungen zusätzliche Kilometerleistungen anfallen, jedoch werden durch die bereits im NVP aufgeführten Maßnahmen Kosteneinsparungen erzielt, sodass es hier nicht zu Mehrkosten gegenüber heute kommen sollte. Des Weiteren dürften die deutlichen Attraktivitätssteigerungen auch zu höheren Einnahmen führen.</p>		<p>Prüfpunkte sein. Die gemachten Vorschläge werden Beachtung finden.</p>
Zuschrift 5	Tabelle 51	In dem vor ein paar Tagen veröffentlichten neuen Nahverkehrsplan ist für die Verbindung "Hemer - Menden" im Gegensatz zu einer früheren Präsentation nur noch ein Defizit am Sonntagmorgen	Kenntnisnahme	Eine zusätzliche Fahrt am Samstagabend ist wünschenswert, wird jedoch nicht als

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>aufgeführt. Der letzte Bus von Hemer nach Menden verkehrt heute jedoch samstags bereits um 21.28 Uhr und somit über eine Stunde früher als es die neue Mindestbedienzeit vorsieht. Aus welchem Grund wird dieses Defizit nicht dargestellt?</p> <p>Des Weiteren wird in der Liste für die Kategorisierung der Haltestellen sowie in der Tabelle 51 die Haltestelle "Pater und Nonne" nicht aufgeführt. Dabei handelt es sich hierbei doch um eine wichtige Umsteigehaltestelle vor allem am Wochenende für die Relation Iserlohn - Altena - Lüdenscheid, da die Linie S1 wohl auch weiterhin nicht am Wochenende verkehren soll.</p>		<p>zwingender Handlungsbedarf gesehen. Die Haltestelle Pater und Nonne wird gemäß der Abstimmung zwischen Märkischem Kreis, Verkehrsunternehmen und Gutachter im NVP nicht als Verknüpfungspunkt definiert. Dennoch ist ein Umsteigen an dieser Haltestelle möglich.</p>
Zuschrift 6	Karte 10a/10b	<p>In dem nun erschienenen Entwurf des Nahverkehrsplans für den Märkischen Kreis sind für die Haltestellen, die eine Bike-&amp;-Ride-Anlage besitzen, Erschließungsradien von 2 km aufgeführt. Dies setzt jedoch voraus, dass alle Personen, die ausschließlich durch diese erweiterten Radien erschlossen sind, auch die Möglichkeit haben, mit einem Fahrrad zur Haltestelle oder der Bahnstation zu fahren. Was ist jedoch mit den Nutzergruppen, die dies nicht können, z. B. Fahrgäste mit Gehhilfen oder Rollatoren, Sehbehinderte, Personen mit Kinderwagen, etc. All diese Fahrgäste wären nicht in der Lage, die jeweilige Haltestelle mit einem Fahrrad zu erreichen. Im Nahverkehrsplan sind auch für das Erreichen der Haltestelle sowie den Einstieg Maßnahmen zur Barrierefreiheit gefordert. Dies würde sich hiermit jedoch widersprechen auch wenn hier die baulichen Gegebenheiten gemeint sind. Wäre es deshalb nicht möglich, diesen erweiterten Radius nur als Ergänzung aufzuzeigen, nicht jedoch als alleiniges Erschließungsmerkmal aufzuführen. Ob sich im Endeffekt für diese so neu entstehenden Defizite ein Handlungsbedarf ergibt, wäre ja hiervon unabhängig. Immerhin ist auch für die jetzt schon festgestellten Defizite nicht immer ein Handlungsbedarf gegeben.</p>	Berücksichtigung	<p>Die Erschließungsdefizite, die bei Vernachlässigung der Fahrradeinzugsradien entstehen, werden ergänzt.</p>
Zuschrift 7	Seite 195-197	<p>In dem Entwurf des neuen Nahverkehrsplans sind ja auf den Seiten 195-197 u. A. auch die Anschlussprioritäten aufgeführt. Bei der Linie S1 sind bisher jedoch lediglich die S3 am Iserlohner Stadtbahnhof als auch die Linie RB25 am Bahnhof Lüdenscheid vertreten. Aus welchem Grund wurde jedoch nicht die Umsteigebeziehung zwischen der S1 aus Richtung Iserlohn auf die Linie RB91 in Richtung Siegen aufgeführt? Würde dieser Anschluss den gesamten Tag und nicht wie heute nur in der HVZ hergestellt, würde sich mit dem RE16 somit ein annähernder 30-Min-Takt von Iserlohn nach Altena, Werdohl, Plettenberg und Siegen ergeben. Natürlich ist mir bewusst, dass nicht alle Anschlüsse immer hergestellt werden können. Wenn sich diese Maßnahme jedoch mit den beiden anderen Anschlussverbindungen herstellen ließe würde hiermit eine deutliche Attraktivitätssteigerung erreicht. Wäre es deshalb nicht möglich, diese Anschlussverbindung als Prioritätsstufe 3 mit aufzunehmen?</p> <p>Die Linie 13 ist in dieser Liste bisher überhaupt nicht aufgenommen. Dabei erfolgt die Beschleunigung laut dem Maßnahmenvorschlag ja auch unter der Absicht, Hemer besser an den SPNV anzuschließen. Wäre es deswegen hier nicht sinnvoll, die Anschlussverbindung zwischen der Linie 13 und der RB53 als Prioritätsstufe 1 und die Verbindung zwischen der Linie 13 und den Linien RE16/RB91 als Prioritätsstufe 2 zu ergänzen? Evtl. wäre auch eine Verbindung zwischen den Linien 13 und S3 am Stadtbahnhof als Prioritätsstufe 3 möglich und sinnvoll aufzuführen, um stündlich eine schnelle Umsteigeverbindung zwischen Hemer und den Gewerbegebieten Iserlohner Heide und</p>	Berücksichtigung	<p>Die Anschlussprioritäten werden ergänzt.</p>

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		Sümmern/Rombrock herzustellen.		
Zuschrift 8	Kapitel 7.1.2	Der neue Entwurf des Nahverkehrsplans führt ja auch das Thema Anschlussverbindungen auf. Hierbei wurden jedoch nur die Anschlüsse Montags-Freitags überprüft, wogegen das Wochenende unberücksichtigt bleibt. Jedoch ergeben sich vor allem hier häufig Handlungsbedarfe, da zum einen der Takt bei den meisten Linien reduziert ist und sich somit eine deutlich längere Umsteigezeit ergeben kann, als dies in der Woche der Fall ist. So beträgt z. B. die Umsteigezeit am Iserlohner Stadtbahnhof von der Linie 1 aus Richtung Hemer auf die Züge Richtung Hagen/Dortmund trotz 30-Min-Takt heute an Wochenenden 24 Minuten wogegen sie an Werktagen deutlich attraktiver ist. Noch wichtiger ist, dass einige Linien an Wochenenden überhaupt nicht verkehren (z. B. S1 und S3) oder nur ein sehr eingeschränktes Angebot aufweisen (z. B. Linie 85). Hier wäre es deshalb zum Teil erforderlich, Umsteigeverbindungen zwischen Linien herzustellen, die Montags-Freitags nachrangig oder unbedeutend sind. Ein Beispiel ist hier die Verbindung Iserlohn – Lüdenscheid. Während in der Woche die Linie S1 diese Verbindung herstellt und die Umsteigeverbindung zwischen den Linien 1 und 37 eher „nur“ zur Anbindung der Nachrodter Haltestellen an Iserlohn dient, die nicht von der Linie S1 bedient werden, stellt diese Umsteigeverbindung am Wochenende die wichtigste Reisemöglichkeit zwischen Iserlohn und Lüdenscheid sicher. Wäre es deshalb nicht möglich, auch die Umsteigeverbindungen an Wochenenden separat aufzuführen und zu überprüfen?	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird in den Prüfauftrag „Anpassung des ÖPNV-Netzes in Bezug auf Verknüpfung und Anschlussqualität“ aufgenommen
Zuschrift 9	Linie 1	Das Fahrplanangebot auf der Strecke von Iserlohn nach Menden endet heute Montags-Freitags mit der letzten Fahrt der Linie 22 um 22.01 Uhr ab Iserlohn Stadtbahnhof, während an Samstagen die letzte Fahrmöglichkeit um 22.55 Uhr besteht. Die letzte Fahrt mit der Linie 1 über Hemer fährt sogar bereits um 21.25 Uhr ab Iserlohn Stadtbahnhof. Der neue Entwurf des Nahverkehrsplans sieht für diese Verbindung zwar derzeit kein Defizit vor, jedoch endet das Angebot schon vor den als Mindestbedienzeit angegebenen 22.30 Uhr. Gerade auf dieser wichtigen Verbindung zwischen den Städten Iserlohn, Hemer und Menden wäre eine Bedienung bis etwa 22.30 Uhr sehr wünschenswert. Diese müsste noch nicht einmal mit zusätzlichen Fahrleistungen realisiert werden. Stattdessen könnte die derzeit um 22.11 Uhr - und damit gerade einmal 21 Min nach der vorherigen Fahrt - am Hemeraner ZOB beginnende Fahrt nach Menden entfallen und stattdessen die Fahrt um 22.25 Uhr ab Stadtbahnhof bis Menden Battenfeld verlängert werden. Wäre aus diesem Grund nicht eine Aufnahme dieser Verschiebung in den Nahverkehrsplan möglich?	Kenntnisnahme	Eine spätere Fahrt am Samstagabend ist wünschenswert, wird jedoch nicht als zwingender Handlungsbedarf gesehen. Zum 24.08.2016 wird die Fahrt um 22:11 Uhr auf 22:20 Uhr verlegt.
Zuschrift 10	Seite 215	Im neuen Nahverkehrsplanentwurf werden ja auf der Seite 215 auch die möglichen Neueinrichtungen von Haltestellen aufgeführt. Könnte diese Liste nicht um zwei weitere Haltestellen ergänzt werden? 1. Haltestelle: In Menden auf dem Schwittener Weg im Bereich der Einmündung Stormstraße für die Linie 24. Der Abstand zwischen den beiden Haltestellen "Walburgisgymnasium" und "Ob dem Lahrtal" ist heute mit etwa 600 Metern sehr groß. In der Karte der Erschließungsdefizite ist auch zu erkennen, dass ein Teil der Häuser in diesem Bereich nicht durch eine regulär bediente Haltestelle erschlossen ist, sondern nur durch den großen Radius des Bahnhofs oder der nur im Schulverkehr bedienten Haltestelle "Hofeskamp". Mit dem Wegfall der umwegigen Streckenführung im Bereich Nordwall sowie dem Wegfall der Haltestelle Gartenstraße durch den Umbau der Haltestelle	Berücksichtigung	Wird im Prüfauftrag IB-NHst ergänzt.

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		Nordwall dürfte doch genug Fahrplanreserve entstehen, um diese Haltestelle zu ergänzen. 2. Haltestelle: In Iserlohn auf der Hennener Straße im Bereich des Fußweges zur Straße "Auf der Kloßheide" für die Linie 18. Diese Haltestelle wurde bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Städte Iserlohn/Hemer/Menden aus dem Jahr 2002 vorgeschlagen, jedoch bis heute nicht umgesetzt. Der südöstliche Bereich von Hennen ist derzeit nur teilweise durch die Linien 18 und R30 erschlossen. Der Rest wird durch die Linie T30 übernommen. Diese Linie verkehrt heute jedoch nur als Taxibus mit vorheriger Anmeldung im 120-Min-Takt. Des Weiteren besteht mit dieser Linie keine Direktverbindung in das Stadtzentrum von Iserlohn. Mit einer Einrichtung dieser Haltestelle würde dieser Bereich eine deutlich verbesserte Anbindung an Iserlohn erhalten. Sollte die Fahrplanreserve nicht ausreichen, um eine weitere Haltestelle auf der Linie 18 zu ergänzen, könnte für diese Linie doch ersatzweise die Haltestelle "Im Weingarten" entfallen. Diese Haltestelle würde trotz des Wegfalls der Linien 18, 22 und ggf. R30 immer noch im 15-Min-Takt durch die Linien 15 und 16 bedient werden, was angesichts der geringen Einsteigerzahlen ausreichen sollte.		
Zuschrift 11	Linien 7, 8, 22	Der neue Nahverkehrsplan-Entwurf sieht für verdichtete Siedlungsbereiche werktags eine Bedienung bis 22.30 Uhr vor. Da einige Linien diesen Mindeststandard heute jedoch nicht erfüllen (in Iserlohn z. B. die Linien 7 zum Brandkopf und 8) und im NVP für einen Großteil dieser Linien auch keine Ausweitungen geplant sind, würden diese Bedienstandards an vielen Stellen auch in Zukunft nicht eingehalten werden. Hier wäre es doch möglich, zusätzlich zu der jetzigen Karte der Erschließungsqualität eine weitere Karte aufzuführen, die die fehlende Abenderschließung aufführt. Dies könnte z. B. so aussehen, dass alle Haltestellen, die keine Bedienung bis 22 bzw. 22.30 Uhr aufweisen, in dieser zusätzlichen Karte entfallen. Die Haltestellen, die bis 22.30 Uhr noch eine Bedienung aufweisen, erhalten dafür einen 500-Meter-Radius. Nun könnten die „Erschließungsdefizite“ aufgeführt werden, die bis 22.30 Uhr in den verdichteten Bereichen trotz des erweiterten Radius entstehen. Somit könnte hier überprüft werden, ob ein Handlungsbedarf besteht, und wenn ja, wie eine Verbesserung erzielt werden kann (z. B. Stichfahrten bei vorhandenen Fahrten; Linienverlegung zu dieser Zeit, wie heute die Linie 22 im Bereich Seilersee; ALF; etc.)	Berücksichtigung	Die Überprüfung des Bedienungsangebots innerhalb der Stadt Iserlohn wird im Prüfungsauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn verankert.
Zuschrift 12	Präsentation zum Nahverkehrsplan vor Entwurfveröffentlichung	In der ersten Präsentation zum neuen Nahverkehrsplan für den Märkischen Kreis sind auf der Seite 11 die einzelnen Verbindungen, sowie deren Bedeutung, aufgeführt. Im Bereich Iserlohn-Letmathe fällt hierbei auf, dass die Verbindung von Letmathe nach Ergste bzw. Schwerte – heute Linie 5 – überhaupt nicht dargestellt ist. Müsste diese Verbindung nicht eigentlich als Nebenverbindung aufgeführt sein? Des Weiteren ist der Stadtteil Stübbeken laut Präsentation direkt an die Iserlohner Stadtmitte angebunden. In Wirklichkeit besteht jedoch nur eine Verbindung in das Stadtzentrum von Letmathe. Außerdem wird hier nur ein Defizit an Samstagen aufgeführt. An Montagen-Freitagen endet das Angebot jedoch heute schon gegen 19 bzw. 19.30 Uhr, wogegen der Mindeststandard bei 20.30 Uhr liegt. Die Siedlung Grümannsheide ist in der Karte überhaupt nicht mit einem Kreis dargestellt, dementsprechend auch nicht die Verbindung nach Letmathe. Auch hier werden die Mindeststandards nicht erreicht: Mo-Fr Bedienung nur bis gegen 17 Uhr, an Samstagen überhaupt kein Angebot. Müsste	Kenntnisnahme	Die Netzhierarchie wurde gemäß Beteiligung abgestimmt. Zwischen der ersten Präsentation und dem NVP-Entwurf wurden bereits Anpassungen vorgenommen (z.B. Grümannsheide). Eine Nebenverbindung zwischen Letmathe und Ergste wurde nicht definiert. Die beschriebenen Defizite sind bereits berücksichtigt.

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		diese Verbindung nicht dementsprechend auch aufgeführt sein?		
Zuschrift 13	Kapitel 7.1.2	Laut des Entwurfs des Nahverkehrsplans besteht für die Linie S1 eine Anschlusspriorität an der Haltestelle Lüdenscheid Bahnhof an die Linie RB25, um so eine Verbindung Meinerzhagen – Kierspe – Lüdenscheid – Iserlohn herzustellen. Jedoch verkehrt die Linie S1 derzeit nur in Richtung Iserlohn über den Lüdenscheider Bahnhof wogegen in Richtung Sauerfeld über die Weststraße gefahren wird und somit eine Anbindung an den Bahnhof fehlt. Wäre es nicht möglich, eine Verlegung der Linie S1 über den Bahnhof – analog zur Gegenrichtung – in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, um so einen Anschluss an die Linie RB25 Richtung Meinerzhagen sowie in der HVZ an die RB52 Richtung Schalksmühle herzustellen?	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag zur Anbindung des Bahnhofs Lüdenscheid wird ergänzt.
Zuschrift 14	Kapitel 7.1.7	Der neue Nahverkehrsplan beinhaltet ja als eine mögliche Maßnahme die Einrichtung einer neuen ALF-Linie 89. Diese Linie würde laut dem Entwurf die Siedlungen Rölvede, Winkeln und Sonnenscheid regelmäßig an den ÖPNV anbinden. Leider verkehrt die Linie auf den anderen Abschnitten jedoch parallel zur Buslinie 87 oder durch unbebautes Gebiet, sodass hier keine weitere Erschließung erfolgt. Wäre deshalb nicht eine Führung der Linie anstatt über die Haltestelle Hülscheiderbaum über Amphop und die Amphoper Straße möglich, um so sowohl Amphop als auch Heedfeld besser zu erschließen? Im Bereich Heedfeld würden so zusätzlich 1-2 Haltestellen eingerichtet. An der Haltestelle Heedfeld könnte eine Umsteigemöglichkeit zur Linie 87 in Richtung Lüdenscheid hergestellt werden. Die Linie könnte weiter über Hülscheid führen sowie mit einer Stichfahrt Everinghausen anschließen. Von dort könnte die Linie über die Straßen „Ramsloh“, „Kuhlenhagen“ und „Am Nocken“ führen, um so die Siedlung Linscheid zu bedienen. Der weitere Fahrweg würde über die Straßen „Zur schönen Aussicht“ und „Flaßkamp“ verlaufen, um so das Wohngebiet an der Straße „Flaßkamp“ mit anzuschließen, um schließlich an der Haltestelle Rathausplatz zu enden. Im Anhang befindet sich eine Zeichnung über den möglichen Verlauf.	Berücksichtigung	In den Prüfauftrag NKbV-PA-1 wird der Hinweis einer alternativen Linienführung aufgenommen.
Zuschrift 15	Kapitel 7.1.7	Die Linie ALF67 verkehrt derzeit im Bereich Balve über die B229 und somit am Siedlungsschwerpunkt vorbei. Wäre es deshalb nicht möglich, die Linienführung stattdessen über die Strecke "Zum Ossenkamp – Zur Amtsschlade – Dechant-Amecke-Weg" zu führen? Da der Bürgerbus auf dieser Strecke, abgesehen von dienstags und donnerstags, nur zweimal am Tag fährt, würde dieser Bereich hierdurch eine deutlich aufgewertete ÖPNV-Anbindung erhalten. Durch das geplante Auslassen der Neuenrader Ortsteile Affen und Altenaffeln sollte doch genug Zeit für diese Streckenführung vorhanden sein.	Berücksichtigung	Eine Bemerkung zur alternativen Linienführung ALF67 wird als Prüfauftrag in die Maßnahme NKbV-MN-2 aufgenommen. Eine Abstimmung mit dem Bürgerbus Balve ist Vorauszusetzen. Es soll keine Konkurrenz zwischen beiden Verkehrssystemen entstehen.
Zuschrift 16	Linie 5	Die Buslinie 5 zwischen Letmathe und Ergste stellt ja heute eine Art Zubringer zur Linie C32 in Richtung Schwerte da. Aufgrund des Umstiegs in Ergste sowie der umwegigen Linienführung der Linie C32 über Villigst werden heute für diese Strecke 41-45 Minuten benötigt. Dabei ließe sich die Fahrzeit mit einer Verlängerung der Linie zum Bahnhof Ergste und einer optimalen Umsteigezeit auf die Züge auf ca. 27 Minuten reduzieren. Möglich wären hier doch folgende Änderungen im Zuge der Verlängerung der Buslinie 5 zum Bahnhof Letmathe: Die Linie 5 würde nach der Haltestelle JVA Ergste die Schleifenfahrt über die Ruhrtalstraße und	Berücksichtigung	Der Vorschlag wird in den Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn aufgenommen.

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>Kirchstraße auslassen und stattdessen analog der früheren Linie 31 weiter über die B236 und die Straße Bürenbrucher Weg zum Bahnhof Ergste fahren. Nun würden die Busse auf dem Bürenbrucher Weg die Haltestellen Krönig und Eichendorffstraße bedienen. Über die Straßen Am Zollpfosten und Am Derkmannsstück könnte die Linie eine Schleifenfahrt vollziehen und an der Haltestelle Am Knapp enden. Da diese Schleifenfahrten heute bereits durch die Schulbuslinien 208 und 209 durchgeführt werden, dürfte die gesamte Strecke mit Bussen befahrbar sein. Im Anhang befindet sich eine Zeichnung zum möglichen Verlauf.</p> <p>Zur Anschlussherstellung in Ergste würden die Busse in Letmathe am Bahnhof zur Minute: 13 abfahren. Zur Minute: 34 würden die Busse am Bahnhof Ergste eintreffen und so einen Anschluss an die RB53 in Richtung Schwerte/Dortmund herstellen (Abfahrt um: 39). An der Haltestelle Ergste würde die Linie 5 bis zur Minute: 40 warten, um so einen Anschluss von der Linie C32 aus Richtung Schwerte abzuwarten. Zur Minute: 44 würden die Busse die Haltestelle Am Knapp erreichen. Zur Minute: 50 würden die Fahrten wieder in Richtung Letmathe starten, um so an der Haltestelle Ergste Bahnhof sowohl einen Anschluss an die Linie C32 in Richtung Schwerte (Abfahrt um:54) als auch einen Anschluss von der RB53 aus Richtung Schwerte/Dortmund (Ankunft um:50) zu erreichen. Zur Minute:15 würde die Linie 5 so wieder den Bahnhof Letmathe erreichen.</p> <p>Anstatt nun wieder als Linie 5 zurückzufahren, könnten die Busse auf die Linie 9 wechseln und direkt zur Minute:15 weiter nach Hohenlimburg fahren. Somit besteht ein Anschluss von der RB91 aus Richtung Siegen (Ankunft um:05) auf die Linie 9, sowie auch in Hohenlimburg ein Anschluss von der Linie 9 an den RE16 in Richtung Hagen/Essen (Ankunft der Linie 9 um:30, Abfahrt des RE16 um:34). Die Abfahrt der Linie 9 in Hohenlimburg könnte zur Minute:32 stattfinden und somit auch hier einen Anschluss von dem RE16 aus Richtung Essen herstellen (Ankunft zur Minute:25). Die Linie 9 würde somit zur Minute:50 wieder in Letmathe am Bahnhof ankommen und somit einen Anschluss an die RB91 nach Siegen herstellen (Abfahrt um:57). An der Haltestelle Letmathe Bahnhof hätten die Busse nun 23 Minuten Pause, bevor sie zur Minute:13 wieder als Linie 5 nach Ergste fahren.</p> <p>Dies hätte folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrzeit von Letmathe nach Schwerte würde somit von heute 41-45 Minuten auf dann 27 Minuten reduziert werden.</li> <li>• Auch die Fahrzeit in den wichtigen Dortmunder Stadtteil Hörde würde von derzeit 52-55 Minuten auf dann 40-45 Minuten sinken. Aus den nördlichen Bereichen von Letmathe würden sogar noch deutlich größere Fahrzeiteinsparungen entstehen.</li> <li>• Die Linie 5 könnte so im Bereich Bürenbrucher Weg die Taxibuslinie T38 ersetzen. Eine verbesserte Bedienung dieses Abschnittes wurde bereits im Nahverkehrsplan des Kreises Unna als wünschenswert erachtet, scheitert jedoch bisher an dem derzeitigen Straßennetz, sodass eine Bedienung durch die Linie C32 ohne zeitaufwändige Schleifenfahrt nicht</li> </ul>		

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>möglich ist. Auf den Linienabschnitt der T38 südlich der Haltestelle Am Knapp kann dagegen laut NVP verzichtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Großteil von Ergste würde eine Direktverbindung nach Letmathe erhalten (und umgekehrt).</li> <li>• Schnelle Verbindung des südlichen Teils von Ergste nach Dortmund</li> <li>• Anbindung des Bereiches Bürenbrucher Weg an die Einzelhandelsstandorte in der B236</li> <li>• Zweite Verbindung pro Stunde aus Richtung Altena/Werdohl/Plettenberg/Siegen nach Schwerte (RB91 -&gt; 5 -&gt; RB53). Die Gegenrichtung wird heute durch die Linien RE7 und RB91 hergestellt.</li> <li>• Bedienung der Haltestelle Letmathe Bahnhof auch durch die Linie 9</li> <li>• Deutlich verbesserte Umsteigebeziehungen zwischen der Buslinie 9 und den Zügen in Richtung Hagen/Essen (in Hohenlimburg) und Siegen (in Letmathe).</li> </ul> <p>Da auch für den Bereich Ergste deutliche Verbesserungen entstehen würden, und die Linie T38 eingespart werden könnte, wäre hier doch ggf. auch eine finanzielle Beteiligung des Kreises Unna denkbar.</p>		
Zuschrift 17		<p>Vor etwa einem Monat wurde ja der Entwurf des neuen Nahverkehrsplans für die Jahre 2017-2022 veröffentlicht. Bezüglich dieses NVP hätte ich für die Bereiche Menden, Iserlohn und Neuenrade einige Ergänzungsvorschläge.</p> <p>Bereich Menden: Linien S3/23: Für Menden ist ja eine geplante Maßnahme, die Linie S3 anstatt über Niederhemer neu über Sümmern zu führen, um zum einen die Gewerbegebiete schneller anzuschließen und zum anderen auch eine störungsfreiere Fahrt zu garantieren. Wäre es bei dieser Verbindung nicht aber auch ergänzend möglich, die Fahrten der S3 ab Menden Bahnhof immer als Linie 23 nach Fröndenberg durchzubinden? Somit würde zwischen Iserlohn und Fröndenberg eine umsteigefreie Direktverbindung in etwa 38 Minuten geschaffen werden. Sofern nötig, wäre diese Durchbindung auch dann möglich, wenn die Haltestellen Battenfeld, Südwall und Walramschule weiterhin bedient werden sollen. In diesem Fall würde sich jedoch die Fahrzeit verlängern.</p> <p>Hinzu kommt, dass durch die Durchbindung ein deutlich besserer Anschluss in Menden an die Züge in Richtung Balve hergestellt werden kann. War in einer der Präsentationen zum neuen NVP angedacht, zur Mittagszeit auf der Linie S3 eine Taktänderung vorzunehmen, um einen Anschluss in Lastrichtung herzustellen, wäre dies bei einer Durchbindung nicht mehr nötig. So könnten die Busse in Iserlohn zur Minute: 44 am Bahnhof abfahren und so einen Anschuss aus Richtung Dortmund und evtl. auch aus Richtung Hagen/Essen herstellen. Zur Minute: 10 würden die Busse am Bahnhof in Menden eintreffen, um so einen Übergang von 5 Minuten auf den Zug in Richtung Balve herzu-</p>	Berücksichtigung	Der Vorschlag zur Durchbindung der Linien S3 und 23 im Zuge der Umsetzung der Maßnahme Verlegung des Linienwegs S3 wird in einer Bemerkung aufgenommen.

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>stellen. Anschließend fährt der Bus als Linie 23 weiter nach Fröndenberg mit einer Ankunft zur Minute:21. Zur Minute:34 würde der Bus wieder von Fröndenberg zurück fahren und den Bahnhof in Menden zur Minute:45 erreichen, womit auch hier eine Umsteigezeit aus Richtung Balve von fünf Minuten erreicht wird. Der Bahnhof Iserlohn würde zur Minute:11 erreicht, wodurch ein guter Anschluss an die Züge in Richtung Dortmund und Hagen/Essen entsteht. Die Zeiten beziehen sich auf die neue Taktlage der RB54 ab Ende 2016.</p> <p>Zusätzlich würden die Gewerbegebiete im Bereich der Fröndenberger Straße eine Direktverbindung nach Iserlohn erhalten.</p> <p>Bedienung Platte Heide: Die Haltestelle Platte Heide Schule wird derzeit durch die Linien 21, 22 und 24 und somit durch fünf Busse pro Stunde in Richtung Stadtmitte angefahren. Auch mit der Reduzierung des Taktes der Linie 22 außerhalb der HVZ würden weiterhin immer noch vier Fahrten pro Stunde bestehen bleiben. Der Bereich im Verlauf der Linie 24 hat dagegen derzeit nur einen Stundentakt aufzuweisen, obwohl es sich um einen verdichteten Bereich handelt. Die Erschließung dieses Gebietes erfolgt des Weiteren zum Teil nur durch den erweiterten B+R-Radius des Bahnhofs Menden.</p> <p>Die Haltestellen des Bräukerwegs, die nur durch die Linie 22 angefahren werden, würden durch das neue Konzept ebenfalls nur noch einen Stundentakt außerhalb der HVZ aufweisen.</p> <p>Wäre es aus diesen Gründen nicht möglich, eine Änderung der Linien 21 und 24 vorzunehmen? Die Linie 21 würde aus der Stadtmitte kommend bis zur Haltestelle Hönnenwerth wie heute verkehren. Ab dort würde der Linienweg über den Bräukerweg bis zur Einmündung Droste-Hülshoff-Straße weiterführen. Ab hier würde die Linie 21 im Uhrzeigersinn eine Schleifenfahrt über die Straßen „Droste-Hülshoff-Straße – Bismarckstraße – Bräukerweg (Richtung Innenstadt)“ befahren. Somit würden auch die Haltestellen auf dem Bräukerweg ihren T30 behalten.</p> <p>Die Linie 24 würde auf dem Abschnitt zwischen Platte Heide und Stadtmitte zu einem T30 verdichtet.</p> <p>Gleichzeitig könnte ergänzend die Linienführung der Linie 24 zwecks besserer Erschließung verändert werden. So könnten die Busse aus Richtung Innenstadt ab der Haltestelle Siebengebirgsstraße über die Straßen „Rhönstraße – Am Vollmersbusch – Berliner Straße – Spessartstraße – Hermann-Löns-Straße“ fahren umso die Bereiche „Eifelstraße/Taunusstraße“ und „Am Vollmersbusch/Sachsenstraße/Thüringer Straße“ besser zu erschließen.</p> <p>Die Linie 27 würde nicht mehr über die Droste-Hülshoff-Straße fahren, sondern über die B515 verkehren und somit den Wegfall der Linie 21 an der Haltestelle „Alte Provinzialstraße“ kompensieren, sowie eine schnellere Anbindung von Böisperde herstellen.</p> <p>Der Bereich „Obsthof“ würde nicht mehr von der Linie 24 angefahren werden, sondern von der neuen Linie 20 (Schwitten – Stadtmitte – Obsthof). Das Angebot würde im Vergleich zu heute identisch bleiben. Die Strecke von der Stadtmitte nach Hüingsen würde weiterhin bei der Linie 22 verbleiben. Dieser Abschnitt würde wie heute im durchgehenden T30 befahren werden. Gleichzeitig wäre hier eine neue Linienführung über die Straßen „Iserlohner Landstraße – Horlecke – Kepler-</p>	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag zum Stadtverkehr Menden wird aufgenommen.

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>straße – Dieselweg – Bessemerweg“ denkbar, um das Wohn- und Gewerbegebiet Horlecke besser zu erschließen. Auch das Erschließungsdefizit Menden Süd könnte so aufgehoben werden. Gleichzeitig würde mit der Linie 22 eine Direktverbindung aus dem Gewerbegebiet Horlecke nach Iserlohn entstehen. Bei einer Einbeziehung der Schülerfahrten der Linie 24 in den T30 würden sich die Kilometerleistungen nur geringfügig ändern.</p> <p>Bedienung Böisperde: Die meisten Haltestellen in Böisperde werden derzeit nur im Stundentakt angefahren und entsprechen somit nicht den Mindestanforderungen des Nahverkehrsplans. Die Beschleunigung der Linie 27 durch die Linienführung über die B515 würde es ermöglichen, dass alle Fahrten der Linie 27 durch den Böisperder Ortskern fahren, und somit dieser Bereich ein deutlich aufgewertetes Angebot erhält. Die Linienführung würde somit immer über die Haltestellen Von-Lüninck-Straße – Grenzweg – Am Gillfeld – Bonhoefferstraße – Bahnhofstraße – Böisperde Schule – Böisperde Kirche/Auf dem Sauerfeld führen. Die Haltestellen Kirche und Auf dem Sauerfeld würden alternierend bedient werden.</p> <p>Die Linie 22 würde neu ab der Haltestelle Hermann-Löns-Straße über die Straßen „Hermann-Löns-Straße – Holzener Straße – B515 – Märkische Straße fahren. So würden zum einen der Wegfall der Linie 27 an den Haltestellen Holzener Dorfstraße und Landwehr kompensiert. Des Weiteren würden diese Haltestellen in der HVZ einen T30 erhalten. Zusätzlich würde das Gewerbegebiet „Holzener Straße“ sowie die Siedlung an der Straße „Zum Schlehdorn“ eine deutlich bessere ÖPNV-Anbindung an Menden und Iserlohn erhalten. Im Bereich Elsternweg und Ringstraße könnten neue Haltestellen eingerichtet werden. Gleichzeitig würde hierdurch das Gebiet Platte Heide eine Direktverbindung zum Einzelhandelsschwerpunkt im Bereich Stuckenacker/Ringstraße erhalten.</p> <p>Bereich Iserlohn: S3-Anbindung der Stadtmitte: Die Verlegung der Linie S3 würde nach dem jetzigen Konzept dazu führen, dass im Stadtzentrum von Iserlohn mit der Haltestelle Stadtbahnhof lediglich eine Haltestelle angefahren wird. Diese Haltestelle liegt im Gegensatz zu den Haltestellen wie ZOB und Ohl nicht direkt an der Innenstadt sondern etwas dezentraler. Um weiterhin eine gute Anbindung an die Fußgängerzone zu erhalten, sollte die Linie S3 entweder nach der Bedienung des Stadtbahnhofs bis zur Haltestelle ZOB weiterfahren und dort enden oder könnte alternativ im Stadtgebiet auch an der Haltestelle Ohl bedienen. Je nach Linienwegsvariante über die Dortmunder Straße oder Baarstraße könnte die Haltestelle Ohl als Zwischenhaltestelle oder als Endhaltestelle mit einer Schleifenfahrt bedient werden.</p> <p>S3-Haltestelle „Nußberg/Hombruch/Gerlingsen“: Im Falle einer Linienführung der Linie S3 über den Schapker Weg würde eine Bedienung der Haltestelle Hemberg nicht mehr möglich sein. Es wäre dann jedoch möglich, im Einmündungsbereich Schapker Weg/Am Erbenberg eine neue Schnellbushaltestelle einzurichten. Diese Haltestelle könn-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>te so dazu dienen, Teile der Bereiche Nußberg, Hombruch und Bieler Straße an den Schnellbus und somit an die Industriegebiete Sümmern/Iserlohner Heide und Menden anzuschließen. Mit der Errichtung einer B+R-Anlage könnte der Erschließungsradius sogar noch um Gerlingsen sowie dem gesamten Nußberg erweitert werden.</p> <p>Bereich Neuenrade (Dahle) Verbindung Neuenrade – Dahle: Derzeit besteht ja zwischen den beiden Städten Neuenrade und Altena bis auf die Schulbuslinie 260 kein direktes Angebot. Vor allem die Verbindung zwischen Neuenrade und Dahle stellt heute eine der größten Lücken im ÖPNV-Netz des Märkischen Kreises dar. Während eine Fahrt mit dem Auto gerade einmal etwa 10-15 Minuten dauert, liegt die Reisezeit mit dem ÖPNV bei 60 bis über 80 Minuten und überschreitet somit z. T. das 8-fache (!).</p> <p>Wäre es deshalb nicht möglich, eine Neukonzeption der Linie 35 vorzunehmen, um diese Verbindung herzustellen. Diese neue Linie 35 könnte folgendermaßen aussehen: Der Linienweg „Evingsen – Ihmerter Straße – Dahler Straße – Altenaer Straße bis zur Haltestelle Ries“ würde bestehen bleiben und im T60 befahren werden. Nach dieser Haltestelle könnte die Linie 35 über die Haltestellen „Dahle Schule – Hasenkampstraße – Auf der Ebene – Mühlhofstraße“ führen. Nun würde sich die Linie aufteilen. Ein Teil der Linie würde über die Hauptstraße, Altenaer Straße, Mühlenstraße und Mondhahnstraße zur Haltestelle Mühlenberg führen. Der andere Teil würde über die Neuenrader Straße nach Neuenrade führen. Beide Äste würden im T120 befahren werden.</p> <p>Die Strecke über die Straßen „Springer Straße – Wulferschlaa – Hasenkampstraße“ würde neu von der Linie 32 befahren werden. Die Bedienung über die Dahler Straße und Altenaer Straße würde ausschließlich die Linie 35 übernehmen.</p> <p>Vorteile dieser Linienführung wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Direktverbindung zwischen Evingsen/Dahle und Neuenrade</li> <li>• Eine Umsteigeverbindung von Hemer und Ihmert nach Neuenrade, als auch von Evingsen/Dahle nach Balve</li> <li>• Eine deutlich bessere Erschließung der Bereiche „Springer Straße“ und Wulferschlaa“, heute durch die gegenläufige Führung der Linie 35 an den meisten Haltestellen kein reiner T60, sowie Direktverbindung dieser Bereiche an das Stadtzentrum und den Bahnhof von Altena</li> </ul> <p>Die Fahrzeit von Neuenrade nach Hemer könnte von 64-83 Minuten auf etwa 50 Minuten reduziert werden.</p> <p>Die Fahrzeiten könnten so geändert werden, dass die Linie 35 immer zur Minute:47 an der Haltestelle „Evingsen im Höttel“ abfährt und aus Richtung Dahle zur Minute:41 wieder an dieser Haltestelle ankommt. Somit würde sich eine Umsteigezeit von drei Minuten in und aus Richtung Hemer ergeben. An der Haltestelle Evingsen Springer Straße bestünden 8 Minuten Umsteigezeit in und aus</p>	Kenntnisnahme	Zwischen Altena-Dahle und Neuenrade wurde gemäß Netzhierarchie keine Nebenverbindung definiert. Im Rahmen der Umstellung des Angebots in Neuenrade (Maßnahmen NKbV-MN-1 und NKbV-MN-2) sollte geprüft werden, ob eine Verbindung zwischen Dahle und Neuenrade probeweise aufwandsneutral realisiert werden könnte.

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>Richtung Altena an die Linien 32 bzw. 33. Ebenso könnte der Stadtverkehr in Neuenrade neben den Linien 60 und 76 verbessert werden. Die heutigen ALF-Fahrten der Linie 67 zwischen Neuenrade und Pflegeheim Kohlberg würden durch die neue Linie 35 ersetzt werden.</p> <p>Neue Haltestelle für die Linie 76: Durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle in Neuenrade Küntrop auf der B229 im Bereich der Fußwegeverbindung zur Freientroper Straße könnte die Erschließung des südlichen Teils von Küntrop deutlich verbessert werden. Außerdem könnte hierdurch das Erschließungsdefizit im Bereich Küntrop aufgehoben werden.</p>	Berücksichtigung	Die Einrichtung der vorgeschlagenen Haltestelle wird im Prüfauftrag IB-NHst aufgenommen
Zuschrift 18		<p>In dem vor kurzem veröffentlichten Entwurf des Nahverkehrsplans sind für den Bereich Iserlohn-Zentrum derzeit nur die Verlegung der Linien S3 und 22, sowie die Beschleunigung der Linie 13 in Richtung Hemer geplant. Leider existieren in Iserlohn jedoch auch an weiteren Stellen Defizite, wie z. B. die mangelhafte Erschließung des Neubaugebietes "Auf der Emst".</p> <p>Kurzfristig wäre es so z. B. möglich, ohne nennenswerte zusätzliche Kilometerleistungen, den Bereich Alexanderhöhe/Grüner Weg im T30 anstatt im T60 zu bedienen. Möglich wäre dies, indem die heutigen Fahrten der Linie 17 über die Karl-Arnold-Straße auf den Linienweg der Linie 7 verlegt werden würden. Der Linienweg dieser Linie 17 würde so zwischen Lössel und dem Bahnhof dem der alten Linie 7 bis zum Jahr 2006 entsprechen. Um die Wendezeiten der Busse lang genug zu halten, könnten bei dieser Verlegung die Linien 13 und 17 ihre östlichen Linienenden tauschen. Die Linie 13 würde so den Linienweg Gerlingsen – Sonnenhöhe erhalten, während die Linie 17 die Strecke Lössel – Hemer befährt. Um die Fahrzeit der Linie 17 von Iserlohn nach Hemer noch weiter zu verkürzen, könnten die Linien 7 und 14 ebenfalls ihre östlichen Äste tauschen, wobei die Linie 7 die Bedienung der Haltestelle Seilerseebad erhält. Die Linie 7 würde so den Linienweg Brandkopf – Rombrock erhalten, die Linie 14 den Linienweg Gerlingsen – Sonnenhöhe. Die Linien 13 und 14 würden sich nur noch im Bereich Nußberg voneinander unterscheiden.</p> <p>Die Linie 17 könnte darüber hinaus in Hemer eine Änderung erhalten. So könnten die Busse zur Haltestelle Sauerlandpark fahren, während der Abschnitt über die Zeppelinstraße von der Linie 2 übernommen werden könnte. Die Haltestelle "Auf dem Hoeborn" würde ja neu von der Linie 3 angefahren werden. Dies würde auch zu einer besseren Erschließung des Bereiches Sundwig führen. Da die Stichfahrt der Linie 2 zum Sauerlandpark von der Linie 17 übernommen werden könnte, würde die Gesamtfahrzeit in etwa gleich bleiben. Alternativ wäre auch eine abwechselnde Bedienung beider Strecken möglich – T60 über "Auf dem Hoeborn" und T60 über die Zeppelinstraße. Diese Änderung wäre jedoch unabhängig von den Änderungen in Iserlohn.</p> <p>Vorteile dieser Gesamtmaßnahme wären eine noch schnellere Verbindung zwischen Iserlohn und Hemer, ein 30-Min-Takt im Bereich Alexanderhöhe/Grüner Weg und eine Direktverbindung zwischen diesem Bereich und dem Nahversorgungszentrum Grüne. Ggf. zusätzlich auch noch die bessere Erschließung von Hemer Sundwig.</p>	Berücksichtigung	Die gemachten Vorschläge werden im Prüfauftrag zum Stadtverkehr Iserlohn beachtet.

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>Mittelfristig könnte die Linie 13 völlig neu konstruiert werden. Diese Linie könnte zum einen die Erschließungsdefizite z. T. beseitigen sowie an einigen Stellen im verdichteten Bereich von Iserlohn einen T30 herstellen. Die Linie könnte folgenden Verlauf erhalten:  Auf der Emst – Kuhloweg – Raiffeisenstraße (neu) - Lilientalstraße – Wichernhaus – Auf der Alm – Stadtbahnhof – ZOB – Sofienstraße – An den Sieben Gässchen – Holbeinstraße – Seilerseebad – Bädeker Platz – Im Wiesengrund – Seidenstraße (neu) – Waldemeistraße – Danziger Straße - Caller Weg (neu) – Osemundstraße (neu).  Im Bereich Osemundstraße könnten die Busse im Betriebshof oder über eine Schleifenfahrt wenden.</p> <p>Die Linie 4 ALF würde den Linienweg Obergrüne Kirche – Auf der Emst – Kuhloweg – Stadtbahnhof nicht mehr bedienen. Stattdessen würde ab der Haltestelle Grüner Talstraße auf dem schnellsten Weg über die Düsingstraße und K.-Arnold-Straße zum Stadtbahnhof gefahren.</p> <p>Die Linie 14 würde auf ihrem gesamten Abschnitt zu einem T30 verdichtet, um die entfallene Linie 13 zu ersetzen. Die Linie 22 würde anstatt über die Hindenburgstraße über die Gartenstraße fahren und so die Linie 11/12 in diesem Bereich zu einen (annähernden) T30 ergänzen.</p> <p>Vorteile dieser Linie wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung des Erschließungsdefizites Hansbergstraße im T60</li> <li>• Reguläres Angebot für die Gebiete "Auf der Emst" und "Kuhloweg" im T60</li> <li>• T30 an der Haltestelle Albertstraße sowie T30 zwischen Liebigstraße und Stadtbahnhof durch die Linie 14 – heute ergänzen sich die Linien 11/12 und 14 auf diesem Abschnitt nur zu einem unattraktiven 11/49- bzw. 7/53-Min-Takt. Da die Busse von der Liebigstraße über den Hemberg nicht den Bahnhof anfahren, sind diese Fahrten derzeit für diese Strecke keine Alternative.</li> <li>• 2 Busse/Std. an den Haltestellen "Auf der Alm" und "Gerlingser Weg" je Richtung</li> <li>• Anbindung des Einzelhandelsschwerpunktes "Raiffeisenstraße" (u. A. REAL) durch eine Stichfahrt (optional, je nach Fahrbarkeit)</li> <li>• (Annähernder) T30 auf der Gartenstraße durch die Linie 22, sowie an den Haltestellen Arbeitsgericht und Seilerseebad</li> <li>• Bessere Erschließung im Bereich Wiesengrund durch die neue Haltestelle "Seidenstraße"</li> <li>• Anbindung der Gebiete Westfalenstraße, Hindenburgstraße und Hansbergstraße an das Nahversorgungszentrum "Bädeker Platz"</li> <li>• Anbindung des Bereiches Gartenstraße an das Nahversorgungszentrum "Schapker Weg" (Linie 22)</li> <li>• 11 Minuten kürzere Fahrzeit aus dem Bereich Dannenhöfer in Stadtzentrum durch direktere Führung der Linie 4 ALF</li> </ul> <p>In einer dritten, langfristig optionalen Stufe, könnte die Linie 4 zwischen (Ihmert-) Dannenhöfer und</p>		

Zuschrift	Bezug im NVP	Anregung	Umgang mit der Anregung	Kommentar
		<p>Stadtbahnhof zu einer regulären Linie umgewandelt und bis in den Bereich "Am Hochbehälter" verlängert werden. Gleichzeitig könnte diese Linie über den Bereich Alexanderhöhe/Grüner Weg geführt werden. Die Linie 7 würde bis zur Haltestelle Alexanderhöhe zurückgezogen werden und von dort zur Fachhochschule fahren. Um den Bereich "Am Hochbehälter" zu befahren, könnten auf der Linie 4 Midibusse eingesetzt werden.</p> <p>Die Strecke zwischen Dannenhöfer bzw. Ihmert, Kesbern und Stadtbahnhof könnte zu einer eigenständigen Linie 19 ALF umgewandelt werden.</p> <p>Vorteile wären hier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reguläres Angebot zwischen Dannenhöfer und Stadtbahnhof im T60 (zwischen Ihmert und Dannenhöfer evtl. ebenfalls reguläres Angebot im T120)</li> <li>• Anbindung der Fachhochschule im T60</li> <li>• Anbindung des heute nur durch den B+R-Radius angebundenen Bereiches "Am Hochbehälter"</li> </ul> <p>Allgemeinen wären bei den Linien im Bereich der Innenstadt auch alternativ die Bedienung der Haltestellen Ohl, Unnaer Platz und Schillerplatz denkbar.</p> <p>Je nach finanziellen Mitteln und Bedarf könnte jede dieser Stufen auch die "Endstufe" sein, ohne dass sich hierdurch ein Provisorium ergibt.</p> <p>In den Anhängen befinden sich eine Zeichnung zur den Änderungen der einzelnen Stufen, Detailsichten zu den Bereichen "Auf der Ernst", "Hansbergstraße" und "Am Hochbehälter", sowie die möglichen Fahrpläne der betroffenen Linien in der 1. und 2. Stufe. Diese Fahrpläne orientieren sich an den Abfahrtszeiten der Züge in Iserlohn, wobei hier auch alternative Abfahrten denkbar sind.</p>		