Hochsauerlandkreis

Nahverkehrsplan 2019 – 2023

Hochsauerlandkreis

Nahverkehrsplan 2019 – 2023

Endfassung nach Beschluss des Kreistags vom 22. März 2019

Kassel, März 2019

Hochsauerlandkreis

Kreishaus Meschede

Steinstraße 27, 59872 Meschede

Bearbeitung durch:

plan:mobil
Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch

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

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Sven Regnery, M. Sc.

In Kooperation mit:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Dipl.-Ingenieur Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 988349-65, Fax 0561 / 988349-68
info@mathias-schmechtig.de, www.mathias-schmechtig.de

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig, Dipl.-Ing Kirsten Krasel

INHALTSVERZEICHNIS

1	**PLANERARBEITUNG UND BETEILIGUNG**	**1**
2	**GRUNDLAGEN, ZIELE UND RAHMENVORGABEN**	**2**
2.1	GESETZLICHE GRUNDLAGEN	2
2.1.1	EU-VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007	2
2.1.2	PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBEFG)	3
2.1.3	ÖPNV-GESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (ÖPNVG NRW)	4
2.1.4	BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (BGG NRW)	8
2.2	ÜBERGEORDNETE ZIELE UND VERKEHRLICHE RAHMENVORGABEN	9
2.2.1	LANDESENTWICKLUNGSPLAN	9
2.2.2	REGIONALPLAN FÜR DEN REGIERUNGSBEZIRK ARNSBERG	9
2.2.3	ÖPNV-INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSPLAN / ÖPNV-BEDARFSPLAN	11
2.2.4	WEITERE FÜR DEN NVP RELEVANTE ENTWICKLUNGSPLÄNE UND -KONZEPTE IM HOCHSAUERLANDKREIS	12
2.3	NAHVERKEHRSPLÄNE BENACHBARTER AUFGABENTRÄGER	13
3	**BESTANDSAUFNAHME**	**16**
3.1	RAUMSTRUKTUR	16
3.1.1	RÄUMLICHE VERFLECHTUNGEN, RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	16
3.1.2	EINWOHNERENTWICKLUNG UND DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG	17
3.2	VERKEHRSZWECKE UND WEGEZIELE	21
3.2.1	ARBEITSPLÄTZE UND BERUFSVERKEHR	21
3.2.2	ARBEITSPLATZSCHWERPUNKTE	24
3.2.3	BILDUNGSEINRICHTUNGEN UND AUSBILDUNGSVERKEHR	24
3.2.4	FREIZEIT UND TOURISMUS	25
3.2.5	KRANKENHÄUSER UND KLINIKEN	27
3.2.6	ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND VERSORGUNG	28
3.3	PKW-BESTAND	29
3.4	ÖPNV-ANGEBOTSSTRUKTUR	30
3.4.1	SPNV	30
3.4.2	STRAßENGEBUNDENER ÖPNV	31
3.5	ÖPNV-NACHFRAGE	35
3.6	FAHRZEUGE	41
3.7	HALTESTELLEN, VERKNÜPFUNGSPUNKTE UND SCHNITTSTELLEN ZUM SPNV	42
4	**ANFORDERUNGSPROFIL**	**44**
4.1	LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSANGEBOTE IM HOCHSAUERLANDKREIS	44
4.1.1	KÜNFTIGE ROLLE UND FUNKTION DES ÖPNV	45
4.1.2	ÖPNV-NACHFRAGE	46

4.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur 46
4.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit 47
4.1.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit 47
4.1.6 ÖPNV und Umwelt 48
4.1.7 ÖPNV-Organisation 48
4.1.8 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur 48
4.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen 49
4.1.10 Multimodalität und Mobilitätsmanagement 49
4.1.11 Ableitung der zentralen Handlungsfelder 50
4.2 Raum- und Netztypologie 51
4.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Hochsauerlandkreises 51
4.2.2 Entwicklung der Netzhierarchie auf Grundlage räumlicher Verkehrsbeziehungen 53
4.3 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis 58
4.3.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung 59
4.3.2 Grundsätzliche Anmerkungen 60
4.3.3 Qualitätsstandards und Bewertungskriterien im Überblick 62
4.3.4 Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten 62
4.3.5 Standards der Erschließungsqualität 64
4.3.6 Standards der Bedienungsqualität 66
4.3.7 Standards zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 72
4.3.8 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung und an die Produktprofilierung 75
4.3.9 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 77
4.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen 78
4.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge 83
4.3.12 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards 85
4.3.13 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement 86
4.3.14 Anforderungen an Information und Vertrieb 87
4.3.15 Anforderungen an das Marketing 94
4.3.16 Tarif 94
4.3.17 Anforderungen an den Schülerverkehr 95
4.3.18 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement 97
4.4 Qualitätsmanagement 98
4.4.1 Grundlagen 98
4.4.2 Anforderungen des Hochsauerlandkreises 100

5 Zielsetzungen und Leitsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Hochsauerlandkreis 105

5.1 Belange der Barrierefreiheit 105
5.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten 106
5.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen 107

5.4 Leitsätze des Hochsauerlandkreises 108
5.5 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit 112
5.6 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen 112
5.6.1 Haltestellen 112
5.6.2 Fahrzeuge 113

6 Bestandsbewertung 114

6.1 Bewertung der Erschließungsqualität 114
6.2 Bewertung der Bedienungsqualität 118
6.2.1 Verkehre mit verbindendem Charakter - Defizite 119
6.2.2 Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter - Defizite 126
6.3 Bewertung der Verbindungsqualität 133
6.3.1 Bewertung der Reisezeit und Umsteigehäufigkeit 133
6.3.2 Bewertung der Verknüpfung und Anschlussbildung 135
6.3.3 Bewertung von räumlich und zeitlich parallelen Angeboten 138
6.3.4 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Freizeit- und Naherholungsziele im Hochsauerlandkreis 139
6.4 Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung 141
6.5 Bewertung Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 142
6.6 Bewertung Betriebs- und Störungsmanagement 144
6.7 Bewertung Fahrzeuginfrastruktur 144
6.8 Bewertung der Haltestelleninfrastruktur 148
6.9 Bewertung Information und Vertrieb 174
6.10 Bewertung Marketing 176
6.11 Bewertung Qualitätscontrolling 178
6.12 Bewertung Tarif und Ticketangebot 178
6.13 Bewertung Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement 180

7 Teilbausteine und Mobilitätsprojekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest 182

7.1 Weiterentwicklung NachtBus-Verkehr 182
7.2 Weiterentwicklung sonstiger Freizeitverkehr 183
7.3 Weiterentwicklung Angebotsverdichtungen und direkter Fahrtmöglichkeiten im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr 184
7.4 Weiterentwicklung Tarifangebote mit Flatrate- oder Testcharakter 185
7.5 Weiterentwicklung digitaler Fahrgastinformationsdienste und verlässliche Anschlüsse im ländlichen Raum 186
7.6 Weiterentwicklung von Komfort- und Servicemerkmalen 187
7.7 Chancen und Risiken bei der Einbindung von ehrenamtlichem Engagement 188

8 Verkehrsprognose 192

8.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung 192

8.1.1 Demografische Entwicklung 192
8.2 Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenerweiterungen 195
8.3 Entwicklung des Arbeitsmarktes 195
8.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus 196
8.5 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität 197
8.6 Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage in ÖPNV bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr) 198

9 Maßnahmenkonzeption 201

9.1 SPNV-Angebot und –Infrastruktur 202
9.2 Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung 202
9.2.1 Maßnahmen 205
9.2.2 Prüfaufträge 218
9.2.3 Nachrichtliche Aufnahme von Maßnahmenvorschlägen und Prüfaufträgen aus dem NVP Kreis Soest 221
9.2.4 Anregungen zu Ausweitungen im Freizeitverkehr 224
9.3 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb 226
9.3.1 Allgemein 227
9.3.2 Infrastrukturmaßnahmen mit lokalem Bezug 231
9.4 Handlungsfeld Fahrgastinformation, Service, Marketing und Sicherheit 235
9.5 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes 247
9.5.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung“ 247
9.5.2 Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung“ 247
9.5.3 Finanzierungskonzept 249

10 Grundlagen der Vergabe 251

10.1 Ausgangssituation 251
10.2 Linienbündelungskonzept 251
10.2.1 Vorbemerkung 251
10.2.2 Rahmenbedingungen 251
10.2.3 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln im Hochsauerlandkreis 252
10.2.4 Festlegung der zu bündelnden Linien 253
10.2.5 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzessionen 259
10.3 Grundlage für die Direktvergabe Gesamtnetz RLG (Hochsauerlandkreis) 260
10.4 Finanzierung 262

DARSTELLUNGSVERZEICHNIS

Karten:

Karte 1:	Raum- und Siedlungsstruktur	17
Karte 2:	Pendlerverflechtungen im Hochsauerlandkreis	23
Karte 3:	ÖPNV-relevante Ziele im Hochsauerlandkreis	29
Karte 4:	Bestandsnetz Hochsauerlandkreis	34
Karte 5:	Siedlungsstrukturelle Gliederung des Hochsauerlandkreises	53
Karte 6:	Hierarchie der Verkehrsbeziehungen im Hochsauerlandkreis	57
Karte 7:	Abweichungen von den definierten Bedienungs- und Verbindungs-standards (Verkehre mit verbindendem Charakter)	118
Karte 8:	Maßnahmen und Prüfaufträge	204
Karte 9:	Barrierefreier Haltestellenausbau bis 2022 (Planung)	230

Abbildungen:

Abbildung 1:	Anteil der 6-18- Jährigen im Hochsauerlandkreis nach Kommunen (31.12.2015)	19
Abbildung 2:	Anteil der über-60- Jährigen im Hochsauerlandkreis nach Kommunen (31.12.2015)	20
Abbildung 3:	Altersverteilung der Bevölkerung Hochsauerlandkreis (31.12.2015)	20
Abbildung 4:	Abrufgrad der bedarfsgesteuerten Verkehre im Hochsauerlandkreis (durchschnittlicher Jahreswert 2015) (Verhältnis abgerufene Fahrten zu angebotenen Fahrten)	40
Abbildung 5:	Anzahl der absolut durchgeführten Fahrten der bedarfsgesteuerten Verkehre im Hochsauerlandkreis (Jahreswert 2015)	40
Abbildung 6:	Besetzungsgrad der bedarfsgesteuerten Verkehre im Hochsauerlandkreis (durchschnittlicher Jahreswert 2015) (Verhältnis Fahrgäste pro Fahrt)	41
Abbildung 7:	Verfahrensregelung in der Anwendung der Bewertungskriterien	61
Abbildung 8:	Übersicht der Verkehrszeiten	63
Abbildung 9:	Erweiterte Erschließungswirkung Haltestelle durch Ertüchtigung Radverkehrsinfrastruktur	65
Abbildung 10:	Mobilitätskette im ÖPNV	107
Abbildung 11:	Beispiel für zentrale Haltestelle mit hohem Ausbauzustand (links: Arnsberg, Europaplatz; rechts: Olsberg, Bahnhof)	149
Abbildung 12:	Busbuchten mit zu kurzer Ausbildung ermöglichen kein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante (Beispiele: links: Haltestelle Medebach, Küstelberg, rechts: Haltestelle Arnsberg Rintelenstraße mit zusätzlich nachträglicher Freigabe für Parkraum)	152
Abbildung 13:	An Haltestellen mit Betonsteinpflaster kann die spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestellenkante durch Spurrillenbildung mittel- bis langfristig behindert werden (Beispiel: rechts: Haltestelle Marsberg, Bahnhof, links: Haltestelle Arnsberg Neheim Busbahnhof)	153

Abbildung 14: Haltestellen ohne taktiles Leitsystem (Beispiel: rechts: Haltestelle Eslohe, Busbahnhof, links: Medebach, Marktplatz (bereits ausgebaut)) 153
Abbildung 15: Bodenindikatoren nach aktuellem „Stand der Technik“: Aufmerksamkeitsfeld, Einstiegsfeld und Leitstreifen (Noppen- bzw. Rippenplatten) (Beispiel: rechts: Haltestelle Brilon-Stadt Bahnhof, links: Haltestelle Winterberg, Bahnhof) 154
Abbildung 16: Beispiele für weitergehende Fahrgastinformationen an Haltestellen 175

Tabellen:

Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter Nahverkehrspläne mit Bezug zum Hochsauerlandkreis 14
Tabelle 2: Grundlegende Strukturdaten des Hochsauerlandkreises 16
Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2005 – 2015 18
Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Hochsauerlandkreis (30.06.2015) 21
Tabelle 5: Pendlerverhalten im Hochsauerlandkreis (sozialversicherungspflichtige Berufspendler) 22
Tabelle 6: Anzahl der Schulen und Schüler pro Schulform im Hochsauerlandkreis (Schuljahr 2016/2017) 25
Tabelle 7: Krankenhaus und Klinikstandorte 27
Tabelle 8: ÖPNV-Angebot Hochsauerlandkreis 30
Tabelle 9: SPNV-Angebot im Hochsauerlandkreis 31
Tabelle 10: Produkte im straßengebundenen ÖPNV – Produktmerkmale 32
Tabelle 11: Vergleich Fahrgastzahlen SchnellBus- und RegioBus-Verkehre im nordwestlichen Hochsauerlandkreis (Entwicklung 2003 – 2015) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr) 37
Tabelle 12: Vergleich Fahrgastzahlen SchnellBus- und RegioBus-Verkehre im östlichen Hochsauerlandkreis (Entwicklung 2005 – 2014) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr) 37
Tabelle 13: Vergleich Fahrgastzahlen StadtBus Arnsberg nach Verkehrstagen (Entwicklung 2003 – 2015) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr) 37
Tabelle 14: Vergleich Fahrgastzahlen StadtBus Meschede nach Verkehrstagen (Entwicklung 2003 – 2015) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr) 38
Tabelle 15: Vergleich Fahrgastzahlen im Nachtverkehr des Hochsauerlandkreises (Entwicklung 2001 – 2015) (Einsteiger pro Jahr) 39
Tabelle 16: Bahnhöfe und –haltepunkte im Hochsauerlandkreis 42
Tabelle 17: Gemeindetypologie im Hochsauerlandkreis 52
Tabelle 18: Gebietstypen im Hochsauerlandkreis 53
Tabelle 19: Netzhierarchie im Hochsauerlandkreis 54
Tabelle 20: Definition der Verkehrszeiten 63
Tabelle 21: Bewertungsraster der Bedienungsqualität 66
Tabelle 22: Standards Bedienungsqualität im Hochsauerlandkreis 69
Tabelle 23: Zielwerte zur Verbindungsqualität im Hochsauerlandkreis 72

Tabelle 24:	Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten	73
Tabelle 25:	Definition von Verknüpfungspunkten im Hochsauerlandkreis	74
Tabelle 26:	Angebotsformen des Gesamt-ÖPNV im Hochsauerlandkreis	75
Tabelle 27:	Kategorisierung der Haltestellen	79
Tabelle 28:	Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	80
Tabelle 29:	Ausstattungsstandards für Fahrzeuge mit Einsatz im Linienbetrieb	83
Tabelle 30:	Richtwert maximale Besetzung der Fahrzeuge	85
Tabelle 31:	Standards Fahrpersonal	86
Tabelle 32:	Standards Information über Telefon und Internet	88
Tabelle 33:	Anforderungen an den Service in den Bussen	90
Tabelle 34:	Anforderungen an den stationären Service	91
Tabelle 35:	Anforderungen an die Printmedien	92
Tabelle 36:	Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr	96
Tabelle 37:	Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements	101
Tabelle 38:	Instrumente der Qualitätskontrolle	102
Tabelle 39:	Instrumente der Qualitätskontrolle Erschließungsdefizite im ÖPNV (mindestens „geringer-mittlerer Handlungsbedarf“)	115
Tabelle 40:	Bedienungsqualität auf Achsen im Hochsauerlandkreis (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards	119
Tabelle 41:	Defizite Erschließungsverkehr Kernbereich Arnsberg	126
Tabelle 42:	Defizite Erschließungsverkehr verdichteter Bereich – Stadt Arnsberg	127
Tabelle 43:	Defizite in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten im Hochsauerlandkreis für Relationen mit regionaler Bedeutung	136
Tabelle 44:	Räumlich parallele Linienverkehre zur Bahnstrecke RE17/57, RB55	138
Tabelle 45:	ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele	139
Tabelle 46:	Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	143
Tabelle 47:	Fahrzeugtypen und Ausstattungsmerkmale	145
Tabelle 48:	Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge	146
Tabelle 49:	Fahrzeuge mit rechnergestütztem Betriebsleitsystem	147
Tabelle 50:	Einschätzung zur Haltestellenausstattung an Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Hochsauerlandkreis (Kategorien I und II)	155
Tabelle 51:	Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im Hochsauerlandkreis nach Altersgruppen	193
Tabelle 52:	Bevölkerungsprognose für die Städte und Gemeinden im Hochsauerlandkreis (2014-2030)	194
Tabelle 53:	Maßnahmenübersicht Hochsauerlandkreis	203
Tabelle 54:	Maßnahmenpaket Meschede – Eslohe – Schmallenberg	205
Tabelle 55:	Maßnahme SCHM-2: Weitere Konsolidierungsmaßnahmen im Raum Schmallenberg	211
Tabelle 56:	Maßnahme ESL-1: Überplanung im Korridor Eslohe – Salweytal – Finnentrop	211
Tabelle 57:	Maßnahme MAR-1: Neustrukturieren des Verkehrs im Raum Marsberg – Essentho – Meerhof – Oesdorf – Westheim	212

Tabelle 58: Maßnahme BES-1: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Freizeitverkehr der Linie R72 213
Tabelle 59: Maßnahme WIN-1: Überführen des Modellprojektes WinBus in BürgerBus-Konzept 214
Tabelle 60: Maßnahme WIN-2: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Spätverkehr mit Ausrichtung auf die Höhendörfer 214
Tabelle 61: Maßnahme HSK-1: Harmonisieren der Betriebszeiten am Samstag 215
Tabelle 62: Maßnahme HSK-2: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf TaxiBus) 216
Tabelle 63: Maßnahme HSK-3: Ausbau des Bedienungsangebotes auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien 217
Tabelle 64: Prüfauftrag SU-1: Überplanung Anbindung Arnsberg - Sundern 218
Tabelle 65: Prüfauftrag MES-3: Überplanung Stadtverkehr Meschede 219
Tabelle 66: Prüfauftrag SCHM-3: Überprüfen des Angebotes im Henne- und Rarbachtal 220
Tabelle 67: Maßnahme Wer-Ens-Neh: Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie R43 zur Erfüllung der Standards der Bedienungsqualität (nachrichtlich aus NVP Kreis Soest) 221
Tabelle 68: Maßnahme War-Mes: Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie R76 für eine verbessertes Angebot in einen Bereich mit hoher touristischer Bedeutung sowie Verbesserung des Bedienungsangebots in Siedlungsbereichen (verdichteter Bereich) (nachrichtlich aus NVP Kreis Soest) 222
Tabelle 69: Prüfauftrag Ens: Linientausch Linie R43 und R54 in Ense) (nachrichtlich aus NVP Kreis Soest) 223
Tabelle 70: Planungsprojekt HSK-4: Ausweitung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Korridoren am Wochenende zur Erfüllung der Standards der Bedienungsqualität 224
Tabelle 71: Prüfauftrag I-1: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertige Fahrradabstellanlagen 227
Tabelle 72: Maßnahme I-2: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen 229
Tabelle 73: Maßnahme I-3: Neugestaltung des Busbahnhofs in Arnsberg-Neheim 231
Tabelle 74: Maßnahme I-4: Modernisierung des Busbahnhofs Meschede 231
Tabelle 75: Maßnahme I-5: Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs in Sundern 232
Tabelle 76: Maßnahme I-6: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen im Hochsauerlandkreis 233
Tabelle 77: Maßnahme I-7: Infrastrukturelle Aufwertung der Haltestelle Meschede, Post 234
Tabelle 78: Maßnahme I-8: Einrichtung neuer Haltestellen 234
Tabelle 79: Maßnahme I-9: Neugestaltung der zentralen Haltestellen Heinrich-Hugo-Platz in Hallenberg 235
Tabelle 80: Maßnahme FMS-1: Fahrplandarstellung 237

Tabelle 81: Prüfauftrag FMS-2: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation 237
Tabelle 82: Planungsprojekt FMS-3: Barrierefreie Fahrgastinformationen 240
Tabelle 83: Planungsprojekt FMS-4: Ausweitung von Beratungs- und Verkaufsstellen 240
Tabelle 84: Prüfauftrag FMS-5: Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen 241
Tabelle 85: : Maßnahme FMS-6: Entwicklung von Kampagnen und Aktionen zu bestimmten ggf. temporär aktuellen Themen 243
Tabelle 86: Maßnahme FMS-7: Fortführung/ Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau 244
Tabelle 87: Planungsprojekt FMS-8: E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments 245
Tabelle 88: Planungsprojekt FMS-9: Einführung eines Qualitätsmanagementsystems 246
Tabelle 89: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption („Linienverkehr Bus“) 248
Tabelle 90: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien 254
Tabelle 91: Linienbündel Ost 255
Tabelle 92: Linienbündel Mitte 256
Tabelle 93: Linienbündel West 256
Tabelle 94: Teilnetz „RLG“ im Hochsauerlandkreis 257

Fotos Deckblatt: Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung
Abs.	Absatz
Abzw.	Abzweig
AG	Aktiengesellschaft
ALV	ALV Oberhessen GmbH & Co. KG Busunternehmen
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
App	Application software
ARB	Arnsberg
Art.	Artikel
AST	Anrufsammeltaxi
BA	Bauabschnitt
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
B+R	Bike + Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf.	Bahnhof
BITV	Barrierefreie Informationstechnik Verordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
bspw.	beispielsweise
BVO	Busverkehr Ostwestfalen GmbH
BKW	Bad Wildunger Kraftwagenverkehrs- und Wasserversorgungsgesellschaft mbH
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
Co2	Kohlenstoffdioxid
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DF Bus	Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
d. h.	das heißt

DIN	Deutsches Institut für Normung
EAÖ	Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EG	Europäische Gemeinschaft
ehem.	ehemaliger
etc.	et cetera
EU-VO	EU-Verordnung
evtl.	eventuell
EW	Einwohner
FIBS	Forschungsinstitut für Bildungs- und Sozialforschung
ff.	folgende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FMS	Funkmeldesystem
FP/h	Fahrtenpaare pro Stunde
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GmbH Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung &Compagnie Kommanditgesellschaft
ggü.	Gegenüber
GkG NRW	Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit Nordrhein-Westfalen
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
(H)	Haltestelle
ha	Hektar
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System
Hbf.	Hauptbahnhof
Hrsg.	Herausgeber
HSK	Hochsauerlandkreis
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
i. d. R.	in der Regel
inkl.	Inklusive

insb.	insbesondere
k. A.	keine Angabe
Kfz	Kraftfahrzeug
Krfr	kreisfrei
LEP	Landesentwicklungsplan
lit.	Littera
LNP	Liniennetzplan
Min.	Minute
mind.	mindestens
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
N	NachtBus
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NF-Bahnen	Niederflurbahnen
NKU	Nutzen/ Kosten-Untersuchung
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NPH	Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
MOF	Modernisierungsoffensive
ÖDLA	öffentlicher Dienstleitungsauftrag
o. ä.	oder ähnlich
o. g.	oben genannte
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn) *(synonyme Verwendung der Begriffe ÖPNV und ÖSPV im NVP)*
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr *(siehe Definition „ÖPNV“)*
P+R	Park-and-Ride

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
Ri.	Richtung
PKW	Personenkraftwagen
RB	RegioBus
RAL	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung
rd.	rund
RE	Regionalexpress
RLB/ ITCS	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem durch Intermodal Transport Control System
RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
Sa.	Samstag
SB	SchnellBus
SchkVO	Schülerkostenverordnung
SKS	Fahrradhändler SKS metaplast Scheffer-Klute GmbH
So./ FT.	Sonn- und Feiertage
sog.	sogenannte
s. o.	siehe oben
soz.	sozial
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
s. u.	siehe unten
SVZ	Schwachverkehrszeit
T120	120-Minuten-Takt
tlw.	teilweise
TNS	TNS Deutschland GmbH, Institut für Marktforschung, Meinungsforschung, Sozialforschung und Marketingberatung in Deutschland
TVgG NRW	Tariftreue und Vergabegesetz NRW
u. a.	unter anderem
u. ä.	und ähnlichen
usw.	und so weiter
u. U.	unter Umständen
v. a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VG Breitenbach	Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbH & Co. KG
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe
VU	Verkehrsunternehmen
VV-ÖPNVG NRW	Verwaltungsvorschriften zur ÖPNVG NRW
VVOWL	Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
VZ	Verkehrszeit
WB	Westfalen Bus GmbH
WE	Wohneinheiten
WVG	Westfälische Verkehrs Gesellschaft
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZRL	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe
ZWS	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass Frauen und Männer gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z. B. Fahrer/ Innen und Nutzer/ Innen verzichtet.

1 Planerarbeitung und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt durch das von der Kreisverwaltung beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, in Kooperation mit dem Planungsbüro Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Eine Auftaktveranstaltung zum Nahverkehrsplan fand am 10.12.2015 in Meschede statt. Im Anschluss wurde mit der inhaltlichen Bearbeitung begonnen, die im Juni 2018 fachlich, inhaltlich abgeschlossen wurde. Begleitet wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch die Beteiligung verschiedener Planungspartner:

- Städte und Gemeinden: Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden des Hochsauerlandkreises über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Mitteilung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter.
- Verkehrsunternehmen: Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungsgespräche zwischen Kreis, Verkehrsunternehmen und dem Gutachter insbesondere zum Thema Qualitätsstandards statt. Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt. Die Verkehrsunternehmen wurden darüber hinaus im Rahmen eines Abstimmungsgespräches zum Qualitätsmanagementsystem und den angedachten Planungsansätzen beteiligt.
- Politische Gremien: Der Ausschuss für Wirtschaft, Struktur und Tourismus des Hochsauerlandkreises wurde in den Sitzungen am 22.02.2016, am 13.03.2017 sowie am 17.09.2018 inhaltlich über den Stand der Nahverkehrsplanung informiert.
- Behindertenverbände: Ein Informations- und Abstimmungsgespräch mit Vertretern der Behindertenverbände fand am 09.02.2017 unter gutachterlicher Beteiligung statt. Darüber hinaus wurde das Konzept in der Sitzung der Behinderteninteressenvertretung am 06.03.2017 durch den Fachdienst des Kreises vorgestellt.
- Benachbarte Aufgabenträger: Die Nachbar-Aufgabenträger wurden per schriftlicher Befragung vom 30.10.2015 sowie durch die Auftaktveranstaltung vom 10.12.2015 in den Prozess zur Nahverkehrsplanung des Kreises mit einbezogen. Die Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgt gemeinsam mit dem Kreis Soest.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde für den Hochsauerlandkreis ein Anhörungsverfahren vom 18.09. bis 16.11.2018 durchgeführt. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der zweimonatigen Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Über die Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen beschließt der Kreistag.

2 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Nahverkehrsplanung im Hochsauerlandkreis gelten insbesondere folgende gesetzliche Grundlagen:

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

2.1.1 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Gegenstand des Gesetzes

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

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

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

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

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

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

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

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

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

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

2.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Gegenstand des Gesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8, Abs. 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert demnach im Nahverkehrsplan *„die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen"*. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

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

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

2.1.3 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen" (ÖPNVG NRW)[1] die Verantwortlichkeiten für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV sowie die Finanzverantwortung geregelt. Dieses Gesetz wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 12. Dezember 2016.

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Wesentlicher Inhalt aller fortgeschriebenen ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Sie sollen eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung gewährleisten.

Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden die Kreise und kreisfreien Städte in NRW drei Zweckverbände bzw. eine AöR und übertragen Entscheidungen über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin (§ 5a ÖPNVG NRW).

Gemäß ÖPNVG NRW haben die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen NVP aufzustellen. Der NVP ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen.

Der NVP ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

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

1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 01.01.2017

Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

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

Gem. § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Sie sind berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der EU-VO Nr. 1370/ 2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben, soweit Bundesrecht dem nicht entgegensteht (Abs. 2).

Aufgabenträgerschaft für den SPNV

Der gem. § 5 ÖPNVG NRW gebildete Zweckverband mit Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist für den Hochsauerlandkreis der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit Sitz in Unna. Organisatorisch bildet der Hochsauerlandkreis gemeinsam mit den Kreisen Unna, Soest, dem Märkischen Kreis und der kreisfreien Stadt Hamm den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL), der zusammen mit weiteren vier westfälischen Mitgliedszweckverbänden den NWL trägt.

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

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

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

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

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Mit Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in NRW wurde der Hochsauerlandkreis zum 01.01.1996 Aufgabenträger für den ÖPNV im Kreisgebiet. Seitdem ist er ver-

antwortlich für dessen Planung, Organisation und Ausgestaltung. Zudem ist der Hochsauerlandkreis zuständige Behörde für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.

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

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

Der Nahverkehrsplan trifft Aussagen

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

Hierzu gehören u. a. die Festlegung von Mindestanforderungen für

- Betriebszeiten,
- Fahrzeugfolgen,
- Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten,
- Qualifikationsstandards des Personals,
- Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge sowie
- Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge.

Der Nahverkehrsplan dient insbesondere der politischen Willensbildung. Darüber hinaus ist er aber auch Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers für die Ausgestaltung und Berücksichtigung einer integrierten öffentlichen Verkehrsbedienung in den entsprechenden räumlichen Abschnitten. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Zudem gilt er für die Genehmigungsbehörde als Rahmen bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. So können bspw. eigenwirtschaftliche Anträge, die dem NVP und dem hier definierten ÖPNV-Angebot in Quantität und Qualität nicht entsprechen, von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen werden (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Ebenfalls sind Genehmigungen zu versagen, wenn der beantragte (eigenwirtschaftliche) Verkehr ein ausschließliches Bedienungsrecht verletzt, welches aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt wurde[2]. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Hochsauerlandkreis ist die Bezirksregierung Arnsberg.

2 Siehe: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 13 Voraussetzung der Genehmigung.

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen auf die Gewährung von Förderungen durch den Aufgabenträger (siehe hierzu auch VV-ÖPNVG NRW). Förderanträge werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Nach dem ÖPNVG NRW ist es letztlich eine kommunale Pflichtaufgabe für den Hochsauerlandkreis, einen NVP aufzustellen - und bei Bedarf fortzuschreiben. Der erste Nahverkehrsplan des Hochsauerlandkreises wurde im Jahr 1998, der zweite im Jahr 2003 und ein dritter Nahverkehrsplan am 08. März 2012 durch den Kreistag beschlossen.

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

Regionale Schnellbusverkehre

Die aktuellen Entwicklungen in anderen Bundesländern zeigen, dass das Themenfeld der landesbedeutsamen Buslinien an Bedeutung gewinnt. Hiermit verbunden ist das Ziel, die Regionen bedarfsgerecht in den öffentlichen Personennahverkehr einzubeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anzubinden. Verschiedene Bundesländer sind daher dazu übergegangen, in Räumen, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ergänzend die Einführung landesbedeutsamer Buslinien zu fördern (z. B. Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein, Baden-Württemberg, Niedersachsen). In NRW wurde durch die Schnellbusverkehre vielerorts ein vergleichbares Angebot geschaffen. Mit Novellierung des ÖPNVG ist für diese Verkehre nunmehr gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW eine entsprechende Finanzierung mit Mitteln der Aufgabenträger des SPNV zugelassen (Stand 14.08.2017).

Die Bedeutung der Schnellbusverkehre für die Regionen ist als besonders hoch einzuschätzen und fast immer wird der Wunsch einer Angebotsausweitung an diese Linien formuliert. Eine Umsetzung wird von den jeweiligen Aufgabenträgern ebenfalls als sinnvoll erachtet, scheitert jedoch häufig an den damit verbundenen Mehrkosten.

Festzuhalten ist daher, dass regionale Schnellbusverkehre in den Regionen an Bedeutung gewinnen und auch im Hochsauerlandkreis sowie im Kreis Soest eine wichtige Bedienungsebene neben dem bestehenden Schienenschnellverkehr darstellen. Häufig ersetzen sie in der Vergangenheit eingestellte Angebote auf der Schiene und sichern für Städte und Gemeinden ohne Verkehrsstation den Anschluss an das regionale Schienennetz. Daher sollten hierfür gezielt Finanzierungsmittel bereitgestellt werden, die bestehende Schnellbuslinien in ihrem Bestand sichern und entsprechende Angebotsausweitungen auf diesen Linien zulassen und damit ein zum SPNV vergleichbares Angebot ermöglichen.

2.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Barrierefreiheit wird gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) wie folgt definiert:

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

Gemäß § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)[3] ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- *(1) Bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel sowie sonstige Anlagen im Sinne von § 4 Absatz 2 sind nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.*
  (2) Sofern die Träger öffentlicher Belange in ihrem jeweiligen sachlichen und räumlichen Organisations- oder Tätigkeitsbereich Pläne zur Sicherstellung oder Herstellung der Barrierefreiheit entwickeln, beziehen sie die Verbände der Menschen mit Behinderungen hierbei frühzeitig ein. Dabei soll den Verbänden hierbei fachliche Unterstützung gewährt werden. § 9 des Inklusionsgrundsätzegesetzes ist zu beachten.

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht mittlerweile jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG NRW (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit somit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[4]. Auch für sie ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Ins-

3 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG NRW) mit Stand vom 04.08.2017.

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

besondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

- siehe Kapitel 5.1 Belange der Barrierefreiheit -

2.2 Übergeordnete Ziele und verkehrliche Rahmenvorgaben

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

Allgemeine Ziele der Raumordnung und Landesplanung für Nordrhein-Westfalen sind im LEP NRW festgeschrieben. Konkretere Ziele und Grundsätze für den ÖPNV im Hochsauerlandkreis sind dem Regionalplan zu entnehmen.

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

2.2.1 Landesentwicklungsplan

Der geltende Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist seit 08.02.2017 in Kraft. Der aktuelle LEP hat die seit 1995 geltenden Pläne des Vorgängerplanes ersetzt und in einem Instrument zusammengeführt. Der Landesentwicklungsplan NRW ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes über die nächsten Jahre. Die zeichnerischen und textlichen Darstellungen im LEP sind Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere die Ziele 8.1-11 Öffentlicher Verkehr und 8.1-12 Erreichbarkeit von Bedeutung, da hier explizit die Aufgabenträger als Adressaten aufgeführt werden. Das aktuelle Planwerk ist unter folgendem Link einsehbar: https://www.land.nrw/de/thema/landesplanung.

2.2.2 Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den ÖPNV im Hochsauerlandkreis sind dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis, aus dem Jahre 2012 zu entnehmen.

Hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) werden die nachfolgend aufgelisteten Grundsätze und Ziele definiert:[5]

5 Siehe: Regionalplan Arnsberg: Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis; Stand: März 2012.

- *„Ziel 3 (2): Siedlungsflächen sind auf die Netzstruktur des ÖPNV auszurichten. Neue Bauflächen sind bevorzugt in Siedlungsschwerpunkten an Haltepunkten des leistungsfähigen ÖPNV zu entwickeln."*
- *„Grundsatz 26 (1): Die Mobilität von Menschen und Gütern soll raum- und umweltverträglich gewährleistet werden. Die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstätten, der Versorgungs-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen soll gesichert und verbessert werden, und zwar sowohl regional als auch überregional."*
- *„Grundsatz 26 (2): Durch einen gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger soll eine gleichmäßige Auslastung aller Verkehrsträger erreicht werden."*
- *„Ziel 31 (1): Der Ausbau vorhandener Verkehrswege hat Vorrang gegenüber dem Neubau."*
- *„Ziel 31 (2): So weit wie möglich ist der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des absehbaren Verkehrsbedarfs vorrangig auszubauen."*
- *„Ziel 32 (1): Das vorhandene Schienennetz des Plangebietes mit seinen benachbarten Regionen ist leistungsfähig zu erhalten und bedarfsgerecht und umweltschonend auszubauen. Es ist durch ein darauf abgestimmtes Busnetz, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt, zu ergänzen."*
- *„Ziel 32 (2): Die Obere Ruhrtalbahn (Hagen–Schwerte–Arnsberg–Meschede–Bestwig–Warburg–Kassel) und die Verbindung Dortmund–Hamm–Soest–Paderborn–Kassel als Rückgrat des ÖPNV im Plangebiet sind zu erhalten und inklusive der Bahnhöfe und Haltepunkte gemäß den Bedarfsplanungen von Bund und Land auszubauen. Dazu gehört auch die Reaktivierung der Strecke Brilon-Wald–Brilon-Stadt und der Ausbau des Abzweigs Bestwig–Winterberg einschließlich der Schaffung eines Begegnungsgleises im Bereich des Haltepunktes Bigge."*
- *„Ziel 32 (3): Die ÖPNV-Anbindung des Plangebietes an den dem Plangebiet unmittelbar benachbarten Regionalflughäfen Dortmund-Wickede und Paderborn-Lippstadt ist zu verbessern."*
- *„Grundsatz 27 (1): Im Plangebiet ist eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen an ausgewählten Haltestellen Schnittstellen geschaffen werden, die das Umsteigen vom Kfz und vom Fahrrad auf den ÖPNV erleichtern (Park and Ride, Bike and Ride)."*
- *„Grundsatz 27 (2): Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und BürgerBusse genutzt werden. Insbesondere in den Städten und Gemeinden, die auf Grund des demografischen Wandels zur Anpassung von Infrastrukturen gezwungen werden, sollen frühzeitig Konzepte für eine entsprechende Umstrukturierung des ÖPNV entwickelt werden."*
- *„Grundsatz 27 (3): Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Perso-*

nen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen; den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen."

- *„Grundsatz 27 (4): Die derzeit vom Güterverkehr genutzten Schienenstrecken Sundern–Arnsberg/Neheim-Hüsten [...] sollen bei optimierten Kosten-Nutzen-Verhältnissen und unter Berücksichtigung des laufenden Güterverkehrs für den SPNV reaktiviert werden."*
- *„Grundsatz 27 (5): Stillgelegte Bahnhöfe und Haltepunkte sollen so gesichert werden, dass diese bei Bedarf reaktiviert werden können."*
- *„Ziel 34: Die Trassen ehemaliger Schienenstrecken, insbesondere Brilon (UW Nehden) – Kreisgrenze Paderborn und (Unna-Königsborn –) Stadtgrenze Hamm–Welver, aber auch aller zukünftig aufgegebenen, sind planungsrechtlich zu sichern, so dass sie bei Bedarf wieder für den Schienengüter-, ggf. auch für den Schienenpersonenverkehr hergestellt werden können. Eine Zwischennutzung für touristische Zwecke ist dabei denkbar."*

Die Ziele der Raumordnung sind nach Maßgabe der §§ 4 und 5 Raumordnungsgesetz von den öffentlichen Stellen und Privaten in Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

2.2.3 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan / ÖPNV-Bedarfsplan

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

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans[6] sind:

- Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Mio. €, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen (vgl. § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW),
- Vorhaben der (Bahnhofs-) Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2),
- nachfolgende Modernisierungsoffensive 3 (MOF 3): bis zum Jahr 2023 sollen insgesamt 35 weitere Bahnhöfe modernisiert werden (Finanzierung durch VRR, NWL und DB). Für den Hochsauerlandkreis ist der Bahnhof Brilon Wald hinterlegt,
- Vorhaben der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen" (sog. „SPNV-Rahmenvereinbarung") und

6 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, letzte Fassung 10.10.2013.

- sonstige Maßnahmen gemäß § 13 ÖPNVG NRW, bei denen das Einvernehmen mit dem Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags zur Aufnahme in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hergestellt wurde.

Unterteilt werden die Vorhaben in die Teile A und B. Teil A beinhaltet dabei diejenigen Maßnahmen, die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln realisiert werden können (Vorhaben des Bundesprogramms nach § 6 Abs. 1 GVFG). In Teil B fließen die Vorhaben ein, *„die in den Teil A nachrücken oder gegen solche ausgetauscht werden können, wenn sich die Förderung von Vorhaben des Teils A verzögert oder als nicht möglich erweist“*.

Für den Hochsauerlandkreis wurden folgende Verkehrsstationen modernisiert: Arnsberg, Bestwig, Bigge, Brilon Stadt, Freienohl, Meschede, Olsberg und Winterberg. In Neheim-Hüsten werden die Baumaßnahmen zur Modernisierung der Verkehrsstation voraussichtlich im Frühjahr 2019 abgeschlossen.

2.2.4 Weitere für den NVP relevante Entwicklungspläne und -konzepte im Hochsauerlandkreis

Kreis

Der Hochsauerlandkreis hat im April 2013 das „Zukunftsprogramm HSK“ verabschiedet. Dieses enthält als grundlegendes Ziel im Handlungsfeld „Verkehr“ „Erhalt, Optimierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Kreis“. Für den ÖPNV werden in diesem Zusammenhang folgende Aufgaben definiert:

- zweigleisige Sanierung der oberen Ruhrtalbahn als unabdingbare Voraussetzung für eine zukunftsfähige Infrastruktur,
- Sicherstellung der Mobilität für alle Altersgruppen durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger und Weiterentwicklung von Projekten zur Sicherstellung eines innovativen ÖPNV für den ländlichen Raum,
- Maßnahmen zur Sicherung von Umstiegen, Anschlüssen und Verknüpfungen, z. B. zwischen Bus und Bahn,
- Barrierefreien Zugang zum ÖPNV sicherstellen und erhalten,
- Weitere Reaktivierung von Bahnstrecken, z. B. Röhrtalbahn,
- Qualitätsverbesserung bei Neuausschreibungen von Bahnstrecken.

Des Weiteren hat der Hochsauerlandkreis im Oktober 2013 ein integriertes Klimaschutzkonzept veröffentlicht. Dieses thematisiert beim Schwerpunkt Verkehr die Verlagerung von Individualverkehr auf öffentlichen Personennahverkehr als einen Punkt zur Reduktion der CO_2-Emissionen des Verkehrs. Aufgrund der erheblichen finanziellen Mittel, die erforderlich wären, um eine Steigerung des ÖV-Anteils um nur wenige Prozentpunkte zu erreichen, wird die Erschließung neuer Möglichkeiten zur Attraktivierung des ÖPNVs angeregt, um damit die

Emissionsvorteile auszubauen oder zumindest zu sichern, so z. B. durch innovative Projekte wie das Regionale-Projekt "mobil4you".

Kommunen

In der Stadt Arnsberg wurde der sogenannte „Masterplan Mobilität 2030“ als Klimaschutz-Teilkonzept erarbeitet. Der in 2017 vorgelegte Endbericht beinhaltete Aspekte der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung. Das Leitbild ist hierbei in ein Oberziel („klimafreundliche Entwicklung der Stadt Arnsberg als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort“), weitere Werteziele sowie Handlungsziele gegliedert, in denen konkretere Vorhaben zu dem Thema ÖPNV formuliert wurden. Hierzu gehört unter anderem

- Ausbau des ÖPNV-Angebotes (auch unter Einbeziehung alternativer Bedienformen),
- Aufwertung und Modernisierung des Haltestellenstandards mit dem Ziel einer flächendeckenden Realisierung barrierefreier Haltestellen bis 2022, insbesondere
    - Sanierung des Bahnhofsumfeldes in Neheim-Hüsten
    - Neubau des Busbahnhofs in Neheim
- Ausbau inter- und multimodaler Verkehrsangebote (Verknüpfung ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln).

Unter den Namen „ZentrenKonzeptOlsberg 2015“ hat die Stadt Olsberg Ende 2009 zudem die zweite Fortschreibung des integrierten Handlungskonzeptes erarbeitet. Die Zielsetzung dieses Konzeptes ist in unterschiedliche Handlungsfelder gegliedert, eines davon die „Verkehrsstruktur“. Eine Bestandsanalyse der verkehrlichen Strukturen (beispielsweise des Personennahverkehrs) ist ein weiterer Bestandteil des Konzeptes. Darauf aufbauend wurden konkrete und individuelle Zielsetzungen in Form von Thesen zur weiteren Entwicklung formuliert. Ein Schwerpunkt soll hier zukünftig auf die behinderten- und seniorengerechte Ausstattung der im Stadtgebiet vorhandenen Bushaltestellen und der Zuwegung zu den Haltestellen gelegt werden. Des Weiteren wird eine verbesserte Ausweisung und Gestaltung des Bahnhofes Olsberg und des Bahnhaltepunktes Bigge forciert.

2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Im Folgenden werden die Nahverkehrspläne der benachbarten Kreise betrachtet. Das Kreisgebiet des Hochsauerlandkreises berührt den Geltungsbereich von sieben Nahverkehrsplänen. Im Einzelnen sind dies:

- Kreis Soest (2017-2022),
- Kreis Paderborn (2012, Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter, befindet sich aktuell in der Fortschreibung),
- Kreis Höxter (2012, Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter, befindet sich aktuell in der Fortschreibung),
- Landkreis Waldeck-Frankenberg (2014),
- Kreis Siegen-Wittgenstein (2016),

- Kreis Olpe (2016),
- Märkischer Kreis (2017-2022).

Hinzu kommt der übergeordnete Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe für den SPNV im NWL.

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

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

Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter Nahverkehrspläne mit Bezug zum Hochsauerlandkreis

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme
Kreis Soest	R43 Neheim – Ense – Werl	Zusätzliche Fahrt an Samstagen von Neheim nach Werl zwischen 16 und 18 Uhr
	R76 Warstein – Meschede	Zusätzliches Fahrtenpaar an Sonn- und Feiertagen zwischen 10 und 12 Uhr
Kreis Paderborn/ Kreis Höxter (NVP 2012)	S80 Brilon – Paderborn	Änderung Taktangebot in Zweistundentakt
		Verknüpfung in Brilon mit dem Stadtverkehr
Landkreis Waldeck-Frankenberg (NVP 2014-2019)	502 Korbach – Lichtenfels	zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme
	530 Frankenberg – Medebach	Reduzierung der Linienführung auf den nördlichen Abschnitt Frankenberg – Medebach (südlicher Abschnitt siehe neue Linie 570)
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme
	540 Hallenberg/ Hatzfeld – Frankenberg	neue Linienbezeichnung im Oberen Edertal (ehem. 520)
		Ausweitung des Fahrtenangebots an Samstagnachmittagen
		Einführung eines Fahrtenangebots an Sonn- und Feiertagen
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme
	550 Medebach – Korbach	neue Linienbezeichnung für den westlichen Abschnitt der Linie 510 (weiterhin betriebliche Durchbindung der Regelfahrten Linien 510/550)
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme

Nahverkehrsplan	Linie	Maßnahme
		optional: Umstellung von Festbedienung auf Richtungsbandbetrieb
	553 Bad Arolsen – Diemelstadt (Marsberg-Udorf)	neue Linienbezeichnung (ehem. 526) zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme
	382 Brilon – Willingen *(Zuständigkeit HSK, Realisierung ist erfolgt)*	Erweiterung des Fahrtenangebots an Werktagen
		Einführung eines Fahrtenangebots an Wochenenden
	397 Marsberg – Bad Arolsen *(Zuständigkeit HSK)*	Taktanschlüsse zu/ von R4 in Bad Arolsen
	486 Brilon – Bontkirchen *(Zuständigkeit HSK, Realisierung ist erfolgt)*	Verlängerung um den Abschnitt Brilon Bontkirchen – Willingen an Schulwerktagen
Kreis Siegen-Wittgenstein (NVP 2016)	R28 Winterberg – Bad Berleburg	Erhalt des Status Quo
		Ausdehnung des Bedienungszeitraums, kurzfristig in den Randlagen nur von Winterberg bis Hoheleye und Girkhausen nach Bad Berleburg ggf. als TaxiBus
Kreis Olpe (NVP 2016)	R68 Eslohe – Grevenbrück	Umstellung des Angebotes an Samstagen auf 2-Stunden-Takt sowie auf bedarfsgesteuerte Fahrten an Sonn- und Feiertagen und in Tagesrandlagen
		Ausdehnung des Bedienungszeitraums
		Verknüpfung am Knoten Grevenbrück ZOB/ Bahnhof
	R81 Eslohe – Finnentrop	Linie R81 verkehrt nur zwischen Finnentrop und Serkenrode
		Eslohe wird nur im Schülerfahrverkehr bedient
	SB9 Schmallenberg – Altenhundem	Erhalt des Status Quo
		Ausdehnung des Bedienungszeitraums
		Verknüpfung am Knoten Altenhundem ZOB/ Bahnhof
		Verknüpfung am Knoten Schmallenberg Habbel
	335 Sundern-Hagen – Finnentrop *(Zuständigkeit HSK)*	Erhalt des Status Quo
Märkischer Kreis (NVP 2017-2022)	Prüfauftrag: Einrichtung eines Angebots im Freizeitverkehr in Richtung Sundern/ Sorpesee	

3 Bestandsaufnahme

3.1 Raumstruktur

3.1.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur

Der Hochsauerlandkreis liegt in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Arnsberg und ist Mitglied im Landschaftsverband Westfalen-Lippe. Umgeben von den Nachbarkreisen Soest, Paderborn und Höxter im Norden, dem Landkreis Waldeck-Frankenberg (Hessen) im Osten sowie den Kreisen Siegen-Wittgenstein, Olpe und dem Märkischen Kreis im Süden, zählt der Hochsauerlandkreis rund 264.000 Menschen auf einer Fläche von 1.960 km² (134,5 Einwohner pro km²). Bezogen auf die Fläche ist der Hochsauerlandkreis der größte Kreis in Nordrhein-Westfalen. Kreisstadt ist die im Norden des Kreisgebietes gelegene Stadt Meschede mit etwa 30.100 Einwohnern[7] [8].

Gebildet wird der Hochsauerlandkreis von den Städten Arnsberg, Brilon, Hallenberg, Marsberg, Medebach, Meschede, Olsberg, Schmallenberg, Sundern und Winterberg sowie den Gemeinden Bestwig und Eslohe. Von den zehn Städten und den zwei Gemeinden sind sieben Mittelzentren und fünf Grundzentren.[9]

Tabelle 2: Grundlegende Strukturdaten des Hochsauerlandkreises

Hochsauerlandkreis	
Einwohner 2015 (31.12.2015)	263.762 EW
Fläche in km²	1.960 km²
Einwohnerdichte in EW/km²	134,5 EW/km²
Zentralörtliche Gliederung	
Mittelzentren	Arnsberg, Brilon, Marsberg, Meschede, Schmallenberg, Sundern, Winterberg
Grundzentren	Bestwig, Eslohe, Hallenberg, Medebach, Olsberg

Quelle: IT.NRW; Datenstand 31.12.2015 aus Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis Zensus 2011.

Der Kreis liegt in der Mitte von Südwestfalen, der drittstärksten Industrieregion in Deutschland. Gleichzeitig ist die Tourismusregion Sauerland die größte zusammenhängende Urlaubsregion in Nordrhein-Westfalen. Sie weist eine abwechslungsreiche Topografie auf und

7 IT.NRW; Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 09.05.2011 (Datenstand 31.12.2015).

8 Hochsauerlandkreis: Portrait des Kreises, www.hochsauerlandkreis.de/politik_verwaltung/hsk/portrait_hsk/Portrait_HSK.php (Zugriff 10.02.2016)

9 Bezirksregierung Arnsberg: Regionalplan Regierungsbezirk Arnsberg – Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis (Stand 2012).

ist durch eine Mittelgebirgslandschaft mit zahlreichen Wäldern, Seen und Tälern geprägt. Zudem befinden sich der Langenberg sowie der etwas kleinere Kahler Asten, die die höchsten Erhebungen des Landes Nordrhein-Westfalen sind, im Kreisgebiet.

Der Hochsauerlandkreis weist eine überwiegend ländliche Siedlungsstruktur auf, wobei eine Differenzierung zwischen städtisch und ländlich geprägten Gebieten zu erkennen ist, welche durch ein ausgeprägtes Nord-Süd-Gefälle gekennzeichnet ist. Dieses spiegelt sich auch in der Einwohnerdichte wider.[10] Während das nördliche Kreisgebiet vergleichsweise dicht besiedelt ist und vorwiegend landwirtschaftlich bis industriell genutzt wird, charakterisiert sich der waldreiche Süden insbesondere durch verschiedene Höhenzüge.

Entlang der Schienenstrecke im Norden des Kreises verläuft in West-Ost-Richtung ein Siedlungsband, welches sich aus den Städten Arnsberg, Meschede, Bestwig, Olsberg, Brilon und Marsberg zusammensetzt. Innerhalb dieser 6 Städte leben ca. zwei Drittel der Kreisbevölkerung.

- **Karte 1: Raum- und Siedlungsstruktur**

In den letzten Jahren wurden in den einzelnen Gemeinden und Städten einige Planungen im Bereich Flächenentwicklung getätigt. Größere Baumaßnahmen beinhalten hauptsächlich Erweiterungen oder Entwicklungen von Gewerbegebieten. Aber auch einige Baugebiete konnten entwickelt bzw. erweitert werden und in verschiedenen Kommunen wurden Planungen im Bereich Freizeit und Tourismus realisiert.[11] Besondere Relevanz für den ÖPNV haben größere Bebauungsgebiete wie z. B. das Baugebiet „Dollheim“ in Arnsberg Neheim (17 ha).

Eine Liste mit den relevanten Flächenentwicklungen seit dem Jahr 2007 auf Grundlage der Befragung der Städte und Gemeinde ist im Anlagenband in Tabelle 1 aufgeführt.

3.1.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Die im Nahverkehrsplan dargestellten Daten zur Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsstruktur können in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Erhebung bzw. der Prognose nicht in jedem Fall die starken Migrationsbewegungen seit 2015 bzw. auch die aktuell wieder steigende Geburtenrate berücksichtigen. Inwieweit die Wohnstandortpolitik im Zuge der Zuwanderung zukünftig Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung im Hochsauerlandkreis hat, ist derzeit kaum absehbar, eine relative Stabilisierung der Situation bleibt zunächst abzuwarten.

Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung jedoch aus den vorliegenden Daten ablesen.

Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird auf Daten des statistischen Landesamtes NRW zurückgegriffen, die auf einer landesweit einheitlichen Datenbasis beruhen.

10 IT.NRW: Kommunales Bildungsmonitoring, Katasterfläche und Bevölkerungsdichte (Basis Zensus 2011), Stichtag 31.12.2014 (Stand 10.02.2016).

11 Informationen aus der Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2015.

Einwohnerentwicklung

In der Zeit zwischen Mitte/ Ende der 1980er Jahre und den Jahren 1996/1997 ist die Bevölkerung im Hochsauerlandkreis konstant angestiegen. Der Höhepunkt lag in den Jahren 1996/97 bei einem Bevölkerungsstand von rund 284.400 Einwohnern. Seither nimmt die Bevölkerung im Kreisgebiet sukzessive ab, bedingt durch natürliche Bevölkerungsentwicklungen und Wanderungsverluste. Im Jahr 2011 lebten im Hochsauerlandkreis ca. 265.000, im Jahr 2015 rund 263.800 Menschen.[12]

In den jeweiligen Städten und Gemeinden ist der Bevölkerungsverlust unterschiedlich ausgeprägt. Die räumliche Ausprägung der Bevölkerungsverluste steht nicht im Verhältnis mit der Einwohnerdichte oder dem siedlungsstrukturellen Nord-Süd-Gefälle. Es ist kein räumlicher Trend in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung im Hochsauerlandkreis zu erkennen (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2005 – 2015

Gemeinde/ Stadt	Einwohner 2005	Einwohner 2011	Einwohner 2015	Entwicklung 2005 - 2015
Arnsberg	76.427	74.125	73.784	-2.643 (-3,5 %)
Bestwig	11.812	11.498	11.170	-642 (-5,4 %)
Brilon	27.112	25.690	26.232	-880 (-3,2 %)
Eslohe	9.253	9.023	8.942	-311 (-3,4 %)
Hallenberg	4.581	4.521	4.541	-40 (-0,9 %)
Marsberg	21.849	20.232	19.968	-1.881 (-8,6 %)
Medebach	8.210	7.923	7.938	-272 (-3,3 %)
Meschede	32.186	30.637	30.119	-2.067 (-6,4 %)
Olsberg	15.803	14.941	14.874	-929 (-5,9 %)
Schmallenberg	25.992	25.277	25.230	-762 (-2,9 %)
Sundern	29.543	28.365	28.166	-1.377 (-4,7 %)
Winterberg	14.451	12.967	12.798	-1.653 (-11,4 %)
Kreisgebiet	**277.219**	**265.199**	**263.762**	**-13.457 (-4,9 %)**

Quelle: IT.NRW; Daten 31.12.2011 und 31.12.2015 aus Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 09.05.2011; Daten 31.12.2005 aus Bevölkerungsstand und -bewegung (ab 1962).

12 IT.NRW; Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 09.05.2011 (Datenstand 31.12.2015).

Demografische Veränderungen

So wie in vielen Regionen in Deutschland, sind auch im Hochsauerlandkreis die Auswirkungen des demografischen Wandels spürbar. Die Herausforderungen, mit denen die strukturschwächeren Landkreise zu kämpfen haben, betreffen dabei unterschiedliche Bereiche.

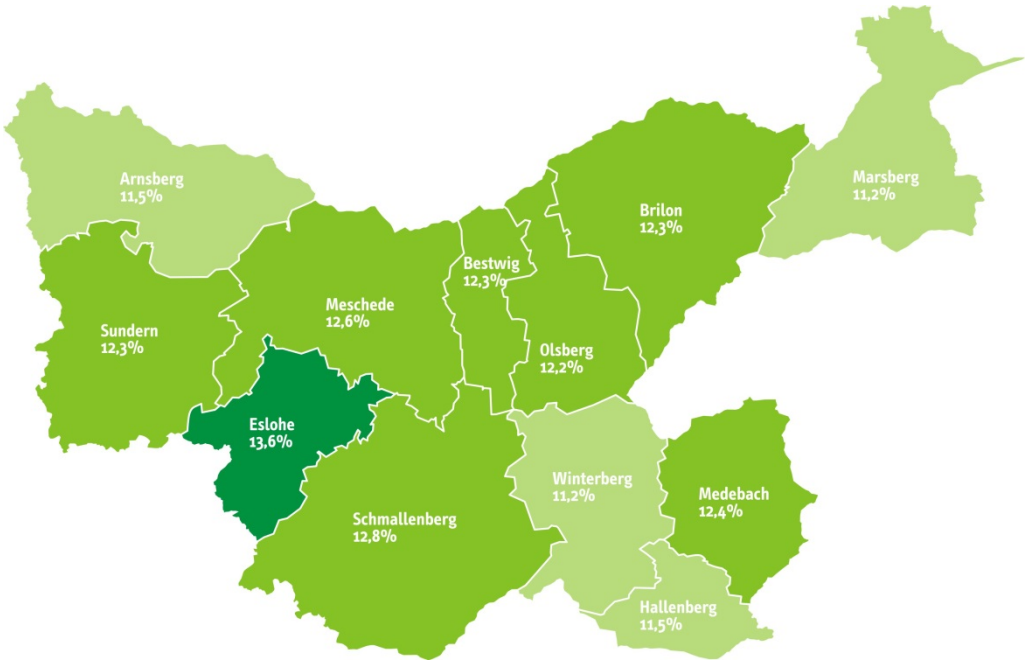
Der demografische Wandel beinhaltet viele Aspekte, die zur Veränderung der Lebensstile und der Bedürfnisse beitragen und somit in der zukünftigen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen werden. hierzu gehören in Deutschland im Wesentlichen die folgenden fünf Aspekte:

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

Bereits heute ist mehr als ein Viertel der Bevölkerung im Hochsauerlandkreis älter als 60 Jahre.

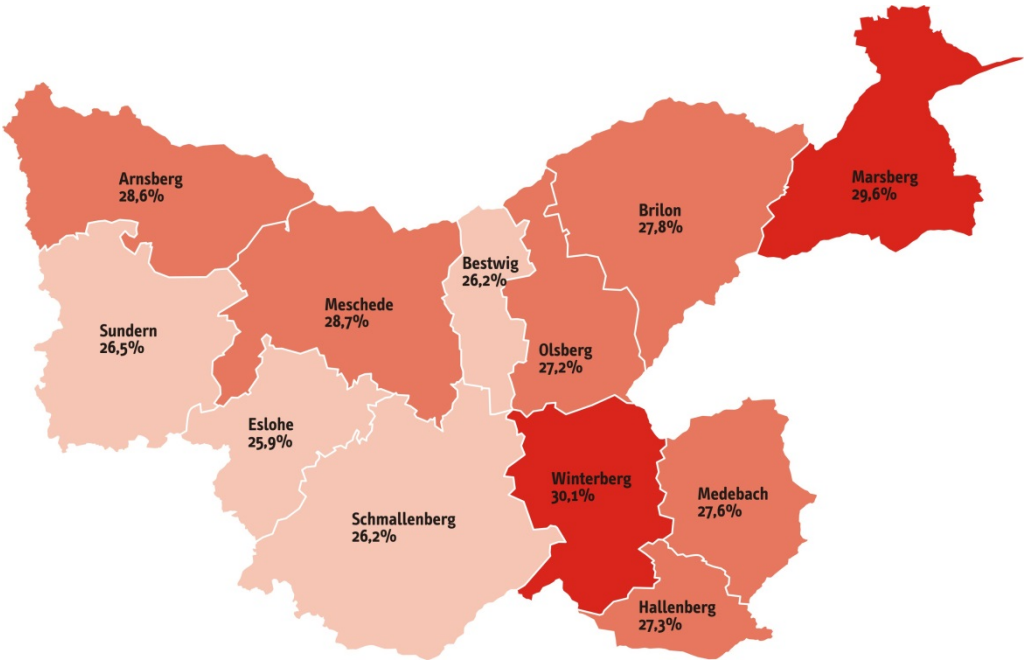
Es ist eine weitgehend homogene Altersverteilung über alle Städte und Gemeinden des Kreises erkennbar, ohne besondere Auffälligkeiten.

- **Abbildung 1: Anteil der 6-18- Jährigen im Hochsauerlandkreis nach Kommunen (31.12.2015)**



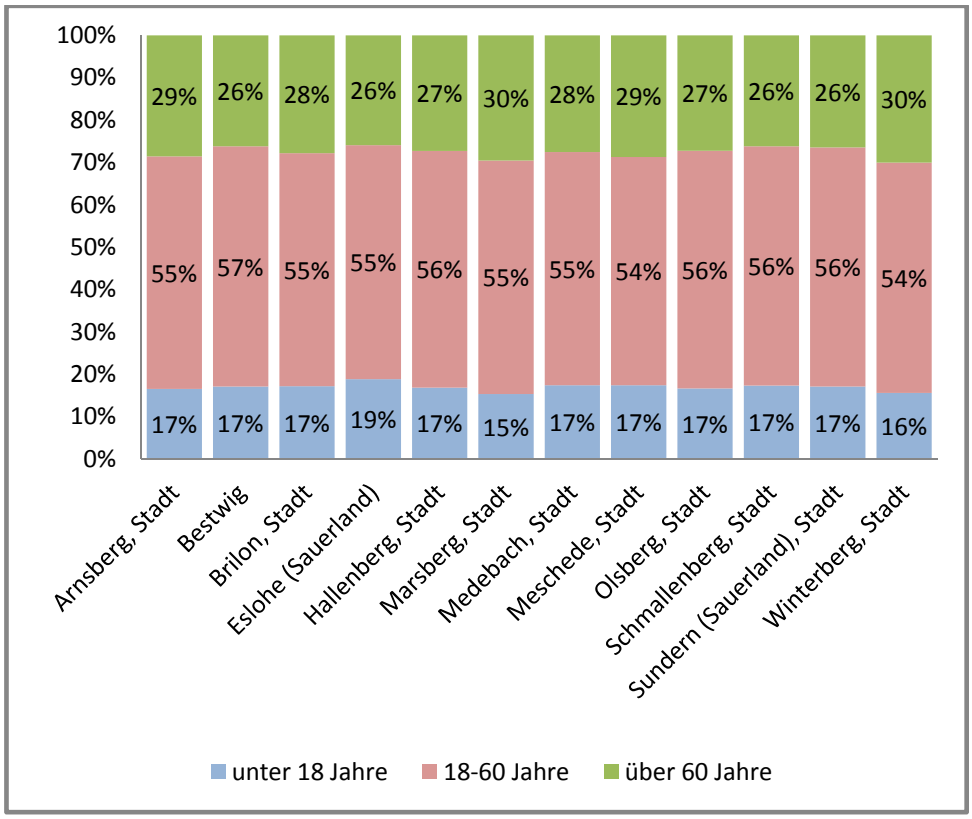
Quelle: IT.NRW, Bevölkerungsstand Basis Zensus 2011 nach Altersjahren (90)

Abbildung 2: Anteil der über-60- Jährigen im Hochsauerlandkreis nach Kommunen (31.12.2015)



Quelle: IT.NRW, Bevölkerungsstand Basis Zensus 2011 nach Altersjahren

Abbildung 3: Altersverteilung der Bevölkerung Hochsauerlandkreis (31.12.2015)



Quelle: IT.NRW, Bevölkerungsstand Basis Zensus 2011 nach Altersjahren

3.2 Verkehrszwecke und Wegeziele

3.2.1 Arbeitsplätze und Berufsverkehr

Im Hochsauerlandkreis waren zum 30.06.2014 insgesamt etwa 98.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Arbeitsort) gemeldet. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit dem Wohnort im Hochsauerlandkreis beträgt ca. 100.600.[13]

Ausgeprägter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Hochsauerlandkreises, bezogen auf die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze, ist die Stadt Arnsberg mit 30 % aller im Kreis zur Verfügung stehenden sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind die Städte Meschede und Brilon (jeweils ca. 12 %).

Tabelle 4: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Hochsauerlandkreis (30.06.2015)

Gemeinde/ Stadt	am Arbeitsort	am Wohnort
Arnsberg	29.303	27.208
Bestwig	3.519	4.285
Brilon	12.159	10.090
Eslohe	2.681	3.298
Hallenberg	1.728	1.808
Marsberg	6.455	7.860
Medebach	2.231	3.049
Meschede	12.438	11.015
Olsberg	6.166	6.024
Schmallenberg	9.449	10.064
Sundern	8.735	10.904
Winterberg	3.872	4.985
Gesamt	98.736	100.590

Quelle: IT.NRW; Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte; Stand 30.06.2015

Die Verteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten auf die Städte und Gemeinden im Hochsauerlandkreis spiegeln sich in den Zahlen der Berufspendler wieder, die einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen den einzelnen Kommunen geben. Diese Statistiken weisen allerdings nur die sozialversicherungspflichtig

13 IT.NRW: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Arbeitsort (Stichtag 30.06.2015).

Beschäftigten (ohne Beamte, Freiberufler, etc.)[14] aus. Aussagen über die Pendlerhäufigkeit und Dauer können von diesen Statistiken nicht abgeleitet werden.

Innerhalb des Kreisgebiets herrscht ein weitgehend ausgeglichenes Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern. Rund 55.200 Einpendlern stehen 56.000 Auspendler gegenüber, demnach herrscht innerhalb der Kommunen des Hochsauerlandkreises insgesamt ein leicht negativer Pendlersaldo von etwa -800 Beschäftigten.[15]

Mit annähernd 17.000 Einpendlern ist die Stadt Arnsberg das bedeutendste Einpendlerziel des Hochsauerlandkreises, gefolgt von der Stadt Meschede mit etwa 8.600 Einpendlern. Zum Vergleich: Paderborn hat eine Einpendlerzahl von ca. 45.000, Lippstadt liegt bei etwa 22.000. Auch im Hinblick auf die Auspendlerzahlen sind Arnsberg mit ca. 12.000 Auspendlern und Meschede mit rund 6.700 Auspendlern an der Spitze.[16]

Tabelle 5: Pendlerverhalten im Hochsauerlandkreis (sozialversicherungspflichtige Berufspendler)

Gemeinde/ Stadt	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Arnsberg	16.857	12.001	4.856
Bestwig	2.835	3.675	-840
Brilon	6.749	4.906	1.843
Eslohe	1.622	2.408	-786
Hallenberg	1.173	1.434	-261
Marsberg	2.413	4.124	-1.711
Medebach	1.340	2.333	-993
Meschede	8.581	6.730	1.851
Olsberg	4.174	4.010	164
Schmallenberg	3.775	4.790	-1.015
Sundern	3.589	6.349	-2.760
Winterberg	2.094	3.210	-1.116
Gesamt	55.202	55.970	-768

Quelle: IT.NRW; Pendleratlas 2015

14 Pendler ohne Bildungs- und Ausbildungspendler.
15 IT.NRW: Pendleratlas 2015.
16 Ebenda.

Die Pendlerströme innerhalb des Hochsauerlandkreises zeigen hinsichtlich ihrer räumlichen Ausrichtung deutliche Schwerpunkte. Ausgeprägte Verflechtungen bestehen innerhalb des Hochsauerlandkreises insbesondere zwischen Sundern und Arnsberg.[17] Bedeutenden Pendlerbeziehungen gibt es darüber hinaus zwischen den Kommunen entlang der Schienentrecke im Norden des Kreises (Arnsberg und Meschede, Meschede und Bestwig, Marsberg nach Brilon sowie von Olsberg nach Brilon). Die weiteren Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises sind auf der folgenden Karte 2 zu erkennen. Bedeutende Pendlerverflechtungen (ab 1.000 Pendler in Summe über beide Richtungen) bestehen insbesondere zwischen:

- Arnsberg und Sundern (ca. 4.200 Pendler),
- Arnsberg und Meschede (ca. 3.100 Pendler),
- Olsberg und Brilon (ca. 2.100 Pendler),
- Bestwig und Meschede (ca. 1.900 Pendler),
- Marsberg und Brilon (ca. 1.500 Pendler),
- Schmallenberg und Meschede (ca. 1.300 Pendler),
- Meschede und Eslohe (ca. 1.100 Pendler),
- Schmallenberg und Eslohe (ca. 1.100 Pender).

Die bedeutendsten Pendlerbeziehungen (ab 1.000 Pendler in Summe über beide Richtungen) über die Kreisgrenzen hinweg orientieren sich vornehmlich in und aus Richtung Arnsberg:

- Arnsberg und Ense (ca. 2.400 Pendler),
- Arnsberg und Dortmund (ca. 1.300 Pendler),
- Arnsberg und Soest (ca. 1.200 Pendler),
- Arnsberg und Menden (ca. 1.100 Pendler),
- Schmallenberg und Lennestadt (ca. 1.100 Pendler).

Alle Pendlerverflechtungen mit mehr als 200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind der Karte Pendlerbeziehungen zu entnehmen (vgl. Karte 2).

- **Karte 2: Pendlerverflechtungen im Hochsauerlandkreis**

17 Ebenda.

3.2.2 Arbeitsplatzschwerpunkte

Für die Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote spielen die Arbeitsplatzschwerpunkte eine wichtige Rolle. Insbesondere die Standorte mit einem Schwerpunkt in der Gesundheitsbranche sind nicht nur als Ziel der Angestellten, sondern auch als Ziel vieler Besucher relevant (siehe Tabelle 7: Krankenhaus- und Klinikstandorte).

Im Hochsauerlandkreis liegen die größeren Arbeitsplatzstandorte neben den Innenstädten und Gemeindezentren als Dienstleistungsstandorte in den Gewerbegebieten.

Die Wirtschaftsstruktur des Hochsauerlandkreises ist durch kleine und mittlere Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen geprägt. Der breitgefächerte Branchenmix setzt sich zusammen aus der Metall- (Gießereiindustrie), der Automobilzulieferer-, der Elektro-, der Kunststoff-, sowie der Holzindustrie.[18]

Zu den weltmarktführenden Unternehmen im Hochsauerlandkreis gehören beispielsweise die BJB GmbH & Co. KG in Arnsberg (Lampenfassungen), die Desch Antriebstechnik GmbH & Co. KG ebenfalls in Arnsberg (Antriebssysteme), Kusch + Co GmbH & Co. KG in Hallenberg (Objektmöbel für Flughäfen), Werner Langer GmbH & Co. KG in Meschede (Firmenzeichen aus Kunststoff), Martinrea Honsel Germany GmbH (Zubehör Pkw, Nutzfahrzeuge, Maschinenbau) ebenfalls in Meschede und in Bestwig oder auch die Arconic Tital GmbH in Bestwig (Feingussprodukte).[19]

Zu berücksichtigen ist, dass nur einzelne Arbeitgeber bzw. Agglomerationen größerer Arbeitsplatzstandorte im Kreisgebiet aufgrund der Anzahl an Beschäftigten eine gewisse ÖPNV-Relevanz aufweisen. Eine Auflistung der Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 300 Arbeitsplätzen am Standort ist Bestandteil des Anlagenbands (Tabelle 2).

3.2.3 Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

Zu den vorrangigen Nutzern des ÖPNV im Hochsauerlandkreis zählen die Schüler. Insbesondere die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum.

Von Relevanz sind in erster Linie die Schulpendler zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe sowie den weiterführenden- und Berufsschule. Die entsprechenden Schulstandorte sind nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet angesiedelt, so dass die Schüler für ihren Schulweg auf den ÖPNV angewiesen sind. Zu berücksichtigen ist, dass sich die Schullandschaft aufgrund des demografischen Wandels ändern kann und Schulen zusammengelegt und auch geschlossen werden können.

Im Schuljahr 2016/17 wurden insgesamt ca. 37.000 Schülerinnen und Schüler an insgesamt 111 Schulen im Kreis unterrichtet.[20]

18 Hochsauerlandkreis: Wirtschaft, Region und Mobilität, http://www.hochsauerlandkreis.de/wirtschaft_region/index.php (Zugriff 07.03.2016).
19 Wirtschaftsförderungsgesellschaft Hochsauerlandkreis: Weltmarktführer, www.wirtschaftsfoerderung-hsk.de/de/weltmarktfuehrer.php (Zugriff 07.03.2016).
20 IT.NRW, Allgemeinbildende und Berufliche Schulen; Schuljahr 2016/2017.

Die weiterführenden Schulen, die im Hochsauerlandkreis liegen, mit den entsprechenden Schülerzahlen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 6: Anzahl der Schulen und Schüler pro Schulform im Hochsauerlandkreis (Schuljahr 2016/2017)

Schulform	Schulen	Schüler
Grundschulen	*52*	*9.027*
Hauptschule	13	3.276
Realschule	12	4.499
Gymnasium	11	8.113
Förderschule	13	1.327
Weiterbildungskolleg	1	295
Berufskolleg	9	10.297
Gesamt	**111**	**36.834**

Quelle: IT.NRW, Allgemeinbildende und Berufliche Schulen; Schuljahr 2016/2017

Schulzentren, die mehrere Schulformen involvieren, befinden sich in Arnsberg, Brilon, Eslohe, Medebach, Meschede, Schmallenberg und Sundern. Einige der Bildungsangebote der jeweiligen Städte und Gemeinden innerhalb des Hochsauerlandkreises sind durch einen sogenannten Schulzweckverband miteinander verknüpft, wie z. B. in Medebach und Winterberg.[21]

Bei größeren Schulstandorten (ca. > 1.000 Schülerinnen und Schüler) handelt es sich gewöhnlich um Berufsschulen, den sogenannten Berufskollegs. In der Stadt Arnsberg befinden sich vier Berufskollegs mit insgesamt 2.700 Schülerinnen und Schüler. Weitere Berufskollegs haben ihre Standorte in Bestwig, Brilon, Meschede und Olsberg.

Zudem gibt es in Meschede einen Standort der Fachhochschule Südwestfalen mit über 4.000 Studierenden.

3.2.4 Freizeit und Tourismus

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

Neben den Sportstätten, z. B. Schwimmbäder, sind insbesondere Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten/ Aktivitäten für den ÖPNV planbare Ziele.

21 Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2015.

Der Hochsauerlandkreis bietet eine breite Palette an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub und ist somit für Urlauber, für regionale und überregionale Besucher ebenso wie für Einheimische attraktiv zur Freizeitgestaltung.

Der Kreis verzeichnete im Jahr 2015 in Summe rund 3,8 Mio. Übernachtungen, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste liegt bei etwa 3,2 Tagen.[22] Weit über die Hälfte der Übernachtungen konzentriert sich auf die südlich im Kreis gelegenen Kommunen. Den höchsten Anteil tragen hieran die Städte Winterberg (rund 1 Mio. Übernachtungen), Medebach (ca. 775.000 Übernachtungen) und Schmallenberg (ca. 740.000 Übernachtungen).

Die Naturparks und Seen im Sauerland haben einen hohen Freizeit- und Erholungswert und ziehen viele Besucher an.[23] Gleiches gilt auch sowohl für die Wanderrouten als auch die Radwege, die viele sportbegeisterte Touristen in den Hochsauerlandkreis locken.[24] Auch im Winter ist der Hochsauerlandkreis mit seinen zahlreichen Skigebieten ein beliebtes Ziel bei den Sport- und Freizeittouristen. In der Veltins-Eisarena in Winterberg befindet sich außerdem eine Bob- und Rodelbahn.[25]

Vielfältig ist auch das Kulturangebot im Sauerland. Hierzu gehören beispielsweise das Sauerlandmuseum in Arnsberg, das Bergbaumuseum in Bestwig, der Waldskulpturenweg Schmallenberg – Wittgenstein, die Freilichtbühne in Hallenberg und vieles mehr.[26]

Aufgrund dieser Vielfalt im Freizeitangebot und der daraus resultierenden Dispersität im Freizeitverkehr ist es jedoch kaum möglich, diese Verkehre für den ÖPNV zu bündeln so dass nur sehr wenige Freizeit- und Tourismusziele tatsächlich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen.

Hierzu gehören insbesondere der Ferienpark Center Parcs (750.000 Besucher) in Medebach sowie der Freizeitpark Fort Fun (300.000 Besucher) in Bestwig. Außerdem weist der Sorpesee (1,5 Mio. Besucher) in Sundern ein gewisses Potenzial für den ÖPNV auf. Aufgrund der hohen Vielfalt an Freizeitzielen in Winterberg, die zwar saisonal unterschiedlich ausgeprägte Bedeutung aufweisen, insgesamt jedoch im Vergleich im Kreisgebiet überdurchschnittlich hohe Besucherzahlen aufweisen, kommt dem Freizeitverkehr in der Stadt Winterberg insgesamt eine besondere Bedeutung zu.[27] Diese wird u. a. durch den zur Wintersaison 2017/18 wieder eingesetzten SkiBus AstenExpress, der an den Wochenenden vom 30.12.2017 bis 04.03.2018 die Anbindung der um Winterberg gelegenen Skigebiete gewährleistet, unterstützt.

Eine Auflistung der Ziele im Tourismus und Freizeitverkehr mit überregionaler Bedeutung ist Bestandteil des Anlagenbands (Tabelle 3).

22 Regionaldatenbank Deutschland (Tourismus: Beherbergungsbetriebe, Gästebetten, -übernachtungen, -ankünfte - Jahressumme -regionale Tiefe: Gemeinden, Samt-/ Verbandsgemeinden; Zugriff 10.05.2016).
23 Hochsauerlandkreis: Tourismus und Freizeit, www.hochsauerlandkreis.de/tourismus_freizeit/index.php (Zugriff 24.02.2016).
24 Hochsauerlandkreis: Tourismus und Freizeit, www.hochsauerlandkreis.de/tourismus_freizeit/index.php (Zugriff 24.02.2016).
25 Ebenda.
26 Informationen aus der Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2015.
27 Ebenda.

3.2.5 Krankenhäuser und Kliniken

Die Anbindung der Krankenhäuser und Kliniken stellt eine wichtige Aufgabe für den ÖPNV dar, da dies häufig Einrichtungen mit einem hohen Publikumsverkehr sind und darüber hinaus für den ÖPNV auch als Ziele im Bereich des Berufsverkehrs von Bedeutung sind.

Von kreisweiter bzw. überregionaler Bedeutung ist das Klinikum Hochsauerland mit insgesamt 25 Fachabteilungen an drei Standorten.

Tabelle 7: Krankenhaus und Klinikstandorte

Standort	Klinik	Bettenzahl
Arnsberg	Klinikum Hochsauerland, St. Johannes Hospital	728
	Klinikum Hochsauerland, Karolinen-Hospital *(Ausbau zum Notfall-Standort geplant; B-Plan-Verfahren läuft aktuell)*	
	Klinikum Hochsauerland, Städt. Krankenhaus Marienhospital gem. GmbH	
Bestwig	Gesundheitszentrum Hochsauerland St. Altfrid gGmbH	30
Brilon	Städt. Krankenhaus Maria-Hilf Brilon gGmbH	194
	Klinik Brilon-Wald	140
	Kursanatorium Hochsauerland Brilon - Gutenhagen	k. A.
Marsberg	LWL-Klinik Marsberg (Kinder- und Jugendpsychatrie-Psychotherapie-Psychosomatik)	103
	LWL-Wohnverbund (Bredelarer Straße)	156
	LWL-Klinik Marsberg (Psychiatrie, Psychotherapie und Psychosomatik)	118
	LWL-Wohnverbund (Weist)	312
	LWL-Pflegezentrum (Weist)	80
	LWL-Therapiezentrum für Forensische Psychatrie Marsberg	111
	St.-Marien-Hospital Marsberg	131
Meschede	Klinikum Hochsauerland – St. Walburga-Krankenhaus Meschede GmbH	232
	LWL- Kinder- und jugendpsychiatrische Tagesklinik und Ambulanz	k. A.
Olsberg	Fachklinik Olsberg	44
	Elisabeth-Klinik gGmbH	190
Schmallenberg	Fachkrankenhaus Kloster Grafschaft GmbH	

Standort	Klinik	Bettenzahl
	Klinik (bis September 2018 178 Betten - ab September 2018 wegen Neueinrichtung Abteilung Geriatrie 200 Betten)	200
	Kurbereich	82
	Fachklinik Hochsauerland, Johannesbad Kliniken Fredeburg GmbH	232 (Therapie-plätze)
	Fachklinik Fredeburg, Johannesbad Kliniken Fredeburg GmbH	244 (Therapie-plätze)
	Fachklinik Holthauser Mühle, Johannesbad Kliniken Fredeburg GmbH	40 (Therapie-plätze)
Sundern	Sauerlandklinik Hachen	125
	Neurologische Klinik Sorpesee Gmbh & Co. KG	54
Winterberg	St. Franziskus-Hospital Winterberg gGmbH	100
	Mutter-Kind-Klinik St. Ursula Winterberg	41 Zwei-Zimmer + 3 Drei-Zimmer
	AWO Landhaus Fernblick	65 Betten

Quellen: Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2015; Nacherhebung Juni 2018 sowie Homepage: Kliniken.de, Krankenhaus in Deutschland, Kommunen im Hochsauerlandkreis; Homepages der jeweiligen Kliniken

3.2.6 Öffentliche Einrichtungen und Versorgung

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Hochsauerlandkreises hat ihren Hauptsitz in der Kreisstadt Meschede im Kreishaus (Steinstraße). Weitere Verwaltungsstellen befinden sich in Arnsberg und Brilon.[28] Einrichtungen des Jobcenters befinden sich in allen zwölf Städten und Gemeinden des Hochsauerlandkreises.[29]

Seniorenheime

Ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen sind in ihrer Mobilität oftmals auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind Seniorenheime nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Darüber hinaus zählen auch die Gäste der Bewohner sowie die Angestellten der Seniorenheime als potenzielle ÖPNV-Nutzer.

28 Hochsauerlandkreis: Unsere Kreishäuser, http://www.hochsauerlandkreis.de/startseite/kreishaeuser/Startseite_Kreishaeuser.php (Zugriff 24.02.2016).
29 Hochsauerlandkreis: Kommunen für Arbeit, Ihr Ansprechpartner vor Ort, www.arbeitsmarkt-hsk.de/arbeitsuchende/kontakt/ (Zugriff 24.02.2016).

Einzelhandel

In nahezu allen Städten und Gemeinden im Hochsauerlandkreis sind Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. Konzentrationen mittelzentraler Einrichtungen sind in den Städten Arnsberg (Neheim und Arnsberg), Meschede, Brilon, Sundern, Marsberg, Winterberg und Schmallenberg zu finden. Bereiche, in denen sich grundzentrale Einrichtungen konzentrieren, befinden sich in Arnsberg (Hüsten und Oeventrop), in Meschede (Freienohl), in Sundern (Hachen), in Bestwig, in Olsberg, in Olsberg (Bigge), in Eslohe, in Schmallenberg (Bad Fredeburg), in Hallenberg und in Medebach.[30]

Flüchtlingsunterkünfte

Inwieweit die Wohnstandortpolitik im Zuge der Flüchtlingsfrage zukünftig Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung im Hochsauerlandkreis hat, ist derzeit kaum absehbar. Um konkrete Aussagen treffen zu können bleibt hier zunächst eine relative Stabilisierung der Situation abzuwarten. Darüber hinaus ist für eine fundierte Bewertung der Entwicklungen auch die Klärung diverser Rahmenbedingungen erforderlich, wie z. B. die Dauer der Unterbringung an den einzelnen Standorten bzw. die Dauerhaftigkeit der Standorte an sich.

Karte 3: ÖPNV-relevante Ziele im Hochsauerlandkreis

3.3 Pkw-Bestand

Anfang 2015 waren im Hochsauerlandkreis 154.597 Pkws gemeldet.[31] Die durchschnittliche Pkw-Dichte lag bei 591 Pkw pro 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt deutlich über dem Wert von Nordrhein-Westfalen (Pkw-Dichte 2015: 537 Pkw pro 1.000 EW).[32] Mit 620 Pkw pro 1.000 Einwohner ist Sundern die Stadt mit der höchsten Pkw-Dichte im Kreisgebiet. Darauf folgt die Stadt Hallenberg mit 619 Pkw pro 1.000 Einwohner. Die geringste Pkw-Dichte weist die Gemeinde Bestwig auf. Hier liegt der Wert bei 554 Pkw pro 1.000 Einwohner. In dieser Kommune wirkt sich offenbar das relativ gute ÖPNV-Angebot bzw. die Anbindung an den SPNV positiv auf die ÖPNV-Affinität der Einwohner aus. Diese Tendenz ist jedoch nicht im gesamten Kreisgebiet zu beobachten. Beispielsweise liegt die Pkw-Dichte der Stadt Brilon, die über eine Anbindung an den SPNV verfügt, bei 612 Pkw pro 1.000 Einwohner, hingegen hat die Gemeinde Eslohe, die außerhalb der Einzugsbereiche des SPNV liegt, eine Pkw-Dichte von 584 Pkw pro 1.000 Einwohner.

30 Bezirksregierung Arnsberg: Regionalplan Arnsberg, Regionales Ordnungskonzept (Stand 03.2012).
31 IT, NRW: Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugarten, Gemeinden, Stichtag von 1987 bis 2015 (Stand 24.02.2016).
32 Ebenda.

3.4 ÖPNV-Angebotsstruktur

Das ÖPNV-Angebot im Hochsauerlandkreis besteht im Wesentlichen aus den folgenden Angeboten (ausgenommen regulärer Taxi-Verkehr).

■ **Tabelle 8: ÖPNV-Angebot Hochsauerlandkreis**

Produkt	**Anzahl Linien**			**Gesamt**
Schienengebundener Verkehr				
Regionalbahn	1			1
Regionalexpress	2			2
Produkt	**Anzahl Linien**			**Gesamt**
	RLG	**WB**	**sonstiges**	
Straßengebundener ÖPNV				
SchnellBus-Linien	4	4	1 (BVO)	9
RegioBus-Linien	6	12	2 (VG Breitenbach)	20
StadtBus-Linien	15	-		15
unregelmäßiger Linienbusverkehr	26	38	2 (ALV Oberhessen) 1 (Bad Wildunger Kraftverkehr)	62
NachtBus	3[33]	1	-	3+1
eigenständige TaxiBus-Linien	3	-	-	3
BürgerBus-Linien	6	9	2 (Stadt Schmallenberg)	17
Gesamt	**63**	**64**	**8**	**130**

Quelle: Fahrplaninformation (Fahrplanstand 2016)

3.4.1 SPNV

Der schienengebundene ÖPNV (SPNV) im Hochsauerlandkreis bildet das Rückgrat der Bedienung entlang der Schienenachsen und verbindet die dort liegenden Städte und Gemeinden untereinander und mit den Oberzentren Dortmund, Hagen und Kassel. Er dient ferner der dortigen Anbindung an den Fernverkehr. Innerhalb des Hochsauerlandkreises ist keine direkte Anbindung an den Fernverkehr vorhanden. Die Bahnhöfe und Haltepunkte im Schienenverkehr werden somit ausschließlich durch Produkte des SPNV (RE und RB) bedient. Desweiteren werden Nachbarregionen, wie das Ruhrgebiet und Südwestfalen durch die regionalen Schienenverbindungen an den Hochsauerlandkreis angebunden.

Das SPNV-Angebot im Hochsauerlandkreis umfasst insgesamt zwei RegionalExpress-Linien und eine Regionalbahn-Linie.

33 Inkl. Nacht-AST Brilon-Olsberg.

Tabelle 9: SPNV-Angebot im Hochsauerlandkreis

Produkt/ Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/ Sa/ So/FT)
RE 17	**Sauerland-Express:** Hagen – Schwerte (Ruhr) – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Olsberg – Brilon Wald – Marsberg – Warburg – Kassel-Wilhelmshöhe	• T60/T60/T60 (Einzelfahrten nach Kassel) (überwiegend mit Umstieg in Warburg)
RE57	**Dortmund-Sauerland-Express** Dortmund – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Bigge – Winterberg/ Olsberg – Brilon Wald –Brilon Stadt	• T60 bis Bestwig • T120 bis Brilon Stadt/ Winterberg • T60 bis Winterberg (nur Sa/So/FT)
RB42	**Upland-Bahn:** Brilon Stadt - Brilon Wald - Willingen - Korbach - Frankenberg (Eder) – Marburg	• T120 (einzelne Verstärkerfahrten)

3.4.2 Straßengebundener ÖPNV

3.4.2.1 Grundstruktur des Liniennetzes

Der straßengebundene ÖPNV im Hochsauerlandkreis wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schülerverkehr ist mit wenigen Ausnahmen (z. B. freigestellte Schülerverkehre zu Förderschulen) in den Linienverkehr integriert.

Mit Fahrplanstand Sommer 2016 verkehren im Hochsauerlandkreis etwa 110 regionalen und städtischen Buslinien (inkl. Nachtverkehr und Bedarfsverkehr), die das SPNV-Angebot ergänzen und die Flächenerschließung gewährleisten. Diese werden in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage durch nachfragegesteuerte TaxiBus-Angebote (TB) ergänzt.

In einigen Kommunen des Hochsauerlandkreises wird das Netz außerdem durch BürgerBus-Linien erweitert.

In den Nächten von Samstag auf Sonntag gibt es entlang der Hauptachsen im nördlichen Kreisgebiet ein Nachtverkehrsangebot.

Die Verkehrsaufgaben im Busverkehr des Hochsauerlandkreises sind vielfältig. Neben umfangreichen regionalen Verkehrsaufgaben, wie der Anbindung an benachbarte Mittelzentren außerhalb der Schienenverkehrskorridore sowie der Anbindung an die SPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis, bestimmen darüber hinaus lokale Funktionen wie die Verbindung der Städte im Kreis untereinander und auch innerstädtische Erschließungsaufgaben den ÖPNV im Kreisgebiet.

In der Grundstruktur setzt sich das ÖPNV-Netz systemprägend aus radial auf die Innenstädte der kreisangehörigen Städte ausgerichteten Bedienungsachsen zusammen. Eine Vielzahl der Linien stellt darüber hinaus die Anbindung der Siedlungsbereiche an das Schienennetz und somit an weitere relevante Ziele außerhalb des Kreises sicher.

3.4.2.2 Produkte und weitere Angebotsformen

Im Busverkehrssystem im Hochsauerlandkreis kommen verschiedene Produkte mit jeweils spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten zum Einsatz. Hierzu gehören der SchnellBus, der RegioBus und der StadtBus sowie der TaxiBus, der NachtBus und das NachtAnrufSammelTaxi. Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen diese Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/ Marktsegmente ausgerichtet (vgl. Tabelle 10).

Folgende Produkte sind im straßengebundenen ÖPNV im Hochsauerlandkreis vorzufinden:

Tabelle 10: Produkte im straßengebundenen ÖPNV – Produktmerkmale

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
SchnellBus	60-Minuten-Takt	• direkte Linienführung • nachfragestarke Relationen ohne SPNV-Angebot
RegioBus	vertaktet	• Verbindungen zwischen den verschiedenen Städten und Gemeinden • feste Taktzeiten mit Anschluss an (über-) regional bedeutsame Bus- und Bahnverbindungen • übernimmt z. T. auch Aufgaben des innerstädtischen Stadtverkehres
StadtBus	vertaktet	• verkehrt innerhalb einer Stadt • festes Taktmuster
NachtBus	einzelne Fahrten	• verkehrt in Nächten von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten von Silvester auf Neujahr, Altweiberfastnacht und Halloween sowie an den Tagen vor dem 3. Oktober.
AnrufSammelTaxi (*Nacht*-AST)	nach Bedarf	• verkehrt in Nächten von Samstag auf Sonntag, in der Nacht vor Feiertagen und zu herausragenden lokalen Veranstaltungen • bedarfsorientiert, nach telefonischer Anmeldung spätestens 30 Minuten vor Abfahrt • Linienbandbetrieb mit Einstieg an Haltestellen und Ausstieg vor der Haustür
TaxiBus	nach Bedarf, teilweise vertaktet	• bedarfsorientiert, nach telefonischer Anmeldung spätestens 30 Minuten vor Abfahrt sowie am Vortag der Abfahrt • linienhafte Bedienung von festen Haltestellen in einem festgelegten Fahrplan mit Ein- und Ausstieg an Haltestellen

Quelle: Fahrplaninformation des Hochsauerlandkreises, www.rlg-online.de (Fahrplanstand Sommer 2016)

- **SchnellBus:**

  Im Hochsauerlandkreis verkehren neun SchnellBuslinien (SB9, S10, S20, S30, S40, S50, S70, S80, S90), welche in der Regel im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr auf direktem Linienweg, ohne Umwege verlaufen. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte schneller erreicht werden. Die SchnellBus-Linien S50 und S90 verkehren saisonal mit einem Fahrradanhänger. In Arnsberg existiert zudem die ExpressBus-Linie S10. Sie verbindet die zentralen Bereiche von Arnsberg und Neheim mit direkter und schneller Linienführung über die Autobahn miteinander.

- **StadtBus:**

  Im Hochsauerlandkreis verfügen die Städte Arnsberg und Meschede über ein Stadt-Busnetz. StadtBusse dienen der Erschließung innerhalb dieser Städte und stellen die Verbindung zum regionalen und überregionalen Verkehr her. Die StadtBus-Linien verkehren im Hochsauerlandkreis im Takt.

- **RegioBus:**

  RegioBusse übernehmen die Aufgabe der Flächenerschließung innerhalb des Kreises, sowie die Verbindung der Städte und Gemeinden untereinander. In Gebieten ohne StadtBussysteme übernehmen sie zudem die Aufgabe der Ortserschließung. RegioBusse stellen das Grundangebot im straßengebundenen ÖPNV dar und stellen die Verbindung an nahegelegene Zentren und den SPNV sicher. Im Hochsauerlandkreis gibt es insgesamt 20 RegioBus-Linien (davon neun Linien kreisgrenzenüberschreitend), welche überwiegend im Takt verkehren.
  Die RegioBus-Linie R71 Rüthen – Brilon verkehrt saisonal mit einem Fahrradanhänger.

- **TaxiBus:**

  Das System gehört zu den bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und kommt vornehmlich in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage zum Einsatz und ersetzt bzw. ergänzt in diesen Bereichen StadtBus- und RegioBus-Verkehre. TaxiBusse verkehren wie reguläre Buslinien auf festen Linienwegen, bedürfen jedoch einer vorhergehenden telefonischen Anmeldung. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an den Haltestellen zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge. Eine Fahrtenanmeldung ist bis 30 bzw. 60 Minuten vor Fahrtbeginn sowie bei einzelnen Fahrten am Vortag erforderlich. Fahrten von Gruppen ab fünf Personen müssen ebenfalls bis zum Vortag angemeldet werden.

- **Nachtverkehre:**

  Über das genannte ÖPNV-Angebot hinaus gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie die Nachtverkehre. Im Hochsauerlandkreis existieren insgesamt drei Nachtverkehrslinien, darüber hinaus das Nacht-AST Brilon und Olsberg (siehe unten). Die Linien verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag, Silvester auf Neujahr, Altweiberfastnacht und Halloween sowie an den Tagen vor dem 3. Oktober zwischen 18:00 und 04:30 Uhr.

- **AnrufSammelTaxi (AST):**

Das AnrufSammelTaxi-Angebot im Hochsauerlandkreis beschränkt sich auf das sogenannte Nacht-AST Brilon und Olsberg. Dieses verkehrt in den Nächten von Samstag auf Sonntag sowie an weiteren Nächten vor bestimmten Feiertagen gegen einen Festpreis oder gegen einen ermäßigten Preis bei Vorlage einer gültigen Zeitfahrkarte.

Neben den profilierten Produkten wie den oben aufgeführten existieren im Hochsauerlandkreis Angebotsformen, die zwar vergleichbare Merkmale aufweisen, die jedoch keiner besonderen Kommunikation unterliegen. Hierzu gehören beispielsweise die Ortsbuslinien sowie BürgerBuslinien, deren Bedienung sich ausschließlich auf ein Stadtgebiet konzentriert.

Der BürgerBus wird in den Bereichen eingesetzt, in denen auf lokalen Relationen ein von der Kommune/ der Bevölkerung gewünschtes Bedienungsangebot aus betrieblichen oder betriebswirtschaftlichen Gründen durch den herkömmlichen Linienbetrieb nicht angeboten werden kann. Er basiert auf ehrenamtlichem Engagement der Vereinsmitglieder eines sogenannten BürgerBusvereins.

Im Hochsauerlandkreis wird der ÖPNV in den Städten und Gemeinden Arnsberg (Hüsten), Bestwig, Brilon, Eslohe, Marsberg, Meschede, Schmallenberg, Sundern (Bürgerbus Sundern und Bürgerbus Sorpesee) und Winterberg (seit Winter 2016) durch BürgerBusverkehre ergänzt.

Die BürgerBusse verkehren i. d. R. nach der morgendlichen HVZ ab 08:30 Uhr mit Kleinbussen und richten sich an Regionen mit geringer Nachfrage. Sie sind auf die Bedürfnisse der dortigen Bewohner angepasst und in den Gemeinden unterschiedlich ausgeprägt (z. B. nur an bestimmten Verkehrstagen, nur saisonal, einzelne Fahrten, einzelne Taktzeiträume, Festbedienung, verkehrt nur bei Bedarf etc.). Konzessionsinhaber sind in der Regel die Verkehrsunternehmen.

3.4.2.3 Bedienungsangebot

Die Tabellen 4 im Anlagenband enthält eine Gesamtübersicht über alle Buslinien innerhalb des Kreises mit Angabe des Linienwegs, der Bedienungsform, des maßgeblichen Bedienungsangebotes sowie des Konzessionsinhabers.

In Tabelle 5 des Anlagenbands ist zudem eine Aufstellung der BürgerBus-Angebote im Hochsauerlandkreis aufgeführt.

- **Karte 4: Bestandsnetz Hochsauerlandkreis**

3.5 ÖPNV-Nachfrage

Nachfragedaten liegen nur für die Linien der RLG vor, insoweit können nur Aussagen zu den entsprechenden Relationen getroffen werden.

Grundlage des nachfolgenden Kapitels sind Fahrgasterhebungen der RLG zwischen 2013 und 2015 (sowie die Entwicklung der Nachfrage seit etwa 2000).

Nachfragebestimmende Strukturdaten

Die Nachfrage im ÖPNV orientiert sich an den vorhandenen und den zu erwartenden Verkehrsbeziehungen im Nahverkehrsraum. Deren räumliche Auswirkungen und Intensität sind eng mit der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur und deren Entwicklung verbunden. Der Hochsauerlandkreis ist bereits seit einigen Jahren von Einwohnerrückgängen geprägt. Die räumliche Ausprägung fällt hierbei unterschiedlich aus. Insbesondere in den Städten Winterberg, Meschede und Marsberg ist die Betroffenheit sowohl absolut als auch prozentual überdurchschnittlich hoch (vgl. Kapitel 3.1).

Neben der Bevölkerungsentwicklung spielen auch weitere strukturbildende Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV. Im Bereich der Verteilung und der räumlichen Struktur von Arbeitsplatz-, Versorgungs- und sonstigen Infrastruktureinrichtungen gab es im Kreisgebiet in den vergangenen Jahren keine wesentlichen nachfragebestimmenden Veränderungen.

Allgemein

Die Achsen mit der stärksten Nachfrage im öffentlichen Verkehr sind die Schienenverkehrsachsen. Abseits hiervon weisen im Hochsauerlandkreis folgende Relationen montags bis freitags die größte Fahrgastnachfrage auf (Top 6):

- Stadtverkehr Arnsberg: Neheim – Hüsten – Niedereimer – Arnsberg (ca. 4.100 Fahrgäste pro Tag)
- Medebach – Olsberg – Brilon (ca. 2.500 Fahrgäste pro Tag)
- Neheim-Hüsten – Sundern (Röhrtal) (ca. 2.400 Fahrgäste pro Tag)
- Stadtverkehr Arnsberg: Niedereimer – Neumarkt – Gierskämpen (ca. 1.500 Fahrgäste pro Tag)
- Schmallenberg – Oberkirchen – Winterberg – Niedersfeld (ca. 1.100 Fahrgäste pro Tag)
- Stadtverkehr Arnsberg: Busbahnhof - Moosfelde (ca. 1.000 Fahrgäste pro Tag)

Am Wochenende sind vor allem folgende Linien nachfragestark (Top 5):

- Stadtverkehr Arnsberg: Niedereimer – Neumarkt – Gierskämpen (ca. 800 Fahrgäste am Samstag)
- Stadtverkehr Arnsberg: Neheim – Hüsten – Niedereimer – Arnsberg (ca. 700 Fahrgäste am Samstag)

- Schmallenberg – Oberkirchen – Winterberg – Niedersfeld (ca. 450 Fahrgäste am Samstag)
- Medebach – Olsberg – Brilon (ca. 300 Fahrgäste am Samstag)
- Stadtverkehr Arnsberg: Niedereimer – Neumarkt – Gierskämpen (ca. 300Fahrgäste am Sonntag)

Besonders nachfragestarke Umsteigerhaltestellen, gemäß Umsteigerzählung (Mo-Fr) sind:

- Neheim, Busbahnhof
- Neheim-Hüsten, Bahnhof
- Niedereimer: Zur Friedrichshöhe[34]
- Meschede: Busbahnhof
- Olsberg: Bahnhof
- Düdinghausen: Kirche

Außerhalb des RLG-Liniennetzes sind folgende Relationen von besonderer Bedeutung:

- Meschede – Arnsberg
- Meschede – Olsberg
- Meschede – Brilon
- Meschede – Schmallenberg
- Meschede – Eslohe – Schmallenberg
- Arnsberg – Sundern
- Olsberg – Winterberg – Hallenberg

Nachfrageentwicklung SchnellBus- und RegioBus-Verkehre

Die Tabellen 11 und12 geben einen Überblick über die Entwicklung im regionalen Verkehr im Hochsauerlandkreis (ausschließlich Linien der RLG).
Die Tabellen können jedoch lediglich einen Ausschnitt der heutigen Fahrgastzahlen sowie der Fahrgastentwicklung darstellen, da eine Vielzahl an Linien im Nahverkehrsraum nicht von der RLG gefahren wird.

34 Seit Umsetzung der Linienkonzeptes Arnsberg (Durchbindung der StadtBus-Linien C1 und C3 hat die Haltestelle Niedereimer, Zur Friedrichshöhe faktisch keine Bedeutung mehr als Umsteigehaltestelle.

Tabelle 11: Vergleich Fahrgastzahlen SchnellBus- und RegioBus-Verkehre im nordwestlichen Hochsauerlandkreis (Entwicklung 2003 – 2015) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr)

Linie	Linienweg	2003	2007	2012	2015
S20	Neheim-Hüsten – Sundern	891	963	965	1.012
R25	Neheim-Hüsten – Sundern	-	1.820	1.717	1.371

Quelle: RLG Marktforschung

Tabelle 12: Vergleich Fahrgastzahlen SchnellBus- und RegioBus-Verkehre im östlichen Hochsauerlandkreis (Entwicklung 2005 – 2014) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr)

Linie	Linienweg	2005	2008	2011	2014
S30	Medebach – Olsberg – Brilon	3.207	3.259	3.206	2.961
S40	Niedersfeld – Winterberg-Siedlinghausen – Olsberg	3.242	2.502	2.302	1.731
R31	Olsberg, Bahnhof – Bruchhausen	1.173	969	945	826
R46	Medebach – Düdinghausen - Willingen	563	682	433	310
R48	Düdinghausen – Küstelberg – Winterberg	968	769	633	632

Quelle: RLG Marktforschung (Hinweis: Die Linie S40 war im Jahr 2014 für mehrere Monate von einer Baustelle betroffen.)

Nachfrageentwicklung StadtBus-Verkehre

StadtBus-Verkehre gibt es im Hochsauerlandkreis in den beiden Städten Arnsberg und Meschede.

In Arnsberg verkehren neun StadtBus-Linien mit unterschiedlicher Angebotsausprägung. Tabelle 13 bildet die Entwicklung der Fahrgastzahlen seit dem Jahr 2003 ab.

Tabelle 13: Vergleich Fahrgastzahlen StadtBus Arnsberg nach Verkehrstagen (Entwicklung 2003 – 2015) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr)

Jahr	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag
2003	9.825	3.345	1.127
2007	8.749	2.699	1.152
2012	9.292	2.783	855
2015	8.925	1.985	717

Quelle: RLG Marktforschung

Im Jahr 2015 nutzten annähernd 9.000 Fahrgäste pro Verkehrstag Montag bis Freitag den StadtBus-Verkehr in Arnsberg. Auffällig ist, dass bei weitgehend stabilem Jedermannverkehr

mindestens seit dem Jahr 2007, die Ausbildungsverkehre stark rückläufig sind (ca. -20 % zwischen 2012 und 2015).[35]

Am Samstag erreicht der StadtBus ein Niveau von rund 22% der Nachfrage im Vergleich zum Werktag. Dieser Wert ist als unterdurchschnittlich gegenüber anderen StadtBus-Städten einzuschätzen, in denen am Samstag häufig bis zu 50 % des werktäglichen Nachfrage-Niveaus erreicht wird. Hintergrund ist voraussichtlich der, dass lediglich auf den Linien C1 bis C4 auch am Samstag bis in die frühen Abendstunden ein vergleichsweises dichtes Bedienungsangebot (bis mittags 30-Minuten-Takt) vorgehalten wird. Auf den übrigen Linien wird das Angebot bereits ab etwa 14 Uhr mindestens stark ausgedünnt, teilweise endet der Betriebszeitraum am Samstag bereits am frühen Nachmittag.

Am Sonntag ist die Frequentierung mit nur rund 8 % der werktäglichen Nachfrage noch einmal deutlich geringer. Da mit Ausnahme der Linien C1 und C3 an Sonntagen jedoch auch ein stark ausgedünntes Bedienungsangebot vorgehalten wird (häufig nur einzelne Fahrtenpaare), ist dies den Erwartungen entsprechend.

In Meschede verkehren sechs StadtBus-Linien mit unterschiedlicher Angebotsausprägung. Tabelle 14 bildet die Entwicklung der Fahrgastzahlen seit dem Jahr 2003 ab.

Tabelle 14: Vergleich Fahrgastzahlen StadtBus Meschede nach Verkehrstagen (Entwicklung 2003 – 2015) (Einsteiger pro Verkehrstag Mo-Fr)

Jahr	Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag
2005	2.162	231	44
2007	2.211	230	43
2010	2.219	181	39
2013	2.369	219	35

Quelle: RLG Marktforschung

Im Jahr 2013 nutzten annähernd 2.400 Fahrgäste pro Verkehrstag Montag bis Freitag den StadtBus-Verkehr in Meschede. Seit dem Jahr 2005 konnten die Fahrgastzahlen somit wenn auch leicht aber kontinuierlich ausgebaut werden.
Die Zahl der Schüler und Auszubildenden steigt seit Jahren leicht an und auch im Jedermannverkehr war im Jahr 2013 wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen (im Gegensatz zu rückläufigen Zahlen der beiden vorausgehenden Untersuchungen).[36]

Die geringe Nachfrage am Wochenende resultiert aus dem stark eingeschränkten Angebot am Wochenende auf allen Linien. Zwar verkehren die Linien C1 bis C4 auch am Samstagvormittag im Stundentakt, jedoch Ende der Betriebszeitraum samstags bereits zwischen 13 und 14 Uhr. An Sonn-/Feiertagen und auf den Linien C11 unC12 auch an Samstagen werden lediglich einzelne Fahrtenpaare vorgehalten.

35 RLG Marktforschung.
36 RLG Marktforschung.

Nachfrageentwicklung im Nachtverkehr im Hochsauerlandkreis

Die NachtBusverkehre im Hochsauerlandkreis sind bereits seit dem Jahr 2003 von einer durchgängig negativen Fahrgastentwicklung geprägt. Damit einher geht ein kontinuierlich steigender Aufwand pro Fahrgast, was in der Konsequenz dazu geführt hat, dass das Nachtverkehrsangebot im Hochsauerlandkreis stetig angepasst werden musste.

■ **Tabelle 15: Vergleich Fahrgastzahlen im Nachtverkehr des Hochsauerlandkreises (Entwicklung 2001 – 2015) (Einsteiger pro Jahr)**

Jahr	Montag bis Freitag	Anmerkung
2001	77.305	
2002	95.971	
2003	73.101	Einführung NachtBus-Aufpreis
2007	34.995	Angebotsreduzierung Arnsberg
2012	28.399	Neuaufnahme N9 in 2010
2015	18.796	Betriebsaufgabe N7

Quelle: Hochsauerlandkreis

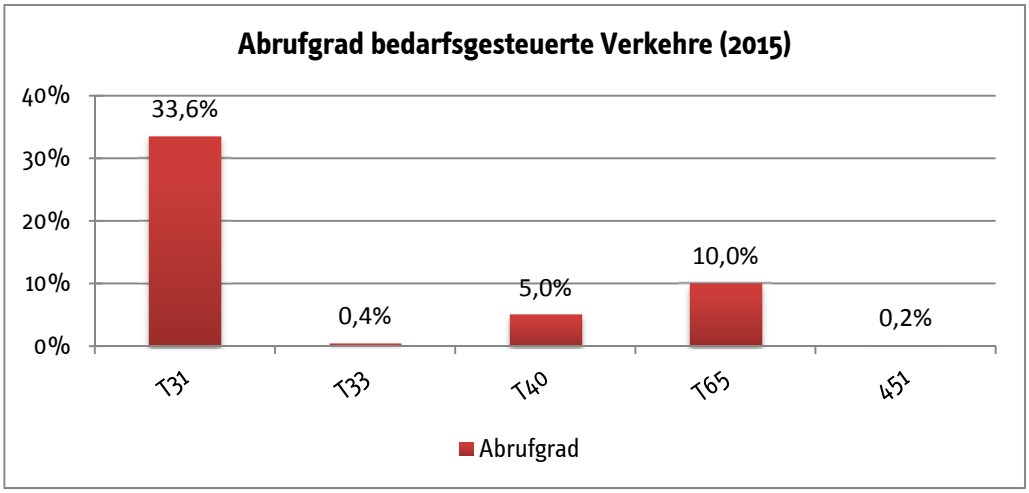
Im Jahr 2016 wurden die Nachtbuslinien N2 und N8 eingestellt. Im April 2017 wurde daraufhin das Nacht-AST Brilon und Olsberg ins Leben gerufen, welches bedarfsgesteuert nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung verkehrt. Ziel dieses Ansatzes ist, ein gutes Angebot, welches auch zwischen den beiden Städten genutzt werden kann, wirtschaftlich tragbar zu gestalten. Des Weiteren wurde zum 09.12.2018 eine Fahrzeitanpassung der Linie N3 mit Optimierung der Anschlüsse von den im Juni 2017 eingeführten Spätzügen aus Dortmund auf die Nachtbusse nach Olsberg und Bigge mit dortigem Anschluss zur S50 nach Winterberg sowie zum Nacht-AST nach Brilon umgesetzt. Es ist wahrscheinlich, dass diese Anpassungen sich positiv auf die zukünftige Nachfrage im Nachtverkehr auswirken.

Bedarfsgesteuerte Verkehre

Verglichen mit benachbarten Regionen (z. B. Kreis Soest) stellen die bedarfsgesteuerten Verkehre im Hochsauerlandkreis ein vergleichsweise kleines Marktsegment im ÖPNV dar. Regelmäßige Angebote gibt es lediglich auf den Linien T31 (Sonntagsverkehr der RegioBus-Linie R31) und T40 (stündliche Zu-/ Abbringer aus dem Erholungsgebiet Kahler Asten zur SchnellBus-Linie S40 an allen Wochentagen; Fahrzeit ca. 2 Minuten). Die Linien T65 dient der Anbindung des Schmallenberger Ortsteils Ohlenbach, die T33 hat innerörtliche Erschließungsaufgaben in Winterberg. Beide Linien verkehren Montag bis Freitag mit einzelnen Fahrten. Gleiches gilt für die Linie 451, die zusätzlich mit einem einzelnen Fahrtenpaar Mollseifen und Neuastenberg an die R28 von/ nach Winterberg anbindet.

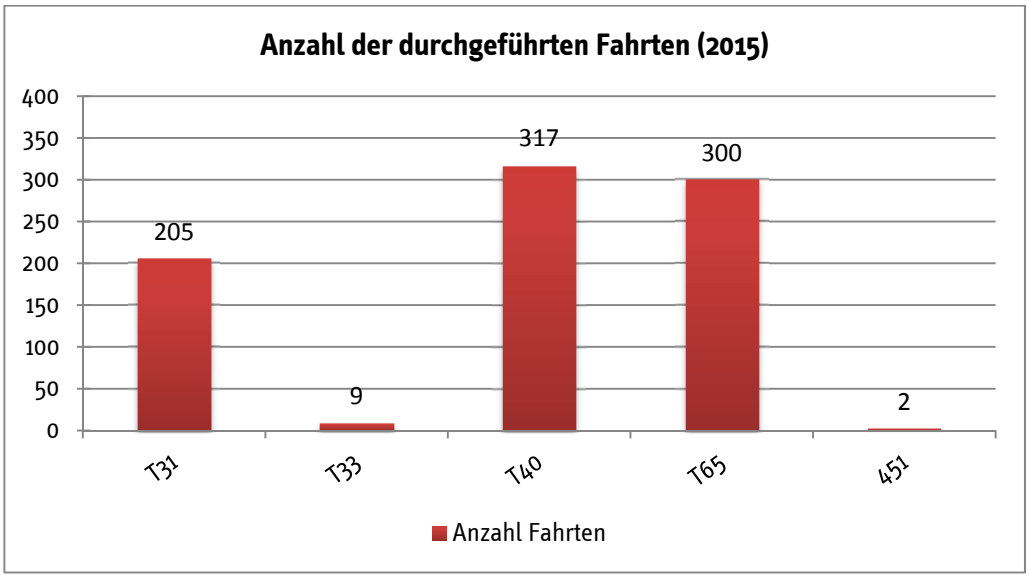
Die nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen die durchschnittliche Abrufungsquote, die Anzahl der absolut durchgeführten Fahrten sowie den durchschnittlichen Besetzungsgrad der einzelnen Linien der flexiblen Bedienformen im Hochsauerlandkreis.

Abbildung 4: Abrufgrad der bedarfsgesteuerten Verkehre im Hochsauerlandkreis (durchschnittlicher Jahreswert 2015) (Verhältnis abgerufene Fahrten zu angebotenen Fahrten)



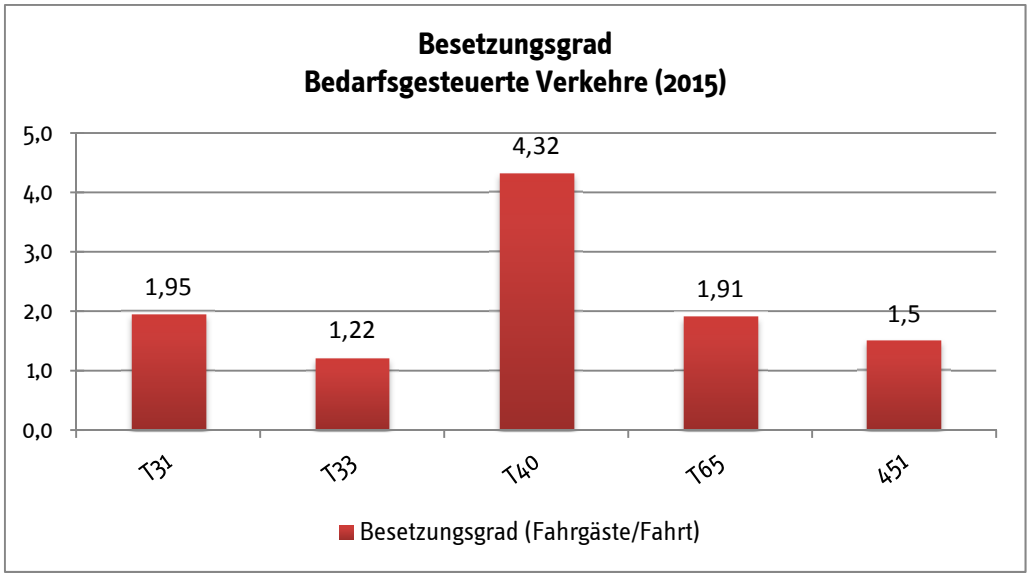
Quelle: eigene Darstellung, nach Datenquelle RLG

Abbildung 5: Anzahl der absolut durchgeführten Fahrten der bedarfsgesteuerten Verkehre im Hochsauerlandkreis (Jahreswert 2015)



Quelle: eigene Darstellung, nach Datenquelle RLG

Abbildung 6: Besetzungsgrad der bedarfsgesteuerten Verkehre im Hochsauerlandkreis (durchschnittlicher Jahreswert 2015) (Verhältnis Fahrgäste pro Fahrt)



Quelle: eigene Darstellung, nach Datenquelle RLG

Die Abrufquoten der bedarfsgesteuerten Verkehre zeigen, dass die nachfragegesteuerten Bedienformen im Hochsauerlandkreis von den Kunden unterschiedlich gut angenommen werden. Insbesondere die Linie T31 (Sonntagsverkehr der RegioBus-Linie R31) bestätigt mit einer Abrufquote von annähernd 35 % und einem Besetzungsgrad von ca. zwei Fahrgästen pro Fahrt, dass bei Vorliegen eines regelmäßigen Angebotes die Kunden das Hindernis der telefonischen Voranmeldung überwinden und entsprechende Nachfrage auf dieser Linie erzeugen. Insgesamt werden die Verkehre jedoch nur sehr gering nachgefragt, was jedoch aufgrund der Verkehrsaufgaben und des Angebotes nicht verwundert.

Deutliche Unterschiede bestehen auch bei den absolut durchgeführten Fahrten. Der Maximalwert liegt hier bei der Linie T40 mit ca. 320 durchgeführten Fahrten (bei 6.140 möglichen Fahrten).[37] Am geringsten nachgefragt werden die Linien 451 bzw. T33 mit zwei bzw. neun durchgeführten Fahrten (bei 1.031 bzw. 2.008 möglichen Fahrten).

3.6 Fahrzeuge

Fahrzeugmerkmale wie Niederflurtechnik, Klimaanlagen oder das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte werden für Hochsauerlandkreis und der Kreis Soest zusammenfassend im Kapitel 6.7 behandelt.

37 Zum Vergleich: Linie T31 (Lippborg – Oestinghausen) im Nachbar-Kreis Soest: 3.525 durchgeführten Fahrten (bei 6.140 möglichen Fahrten).

3.7 Haltestellen, Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zum SPNV

Im Hochsauerlandkreis sind sieben der 12 Städte und Gemeinden an den SPNV angeschlossen. Mit Ausnahme von Winterberg verfügen lediglich die im Norden des Kreisgebietes gelegenen Kommunen über einen Zugang zum SPNV, die Städte und Gemeinden Sundern, Eslohe, Schmallenberg, Hallenberg und Medebach haben keinen direkten Anschluss an die Schiene. Mit Ausnahme der Bahnhöfe Brilon Wald und Messinghausen sind die Bahnsteige an allen Bahnhöfen stufenfrei erreichbar.[38]

Insgesamt gibt es im Kreis 19 Bahnhöfe zur Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr. Hiervon stellen 16 Bahnhaltepunkte eine regelmäßige Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Schiene her.

Tabelle 16: Bahnhöfe und –haltepunkte im Hochsauerlandkreis

Bahnhöfe	barrierefreier Zugang zum Bahnsteig	barrierefreier Einstieg ins Fahrzeug	Bedienende Linien
Neheim Hüsten	X	X	SPNV: RE 17, RE 57 sonstige Linien: S10, S20, R25, R43, R45, R46, C6, C1, C7, C8, 323, (N5, N6)
Arnsberg	X	X	SPNV: RE 17, RE 57 sonstige Linien: R21, R22, R71, C10
Oeventrop	X	- (Untersuchung geplant)	SPNV: RE 17, RE 57 sonstige Linien: -
Freienohl	X	X	SPNV: RE 17, RE 57 sonstige Linien: R71, 334, 367, (N3)
Meschede	X	X	SPNV: RE 17, RE 57 sonstige Linien: S70, S90, R71, R73, R75, R76, C1, C2, C3, C4, C11, C12, 373, T73, 475, (N3)
Bestwig	X	X	SPNV: RE 17, RE 57, RB 42 sonstige Linien: R72, R73, R74, R75, , BürgerBus, (N3)
Bigge	X	X	SPNV: RE 57 sonstige Linien: S30, S50, R31/T31, R75, 349, 453, 454, 460, (N3)

38 http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/start/ (Stand August 2017).

Bahnhöfe	barrierefreier Zugang zum Bahnsteig	barrierefreier Einstieg ins Fahrzeug	Bedienende Linien
Olsberg	X	X	SPNV: RE 17, RE 57, RB 42 sonstige Linien: S30, S50, R31/T31, R75, 349, 453, 454, 460, (N3)
Brilon Wald	-	- (MOF 3)	SPNV: RE 17, RE 57, RB 42 sonstige Linien: 382
Brilon Stadt	X	X	SPNV: RE 57, RB 42 sonstige Linien: S30, S80, (R71), R74, R91, 382, 480, 483, 486, 487, 489
Siedlinghausen	X	-	SPNV: RE 57 sonstige Linien: -
Silbach	X	-	SPNV: RE 57 sonstige Linien: S50
Winterberg	X	X	SPNV: RE 57 sonstige Linien: S40, S50, R28, R48, 450, 451, 452,
Bredelar	X	-	SPNV: RE 17 sonstige Linien: R91, 385
Marsberg	X	- (Untersuchung läuft)	SPNV: RE 17 sonstige Linien: R91, 397, 491, 495, 496, 497, BürgerBus
Westheim	X	-	SPNV: RE 17 sonstige Linien: -
Hoppecke	X	-	SPNV: RE 17 sonstige Linien: R91, 486
Messinghausen	-	-	SPNV: RE 17 sonstige Linien: R91
Beringhausen	X	-	SPNV: RE 17 sonstige Linien: R91

Quelle: http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/start/ (Datenstand August 2017)

Regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an den zentralen Haltestellen in den Hauptorten der Städte und Gemeinden sowie an einigen weiteren Haltestellen im Busnetz (z. B. Düdinghausen Kirche, Niedersfeld Steinkamp).

4 Anforderungsprofil

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

Die Standards zum ÖPNV-Angebot gelten grundsätzlich für das ÖPNV-Angebot im gesamten Hochsauerlandkreis. Dennoch können wichtige Veränderungen in den das ÖPNV-Angebot beeinflussenden Faktoren, wie z. B. die Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Nachfragestruktur im ÖPNV in Verbindung mit der Wirtschaftlichkeit des Angebotes, dazu führen, dass Abweichungen von den Standards erforderlich werden.

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

Im Folgenden werden die Ziele und Beurteilungsmerkmale des Anforderungsprofils nach Themenfeldern geordnet dargestellt. Die Grundlage bilden dabei die im Nahverkehrsplan des Hochsauerlandkreises 2005-2009 benannten Themenfelder und formulierten Standards. Es werden zusätzlich auch neue Themenfelder aufgenommen, bestehende Standards werden überprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls neu abgeleitet.

Das Anforderungsprofil untergliedert sich in drei Hauptteile. Im ersten Teil (Kapitel 4.1 ff.) wird das Leitbild definiert, im zweiten Teil (Kapitel 4.2 ff.) erfolgt die Darstellung der Raum- und Netztypologie als Grundlage für die im dritten Teil (Kapitel 4.3 ff.) definierten Qualitätsstandards.

4.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Hochsauerlandkreis

Mobilität ist unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie für deren Entwicklung. Zugleich hat der mit der Mobilität einhergehende Verkehr negative Folgen für die natürliche Umwelt und für die Lebensqualität. Ferner erzeugt er hohe Kosten, vor allem für die öffentlichen Straßenbaulast- und ÖPNV-Aufgabenträger. Die nachhaltige Weiterentwicklung des ÖPNV trägt dazu bei, die beschriebenen negativen Effekte zu minimieren. Dafür ist der ÖPNV mit Fuß-, Rad- sowie Kraftfahrzeugverkehr integriert zu planen, um alle Nachhaltigkeitsdimensionen – soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit – zu berücksichtigen.

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

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

4.1.1 Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV

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

Zentrale Anforderung an die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist eine leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit durch die Fahrgäste (Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, eingesetzte Fahrzeuge sowie leicht verständliche und transparente Informationen). Der ÖPNV soll nahtloses Reisen ermöglichen und unterstützt die interkommunalen und kreisgrenzübergreifenden Verflechtungen in Wirtschaft, Kultur und Freizeit.

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

Erst durch ein attraktives ÖPNV-Gesamtangebot kann ein Modal-Shift[39] vom Pkw zu Gunsten des ÖPNV initiiert werden und durch das sich ändernde Nutzerverhalten ein ökologischer Nutzen durch verminderte Emissionen erzielt werden.

4.1.2 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV und weiterer umweltfreundlicher und effizienter Verkehrsmodi, wie bspw. dem Rad- und Fußverkehr, an Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Hochsauerlandkreis mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, soll im Vergleich zum MIV mindestens stabil bleiben und wenn möglich gesteigert werden. Die zu erwartenden weiteren Rückgänge im Schulverkehr sollen durch Gewinnung von Fahrgästen in der Gruppe der Senioren sowie in den mittleren Altersgruppen (teil-) kompensiert werden.

Folgende Handlungsfelder sind bedeutend für die Nachfrageentwicklung im ÖPNV des Hochsauerlandkreises:

- das Hinzugewinnen von Fahrgästen zu allen Tageszeiten,
- die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Abwicklung des Schülerverkehrs im ÖPNV,
- die Attraktivität des gesamten Mobilitätsangebots z. B. durch ein abgestimmtes Ineinanderwirken der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Verkehrsträger,
- die Berücksichtigung der demografischen Veränderungen und der Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Kundengruppen sowie
- das Hinzugewinnen von Fahrgästen im Bereich Tourismus und Naherholung.

4.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur

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

39 Verlagerung der verkehrsmittelbezogenen Anteile am Gesamtwegeaufkommen.

Ziel soll sein, neue Siedlungsflächen und Gewerbegebiete im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen auszuweisen. Neue Siedlungs- und Gewerbebereiche sollen so möglichst von Beginn an durch den ÖPNV angebunden werden. Die Nahverkehrsplanung fördert eine Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wie sie bspw. im Regionalplan für den Regierungsbezirks Arnsberg verankert ist und profitiert letztendlich auch von dieser.

4.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit

Aufgrund der Novellierung des PBefG muss das Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich zentralere Rolle einnehmen, als dieses im vorangegangenen Nahverkehrsplan der Fall war. Dabei sind konkrete Aussagen, aber auch Ausnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zu treffen (vgl. Kapitel 5 sowie Ausdifferenzierung der Qualitätsstandards im Folgenden).

4.1.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ein Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Umsetzung der darin beschriebenen Maßnahmen ist unter anderem der Erhalt des wirtschaftlichen Status Quo, im Hinblick auf den durch den Kreis zu leistenden Finanzierungsausgleich. Wesentliche Strategien sind:

- Die Grundversorgung laut Kapitel 4.3 ff. ist durch den ÖPNV im gesamten Bedienungsgebiet zu gewährleisten, wobei es wirtschaftliche und verkehrliche Rahmenbedingungen zu beachten gilt.
- Investitionen sind konsequent zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Qualität und nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem zu tätigen.
- Ziel ist es, ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen durchzuführen. Die Ergebnisse dienen der gezielten Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Zur Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung, auch außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen, sind zusätzliche Angebote zu entwickeln, Kapazitäten umzuverteilen oder zu erweitern.
- Die mittelfristige Planbarkeit und Umsetzung des ÖPNV-Angebots durch die Verkehrsunternehmen muss auf der Grundlage verlässlicher Finanzierungsinstrumente erfolgen. Etatkürzungen und Einsparzwänge, die ad hoc umgesetzt werden müssen, stehen diesem entgegen und sind möglichst zu vermeiden.

4.1.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen des Kreises unterstützen. Hier wird auf die kreisweiten Handlungsempfehlungen gemäß des Klimaschutzkonzeptes des Hochsauerlandkreises zurückgegriffen und insbesondere die eingeleiteten Schritte zur Reduktion des CO_2-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen werden hervorgehoben. Hierzu ist der wichtigste Ansatzpunkt die Förderung des ÖPNV und weiterer effizienter Verkehrsmittel wie Fuß- und Radverkehr, die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie Informations- und Beratungsleistungen. Positive Umweltwirkungen gehen insbesondere mit der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV einher. Eine hohe Bedeutung kommt auch der konsequenten Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte zu. Hierbei sind neben der Anschaffung von Neufahrzeugen nach höchstem EURO-Norm-Standard vor allem bereits eingeschlagene Wege in Richtung Elektromobilität weiterzuverfolgen. Weitere alternative Antriebstechniken kommen zukünftig ebenfalls in Betracht. Ergänzend ist auf ein emissionsarmes Fahrverhalten des Fahrpersonals hinzuwirken.

4.1.7 ÖPNV-Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, müssen alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger sowie Straßenverkehrsbehörden – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammenarbeiten. Über ÖPNV-relevante Veränderungen im Hochsauerlandkreis (Straßenbauarbeiten, Ausweisung und Erschließung neuer Wohn- und Arbeitsplatzstandorte, etc.) sollen alle Akteure rechtzeitig informiert und beteiligt werden. Weiterhin werden alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation klar definiert; die Prozesse werden weiterentwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen. Handlungsleitlinien für eine nachhaltige Mobilität werden in der Planung verankert.

4.1.8 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur

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

Schienen- und Busangebote sind so aufeinander abzustimmen, dass in den Haupt-Nachfragerelationen bzw. -zeiten zuverlässige Umsteigeverbindungen mit kurzen Gesamtreisezeiten gewährleistet werden. Das Angebot ist so zu bemessen, dass große Teile der Mobilitätsnachfrage für sämtliche Wegezwecke mit dem ÖPNV in angemessener Qualität

befriedigt werden können; örtliche und teilräumliche Besonderheiten (z. B. besondere Arbeitsplatzschwerpunkte, Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen, Topografie etc.) sind bei der Angebots- und Infrastrukturausstattung ggf. zu berücksichtigen. In weit entfernten, topografisch ungünstigen und/ oder besonders gering nachfragten Gebieten sind ehrenamtlich initiierte Angebotsformen wie der BürgerBus begrüßenswert. Der BürgerBus darf dabei jedoch nicht in Konkurrenz zum regulären ÖPNV treten.

4.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

Der ÖPNV sollte, als Partner der Menschen in der Region, die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse zur Zufriedenheit der Bürger erfüllen können. Hierfür sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Folgende Aktivitätsfelder im Bereich Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen (mit teilweise zeitlich unterschiedlichem Entwicklungshorizont) sind von zentraler Bedeutung:

- Stärkung und Weiterentwicklung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen, in öffentlichen Einrichtungen mit starkem ÖPNV-Bezug sowie in den Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) zu nutzen. Ziel ist es, ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild zu etablieren. Hierzu ist ein kooperatives Vorgehen mit dem NWL/ ZRL vorzusehen.
- Stärkung des zielgruppenorientierten Marketings durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Forcierung der Nutzung der Nahverkehrsangebote im Freizeitverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und Zusatznutzen durch vergünstigte Eintritte.

4.1.10 Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Um einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Strecke zu gewährleisten und um flexibel das jeweils geeignetste Verkehrsmittel auswählen zu können, sind die Informationsangebote verkehrsträgerübergreifend auszugestalten.

- Weiterentwicklung einer verkehrsmittelübergreifenden Informationsplattform, die dem Nutzer die möglichen Verbindungen von A nach B mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln, Elektro- sowie Sharing-Angeboten anzeigt und vergleicht sowie dabei auch über Echtzeit-Informationen verfügt und Informationen zu Sonderverkehren bzw. Umleitungen u. ä. verbreiten kann.

- Weiterentwicklung von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement zur Verankerung von gezielten Angeboten für Unternehmen (inkl. öffentliche Verwaltungen), Schulen, neu Hinzugezogene und Touristen, zwecks Analyse der Mobilitätsnachfrage und darauf aufbauend Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

4.1.11 Ableitung der zentralen Handlungsfelder

Aus dem dargestellten Leitbild lassen sich zentrale Handlungsfelder in der Nahverkehrsplanung des Hochsauerlandkreises der nächsten Jahre ableiten:

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender Bedienungsqualitäten im ÖPNV, unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte.
- Marktgerechte Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätssystems mit stärkerer Ausprägung und Etablierung von transparenten und vermarktbaren Hauptachsen, dabei auch Überprüfung der Bedienungsprodukte im Regionalverkehr auf den Hauptnachfrageachsen mit definierten Produktmerkmalen (z. B. hinsichtlich Bedienungsqualität, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung). Dabei sind insbesondere auf den Hauptachsen schnelle und direkte Linienführungen anzustreben.
- Konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sowie weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität, z. B. durch die Einrichtung von Schnellfahrten und direkten Fahrtmöglichkeiten in die Zentren und zu relevanten Verknüpfungspunkten.
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Hochsauerlandkreis (SPNV, Regionalverkehr, Stadtverkehr) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, kurzer und leicht verständlicher Fußwegeführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc.
- Verbesserung und Ausbau der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten mittels Einrichtung von Bike-and-Ride-und Park-and-Ride-Anlagen, Sicherung und Ausbau des Angebots der Fahrradmitnahme etc.
- Gewährleistung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit.
- Gezielte Verbesserung der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation.
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der

Umgestaltung von Straßen/ -abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

- Prüfung der Bedienung von Stadt- und Gemeindeerweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten (dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform im Schienen- und Busverkehr für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten). Der ÖPNV muss von Anfang an bei der Ausweisung, Planung, Erschließung und Bebauung von neuen Baugebieten berücksichtigt werden.
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im ÖPNV durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch Einsehbarkeit der Fahrzeuge und Haltestellen, Ausbau des Videoschutzes und Einrichtung von Notrufsäulen.
- Prüfung von langfristigen Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV.
- Berücksichtigung der Belange des Fahrpersonals bspw. zu den Themenfeldern Schulungen und Sicherheit.
- Implementierung von Instrumenten zur Qualitätsmessung, -sicherung und -kontrolle.

4.2 Raum- und Netztypologie

4.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Hochsauerlandkreises

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

In Anlehnung an die zentralörtliche Gliederung des Landesentwicklungsplanes werden die Städte und Gemeinden in drei Gemeindetypen unterteilt:

- Benachbarte Oberzentren,
- Mittelzentren,
- Grundzentren.

Die Gliederung berücksichtigt

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

In der folgenden Tabelle werden die Gemeindetypen mit ihren wesentlichen Merkmalen dargestellt und die Städte und Gemeinden im Hochsauerlandkreis diesen zugeordnet. Basis für die Zuordnung der Städte und Gemeinden ist die raumplanerische Kategorisierung.[40]

Tabelle 17: Gemeindetypologie im Hochsauerlandkreis

	benachbartes Oberzentrum (OZ)	**Mittelzentrum (MZ)**	**Grundzentrum (GZ)**
Infrastrukturelle Ausstattungs-merkmale (Beispiele)	Hochschulen und Fachhochschulen Schulen SEK I + II Berufskollegs Krankenhäuser Bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hallenbad etc. Einkaufsangebot des episodischen Bedarfs	Fachhochschulen Schulen SEK I + II Berufskollegs Krankenhaus Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hallenbad etc. Einkaufsangebot des episodischen und periodischen Bedarfs	Schulen SEK I Einkaufsangebot des periodischen Bedarfs
Städte/ Gemeinden	Dortmund, Hagen, Paderborn, Siegen (alle NRW), Kassel (Hessen)	Arnsberg Brilon Marsberg Meschede Schmallenberg Sundern Winterberg	Bestwig Eslohe Hallenberg Medebach Olsberg

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

40 Regionalplan Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis; Erläuterungskarte „Regionales Ordnungssystem (gemäß LEP NRW, Teil A) (Stand März 2012).

■ **Tabelle 18: Gebietstypen im Hochsauerlandkreis**

Gebietstyp	Merkmal
Kernbereich	■ Verdichtete Kernbereiche größerer Mittelzentren (hohe Bebauungs-, Wohn- und Arbeitsplatzdichte)
Verdichteter Bereich	■ Verdichtete Kernbereiche kleinerer Mittelzentren ■ Ortsteile mit mindestens 1.500 Einwohnern
Ortsteil und Siedlung	■ Ortsteile und Siedlungen mit mindestens 250 Einwohnern (Gebiete mit lockerer Bebauung) ■ Solitär liegende Gewerbegebiete mit mindestens 250 Arbeitsplätzen

Die folgende Karte verdeutlicht die siedlungsstrukturelle Gliederung des Hochsauerlandkreises.

■ **Karte 5: Siedlungsstrukturelle Gliederung des Hochsauerlandkreises**

4.2.2 Entwicklung der Netzhierarchie auf Grundlage räumlicher Verkehrsbeziehungen

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

Auf Grundlage verfügbarer quantitativer Basisdaten (Gemeindetypologie (vgl. Tabelle 1), Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler) werden die Relationen zwischen den Städten und Gemeinden innerhalb des Hochsauerlandkreises sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Kreises hierarchisiert. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass mit der Darstellung und Verwendung der Pendlerdaten nur ein Teil der Potenziale zwischen zwei Orten quantitativ ableitbar ist. Weitere Wege z. B. im Versorgungs- und Freizeitverkehr sowie Schülerrelationen spielen ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Festlegung der Verkehrskorridore, auch wenn für diese Wege nur eingeschränkt Daten vorliegen.

Für eine Kategorisierung der Verkehrsbeziehungen wird für den Hochsauerlandkreis nachfolgende Differenzierung vorgenommen:

Verkehre mit verbindendem Charakter (Relationen vom Hauptort einer Gemeinde zu Orten mit zentralörtlicher Funktion oder Pendlerrelationen in unterschiedlicher Ausprägung):

- Hauptort eines Mittelzentrums –> Oberzentrum
- Hauptort eines Grundzentrums –> Mittelzentrum
- Ortsteile > 1.500 Einwohner –> benachbartes Mittelzentrum (gemeinde- oder kreisgrenzenüberschreitend)
- Relationen mit mindestens 2.000 Berufspendlern (Summe beider Richtungen)
- Relationen mit mindestens 800 Berufspendlern (Summe beider Richtungen)
- Relationen mit mindestens 500 Berufspendlern (Summe beider Richtungen)

Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter

- Erschließungsverkehre Kernbereich
- Erschließungsverkehre verdichteter Bereich und verflechtende Verkehre zwischen Hauptort und Ortsteilen > 1.500 Einwohner
- Verflechtende Verkehre zwischen Hauptort und Ortsteilen/ Siedlungen (>250 bis 1.500 Einwohner)

Für den Hochsauerlandkreis ist folgende hierarchische Zuordnung der Relationen maßgeblich:

Tabelle 19: Netzhierarchie im Hochsauerlandkreis

Verkehrsbedeutung	**Relation**
Verkehre mit verbindendem Charakter *(stadt-, gemeinde- oder kreisgrenzenüberschreitende Verkehre)*	
Hauptnetz	
Achsen[41]	
• Hauptort eines Mittelzentrums –> Oberzentrum	• Arnsberg – Dortmund/ Hagen • Meschede – Dortmund/ Hagen • Sundern – Dortmund/ Hagen
• Relationen mit mindestens 2.000 Berufspendlern (Summe beider Richtungen)	• Sundern – Arnsberg-Neheim • Meschede – Arnsberg • Bestwig – Meschede

41 Verschiedene Mittelzentren im HSK haben, insbesondere bedingt durch ihre Lage im Kreisgebiet, keine eindeutige Ausrichtung auf ein Oberzentrum. Aus diesem Grund erfolgt auch eine Aufteilung der Verkehrsströme und entsprechend eine Zuordnung der entsprechenden Relationen zu der Kategorie „Verkehrskorridor Hauptverbindungen“.

Verkehrsbedeutung	Relation
Hauptverbindungen	
• Hauptort eines Grundzentrums –> Mittelzentrum	• Medebach – Winterberg • Hallenberg – Winterberg • Eslohe – Meschede • Olsberg – Brilon
• Hauptort eines Mittelzentrums –> mehrere Oberzentren	• Schmallenberg – Dortmund/ Hagen • Schmallenberg – Siegen • Brilon – Dortmund[42] • Marsberg – Kassel • Marsberg – Paderborn • Winterberg – Dortmund/ Hagen
• Relationen mit mindestens 800 Berufspendlern (Summe beider Richtungen)	• Arnsberg – Sundern • Arnsberg-Neheim – Soest • Arnsberg-Neheim – Werl • Arnsberg-Neheim – Menden • Ense Bremen – Arnsberg-Neheim/ Ense-Niederense – Arnsberg-Neheim[43] • Marsberg – Brilon • Bestwig – Olsberg • Eslohe – Schmallenberg • Schmallenberg – Meschede • Schmallenberg – Lennestadt • Bestwig – Brilon • Brilon – Meschede • Sundern – Meschede • Warstein – Meschede • Olsberg – Meschede • Winterberg – Olsberg

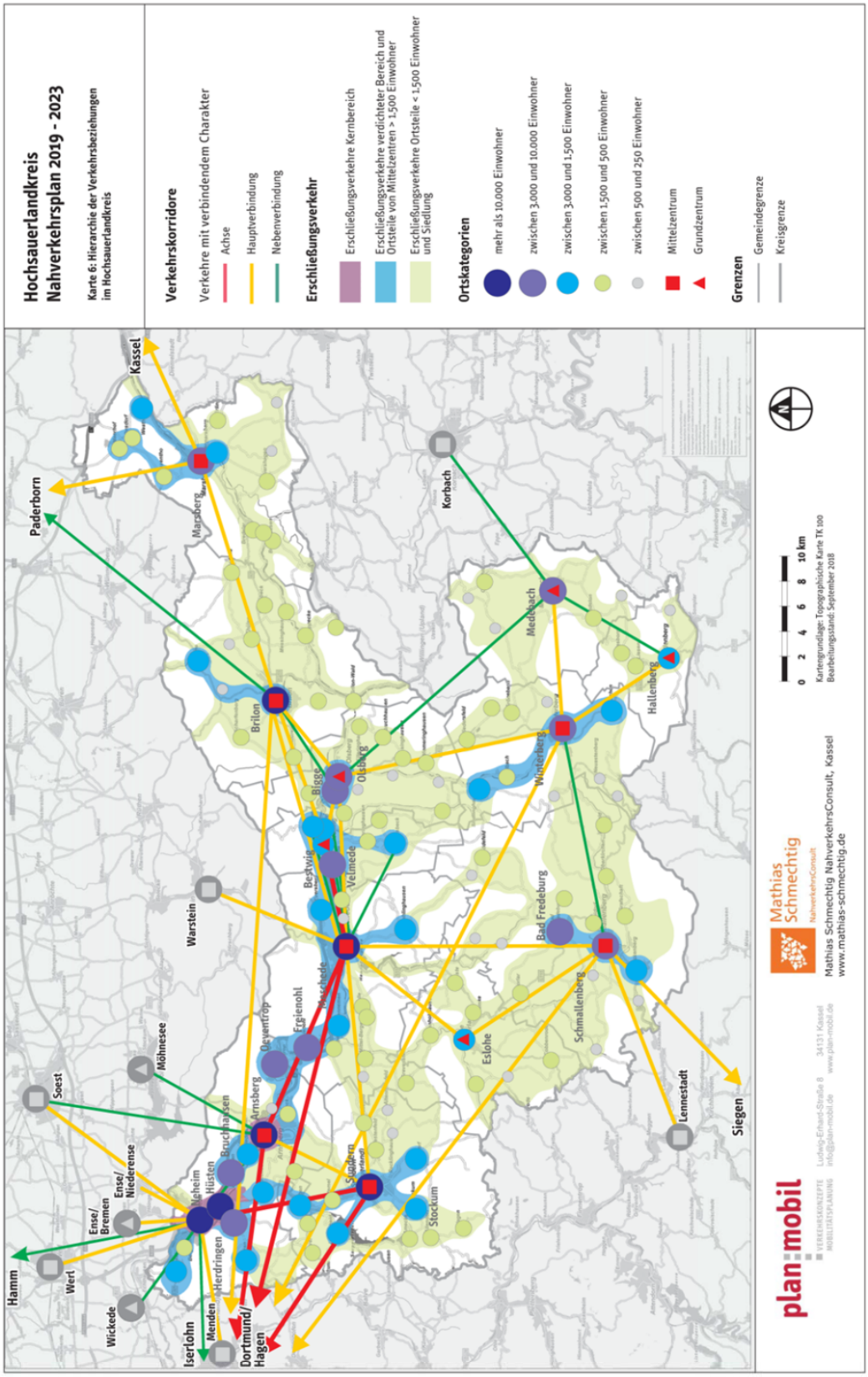
42 Das zweite relevante Oberzentrum für Brilon ist die Stadt Paderborn. Aufgrund der gering ausgeprägten Nachfrage wird die Relation Brilon – Paderborn als Nebenverbindung eingestuft.

43 Aufgrund der dispersen Verteilung der Pendlerströme zwischen Ense und Arnsberg wird der Fokus hier auf die Hauptrelationen Ense-Bremen – Arnsberg-Neheim sowie Ense-Niederense – Arnsberg-Neheim gelegt.

Verkehrsbedeutung	Relation
Ergänzungsnetz	
Nebenverbindungen	
• Ortsteile > 1.500 Einwohner – benachbartes Mittelzentrum	• Olsberg-Bigge – Brilon • Bestwig-Nuttlar – Meschede • Bestwig-Ramsbeck – Meschede • Bestwig-Ostwig – Meschede • Bestwig-Velmede – Meschede
	• Brilon – Paderborn
• Relationen mit mindestens 500 Berufspendlern (Summe beider Richtungen)	• Wickede (Ruhr) – Arnsberg • Soest – Arnsberg • Möhnesee – Arnsberg • Arnsberg – Hamm • Arnsberg – Iserlohn • Medebach – Korbach • Hallenberg – Medebach • Medebach – Olsberg[44] • Schmallenberg – Winterberg
<u>Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter</u>	
Erschließungsverkehre Kernbereich	• Kernbereiche von Arnsberg
Erschließungsverkehre verdichteter Bereich und verflechtende Verkehre zwischen Hauptort und Ortsteilen > 1.500 Einwohner	• Kernbereiche von Meschede, Brilon und Sundern • Siehe Karte 6
Verflechtende Verkehre zwischen Hauptort und Ortsteilen/ Siedlungen (> 250 bis 1.500 Einwohner)	• Siehe Karte 6

44 Aufnahme der Relation Medebach – Olsberg aufgrund vergleichsweise hoher Pendlerströme im Schulverkehr auf der Relation Medebach –Olsberg/ Bestwig/ Brilon.

Karte 6: Hierarchie der Verkehrsbeziehungen im Hochsauerlandkreis



4.3 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis

Ein wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans ist die Formulierung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ entsprechend § 8, Abs. 3 PBefG. Hierzu werden konkrete Qualitätsstandards und Bewertungskriterien für den ÖPNV im Hochsauerlandkreis festgelegt, die als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV und dann als Grundlage für die Genehmigung von Verkehren und damit für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes im Kreisgebiet dienen.

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

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt anhand klar formulierter Qualitätsstandards. Für die Planungsbeteiligten wird durch die Formulierung der Qualitätsstandards deutlich, dass dem finanziellen Aufwand für den ÖPNV eine konkret fassbare Leistung gegenüber steht.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots ggf. ermittelten Defizite sind eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.
- Ferner sind Qualitätsstandards Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle und somit das Qualitätsmanagement im Alltag.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

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

C) Rechtssichere Vergabe der Verkehrsleistungen

- Für eine wettbewerbskonforme Gestaltung des ÖPNV ist es erforderlich, eine unternehmensneutrale Festlegung der relevanten Qualitäten vorzunehmen. Hierfür ist die Formulierung von Qualitätsstandards die Voraussetzung, um die Chancengleichheit der Unternehmen im Genehmigungswettbewerb gewähren zu können.
- Im Vorlauf einer wettbewerblichen Vergabe bzw. einer Direktvergabe sowie bei der Formulierung der Vorabbekanntmachung bilden Qualitätsstandards die entscheidende Grundlage für die spätere Vergabe der Verkehrsleistungen.
  Der Hochsauerlandkreis hat zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen seiner Daseinsvorsorge gemeinsam mit dem Kreis Soest einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 an die Regional-

verkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) vergeben. Der ÖDLA verpflichtet die RLG, die ihr genehmigten Linienverkehre unter Beachtung der Qualitätsanforderungen der jeweils gültigen Nahverkehrspläne der beiden Kreise für die Laufzeit des ÖDLA vom 01.01.2011 bis zum 31.12.2020 zu erbringen. Damit hat der Hochsauerlandkreis im öffentlichen Verkehrsinteresse einen bedeutenden Teil des straßengebundenen ÖPNV auf seinem Gebiet, der Gegenstand dieses Nahverkehrsplanes ist, durch eine Vergabe sichergestellt.

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

- Anforderungen an die „ausreichende Verkehrsbedienung" aus dem Nahverkehrsplan des Hochsauerlandkreises 2005 – 2009.
- Anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der FGSV und des VDV zu nennen.
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen in den Bereichen Arbeit und Freizeit bzw. entsprechende Verhaltensanpassungen.

4.3.1 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung" wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Der Begriff bezieht sich dabei weitreichend auf alle Merkmale der Verkehrsbedienung und -erstellung, nicht nur die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die Durchführungsqualität, die Fahrzeug- und Personalanforderungen, die Umweltaspekte und die Verkehrsintegration.

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger „*Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan*" definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessensspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifische vorzunehmende, planungshoheitliche Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.[45]

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: „*Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus*

45 Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht." (§ 13 Abs. 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als „wesentlich" gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: „*Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll.*" (§ 13 Abs. 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

Im vorliegenden NVP ist die ausreichende Verkehrsbedienung sowohl hinsichtlich der Quantität (Bedienungszeiten und Taktfrequenz) als auch punktuell in der Qualität (Fahrzeugqualität) in den Liniensteckbriefen (siehe Anlagenband) abgebildet. Sie stellen das bisherige Verkehrsangebot inklusive der anstehenden heute schon geplanten konkreten Angebotsentwicklungen dar. Das in den Liniensteckbriefen beschriebene Verkehrsangebot darf nicht ohne eine vorherige erneute Absichtserklärung des Aufgabenträgers unterschritten werden. Der NVP beschreibt für diesen Fall, nach welchen Kriterien die Bewertung einer Angebotsänderung vorgenommen wird und welche Prüfschritte einzuhalten sind.

4.3.2 Grundsätzliche Anmerkungen

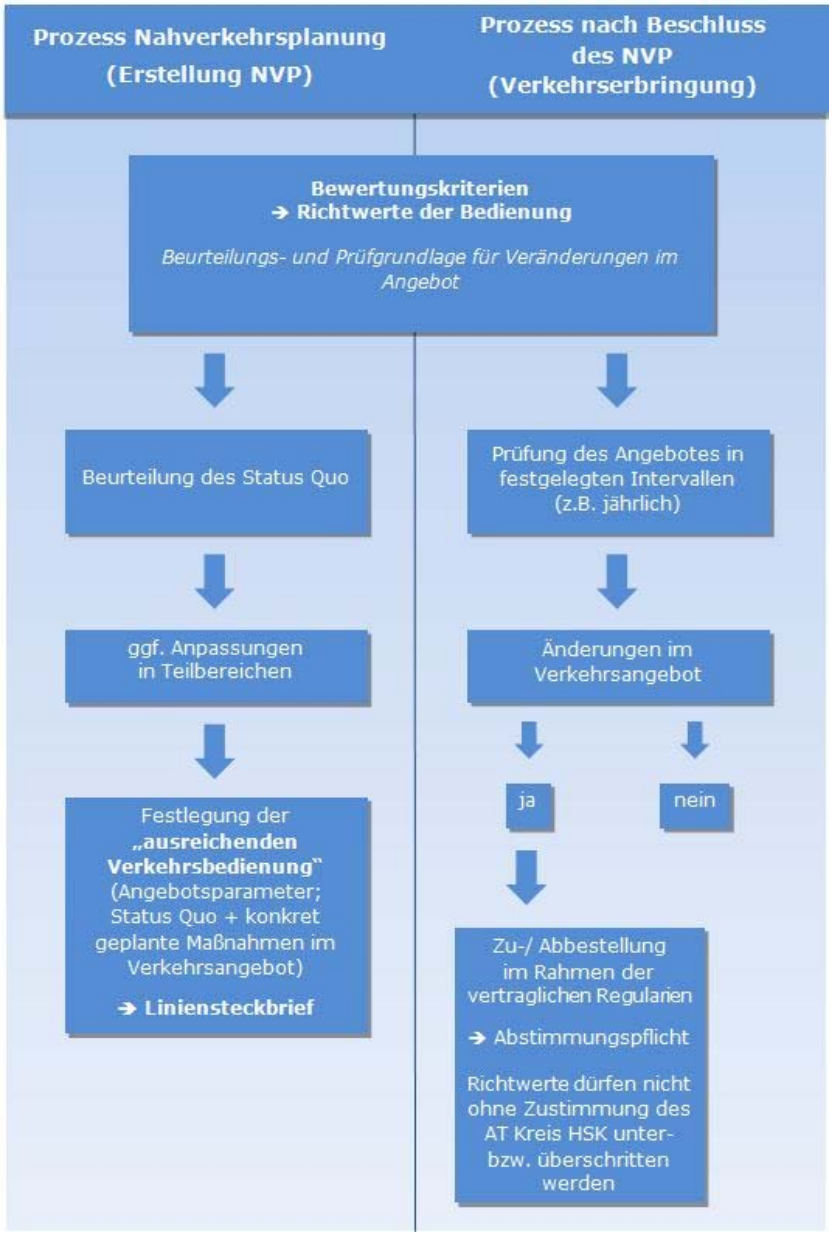
Die Bewertungskriterien dienen sowohl als Maßstab für die Beurteilung des bestehenden ÖPNV-Systems im Hochsauerlandkreis als auch als Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV (vgl. Abbildung 2). Im Prozess der Nahverkehrsplanung dienen sie der Analyse und Beurteilung des derzeit bestehenden Bedienungsangebotes im Nahverkehrsraum. Hierbei wird das Angebot im Status Quo (Fahrplanstand 2016) den im NVP definierten Richtwerten gegenübergestellt und einer Bewertung unterzogen, die im Ergebnis als Ausgangspunkt für die Weiterentwicklungen des ÖPNV-Angebotes in den nächsten Jahren dienen soll. Ergeben sich deutliche Abweichungen zwischen den Richtwerten und dem Status Quo wird in einem nächsten Schritt geprüft, ob die entsprechenden Über- bzw. Unterschreitungen gerechtfertigt sind (vgl. Kapitel 4.3.6, Tabelle 21).

Sollte das Angebot nicht den Rahmenbedingungen entsprechen, kann bereits während des Prozesses der Nahverkehrsplanung eine entsprechende Anpassung des Angebotes vorgesehen werden. Diese wird dann mit den Liniensteckbriefen, in denen der Aufgabenträger die Anforderungen an den Umfang des ÖPNV-Angebotes definiert, festgeschrieben. Die Liniensteckbriefe stellen somit das Ergebnis der Beurteilung des bestehenden ÖPNV-Systems anhand der Bewertungskriterien sowie die erforderlichen und zum heutigen Zeitpunkt gesicherten und finanzierten Anpassungen dar.

Im Zuge der Verkehrserbringung dienen die Bewertungskriterien dann als Grundlage für eine regelmäßige Überprüfung des Angebotes. Bei Veränderungen in der Nachfragesituation sind zunächst mögliche Ursachen zu untersuchen (z. B. Schulstandortpolitik, Entwicklung von Einzelhandelseinrichtungen, demografische Entwicklung). Ergibt sich daraufhin ein Bedarf für Angebotsanpassungen, haben die Verfahrensbeteiligten anhand der Bewertungskriterien in mehreren Stufen die Einhaltung der hier festgelegten Richtwerte zu prüfen.

Ähnlich ist auch bei geplanten Anpassungen des ÖPNV-Angebotes im Zuge neuer Entwicklungen im Kreisgebiet zu verfahren. Dies kann neben Angebotsreduktion bzw. Angebotsausweitung u. U. auch Angebotsorientierung auf neue Verkehrserzeuger bedeuten (z. B. neue Gewerbegebiete, neue Krankenhausstandorte etc.).

Abbildung 7: Verfahrensregelung in der Anwendung der Bewertungskriterien



Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht (mehr) eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu beteiligen. Abweichungen von den definierten Standards bzw. den gesonderten Festlegungen des NVP bedürfen einer Abstimmung aller Beteiligten, der Zustimmung des Aufgabenträgers und der abschließenden Berücksichtigung in den Liniensteckbriefen.

Die Liniensteckbriefe in Verbindung mit den im Folgenden definierten Bewertungskriterien sind somit verbindliche Grundlage für die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den Aufgabenträger bzw. die Genehmigung eines eigenwirtschaftlichen Antrags durch die Bezirksregierung. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist dabei als allgemeine Vorgabe des Aufgabenträgers zu beachten.

4.3.3 Qualitätsstandards und Bewertungskriterien im Überblick

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

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

4.3.4 Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten

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

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

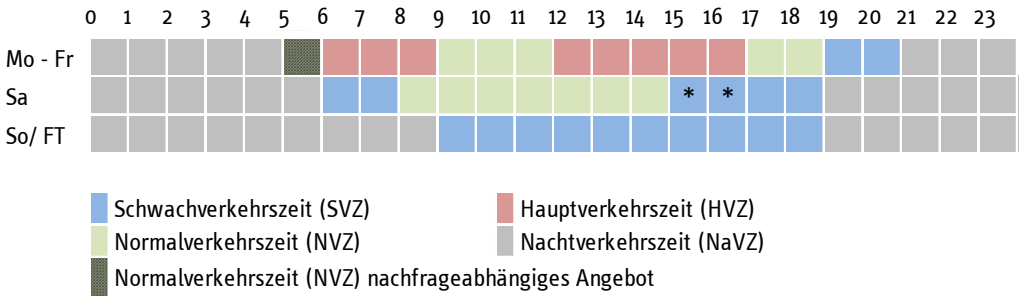
Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt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

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

Tabelle 20: Definition der Verkehrszeiten[46]

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Zeitfenster
Montag-Freitag	Normalverkehrszeit	NVZ	05:00 – 06:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ	06:00 – 09:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	09:00 – 12:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ	12:00 – 17:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	17:00 – 19:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	19:00 – 21:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	*NaVZ*	*21:00 – 06:00 Uhr*
Samstag	Schwachverkehrszeit	SVZ	06:00 – 08:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ[47]	08:00 –15:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	15:00 – 19:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	*NaVZ*	*19:00 – 09:00 Uhr*
Sonn- und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	09:00 – 19:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	*NaVZ*	*19:00 – 05:00 Uhr*

Abbildung 8: Übersicht der Verkehrszeiten



* In Ausnahmefällen: Ausweitung der NVZ bis 17:00 Uhr in Mittelzentren mit ausgeprägter Einzelhandelsstruktur.

46 In peripheren Gebieten kann der Übergang zwischen HVZ und NVZ der Nachfrage angepasst werden.

47 Auf Relationen in Städten mit ausgeprägter Einkaufsfunktion in der Innenstadt und längeren Geschäftsöffnungszeiten (z. B. Arnsberg-Neheim) kann die NVZ an Samstag bis 17:00 Uhr ausgedehnt werden.

An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes in den Liniensteckbriefen entsprechend berücksichtigt.

In der vorangestellten Tabelle 20 werden die Verkehrstage in die verschiedenen Verkehrszeiten unterteilt. Die Zeitfenster definieren die Gültigkeit der Verkehrszeiten am jeweiligen Verkehrstag. Die Anwendung der Verkehrstage und Verkehrszeiten gilt grundsätzlich im gesamten Hochsauerlandkreis. Dem gesamten ÖPNV-Angebot liegt somit diese Gliederung zugrunde. Nur in begründeten Einzelfällen kann ein Abweichen von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für Angebote zur NaVZ[48] sowie zur besseren Abbildung der spezifischen, örtlichen ÖPNV-Nachfrage am Wochenende und an Feiertagen.

4.3.5 Standards der Erschließungsqualität

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

Veröffentlichungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen empfehlen für die Bewertung der Erschließungsqualität von Zugangsstellen im ÖPNV die Definition von (kartografischen) Einzugsbereichen um die Haltestellen und Bahnhöfe.

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

Im Kreisgebiet wird die Größe der Einzugsbereiche einheitlich jeweils für Bahnhöfe und Bushaltestellen definiert, mit Ausnahme der Erschließung in zentralen Bereichen der Mittel- und Grundzentren, wo aufgrund der hohen Nutzungsdichte und entsprechend höherer Anforderungen an die Erreichbarkeit kleinere Einzugsbereiche vorgesehen werden:

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

- Einzugsbereich von 1.000 Metern bei Bahnhöfen des SPNV,
- Einzugsbereich von 500 Metern bei Bushaltestellen (außerhalb der zentralen Bereiche von Mittel- und Grundzentren),
- Einzugsbereich von 300 Metern in zentralen Bereichen von Mittel- und Grundzentren.[49]

Ein Wohngebiet gilt dann als erschlossen, wenn mindestens 80 Prozent der Bebauung in die Haltestelleneinzugsbereiche entfallen.[50]

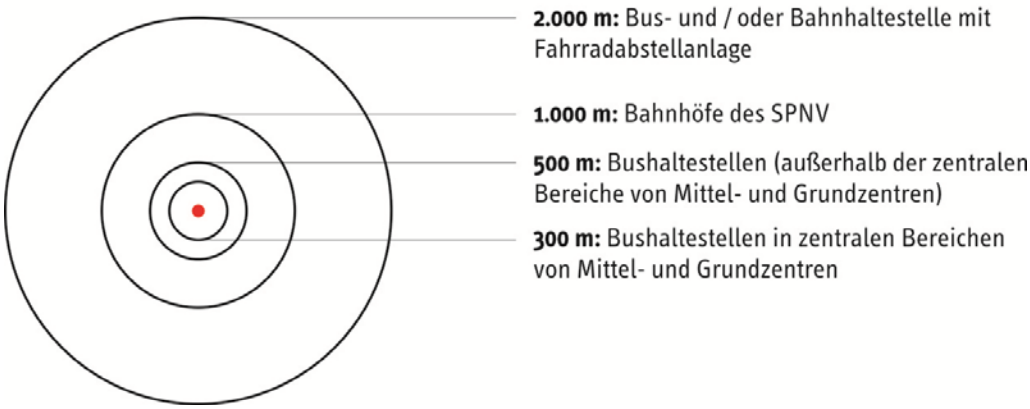
Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Folgende Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

- Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topografischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (z. B. Gewässer oder Schienenstrecken) im Einzelfall abweichende Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.
- Für Siedlungsbereiche (auch mit mehr als 250 Einwohnern) und Gewerbestandorte die nur sehr aufwändig erschlossen werden können, ist zu prüfen, ob eine Verbesserung der Anbindung über eine nahgelegene ÖPNV-Zugangsstelle mit dem Fahrrad erreicht werden kann.

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

- **Abbildung 9: Erweiterte Erschließungswirkung Haltestelle durch Ertüchtigung Radverkehrsinfrastruktur**

Erschließungsradien



49 Für die Bewertung der Erschließung dieser zentralen Bereiche sind ausschließlich die Einzugsbereiche der in diesem Gebiet gelegenen Bushaltestellen zu Grunde zu legen.

50 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010).

4.3.6 Standards der Bedienungsqualität

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

Die in den nachfolgenden Tabellen definierten Richtwerte für die Beurteilung des ÖPNV-Angebotes bilden den Bewertungsrahmen zur Überprüfung des Bestandsangebotes und dienen außerdem als Entwicklungsmaßstab insbesondere bei potenziellen Angebotsanpassungen im Zusammenspiel zwischen dem Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger, den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen.

Tabelle 21: Bewertungsraster der Bedienungsqualität

1. Schritt: **Festlegung der Bedienungshäufigkeit nach Netzkategorien** **➔ Welches Angebot wird benötigt?**		
• Netzkategorien verdeutlichen Verkehrsbedeutung • Bedienungshäufigkeit differenziert nach Verkehrstagen und Verkehrszeiten		
Für eine spezifische Verbindung kann die Höherstufung der Netzkategorie erfolgen, wenn der betroffene Ortsteil für die Ortskategorie unterdurchschnittlich mit Versorgungseinrichtungen ausgestattet ist (Quellverkehr aus dem OT) oder wenn sich im Ortsteil prägende Verkehrserzeuger bzw. regional wichtige Einrichtungen befinden (Zielverkehr in den OT).		
↓		
2. Schritt **Prüfung der Anpassung des Bedienungsangebotes** **wenn die Nachfrage für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht ausreichend ist**		
• Umstellung des Linienverkehrsangebotes auf bedarfsgesteuerte Bedienung • Rücknahme des Fahrtenangebotes		
Unter bestimmten Voraussetzungen, wie negative demografische Entwicklungen im Kreisgebiet, Schulschließungen, Schließung von Krankenhausstandorten etc., sollte eine Überprüfung des vorhandenen Bedienungsangebotes erfolgen.		
↓		
3. Schritt **Prüfung der Risiken hinsichtlich Fahrgastakzeptanz[51] und Marktausschöpfung *(qualitative Einschätzung)*** **➔ Worin bestehen die Risiken bei der Angebotsreduktion?**		
• Einschätzung der möglichen Nachfrage- und Einnahmeverluste bei Taktausdünnung (Bewertung Vorher-/ Nachher-Bedienung)		
wesentliche Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz	geringe Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz	keine Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz
↓	↓	↓
keine Anpassung	Einzelfallentscheidung	Ausdünnung

51 Zur Einschätzung der Risiken im Hinblick auf die Fahrgastakzeptanz werden Erfahrungswerte zugrunde gelegt.

Die Festlegung des Bewertungsrasters baut auf einem 3-stufigen Verfahren auf. Dieses gewährleistet auf der einen Seite Planungssicherheit für den Aufgabenträger, die kreisangehörigen Städte und Gemeinden und auch die im Verkehrsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen dadurch, dass potenzielle Angebotsanpassungen einem intensiven Prüfverfahren unterliegen. Auf der anderen Seite ermöglicht gerade dieses Verfahren aber auch eine ausreichende Flexibilität, den Erfordernissen, die aus dem demografischen Wandel und den damit verbundenen sich ändernden Rahmenbedingungen (z. B. Schulschließungen, deutliche Bevölkerungsrückgänge etc.) erwachsen, Rechnung zu tragen.

In Räumen mit entsprechender Betroffenheit ist somit in jeweils begründeten Ausnahmefällen ein Abweichen von den Bedienungsstandards (Schritt 1) möglich und der Einsatz spezifischer Angebote zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Weitere strukturelle Besonderheiten

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

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

Für die Entwicklung neuer Wohngebiete und Gewerbestandorte und deren Erschließung durch den ÖPNV gelten grundsätzlich die unter 4.3.1 genannten Planungsgrundsätze.

4.3.6.1 Festlegung der Bedienungshäufigkeit nach Netzkategorien (1. Schritt)

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

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

Ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans durch den Kunden sowie bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Hochsauerlandkreis ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60- bzw. 30-Minuten-Takt vorherrschend. Wegen der leichten Merkbarkeit des Angebotes ist daher auch im Busverkehr des Hochsauerlandkreises das Taktraster von 30/ 60/ 120 Minuten beizubehalten bzw. weiterzuentwickeln. Dies gilt im Besonderen für die Achsen und Hauptverbindungen, wo im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Verknüpfungsqualität sogenannte integrale Taktfahrpläne umgesetzt werden.

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

Aufgrund der höheren Fahrgastnachfrage ist in der Hauptverkehrszeit (HVZ) ein dichterer Takt als in der Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) anzubieten.

In der folgenden Tabelle werden die Standards der Bedienungsqualität im Hochsauerlandkreis definiert.

■ **Tabelle 22: Standards Bedienungsqualität im Hochsauerlandkreis**

Netzkategorie	**Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)**		
	HVZ Mo-Fr: 06:00 - 09:00 Uhr Mo-Fr: 12:00 - 17:00 Uhr	**NVZ** Mo-Fr: 09:00 - 12:00 Uhr Mo-Fr: 17:00 – 19:00 Uhr Sa: 08:00 - 15:00 Uhr[52]	**SVZ** Mo-Fr: 19:00 - 21:00 Uhr Sa: 06:00 - 08:00 Uhr Sa: 15:00 - 19:00 Uhr So /FT: 09:00 - 19:00 Uhr
Achsen	T30	T30 / T60	T60
Hauptverbindungen	T60	T60	T120 (0,5 FP/h)
Nebenverbindungen	T60 / T120	T120 (0,5 FP/h)	bedarfsgerechte Bedienung
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen			
Erschließungsverkehr Kernbereich	T30(2 FP/h)	T60 (1 FP/h)	T60 (1 FP/h)
Erschließungsverkehr verdichteter Bereich	T60 (1 FP/h)	T60 (1 FP/h)	T120 (0,5 FP/h)
Erschließungsverkehr Ortsteil und Siedlung	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung

Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; X FP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit.

Generell:

- In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender guter Nachfrageentwicklung in Linienverkehre umgewandelt werden.
- An den Verkehrstagen Montag bis Freitag besteht für bestimmte Linien bzw. Relationen mit ausgeprägter Zubringerfunktion in Richtung arbeitsplatzintensiver Zentren bereits vor 06:00 Uhr ein Fahrtenbedarf. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert, die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes in den Liniensteckbriefen entsprechend berücksichtigt.
- Aufgrund der hohen touristischen Bedeutung in Teilbereichen sowohl innerhalb des Kreises als auch darüber hinaus wird auch für Sonn- und Feiertage ein Standard definiert. Dieser ist so zu verstehen, dass lastrichtungsbezogen Fahrtenpaare vorzuhalten sind. Das kann bedeuten, dass vormittags vor 11 Uhr Fahrten in Richtung eines touristischen Zieles angeboten werden, dass entgegen der Lastrichtung jedoch keine Fahrten in diesem Zeitfenster angeboten werden. Am Nachmittag entsprechend entgegengesetzt. Das konkret zu erbringende Angebot orientiert sich am Bedarf und wird in den Liniensteckbriefen festgeschrieben.

Ein kreisweit gültiger Standard für die Bedienung in der NaVZ wird nicht definiert. Auf den SPNV-Strecken wird die Mindestbedienung durch den zuständigen SPNV-Aufgabenträger festgelegt. Bei erkennbarem Bedarf sind Angebote für bestimmte Relationen im straßengebundenen ÖPNV mit den Aufgabenträgern abzustimmen und aufzunehmen.

52 In Ausnahmefällen: Ausweitung der NVZ bis 17:00 Uhr in Mittelzentren mit ausgeprägter Einzelhandelsstruktur.

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

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

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

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

Aufgrund ausbleibender ÖPNV-Nachfrage wurden in den vergangenen Jahren Fahrtenangebote zu bestimmten Uhrzeiten nicht mehr realisiert. Eine Wiederaufnahme dieser Fahrten wird nur dann geprüft, wenn wesentliche Chancen für eine Erhöhung der Marktausschöpfung anzunehmen sind.

4.3.6.2 Anpassung des Bedienungsangebotes (2. Schritt)

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

Daneben ist insbesondere für den Aufgabenträger aber auch der wirtschaftliche Betrieb des ÖPNV von Bedeutung. Räume mit ausgeprägten demografischen Veränderungen (vor allem die Abnahme der Bevölkerung durch niedrige Geburtenraten und Wanderungsverluste) stellen dabei eine besondere Herausforderung dar.

Vor diesem Hintergrund kann eine Überprüfung von Linienverkehrsangeboten aufgrund negativer Nachfrageentwicklungen erfolgen. Dabei kann eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten im Sinne einer Umverteilung oder Rücknahme eines Fahrtenangebotes bzw. der Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienung

- für einzelne Fahrten bzw. vollständige Linien,
- für einzelne Verkehrstage,

erfolgen.

Die Umstellung ist zu überprüfen, wenn[53]:

- die Nachfrage im Jahresverlauf gravierenden Schwankungen unterliegt bzw. zu bestimmten Zeiten die Nachfrage sehr gering ist,
- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste beträgt,
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

Eine Ausnahme stellen kreisgrenzübergreifende Linien mit kurzen Abschnitten in einzelnen Gebietskörperschaften dar. Hier wird im Einzelfall in Abstimmung mit dem Nachbaraufgabenträger entschieden, wie bei potenziellen Auffälligkeiten im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit weiter verfahren wird.

Im Einzelfall können darüber hinaus Räume mit aufkommensstarken Einrichtungen (Gewerbe- und Industriegebiete mit hohen Arbeitsplatzzahlen, ÖPNV-relevante Einkaufsstandorte oder Freizeitzentren) entsprechend der Bedeutung der Einrichtungen ein Abweichen von den festgelegten Qualitätsstandards erforderlich machen.

Die endgültige Entscheidung hinsichtlich des Umgangs mit einer Über- oder Unterschreitung der Bewertungskriterien obliegt grundsätzlich dem Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV in engem Zusammenwirken mit den kreisangehörigen Kommunen.

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

Bei Großveranstaltungen und extremen Witterungslagen gelten die aufgeführten Richtwerte ausdrücklich nicht.

4.3.6.3 Prüfung der Risiken hinsichtlich Fahrgastakzeptanz und Marktausschöpfung (3. Schritt)

Bei lokalspezifischen Bewertungen der Bedienungsqualität und im Vorfeld einer potenziellen Anpassung des Bedienungsangebotes sind zusätzlich die Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz und der Marktausschöpfung in Form einer Abschätzung der Nachfrageveränderung als Reaktion des Fahrgastmarktes zu berücksichtigen. Eine Anpassung nach unten sollte dann nicht erfolgen, wenn wesentliche, überproportionale Nachfrage- und Einnahmeverluste zu erwarten sind. Bei geringen Risiken hinsichtlich der Verminderung der Marktausschöpfung ist für jeden Einzelfall gemeinsam mit allen Beteiligten eine Entscheidung zu treffen.

Die Einschätzung der möglichen Nachfrageveränderungen erfolgt anhand von Erfahrungswerten sowie Plausibilitätsvergleichen. Herangezogen werden insbesondere (globale) Erkenntnisse aus anderen Städten und Regionen im Zuge von Netz- und Angebotsoptimierungen.

53 Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

Im Zuge einer potenziellen Angebotsanpassung sind neben den Risiken hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz auch betriebliche Faktoren zu berücksichtigen, die die Entwicklung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz einer Linie maßgeblich beeinflussen können.

4.3.7 Standards zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Standards zur Verbindungsqualität beschreiben die Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten und die Zahl der Umstiege.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Hochsauerlandkreis ist es daher, die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen. Die Anforderungen gelten grundsätzlich zwischen dem Hauptort einer Gemeinde und seinen Ortsteilen, den Verbindungen zum nächstgelegenen Mittelzentrum und den Verbindungen vom Hauptort eines Mittelzentrums zum nächstgelegenen Oberzentrum. Die Formulierung der Zielwerte erfolgt auf Grundlage der Netzkategorien der Netzhierarchie.

Tabelle 23: Zielwerte zur Verbindungsqualität im Hochsauerlandkreis[54]

Kategorie	Zielwerte[55]
Verbindung	• Umsteigefreie Verbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde innerhalb von 30 Minuten • Verbindung der Ortsteile >1.500 EW mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg • Verbindung aller Mittelzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum (Dortmund, Hagen, Paderborn, Kassel oder Siegen) innerhalb von 90 Minuten (in der HVZ und NVZ)

Aufgrund der peripheren Lage einzelner Mittelzentren im Hochsauerlandkreis werden für verschiedene Relationen die definierten Zielwerte, insbesondere zur Erreichbarkeit des nächstgelegenen Oberzentrums, nur knapp erreicht, punktuell auch überschritten. Dies bedeutet nicht unmittelbar, dass der Zielwert verfehlt wird, sondern ist der peripheren Lage dieser Mittelzentren im Kreisgebiet geschuldet (z. B. Relation Winterberg – Dortmund: ÖPNV-Fahrzeit ca. 105 Minuten, zum Vergleich IV-Fahrzeit ca. 90 Minuten).

54 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (Ausgabe 2010).
55 Für Ortsteile in peripheren Lagen sind längere Reisezeiten zulässig.

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

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

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerelationen (mind. 150 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen pro Verkehrstag Mo-Fr) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. An festgelegten Verknüpfungspunkten ist eine betriebliche Anschlusssicherung zu gewährleisten.

Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. systematische, nicht behebbare Behinderungen und Störungen durch IV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen von mehr als 200 Metern ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

Tabelle 24: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten

Verknüpfungsrelation	**max. Umsteigezeit** (mind. 50 Umsteiger in beide Richtungen pro Verkehrstag Mo-Fr)	**max. Umsteigezeit** (mind. 150 Umsteiger in beide Richtungen pro Verkehrstag Mo-Fr)
SPNV – Bus	15 Min.	10 Min.
Bus – Bus bzw. Bus – TaxiBus	10 Min.	7 Min.

An den Verknüpfungspunkten sind spezifisch die Mindestumsteigezeiten zu berücksichtigen, die von vielfältigen Einflüssen (z. B. bauliche Gestaltung der Verknüpfungsanlage, barrierefreie Nutzbarkeit, Verspätungsanfälligkeit, Auskunftssysteme) abhängig sind.

Im Folgenden sind die Verknüpfungspunkte dargestellt, die aus konzeptioneller Sicht für das ÖPNV-Gesamtangebot und die Verknüpfung der Teilräume von besonders hoher Relevanz sind. Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. Die Einordnung in drei Kategorien dient zur Prioritätenbildung bei konkurrierenden Verknüpfungen. Bei Zielkonflikten in der Anschlussbildung sind außerdem in Abstimmung mit dem Aufgabenträger (und ggf. unter Einbindung betroffener Nachbaraufgabenträger) die Prioritäten anhand der konkreten Fahrgastzahlen festzulegen.

Integrale Taktfahrpläne mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Hochsauerlandkreis vor allem auf den Achsen und Hauptverbindungen vorzusehen, die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen daran auszurichten.

Abweichungen von den dargestellten Anforderungen können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. So kann von der Anforderung einer betrieblichen Anschlusssicherung bei Taktfolgen von mindestens 30 Minuten abgewichen werden, sofern Fahrplan und Betriebskonzept erheblich beeinträchtigt würden.

Tabelle 25: Definition von Verknüpfungspunkten im Hochsauerlandkreis

Kategorie / Beschreibung	**Verknüpfungspunkte**	
Verknüpfungspunkt 1. Ordnung • Hauptumsteigepunkte mit systematischen SPNV-Bus- und Bus-Bus-Verknüpfungen	• Meschede Busbahnhof • Neheim-Hüsten Bahnhof • Neheim Busbahnhof	• Olsberg Bahnhof • Brilon Markt
Verknüpfungspunkt 2. Ordnung • Weitere Umsteigepunkte mit SPNV-Bus- und Bus-Bus-Verknüpfungen	• Arnsberg Bahnhof • Arnsberg Neumarkt • Arnsberg Europaplatz • Bestwig Bahnhof • Brilon-Stadt Bahnhof • Eslohe Busbahnhof • Hallenberg Heinrich-Hugo-Platz • Marsberg Bahnhof • Medebach Marktplatz • Medebach Küstelberg	• Meschede Freienohl Bahnhof • Olsberg-Bigge Bahnhof • Schmallenberg Habbel • Bad Fredeburg Sparkasse • Sundern Hauptstraße • Sundern Rathaus • Winterberg Bahnhof • Winterberg-Niedersfeld Steinkamp
Verknüpfungspunkt 3. Ordnung • Nebenumsteigepunkte (insbesondere Umsteigepunkte zwischen Regel- und bedarfsgesteuertem Angebot)		

4.3.8 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung und an die Produktprofilierung

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

Einzelne Fahrten, die insbesondere auf den Achsen und Hauptverbindungen vom regulären Linienweg abweichen, können dann vorgesehen werden, wenn die Bedienung von Einzelzielen (z. B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu wenigen Tageszeiten sinnvoll erscheint. Wenn möglich, sollten zeitlich parallele Fahrten (Verstärker etc.) den direkten und damit beschleunigten Linienweg bedienen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, einzelne Schüler-, Verstärker- und Expressfahrten können davon abweichen.

Für ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot hat es sich bewährt, das ÖPNV-Angebot nach Verkehrsaufgaben zu differenzieren (Produktprofilierung). Bei der Gestaltung des Liniennetzes ist dabei darauf zu achten, dass Schnell- und RegioBusse wegen ihrer überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kürzestem Weg und beschleunigt, geführt werden. Stadt- und OrtsBusse mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion, TaxiBusse, AnrufSammelTaxen und ggf. BürgerBusse sichern die flächendeckende Raumerschließung.

Der Einsatz von AnrufSammelTaxen, TaxiBussen und BürgerBussen ist wegen ihrer geringen Kapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf kleinere Teilräume sowie i. d. R. auf Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

Tabelle 26 gibt einen Überblick der bereits im Hochsauerlandkreis etablierten Produktformen im ÖPNV. Nicht alle Verkehre sind dabei Produkte, sondern nur die mit ihren Merkmalen klar profilierbaren Angebote.

Tabelle 26: Angebotsformen des Gesamt-ÖPNV im Hochsauerlandkreis

Produkt	Beschreibung
Produkte im SPNV	
RegionalExpress (RE)	Der RegionalExpress dient der schnellen Verbindung von Regionen und Städten entlang der Hauptverkehrsachsen im Schienenpersonennahverkehr. Er verbindet ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander und fährt als ergänzendes Produkt zur RegionalBahn.

Produkt	Beschreibung
RegionalBahn (RB)	Die RegionalBahn dient der Flächenerschließung und der Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region. Sie bildet das Grundnetz des regionalen Schienenpersonennahverkehrs.
Produkte im straßengebundenen ÖPNV	
SchnellBus (S)	SchnellBusse dienen der schnellen Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen und können auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenanbindung eingerichtet werden.
RegioBus (R)	RegioBusse sind Regionalbusse, die im Takt verkehren.
StadtBus (C)	StadtBusse sind Stadtverkehre, die im Takt verkehren.
NachtBus (N)	NachtBusse dienen insbesondere dem Freizeitverkehr und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende.
TaxiBus (T)	TaxiBusse ersetzen den Stadt-/ Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Linienhafte Bedienung mit Taxi und Kleinbus von festen Haltestellen in einem festgelegten Fahrplan nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung. Der TaxiBus sichert den Anschluss an Stadt-/ Orts- und Regionalbusse.
AnrufSammelTaxi (AST)	AnrufSammelTaxen ersetzen den Stadt-/ Orts- und Regionalbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage. Bedarfsorientiertes flächendeckendes Angebot mit Haustürbedienung beim Ausstieg mit Taxen oder Kleinbussen nach rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.
Weitere Angebotsformen im straßengebundenen ÖPNV	
Regionalbus	Regionalbusse dienen der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore. Sie übernehmen in Korridoren ohne ergänzenden StadtBus auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum.
Stadt-/ Ortsverkehr	Stadt- und Ortsverkehre übernehmen Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichern die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr.
BürgerBus	Der BürgerBus fährt in Kooperation mit dem regulären Linienverkehr in Bereiche, die mit großen Bussen fahrtechnisch nicht erreicht oder aus wirtschaftlichen Gründen nicht erschlossen werden können. Er dient der Erschließung von Stadt-/ Gemeindeteilen mit geringer Verkehrsnachfrage und verkehrt nach festem Fahrplan. Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer führen die Fahrten mit Kleinbussen durch.

4.3.9 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

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

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

- Ein pünktlicher Betrieb wird gewährleistet, wenn die im Fahrplan veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten eingehalten werden. Ziel ist, realistische Zielwerte (Pünktlichkeitsquote) für die im Kreis verkehrenden Bahn- und Buslinien zu definieren. Die Sicherung der Pünktlichkeit soll dabei jedoch nicht durch Streckung der Fahrpläne (Verlängerung der Reisezeiten), sondern in erster Linie durch Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden.
- Permanente Verspätungen sollen möglichst vermieden werden; hierzu sind regelmäßige Überwachungen des reibungslosen Betriebs durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen, um betriebliche Probleme zu identifizieren und zusammen mit den weiteren Beteiligten (Straßenbaulastträger, Aufgabenträger etc.) Lösungen zu entwickeln. Verspätungen lassen sich jedoch im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder bei plötzlich auftretenden unvorhersehbaren Ereignissen nicht immer vermeiden. Aus Sicht des Aufgabenträgers sind Verspätungen in der NVZ bis zu 3 Minuten sowie in der HVZ bis zu 5 Minuten zu tolerieren, sofern die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können.

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

Für den Hochsauerlandkreis gilt die landesweit gültige Mobilitätsgarantie NRW. Hier heißt es:

Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug oder ein Taxi zum Ziel nehmen. Voraussetzung für eine Kostenübernahme ist, dass das gewünschte Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten später an der Abfahrtshaltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben und es keine alternative Verbindung gibt. Außerdem darf es keine andere Fahralternative mit Bus und Bahn geben. Die Mobilitätsgarantie NRW greift nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen sowie bei Verspätungen, die während der Fahrt auftreten. Wird durch eine während der Fahrt auftretende Verspätung ein Anschluss verpasst, so greift die Garantie ebenfalls nicht. Hat hingegen ein Anschlussverkehrsmittel mehr als 20 Minuten Verspätung an der Umstiegshaltestelle, so kann die Mobilitätsgarantie NRW ab dieser genutzt werden.[56]

56 Siehe www.mobigarantie-nrw.de.

Die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erhalten eine besondere Bedeutung für abseits der Hauptkorridore gelegene Raumeinheiten sowie für die Tagesrandzeiten, aufgrund des zeitlich und örtlich begrenzten Angebots im Busverkehr. Folgende ergänzende Leistungen sind von den Verkehrsunternehmen über die landesweit gültige Mobilitätsgarantie NRW für den Hochsauerlandkreis den Fahrgästen anzubieten:

An allen Tagen ist das Halten auf Wunsch ab 20:00 Uhr vorzusehen. Damit können Fahrgäste auch zwischen den im Fahrplan veröffentlichten Haltestellen aussteigen, wenn es die Verkehrssituation zulässt (darüber entscheidet das Fahrpersonal im Einzelfall).

4.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen

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

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Kreisgebiet. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig.

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu beachten (vgl. Kapitel 5.1).

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion
- Kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssysteme für blinde und seh- und hörbehinderte Menschen
- Orientierungshilfen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet (z. B. Anbringen von Aufsteh-Hilfen)
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüber liegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten vorzusehen.

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

Tabelle 27: Kategorisierung der Haltestellen

Kategorie	Eigenschaft
Kategorie I	Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/ Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/ Bus, hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern ■ Meschede: Busbahnhof ■ Arnsberg: Neheim-Hüsten Bahnhof und Neheim-Busbahnhof ■ Olsberg: Bahnhof ■ Brilon: Markt
Kategorie II	Weitere Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen und durchschnittlicher Umsteigebedeutung: ■ Arnsberg: Bahnhof, Neumarkt, Europaplatz, Hüstener Markt ■ Bestwig: Bahnhof ■ Brilon-Stadt: Bahnhof ■ Eslohe: Busbahnhof ■ Hallenberg: Heinrich-Hugo-Platz ■ Marsberg: Bahnhof ■ Medebach: Marktplatz, Küstelberg ■ Meschede: Winziger Platz, Freienohl Bahnhof ■ Schmallenberg; Habbel, Schützenplatz, Bad Fredeburg Sparkasse ■ Sundern: Hauptstraße, Rathaus ■ Olsberg: Ruhrstraße, Bigge Bahnhof ■ Winterberg: Bahnhof, Pforte, Niedersfeld Steinkamp
Kategorie III	Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören) Mittleres bis geringeres Fahrgastaufkommen, geringe Umsteigebeziehungen
Kategorie IV	Haltestellen mit einem sehr geringen Fahrgastaufkommen

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

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

Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

	Kategorie			
Ausstattungsmerkmal	**I**	**II**	**III**	**IV**
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit				
Witterungsschutz und Sitzgelegenheit[57] für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	■	○*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	■	■	■	○*
Abfallbehälter	■	■	■	○
Fahrgastinformation				
Haltestellenmast/ -schild	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung[58]	■	■	■	■
Fahrplaninformationen an jedem Bussteig	■	■	■	■
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	○	-[1]	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	○	-[1]	-
behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit				
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	-*
Bushaltestellen in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	-*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung[59] (Bordhöhen: 16 bzw. 18 cm[60])	■	■	■	-*

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

58 Haltestellen sind nach Straßennamen, örtlich bekannten und wichtigen Zielpunkten wie öffentlichen Gebäuden, Kirchen, Plätzen etc. oder Ortsteilen zu benennen. Die Lage der Haltestelle muss aufgrund ihres Namens im Stadtplan in etwa auszumachen sein. Bei der Vermarktung von Haltestellenbezeichnungen durch Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass der o. g. örtliche Bezug im Haltestellennamen nicht verloren geht. Zudem sind Namen zu vermeiden, die ein öffentliches Ärgernis hervorrufen können. Namensänderungen sind im Vorfeld mit der jeweiligen Gemeinde und dem Aufgabenträger abzustimmen.

59 Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

60 Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Fall unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall 14 cm an Busbuchten.

	Kategorie			
Ausstattungsmerkmal	**I**	**II**	**III**	**IV**
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	-*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	-*
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	○*	○*	-*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	-	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)	■	■	■	-*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	○*
Barrierefreie Toiletten	○	1[61]	-	-
Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes)	■	■	■	○*
Videoüberwachung / Videoschutz[62]	-[1]	-	-	-
Notruf / Telefon (barrierefrei nutzbar)	■	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung[63]				
Fahrradabstellanlagen	■	■	-[1]	-[1]
Kurzzeitparkzonen	■	○	-[1]	-
Park-and-Ride-Stellplätze	■	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	○	-[1]	-	-

61 An Haltestellen der Kategorie II ist die Einrichtung bzw. Vorhaltung von (barrierefreien) WC im Einzelfall der örtlichen Situation (z. B. öffentliche WC im Nahbereich) zu klären.

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

63 Unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten.

	Kategorie			
Ausstattungsmerkmal	**I**	**II**	**III**	**IV**
Abschließbare Fahrradboxen	○	○	-[1]	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	-[1]	-	-	-
Fahrradverleihsystem	-[1]	-	-	-

Dem Straßenbaulastträger obliegt die Errichtung von Haltestellen sowie die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

Die Verkehrsunternehmen sind zuständig für die Anbringung und Instandhaltung der Haltestellenmasten- und Schilder[64] und haben die Haltestellen hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind durch das Verkehrsunternehmen nach Meldung unverzüglich zu ersetzen. Die Kommunen sind für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen verantwortlich. Mängel an Haltestellenflächen und Unterständen sind unverzüglich zu beseitigen.

Die Sicherstellung der Sauberkeit der Haltestellen erfolgt durch die Verkehrsunternehmen und die Kommunen. Die Verkehrsunternehmen sind für die Reinigung der angebrachten Kundeninformationen zuständig. Diese sind bedarfsabhängig zu reinigen. Die Kommunen sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas und Wartehäuschen zuständig. Ebenso sind die Kommunen für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer) zuständig.

Weiteres Ziel ist die Berücksichtigung der Aspekte zur Barrierefreiheit für die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme, sodass Informationen zu barrierefreien Reisemöglichkeiten angeboten werden können.

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

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

64 Verkehrszeichen 224 StVO.

4.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

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

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Hochsauerlandkreis eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen sind die jeweiligen Konzessionsinhaber und Betriebsführer zuständig.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Die folgende Tabelle 29 regelt die Ausstattungsstandards für Fahrzeuge für Verkehre im Linienbetrieb.

Merkmalausprägung	Kategorie
■ erforderliche Ausstattung ○ anzustrebende Ausstattung 1 im Einzelfall zu prüfen - nicht erforderliche Ausstattung * Bei Neuanschaffung erforderlich	Kategorie I: ÖPNV-Achsen Kategorie II: Hauptverbindungen und StadtBus-Systeme Kategorie III: Nebenverbindungen Kategorie IV: Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten (exklusive bedarfsgesteuerte Verkehre und BürgerBus-Linien)

■ **Tabelle 29: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge mit Einsatz im Linienbetrieb**

	Kategorie			
Ausstattungsmerkmal	**I**	**II**	**III**	**IV**
Fahrzeughöchstalter und Umweltanforderungen				
Maximales Fahrzeugalter	12 Jahre	12 Jahre	14 Jahre[65]	-
Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte[66]	■	■	○*	○*
Barrierefreiheit				
Barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben	■	■	■	■

65 Durch das Festsetzen des maximalen Fahrzeugalters auf 14 Jahre in Kategorie III ist sichergestellt, dass in der Laufzeit des NVP ab 2022 nur noch Fahrzeuge mit EURO 5 und höher vorgesehen sind.

66 Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand der anstehenden Vorbereitungen zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

	Kategorie			
Ausstattungsmerkmal	**I**	**II**	**III**	**IV**
Gut erreichbare Haltestangen- und Griffe in unterschiedlichen Höhen	■	■	■	■
Hilfen zum Einstieg und Beleuchtung (keine Mittelgeländer im Einstiegsbereich)	■	■	■	■
Gut erreichbare Haltewunschtasten, Signaltasten (innen und außen) für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl	■	■	■	○
Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion	■	■	○*	○
Sonderfläche für mindestens zwei Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen	■*	■*	○	○
Rampe an der Ausstiegstür	■*	■*	○*	○
Fahrgastinformation				
Außenanzeige von Liniennummer und Fahrtziel	■	■	■	■
Anzeige der nächsten Haltestelle(n) im Fahrzeug	■	■	■	○
Digitale Linienverlaufsanzeige im Fahrzeug (TFT)	■	■	○	-
Automatische Haltestellenansage	■	■	○	○
Lautsprecher (innen und außen)	■*	○	-	-
Sonstiges				
Reversiereinrichtung an allen Türen	■	■	■	■
Rutschfester Bodenbelag	■	■	■	■
Leistungsfähiges Heiz- und Belüftungssystem	■	■	■	■
Fest installierter Abfallbehälter	■	■	■	○
Bordrechner	■	■	■	○
Funkgerät/ Telefon mit Freisprecheinrichtung	■	■	■	○
Entwerter	■	■	■	○
Hardware mit Bluetooth-Schnittstelle für die mobil Info-App (BusAccess)	■	■	■	○
Möglichkeiten zur attraktiven Eigenwerbung (Plakathalter, Prospekthalter, etc.)	■	■	○	○
Kostenfreies WLAN	■*	○	-	-
Klimaanlage	○	○	-	-
Videoschutzeinrichtung	○	○	-	-

Platzangebot und Fahrgastkomfort

Von den Verkehrsunternehmen ist ein ausreichendes Platzangebot in den Verkehrsangeboten sicherzustellen. Die im Nahverkehrsplan definierten Bedienungsstandards dürfen dabei nicht unterschritten werden. Ein Überschreiten des Standards wird notwendig, wenn die Fahrgastnachfrage regelmäßig oberhalb der Richtwerte liegt.

Maßgebende Bezugsgröße ist der Kennwert maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt. Hierbei muss die unterschiedliche Ausprägung der Tagesgangkurven der Linien berücksichtigt werden (z. B. Linien mit dominierenden Nachfragespitzen versus Linien mit harmonischem Nachfrageverlauf über den Tag).

Bei Linien mit kurzem Laufweg ist der Kennwert für die gesamte Linie zugrunde zu legen. Bei langlaufenden Linien sind betrieblich sinnvolle Abschnitte zu bilden, für die jeweils abschnittsweise die Kennwerte zu ermitteln sind.

Der Richtwert ist als „Orientierungswert" zu verstehen. Er ist Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung.

- Wird regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) und ausgeprägt (mindestens mehr als 25 %) eine Nachfrage über dem Niveau der maximalen Besetzung erreicht, ist eine Angebotsverdichtung und/ oder eine Erhöhung der Kapazitäten zu prüfen.
  ➔ Zielsetzung „Gewährleistung des Fahrgastkomforts"

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

Tabelle 30: Richtwert maximale Besetzung der Fahrzeuge

Fahrzeug	maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt
Standardlinienbus 12 m	75 Personen
Großraumbus 15 m	95 Personen
Gelenkbus 18 m	120 Personen

Bei Großveranstaltungen und extremen Witterungslagen gelten die aufgeführten Richtwerte ausdrücklich nicht. Für die Spitzenzeiten im Schülerverkehr gelten die Aussagen gemäß Kapitel 4.3.17.

4.3.12 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

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

Tabelle 31: Standards Fahrpersonal

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
• Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache[67] • Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen • rechtliche Vorgaben (PBefG, BOKraft, DF Bus) kennen und anwenden • richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes. • Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte) • die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können • sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten • ordentliches, sauberes äußeres Erscheinungsbild • über die tariflichen Übergangsgebiete und über Sonderangebote (z. B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können • über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z. B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können	• Entlohnung des Personals nach Maßgabe eines einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrages nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten bei fortlaufender Umsetzung der tarifvertraglich vereinbarten Änderungen (gem. § 4 Abs. 2 TVgG NRW) • regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer und des Servicepersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (Mobilitätsberatung) • Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. • Schulung der Fahrer zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen und Kunden • Schulung der Fahrer zum energiesparenden Fahren und zu Erste-Hilfe-Maßnahmen • alle Fahrzeugführer sind regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen • bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal und/oder Fahrgäste ist Service-/ Sicherheitspersonal einzusetzen

4.3.13 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

Bei Störungen ist zwischen „geplanten“ und unvorhersehbaren Störungen zu unterscheiden. Unvorhersehbare Ereignisse (z. B. Straßensperrungen aufgrund von Verkehrsunfällen) können zu einer einmaligen Abweichung vom Fahrplan führen, für die planerisch keine Vorsorge getroffen werden kann. Bei etwaigen ad hoc-Ereignissen soll das Fahrpersonal Störungen an die Leitstelle melden, woraufhin Entscheidungen für den Betriebsablauf auch auf weiteren Linien getroffen werden können. So können z. B. bei kleineren Fahrplanabwei-

67 Siehe http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm: Gemeinsames Referenzniveau „Selbstständige Sprachverwendung B2“: *„Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“.*

chungen Linien an Verknüpfungspunkten zum Warten aufgefordert werden, wodurch Anschlüsse gesichert werden. An einigen Verknüpfungspunkten gewähren die Verkehrsunternehmen für ausgewählte Linien Anschlussgarantie.

Geplante Eingriffe im Straßennetz, die Störungen des Betriebs nach sich ziehen werden, sind rechtzeitig beim Aufgabenträger und beim Verkehrsunternehmen zu melden. Von Städten und Gemeinden initiierte Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen sind im Vorfeld mit den Verkehrsunternehmen und dem Hochsauerlandkreis abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren.

Die Straßenbaulastträger sind verantwortlich für eine störungs- und mangelfreie Straßeninfrastruktur. Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV und die Verkehrsunternehmen wirken durch Anzeige von Mängeln und Schäden auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Die Anforderungen zur Weitergabe der Informationen bis zum Fahrgast werden im Kapitel 4.3.14 dargestellt. Bei permanent wiederkehrenden Veranstaltungen sind dauerhaft installierte Ersatzhaltestellen auf der Umleitungsstrecke vorzusehen.

Die Beschleunigung des ÖPNV ist z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und/ oder Beschleunigung an Lichtsignalanlagen und/ oder Abbau von Störpotenzialen auf dem Fahrweg weiter zu verfolgen (siehe hierzu Kapitel Maßnahmenkonzeption). Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der zentralen Haltestellen und ZOBs in den Kernstädten der zentralen Orte im Hochsauerlandkreis.

4.3.14 Anforderungen an Information und Vertrieb

Öffentlicher Nahverkehr ist insbesondere für Erstnutzer eine erklärungsbedürftige Dienstleistung. Daher ist es eine wichtige Aufgabe für den Kreis als Aufgabenträger sowie die Verkehrsunternehmen, neue Kunden mit den erforderlichen Informationen zu versorgen, die für eine Erstnutzung des ÖPNV notwendig sind. Ebenso sind aber auch bestehende Kunden umfangreich und aktuell über das Angebot und dessen Veränderungen zu informieren und zu beraten. Nur wenn die notwendigen Informationen leicht zu erhalten sind, können potenzielle Neukunden dauerhaft für den ÖPNV gewonnen werden.

Eine aktuelle, umfassende und richtige Information der (potenziellen) Fahrgäste ist somit entscheidende Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon oder Internet. Derzeit findet unter dem Phänomen der Digitalisierung eine Verlagerung innerhalb der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in

Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

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

Es kommen folgende Informations- und Vertriebswege in Betracht:

- Information- und Buchungsservice über Telefon oder Internet,
- Information und Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen,
- Informations- und Verkaufsstellen sowie Mobilitätszentralen,
- Vertrieb über stationäre Fahrscheinautomaten.

Information und Vertrieb per Telefon und Internet

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

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

Tabelle 32: Standards Information über Telefon und Internet

Kategorie	Standards/ Messgrößen
Information per Telefon	• Für die telefonische Kundeninformation wird mindestens die landesweit einheitliche „Die Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ eingesetzt. • Die Erreichbarkeit der telefonischen personenbedienten Fahrplan- und Tarifauskunft ist an allen Wochentagen ganztägig zu gewährleisten. • Die bereitzustellende Kapazität hat sich an der tageszeitlich schwankenden Zahl der Anrufe auszurichten. Sicherzustellen ist, dass 80 % der Anrufer im ersten Versuch bedient werden. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

Kategorie	Standards/ Messgrößen
Information und Vertrieb per Internet	• Das gesamte Internetangebot ist barrierefrei auszugestalten (barrierefreies Internetangebot). • Die Fahrplanauskunft per Internet (z. B. EFA bzw. HAFAS) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist auch eine Tarifauskunft anzubieten. • Informationen zu aktuellen Änderungen (z. B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) sind innerhalb von 24 Stunden in das System einzupflegen. • Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf den Homepages der Verkehrsunternehmen laufend aktuell darzustellen. Eine Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft ist anzustreben. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen. Für den Fahrscheinkauf (Zeitkarten) per Internet sind geeignete Lösungen zu finden. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen sind die Fahrpläne aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten. • Anzubieten sind weiterhin Infos zu Zuständigkeiten und Ansprechpartnern. • Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch das Internet abrufbar sein. • Es soll eine kreisweite Informations-App mit automatisierten Informationen etabliert werden; im Sinne der Barrierefreiheit auch mit akustischer Ansage.
Buchung per Telefon und Internet	• Für die Buchung von Fahrten bedarfsgesteuerter Angebote (Anruf-Sammel-Taxi und TaxiBus-Fahrten) im Kreisgebiet ist eine einheitliche, aus dem Festnetz und dem Mobilfunknetz gleichermaßen erreichbare Telefonnummer anzustreben. • Für die verschiedenen Angebote ist eine einheitliche Buchungsfrist vorzusehen. Diese darf maximal eine Stunde betragen, eine Verkürzung auf einheitlich 30 Minuten ist anzustreben. • Die Buchungsmöglichkeit per Internet ist anzustreben. Ergänzend ist eine entsprechende App zu entwickeln. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

Neben den genannten Wegen der Informationsweitergabe soll das bereits bestehende Angebot an Mobilitätspaten im Hochsauerlandkreis gepflegt und ausgeweitet werden. Mobilitätspaten stehen vor Ort, telefonisch und per E-Mail bei allen Fragen rund um Bus und Bahn zur Verfügung. Mobilitätspaten sind ehrenamtliche Berater und Ansprechpartner für alle Menschen, die Bus oder Bahn nutzen möchten.

Service in den Bussen

Bezüglich der Qualitätsstandards zur Serviceorientierung, zur Informiertheit, zum äußeren Erscheinungsbild und zu sonstigen Qualifikationen der in den Verkehrsunternehmen Beschäftigten mit Kundenkontakt wird auf das Kapitel 4.3.12 verwiesen.

■ **Tabelle 33: Anforderungen an den Service in den Bussen**

Kategorie	Standards/ Messgrößen
Fahrgastinformation	• Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zu Fahrzeiten, Anschlüssen und Tarifen im Bedienungsgebiet und berät den Fahrgast hinsichtlich seines Fahrtwunsches. • Es besteht für den Fahrer die Möglichkeit, fahrgastbezogene Informationen über eine Leitstelle zu beschaffen bzw. an diese weiterzugeben. • Das Fahrpersonal ist über aktuelle Änderungen informiert und gibt diese ohne Aufforderung an die Fahrgäste weiter.
Fahrscheinverkauf	• In allen Fahrzeugen im Gebiet des Hochsauerlandkreises werden Fahrausweise des Bartarifs verkauft. Hierzu sind die Fahrzeuge mit Fahrausweisdruckern und Entwertern auszurüsten. • Neben dem Westfalen-Tarif wird der NRW-Tarif (nur Pauschalpreistickets mit Ausnahme SchönesJahrTicket (NRW) sowie das Schönes-Wochenende-Ticket) verkauft. In Grenzräumen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften/ -verbünden sollen auch deren Tarife verkauft werden können. • In den Fahrzeugen ist die bargeldlose Bezahlung perspektivisch zu ermöglichen.

Verkaufsstellen und Mobilitätszentralen

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

Im Hochsauerlandkreis soll ein flächendeckendes Netz zur Beratung und Bewerbung des ÖPNV entwickelt werden. Dazu sollen bereits bestehende Verkaufsstellen sowie Einrichtungen wie Bürgerbüros, Touristinformationen etc. genutzt und bei Bedarf punktuell ausgebaut werden.
Ziel ist ein Service mindestens in allen Grund- und Mittelzentren in der Nähe zentraler Haltestellen, über den potenzielle Nutzer ein Grundangebot an Kundeninformationen zum ÖPNV sowie die gängigen Fahrausweise erlangen können. Für detaillierte Fragen ist eine intensive Vernetzung mit den Verkehrsunternehmen anzustreben. Diese sind auch für die Schulung des Personals verantwortlich.

- An Hauptverknüpfungspunkten sollen sich darüber hinaus zukünftig Mobilstationen entwickeln, die umfassende Information und Beratung zum öffentlichen Verkehrsangebot bieten und das gesamte Fahrscheinsortiment vertreiben. Die vorhandenen Mo-

bilstationen (Medebach und Meschede) sowie Beratungs- und Verkaufsstellen im Kreis (z. B. Marsberg Bahnhof) sollen dabei evaluiert und etabliert werden.

- Mittels Info-Bussen kann temporär auch an weiteren Standorten des Kreises flexibel auf das ÖPNV-Angebot aufmerksam gemacht und hierzu beraten werden, z. B. im Rahmen von Veranstaltungen und Festen.

Tabelle 34: Anforderungen an den stationären Service

Kategorie	Standards/ Messgrößen
Verkaufsstellen	• Die Verkaufsstellen erfüllen mindestens folgende Aufgabe: Grundangebot an Kundeninformationen, Verkauf der gängigen Fahrscheine, Ausgabe/ Verkauf von Medien. Anzustreben ist die Möglichkeit der elektronischen Fahrplanauskunft in den Verkaufsstellen. Die Verkaufsstellen sollen zu nachfragerelevanten Zeiten geöffnet haben. Die Verkaufsstellen sind durch eine einheitliche Außenwerbung kenntlich zu machen. Sie können in Kooperation mit den Bürgerbüros und Tourist-Informationen eingerichtet werden.
Mobilitätszentralen	• Mobilitätszentralen liegen in verkehrsgünstiger Innenstadtlage an Bahnhöfen/ ZOB. Sie können durch die Verkehrsunternehmen oder z. B. in Kooperation mit den Fahrkartenausgaben und Reiseagenturen betrieben werden. Mobilitätszentralen erfüllen mindestens folgende Aufgaben: umfassende Beratung über das ÖPNV- und SPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif etc.), Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben/ Verkauf von Medien, Entgegennahme von Beschwerden/ Reklamationen. Die Mobilitätszentralen sollen Besuchern den Zugang zur elektronischen Fahrplanauskunft ermöglichen, sodass diese Fahrplaninformationen selbständig ausdrucken können. Zur individuellen Planung sollen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Beratung in der Mobilitätszentrale angeboten werden. • Die Mobilitätszentralen sollen zu nachfragerelevanten Zeiten geöffnet haben. Die Personalausstattung soll sich an der Kundennachfrage orientieren.
Info-Monitore	• Die Ausstattung von zentralen Einrichtungen in den Städten und Gemeinden des Hochsauerlandkreises mit Monitoren mit dynamischen Fahrgastinformationen („Abfahrtsmonitore“) ist wünschenswert.
Stationäre Fahrscheinautomaten	• Neben dem Westfalen-Tarif wird der NRW-Tarif (nur Pauschalpreistickets mit Ausnahme SchönesJahrTicket (NRW) sowie das Schönes-Wochenende-Ticket) verkauft. In Grenzräumen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften/ -verbünden sollen auch deren Tarife verkauft werden können.

Printmedien

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

- eindeutig, klar und schnell verständlich,
- übersichtlich, anschaulich und gut lesbar,
- wiedererkennbares Design.

Tabelle 35: Anforderungen an die Printmedien

Kategorie	Standards/ Messgrößen
Fahrplanbuch	• Es ist ein Fahrplanbuch für das gesamte ÖV-Angebot zu erstellen. Dieses soll in Teilausgaben veröffentlicht werden und nicht in einem Fahrplanbuch für das gesamte Kreisgebiet. Die Fahrplanbücher sind jeweils zum Fahrplanwechsel neu zu erstellen. Sie enthalten neben Netzplänen, Fahrplänen und Tarifinformationen auch Informationen zum barrierefreien Angebot sowie zum Serviceangebot wie z. B. Informations- und Vertriebsstellen.
Liniennetzpläne	• Es ist ein Liniennetzplan für das gesamte ÖV-Angebot im Kreisgebiet einschließlich der kreisgrenzüberschreitenden Verbindungen zu erstellen. • Für alle Stadtverkehre sind separate Stadtliniennetzpläne auszugeben.
Pocket-Folder	• Für SchnellBus-Linien, NachtBus-Linien und wichtige Regional-Linien sind die Fahrplaninformationen in Einzeldarstellungen (Pocket-Foldern o. ä.) bereitzustellen. Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten.
Plakate	• Über wichtige Änderungen im ÖPNV-Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz, langfristige Baustellen usw.) ist durch Aushang entsprechender Plakate in den Bussen rechtzeitig zu informieren.
Presse	• Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o. ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse zeitnah zu veröffentlichen.

Kategorie	Standards/ Messgrößen
Vertrieb und Verfügbarkeit	• Fahrplanbuch, Liniennetzplan, Stadtliniennetzplan und Pocket-Folder werden über die Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ganzjährig vertrieben. Neben der persönlichen Abholung ist eine telefonische/ schriftliche Bestellung mit Zusendung per Post möglich. • Ein Vertrieb der Medien über weitere Stellen wie etwa Bürgerbüros ist wünschenswert. • Fahrplanbücher und Liniennetzpläne werden mindestens für die Dauer von 4 Wochen nach ihrer Veröffentlichung in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen angeboten. • Die Auflagen sind so zu bemessen, dass eine lückenlose Verfügbarkeit der Medien gewährleistet ist. • Die Fahrplanmedien werden kostenlos abgegeben.

Anforderungen an barrierefreie Fahrgastinformation und Serviceleistungen

Die barrierefreien Mobilitätsketten sind von barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sollen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast bereitgestellt werden („Zwei-Sinne-Prinzip“). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sollen auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.
- Akustische Informationen: ausreichende, dynamisch anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und differenzierbarer Sprachklang für außerordentliche Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Fahrplanbücher und Liniennetzpläne müssen ausreichend große, lesbare Schriften aufweisen.

Neue Möglichkeiten der barrierefreien Information bieten Smartphone-Lösungen, wie die App „mobil info“. Die Bordgeräte der Busse senden Daten zu Fahrplan, zur Pünktlichkeit und zu Haltestellen per Bluetooth an Smartphones und spezielle Handgeräte, wodurch den Fahrgästen barrierefreie Informationen zur Verfügung gestellt werden.[68]

4.3.15 Anforderungen an das Marketing

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

4.3.16 Tarif

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist zu gewährleisten.

Im Nahverkehrsraum gilt der Westfalen-Tarif, der ab 2017 unternehmensneutral eine durchgängige Nutzung aller Verkehrsmittel im Nahverkehr im gesamten Raum Westfalen-Lippe (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) mit nur einem Ticket erlaubt.[69]

Auf Basis der positiven Erfahrungen mit Netzkarten, wie z. B. 60plusAbo für Senioren, Fun-Ticket für Jugendliche oder 9 Uhr MonatsTicket für das Stadtnetz, ist die Entwicklung weiterer attraktiver Netzkarten im Sinne von Flatrate-Angeboten anzustreben.

Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften bestehen und sind sicherzustellen.

Seit Januar 2017 gibt es darüber hinaus im Hochsauerlandkreis das MobiTicket als Variante des Sozialtickets. Das Ticket konnte in kurzer Zeit durch eine hohe Nachfrage im Markt etabliert werden und soll bei entsprechender Finanzierung durch Landesförderung und Eigenanteile der Nutzer dauerhafter Bestandteil des Tarifsystems werden.

Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen, an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe oder bei anderen Vertriebspartnern erworben werden (siehe hierzu auch Kapitel 4.3.14).

---

68 Siehe: http://busse-und-bahnen.nrw.de/fileadmin/user_upload/dokumente/06_Presse/Flyer_Kreis_Soest_druckfertig.pdf.

69 http://westfalentarif.de/fileadmin/redaktion/download/NWL_BR_WFT-Ansicht-Jun15.pdf.

Der Ausbau des Sortiments elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten im Rahmen von Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen ist anzustreben.

Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein.

Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

4.3.17 Anforderungen an den Schülerverkehr

Schülerverkehre haben eine besondere Bedeutung für den ÖPNV in der Region. Der Schülerverkehr ist insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Die Schülerbeförderung muss daher integraler Bestandteil des nach §42 PBefG genehmigten Linienverkehrs bleiben.

Aufgrund raumstruktureller und demografischer Veränderungen der letzten Jahre sind die Rahmenbedingungen für den Schülerverkehr schwieriger geworden. Folgende Aspekte sind dabei besonders bedeutend und wirken sich überwiegend negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus:

- Durch den demografischen Wandel gehen die Schülerzahlen zurück und damit zusammenhängend auch die Einnahmen der Verkehrsunternehmen in der Schülerbeförderung: Häufig sind noch die gleichen Relationen zu bedienen, um Schüler von ihrem Wohnort zum Schulstandort zu bringen, aber es werden weniger Personen befördert, so dass die zu erbringende Verkehrsleistung gleich bleibt, jedoch die Erlöse sinken.
- Veränderungen der Schullandschaft mit der Ausweitung von Ganztagsunterricht, Standortschließungen, Schulfusionen und Kooperationen sowie die Einrichtung besonderer Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich) veränderten Schülerströmen. Damit gehen tendenziell ausgeweitete Einzugsbereiche, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit, weitere Wege und insgesamt ein gesteigerter Beförderungsaufwand einher.
- Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung nehmen von Seiten der Schulen, der Elternschaft und der Gesellschaft allgemein fortwährend zu.
- Die zunehmenden spezifischen Anforderungen der Schülerbeförderung auf der einen Seite, wie auch die Anforderungen an die Beförderung für andere Fahrtzwecke (vor allem Berufs- und Freizeitverkehre) auf der anderen Seite, führen zu einer schwieriger werdenden Kombination bzw. Integration der einzelnen Fahrtzwecke.

Lösungsansätze zur Verbesserung der Bedingungen sowie der Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung können sein:

- eine intensive und frühzeitige Abstimmung zwischen Schulen und Verkehrsunternehmen von Unterrichtszeiten der verschiedenen Schulen an einem Schulstandort,
- eine möglichst kreisweite abgestimmte Planung der beweglichen Ferientage,

- die weitere Zentralisierung von Schuleinrichtungen an gemeinsamen Standorten sowie
- der weitere Ausbau schulischer Angebote zur effektiven Nutzung von Wartezeiten.

Die in NRW geltende Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) definiert die Standards in der Schülerbeförderung im Linienverkehr und gilt für die Beförderung zur nächstgelegenen öffentlichen Schule.

Tabelle 36: Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr

Kategorie	Standards / Messgrößen
Einfache Entfernung (SchfkVO[70] konform)[71]	• Grundschulen: ab 2 km Schulweg • Sekundarstufe 1: ab 3,5 km Schulweg • Sekundarstufe 2: ab 5 km Schulweg
Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	• Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor ist für Schüler der Grundschule und entsprechenden Klassen der Förderschule und des Förderschulkindergartens zumutbar, wenn dieser 1 km nicht übersteigt. • Bei allen anderen Schulformen und Klassen ist ein Fußweg bis zu 2 km zur nächsten Haltestelle zumutbar.
Maximale Entfernung zwischen Wohnsitz und Haltestelle	• Der Fußweg zwischen Haltestelle und Wohnsitz ist für Schüler der Grundschule und entsprechenden Klassen der Förderschule und des Förderschulkindergartens zumutbar, wenn dieser 1 km nicht übersteigt. • Bei allen anderen Schulformen und Klassen ist ein Fußweg bis zu 2 km zur nächsten Haltestelle zumutbar.
Maximale Dauer des gesamten Schulwegs innerhalb des Kreisgebiets (Hin- u. Rückweg) zur nächstgelegenen Schule vom Wohnstandort	• Grundschulen und entsprechende Klassen der Förderschulen sowie Förderschulkindergarten: nicht mehr als eine Stunde • Weiterführende Schulen: nicht mehr als drei Stunden
Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende und Busabfahrt vergehen darf	• Grundschulen und entsprechende Klassen der Förderschulen sowie Förderschulkindergarten: nicht mehr als 45 Minuten
Startzeit der frühest möglichen Busabfahrt	• In der Regel nicht vor 06:00 Uhr

70 Schülerfahrkostenverordnung.
71 Es besteht kein Anspruch auf Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes, sondern auf Kostenübernahme, sofern ein ÖPNV-Angebot existiert.

Bei der Planung des ÖPNV-Angebotes entsprechend den vorgenannten Mindeststandards spielen folgende weitere Aspekte eine wichtige Rolle:

- Die Bedienung der Haltestellen für den Schülerverkehr erfolgt möglichst auf dem Hauptlinienweg einer Linie.
- Grundsätzlich sollen die Linien entlang der Achsen und Hauptverbindungen in der Taktlage, die für die Aufnahme der Verknüpfungen z. B. zum SPNV relevant sind, verkehren; Abweichungen hiervon für die Belange des Schulverkehrs sind auf diesen Linien auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- Im Ausnahmefall können lokale Ergänzungslinien für die Belange des Schülerverkehrs eingerichtet werden, wenn die Integration der Schülerfahrten in eine reguläre Linie deutliche Abweichungen des Hauptlinienwegs mit einem wenig transparenten Fahrplan ergeben würde.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll die maximale Besetzung eines Fahrzeugs 75 Personen[72] (Standardlinienbus), 95 Personen (15 m-Bus) bzw. 120 Personen (Gelenkbus) nicht überschreiten.

Zu den Spitzenverkehrszeiten im Schülerverkehr (zwischen ca. 06:30 und 08:00 Uhr und zwischen ca. 12:00 und 15:30 Uhr) können aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und bestimmter planerischer Überlegungen die genannten Richtwerte für kurze Streckenabschnitte überschritten werden. Die zugelassene maximale Anzahl von Sitz- und Stehplätzen in den Fahrzeugen darf jedoch nicht überschritten werden.

4.3.18 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

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

Die Maßnahmenträgerschaft für solche Systeme liegt dabei nicht beim Hochsauerlandkreis, wohl aber die Koordination und ggf. Förderung derartiger Angebote. Sofern solche Systeme eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich Tarif, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilstation[73] integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/ Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden. Sinnvollerweise ist die Einführung von Sharing-Angeboten mit einem Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Verwaltungseinrichtungen sowie ggf. Schulen zu koppeln.

72 Ansatz: Standard-Linienbus mit 32 Sitz- und 74 Stehplätzen laut Herstellerangabe eines Herstellers (modellabhängig leichte Abweichungen möglich).

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

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen". Der Aufgabenträger koordiniert das kommunale Mobilitätsmanagement und fördert die Bildung von Netzwerken in den Bereichen Schule, Wirtschaft und Verwaltung. Dies erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure zur Entwicklung von Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

4.4 Qualitätsmanagement

4.4.1 Grundlagen

Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen. Die nachfolgend im Nahverkehrsplan beschriebenen Verfahren beinhalten dabei ausschließlich das Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsinhaber.

Das Qualitätsmanagement umfasst

- die Qualitätsfestlegung,
- die Qualitätskontrolle und -messung,
- das Qualitätsberichtswesen sowie
- die Qualitätssicherung.

Die Qualitätsfestlegung erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung" im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Direktvergabe oder wettbewerbliche Vergabe) werden die Anforderungen in der Vorabbekanntmachung oder ggf. in den Vergabeunterlagen präzisiert. Diese Anforderungen sind dann verbindlich für die gesamte Laufzeit. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren (Genehmigungswettbewerb) definiert der Aufgabenträger ebenfalls über den Nahverkehrsplan und/oder die Vorabbekanntmachung seine Anforderungen. Für die Realisierung ist jedoch entscheidend, welche Qualitäten der siegreiche Antragssteller mit seinem Antrag als „verbindliche Zusicherung" fixiert hat bzw. welche Anforderungen im Genehmigungsbescheid enthalten sind (siehe § 12, Abs. 1a PBefG). Die zugesicherten Qualitäten des siegreichen Antrages können dabei auch unter den Anforderungen des Nahverkehrsplans bzw. der Vorabbekanntmachung bleiben, wenn der Aufgabenträger mangels besserer Anträge sein Einvernehmen erteilt (siehe § 13, Abs. 2a Satz 2 PBefG). Von diesen zugesagten Qualitäten darf während der Genehmigungslaufzeit nicht abgewichen werden. Sie werden als Auflage Bestandteil der Genehmigung (siehe § 15, Abs. 3 PBefG). Die Nichterfüllung wird als Ordnungswidrigkeit, z. B. mit Bußgeldern, sanktioniert (siehe § 61, Abs. 1 Nr. 1 BPefG).

Mit der Festlegung von Qualitätsanforderungen in seinem Nahverkehrsplan gibt der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis den potenziellen Antragstellern wesentliche Hinweise, welche Qualitäten für einen siegreichen Antrag von Bedeutung sein können. Vor diesem Hintergrund beschreibt der Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung, welche Leistungen des Genehmigungsinhabers er im Qualitätsmanagement „erwartet".

Während bei Direktvergaben und bei wettbewerblichen Vergaben der Aufgabenträger „Herr des Verfahrens" ist, liegt bei Genehmigungswettbewerben die Entscheidung bei der Bezirksregierung.

Bei der Qualitätskontrolle ist hinsichtlich der Ausrichtung ebenfalls zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDLA) zu differenzieren (siehe Tabelle 37). Bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren kann (von der Genehmigungsbehörde und/ oder dem Aufgabenträger) im Hinblick auf die Qualitätssicherung nur die Erfüllung der Qualitäten kontrolliert werden, welche das Verkehrsunternehmen mit seinem Genehmigungsantrag zugesichert hat bzw. die im Genehmigungsbescheid aufgeführt sind. Der Aufgabenträger kann auf seinen Wunsch in die Kontrolle der Qualitätserfüllung eingebunden werden (siehe § 15, Abs. 3 PBefG). Die Genehmigungsbehörde muss dies jedoch mit entsprechenden Auflagen in der Genehmigung absichern.

Bei einem ÖDLA kann die Qualitätskontrolle neben der Erfassung der grundsätzlichen Leistungserfüllung (Nichtleistung) auch die Erfassung einer minderwertigen Leistungserbringung (Schlechtleistung) bzw. das Erreichen von festgelegten Qualitätszielwerten umfassen. Die betrifft folgende Qualitäten:

- technische Qualitäten (z. B. Fahrzeugstandards),
- objektive Qualität (z. B. Zielwerte Pünktlichkeit),
- kundenseitig empfundene subjektive Qualitäten (z. B. Freundlichkeit des Fahrpersonals).

Anstelle eigener Kontrollen bzw. Messungen durch den Aufgabenträger wird die Qualitätskontrolle für den ÖDLA meist vollständig oder teilweise als Qualitätsnachweis dem Verkehrsunternehmen übertragen. Das Unternehmen weist somit durch geeignete, vom Aufgabenträger im ÖDLA festgelegte Verfahren in fixierten Zyklen die Qualitätserfüllung nach.

Die vom Verkehrsunternehmen zu erstellenden Qualitätsberichte sind das Instrument zur Dokumentation der Qualitätserfüllung gegenüber dem Aufgabenträger. Bei einem ÖDLA werden Form, Inhalt und Termine in den Vergabeunterlagen festgelegt. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren kommt ein solcher Qualitätsbericht nur zum Tragen, wenn dieser verbindlich vom Unternehmen mit dem Antrag zugesichert wurde. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan seine Anforderungen an die Qualitätskontrolle und -nachweise formuliert. Dadurch erhält der Antragsteller die Botschaft, dass aus Sicht des Aufgabenträgers zu einem genehmigungsfähigen Antrag auch die Kontrolle und der Nachweis der Qualitätserfüllung gehören.

Der Schwerpunkt der Qualitätssicherung liegt im Falle der (wiederholten) Unterschreitung der Vorgaben bzw. der Qualitätsversprechen auf Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung im vereinbarten Niveau.

Bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsleistungen werden zur Sanktionierung von den Aufgabenträgern schwerpunktmäßig Vertragsstrafen und Maluszahlungen verhängt. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgt die Sanktionierung durch die Genehmigungsbehörde. Hierzu ist insbesondere eine regelmäßige Information durch den Aufgabenträger über seine Kontrollergebnisse zielführend.

Zusammenfassend wird die Wirksamkeit der Qualitätsmanagement-Instrumente so eingeschätzt, dass der Aufgabenträger bei wettbewerblichen Vergaben bzw. bei Direktvergaben die Qualität in seiner Hoheit umfassend steuern kann. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren sind die Möglichkeiten der direkten Steuerung wesentlich geringer. Hier ist, soweit es nicht zu einer verbindlichen „Qualitätsvereinbarung“ kommt, die Genehmigungsbehörde unmittelbar zuständig.

4.4.2 Anforderungen des Hochsauerlandkreises

Qualitätsfestlegung

Die Festlegung der aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlichen Qualitäten und Standards erfolgt im Nahverkehrsplan. Diese Anforderungen können in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen präzisiert werden.

Bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren erwartet der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis von den Antragstellern die verbindliche Erklärung im Genehmigungsantrag, dass sie eine Qualitätsvereinbarung mit dem Aufgabenträger unterzeichnen. Diese Qualitätsvereinbarung wird zukünftig bei anstehenden Genehmigungswettbewerben als ergänzendes Dokument Bestandteil der Vorabbekanntmachung.

Qualitätskontrolle

Die Qualitätskontrolle soll aus Sicht des Aufgabenträgers grundsätzlich in der Hand der Genehmigungsinhaber liegen. Bei den direkt bzw. wettbewerblich vergebenen Verkehren wird in den Vergabeunterlagen das Verfahren festgelegt. Grundsatz ist, dass vom Verkehrsunternehmer die Qualität selbst kontrolliert und in Form von Qualitätsberichten darlegt wird. Die Qualitätskontrolle besteht dabei aus vier Bausteinen (Instrumente, siehe Tabelle 38):

- direkte Messung,
- Mystery Shopping,
- Kundenzufriedenheitsbefragungen,
- Kundenhinweise.

Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren wird die Qualitätskontrolle und -dokumentation in der gleichen Ausprägung erwartet (Festlegung in der Qualitätsvereinbarung).

Offene und verdeckte Kontrollen des Aufgabenträgers werden nur vorgesehen, wenn der Wahrheitsgehalt der Qualitätsberichte angezweifelt wird.

Qualitätssicherung

Als Maßnahmen zur Qualitätssicherung werden vom Aufgabenträger folgende Maßnahmen vorgesehen:

- turnusmäßiger Arbeitskreis „Qualitätsmanagement“ (i. d. R. im zeitlichen Kontext mit dem jährlichen Qualitätsbericht),
- anlassbezogene Arbeitsgespräche mit Fixierung von Maßnahmen und Fristen,
- bei permanenter Nichterfüllung Erstellung eines Maßnahmenplan durch das Verkehrsunternehmen, aus dem ersichtlich wird, mit welchen Maßnahmen bis wann eine messbare Qualitätsverbesserung bzw. der Zielwert erreicht wird.

- **Tabelle 37: Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements**

eigenwirtschaftliche Verkehre (Genehmigungswettbewerb)	öffentliche Dienstleistungsaufträge (Direktvergaben bzw. wettbewerbliche Vergaben)
Qualitätsfestlegung	
Auflage der verbindlich zu erfüllenden Leistungen und Qualitäten im Genehmigungsbescheid auf Basis des Antrages des siegreichen Verkehrsunternehmens (Hinweis: Nahverkehrsplan und/ oder Vorabbekanntmachung sind von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen (§8, Abs. 3a PBefG)) Aufgabenträger erwartet Abschluss einer Qualitätsvereinbarung mit dem Genehmigungsinhaber (Qualitätsvereinbarung als verbindlicher Bestandteil des Antrages)	verbindliche Festlegung der Leistungen und Qualitäten in den Vergabeunterlagen (Vertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen)
Qualitätskontrolle	
Angestrebte Variante: Genehmigungsinhaber prüft Qualität in eigener Regie und legt die Ergebnisse dem Aufgabenträger in Qualitätsberichten dar, wenn dies im Genehmigungsantrag zugesichert wurde (Qualitätsvereinbarung) Alternativvariante (wenn Qualitätsvereinbarung nicht zustande kommt): Aufgabenträger prüft Erfüllung der zugesicherten und verbindlich zu erfüllenden Leistungen und Qualitäten laut Genehmigungsbescheid bzw. laut Qualitätszusage des Genehmigungsinhabers.	**Direktvergabe:** Aufgabenträger lässt kontinuierlich mit verschiedenen Instrumenten (siehe Tabelle 38) vom Verkehrsunternehmen die Qualität der Leistungserbringung im Hinblick auf - Schlecht- und Minderleistungen - Nichtleistungen - Erreichen von festgelegten Zielwerten überwachen und dokumentieren **wettbewerbliche Vergabe:** Mix aus Kontrollen des Aufgabenträgers und Nachweis der Qualitätserfüllung durch Verkehrsunternehmen
Qualitätsberichte	
Qualitätsbericht wenn dieser laut Qualitätszusage des Genehmigungsinhabers vorgesehen ist	monatliche, quartalsweise oder jährliche Qualitätsberichte des Verkehrsunternehmens entsprechend der Vorgaben des ÖDLA

eigenwirtschaftliche Verkehre (Genehmigungswettbewerb)	öffentliche Dienstleistungsaufträge (Direktvergaben bzw. wettbewerbliche Vergaben)
Qualitätssicherung	
Angestrebte Variante: in der Qualitätsvereinbarung fixierte Verfahren zur Beseitigung der festgestellten Mängel bzw. zur Erfüllung der Zielwerte (z. B. Gespräche mit Verkehrsunternehmen, gemeinsam festgelegte Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung); Alternativvariante (wenn Qualitätsvereinbarung nicht zustande kommt): regelmäßige (ggf. wiederholende) Information der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) über Schlecht- bzw. Nichterfüllung der verbindlich zugesicherten Qualitäten.	**Direktvergabe:** im ÖDLA fixierte Verfahren zur Beseitigung der festgestellten Mängel bzw. zur Erfüllung der Zielwerte (z. B. Gespräche mit Verkehrsunternehmen, gemeinsam festgelegte Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung); **wettbewerbliche Verfahren:** Vertragsstrafen und Maluszahlungen bei Schlecht- und Minderleistungen bzw. Nichtleistungen

■ **Tabelle 38: Instrumente der Qualitätskontrolle**

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
Regelfall			
Direkte Messung	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber	Auswertung der Daten aus kontinuierlichen Erfassungen des Verkehrsunternehmens (RBL, Zählsysteme) und Abgleich der Zielerfüllung anhand festgelegter Zielwerte: ■ Pünktlichkeit ■ Fahrtausfälle ■ Anschlusssicherheit (Pünktlichkeit an festgelegten Anschlussknoten) ■ Überlastung ■ Inanspruchnahme der „Mobilitätsgarantie NRW“ ■ Anteil Niederflurfahrzeuge an den durchgeführten Fahrten	■ permanente Erfassung ■ monatlicher Nachweis über Status-Bericht

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
Mystery Shopping	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber (ggf. auch Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichen Verkehren, wenn keine Qualitätsvereinbarung zustande kommt)	■ objektive Messmethode ■ Fixierung von Zielwerten in den Vergabeunterlagen bzw. im Genehmigungsantrag ■ verdeckte Kontrolle der Leistungserfüllung durch (dem Verkehrsunternehmen) unbekannte Personen	■ Durchführung mindestens zweijährlich, möglichst jährlich ■ Erhebungen per Zufallsprinzip, stichprobenweise über das ganze Jahr und das Bedienungsgebiet verteilt (möglichst periodische oder kontinuierliche Erhebung) ■ Dokumentation in den jährlichen Qualitätsberichten
Kundenzufriedenheitsbefragungen	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber (ggf. auch Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlichen Verkehren, wenn keine Qualitätsvereinbarung zustande kommt)	■ Wahrnehmung der Dienstleistungs- und Servicequalität durch die Fahrgäste	■ Kundenzufriedenheitsbefragungen können z. B. über regelmäßige (jährliche) systematisierte Kundenbarometer erfolgen ■ Dokumentation in den jährlichen Qualitätsberichten
Kundenhinweise	Verkehrsunternehmen/ Genehmigungsinhaber	Kundenhinweise und Beschwerden sind keine objektiven Messgrößen, da sie nicht repräsentativ sind. Sie liefern jedoch wichtige Hinweise über Schwerpunkte der Nichterfüllung von Qualitäten. Kundenhinweise werden Bestandteil des Qualitätsmanagements, wenn diese vom Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger offengelegt werden (z. B. überblickartige Darstellung im Qualitätsbericht)	■ permanente Erfassung ■ monatlicher Nachweis über Status-Bericht (Auswertung in Kategorien)

Ergänzungsmaßnahmen			
Offene Kontrolle (Hinweis: bei direkt-vergebenen ÖDLA nicht zielführend)	Aufgabenträger	■ unmittelbare Kontrolle der Leistungserfüllung durch vom Aufgabenträger autorisierte Personen ■ Personal des Verkehrsunternehmens wird i. d. R. unmittelbar mit Kontrollergebnis konfrontiert	■ regelmäßige, möglichst turnusmäßige Durchführung ■ Rückmeldung an Verkehrsunternehmen zu den Kontrollergebnissen

5 Zielsetzungen und Leitsätze zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Hochsauerlandkreis

5.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, sehbehinderte oder gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)[74].

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Abs. 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.[75]

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

75 Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation (im SPNV Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)),
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger formuliert über den Nahverkehrsplan, die Vorabbekanntmachung und/oder über die Vergabeunterlagen (ÖDLA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

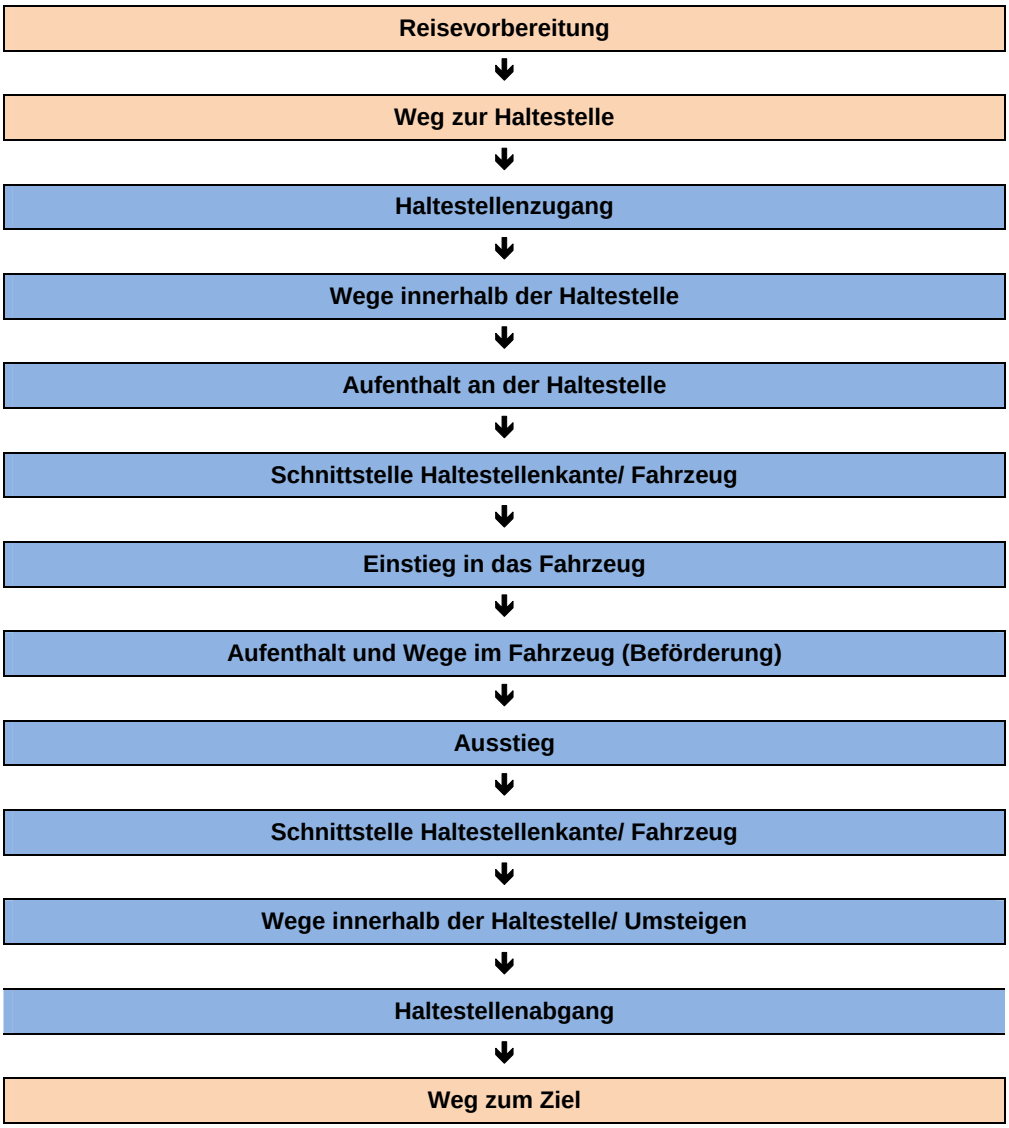
Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit" bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln[76]. Die Schaffung der „Barrierefreiheit" ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 5.3). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit" im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

5.2 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 10).

76 Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

Abbildung 10: Mobilitätskette im ÖPNV[77]



5.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Als Beispiele für unterschiedliche Anforderungen seien genannt:

- ebene, kantenfreie Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte sowie Leitsysteme und ertastbare Kanten für Blinde und
- unterschiedliche Höhe der Anordnung von Fahrgastinformation und Bedienelementen bei kleinwüchsigen Personen (und Rollstuhlfahrern) bzw. großwüchsigen Personen.

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

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt[78].

Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

Neben Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

5.4 Leitsätze des Hochsauerlandkreises

Der Hochsauerlandkreis verfolgt als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Umsetzungsprozess nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es, die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kreises als Besteller der Busverkehre sowie als Baulastträger von Haltestelleninfrastruktur an Kreisstraßen (Straßen.NRW an Landes- und Bundestraßen) und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Baulastträger der weiteren Haltestelleninfrastruktur,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und

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

- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die in den Kapiteln 4.3.10 und 0 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung). Da das politisch vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit" bis zum Jahr 2022 im Hochsauerlandkreis unter den aktuellen Rahmenbedingungen noch nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze werden vom Hochsauerlandkreis formuliert.

1. ***Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet für alle Fahrgäste***
   Der Hochsauerlandkreis verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV". Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge[79].
   Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden.
   Hiermit verbunden ist die Schaffung
   - einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit,
   - für alle Benutzergruppen,
   - entsprechend dem aktuellen Stand der Technik,
   - mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte).
2. ***Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten***
   Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 10) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.
3. ***Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe" und eines „Designs für alle"***
   Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit" sind die Belange aller Nutzer-

79 Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

gruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.[80] Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. ***Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit***
   Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

   - eine regelmäßige Reinigung,
   - eine turnusmäßige Wartung,
   - eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
   - einen ausreichenden Winterdienst

   konsequent zu sichern.

5. ***Zielsetzung: Bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen schaffen***
   Es wird als Zielsetzung formuliert, dass bis 2022

   - in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern mindestens eine Haltestelle,
   - in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 5.000 Einwohnern mindestens drei Haltestellen,
   - in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 10.000 Einwohnern mindestens fünf Haltestellen und
   - in Orten/ Stadtteilen mit mehr als 15.000 Einwohnern mindestens sieben Haltestellen

   mit hohem Fahrgastaufkommen in jeweils zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Einrichtungen barrierefrei ausgebaut sind. Es handelt sich um einen Zielwert, der bereits barrierefreie Haltestellen einschließt.
   Hinweis: Eine Prioritätenliste für den Um-/Ausbau von Haltestellen bis zum Jahr 2022 wurde bereits mit den Kommunen, den weiteren Straßenbaulastträgern sowie den Verkehrsunternehmen abgestimmt (siehe Kapitel 9.3.1 sowie Tabelle 7 im Anlagenband).

6. ***Weiterführende Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen***
   Über den in Leitsatz 5 beschriebenen Ansatz zur Mindestausstattung soll in den Städten und Gemeinden sukzessive ein weiterer Ausbau verfolgt werden.
   Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage und auf weitere

80 Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

7. *Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen*
   Beim Neubau bzw. grundhaften Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

8. *Verbesserungen an bestehenden Anlagen*
   Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

9. *Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen*
   Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen[81] und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet[82]. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

10. *Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit"*
    In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den kreisangehörigen Städten bzw. den Straßenbaulastträgern können unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01.01.2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit" definiert werden. Unterstützend wirkt hier das entwickelte „Baukastensystem" zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Städten Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden. Ausnahmen sind auch für Taxieinsatz bei AST- und TaxiBus-Verkehren zu formulieren.

11. *Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter*
    Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen[83].

81 Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013.

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

83 Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

5.5 Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit

Bei der barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNVs ist auf ein funktionierendes Zusammenspiel zwischen der gebauten Infrastruktur und den eingesetzten Fahrzeugen zu achten. Eine der wesentlichen Grundlagen der barrierefreien Gestaltung ist das Zwei-Sinne-Prinzip für sehbehinderte/ blinde bzw. hörbehinderte/ taube Menschen. Nicht zuletzt tragen Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu einem höheren Komfort für alle Fahrgäste bei (siehe hierzu Kapitel 4.3.10 und 0).

5.6 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 müssen im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit" konkret benannt und begründet werden, wenn das politische Planungsziel einer Zielerfüllung bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht realisiert werden kann.

5.6.1 Haltestellen

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 100 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag)[84],
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden (Orientierungswert: doppelte Kosten eines „normalen Ausbaus" an anderen, vergleichbaren Haltestellen; im Falle bautechnisch problematischer Situationen Einzelfallbetrachtung),
- in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung),
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist) oder
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegsänderungen aufgelassen werden soll.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltstellen werden die folgenden Grundsätze formuliert.

84 Der in Leitsatz 5 beschriebene flächendeckende Ansatz zur Schaffung einer Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft ist hiervon unbenommen (vgl. Kapitel 5.4).

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine Mindestbreite von 0,90 m besitzen sollten Haltestellen ohne niederflurgerechten Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist).
- Durch die Errichtung von Wartehallen darf die Haltestellennutzung für Rollstuhlfahrer nicht unmöglich gemacht werden. Auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzliche sollten anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische „barrierearme“ Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i. d. R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

5.6.2 Fahrzeuge

Für Fahrzeuge auf Nebenverbindungen (Fahrzeugkategorie III), für Ergänzungsverkehre und Einsatzfahrten (Fahrzeugkategorie IV) sowie für BürgerBus-, TaxiBus- und AST-Verkehre können in den Vorabbekanntmachungen linienspezifisch Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen.

6 Bestandsbewertung

6.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Hochsauerlandkreis dienen die in Kapitel 4.3.5 definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche. Bei der Analyse werden alle Wohngebiete ab 250 Einwohnern (entsprechend Karte 5 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Hochsauerlandkreises) berücksichtigt.

Die räumliche Erschließungsqualität im Hochsauerlandkreis ist grundsätzlich als gut zu bewerten, mindestens 80 % der besiedelten Fläche wird vom ÖPNV erschlossen. Das ÖPNV-Netz im Untersuchungsgebiet ist weitgehend ohne Mängel in der Erschließung, die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen. Die ÖPNV-Erschließung in Arnsberg und Meschede wird durch die dortigen Stadtverkehre weitestgehend abgedeckt.

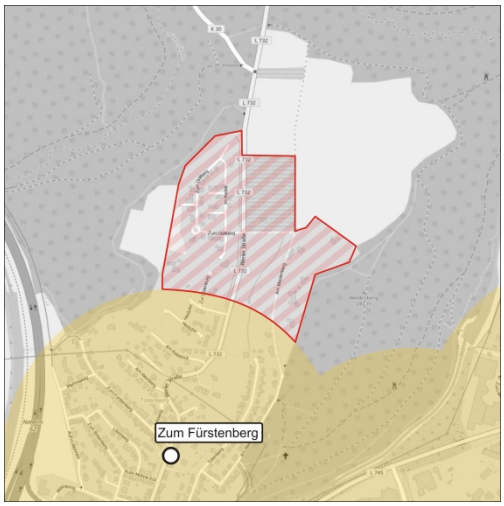
Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Randbereiche von Wohngebieten, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung. Lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Standards entsprechend erschlossen. Darüber hinaus treten punktuell Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine hierauf ausgerichtete ÖPNV-Erschließung nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Die Analyse der nicht erschlossenen bzw. unzureichend bedienten Gebiete im Kreisgebiet zeigt nur in ganz wenigen Teilbereichen eine Defizitausprägung, die mit einem gewissen Handlungsbedarf bewertet werden kann. Die Einschätzung der Betroffenheit als mindestens „geringer bis mittlerer Handlungsbedarf“ bedeutet, dass hier ein nennenswerter Bedarf vorhanden ist, so dass das Defizit eine tiefergehende Betrachtung erfordert, ein unmittelbarer Handlungsbedarf ist jedoch nicht abzuleiten.

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes werden im Einzelfall Lösungsvorschläge unterbreitet, sofern diese verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll zu realisieren sind.

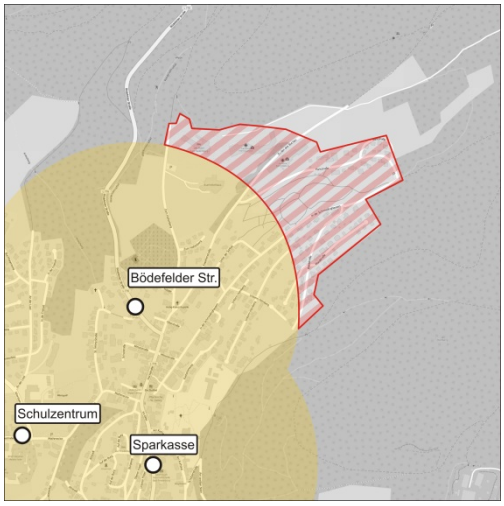
In folgenden räumlichen Situationen gibt es größere Bereiche, die gemäß den definierten Standards nicht vom ÖPNV erschlossen sind:

Tabelle 39: Instrumente der Qualitätskontrolle Erschließungsdefizite im ÖPNV (mindestens „geringer-mittlerer Handlungsbedarf“)

Stadt-/ Gemeindebereich	Bewertung der Situation/ betroffene Bevölkerung (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Arnsberg		
Arnsberg Neheim/ Zum Dollberg  	• Gebiet in klassischer Randlage • Neubaugebiet Werler Straße/ Zum Dollberg und benachbarte Kleingartenanlage im Nordwesten von Arnsberg liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung bis zur nächsten Haltestelle ca. 900 m • Betroffenheit: ca. 50 Wohneinheiten /70 Personen	➔ gering bis mittel *(Handlungsbedarf ist aktuell noch als gering einzustufen, zukünftig im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Gebiets ggf. „mittel“)*[85]
Arnsberg/ Oeventrop Dinschede/ Glösingen 	• Gebiet in klassischer Randlage • Nördliche Siedlungsbereiche von Glösingen und nordwestliche Siedlungsbereiche von Dinschede liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung bis zur nächsten Haltestelle ca. 800 m • Betroffenheit: Glösingen: - ca. 90 Wohneinheiten/	➔ gering bis mittel (Die zukünftigen Entwicklungen bleiben hier abzuwarten)

[85] Zum 01.06.2018 wurde eine Haltestelle auf der Werler Straße eingerichtet, die eine (Rand-)Erschließung des Wohngebietes ermöglicht.

Stadt-/ Gemeindebereich	Bewertung der Situation/ betroffene Bevölkerung (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	ca. 130 Personen - ehemaliges Missionshaus (jetzt Flüchtlingsunterkunft) Dinschede: - ca. 80 Wohneinheiten / ca. 120 Personen	
Marsberg		
Marsberg/ Westheim 	• Gebiet in klassischer Randlage • das nordwestliche Siedlungsgebiet Hoppenberg liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m • Betroffenheit: ca. 150 Wohneinheiten/ ca. 220 Personen	➔ mittlerer Handlungsbedarf *(Ausweitung des Wohngebietes geplant, die zukünftigen Entwicklungen bleiben hier abzuwarten)* Hinweis: Angebot im Linienverkehr bis 29.09.2004 vorhanden, wurde mangels Nachfrage eingestellt

Schmallenberg		
Schmallenberg/ Bad Fredeburg  	• Gebiet in klassischer Randlage • Fachklinik Hochsauerland und Fachklinik Bad Fredeburg sowie Randbereich des Wohngebiets im Nordosten von Bad Fredeburg liegen außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung bis zur nächsten Haltestelle ca. 900 m • Betroffenheit: ca. 80 Wohneinheiten/ ca. 120 Personen sowie Angestellte und Besucher der Kliniken	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf Hinweis: BürgerBus-Angebot bis 01.10.2007 vorhanden, wurde mangels Nachfrage eingestellt
Winterberg		
Winterberg/ Siedlinghausen 	• Gebiet in klassischer Randlage • Südwestlicher Siedlungsbereich liegt außerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m • Entfernung zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m • Betroffenheit: ca. 120 Wohneinheiten/ ca. 180 Einwohner	➔ geringer bis mittlerer Handlungsbedarf Hinweis: es gab einen von der Stadt finanzierten Einkaufsbus, der dienstags und freitags verkehrte und dann zum 31.10.2008 mangels Nachfrage eingestellt wurde

<u>Ableitung Handlungsbedarf für NVP</u>

➔ Prüfung der Einrichtung zusätzlicher oder Verlegung von Haltestellen.

➔ Prüfung alternativer Linienführungen.

➔ Prüfung der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen.

6.2 Bewertung der Bedienungsqualität

Zur Bewertung der Bedienungsqualität im Status Quo im Hochsauerlandkreis werden die in Kapitel 4.3.6 definierten Richtwerte für die zeitliche Verfügbarkeit, die Angebotshäufigkeit und die Regelmäßigkeit (Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrtenpaare pro Stunde) herangezogen. Die Analyse erfolgt unter Berücksichtigung der Netzhierarchie zum **Fahrplanstand 01.05.2016.**

Ergebnisse – Zusammenfassende Darstellung

Insgesamt ist das ÖPNV-Bedienungsangebot im Hochsauerlandkreis als gut bzw. dem Bedarf entsprechend zu bewerten. Weite Teile des Kreisgebietes werden an Werktagen tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient, auf den meisten Relationen wird ein stündliches Angebot vorgehalten. Lediglich in den zeitlichen Randlagen vor 06:00 Uhr morgens bzw. nach 20:00 Uhr können die definierten Standards für die Bedienungsqualität mangels eines Angebotes häufig nicht erfüllt werden. Eine ÖPNV-Erschließung abseits der Achsen und Hauptverbindungen ist im Abendverkehr nach 20:00 Uhr nahezu nicht vorhanden.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf den meisten Linien im Regionalverkehr deutlich reduziert. Samstags wird außerhalb der Achsen und Hauptverbindungen (SPNV, SchnellBus, RegioBus) meist ein zweistündliches Angebot vorgehalten, an Sonn- und Feiertagen werden meist nur einzelne Fahrtenpaare angeboten, viele Linien werden sonntags gar nicht bedient.

Hinweis:
Aufgrund der hohen touristischen Bedeutung in Teilbereichen sowohl innerhalb des Kreises als auch darüber hinaus wird auch für Sonn- und Feiertage ein Bedienungsstandard definiert. Der konkrete Bedarf sonn-/ feiertags vor 11 Uhr bzw. nach 17 Uhr ist häufig lastrichtungsbezogen unterschiedlich und im Einzelfall abzustimmen.

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer[86]

Gemäß Kundenbarometer wird Handlungsbedarf im Schlüsselfaktor „Taktfrequenz" gesehen. Die Befragten bewerteten diese unterdurchschnittlich (zum Branchendurchschnitt).

- **Karte 7: Abweichungen von den definierten Bedienungs- und Verbindungsstandards (Verkehre mit verbindendem Charakter)**

86 Das ÖPNV-Kundenbarometer ist ein Instrument, mit dem Verkehrsunternehmen, anhand von Interviews, Informationen zur Kundenzufriedenheit erlangen. Dazu werden die Einzeldaten eines Untersuchungsraums mit dem Gesamtwert aller Befragungen in Deutschland zum Untersuchungszeitraum abgeglichen (Branchen-Globalzufriedenheit). In Relationen zur Globalzufriedenheit lassen sich so z. B. Aussagen über die Bedeutung von Defiziten, welche sich aus der Befragung ergeben haben, treffen. Innerhalb dieser Untersuchung wurde das Angebot der RLG mit 250 durchgeführten Interviews bewertet (Stand 2010).

6.2.1 Verkehre mit verbindendem Charakter - Defizite

Kategorie „Achse“

Das Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie **Achse** ist kreisweit als sehr gut zu bewerten. Lediglich einzelne Verbindungen weisen insbesondere am Sonntagvormittag leichte Abweichungen von den definierten Standards auf. Darüber hinaus gibt es entlang der SPNV-Achse Bestwig – Meschede – Arnsberg – Dortmund/ Hagen aufgrund einer Taktlücke in Richtung des Oberzentrums Hagen abends zwischen 20 und 21 Uhr eine Abweichung vom Standard montags bis freitags.

Erläuterung für die nachfolgenden Tabellen

X	Defizit der Bedienung in beide Richtungen
H	Defizit der Bedienung in Hinrichtung
R	Defizit der Bedienung in Rückrichtung
	Abweichung vom Standard, kein Handlungsbedarf
	kein Standard definiert

■ **Tabelle 40: Bedienungsqualität auf Achsen im Hochsauerlandkreis (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Meschede – Dortmund/ Hagen

bestimmendes Angebot: Linien: RE17/57

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																	H[1]	
Sa																		
So/ FT																		

[1] Taktlücke, nächste Abfahrt 21:43 Uhr

Sundern – Dortmund/ Hagen

bestimmendes Angebot: Linien: S20, R25, RE17/57

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																	H[1]	
Sa																		
So/ FT					R		H											

[1] Abfahrt 20:45 Uhr ab Sundern Rathaus, aber ca. 50 Min. Umsteigezeit in Neheim-Hüsten

Sundern – Arnsberg-Neheim

bestimmendes Angebot: Linien: S20, R25

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So/ FT					R	R	H											

Meschede – Arnsberg

bestimmendes Angebot: Linien: RE17/57, R71

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																	H[1]	
Sa																		
So/ FT																		

[1] Taktlücke, nächste Abfahrt 21:43 Uhr

Bestwig – Meschede

bestimmendes Angebot: Linien: RE17/57, R74, R75

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																	H[1]	
Sa																		
So/ FT																		

[1] Taktlücke, nächste Abfahrt 21:33 Uhr

Kategorie „Hauptverbindung“

Das Bedienungsangebot auf den Relationen der Kategorie **Hauptverbindungen** ist insbesondere an Werktagen grundsätzlich als ausreichend zu bewerten. Mit Ausnahme der Relationen Marsberg – Kassel und bedingt Eslohe – Schmallenberg liegen die Defizite an Werktagen vermehrt in Tagesrandlagen in der SVZ. Systematische Defizite bestehen häufig am Wochenende bzw. an Feiertagen, da viele Linien ein sowohl zeitlich als auch hinsichtlich des Taktangebotes deutlich reduziertes Angebot fahren.

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

■ **Tabelle 44: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Hochsauerlandkreis (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Sundern – Arnsberg

bestimmendes Angebot: Linien: R21 (R25-RE17)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr	H															[2]		
Sa													X[1]					
So/ FT							X[1]											

[1] stündliches Angebot R25-RE17 mit Umstieg Hüsten Bf vorhanden, deutlich längere Reisezeit

[2] letzte Direktfahrt Richtung Sundern 21:05 Uhr

Medebach – Winterberg

bestimmendes Angebot: Linien: R46, R48, (S30, S40)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																H/R[1]		
Sa														H				
So/ FT						X						H						

[1] letzte Abfahrt aus Ri. Winterberg um 19:00 Uhr

Hallenberg – Winterberg

bestimmendes Angebot: Linien: S50

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																H		
Sa																		
So/ FT								180-Minuten-Takt										

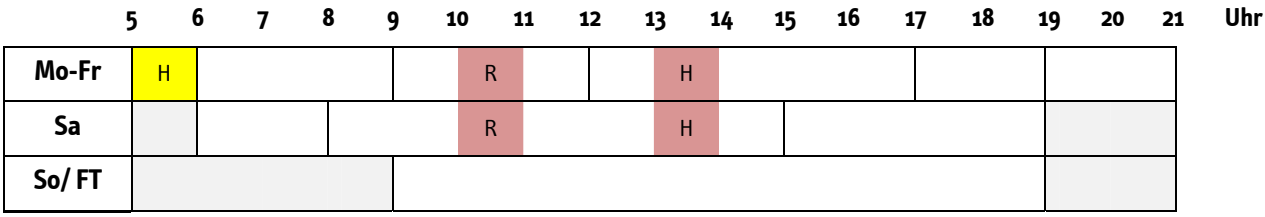
Eslohe – Meschede

bestimmendes Angebot: Linien: S70

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa		X		R					H	R				H				
So/ FT																		

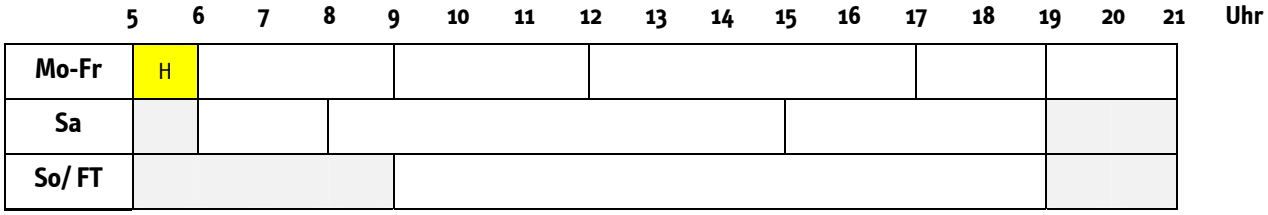
Marsberg – Kassel

bestimmendes Angebot: Linien: RE17, (ICE)



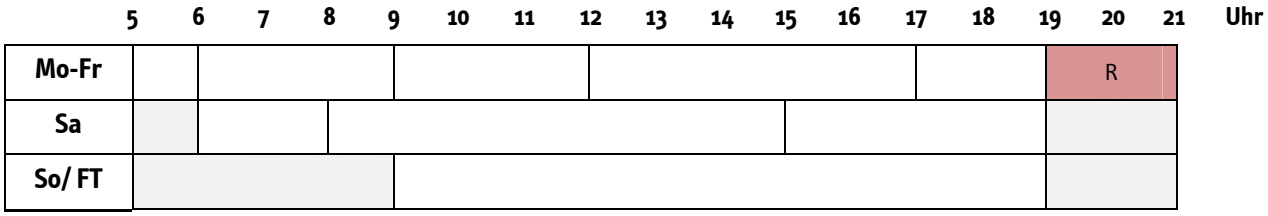
Marsberg – Paderborn

bestimmendes Angebot: Linien: RE17, S85, (IC)



Winterberg – Dortmund/ Hagen[1]

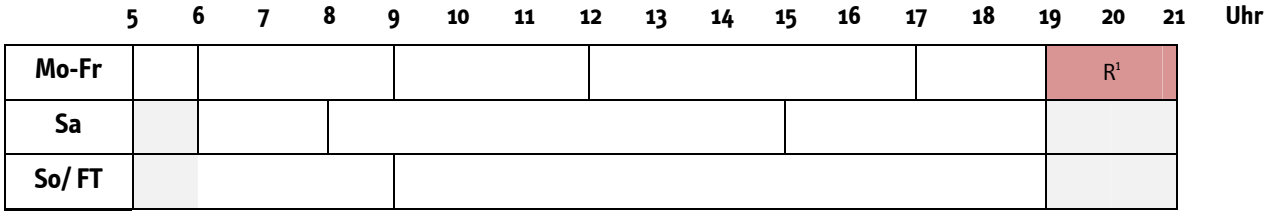
bestimmendes Angebot: Linien: RE17/57, RE57, S50, (S30, S40)



[1] stündlich alternierendes Angebot: T120 Richtung Dortmund, T120 Richtung Hagen

Arnsberg-Neheim – Soest

bestimmendes Angebot: Linien: R43, R54, RB59



[1] Abfahrt zwischen 19 und 20 Uhr vorhanden mit sehr langer Umsteigezeit in Werl (ca. 45 Min.)

Arnsberg-Neheim – Werl

bestimmendes Angebot: Linien: R43

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa									R					X				
So/ FT						X												

Ense-Bremen – Arnsberg-Neheim

bestimmendes Angebot: Linien: R43, R45 (samstags als TB)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa										H				X				
So/ FT						X												

Ense-Niederense – Arnsberg-Neheim

bestimmendes Angebot: Linien: R54

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																R		
Sa				H	R	H	R	H	R	R[1]								
So/ FT						X			R[1]									

[1] Taktsprung

Eslohe – Schmallenberg

bestimmendes Angebot: Linienangebot: diverse Verbindungen (z. B. 369, S70/369, 367/466, S90/367)
[Angebot durch Linienüberlagerung zweier gleichwertiger Verbindungen, in der Konsequenz keine stringente Vertaktung (Relation Eslohe – Schmallenberg annähernd T60, Relation Schmallenberg – Eslohe alternierend ca. T30/T90)]

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																H		
Sa			H	R					X[1]	X		X[1]		H[1]/R				
So																		

[1] Die Fahrten verkehren nur im Abschnitt Eslohe – Schmallenberg-Bad Fredeburg.

Schmallenberg – Meschede

bestimmendes Angebot: Linien: S90, (S70, 369)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr			R[1]															
Sa																		
So																		

[1] Eine Abfahrt zwischen 06 und 07 Uhr, zeitlicher Unterschied S bzw. F-Fahrt

Warstein – Meschede

bestimmendes Angebot: Linien: R76

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr								H								X[1]		
Sa										R				X				
So/ FT						X		H										

[1] letzte reguläre Abfahrt in beiden Richtungen um ca. 18:50 Uhr

Winterberg – Olsberg

bestimmendes Angebot: Linien: S50, (S30, S40)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																H		
Sa																		
So/ FT																		

Schmallenberg – Winterberg

bestimmendes Angebot: Linien: S40

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																H[1]		
Sa																		
So/ FT														H				

[1] letzte Abfahrt Schmallenberg Habbel 18:56 Uhr (Mo-Fr), 16:56 Uhr (So)

Verbindungskategorie: Nebenverbindung

Das Bedienungsangebot auf Relationen der Kategorie **Nebenverbindung** entspricht kreisweit weitestgehend den definierten Standards. Mit Ausnahme der Relationen Brilon – Paderborn und bedingt Möhnesee – Arnsberg und Medebach – Korbach bestehen keine nennenswerten Defizite in der HVZ an Werktagen. Alle weiteren hier aufgeführten Verbindungen weisen vermehrt Defizite in Tagesrandlagen und an Wochenenden auf.

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

- **Tabelle 45: Bedienungsqualität auf Nebenverbindungen im Hochsauerlandkreis (Hin- und Rückweg) – Nichterfüllung der Standards**

Brilon – Paderborn

bestimmendes Angebot: Linien: S80 (unregelmäßiges Angebot (T120 bzw. punktuell T60 bzw. T180)

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr		H	H					R		H						R	R	
Sa							H											
So/ FT																		

Möhnesee – Arnsberg

bestimmendes Angebot: Linien: 548

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr				X														
Sa																		
So/ FT																		

Hallenberg – Medebach

bestimmendes Angebot: Linien: R44

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa										H								
So/ FT																		

Nachrichtlich:

Für Relationen der Kategorie „Nebenverbindung“ ist kein Standard für die SVZ definiert (Angabe „bedarfsgesteuert“). Aufgrund der hohen touristischen Bedeutung in Teilbereichen des Nahverkehrsraums kann es jedoch im Einzelfall sinnvoll sein, dass ein regelmäßigeres Angebot auch in diesen Zeiten angestrebt werden sollte.

Für die folgenden Relationen ist der Bedarf im Hinblick auf eine Ausweitung der Bedienung am Wochenende, insbesondere an Sonn-/Feiertagen, zu prüfen:

- Hallenberg – Medebach (Bedarf samstagnachmittags und sonn-/ feiertags),
- Möhnesee – Arnsberg (Bedarf sonn-/ feiertags, erste Abfahrt Samstagvormittag gegen 09:00 bzw. 09:30 Uhr),
- Bestwig-Nuttlar – Meschede (Bedarf sonn-/ feiertags vor 11 Uhr),
- Bestwig-Ostwig – Meschede (Bedarf sonn-/ feiertags vor 11 Uhr),
- Bestwig-Velmede – Meschede (Bedarf sonn-/ feiertags vor 11 Uhr),
- Medebach – Olsberg (Bedarf sonn-/ feiertags vor 11 Uhr).

6.2.2 Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter - Defizite

Bei folgenden Erschließungsverkehren werden die definierten Standards zu den dargestellten Zeiten nicht erreicht:

Tabelle 41: Defizite Erschließungsverkehr Kernbereich Arnsberg

Achse Arnsberg Teutenburg – Gutenbergplatz – Neumarkt – Niedereimer Bruchhausen – Hüsten (einschl. Abzweig Heinrich-Lübke-Straße) – Neheim-Hüsten Bahnhof – Engelbertplatz – Busbahnhof – Möhnestraße – Moosfelde
bestimmendes Angebot: StadtBus Arnsberg Linien C1, C2, C3, C9, S20, R25, R54

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So/ FT						X												

Standard wird für den zentralen Kernbereich grundsätzlich erfüllt, lediglich an Sonn-/ Feiertagen gibt vor ca. 11 Uhr kein Angebot.
Die Bedienung für den Bereich Heinrich-Lübke-Straße endet Mo-Fr gegen 19 Uhr, Start der Bedienung an Sonn-/ Feiertagen gegen 14 Uhr.

Tabelle 42: Defizite Erschließungsverkehr verdichteter Bereich – Stadt Arnsberg

Neheim – Bergheim/ Voßwinkel

bestimmendes Angebot: StadtBus Arnsberg Linie C5

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa			X							R								
So/ FT						X												

Neheim – Müggenberg – Rusch

bestimmendes Angebot: StadtBus Arnsberg Linie C4

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr		X	X															
Sa			X															
So/ FT						X		X										

Neheim – Herdringen/ Mühlenberg – Hüsten

bestimmendes Angebot: StadtBus Arnsberg Linie C6

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr		R														X		
Sa			R							H								
So/ FT						X		X										

Neheim – Holzen

bestimmendes Angebot: StadtBus Arnsberg Linie C8

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																X		
Sa										X		X		X				
So/ FT						X		X				X			X			

Neheim – Müschede

bestimmendes Angebot: S20/R25

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So/ FT						H												

Arnsberg – Stadtbruch/ Rumbeck

bestimmendes Angebot: R71

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																R		
Sa														H				
So/ FT						X												

Meschede – Gartenstadt/ Nordfriedhof

bestimmendes Angebot: StadtBus Meschede Linie C1

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																X[1]		
Sa			X									X		X				
So/ FT						X		X										

[1] Bedienung Teilabschnitt Busbahnhof – Hochschule gegen 22:15 (R74)

Meschede – Hückeler Höhe/ Gewerbegebiet Enste/ Wennemen

bestimmendes Angebot: R71

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																H		
Sa																		
So/ FT						R	R							H				

Meschede – Krankenhaus

bestimmendes Angebot: StadtBus Meschede Linien C2, C12

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr		X	X[1]													X		
Sa		X		X						X		X		X				
So/ FT						X		X							X			

[1] Fahrt 07 Uhr ab Busbahnhof endet Schulzentrum, erste Fahrt zum Krankenhaus beginnt 08 Uhr am Busbahnhof

Meschede – Eversberg

bestimmendes Angebot: StadtBus Meschede Linie C3

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																X		
Sa		X							X	X		X		X				
So/ FT						X		X				X						

Brilon Müggenborn/ Schulzentrum – Markt – Bahnhof

bestimmendes Angebot: S30,S80, R74, R91, 382, 481, 483 und andere

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa																		
So/ FT						X												

Brilon Markt – Bahnhof – Krankenhaus

bestimmendes Angebot: S30,S80, R74, R91, 382, 481, 483 und andere

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr		X	R											R		H		
Sa		X				H	R	H	R					R[1]				
So/ FT						X	R											

[1] letzte Abfahrt ab Krankenhaus ca. 20 Uhr

Brilon – Alme

bestimmendes Angebot: S80, 480, 481, 487

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr								R								R		
Sa			X	R		H			R									
So/ FT[2]						180-Minuten-Takt												

Sundern – Stockum – Amecke – Allendorf

bestimmendes Angebot: R21, BürgerBus B4

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa[1]										H		X		X				
So/ FT[1]						X		X		X		X		X				

[1] kein Angebot Samstagnachmittags ab ca. 15 Uhr und sonn-/ feiertags ganztags; Amecke wird sonn-/ feiertags durch den BürgerBus bedient

Sundern – Langscheid

bestimmendes Angebot: S20, R22, R25, 432, BürgerBus B4

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr		R	R													X		
Sa			X							X		X		X				
So/ FT						X												

Sundern – Endorf

bestimmendes Angebot: 431

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr			H[1]													X		
Sa			R	H	R	H	R	H		X				X				
So/ FT						X					X			X				

[1] Fahrt Richtung Endorf im Zeitfenster 06-07 Uhr nur an schulfreien Tagen

Niedermarsberg – Westheim – Oesdorf – Meerhof

bestimmendes Angebot: RE17, 494

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr		H						R								X		
Sa			X	X		X		X		X		X		X				
So/ FT						X		X		X		X		X				

[1] Standarderfüllung Verbindung Niedermarsberg – Westheim mit SPNV!

Niedermarsberg – Essentho

bestimmendes Angebot: 496

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr			H					R				R		H		R		
Sa			X		X	X	X		X	X				X				
So/ FT						X		X		X		X		X				

Niedermarsberg – Obermarsberg – Giershagen

bestimmendes Angebot: 491, 497

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr			H		H	R			R		H	R	H	R		X		
Sa			X	X	X	H	X	R	H	X		X		X				
So/ FT						X		X		X		X		X				

Niedermarsberg Bahnhof – Meisenberg – Rennufer

bestimmendes Angebot: 491, BürgerBus B1

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr	X	H	H													X		
Sa			X						X	X		X		X				
So/ FT						X		X		X		X		X				

Siedlinghausen – Silbach – Winterberg – Züschen

bestimmendes Angebot: RE57, S50

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																R[1]		
Sa																		
So/ FT								2										

[1] RE57 um 21:48 Uhr von Winterberg nach Siedlinghausen

[2] 3-stündiges Angebot zwischen Winterberg und Züschen ab ca. 10:30 Uhr (Gegenrichtung ab ca. 11:30 Uhr) mit S50, Anbindung Winterberg – Siedlinghausen entsprechend der Standards (RE57)

Velmede – Bestwig – Ostwig – Nuttlar

bestimmendes Angebot: R74, R75

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa														X[1]				
So/ FT						X												

[1] ab 17 Uhr nur noch Fahrten im Abschnitt Bestwig- Ostwig - Nuttlar

Bestwig – Ramsbeck

bestimmendes Angebot: 471

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Uhr
Mo-Fr																		
Sa				H	R	H	R	H	R	H				X				
So/ FT						X		X										

Überbedienung/ Überschreitung der Standards

Bei Relationen, auf denen die definierten Standards überschritten werden, liegt nicht direkt eine Überbedienung mit Handlungsbedarf vor (vgl. auch Formulierung „Mindestbedienung" bei den Standards zur Bedienungsqualität).

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

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

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung.

➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots auf Relationen mit Defiziten.

➔ Weiterentwicklung des Früh-, Abend-, Nacht- und Wochenendverkehrs.

6.3 Bewertung der Verbindungsqualität

6.3.1 Bewertung der Reisezeit und Umsteigehäufigkeit

Bei der Analyse und Bewertung der Reisezeit und Umsteigehäufigkeit werden die Anforderungen zugrunde gelegt, die im Anforderungsprofil in Kapitel 4.4.7 definiert sind.

Gesamtbewertung – Zusammenfassende Darstellung

Nur wenige Ortsteile verfügen nicht über eine direkte Anbindung an den jeweiligen Hauptort. Häufig ist in diesen Fällen alternativ eine Direktanbindung an ein benachbartes Zentrum vorhanden (z. B. Enkhausen (Sundern) – Arnsberg, Kirchrarbach bzw. Oberhenneborn (beide Schmallenberg) – Bad Fredeburg (Schmallenberg)).

Für die meisten der hier aufgeführten Relationen kann trotz festgestelltem Defizit in der Einhaltung der definierten Reisezeit kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden. Für viele Relationen gilt, dass das Defizit häufig abhängig von erforderlichen Anschlusssituationen ist.

Linien, die überwiegend für die Schülerbeförderung verkehren, orientieren sich weitestgehend an den Schulzeiten und haben teilweise eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege mit in der Konsequenz wechselnden Umsteigemöglichkeiten.

Relationen zwischen Ortsteilen und dem zugehörigen Hauptort

Die meisten Ortsteile und Stadtbereiche ≥ 250 Einwohner, die durch den ÖPNV erschlossen sind, sind umsteigefrei an den jeweiligen Hauptort angebunden. Die Reisezeit von maximal 30 Minuten bis zum Hauptort wird ebenfalls bei den meisten Relationen erfüllt.

Einzelne Einschränkungen hinsichtlich Reisezeit und Umsteigehäufigkeit sind auf den folgenden Relationen festzustellen:

- Padberg – Marsberg (1 Umstieg, ca. 35 Min. Fahrzeit),
- Kirchrarbach/ Oberhenneborn – Schmallenberg (1 Umstieg, aber weitestgehend systematischer Umlaufverbund der Linien 465 und 466 in Bad Fredeburg, i. d. R. vergleichsweise lange Reisezeit von ca. 45-50 Minuten aufgrund der Bedienung des Ortsteils Holthausen durch die Linie 466; alternativ Direktanbindung an Bad Fredeburg,
- Visbeck – Meschede (einzelne Fahrten mit deutlichen Unterschieden in der Reisezeit aufgrund wechselnder Umsteigemöglichkeiten bis zu 1 Stunde Fahrzeit, Einzelbedienung),
- Grevenstein – Meschede (1 Umstieg, in Richtung Meschede ca. 45 Min. Fahrzeit)[87],
- Hövel – Sundern (1 Umstieg, in Richtung Sundern ca. 35 Min. Fahrzeit),
- Olpe – Meschede (1 Umstieg), 150 m nördlich des Ortsrandes liegt der Bahnhof Freienohl mit direkten Zugfahrten im 30-Minuten-Takt,
- Enkhausen – Sundern (1 Umstieg; einzelne Direktfahrten im Schulverkehr),
- Deifeld – Medebach (1 Umstieg; keine Defizite, da systematischer Umlaufverbund der Linien R46 und R48 in Düdinghausen),
- Holzen – Arnsberg-Neheim (1 Umstieg; Direktanbindung Neheim-Hüsten Bahnhof).

Relationen zwischen Ortsteilen und dem nächsten Mittelzentrum

Die Anbindung an das jeweils nächstgelegene Mittelzentrum ist für alle Ortsteile ≥ 1.500 Einwohner in ausreichender Qualität gewährleistet. Alle Ortsteile erreichen das jeweilige Mittelzentrum mit maximal einem Umstieg in der definierten Reisezeit von 45 Minuten.

Relationen zwischen Mittelzentren und dem nächsten Oberzentrum

Mit Ausnahme von Winterberg kann aus jedem Mittelzentrum innerhalb von 90 Minuten ein relevantes Oberzentrum erreicht werden.

Winterberg bildet eine Ausnahme, da sowohl die Erreichbarkeit von Dortmund, als auch von Siegen und Marburg mit einer ÖPNV-Reisezeit von etwa zwei Stunden verbunden ist (Richtung Siegen[88] und Marburg außerdem zweimaliges Umsteigen). Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass auch die Pkw-Reisezeit zu den genannten Oberzentren durchschnittlich etwa 90 Minuten beträgt.

[87] Seit 09.12.2018 besteht eine Direktverbindung Grevenstein – Meschede (Kernstadt) mit der Linie C4.

[88] In/aus Richtung Siegen: zusätzlich etwa zweistündlich Angebot mit einem Umstieg in Bad Berleburg, jedoch längerer Reisezeit (ca. 2:25 h).

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

In der Befragung im Rahmen des Kundenbarometers zeigt sich eine hohe Zufriedenheit im Merkmal „Schnelligkeit der Beförderung". Es bestehe kein zwingender Handlungsbedarf.

6.3.2 Bewertung der Verknüpfung und Anschlussbildung

Bei der Analyse der Defizite in der Verknüpfung und Anschlussbildung werden die im Anforderungsprofil definierten Verknüpfungspunkte mit der dort angegebenen maximalen Umsteigezeit bewertet. Untersucht wurden alle im Anforderungsprofil definierten Verkehrsrelationen im Hochsauerlandkreis mit Umsteigeerfordernis hinsichtlich der Anschlusssituation.

Für einige Linien gewähren die Verkehrsunternehmen an ausgewählten Verknüpfungspunkten eine AnschlussGarantie, so z. B. am Bahnhof in Olsberg für den Umstieg zwischen den Linien S30, S50, R31 und R75. Dieses Angebot sollte auf weitere Verknüpfungspunkte ausgedehnt werden (z. B. Medebach, Küstelberg).

Regionale Relationen, bei denen ein Umstieg notwendig ist, sind:

- Sundern – Dortmund/ Hagen
- Schmallenberg – Dortmund/ Hagen
- Schmallenberg – Siegen
- Brilon – Dortmund (zeitweise)
- Marsberg – Kassel (zeitweise)
- Marsberg – Paderborn
- Arnsberg – Hamm
- Arnsberg – Iserlohn
- Medebach – Winterberg
- Arnsberg-Neheim – Soest
- Arnsberg-Neheim – Menden
- Eslohe – Schmallenberg (zeitweise)
- Sundern – Meschede
- Bestwig-Ramsbeck – Meschede
- Soest – Arnsberg

Defizite in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten bei Relationen mit regionaler Bedeutung

In der folgenden Tabelle sind die Defizite in der Umsteigezeit bei relevanten Verknüpfungen für Verbindungen mit regionaler Bedeutung dargestellt.

■ **Tabelle 43: Defizite in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten im Hochsauerlandkreis für Relationen mit regionaler Bedeutung**

Verknüpfungs-punkt	Relation	Linie	Linie	Umstei-gezeit	Handlungsbedarf
Meschede Busbahnhof	Schmallenberg – Dortmund	S90	RE57 (in Ri. Dortmund)	19	bedingt (Folgewirkung aus den Verknüpfungen von SB9, S40 und S90 in Schmallenberg, sowie SB9 und SPNV in LE-Altenhundem)
	Dortmund – Schmallenberg	RE57 (aus Ri. DO nach Ri. Winterberg)	S90	17 (-31)	Prüfen: ggf. Anpassungen im Schulverkehr; (Erläuterungen s. o.)
Olsberg, Bigge	Brilon – Dortmund	S30	RE57	19	ja[89]
	Dortmund – Brilon	RE57	S30	18	
Medebach Küstelberg	Winterberg – Medebach[90]	R48	S30	00	Zu prüfen: Ausweisen Anschlussgarantie
	Medebach – Winterberg	S30	R48	00	

Defizite in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten außerhalb des Hochsauerlandkreises

Die folgenden Relationen erfordern Umstiege außerhalb des Kreisgebietes, die hinsichtlich der Umsteigezeiten (leichte) Defizite aufweisen *(nachrichtliche Darstellung)*.

- Relation Arnsberg-Neheim – Menden[91]:
  - stündliche Umsteigeverbindung über Fröndenberg (RE17 und RB54)
  - Umsteigezeit von Arnsberg-Neheim → Menden 15 Min.
  - Umsteigezeit von Menden → Arnsberg-Neheim 17 Min.
- Relation Arnsberg – Iserlohn[92]:
  - stündliche Umsteigeverbindung über Schwerte (RE17 und RB53)
  - Umsteigezeit von Arnsberg → Iserlohn 17 Min.
  - Umsteigezeit von Iselohn → Arnsberg 15 Min.

89 Mit Realisierung des SauerlandNetzes ab Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stunden.
90 Direkte Verbindung mit deutlich längerer Fahrzeit über Düdinghausen Kirche möglich (Fahrzeugübergang zwischen den Linien R46 und R48).
91 Dargestellt ist die (verbesserte) Situation nach Einführung des SauerlandNetzes an Dezember 2016.
92 Ebenda.

Defizite in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten bei Relationen mit lokaler Bedeutung

Neben den regional bedeutsamen Relationen werden auch die im Anforderungsprofil definierten Verkehrskorridore mit lokaler Bedeutung im Hochsauerlandkreis bezüglich bestehender Defizite geprüft.

Lokale Verbindungen bei denen ein Umstieg notwendig ist, sind:

- Padberg – Marsberg
- Grevenstein – Meschede[93]
- Langscheid/ Hövel/ Enkhausen – Sundern
- Visbeck – Meschede
- Olpe – Meschede
- Holzen – Arnsberg-Neheim

Für die meisten der oben aufgeführten Verbindungen variiert aufgrund wechselnder Umsteigemöglichkeiten die Umsteigzeit und in der Konsequenz somit auch die tatsächliche Reisezeit, teilweise deutlich. Während die Verbindungen Grevenstein – Meschede, Hövel – Sundern, Olpe – Meschede und Enkhausen – Sundern die Anschlusssituation im Hinblick auf die Umsteigezeit insgesamt als positiv bzw. den definierten Richtwerten entsprechend zu bewerten ist, zeigen sich zum Teil deutliche Defizite bei den Umsteigezeiten auf den Verbindungen Padberg – Marsberg und Visbeck – Meschede. Zu berücksichtigen ist jedoch jeweils auch die Bedeutung einer Verbindung. So ist z. B. für Visbeck die Anbindung an den Schulstandort Freienohl von vorrangiger Bedeutung. Dieser wird zu schulverkehrsrelevanten Zeiten direkt erreicht.

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

Die Anschlussbildung wird von den Befragten gemäß Kundenbarometer als durchschnittlich eingestuft.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Prüfung der Möglichkeiten einer veränderten Priorisierung der Anschlussbildung

➔ Prüfung der Möglichkeiten zur fahrplantechnischen Verbesserung der Verknüpfungssituation

[93] Direktverbindung Grevenstein – Meschede (Kernstadt) wurde zwischenzeitlich eingerichtet (Linie C4 ab 09.12.2018).

6.3.3 Bewertung von räumlich und zeitlich parallelen Angeboten

Im Nahverkehrsraum gibt es entlang des Schienenverkehrs parallel betriebenen Busverkehr. Im Wesentlichen leisten diese Verkehre eine **Feinerschließung** abseits der Bahnkorridore oder **verknüpfen** die Verkehrsangebote an bestimmten Haltepunkten oder stellen die **notwendige Verdichtung** des Gesamtangebots dar.

Die im Folgenden dargestellten Relationen werden über eine längere Strecke gemeinsam von Bus und Bahn bedient.

■ **Tabelle 44: Räumlich parallele Linienverkehre zur Bahnstrecke RE17/57, RB55**

Linie	Linienabschnitt	Takt	Bedienzeitraum
Bahnstrecke RE17/57			
C1	Neheim Hüsten Bahnhof – Arnsberg Bahnhof	T30	07:45 – 19:45/ 07:00 – 19:15
R71	Arnsberg Bahnhof – Meschede Busbahnhof	T60 (mit Verdichtung zu T30 in HVZ)	06:15 – 20:30/ 05:15 – 19:15
R73	Meschede Busbahnhof – Bestwig Bahnhof	T60	05:00 – 22:45/ 05:30 – 19:45
R75	Meschede Busbahnhof – Bestwig Bahnhof	T60	05:40 – 19:30/ 05:30 – 23:15
Bahnstrecke RE17			
R91	Bredelar Bahnhof – Marsberg Bahnhof	T60	06:45 – 20:00/ 06:15 – 18:45
Bahnstrecke RE57			
S50	Olsberg Bahnhof – Winterberg Bahnhof	T60	05:45 – 20:15/ 05:30 – 19:30
Bahnstrecke RB42			
382	Brilon Wald Bahnhof – Willingen Bahnhof	Kein Takt	4 Hinfahrten/ 4 Rückfahrten (keine Vertaktung)

6.3.4 Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Freizeit- und Naherholungsziele im Hochsauerlandkreis

Im Folgenden wird die ÖPNV-Anbindung von Freizeitzielen mit gesteigerter Bedeutung für den Hochsauerlandkreis bewertet und ggf. der Handlungsbedarf dargestellt. Die Bewertung wird hier für das Wochenende vorgenommen, als relevantester Besucherzeitraum.

Tabelle 45: ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung Sa/ So/ Feiertag	Bewertung/ Einschätzung des Handlungsbedarfs
Arnsberg, Altstadt (historischer Stadtkern und Sauerland-Museum)	• Haltestelle: Neumarkt (Übergang SPNV – R22/ R71) **Linie R71** Sa von ca. 07-17 Uhr in T60 und So/ FT von ca. 12-18 Uhr bzw. von ca. 11-17 Uhr in T120 **Linie R22** Sa von ca. 09-14 Uhr in T60 und So/ FT zwei Fahrtenpaare zwischen ca. 14 und 18 Uhr bzw. ca. 15 und 19 Uhr (So/FT mit Anbindung Arnsberg Bahnhof) **Linie 548** Sa von ca. 09-16 Uhr in T120 und So/ FT zwei Fahrten zwischen ca. 10 und 16 Uhr (So/ FT von Ende April bis Ende Oktober mit Fahrradanhänger)	kein Handlungsbedarf
Bestwig, Fort Fun und Besucherbergwerk Ramsbeck	• Haltestelle: Wasserfall, Fort Fun **Linie R72** Sa von ca. 08-16 Uhr in T120 und So/ FT 3 bzw. 4 Fahrten zwischen 14 und 17 Uhr • Haltestelle: Ramsbeck Kleine (Besucherbergwerk) **Linie R72** Sa von ca. 08-16 Uhr in T120 und So/ FT 3 bzw. 4 Fahrten zwischen 14 und 17 Uhr	Prüfen: Sa: zusätzliche Abfahrt Linie R72 nachmittags aus Richtung Fort Fun; So/FT: zusätzliche Hinfahrt(en) Linie R72 vormittags
Medebach, Center Parcs	• Haltestelle: Medebach, Park Hochsauerlandkreis (direkt vor dem Eingang) **Linie S30** Sa von ca. 06 bzw. 08-17 Uhr in T60 und So/ FT vier Fahrtenpaare zwischen ca. 12 und 18 Uhr **Linie 550** Sa und So/ FT von ca. 07-20 Uhr in T120	Prüfen: Sa: zusätzliche Abfahrt Linie S30 nachmittags ab Park Hochsauerland
Meschede, Hennesee (Naherholungsziel mit Badebucht, Ferienpark, Himmelstreppe etc.)	• Haltestellen Hennesee, Stadtpark, Berghausen und Mielinghausen **Linie S70** Sa von ca. 09-17 Uhr in T60/T120 und So/ FT von ca. 09-18 bzw. 20 Uhr in T120	Prüfen: Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle am Abzweig Hentenberg/ Berghauser Bucht zur Verbesserung der Erreichbarkeit
Olsberg, Aqua Olsberg	• Haltestelle: Olsberg, Aqua Olsberg (ca. 150 m) Keine Bedienung am Wochenende	kein Handlungsbedarf

Standort und Einrichtung	ÖPNV-Anbindung Sa/ So/ Feiertag	Bewertung/ Einschätzung des Handlungsbedarfs
Olsberg, Aqua Olsberg	• Alternative Haltestellen: Olsberg, Bahnhof/ Bahnhofstraße/ Ruhrstraße (ca. 300 - 550m) mit dichtem Bedienungsangebot **Linie S30** Sa von ca. 07-17 Uhr in T60(/T120) und So/ FT von ca. 11-18 Uhr in T60(/T120) **Linie R31** Sa von ca. 07-15 Uhr in T60 und So/ FT von ca. 11-18 Uhr (Taktlücke am Mittag über 4 Stunden; TaxiBus) **Linie S50** Sa von ca. 06-19 in ~T60 und So/ FT vier Fahrtenpaare von ca. 09-18 Uhr bzw. 12-20 Uhr **Linie R75** Sa von ca. 06 bzw. 08-17 Uhr in ~T60 und So/ FT vier Fahrtenpaare von ca. 14-19 Uhr	
Sundern, Sorpesee	Flächenziel mit verschiedenen ÖPNV-Zugangshaltestellen (Strandbad am Sorpesee, Jugendherberge am Sorpesee, Yachtclub Sorpesee, Anglersteg, Bootshalle) • Haltestellen Langscheid: verschiedene z. B. Strandbad/ Am Kurpark/ Staumauer **Linie B4** keine Bedienung am Sa; So/ FT von ca. 13-18 Uhr in T60 (von März bis November) • Haltestelle: Langscheid, Sorpedamm **Linie R22** in Ri. Arnsberg am Sa von ca. 09-14:30 Uhr in T60 und So/ FT zwei Fahrten am Nachmittag	Prüfen: Ausdehnen des Angebotes zur Anbindung des Sorpesee (ggf. saisonales Angebot)
Winterberg, Erlebnisberg Kappe	Campingplatz Silbecke, Bikestation, Sommerrodelbahn Silbecke, Bob- und Rodelbahn Winterberg, Skiliftkarussell • Haltestelle: Winterberg, VELTINS-EisArena **Linie S40** Sa von ca. 07-18 Uhr in T60 und So/ FT fünf Fahrtenpaare ab ca. 11 Uhr **Linie R28** Sa von ca. 09-18 Uhr in T120 und So/ FT drei Fahrtenpaare zwischen ca. 10-18 Kahler Asten • Haltestelle: Winterberg Nordhang – Anschlussmöglichkeit mit TaxiBus T40 bis Kahler Asten **Linie S40** Sa von ca. 07-18 Uhr in T60 und So/ FT fünf Fahrtenpaare ab ca. 11 Uhr **Linie T40** Sa von ca. 09:30-17:30 Uhr in T60 und So/ FT fünf Fahrtenpaare ab ca. 11 Uhr	kein Handlungsbedarf

6.4 Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung

Übergeordnetes Ziel der Netz- und Fahrplangestaltung ist die Entwicklung eines übersichtlichen und leicht begreifbaren Liniennetzes. Folgende Stärken und Schwächen sind hier festzustellen:

- Darstellung des Liniennetzes:
  - Im Liniennetzplan des Hochsauerlandkreises werden alle Bus- und Bahnlinien dargestellt. Die Differenzierung in der Liniendarstellung ermöglicht dem Leser das Bedienungsangebot zu erfassen. Die Buslinien werden in der Kartendarstellung hinsichtlich ihrer Produktzuordnung unterschieden: SchnellBus, RegioBus, NachtBus, TaxiBus. Zusätzlich werden Angebote außerhalb dieser Produktpalette hinsichtlich ihrer Bedienungsqualität bzw. Linienführung dargestellt: „Linie mit häufiger Bedienung“, „Linie mit zeitweiliger Bedienung“, „saisonal mit Fahrradanhänger“ und „BürgerBus“.
  - Einzelne Linien, insbesondere im südlichen und südöstlichen Kreisgebiet verkehren z. T. stark mäandrierend mit variierenden Linienwegführungen, was zum einen die Darstellung der Linie im Liniennetzplan aber auch die Transparenz des Systems insgesamt negativ beeinflusst.
  - Die Übersichtlichkeit der Liniennetzdarstellung gewinnt insbesondere in den StadtBus-Städten Arnsberg und Meschede durch die zusätzlichen Stadt-Liniennetzpläne. Ähnliche Darstellungen gibt es für Marsberg, Brilon und Olsberg und werden ebenso für die Städte Schmallenberg und Sundern empfohlen.
- Nummerierung der Linien:
  - Linien mit Produktzuordnung werden in der Kartendarstellung entsprechend gekennzeichnet und sind somit leicht erkennbar (s. u. „Produktdifferenzierung der Linien“).
  - Linien mit überwiegender Schulverkehrsfunktion wurden dreistellige Bezeichnungen ohne Buchstaben zugeordnet.
  - Diese Differenzierung ermöglicht es dem Leser, das Bedienungsangebot schnell zu erfassen und Linien mit dichtem Angebot von Linien mit eingeschränktem Angebot bzw. hauptsächlicher Bedienung im Schulverkehr zu unterscheiden.
- Produktdifferenzierung der Linien:
  - Für alle Linien wird die Produktdifferenzierung deutlich, indem die Liniennummer mit einem S für SchnellBusse, einem R für RegioBusse und einem C für die Stadt-Busse in Arnsberg und Meschede beginnt.
  - Der bedarfsgesteuerte Verkehr wird über TaxiBus-Verkehre (gekennzeichnet mit einem „T“ vor der Liniennummer) abgedeckt. Die Voranmeldefrist beträgt in der Regel 30 Minuten, lediglich der T73 zwischen Meschede, Ramsbeck und Wasserfall bedarf einer Fahrt-Anmeldung bereits am Vortag. In Brilon verkehrt zudem ein Nacht-AnrufSammelTaxi (Nacht-AST), das beim Ausstieg die Haustürbedienung anbietet.

- Fahrplangestaltung:
  - Linien, die in ihrer Funktion über ein Grundangebot im Schülerverkehr hinausgehen, weisen zu einem Großteil ein Bedienungsangebot mit gut merkbarem Taktmuster auf.
  - Alternierende Linienenden bzw. Linienführungen „unterwegs“, abweichende Abfahrtszeiten an den Haltestellen in verschiedenen Bedienungszeiträumen etc., sind vor allem im Ergänzungsnetz abseits der Hauptachsen feststellbar. Diese stellen sich jedoch als zeitliche und räumliche Notwendigkeit dar, um unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ein gesichertes Grundangebot in der ÖPNV-Bedienung/ ÖPNV-Anbindung gewährleisten zu können.

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

Gemäß Kundenbarometer wird die Transparenz des Liniennetzes als durchschnittlich eingestuft.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ kein expliziter Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status Quo

6.5 Bewertung Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Aktuelle Situation

Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Mit Einführung neuer Bordrechner seit 2017 sind die Voraussetzungen für eine Echtzeitinformation geschaffen worden. Dies ist als positiv zu bewerten insbesondere im Zusammenhang mit der vom Aufgabenträger geplanten Einführung eines Qualitätscontrollings (vgl. Kapitel 4.4.2 „Anforderungen an das Qualitätscontrolling“).

Maßgebliche Problempunkte aus Sicht der Verkehrsunternehmen

Betriebliche Defizite und Verspätungen im System entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Die Verkehrsunternehmen haben die in der folgenden Tabelle dargestellten Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirken, in der schriftlichen Befragung genannt. Die hier genannten, problematischen Bereiche decken sich mit der Einschätzung des Aufgabenträgers.

Neben den unten aufgeführten Linien ist nach Einschätzung der Kommune auch die Linie S50 (Olsberg – Hallenberg) von den Behinderungen im Bereich Winterberg in der Wintersaison betroffen ist. Der Anschluss in Hallenberg an die Linie 520 der ALV Oberhessen nach Frankenberg (Eder) ist in diesen Zeiten lediglich sporadisch gegeben.

Tabelle 46: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Linie	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/ Problem	Gründe (sofern bekannt)
C1/ C6/ C7/ C8 ARN, S20, R25 (Arnsberg)	Bahnübergang am Bahnhof Neheim-Hüsten	Verspätungen	Störstelle, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten
alle Stadtverkehre in Arnsberg	Stadtgebiet	Verspätungen	erhebliche Behinderungen über das normale Maß hinaus durch Baustellen im gesamten Stadtgebiet
S30	Hauptstraße-Stadionstraße in Fahrtrichtung Bahnhof Olsberg	Verspätungen bei hohem Verkehrsaufkommen und Gefährdung des Bus-Schiene-Anschlusses	Stopp-Schild am Abzweig Bigge Stadionstraße[94]
S30/ S40 (und Nebenlinien)	Olsberg - Niedersfeld -Winterberg - Altastenberg	Verspätungen in der Wintersaison 60 Minuten und mehr	Behinderungen in der Wintersaison durch starke An- und Abreiseverkehre
R73/ R74/ R75	Meschede – Bestwig – Olsberg/ Brilon	teilweise große Verspätungen	hohes Verkehrsaufkommen in Richtung Winterberg insbesondere zum Wochenende
Busbahnhof Meschede	sämtliche Buslinien	hohe Gefährdung für umsteigende Fahrgäste	bauliche Gestaltung des Busbahnhofs inkl. verschiedener Warteinseln

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

Im Kundenbarometer werden Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV des Hochsauerlandkreises von den Befragten positiv (über Branchendurchschnitt) bewertet.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Insgesamt ist somit das wichtige Themenfeld Pünktlichkeit des ÖPNV, aufgrund der nur wenigen problematischen Bereiche und der tlw. nur zeitlich begrenzten Störanfälligkeit sowie der positiven Rückmeldung gemäß Kundenbarometer, für den Hochsauerlandkreis kein dringliches Handlungsfeld. Das gute Niveau gilt es auch zukünftig zu erhalten.

➔ Unter Sicherheitsaspekten ist ggf. die Situation am Bahnhof Meschede im Hinblick auf mögliche Optimierungen zu prüfen.

[94] Die Vorfahrtsregelung mit Stopp-Schild wurde zwischenzeitlich durch einen Kreisverkehr ersetzt.

6.6 Bewertung Betriebs- und Störungsmanagement

Betriebliche Defizite entstehen in der Regel durch Störungen im Verkehrsfluss, meist hervorgerufen durch Baustellen oder hohe Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Im Hochsauerlandkreis gibt es in insgesamt fünf Städten Busbeschleunigungsmaßnahmen mittels Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (insgesamt rund 50 Anlagen), die z. B. an Problempunkten im Straßennetz zu einer Verkürzung der Fahrzeit oder zu einem verlässlichen Betriebsablauf auch bei hohem Verkehrsaufkommen verhelfen können. Den weitaus größten Anteil (etwa 35 Anlagen) trägt hier die Stadt Arnsberg. In Meschede sind aktuell 12 Anlagen ausgestattet. Einzelne Anlagen gibt es in Brilon, Olsberg und Schmallenberg.

Im Nahverkehrsraum gibt es keine eigenständigen Busspuren oder Bustrassen über einen längeren Abschnitt zur Unterstützung eines störungsfreien Betriebs.

Zum Zeitpunkt der Analyse gibt es keinen unternehmensübergreifenden Betriebsfunk und auch kein einheitliches RBL zur Kommunikation der Fahrer verschiedener Unternehmen (z. B. zwecks Anschlusssicherung). Die Anschlusssicherung erfolgt punktuell über die Leitstellen, die über Funk oder Handy erreicht werden. Als letzte Rückfallebene, z. B. im Bereich von Funklöchern, ordnet zum Beispiel die WB für ihre Fahrer eine Wartezeit von fünf Minuten auf Anschlussfahrzeuge an.

Die RLG kompensiert etwaige Störungen und damit ggf. verpasste Anschlüsse im Sinne der RLG-Anschlussgarantie. Diese garantiert den fahrplanmäßigen Anschluss an ausgewiesenen Haltestellen und Verknüpfungspunkten. Sollte der Anschluss zwischen den Buslinien im Einzelfall nicht möglich sein, wird eine Taxibeförderung organisiert. Das Taxi sollte möglichst schon an der Umstiegshaltestelle stehen, wenn der verspätete Bus eintrifft. Der Fahrgast erhält einen Gutschein für das Taxi, welches den Fahrgast zur gewünschten Endhaltestelle befördert.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Im Hinblick auf eine funktionierende Anschlusssicherung sollten die Möglichkeiten zur Einrichtung mindestens eines einheitlichen Betriebsfunks ggf. eines gemeinsamen RBL bei den im Nahverkehrsraum tätigen Unternehmen geprüft werden.
- ➔ Ausweitung des Ansatzes der RLG-Anschlussgarantie auf weitere Verknüpfungspunkte und Verkehrsunternehmen.

6.7 Bewertung Fahrzeuginfrastruktur

Da die Fahrzeugdaten der WB umlaufbedingt nur gemeinsam für den Kreis Soest und den Hochsauerlandkreis ausgewiesen werden können, erfolgt in diesem Kapitel eine gemeinsame Darstellung der Fahrzeuginfrastruktur für beide Nahverkehrsräume.

Im Nahverkehrsraum des Hochsauerlandkreises sowie des Kreises Soest werden Fahrzeuge von verschiedenen Verkehrsunternehmen, teils als Subunternehmer im Auftrag der RLG

bzw. der WB, eingesetzt. In Summe stehen für beide Kreise insgesamt 424 Fahrzeuge zur Bedienung der Linien in den Regional- und den Stadtverkehren zur Verfügung. Davon sind (inklusive der kooperierenden Konzessionäre):

- Kleinbusse (kleiner als 10 m) (ca. 4 %)
- Midi-Busse (ca. 10 m) (ca. 4 %)
- Standard-Linienbusse (ca. 12 m) (ca. 78 %)
- Busse zwischen 13,5 m und 15 m (ca. 3 %)
- Gelenkbusse (ca. 18 m) (ca. 11 %)

Das Durchschnittsalter über alle Fahrzeuge liegt bei ca. 8,9 Jahren.

Der Anteil der Fahrzeuge, die zum Analysezeitpunkt Winter 2016 mit Niederflurtechnik und Rampe ausgestattet sind, beträgt rund 65 % (inkl. Low-Entry-Fahrzeuge). Dieser Wert wird aus Gutachtersicht für einen eher ländlich geprägten Raum als leicht überdurchschnittlich eingeschätzt. Der Anteil an Fahrzeugen ohne Niederflurtechnik resultiert aus der absolut hohen Anzahl von Bussen die ausschließlich für zusätzliche Schul-, Verstärker- u. Einsatzfahrten eingesetzt werden. Diese Fahrzeuge verfügen oftmals nicht über Niederflurtechnik, erfahren jedoch auch keinen Einsatz im regulären Taktverkehr auf Produktlinien. Im Hinblick auf die eingesetzten Fahrzeuge im regulären Taktverkehr ist demgegenüber keine generelle Problemlage erkennbar.

Rund die Hälfte aller eingesetzten Fahrzeuge verfügt über digitale Fahrgastinformation im Innenraum, wobei dieser Wert unternehmensabhängig deutlich schwankt. Während die eigenen Fahrzeuge sowohl bei der RLG als auch bei WB alle mit entsprechender Technik ausgerüstet sind, weisen die Fahrzeuge der Sub-Unternehmen (insbesondere der RLG) hier deutlichen Nachbesserungsbedarf auf.

In der folgenden Tabelle werden die Ausstattungsmerkmale der vorhandenen Fahrzeuge aufgelistet:

Tabelle 47: Fahrzeugtypen und Ausstattungsmerkmale

Ausstattungsmerkmal	Kleinbus <10 m	Midi-Bus (ca. 10 m)	Standard-Linienbus (ca. 12 m	13,5m und 15 m	Gelenkbusse (ca. 18 m)	Gesamtanzahl	Anteil
Niederflurtechnik	1	5	179	5	34	224	ca. 53 %
Low-Entry	-	-	48	-	-	48	ca. 11 %
Rampe	2	6	231	5	38	282	ca. 67 %
Sondernutzungsfläche	3	6	243	8	39	299	ca. 71 %
Klimaanlage	9	9	219	8	35	280	ca. 66 %
Digitale Fahrgastinform. innen (Anzeige und/oder Ansage)	2	6	180	5	40	233	ca. 55 %

Ausstattungsmerkmal	Kleinbus <10 m	Midi-Bus (ca. 10 m)	Standard-Linienbus (ca. 12 m	13,5m und 15 m	Gelenkbusse (ca. 18 m)	Gesamtanzahl	Anteil
Elektronische Fahrtzielanzeige (außen)	3	8	305	6	46	368	ca. 87 %
Durchschnittsalter	7,5	6,5	9,3	3,9	9,0		

Vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Fahrzeugalters von etwa 8,9 Jahren über beide Kreise erscheint der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro IV und besser verfügen überdurchschnittlich (ca. 75 %, Euro IV ab 2005). Da jedoch keine Angaben zu Schadstoffklassen der RLG-Subunternehmerfahrzeuge vorliegen, welche insbesondere im Kreis Soest einen vergleichsweise hohen Anteil an der von der RLG eingesetzten Fahrzeugflotte einnehmen (ca. 78 %), außerdem ein hohes Durchschnittsalter aufweisen (ca. 13 Jahre), ist davon auszugehen, dass im Kreis Soest ein weitaus geringerer Anteil der Fahrzeuge über EURO IV und besser verfügt.

Der Großteil der Fahrzeuge die eine Schadstoffklassifizierung unterhalb Euro V haben, werden lediglich zu den Spitzenzeiten (insbesondere in der Schülerbeförderung) eingesetzt, sodass ein Großteil der Fahrplankilometer mit den Fahrzeugen erbracht wird, die den schadstoffärmeren Klassen zuzurechnen sind.

Tabelle 48: Schadstoffklassifizierung der Fahrzeuge

EURO-Norm	Anzahl der Fahrzeuge (Basis: 208 Fahrzeuge)	Anteil
EURO 0	13	ca. 6 %
EURO-Norm I	-	-
EURO-Norm II	9	ca. 4 %
EURO-Norm III	29	ca. 14 %
EURO-Norm IV	29	ca. 14 %
EURO-Norm V	21	ca. 10 %
EEV-Standard	68	ca. 33 %
EURO-Norm VI	39	ca. 19%

Angaben ohne Subunternehmer RLG (Subunternehmer RLG: gesamt 216 Fahrzeuge; davon Anteil RLG Kreis Soest ca. 70 %).

Über die Hälfte der in den Kreisen eingesetzten Fahrzeuge hat die Voraussetzung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten, wobei deutlich Unterschiede zwischen den unternehmenseigenen Fahrzeugen, die nahezu vollständig mit RLB/ ITCS ausgestattet sind, und den Subunternehmerfahrzeugen bestehen.
Weiterhin existiert kein übergreifendes Betriebsleitsystem bzw. fehlen Schnittstellen für die

Kommunikation der verschiedenen Systeme untereinander. Vor allem bei Verspätungen und Fahrtausfällen ist somit die Sicherheit funktionierender Umsteigevorgänge nicht umfassend gewährleistet (aktuell über Betriebsfunk bzw. betriebliche Anweisungen zur Anschlussaufnahme).

Tabelle 49: Fahrzeuge mit rechnergestütztem Betriebsleitsystem

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	Anzahl der Fahrzeuge (Basis: 357 Fahrzeuge)	Anteil
RBL/ ITCS	227	64 %
EURO-Norm Bereitstellung Echtzeitdaten	227	64 %

Angaben ohne Subunternehmer RLG im HSK (Subunternehmer RLG HSK: 67 Fahrzeuge).

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

Im Kundenbarometer wurden im Leistungspaket „Fahrzeug" die Merkmale von den Befragten leicht überdurchschnittlich beurteilt. Dies betrifft vor allem Sauberkeit, Komfort und Platzangebot der Fahrzeuge. Noch besser wurden die Freundlichkeit des Personals sowie die Sicherheit im Fahrzeug abends bewertet.
Ebenfalls zufriedenstellend sind die Fahrgastinformationen im Fahrzeug.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung des möglichen Einsatzes kleiner Fahrzeuggrößen
- ➔ Prüfung des möglichen Einsatzes von E-Bussen
- ➔ Ermittlung einer vollständigen Übersicht über die Schadstoffklassen der eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV durch eine Nacherhebung
- ➔ kontinuierlicher Erneuerungsprozess der eingesetzten Fahrzeuge gemäß definierter Qualitätskriterien

6.8 Bewertung der Haltestelleninfrastruktur

Haltestellen sind eines der Aushängeschilder für den ÖPNV. Um Fahrgäste anzusprechen, ist es notwendig, dass neben einem ansprechenden Erscheinungsbild auch entsprechende Ausstattungselemente zu Komfort, Fahrgastinformation und Sicherheit vorhanden sind. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es sowohl um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation.

Die Bushaltestelle ist der Zugang zum ÖPNV und somit auch der Zugang zur Mobilität für Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Haltestellen, die nicht barrierefrei ausgebaut sind, können von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen nur eingeschränkt genutzt werden. Neben reinen baulichen Elementen wie Hochbordstein und taktile Leitstreifen gehören dazu auch gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip“.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Verknüpfungspunkte und Haltestellen der Kategorien I und II im Hochsauerlandkreis hinsichtlich verschiedener Qualitätsmerkmale, wie Lage, Zugänglichkeit, Ausstattung etc., untersucht.

Die Bestandsbewertung erfolgt unter Zugrundelegung der Anforderungen nach dem jetzigen Stand der Technik und berücksichtigt nicht den Stand der Technik zur Entstehungszeit bzw. zur Zeit des Umbaus einer Haltestelle.

Komfort und Kundenservice

Die Aufenthaltsqualität einer Bushaltestelle wird im Wesentlichen durch den Komfort der Ausstattung, ihr Erscheinungsbild, ihre Lage und ihr Umfeld bestimmt.

Im Hochsauerlandkreis gibt es keinen einheitlichen Standard in Form einer Gestaltungsrichtlinie für die Haltestellen. Um den Fahrgästen eine möglichst einfache und einheitliche Nutzung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum zu ermöglichen, sollte zukünftig auf eine einheitliche Ausstattung im Hinblick auf die funktionalen Elemente geachtet werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzer birgt dies oft große Vorteile (z. B. einheitliches Blindenleitsystem).

Die nachfragestarken Haltestellen im Hochsauerlandkreis verfügen weitgehend mindestens in der Haupteinstiegsrichtung über Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten. Die Möglichkeit zur Entsorgung von Abfällen ist in der Regel gegeben.

Verknüpfungspunkte mit ansprechendem Gesamterscheinungsbild sind im Hochsauerlandkreis beispielsweise:

- **Abbildung 11: Beispiel für zentrale Haltestelle mit hohem Ausbauzustand** (links: Arnsberg, Europaplatz; rechts: Olsberg, Bahnhof)

Demgegenüber gibt es aber auch Verknüpfungshaltestellen im Hochsauerlandkreis, die den Standard bezüglich Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild nicht erfüllen. Hierzu gehören zum Beispiel die Haltestellen Arnsberg Neheim Busbahnhof, Eslohe Busbahnhof, Sundern Hauptstraße, Sundern Rathaus, Schmallenberg Habbel etc.

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

Die Befragten des Kundenbarometers bewerten den Komfort und die Sauberkeit der Haltestellen als unterdurchschnittlich.

Fahrgastinformation

Die Bushaltestellen im Hochsauerlandkreis sind grundsätzlich mit einer Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Liniennummer(n) sowie des Fahrtziels und des Verkehrsunternehmens ausgestattet. Zur Standardinformation gehört ein aktueller Fahrplan.

Auch weitergehende Informationen zum ÖPNV wie Umgebungspläne, Liniennetzkarten oder Informationen zum Tarif sind an zentral gelegenen Haltestellen sowie an Haltstellen mit Übergang zum SPNV meist vorhanden.

Dynamische Fahrgastinformationssysteme gibt es an insgesamt 15 Verknüpfungspunkten (teilweise richtungsbezogen) im Hochsauerlandkreis. Mit einer Ausnahme arbeiten diese Anlagen rein visuell, lediglich Winterberg Bahnhof ist mit einer akustischen DFI ausgestattet. An den folgenden Haltestellen gibt es DFI:

- Arnsberg Bahnhof
- Arnsberg Europaplatz
- Neheim-Hüsten Bahnhof
- Neheim Busbahnhof
- Bestwig Bahnhof
- Brilon Markt
- Brilon-Stadt Bahnhof
- Marsberg Bahnhof

- Meschede Winziger Platz
- Schmallenberg Habbel (Richtung Meschede)
- Schmallenberg Schützenplatz (Richtung Lennestadt)
- Winterberg Bahnhof

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

Mit den Fahrplaninformationen an den Haltestellen sowie auch den Informationen zur Orientierung an Haltestellen zeigen sich die Befragten des Kundenbarometers eher unzufrieden.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ist an den wichtigsten Verknüpfungspunkten der Kategorie I im Hochsauerlandkreis weitestgehend gegeben. Insbesondere die Verknüpfung mit dem Auto (Park-and-Ride) und dem Rad (Bike-and-Ride) sind funktionierende Elemente.

Um jedoch insgesamt eine ausreichende Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und somit Multi- und Intermodalität gewährleisten zu können, bedarf es eines weiteren Ausbaus insbesondere von Bike-and-Ride-Anlagen (optional mit Infrastruktur für E-Bikes) an den Verknüpfungspunkten der Kategorien I und II. Diese sind heute punktuell in ihrer Attraktivität, z. B. durch fehlenden Witterungsschutz, als eingeschränkt zu bewerten.

Abschließbare Fahrradboxen sind im Hochsauerlandkreis an der Mobilstation in Medebach, an den Bahnhöfen in Arnsberg und Neheim-Hüsten sowie seit der Fahrrad-Saison 2016 durch den Fahrrad-Park-Bus an der Mobilstation in Meschede vorhanden.

Die Mobilstation in Meschede bietet außerdem neben Informationen rund um die Mobilitätsangebote ein CarSharing-Angebot, einen Pedelec-Verleih und als touristisches Element Segway-Touren in Ergänzung zum Bus- und Bahnangebot.

Anfang Mai 2016 wurde in Medebach in den Räumlichkeiten der Tourist-Information eine Mobilstation eröffnet. Neben Informationen und Verkauf von Tickets kann man an der Mobilstation auch Pedelecs ausleihen. Außerdem gehören Fahrradboxen zum Konzept, die sich in unmittelbarer Nähe der Haltestelle Medebach Marktplatz befinden.

Darüber hinaus gibt es weitgehend flächendeckend private Fahrradverleihsysteme.

CarSharing-Angebote gibt es im Hochsauerlandkreis aktuell in Meschede (siehe Seite 180) und Winterberg.

Sicherheit

Die Lage der Haltestellen ist ein wichtiges Kriterium für den Fahrgast. Die Nutzung bzw. die Sicherheit an den Haltestellen werden eingeschränkt durch:

- eine vom Bahnhof bzw. wichtigen Einrichtungen entfernte und dadurch wenig attraktive Lage mit längeren Fußwegen,

- eine Lage im Kreuzungsbereich mit unzureichender Fläche für einen geordneten Ein- und Ausstieg,
- eine Lage im Kurvenbereich mit größeren Lücken zwischen Bordstein und Türbereich des Fahrzeugs,
- eine Lage in unbelebten und abseits gelegenen Bereichen ohne soziale Kontrolle.

Weitere Sicherheitsmerkmale wie Videoüberwachung sowie die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs sind an den wenigsten Haltestellen im Hochsauerlandkreis gegeben.

Auch das Haltestellenumfeld (Querungshilfe über die Straße und eine Abgrenzung zur Straße) ist bei der Bewertung der Sicherheit ein bedeutsames Kriterium.

tns infrastest ÖPNV Kundenbarometer

Während die Sicherheit im Fahrzeug von den Befragten des Kundenbarometers als leicht überdurchschnittlich (über Branchendurchschnitt) bewertet wird, liegt die Zufriedenheit mit der Sicherheit an Haltestellen abends leicht unterhalb des Branchendurchschnitts.

Barrierefreiheit

Aufgrund der Komplexität der Thematik kann im Nahverkehrsplan nicht für alle Komponenten des ÖPNV-Systems und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine detaillierte und vollständige Defizitliste erstellt werden. Vielmehr soll beispielhaft auf allgemeine und übergeordnete Mängel hingewiesen werden, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen.

Im Nahverkehrsplan des Hochsauerlandkreises wird der Fokus bei der Bewertung der Barrierefreiheit

- auf die Erreichbarkeit/ den Zugang zur Haltestellenkante,
- auf den stufenfreien Ein- und Ausstieg und
- auf die Ausrüstung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren

gelegt.

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

Grundsätzlich geht der Begriff „Barrierefreiheit“ über die genannten Kriterien hinaus und umfasst entsprechend BGG alle potenziellen Nutzer mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Hochbetagte, Kleinwüchsige, Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Personen mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit geistiger Behinderung etc.) (vgl. Kapitel 5).

Insgesamt wird der erreichte Ausbaustand im Hochsauerlandkreis hinsichtlich der Barrierefreiheit nach Einschätzung des Gutachters für einen eher ländlich geprägten Kreis als durch-

schnittlich, jedoch verbesserungswürdig eingeschätzt. Nur wenige Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind nach obigen Kriterien vollständig barrierefrei nutzbar. Während der Zugang zu den meisten untersuchten Haltestellen (Verknüpfungspunkte) im Untersuchungsgebiet weitgehend barrierefrei ist, liegen beim Einstieg in die Fahrzeuge deutliche Defizite vor. Nur sehr wenige Haltestellen im Hochsauerlandkreis verfügen über einen niederflurgerechten Einstieg, wofür eine Bordsteinhöhe von 16 - 18 cm erforderlich ist. Nur einzelne Bushaltestellen verfügen über Hochborde und Leitstreifen.

Auch sind deutliche qualitative Unterschiede hinsichtlich des Ausbauzustands zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden erkennbar. Während die meisten der betrachteten Haltestellen und Verknüpfungspunkte entlang der Schienenstrecke im nördlichen Kreisgebiet sowie in den stark vom Tourismus geprägten Städten Winterberg und Medebach einen vergleichsweise hohen Ausbaustandard aufweisen, ist die Situation in den übrigen Gebieten häufig stark defizitär.

Auffällig ist der hohe Anteil an Busbuchten im Busnetz des Kreises. Viele dieser Busbuchten sind in ihrer baulichen Ausbildung zu kurz, so dass in der Folge die Haltepositionen (unabhängig von der Bordsteinausbildung) fahrdynamisch vom Bus nicht spaltfrei anfahrbar sind (siehe Abbildung 12)[95].

Abbildung 12: Busbuchten mit zu kurzer Ausbildung ermöglichen kein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante (Beispiele: links: Haltestelle Medebach, Küstelberg, rechts: Haltestelle Arnsberg Rintelenstraße mit zusätzlich nachträglicher Freigabe für Parkraum)

Erschwerend wirkt an einigen Haltestellen, an denen die Verkehrsflächen für den Bus in Beton- bzw. Natursteinpflaster ausgebildet sind, die Spurrillenbildung. Mittel- bis langfristig können diese die spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestellenkante behindern.

95 Hinweis: Busbuchten müssen eine Gesamtlänge von 88,70 m für den Betrieb mit Standardlinienbussen aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013.

■ **Abbildung 13: An Haltestellen mit Betonsteinpflaster kann die spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestellenkante durch Spurrillenbildung mittel- bis langfristig behindert werden** (Beispiel: rechts: Haltestelle Marsberg, Bahnhof, links: Haltestelle Arnsberg Neheim Busbahnhof)

Da ein wesentlicher Teil der Bushaltestellen (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut ist, können die von den Verkehrsunternehmen meist eingesetzten Niederflurbusse ihre Vorteile in der Konsequenz (noch) nicht systemweit ausspielen.

Darüber hinaus ist der Ausbauzustand bei vielen der untersuchten Haltestellen in Bezug auf taktile Leitsysteme als defizitär zu bewerten. Lediglich wenige Haltestellenbereiche sind überhaupt mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet, auch viele der bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen verfügen nicht oder nur unvollständig über Leitsysteme (vgl. Tabelle 50). Diese Haltestellen wurden häufig nach dem damaligen „Stand der Technik“ lediglich mit Leitstreifen versehen, Ausführung tlw. mit Noppenplatten.

■ **Abbildung 14: Haltestellen ohne taktiles Leitsystem** (Beispiel: rechts: Haltestelle Eslohe, Busbahnhof, links: Medebach, Marktplatz (bereits ausgebaut))

Einstiegsfelder zur sicheren Verdeutlichung der Lage der ersten Tür für Blinde (siehe Abbildung 15) sind an den in den letzten Jahren ausgebauten Haltestellen vorhanden.

Abbildung 15: Bodenindikatoren nach aktuellem „Stand der Technik“: Aufmerksamkeitsfeld, Einstiegsfeld und Leitstreifen (Noppen- bzw. Rippenplatten) (Beispiel: rechts: Haltestelle Brilon-Stadt Bahnhof, links: Haltestelle Winterberg, Bahnhof)

Die folgende Tabelle enthält eine zusammenfassende Darstellung der Haltestellenausstattung an den Verknüpfungspunkten und Haltestellen der Kategorien I und II im Hochsauerlandkreis (vgl. Kapitel 4.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen). Der Fokus liegt hier insbesondere auf der Einschätzung zur Barrierefreiheit. Kreisweit umfassende Daten liegen nicht vor, so dass im NVP ein beispielhafter Auszug zur Einschätzung der Gesamtsituation gegeben wird. Die Bewertung beruht auf einer Vor-Ort-Erkundung.

Die durchgeführte Bewertung[96] zeigt, dass einige der nachfragestärksten Haltestellen und auch wichtige Verknüpfungspunkte im Hochsauerlandkreis Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit aufweisen, wodurch die barrierefreie Nutzbarkeit des Gesamtsystems stark beeinträchtigt wird.

96 Die Bewertung basiert auf der im Frühsommer 2016 durchgeführten Ortsbesichtigung und berücksichtigt bei der Mängelfeststellung ausdrücklich nicht die Ausbauvorhaben in den nächsten Jahren.

Tabelle 50: Einschätzung zur Haltestellenausstattung an Verknüpfungspunkten und Haltestellen im Hochsauerlandkreis (Kategorien I und II)

Verknüpfungspunkte und Haltestellen Kategorie I (Stand 30. Mai 2016)	
Meschede, Busbahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • verschieden (separate Bussteige, Sägezahn) wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • Leitstreifen entlang der Haltestellenkante • DFI für SPNV • umfangreiche Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten • Mobilstation mit Verleih von Pedelecs, Segway-Touren, CarSharing • FahrradParkBus • P+R Defizite: • keine Einstiegsfelder, keine taktile Führung zur Fahrgastinfrastruktur • Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der Wartehallen bei hohem Fahrgastaufkommen beengt ➔ tlw. hohe Gefährdung für umsteigende Fahrgäste aufgrund verschiedenster Warteinseln • Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich (insb. im Bereich der Bussteige) • keine DFI
Arnsberg, Neheim Hüsten Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • verschieden (Haltestellenbucht, Bussteige, Fahrbahnrandhaltestelle) wichtige Ausstattungselemente: • einzelne Haltepositionen mit niederflurgerechtem Hochbord • DFI • Witterungsschutz tlw. vorhanden • Umfangreiche Fahrgastinformation mit Liniennetzplan, Umgebungsplan, Tarifinformationen,... • P+R (ca. 100m entfernt)

	• einzelne Kurzzeitparkplätze auf dem Bahnhofsvorplatz • B+R (abschließbare Fahrradboxen) Defizite: • einzelne Haltepositionen ohne niederflurgerechten Hochbord • keine taktilen und visuellen Elemente • keine akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte[97] Bussteige ohne Witterungsschutz
Arnsberg, Neheim Busbahnhof	
	wichtige Ausstattungselemente: • DFI • umfangreiche Fahrgastinformation mit Liniennetzplan, Umgebungsplan und Tarifinformationen • großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten und Kiosk (jedoch mit eingeschränkter Attraktivität aufgrund des etwas maroden Zustands) Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • keine taktilen und visuellen Elemente • keine akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte[98] • Ein- und Ausstiegssituation im Bereich des mittleren Bussteigs bei hohem Fahrgastaufkommen beengt • Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich (insb. im Bereich der Bussteige)

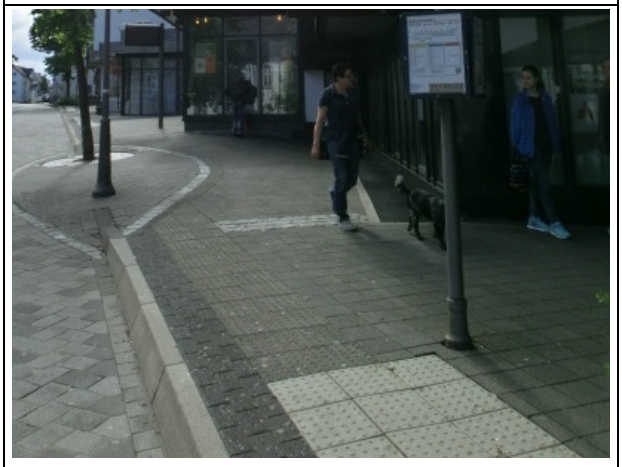
97 Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV plant unter Berücksichtigung der angespannten finanziellen Situation einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip Vorrang vor Einzellösungen, wie stationären Einrichtungen, zu geben. So soll die Einführung einer Smartphone-App „mobil info“ im Kreis zeitnah erfolgen (vgl. Kapitel9.4, Prüfauftrag FMS-2).

98 Siehe Fußnote 97.

Olsberg, Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • separate Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit • insgesamt moderne und attraktiv gestaltete Anlage wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • Leitstreifen entlang der Haltestellenkante • DFI • Fahrgastinformation • großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen • P+R am Fahrbahnrand • B+R Defizite: • keine Einstiegsfelder, kein Auffindestreifen in Höhe Tür 1, keine taktile Führung zur Fahrgastinfrastruktur • keine akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte[99] • Haltefläche mit Betonsteinpflaster (Risiko Spurrillenbildung, kann mittel- bis langfristig die spaltfreie Anfahrbarkeit der Haltestellenkante behindern)

99 Siehe Fußnote 97.

Brilon, Markt	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • Hochbord • taktiles Leitsystem (Leistreifen und Einstiegsfelder vollständig aus Noppenplatten) • DFI • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten Defizite: • Haltefläche mit Betonsteinpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

	• Leitstreifen durch Mast und Bäume (Baumscheiben) unterbrochen • tlw. unterschiedliche farbliche Ausführung der Noppenplatten • keine akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte
	
Verknüpfungspunkte und Haltestellen Kategorie II (Stand 30. Mai 2016)	
Arnsberg, Bahnhof	
	wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • Leitstreifen entlang der Haltestellenkante inkl. taktiler Führung zur Fahrgastinfrastruktur • Barrierefreie Führung zum Bussteig • DFI • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten und Stehhilfe • überdachte Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) • begleitende Infrastruktur: Bürgerzentrum im Bahnhof • P+R-Anlage Defizite: kein Einstiegsfeld an der ersten Tür

Arnsberg, Neumarkt	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastunterstand • Fahrgastinformation Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles Leitsystem • Haltefläche mit Naturpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
Arnsberg, Europaplatz	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle mit Mittelinsel • moderne und attraktiv gestaltete Anlage wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • taktiles Leitsystem mit Leitstreifen in Rippenstruktur entlang der Haltestellenkante und Einstiegsfeld • DFI • Fahrgastinformation • großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten und Stehhilfen

Arnsberg, Hüstener Markt

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- unterschiedliche Abfahrtspositionen mit unterschiedlicher baulicher Ausgestaltung
- nordöstliche Abfahrtsposition: Haltestellentasche (Lage direkt hinter Kreuzungsbereich)

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- taktiles Leitsystem (Leitstreifen und Auffindestreifen)
- Fahrgastinformation
- Witterungsschutz u. a. durch bauliche Gegebenheiten (Balkone)
- Sitzgelegenheiten

Bestwig, Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • unterschiedliche Abfahrtspositionen, mit unterschiedlicher baulicher Gestaltung • in Fahrtrichtung Meschede Fahrbahnrandhaltestelle auf Linksabbiegerspur wichtige Ausstattungselemente: • DFI • visuell kontrastierender Bordstein • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit • überdachte Fahrradbügel • einzelne P+R-Plätze Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles Leitsystem
Brilon-Stadt, Bahnhof	
 	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit (ein Teil der Abfahrtspositionen am gleichen Steig wie SPNV) • moderne und attraktiv gestaltete Anlage wichtige Ausstattungselemente: • DFI • niederflurgerechter Hochbord • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • taktiles Leitsystem • Fahrgastinformation • großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen • P+R-Anlage • Überdachte Fahrradabstellanlage Defizite: • Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der dem Bahnsteig abgewandten Abfahrtspositionen (in Richtung Süden) bei hohem Fahrgastaufkommen beengt • Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich (insb. im Bereich der Bussteige)

Eslohe, Busbahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Haltestellen an Insel wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • Zuwegung zur Haltestelle nur bedingt barrierefrei (Einbau, Laterne mit Werbeplakat, im Bereich des abgesenkten Bordsteins) • keine taktilen und visuellen Elemente • Fahrgastunterstände mit sicherheitsrelevanten Nachteilen hinsichtlich der Einsehbarkeit
Hallenberg, Heinrich-Hugo-Platz	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • keine taktilen und visuellen Elemente • Haltefläche mit Betonsteinpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
Marsberg, Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • DFI • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten • P+R-Anlage • überdachte Fahrradabstellanlage (Bügel) Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles Leitsystem • Haltefläche mit Natursteinpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Medebach, Marktplatz

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Fahrbahnrandhaltestellen
- moderne und attraktiv gestaltete Anlage

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- visuell kontrastierender Leitstreifen entlang der Haltekante
- Fahrgastinformation
- großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten
- Mobilstation in unmittelbarer Nähe (Touristinformation) mit Pedelecs-Ausleihmöglichkeit und Fahrradboxen

Defizite:

- kein taktiles Leitsystem
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Medebach, Küstelberg

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- Leitstreifen entlang der Haltekante
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstand
- Sitzgelegenheiten

Defizite:

- kein Einstiegsfeld, kein Auffindestreifen in Höhe Tür 1
- Haltestellenkante nicht spaltfrei anfahrbar (Busbucht zu kurz)
- Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
- Fahrgastunterstand mit sicherheitsrelevanten Nachteilen hinsichtlich der Einsehbarkeit

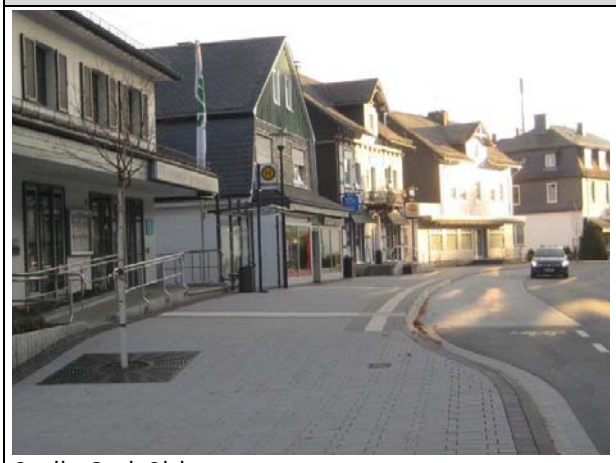
Meschede, Winziger Platz	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • taktiles Leitsystem • Fahrgastinformation • DFI • großzügiger Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten
Meschede, Freienohl Bahnhof	
	wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • taktiles Leitsystem • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten an allen Abfahrtspositionen • P+R-Anlage • Überdachte Fahrradabstellanlage
Schmallenberg, Habbel	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • DFI (Richtung Meschede) • barrierefreie Zuwegung durch abgesenkte Bordsteine • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten Richtung Meschede Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord

	• keine taktilen und visuellen Elemente • Abfahrtsposition in Richtung Lennestadt: o schmale Bucht Haltefläche mit Betonsteinpflaster (Risiko Spurrillenbildung)
Schmallenberg, Schützenplatz	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • DFI (Richtung Lennestadt) • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten (Richtung Meschede Vordach) Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • keine taktilen und visuellen Elemente • Abfahrtsposition in Richtung Meschede Haltestellenkante nicht spaltfrei anfahrbar (Busbucht zu kurz) • Haltefläche mit Natursteinpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Schmallenberg, Bad Fredeburg Sparkasse	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstand Richtung Schmallenberg • Sitzgelegenheiten Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • keine taktilen und visuellen Elemente • Haltestellenkante nicht spaltfrei anfahrbar (Busbucht zu kurz)

Sundern, Hauptstraße	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • Sitzgelegenheiten • Halteposition in Fahrtrichtung Hachen/ Arnsberg mit Fahrgastunterstand Defizite: • kein niederflurgerechter Hochbord • keine taktilen und visuellen Elemente • Haltestellenkante nicht spaltfrei anfahrbar (Busbucht zu kurz)

	• kein Fahrgastunterstand in Fahrtrichtung Allendorf/ Amecke
Sundern, Rathaus	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle wichtige Ausstattungselemente: • Fahrgastinformation • großzügiger Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten Defizite: • kein niederflurgerechter Bord, keine gerade Haltestellenkante • Haltestelle nicht spaltfrei anfahrbar, Radien zu eng (halbrunde Ausgestaltung der Haltestelle) • keine taktilen und visuellen Elemente

Olsberg, Ruhrstraße	
 Quelle: Stadt Olsberg	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle (gemeinsame Führung mit Radweg) wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • taktiles Leitsystem • Fahrgastinformation • großzügiger Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten (mit Aufstehhilfe) • Fahrradbügel
  Quelle: Stadt Olsberg	
Olsberg, Bigge Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Busbucht wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • Leitstreifen entlang der Haltekante • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit (Richtung Ruhrstraße) Defizite: • kein Einstiegsfeld, kein Auffindestreifen in Höhe Tür 1 • Haltestellenkante nicht spaltfrei anfahrbar (Busbucht zu kurz) • Haltefläche mit Betonpflaster (Risiko Spurrillenbildung)

Winterberg, Bahnhof	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • verschiedene (Bussteige mit Sägezahnaufstellung zur spaltfreien Anfahrbarkeit, zwei Busbuchten an der Straße) • insgesamt moderne und attraktiv gestaltete Anlage wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • taktiles Leitsystem • DFI mit Sprachausgabe • Fahrgastinformation • großzügige Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten • P+R-Anlage • Fahrradabstellanlage (Bügel)

Winterberg, Pforte

Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle:

- Busbucht

wichtige Ausstattungselemente:

- niederflurgerechter Hochbord
- Leitstreifen entlang der Haltekante
- Fahrgastinformation
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten

Defizite:

- kein Einstiegsfeld, kein Auffindestreifen in Höhe Tür 1
- Haltestellenkante nicht spaltfrei anfahrbar (Busbucht zu kurz und in Kurvenlage)

Winterberg, Niedersfeld Steinkamp	
	Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle: • Fahrbahnrandhaltestelle (ohne Abmarkierung) wichtige Ausstattungselemente: • niederflurgerechter Hochbord • Fahrgastinformation • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit (Fahrtrichtung Medebach) Defizite: • kein Leitsystem • Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer teilweise im Grenzbereich (Fahrtrichtung Olsberg); in Gegenrichtung Übergang zum Fahrgastbereich mit Hochbord

Fazit

Die Ausstattungsqualität an den Haltestellen im Nahverkehrsraum ist unterschiedlich ausgeprägt. Insgesamt muss die Situation an vielen Bushaltestellen im Hochsauerlandkreis hinsichtlich der Barrierefreiheit als verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Neben den Defiziten im Zugang zum Fahrzeug sind darüber hinaus nur wenige Bushaltestellen mit einem taktilen und optischen Leitsystem ausgestattet. In der Konsequenz sind viele ÖPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht ohne Hilfe nutzbar.

Insgesamt ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG ein deutlicher Handlungsbedarf.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Erstellung eines Ausbauprogrammes für Verknüpfungspunkte/ Haltestellen mit Prioritätenliste unter Berücksichtigung der Frequentierung der Haltestellen

➔ Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß PBefG

- ➔ Programm für verbesserte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung des Kriteriums Barrierefreiheit (bspw. ergänzende Wegweisung an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung sowie flächendeckender Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip u. a. durch Einführung einer Smartphone-App „mobil info“)
- ➔ Berücksichtigung des Kriteriums Barrierefreiheit für alle Medien zur Fahrplaninformation

6.9 Bewertung Information und Vertrieb

Information

Insgesamt ist der Bereich „Information“ im Hochsauerland als positiv zu bewerten. Die gesamte Produktpalette (vgl. Anforderungsprofil Kapitel 4.3.14) wird im Kreisgebiet vorgehalten. Lediglich bei einzelnen Medien besteht Handlungsbedarf.

- Neben einem kreisweiten Liniennetzplan (LNP) werden zur Verdeutlichung der Innerortserschließung mit den örtlichen Stadt-/ Ortsverkehren für die Städte Arnsberg, Brilon, Marsberg, Meschede und Olsberg schematische LNPs mit Darstellung der einzelnen Haltestellen vorgehalten.
- Positiv ist, dass man anhand der Bezeichnungen und Signaturen im Liniennetzplan einen guten ersten Überblick über das vorhandene Bedienungsangebot bekommt, z. B. unterscheiden sich die „Linien mit zeitweiliger Bedienung“ in der Signatur deutlich von den regelmäßig verkehrenden Linien. Nur vereinzelt könnte aufgrund der großen Anzahl von Linien, z. B. im Bereich Eslohe, dennoch der Eindruck entstehen, dass hier ein höheres Fahrtenaufkommen vorliegt, als es tatsächlich der Fall ist.
- Positiv anzumerken sind außerdem die umfangreichen Informationen, die den Fahrplanbüchern entnommen werden können. Neben einer Linienübersicht inkl. möglicher Anschlussverbindungen sind darüber hinaus weitergehende Informationen zum Tarif (inkl. Preisbesonderheiten bei einzelnen Fahrten im Nahbereich) dargestellt. Im Fahrplanbuch Arnsberg sind zudem die Vorverkaufsstellen ausgewiesen. Das Fahrplanbuch Meschede/ Bestwig enthält überdies einen Übersichtsplan zum Busbahnhof Meschede.
  Des Weiteren sind auch die Fahrpläne des SPNV, ebenfalls mit ausgewiesenen Anschlussmöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV, enthalten.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen ist der Hinweis „Diese Linie wird durchgehend mit Niederflurbussen befahren“, der bei den entsprechenden Linien aufgeführt ist (z. B. StadtBus Arnsberg, Linie R54) sehr wertvoll. Wünschenswert wäre darüber hinaus außerdem eine Auflistung der barrierefrei/ niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz, um so diesen Menschen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern.
- Auch das Informationsangebot im Internet ist breit gefächert. Über die Homepage des Kreises wird man direkt auf die Seiten der Unternehmen weitergeleitet, die umfangreiche Informationen, inklusive potenzieller Umleitungsverkehre, zur Verfügung stellen.
  Gerade für ländliche Regionen mit vergleichsweise schwer kommunizierbarem Fahrplanangebot bieten die elektronischen Fahrpläne mitunter eine erhebliche Erleichterung in der Angebotsdarstellung. Für viele Verbindungen können über das Fahrplanprogramm der Bahn die verschiedenen Fahrtmöglichkeiten herausgefiltert werden, vorteilhaft ist hier, dass auch die BürgerBus-Linien im Fahrplanprogramm eingepflegt sind, so dass hier eine umfassende Informationsmöglichkeit besteht.
- In der Regel sind die vorhandenen Fahrplaninformationen an den Haltestellen vollständig und insbesondere an den Verknüpfungspunkten umfangreich. Neben

Standardinformationen wie Fahrplan und Liniennetzplan sind hier häufig noch weitergehende Informationen z. B. zum Tarif, zu Freizeitzielen in der Region oder auch Umgebungspläne vorhanden.
Lediglich punktuell gibt es einzelne Defizite bei Fahrplanaushängen. Diese sind jedoch weniger der grundsätzlichen Darstellung der Fahrplaninformationen geschuldet sondern der Pflege.

- **Abbildung 16: Beispiele für weitergehende Fahrgastinformationen an Haltestellen**

Vertrieb

Der Fahrkartenverkauf im Hochsauerlandkreis erfolgt über unterschiedliche Vertriebswege. Neben dem direkten Erwerb beim Fahrpersonal in den Bussen gibt es verschiedene Vorverkaufsstellen im Kreisgebiet, bei denen in der Regel, mit Ausnahme der EinzelTickets, alle FahrtTickets bezogen werden können:

- RLG-KundenCenter:
  - Betriebshof Arnsberg
- WB-Kundencenter in Meschede
- RLG-Vorverkaufsstelle in Brilon
- Mobilstation Medebach

Die verschiedenen Abo-Angebote kann man online über das Internet bestellen.

tns *infrastest* ÖPNV Kundenbarometer

Die Befragung im Rahmen des Kundenbarometers ergab eine vergleichsweise hohe Zufriedenheit mit dem Internetauftritt der RLG. Auch bei den Themen Fahrplaninformationen an der Haltestelle und Fahrkarten-Verkaufsstellen liegt die RLG etwa im Durchschnitt aller Unternehmen, insgesamt ist hier jedoch nur ein befriedigendes Ergebnis erzielt worden. Als leicht unterdurchschnittlich wurden nur die Fahrplaninformationen zu Hause bewertet.

sonstige Kundenbefragung

Bei einer Befragung von Fahrgästen der RLG im Mai 2013 hat sich herausgestellt, dass neben der Fahrplanauskunft über das Internet (Browser oder App) mit mehr als 50 %, das Fahrplanbuch mit ca. 32 % noch immer eine wichtige Position als Informationsquelle einnimmt. Auf die Nachfrage, ob das Fahrplanbuch auch weiterhin wichtig sein werde, antworteten die Fahrgästen zu über 75 % mit „Ja".

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Fahrzeuge, Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen.
- ➔ Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen.
- ➔ Intensivierung der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation (inkl. Störungen) und des unternehmensübergreifenden Marketings.
- ➔ Prüfung zur Erweiterung der stationären Verkaufsstellen (auch mit privaten Partnern) für Tickets und Kundenkarten. Zielwert mindestens eine stationäre Verkaufsstelle pro Stadt bzw. Gemeinde.
- ➔ Prüfen: Flexibleres Anpassen der Öffnungszeiten der Fahrkarten-Vorverkaufsstellen an die Bedürfnisse der Fahrgäste.

6.10 Bewertung Marketing

Das Fahrplanangebot vermarkten die Verkehrsunternehmen in gemeinsamen Fahrplanbüchern und auf der für den gesamten Nahverkehr in Westfalen-Lippe gemeinsamen Internetseite www.westfalentarif.de. Das Tarifmarketing wird grundsätzlich gemeinsam durch die Tarifgemeinschaft Münsterland/ Ruhr-Lippe GmbH betrieben. Ergänzend wirken verschiedenste unternehmensspezifische Marketingmaßnahmen, die sich in aller Regel sowohl auf den Hochsauerlandkreis als auch auf den Kreis Soest erstrecken. Hierdurch werden vorrangig folgende Ziele verfolgt:

- Ansprache der Senioren,
- Ansprache der jungen mobilen Generation,
- Ertragssteigerung und Verkaufsförderung,
- Senkung von Zugangsbarrieren und
- Produktwerbung.

Folgende Beispiele können herangezogen werden, um das Spektrum der Marketingmaßnahmen aufzuzeigen:

- Plakat- und Printwerbung:
  Zur Vermarktung neuer Produkte wie Tarife oder Linien werden Prospekte und Plaka-

te verteilt, aber auch über kurz- bis mittelfristige Veränderungen von Linienwegen wird über Printmedien informiert. Um neue und Gelegenheitskunden zu erreichen, werden Neubürger mit Informationsmaterial versorgt und Freizeit- sowie Veranstaltungsverkehre beworben. Besonderen Raum in der Vermarktung der Freizeitverkehre nehmen die Kombination ÖPNV und Wandern sowie ÖPNV und Radfahren ein.

- SchnupperAbos und Probetickets
  Saisonal bieten die Verkehrsunternehmen SchnupperAbos zum Test des Angebotes von Bus und Bahn für drei Monate an. Neubürger erhalten ein Willkommenspaket mit einem Testticket.
- Online-Marketing:
  Insbesondere um jüngere Kundengruppen zu erreichen, wird die Präsenz auf sozialen Medien wie z. B. Facebook gestärkt. Auch neue Homepage-Strukturen mit optimierter Darstellung für mobile Endgeräte wurden erarbeitet, um den Zugang an Informationen zu erleichtern. Zusätzlich werden Apps von den Verkehrsunternehmen angeboten mit denen auch unterwegs wichtige Informationen zum lokalen ÖPNV-Angebot abgerufen werden können.
- Direkter Kundenkontakt:
  Möglichkeiten zum direkten Kontakt bietet sich den potenziellen Kunden anlässlich von Veranstaltungen wie Stadtfesten z. B. im InfoBus der RLG. Ergänzend informieren geschulte ehrenamtliche Mobilitätspaten, die in ihren Orten als erster persönlicher Ansprechpartner für Fragen zu Bus und Bahn zur Verfügung stehen
- Service & Information
  - In Meschede und Medebach wurden Mobilstationen in Betrieb genommen. Das Angebot der Mobilstationen umfasst: persönliche Beratung zum Angebot des ÖPNV, Pedelec-Verleih, Fahrradboxen bzw. FahrradParkBus sowie ausschließlich in Meschede CarSharing und SegwayTouren.
  - Für Flüchtlinge hat die DB Regio Bus NRW die Broschüre „Unterwegs in NRW“ aufgelegt. In fünf Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Arabisch und Farsi) und mit Unterstützung zahlreicher Piktogramme erfahren Flüchtlinge in der Broschüre das Wichtigste zum Thema Busfahren. Die Broschüre wird kostenfrei an Erstaufnahmeeinrichtungen, caritative Organisationen und Kommunen verteilt.
  - Die Veranstaltung von Rollatortagen und Busschulen durch die Verkehrsunternehmen bauen Hemmschwellen für mobilitätseingeschränkte Senioren ab und fördern die Verkehrssicherheit insbesondere zur Hauptverkehrszeit an Schultagen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Insgesamt liegt eine sehr gute und differenzierte Situation im Bereich der Marketingaktivitäten vor. Diese sind zukünftig weiterzuführen und ggf. in gleicher Art und Weise für neue oder veränderte Mobilitätsprojekte und -produkte umzusetzen.

6.11 Bewertung Qualitätscontrolling

Die regelmäßige Ermittlung der relevanten und belastbaren Grundlagendaten ist unabdingbar, um das ÖPNV-System systematisch nach wirtschaftlichen Synergie- und Optimierungseffekten durchleuchten zu können. Dies betrifft das Angebot aller Verkehrsunternehmen im Hochsauerlandkreis.

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

Die Bausteine für ein Qualitätscontrolling sind im Kapitel 4.4 dargestellt. Im Zeitraum der letzten Jahre wurden im Bereich des Qualitätscontrolling in erster Linie Kundenzufriedenheitsbefragungen durchgeführt und Kundenhinweise aufgenommen. 2010 nahm die RLG am bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometer von TNS Infratest mit 250 Kundeninterviews teil. Eine weitere Kundenbefragung fand unter Leitung der WVG im Jahr 2013 zur Untersuchung der Wirksamkeit der Fahrgastinformation statt.

Weitere Maßnahmen des Qualitätscontrollings wurden seit der Herausgabe des letzten Nahverkehrsplans 2005 nicht durchgeführt.

Aktuell wird das Qualitätscontrolling für die RLG gemäß und im Rahmen des ÖDLA durchgeführt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Weiterentwicklung des Qualitätscontrollings gemäß der in Kapitel 4.4 dargelegten Zusammenhänge und Anforderungen. Grundsätzlich besteht der Anspruch, ein für alle Genehmigungsinhaber im Hochsauerlandkreis geltendes System aufzubauen, unabhängig von der Art der Vergabe (Direktvergabe, wettbewerbliche Vergabe bzw. Genehmigungswettbewerb).

➔ Vertiefung und Intensivierung der hier aufgeführten Aktivitäten.

6.12 Bewertung Tarif und Ticketangebot

Im Hochsauerlandkreis besteht ein sehr ausdifferenziertes Tarif- und Ticketangebot (vgl. Kapitel 4.3.16).

Seit dem 01.08.2017 gilt für den Hochsauerlandkreis der Westfalentarif. Ziel des Westfalentarifs ist das Zusammenwachsen der heutigen fünf westfälischen Nahverkehrstarife

- Münsterland-Tarif (in den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und der Stadt Münster)
- Ruhr-Lippe-Tarif (in den Kreisen Unna, Soest, dem Märkischen Kreis, dem Hochsauerlandkreis und der Stadt Hamm),
- Der Sechser (in den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke, Lippe, Gütersloh und der Stadt Bielefeld),
- Hochstift-Tarif (in den Kreisen Paderborn und Höxter) und

- Westfalen-Süd-Tarif (in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe)

zu einem großen Flächentarif.

Möglich werden damit Fahrten mit nur einem Ticket des Westfalentarifs unter Beseitigung der bisherigen inneren Tarifgrenzen in Westfalen, so z. B. von Arnsberg nach Münster oder von Meschede nach Paderborn. Hierbei bietet der Westfalentarif im Vergleich zum NRW-Tarif eine wesentlich größere Ticketauswahl.

Das Tarifsortiment des Westfalentarifs, das für alle ÖPNV-Angebote im Hochsauerlandkreis gilt, besteht aus einem ausdifferenzierten Tarif- und Ticketangebot. Es umfasst:

- EinzelTicket und 4er Ticket
- KinderTicket und 4er KinderTicket
- TagesTicket 1 Person, TagesTicket 5 Personen und 9 Uhr TagesTicket 1 Person, 9 Uhr TagesTicket 5 Personen
- 7 TageTicket
- MonatsTicket, 9 Uhr MonatsTicket und Schüler/ AzubiMonatsTicket
- Abo (übertragbar, personalisiert) und 9 Uhr Abo (übertragbar, personalisiert)
- FunTicket (, gilt einen Monat im gewählten Geltungsbereich, an Schultagen allerdings erst ab 14 Uhr; in Verbindung mit einer Schulwegkarte wird die Zeitbeschränkung aufgehoben) und FunAbo
- 60plusAbo
- AnschlussTicket und 4er AnschlussTicket
- FahrradTagesTicket, FahrradMonatsTicket und FahrradAbo
- 1. Klasse Aufpreis: EinzelTicket, 7 TageTicket, MonatsTicket, Abo/ Job

Aufgrund der Bedeutung des Tourismus für den Nahverkehrsraum gibt es mit der SauerlandCard sowie dem UrlauberTicket Sauer- und Siegerland darüber hinaus gezielte Angebote im Freizeitverkehr.

Darüber hinaus kann im Kreis ein Sozialticket bezogen werden. Die sogenannten MobiTickets sind vergünstigte Abo-Tickets für Empfänger von Sozialleistungen. Es stehen zwei unterschiedliche MobiTickets zur Auswahl. Es gibt eins für die jeweilige Stadt oder Gemeinde des Wohnsitzes oder ein Ticket für den gesamten Heimatkreis.

Für ausgewählte Arbeitgeber werden zudem JobTickets ausgegeben.

Auch haben die NRW-weit gültigen Fahrkarten wie SchönerTagTicket etc. auch Gültigkeit im Hochsauerlandkreis. Für verschiedene Tickets im Jedermannverkehr gilt als Zusatznutzen die Mitnahme weiterer Personen oder Fahrräder abends bzw. am Wochenende.

Ein Semesterticket gibt es im Hochsauerlandkreis aktuell nicht.

tns *infrastest* ÖPNV Kundenbarometer

Mit dem Fahrkartensortiment sind die Befragten des Kundenbarometers zufrieden, doch das Tarifsystem und Preis-Leistungs-Verhältnis werden als maximal befriedigend beurteilt.[100]

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Das Tarif und Ticketangebot ist insgesamt als sehr gut und umfangreich differenziert zu bewerten. Das Angebot ist in seiner Vielfalt aufrechtzuerhalten.

➔ Übergangstarife etc. werden durch Einführung des Westfalentarif zum 01.08.2017 vereinfacht, somit besteht hier kein Handlungsbedarf.

6.13 Bewertung Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

CarSharing

Das vorhandene CarSharing-Angebot im Hochsauerlandkreis ist bislang nur sehr rudimentär ausgeprägt. An der Mobilstation in Meschede sind zwei Fahrzeuge des CarSharing-Angebots „Flinkster“ der Deutschen Bahn stationiert. Seit September 2016 gibt es mit FordCarSharing auch in Winterberg ein Angebot (drei Pkw).

Aufgrund der hohen Motorisierung im Hochsauerland, die mit 591 Pkw pro 1.000 EW deutlich über dem NRW-weiten Durchschnitt liegt, wird der Bedarf hier vergleichsweise gering eingeschätzt. Potenziale gibt es ggf. an SPNV-Verknüpfungspunkten insbesondere für Geschäftsleute, nachrangig ggf. auch für den Tourismusbereich.

Fahrradverleihsysteme

Insgesamt gibt es im Hochsauerlandkreis weitgehend flächendeckend private Fahrradverleihsysteme, die das touristische Potenzial in der Region abdecken. Gerade in Winterberg ist eine vergleichsweise hohe Dichte an privaten Fahrradvermietungen festzustellen. Aber auch in anderen Kommunen (z. B. Sundern und Schmallenberg) finden sich private Anbieter.

Außerdem besteht an der Mobilstation in Meschede sowie an der im Mai 2016 eröffneten Mobilstation in Medebach die Möglichkeit, Pedelecs auszuleihen.

Ein erster Schritt zur Stärkung der inter- bzw. multimodalen Mobilität ist somit gemacht.

Insbesondere für den Mountainbike-Sektor ist im Kreisgebiet eine hohe Attraktivität im Fahrradtourismus erkennbar („Bike Arena Sauerland“, z. B. Mountainbike-Park Winterberg, SKS Bike-Trail Sundern). Aber auch der RuhrtalRadweg und der SauerlandRadRing haben eine hohe Attraktivität für den breiten Fahrradtourismus.

Mobilitätsmanagement

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2004 das Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ gegründet, das seit 2015 durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW ersetzt wird. Verschiedene Fachgruppen beschäftigen sich mit den Handlungsfeldern betriebliches Mobilitätsmanagement,

[100] Hinweis: Zum Zeitpunkt des ÖPNV-Kundenbarometers galt noch der Ruhr-Lippe-Tarif.

schulisches Mobilitätsmanagement, Verkehrsentwicklungsplan, Mobilstationen, Verkehrssicherheit, Nahmobilität, Mobilität im ländlichen Raum und Kinderwege/ Kinderräume. Um die lokalen Aktivitäten zu unterstützen, wurden vier Koordinierungsstellen aufgebaut, die durch das Ministerium gefördert werden. Die für den Hochsauerlandkreis zuständige Koordinierungsstelle Westfalen mit Sitz in Münster wird durch die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH getragen.

Die Koordinierungsstelle unterstützt die Kreise, Städte und Gemeinden beim Thema Mobilität als Ideengeber mit vielfältigen Info-Veranstaltungen, ebenso bei der Vorbereitung und Realisierung von Projekten in den beschriebenen Handlungsfeldern und als Netzwerk zum regelmäßigen Austausch zwischen den Mitgliedern des Zukunftsnetzes.

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

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

➔ Vernetzung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, um auch kreisintern gegenseitig von Erfahrungen profitieren zu können.

7 Teilbausteine und Mobilitätsprojekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest

Der Hochsauerlandkreis, der Kreis Soest sowie die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) als das kommunale Verkehrsunternehmen und die Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, heute Westfalen Bus GmbH (WB), haben zwischen den Jahren 2012 und 2016 im Rahmen des als gemeinschaftlich angelegten Modell-Projektes „mobil4You“ intensiv daran gearbeitet, den ÖPNV in der ländlich geprägten Region zukunftsfähig zu gestalten.

Es wurden unterschiedliche Projektbausteine entwickelt und modellhaft erprobt, die neben dem klassischen Teilbaustein Fahrplanangebot außerdem ein breites Themenspektrum wie tarifliche Anreize, Verbesserung der Informationen und des Service berücksichtigten. Ein Fokus wurde außerdem auf das Einbeziehen von ehrenamtlichem Engagement gelegt (Mobilitätspaten in beiden Kreisen). Erfolgreich getestete Projekte wurden beibehalten und können zukünftig noch auf andere ländliche Räume übertragen werden.

Da das Thema „Mobilität im ländlichen Raum“ auch zukünftig beide Kreise gleichermaßen beschäftigen wird und die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen den Kreisen nachhaltig weiter fortgesetzt werden soll, erfolgt die Betrachtung des Themas „Mobilitätsprojekte“ aufgabenträgerübergreifend sowohl im Nahverkehrsplan des Hochsauerlandkreises als auch im Nahverkehrsplan des Kreises Soest.

7.1 Weiterentwicklung NachtBus-Verkehr

Der NachtBus-Verkehr wurde im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest in einem für ländliche Räume vergleichsweise hohen Niveau entwickelt, ist jedoch seit über zehn Jahren durch eine sinkende Nachfrage gekennzeichnet. Während 2002 noch rund 96.000 Fahrgäste die NachtBus-Linien des Hochsauerlandkreises nutzten, waren es 2015 nur noch 19.000 Fahrgäste (bei insgesamt deutlich verringertem Gesamtangebot im NachtBus-Verkehr). Das Defizit pro Fahrgast ist im gleichen Zeitraum von 1,22 Euro auf 7,91 Euro angestiegen und bewegt sich somit fast im Niveau von bedarfsgesteuerten Angebotsformen.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Anpassungen im NachtBus-Angebot der letzten Jahre negativ auf die Fahrgastnachfrage ausgewirkt haben. Im Verhältnis sind die Fahrgastrückgänge jedoch deutlich ausgeprägter als es die Anpassungen am Angebot während des gleichen Zeitraums hätte vermuten lassen.

Die weiteren Ursachen für diesen Rückgang wären nur mit großem Aufwand analysierbar, dürften jedoch auf der Veränderung unterschiedlicher Randbedingungen beruhen. Eine prägende Rolle wird auch im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest die stärkere Dispersität der Mobilitätsströme im nächtlichen Freizeitverkehr in Verbindung mit einer zunehmenden Ausrichtung auf die Metropolen (Orientierung auf Schiene in Richtung Oberzentren) sein. Außerdem könnte der in 2003 eingeführte Zuschlag im NachtBus eine Hemmschwelle in der Nutzung darstellen.

Für die Weiterentwicklung sollen ergänzende und teilweise ersetzende Angebotsformen geprüft werden. NachtBus-Linien, deren weitere Finanzierung aufgrund besonders hoher

Ausgleichsbeträge in Frage steht, werden nach diesem Ansatz nicht vollständig eingestellt, sondern modifiziert am Markt platziert. Auch ein möglicher Entfall des NachtBus-Aufpreises sollte hinsichtlich seiner Wirkung auf Nachfrage und Wirtschaftlichkeit der NachtBus-Linien geprüft werden.

Denkbar ist der Einsatz von NachtBussen an einem festen Wochenende im Monat (z. B. erstes Wochenende), an Tagen mit traditionell höherer Nachtverkehrsnachfrage (Silvester, Nacht 30. April auf 1. Mai, Pfingsten etc.) sowie zu lokalen Events einzusetzen. In Zusammenarbeit mit den Kommunen, Vereinen, Veranstaltern und Medien sollte dieser modifizierte Ansatz gut kommunizierbar und vermittelbar sein. Die Fokussierung auf weniger Betriebstage wird zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit als erfolgversprechender als eine weitere Eingrenzung der Betriebszeitfenster eingeschätzt.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, Nachtverkehre bedarfsgesteuert anzubieten. Dieser Ansatz wird bspw. bei dem Nacht AST für Brilon und Olsberg verfolgt. Seit 01.04.2017 verkehrt das Nacht AST am Wochenende, vor bestimmten Feiertagen und bei bestimmten lokalen Events (Stadtfeste) aus den Innenstädten in die Wohngebiete und Ortsteile. Auch Fahrten zwischen den beiden Städten sind möglich. Das Nacht AST Brilon und Olsberg ist ein Gemeinschaftsprojekt zwischen den beiden Städten und der RLG. Nach einer Testphase (ca. zwei bis drei Jahre) sollte der Erfolg des Konzeptes geprüft werden auch im Hinblick auf eine Übertragbarkeit des Ansatzes auf andere Städte und Gemeinden in den Kreisen.

7.2 Weiterentwicklung sonstiger Freizeitverkehr

Bezogen auf die Mobilität der Bevölkerung ist der Freizeitverkehr zwar ein Wachstumsmarkt, aber von allen Wegezwecken bedingt durch die vielfältigen Verflechtungen im ÖPNV am schwersten zu bündeln. In den letzten zwei Jahrzehnten wurden in Deutschland in verschiedenster Form Freizeitverkehre eingerichtet, die sich durch sehr unterschiedlichen Erfolg auszeichnen. Freizeitlinien im Wochenendverkehr zeigen im Jahresverlauf eine stark ausdifferenzierte und häufig auch unsystematische Nachfrage. Vor diesem Hintergrund sind in der ganzjährigen Betrachtung Unwirtschaftlichkeiten und ein vergleichsweise hoher Finanzierungsbedarf nicht selten.

Insgesamt ist festzuhalten, dass Freizeitlinien mit verkehrlicher Ausrichtung auf die Belange von Touristen, Wanderern etc. im Hochsauerlandkreis aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten eine höhere Bedeutung haben als im Kreis Soest. Die etablierten Angebote im Kreis Soest (bspw. FreizeitBus Neheim – Soest) haben stets einen Bezug zum südlichen Kreisgebiet (Möhnesee, Naturpark Arnsberger Wald) bzw. in den Hochsauerlandkreis hinein. Dabei wird in beiden Kreisen auf mehreren Linien der Ansatz verfolgt, bestehende Linien der Daseinsvorsorge im Rahmen des Freizeitverkehrs zu vermarkten und mit zusätzlichen Funktionen aufzuwerten.

Etwaige neue Freizeitlinien, die jedes Wochenende oder auch nur saisonal begrenzt verkehren, können in der Regel nicht ausschließlich durch Fahrgelderlöse finanziert werden und bedürfen besonderer Finanzierungsmodelle. Um an Schwerpunkten des Freizeit- und Tou-

rismusverkehrs wirksame Verbesserungen zumindest an Tagen mit hoher Nachfrage erreichen zu können, wird ein Ansatz im Sinne von „Eventverkehren“ zur Prüfung vorgesehen.

Diese Freizeitlinien sollen ausschließlich an Tagen bzw. in Zeiträumen mit nachgewiesen hohem Nachfragepotenzial eingesetzt werden. An solchen Tagen, wie bspw. 1. Mai oder Christi Himmelfahrt, ist erfahrungsgemäß aus Tradition im Freizeitverhalten unabhängig von der Witterungssituation eine Grundstruktur an Nachfrage zu erwarten, während beispielsweise außerhalb der Tourismusregionen in den Ferienzeiten die Nachfrage erfahrungsgemäß eher gering ist. Im Raum Winterberg/ Schmallenberg sollten sich die Betriebstage der Freizeitlinien darüber hinaus auch an den Schulferien in den Niederlanden orientieren, da diese im Tourismus eine prägende Zielgruppe darstellen.

Bei einer etwaigen Begrenzung des Betriebes der Linien auf 10 bis 15 Sonn- und Feiertage im Jahr sollte eine Finanzierung im Vergleich zu einem ganzjährigen und auch zum saisonalen Dauerbetrieb leichter realisierbar sein. Bei einer Fokussierung auf einzelne Eventtage sind möglicherweise Partner in der Freizeit- und Tourismusbranche leichter zu einer Unterstützung zu bewegen (z. B. Kopplung von „Eventtagen“ in Freizeiteinrichtungen an die Betriebstage).

Dieser Ansatz ist beispielsweise beim SkiBus Winterberg verfolgt worden. Der SkiBus ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Winterberg und der RLG, welches erstmals im Projekt „mobil4you“ thematisiert wurde. Er ist zwischen 2011 und 2014 an den Wochenenden und Silvester in Ergänzung zum vorhandenen Linienverkehr gefahren und hat pro Saison zwischen 3.000 und 5.000 Wintersportler befördert. Zur Saison 2017/2018 wurde das Angebot wieder aufgenommen.

Der SchnellBus S90 dient der Fahrgastnachfrage im Freizeitverkehr und hat darüber hinaus auch ein touristisches Profil. Er verkehrt an Sonn- und Feiertagen auf der für Ferien- und Kurgäste interessanten Achse Schmallenberg – Bad Fredeburg – Bödefeld – Meschede. In den Wintermonaten werden die Wintersportzentren zwischen Bad Fredeburg und Bödefeld bedient, im Sommer verkehrt der S90 mit Fahrradanhänger. Dieses Angebot wird auch nach Auslaufen des Projektes „mobil4you“ in 2016 weitergeführt.

Zu erwähnen ist zudem auch das saisonale Angebot der FahrradBusse im Freizeitverkehr, die im Kreis Soest sowie im Hochsauerlandkreis immer vom letzten Wochenende im April bis Oktober an jedem Sonntag unterwegs sind (Stand 06.2017). Im Sinne des oben aufgezeigten Ansatzes fahren die FahrradBusse auch schon heute an den Feiertagen: 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag und Fronleichnam.

7.3 Weiterentwicklung Angebotsverdichtungen und direkter Fahrtmöglichkeiten im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr

Gut ausgelastete Verkehre lassen sich häufig erreichen durch eine konsequente Ausrichtung von Buslinien auf aufkommensstarke Zeiten sowie auf Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten des Schienenverkehrs in Ausrichtung auf benachbarte Zentren (wie z. B. Dortmund, Hamm, Paderborn). Die damit einhergehende Stärkung oder Fokussierung von Angeboten für spezielle Nutzergruppen (z. B. Berufspendler und Orientierung des Angebots auf Schicht- bzw.

Arbeitszeiten) tritt so in den Vordergrund und führt in der Regel zu weiteren Nachfragesteigerungen.

Damit einhergehend ist jedoch immer ein erhöhter Produktionsaufwand verbunden, der sich regelmäßig in einem zusätzlichen Fahrzeugeinsatz manifestiert. Eine weitere Konsequenz ist ein erhöhter Personaleinsatz auf Seiten der Verkehrsunternehmen, da die beschriebenen Leistungen häufig in den aufkommensstarken Verkehrszeiten stattfinden, und hier keine einsetzbaren Personalreserven zur Verfügung stehen. Zur Verdeutlichung des Zusammenhangs können hierfür beispielhaft die heutigen Verdichterfahrten auf der Linie S60 (Kreis Soest) genannt werden. Trotz der benannten Einschränkungen sind entsprechende Planungsansätze auch zukünftig fortzuführen und auszubauen, da insbesondere vor dem Hintergrund des formulierten Leitbildes attraktive Angebote im Jedermannverkehr geschaffen werden, die in Teilen eine Verlagerung vom MIV hin zum ÖPNV initiieren können. Die wirtschaftliche Darstellbarkeit entsprechender Planungen ist demgegenüber im Einzelfall zu prüfen. Weitere positive Entwicklungen in diesem Bereich werden unterstützt durch die Möglichkeit, Regionalisierungsmittel des Bundes gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW für regionale SchnellBusverkehre oder andere Zwecke des ÖPNV zu verwenden. Ein gemeinsames Gremium des NWL und der Kreise werden diese Thematik im Vorfeld zur Nahverkehrsplanung des NWL vertiefen. Im Hochsauerlandkreis wird insbesondere eine erweiterte Anbindung der Städte Schmallenberg und Sundern an den SPNV geprüft. Hierfür bietet sich eine Ausweitung der Betriebszeitfenster auf den Linien S20, S90 und SB9 an (siehe Tabelle 63 in Kapitel 9.2.1). Ebenfalls geprüft wird die Verlängerung der SchnellBus-Linie S60 von Lippstadt über Warstein bis Meschede.

Die Einrichtung umsteigefreier Verbindungen z. B. zu relevanten Zielen des Freizeitverkehrs oder zu Versorgungsstandorten sollten auch zukünftig geprüft und ggf. umgesetzt werden. Insbesondere für Fahrgäste im Freizeitverkehr sollte ein möglichst leichter und einfacher Zugang zum ÖPNV gewährleistet werden sowie eine möglichst direkte Anbindung der für diese Zielgruppen wichtigen Ziele. Der Erfolg eines entsprechenden Ansatzes lässt sich am Beispiel des mobil4you-Projektes BördeBus aufzeigen und der hierdurch initiierten Vernetzung von Bad Sassendorf, Soest und Möhnesee und ihrer Einzelziele auch für ortsfremde Gäste.

7.4 Weiterentwicklung Tarifangebote mit Flatrate- oder Testcharakter

Die Ausweitung des bestehenden Tarifsortiments durch zielgruppenspezifische Tarifangebote kann ebenfalls zu einer verstärkten Ansprache und Generierung zusätzlicher Fahrgastpotenziale führen. Die positiven Erfahrungen mit Tickets, die netzweite Gültigkeit haben, wie 60plusAbo, FunTicket oder MobiTicket sollten für die Entwicklung weiterer Tickets, die dem Flatrate-Prinzip folgen, richtungsweisend sein. Zu beachten ist hier, dass zu den relevanten Zeiten bzw. auf den im Freizeitverkehr nachgefragten Relationen auch ein entsprechend vermarktbares Bedienungsangebot vorhanden sein muss.

Im Gegensatz zu regelmäßigen, tagesdurchgängigen ÖPNV-Anbindungen in anderen Bereichen, ist bei der Anbindung von relevanten Arbeitsplatzstandorten vor allem ein dichtes

Taktangebot zum Arbeitsbeginn und -ende zu berücksichtigen. Gleichzeitig ist zu beachten, dass divergierende Schichtzeiten in der Schwachverkehrszeit mit einer Vielzahl von Wohnorten der Beschäftigten die Möglichkeiten einer Profilierung der Linienverkehre für Berufstätige sehr beschränken. Dennoch sollten die Mobilitätsangebote für Berufstätige durch attraktive und flexible Ticketangebote weiterentwickelt werden. Insbesondere für Fahrgäste im Freizeitverkehr können Mitnahmeangebote am Wochenende für größere Gruppen (Familien, Freunde) eine bessere Auslastung der ohnehin vorgesehenen, aber in der Regel schwach nachgefragten Angebote erzielen.

Bewährt hat sich im Hochsauerlandkreis die „SauerlandCard", mit der Touristen den ÖPNV im Kreisgebiet kostenlos nutzen können und darüber hinaus auch Rabatte in vielen Freizeitparks, Museen, Sportstätten, Skigebieten, Erlebnisbädern etc. erhalten. Dieses durch die Touristik-Gesellschaften finanzierte System sollte auch zukünftig weitergeführt werden. Die Einführung attraktiver Freizeittarife für die Einwohner, die ein Kennenlernen alternativer Mobilität zu günstigen Preisen außerhalb der Hauptverkehrszeiten ermöglichen, sollte geprüft werden.

Im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest sind attraktive Ziele für Touristen vorhanden, die mit dem ÖPNV gut erreichbar sind. Eine gemeinsame Vermarktung der Freizeitregion und des Mobilitätsangebotes, verbunden mit einem regional (über die Kreisgrenzen) nutzbaren ÖPNV-Ticket (wie durch die SauerlandCard bereits schon initiiert), kann zu einer stärkeren Nachfrage insbesondere auf den für den Freizeitverkehr interessanten Bus- und Bahnlinien führen. Das entsprechende Programm sollte auch zukünftig fortgeführt werden und ggf. erweitert werden.

Auch Angebote wie das NeubürgerTicket sollten unbedingt fortgeführt werden, da deren Erfolg sich bundesweit bestätigt hat. Gerade in Lebensphasen die vom Umbruch und einer Neuorientierung geprägt sind, ist die Offenheit gegenüber neuen Mobilitätsangeboten bzw. einer Veränderung der Routinen am höchsten. Somit kann ein entsprechendes Ticketangebot seinerseits einen positiven Beitrag zur Veränderung des Modal-Splits in den Kreisen beitragen.

7.5 Weiterentwicklung digitaler Fahrgastinformationsdienste und verlässliche Anschlüsse im ländlichen Raum

Die Planung von möglichst verlässlichen Anschlüssen im ÖPNV im ländlichen Raum ist ein wichtiger Bestandteil der Nahverkehrsplanung und für ein möglichst störungsfreies Fahren im ÖPNV-System, wenn Relationen nicht auf direktem Wege erreicht werden können. Die Informationen zu Anschlüssen im ÖPNV haben auf diesen Umsteigeverbindungen daher eine besonders hohe Bedeutung, da aufgrund der teilweise geringeren Fahrtenfolge ein etwaiges Verpassen des Anschlusses zu sehr langen Wartezeiten führen kann.

Für die Fahrgäste im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest nehmen Echtzeit-Informationen, mobil wie stationär, eine bedeutende Rolle ein. Durch den mittlerweile sehr verbreiteten Besitz von Smartphones in der Bevölkerung und der vielerorts kontinuierlichen Verfügbarkeit des Internets auf unterschiedlichen Endgeräten, können den Fahrgästen aktu-

elle Informationen zum Angebot zur Verfügung gestellt werden, ohne hierfür zwingend für eine flächendeckende stationäre Infrastruktur an den Haltestellen Sorge tragen zu müssen. Diese Informationen sollten auch über die digitale Anzeige in den Fahrzeugen (Anzeige der nächsten Haltestelle mit Verknüpfungsmöglichkeiten und Übergangszeiten in Echtzeit) an die Fahrgäste weitergegeben werden.

Die Einhaltung des Fahrplanes und die Verlässlichkeit von Anschlüssen ist vor dem Hintergrund, dass Fahrgäste darauf basierend ihre individuelle Zeit planen, ein wesentliches Ziel eines gut funktionierenden ÖPNVs. Jede Abweichung im Fahrplan, unvermeidbar wie vermeidbar, ist als negatives Ereignis für den Fahrgast zu werten. Die hohe Sensibilität der Fahrgäste in Bezug auf die Nichteinhaltung des Fahrplanes kann durch die Bereitstellung entsprechender Informationen zumindest teilweise kompensiert werden. Gewisse Ereignisse die den Betriebsablauf stören, bspw. extreme Wetterbedingungen, Unfälle etc. sind nicht planbar und unvermeidlich. Hier sollten im Sinne eines umfassenden Fahrgastinformationssystems Maßnahmen vorgesehen werden, die im Falle des Ereignisses ad hoc umgesetzt werden können. Die technischen Voraussetzungen sind dafür Echtzeitdaten, die für die Fahrzeuge, für die Haltestellen, für das Internet und für mobile Lösungen zur Verfügung gestellt werden. Daneben können entsprechende Qualitätsstandards an das Fahrpersonal gelegt werden, die ihrerseits Informationen zur Fahrtzeit etc. beschaffen und an die Fahrgäste weitergeben. Aber auch Wartezeitregelungen an den relevanten Verknüpfungspunkten führen dazu, dass das Fahren im ÖPNV-System, auch bei Umsteigeverbindungen, als verlässliches Angebot wahrgenommen wird. Serviceversprechen im Falle eines nicht zu ermöglichenden Anschlusses z. B. in Form von einer Weiterbeförderung mit dem Taxi runden dieses verlässliche Angebot ab.

Die wichtige Zielsetzung ist hier, die Fahrgäste in die Lage zu versetzen, auf der Grundlage der verfügbaren aktuellen Informationen (sofern sie es wünschen) selbst auf ungeplante Situationen wie z. B. Störungen im Betriebsablauf reagieren zu können. Durch diese begleitende Kommunikation wird den Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, eigenständig alternative Fahrtenangebote zu ermitteln und zu bewerten. Über das Informationsangebot hinaus können Angebote in diesem Bereich auch als aktives Marketing genutzt werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Fahrgastinformation ein wesentlicher Bestandteil für einen gut funktionierenden ÖPNV ist. Zum einen schätzen es die Kunden, informiert zu werden und zum anderen kann der Fahrbetrieb besser aufeinander abgestimmt werden. Mit Smartphone, Internet und Monitoren sind die technischen Voraussetzungen meistens bereits geschaffen. Es wird nunmehr wichtig sein, überall Echtzeitdaten in einer sehr guten Qualität und Zuverlässigkeit zur Verfügung zu stellen. Voraussetzung dafür sind die notwenige Bordtechnik in Bus und Bahn und eine verkehrsunternehmensübergreifende Kommunikation.

7.6 Weiterentwicklung von Komfort- und Servicemerkmalen

Das Vorhandensein von Serviceversprechen spielt bei Kundenbefragungen regelmäßig - neben Informationen zu aktuellen Abfahrtzeiten bzw. Störungen - eine große Rolle. Auch wenn diese Service- oder Garantieversprechen vergleichsweise wenig in Anspruch genom-

men werden, stellen diese für viele Fahrgäste einen Nachweis eines qualitätsvollen und serviceorientierten ÖPNV dar. Wenn im Falle einer Schlechtleistung bereits im Vorfeld Informationen zu möglichen Erstattungen oder Ausgleiche bekannt gemacht werden, fühlen sich Fahrgäste sicherer, da auch das Verfahren zur Erlangung einer Erstattung bereits bekannt gemacht wird und somit eine Verlässlichkeit gewährleistet wird.

Die Versorgung mit WLAN in Fahrzeugen spielt eher bei längeren Fahrzeiten im Fahrzeug eine wichtigere Rolle. Gerade bei Verbindungen auf Strecken, die eine geringe Netzabdeckung im Mobilfunk haben, wird eine WLAN-Versorgung häufiger nachgefragt. Beispiele aus anderen Regionen wie z. B. die flächendeckende Abdeckung im Postautoverkehr der Schweiz zeigen, dass dieses Ausstattungsmerkmal dort aufgrund der Verlässlichkeit in einem großen Bedienungsgebiet intensiv genutzt wird.
Eine generelle Ausstattung der Fahrzeuge im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest wäre zwar wünschenswert, sollte jedoch vor dem Hintergrund anderer umzusetzender Qualitäten im ÖPNV nicht zwingend primär verfolgt werden.

7.7 Chancen und Risiken bei der Einbindung von ehrenamtlichem Engagement

BürgerBus
Der BürgerBus stellt im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest mittlerweile ein erfolgreiches und relativ weit verbreitetes Konzept zur Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs dar. Mittlerweile gibt es im Hochsauerlandkreis in insgesamt neun Städten BürgerBusvereine, von denen einer direkt bei der Stadt Schmallenberg genehmigt ist, drei von der RLG (Arnsberg, Meschede und seit Ende 2016 Winterberg), alle übrigen von der WB (Bestwig, Brilon, Eslohe, Marsberg, Sundern) betreut werden. Der ÖPNV im Kreis Soest wird in den Gemeinden Bad Sassendorf, Möhnesee und Welver (Stand 13.05.2017) durch BürgerBusverkehre ergänzt.

Der BürgerBus kommt dort zum Einsatz, wo der öffentliche Nahverkehr in der Regel aus ökonomischen Gründen keine Busverbindungen (mehr) bieten kann bzw. wo Bereiche aus fahrdynamischen Gründen nicht erschlossen werden können. Er soll somit den öffentlichen Personennahverkehr ergänzen, ihn aber nicht ersetzen. BürgerBusse sind geeignet, die Grundmobilität in der Region zu sichern und Lücken im Angebot des regulären ÖPNV zu schließen. Die erfolgreiche Realisierung von BürgerBus-Projekten bedarf jedoch eines hohen und verlässlichen ehrenamtlichen Engagements. Bereits der Aufbau eines BürgerBus-Projektes ist mit hohem privatem Aufwand verbunden (z. B. Sichern der Finanzierung, Einholen von Genehmigungen, Abstimmungen, Suche nach aktiven Mitgliedern, Trainingsmaßnahmen) und auch die Organisation und insbesondere die Fahrgastbeförderung erfolgen in der Regel vollständig durch die ehrenamtlichen Mitglieder. Somit stößt aber auch der BürgerBus naturgemäß an seine Grenzen. Während die Ergänzung von Verkehrsangeboten unter der Woche (Montag bis Samstag) vergleichsweise gut funktioniert, kommen die BürgerBusse im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest weder im Abendverkehr noch an Sonn-/Feiertagen zum Einsatz. Somit liegt seine wesentliche Verkehrsaufgabe in der Verbesserung der Versorgung in den Kommunen, also primär für Einkaufs- und private Erledigungsverkeh-

re, die Relevanz für den Freizeitverkehr ist vergleichsweise marginal. Sowohl für den Hochsauerlandkreis als auch für den Kreis Soest soll eine behutsame Weiterentwicklung der bestehenden BürgerBusangebote geprüft werden. Die Fahrziele und Fahrzeiten sind dabei bestmöglich auf den örtlichen Bedarf abzustimmen. Gerade hier können sich die BürgerBusvereine aufgrund ihrer Ortskenntnis häufig gut in die Planung mit einbringen.

Das Produkt „BürgerBus“ sollte jedoch nicht überstrapaziert werden. Wird ein BürgerBus-Angebot vorgehalten, so ist damit auch die Erwartung eines dauerhaften und zuverlässigen Verkehrsangebotes verbunden. Das bedeutet, die Vereine müssten genug aktive Mitglieder haben, um dieser Forderung auch nachkommen zu können. Insbesondere die Umstellung von bestehenden Buslinienverkehren auf BürgerBus-Angebote ist somit gründlich zu prüfen.

AnrufBürgerBus

Da es gerade im ländlichen Raum viele kleinteilige Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Orten gibt, ist die Nachfrage von BürgerBus-Angeboten hier häufig sehr gering. Dies ist sowohl unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten suboptimal und kann sich außerdem auch demotivierend auf die ehrenamtlichen Fahrer auswirken. Aus diesem Grund wurde das Modell des „Anruf BürgerBusses“ entwickelt. Dieser verkehrt bedarfsgesteuert (ähnlich eines TaxiBusses) und fährt dadurch nur zu den Zeiten und in den Bereichen, in denen tatsächlich eine Nachfrage vorhanden ist. Neben den wirtschaftlichen Vorteilen liegt ein weiterer Vorteil dieses Systems darin, dass so das Fahrplanangebot ausgeweitet werden kann, d. h. es können größere Gebiete nachfragegerecht erschlossen werden.

Jedoch ist im Hinblick auf die operative Umsetzung das System AnrufBürgerBus etwas komplexer, da neben der Bereitschaft im Hinblick auf die Übernahme von Fahrdiensten außerdem deutlich höhere Anforderungen an die Disposition gestellt werden. Ähnlich wie bei den im Kreis etablierten TaxiBus-Angeboten melden die Fahrgäste ihre Fahrtwünsche vorab telefonisch an, so dass der AnrufBürgerBus nur dorthin fährt, wo auch tatsächlich eine Nachfrage besteht. Bedingt durch diesen höheren Anspruch an die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer war eine Umstellung vom konventionellen BürgerBus auf einen AnrufBürgerBus bisher noch nicht möglich.

Mobilitätspaten (mobil4you)

Die im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest mittlerweile etablierten Mobilitätspaten sind ein Teilbaustein aus dem Gesamtprojekt „mobil4you“. Es handelt sich hierbei um ehrenamtliche Berater und Ansprechpartner zu vielen Themen des ÖPNV. Sie beraten in der Regel die Einwohner ihres Ortes hinsichtlich der lokalen und regionalen Verkehrsangebote von Bus und auch Bahn. Die Mobilitätspaten werden vom Verkehrsunternehmen so geschult, dass sie Informationen zum aktuellen Fahrplan, zum Tarif („Welches Ticket ist für mich das passende?“), zur Funktionsweise verschiedener Systeme (Information: z. B. elektronische Fahrplanauskunft EFA, Nutzung: z. B. System TaxiBus) und auch zur alltäglichen Anwendung („Kann ich meinen Rollator mitnehmen?“) geben können.

Aufgrund der erfolgreichen Umsetzung bleiben die Mobilitätspaten auch nach Abschluss des Projektes „mobil4you“ weiterhin aktiv. Insbesondere in dem touristisch geprägten Raum um Winterberg, Medebach und Schmallenberg gibt es bereits eine Vielzahl an ehrenamtlichen Mobilitätspaten, die in Fragen rund um den ÖPNV helfend zur Seite stehen.

Zukünftig soll angestrebt werden insbesondere für die Bereiche, in denen es aktuell noch wenige bis gar keine Mobilitätspaten gibt, weitere ehrenamtliche Helfer zu gewinnen (z. B. Raum Marsberg). Wichtig ist in diesem Zusammenhang ein regelmäßiger Austausch zwischen Verwaltung, Bürgerinformationen und Tourismusinformationen mit den Mobilitätspaten, um diese über aktuelle Ereignisse auf dem Laufenden zu halten (z. B. Info-Netzwerk, Newsletter).

Busbegleiter Arnsberg und Lippstadt

Das Projekt „Busbegleiter" entstand aus einer Idee zur Unterstützung älterer Menschen bei der Fahrt mit dem Bus. Busbegleiter arbeiten wie die Mobilitätspaten ehrenamtlich, kommen aber direkt vor Ort, also in den Fahrzeugen, zum Einsatz. Sie helfen z. B. beim Ein- und/ oder Aussteigen, geben gezielt Auskunft hinsichtlich der Anschlussmöglichkeiten oder achten bei Bedarf auch darauf, dass ein Fahrgast die gewünschte Haltestelle erreicht. Des Weiteren sind die Busbegleiter auch mit der Technik in den Bussen vertraut, so dass sie z. B. auch die Klapprampen betätigen können, die einen stufenlosen Einstieg in die Fahrzeuge ermöglichen.

In Zusammenarbeit mit der RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH laufen aktuell zwei Projekte und zwar in den Städten Arnsberg/ Neheim (Hochsauerlandkreis) und Lippstadt (Kreis Soest). In beiden Städten werden die Busbegleiter an Markttagen eingesetzt. Beide Projekte laufen sehr erfolgreich. Insbesondere für die Stadt Arnsberg sollte eine Ausweitung des Konzeptes auch auf andere StadtBus-Linien angestrebt werden. Des Weiteren sollte geprüft werden, inwieweit das Konzept auch auf andere Bereiche in der Region übertragen werden könnte.

Mobilstationen (mobil4you)

Mobilstationen dienen der Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittel an einem Ort und sichern somit eine flexible Mobilität. Mit Hilfe der Mobilstationen soll das multimodale Verkehrsverhalten der Menschen gefördert werden und durch die Integration von umweltfreundlichen Verkehrsträgern ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Darüber hinaus gelten Mobilstationen außerdem als „sichtbares Zeichen" für eine aufgeschlossene Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik sowie als attraktive Erweiterung von Mobilitätsangeboten.

Im Rahmen des Projektes „mobil4you" konnte die Mobilstation in Medebach (Hochsauerlandkreis) realisiert werden. Die Mobilstation, die im Mai 2016 an den Start ging, bietet zusammen mit der Tourist-Information Medebach ein umfangreiches Serviceangebot und vereint Information und Verkehrsvernetzung. Ein geschultes Team kümmert sich um Fragen von Bürgern und touristischen Besuchern zum Verkehrsangebot in Medebach und der Region und zum Tarif und verkauft Tickets für den Nahverkehr. Verkehrlich ist die Mobilstation der Dreh- und Angelpunkt für die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Ein Fahrradverleih bietet neben Fahrrädern aktuell acht Pedelecs, die man als Besitzer eines ÖPNV-Abos kostengünstig mieten kann (für Neukunden kostenlos für sechs Monate). Überdies sind auch Fahrradboxen Bestandteil des Serviceangebotes der Mobilstation.

Ein ähnliches Konzept findet sich auch am Bahnhof in Meschede. Hier verknüpft die Mobilstation die Angebote des SPNV, des Busverkehrs, des Carsharings und einen Fahrradverleih miteinander. Ferner gibt es seit Frühjahr 2016 den Fahrrad-Park-Bus (mobile Fahrradgarage). Zusätzliches (touristisches) Highlight sind hier die geführten Segway-Touren, die das Angebot abrunden.

Insbesondere für die jüngeren Altersgruppen hat das inter- und multimodale Verkehrsverhalten in den letzten Jahren deutlich zugenommen, und es wird auch zukünftig noch eine weitere Orientierung hin zu mehr Multimodalität erwartet. Aus diesem Grund soll im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest zukünftig die Einrichtung weiterer Mobilstationen als multimodale Verknüpfungspunkte angestrebt werden. Die Ausstattungsmerkmale sind dabei entsprechend der individuellen Anforderungen des jeweiligen Standortes abzustimmen. Des Weiteren sollte die Einführung eines einheitlichen Ticketsystems (z. B. Mobilitätskarte) geprüft werden.

8 Verkehrsprognose

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Hochsauerlandkreis sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr im ÖPNV.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2030 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2014.

Die Abschätzung der voraussichtlichen Bedarfsänderungen erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01, Information und Technik Nordrhein-Westfalen (Basis für den Datenatlas des Hochsauerlandkreises),
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Hochsauerlandkreis (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur), Befragung der Kommunen im 4. Quartal 2015,
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden.

8.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

8.1.1 Demografische Entwicklung

Allgemeine Tendenzen im Hochsauerlandkreis

Die Auswirkungen des demografischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung für die Städte und Gemeinden, spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle. Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen und bildet somit eine Grundlage für eine spätere Angebotsausgestaltung.

Im Fall des Hochsauerlandkreises wird dies im kommenden Jahrzehnt besonders deutlich:

- Die Konsequenzen aus den soziodemografischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten in der Regel nicht schlagartig auf, sondern verlaufen schleichend, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen

sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) mit dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

- Insgesamt wird für den Hochsauerlandkreis ausgehend vom Basisjahr 2014 bis zum Jahr 2030 eine rückläufige Einwohnerentwicklung von etwa -10 % (ca. -25.000 EW) prognostiziert.
- Das Hauptkundenpotenzial speziell des straßengebundenen ÖPNV außerhalb großstädtischer Ballungsräume stellen Kinder und Jugendliche dar, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Hochsauerlandkreis ist besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen. Auch wenn die Geburtenzahlen in den letzten Jahren wieder stabil sind bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, sind die Schülerzahlen an weiterführenden Schulen kurz- bis mittelfristig weiter deutlich rückläufig (bis 2030 ca. -29%). Damit spiegelt sich auch im Hochsauerlandkreis der bundesweit prognostizierte Rückgang der Schülerzahlen unverkennbar wider.
- Ebenso deutlich wird auch die Altersgruppe der 19-24-Jährigen (Ausbildung/ potenziell Studierende) mittelfristig zurückgehen.
- Im Vergleich zu den vorgenannten Altersgruppen ist der prognostizierte Rückgang der im Berufsleben stehenden Altersgruppen der 25-64-Jährigen mit insgesamt etwa 15% als moderat zu bezeichnen.
- Der Anteil der Senioren, insbesondere der Hochbetagten, steigt auch im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mittel- bis langfristig deutlich an.

Tabelle 51: Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im Hochsauerlandkreis nach Altersgruppen

Altersgruppe	Prognose EW 2030	Entwicklung 2014-2030 prozentual
unter 3	4.768	- 18,7 %
3 bis unter 6	5.246	- 16,8 %
6 bis unter 10	7.589	- 20,4 %
10 bis unter 16	12.279	- 27,5 %
16 bis unter 19	6.477	- 31,6 %
19 bis unter 25	11.827	- 32,4 %
25 bis unter 45	52.323	- 11,6 %
45 bis unter 65	66.311	- 18,6 %
65 bis unter 80	51.234	+ 27,3 %
80 oder älter	18.896	+ 21,9 %
Insgesamt	236.950	- 9,6 %

Quelle: Demografiemonitor Hochsauerlandkreis (http://datenatlas.hochsauerlandkreis.de/atlas.html)

Kleinräumige Entwicklungen

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung zeigt die Bevölkerungsentwicklung eine vergleichsweise disperse Verteilung über die meisten kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Ein auffällig hoher Rückgang wird – prozentual – für die Städte Marsberg und Meschede (ca. -14 %) prognostiziert, absolut verliert ausgehend vom Jahr 2014 die Stadt Arnsberg mit annähernd 6.500 die meisten Einwohner.

Darüber hinaus lässt sich zusammenfassend über alle Städte und Gemeinden hinweg eine einheitliche Tendenz ablesen:

- Allen Städten und Gemeinden gemein sind die durchweg rückläufigen Zahlen in den jüngeren Altersgruppen und damit der Gruppe der Schüler. Mit Ausnahme von Arnsberg werden in allen Kommunen Rückgänge von weit über 20 %, zum Teil bis zu einem Drittel vorhergesagt (Tabelle 52).
- Die Personengruppe der Senioren hat in allen Kommunen Zuwächse zu verzeichnen, hervorzuheben sind hier insbesondere Sundern (ca. 42 %) und Bestwig (ca. 38 %).

Tabelle 52: Bevölkerungsprognose für die Städte und Gemeinden im Hochsauerlandkreis (2014-2030)

Kommune	Bevölkerungsentwicklung 2014 - 2030		
	6-18 absolut (prozentual)	über 65 absolut (prozentual)	Insgesamt (prozentual)
Arnsberg	- 1.520 (- 17,4 %)	3.623 (22,6 %)	- 6.497 (- 8,8 %)
Bestwig	- 418 (- 29,1 %)	870 (37,8 %)	-368 (- 3,2 %)
Brilon	- 866 (- 26,9 %)	1.330 (24,9 %)	- 2.890(- 11,3 %)
Eslohe	- 328 (- 25,8 %)	594 (34,1 %)	-174 (- 2,0 %)
Hallenberg	- 124 (- 23,8 %)	201 (21,9 %)	-500 (- 11,4 %)
Marsberg	- 706 (- 29,6 %)	1.151 (26,7 %)	-2.820 (- 14,2 %)
Medebach	- 265 (- 26,2 %)	333 (19,9 %)	-802 (- 10,2 %)
Meschede	- 1.174 (- 29,7 %)	1.190 (18,0 %)	-4.254 (- 14,1 %)
Olsberg	- 643 (- 34,6 %)	981 (31,8 %)	-1.750 (- 11,9 %)
Schmallenberg	- 1.046 (- 31,1 %)	1.410 (28,0 %)	-1.733 (- 6,9 %)
Sundern	- 1.112 (- 30,8 %)	2.408 (42,0 %)	-1.683 (- 6,0 %)
Winterberg	- 464 (- 30,7 %)	282 (9,5 %)	-1.601 (- 12,5 %)
Insgesamt	- 8.666 (- 26,4 %)	14.373 (25,8 %)	-25.072 (- 9,6 %)

8.2 Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenerweiterungen

Im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden im Hochsauerlandkreis wurden verschiedene stadt- bzw. ortsentwicklungsrelevante Planungsvorhaben bis zum Jahr 2030 abgefragt.[101] Eine gewisse Relevanz für den ÖPNV weisen ggf. die geplanten Gewerbegebietserweiterungen in Arnsberg (23 ha), in Brilon, GE In der langen Wende mit ca. 20 ha, in Meschede, Enste Süd (20 ha) und in Schmallenberg (ca. 15 ha) auf.

Neuer Wohnraum in nennenswerter Größenordnung entsteht in den kommenden Jahren in Meschede im Wohngebiet Langeloh (bis zu 25 ha ab 2025) sowie in Arnsberg (Müggenberg/ Rusch, ca. 250 neue Wohneinheiten).

Ebenfalls rund 250 neue Wohneinheiten sind ab dem Jahr 2020 im Ferienwohnpark Andreasberg in Bestwig geplant. Eine neue Ferienhausanlage mit ca. 28 ha soll zudem in Sundern im Ortsteil Amecke entstehen. Auch der geplante Neubau eines Hotels in Olsberg-Gevelinghausen mit rund 100 Betten kann als Indiz für die weiter steigende Bedeutung des Tourismus im Hochsauerlandkreis gewertet werden.

Insgesamt sind die bis zum Jahr 2030 angedachten Planungsvorhaben in den Kommunen jedoch weitgehend von kleinräumiger Bedeutung, Auswirkungen auf die Nachfragestrukturen im ÖPNV sind nur bedingt erkennbar.

Eine vollständige Auflistung aller genannten Projekte bis zum Jahr 2030 enthält Tabelle 6 im Anlagenband.

8.3 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die aktuelle Entwicklung des Arbeitsmarktes im Hochsauerlandkreis ist von der insgesamt positiven Gesamtsituation auf Bundesebene beeinflusst. Seit 2005 ist ein kontinuierlicher Rückgang der Arbeitslosenquote zu verzeichnen (ca. 11 % in 2005, ca. 5,2 % in 2016[102]), womit sich die Arbeitslosenquote im Hochsauerlandkreis nachhaltig besser entwickelt als der Landesdurchschnitt NRW (ca. 8,5 %).[103] Es zeigt sich somit eine stabile Beschäftigungssituation im Status Quo.

Langfristig muss folgenden Aspekten Beachtung geschenkt werden, im Hinblick auf eine zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV.

- Die Stadt mit der höchsten Arbeitslosenquote im Kreis ist Arnsberg. (ca. 7,3 %).
- Die Jugendarbeitslosigkeit der 15 bis unter 25-Jährigen im Kreis liegt mit im Durchschnitt weniger als 5 % aktuell zwar noch deutlich unter dem Niveau des Landes NRW, die Tendenz ist jedoch steigend.

101 Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2015.

102 Abhängig zivile Erwerbstätige (Summe aus sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigten (einschließlich Auszubildende), Personen in Arbeitsgelegenheiten (Mehraufwandsvariante), Beamten (ohne Soldaten), Grenzpendlern, Arbeitslosen).

103 IT.NRW; Arbeitslose nach ausgewählten Personengruppen sowie Arbeitslosenquote - Jahresdurchschnitt – regionale Tiefe: Kreis und krfr. Städte (Zeitreihe 2001 bis 2016).

Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung und Studium geht immer stärker zurück (vgl. Tabelle 51).

- Es besteht ein hohes Pendleraufkommen sowohl in den Kreis hinein als auch hinaus (jeweils mehr als 55.000 Pendler; vgl. Tabelle 5).
- Wie in der Raumstrukturanalyse dargestellt, finden Gewerbeflächenentwicklungen im Kreisgebiet an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Nicht immer wird bei der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV berücksichtigt. Die in der Folge einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen haben somit eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das zukünftige ÖPNV-Angebot.

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

8.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur sowie im Bereich Freizeit und Tourismus

Die Bereiche Versorgung und Freizeit stellen mittlerweile eine wesentliche Nutzergruppe des ÖPNV. Auch zukünftig existieren in beiden Bereichen weiterhin Wachstumspotenziale. Dies ist größtenteils auf den Anstieg an aktiv genutzter Freizeit außer Haus, die Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sowie die Verringerung der Haushaltsgröße zurückzuführen.[104]
Zudem ist gegenüber der Entwicklung des gesamten privaten Verbrauchs tendenziell ein überdurchschnittlicher Anstieg des Konsumverhaltens zur Freizeitgestaltung festzustellen.

Einzelhandel

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

Freizeit und Tourismus

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind innerhalb des Planungshorizontes insbesondere Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes geplant. In Bestwig, im Ortsteil Andreasberg, ist

104 Vgl. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (FE-Nr. 96.578/1999), München/ Freiburg/ Essen 2001.

der Bau eines Ferienwohnparks mit bis zu 250 Wohneinheiten geplant, aus denen sich möglicherweise Auswirkungen auf die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage ableiten lassen.

8.5 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Bundesweite Forschungsergebnisse mit fundierten empirischen Grundlagen zeigen die allgemeinen Entwicklungstrends deutlich auf[105], aus denen sich ein wesentlicher, langfristig zu betrachtender Handlungsbedarf ergibt. Für die Überplanung haben die nachfolgend erläuterten absehbaren Entwicklungen prioritäre Bedeutung:

- Der Rückgang der Schülerzahlen führt zu einer hohen Dynamik im Schulbereich, was zu Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen führen kann. Die Fahrten im Schulverkehr sind jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung rückläufig. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen notwendig und führen zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reiseweiten.
- Aus neueren Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die hochmobile Altersgruppe (18-29-Jährige) sich aktuell durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es notwendig, dass sich der ÖPNV auch auf diese, zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Die demografischen Entwicklungen werden zu einem Rückgang des Berufsverkehrs führen. Infolgedessen und durch die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden sich die Verkehrsspitzen weiter abflachen und sukzessive in den Vormittag wandern. Der Schulverkehr wird im Hochsauerlandkreis somit zukünftig noch stärker die morgendliche Verkehrsspitze prägen.
- Durch die bereits heute schon starke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

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

105 Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005.

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung zukünftig durch eine höhere Autoaffinität gekennzeichnet sein.[106] Hinzu kommen neue Angebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als Stammkunden betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern" werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status Quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am jetzigen Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) begründen Mobilitätseinschränkungen).
- „Silver-Agers" stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Damit sind sie nicht (zwangsläufig) zeitgleich zu den Hauptaufkommenszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs Fahrgäste des ÖPNV. Aufgrund der Wahlfreiheit wird jedoch ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot benötigt, da bspw. der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

8.6 Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Nachfrage in ÖPNV bis 2030 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr)

Im Kontext der dargestellten demografischen Entwicklungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten:

- Der prognostizierte Schrumpfungsprozess im Hochsauerlandkreis wird dazu führen, dass innerhalb des Kreisgebiets zukünftig in Summe weniger Wege zurückgelegt werden und somit der Verkehr (ausgedrückt in Personenkilometer) hierdurch abnehmen wird. Ob bzw. inwieweit die aktuelle Flüchtlingssituation den bis 2030 prognostizierten Bevölkerungsrückgang abschwächen kann, ist aktuell noch offen.
- Die Lage des Hochsauerlandkreises, vor allem mit Nähe zum Ruhrgebiet und zum Kreis Soest, führt zu vielfältigen und intensiven regionalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. So haben bspw. Dortmund, Paderborn aber auch Siegen im Süden als angrenzende Oberzentren in den Hochsauerlandkreis hinein hohe Bedeutung:

106 Aktuelle Mobilitätsuntersuchungen machen deutlich, dass in den letzten 15 Jahren in Deutschland die Autonutzung der Senioren signifikant zugenommen hat, während die jüngeren Generationen multimodaler ihre Mobilität gestalten. Siehe: Kuhnimhof, Tobias Georg; Wirtz, Matthias; Von der Generation Golf zur Generation Multimodal; in DER NAHVERKEHR, Heft 10/ 2012.

Sie sind Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentren. Ebenso bestehen ausgeprägte Verflechtungen mit den Städten Lippstadt, Soest und Werl im Nachbarkreis Soest. Es bestehen somit bedeutende regionale bzw. interkommunale Verflechtungen. Die Anziehungskraft der Zentren wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen und zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig noch an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.

- Arnsberg und Meschede haben heute schon eine sehr hohe Bedeutung für alle weiteren Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Beziehungen in Richtung der beiden Städte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.
- Die Freizeitwege sind in Deutschland seit den 1990er Jahren durch Zuwächse geprägt; dieser Trend spiegelt sich auch im Hochsauerlandkreis wider. In diesem Marktsegment ist auch von weiteren Steigerungen auszugehen, die aber vom ÖPNV wegen der Komplexität und Dispersität der Wege nur schwer abzuschöpfen sind.
- Auch der Einkaufs- und Versorgungsverkehr gewinnt an Bedeutung, jedoch nimmt die Dezentralität der Verkehrsverteilung in diesem Marktsegment zu und erschwert die Bündelung der Verkehrsströme (z. B. Supermärkte an der Peripherie der Städte statt im Zentrum).
- Der Pkw nimmt im Status Quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Kreisgebiet ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in größeren Städten – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.

Die Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der weiterhin zunehmenden Flexibilisierung von Arbeit- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Normal- und Schwachverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“. Darüber hinaus ist in den kommenden Jahren mit einer Zunahme der Nachfrage in den Abend- und Nachtstunden zu rechnen. Geschuldet ist dies den absehbaren steigenden Freizeitverkehrsanteilen, der zunehmenden Schaffung von Freizeit- und Ein-

kaufseinrichtungen mit regionaler Anziehungskraft und der steigenden Bereitschaft, vor allem jüngerer Nutzergruppen, weitere Entfernungen zurückzulegen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV getroffen:

Folgende Annahmen werden getroffen:

- Anteil Ausbildungsverkehr am gesamten Öffentlichen Verkehr: ca. 80 %
  Rückgang im Ausbildungsverkehr bis zum Jahr 2030 um ca. 25-30 % (unter Berücksichtigung des Rückgangs der Schüler an weiterführenden Schulen um bis zu 30 %)
- Anteil Jedermannverkehr: ca. 20 %
  Anstieg des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr bis zum Jahr 2030: ca. 5-10 % (grobe Schätzung; unter Berücksichtigung des prognostizierten Einwohnerrückgangs um insgesamt etwa 10 %).

➔ Abschätzung der zukünftigen Nachfrage-Entwicklung im ÖPNV bis 2030:
wahrscheinlich ist ein Nachfragerückgang im ÖPNV um bis zu -20 % zu erwarten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im Hochsauerlandkreis zukünftig deutlich weniger Menschen leben werden (Abschätzung von -10 % aus demografischer Entwicklung). Die Gesamtanzahl der Wege wird sich entsprechend der geringeren Bevölkerungszahl leicht reduzieren. Jedoch wird die Verkehrsleistung insgesamt nicht gleichermaßen sinken, da z. B. die Wege im Einkaufs- und Freizeitverkehr zunehmen werden, ältere Menschen länger mobil sind und im Rahmen von Strukturänderungen tendenziell längere Wege zurückgelegt werden.

Auch wenn sich die Geburtenzahlen im Kreis in den letzten Jahren wieder stabilisiert haben bzw. sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, lassen die mittel- und langfristigen Bevölkerungsprognosen eine überdurchschnittliche Reduzierung der Schülerzahlen, und damit der beförderungspflichtigen Fahrschüler, erwarten. Es ist aktuell nicht vorhersehbar, ob bzw. wie sich die Schullandschaft im Kreis zukünftig entwickeln wird. **Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Beförderungsaufwand in deutlich geringerem Umfang zurückgehen wird als die Fahrschülerzahlen**. Erfahrungsgemäß werden sich die Fahrschülerzahlen an den einzelnen Standorten vermindern und anstelle „voller Busse“ werden nur noch „halbvolle Busse“ unterwegs sein. Zudem ist nicht auszuschließen, dass an einzelnen Schulstandorten die Schülerzahlen auf eine kritische Größe zurückfallen, so dass Standortschließungen im Hochsauerlandkreis innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre nicht ausgeschlossen werden können. Infolgedessen können sich Einzugsbereiche anderer Schulen erhöhen, so dass zukünftig anteilig mehr Schüler mit dem ÖPNV zur Schule befördert werden als heute. Bei Entscheidungen zu Schulstandorten sollten die Auswirkungen auf Fahrschüleranteile und staatliche Ausgleichsleistungen in der Gesamtkostenrechnung mit berücksichtigt werden.

Bezogen auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV bedeuten die dargestellten Veränderungen, dass es trotz gesteigerter ÖPNV-Akzeptanz zu einem Rückgang von Fahrgästen kommen wird. Abgeschätzt wird ein kontinuierlicher Rückgang von rund 1,5 % pro Jahr.

9 Maßnahmenkonzeption

Im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Hochsauerlandkreis werden im Nahverkehrsplan Planungsansätze vorgeschlagen, die sich an den Grundstrukturen des bestehenden Bedienungsangebotes sowie an den im Anforderungsprofil definierten Anforderungen orientieren.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass angesichts der finanziellen Situation der kommunalen Haushalte deutliche Angebotsverbesserungen dauerhaft nicht mehr leistbar sind. Infolgedessen können nicht für alle aufgezeigten Defizite (gemäß Kapitel 6) Maßnahmen entwickelt werden. Es werden Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes für die Bereiche abgeleitet, in denen voraussichtlich Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden können und somit ein gutes Verhältnis von zusätzlichem Angebot und erwartbarer Nachfrage vorliegt. Demgegenüber gibt es aber auch Bereiche, für die bereits heute erkennbar ist, dass eine Anpassung des Angebotes zukünftig notwendig werden kann.

Es ist somit das vorrangige Ziel des NVP, das heutige ÖPNV-Angebot in seiner Grundstruktur zu erhalten und langfristig zu sichern.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage wird außerdem der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine hohe Bedeutung beigemessen.

Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

Die Maßnahmenkonzeption für den Hochsauerlandkreis basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Vorgaben des Anforderungsprofils,
- Ergebnisse der Bestandsbewertung,
- Planungen und Anregungen der Planungsbeteiligten (insbesondere Kommunen und Verkehrsunternehmen),
- Planungen benachbarter Aufgabenträger.

In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen getrennt nach verschiedenen **Handlungsfeldern** dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung *(analog des Vorgehens in der Mängelanalyse mit den Kriterien Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität),*
- Infrastruktur und Betrieb,
- Fahrgastinformation, Service, Marketing und Sicherheit.

Es werden **Maßnahmen**, **Prüfaufträge und Planungsprojekte** dargestellt:

- Maßnahmen sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitraum von fünf Jahren (2018 – 2022) umgesetzt werden sollen.
- Prüfaufträge sind mögliche Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen.
- Planungsprojekte sind (umfangreiche) Planungsvorhaben, die über den zeitlichen und/ oder inhaltlichen Rahmen des NVP hinausgehen. Damit verbunden sind oft intensive Abstimmungsverfahren verschiedener Projektbeteiligter sowie Abhängigkeiten, die nicht von den Aufgabenträgern beeinflussbar sind.

9.1 SPNV-Angebot und -infrastruktur

Auf der Grundlage der Nahverkehrspläne der NWL-Mitgliedsverbände (Zweckverbände Ruhr Lippe (ZRL), Münsterland (ZVM), Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL), Paderborn-Höxter (NPH) und Westfalen-Süd (ZWS)) ist im Oktober 2011 der erste Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in der gesamten Region Westfalen-Lippe erstellt worden.[107] Formuliert werden die gemeinsamen Anforderungen an das Fahrplanange-bot, die Infrastruktur und weitere Qualitätsaspekte für ein integriertes und zukunftsorientiertes SPNV-System in Westfalen-Lippe.

Im Hochsauerlandkreis ist der SPNV mit den Angeboten auf der Oberen Ruhrtalbahn *(Sauerland-Express* RE17, *Dortmund-Sauerland-Express* RE57) und der Upland-Bahn (RB42) vertreten. Diese bilden eine wesentliche Grundlage des öffentlichen Verkehrs im nördlichen und östlichen Kreisgebiet. Zahlreiche Buslinien sind an Verknüpfungspunkten auf den SPNV ausgerichtet.

9.2 Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen linienbezogen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Diese Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Ver-

[107] Der NVP Schiene befindet sich aktuell in der Neuaufstellung (Stand November 2018).

kehrsraum des Hochsauerlandkreises, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

Einführung einer Probephase bei Veränderungen im ÖPNV-Angebot
Zur Abschätzung des Erfolgs der im Folgenden beschriebenen Maßnahmen, ist generell eine Probephase vorgesehen, die in der Regel zwei Jahre dauern soll. Die Evaluation der Maßnahmen dient der Überprüfung der Akzeptanz von Veränderungen im ÖPNV-Angebot durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit der Änderungen. Ein mögliches Gegensteuern und rechtzeitiges Anpassen der Maßnahmen wird hierdurch ermöglicht.

Finanzierbarkeit der Maßnahmen
Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen und Prüfaufträgen gehen teilweise gesteigerte Kosten und somit auch erhöhte Finanzierungsbedarfe einher. Sämtliche Maßnahmen stehen somit erst einmal unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Die etwaige Umsetzung bemisst sich maßgeblich an den verfügbaren Haushaltsmitteln bzw. an einer wirtschaftlich tragbaren Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen.

Zusammenfassung Liniennetzänderungen

Zur Verbesserung der Gemeindeerschließung, der Anbindung von Ortsteilen an die jeweiligen Hauptorte und insbesondere zur Verbesserung der Anbindung der Gemeinden an die wichtigen Zentren der Region sieht die Maßnahmenkonzeption Änderungen im Liniennetz vor. In der nachfolgenden Tabelle werden bereichsweise etwaige Veränderungen im Hochsauerlandkreis zusammengefasst dargestellt. Die detaillierten Maßnahmenbeschreibungen sind in den nachfolgenden Unterkapiteln enthalten.

Tabelle 53: Maßnahmenübersicht Hochsauerlandkreis

Kürzel	Maßnahmen
Maßnahmenpaket Meschede – Eslohe – Schmallenberg	
MES-1	Angebotsanpassungen im Stadtverkehr Meschede: Betroffene Linien: C11, C12
MES-2	Neukonzeption im Bereich Meschede – Grevenstein / Freienohl – Grevenstein – Eslohe Betroffene Linien: C4, 367
SCHM-1	Strukturieren des ÖPNV-Angebotes zwischen Schmallenberg und Eslohe: Betroffene Linien: 367, 369

WIN-MED	Überplanung im Korridor Winterberg – Medebach – Willingen: Betroffene Linien: R46, R48
SCHM-2	Weitere Konsolidierungsmaßnahmen im Raum Schmallenberg: Betroffene Linien: T65, 462
ESL-1	Überplanung im Korridor Eslohe – Salweytal – Finnentrop: Betroffene Linien: 445, R81
MAR-1	Neustrukturieren des Verkehrs im Raum Marsberg – Essentho – Meerhof – Oesdorf – Westheim *(Umsetzung im Juni 2018 erfolgt)*: Betroffene Linien: 494, 496
BES-1	Ausweitung des Bedienungsangebotes im Freizeitverkehr der Linie R72 *(bis 22.04.2017 Linie 471)* *(Teilumsetzung zum Fahrplanwechsel 2017 erfolgt)*: Betroffene Linie: R72
WIN-1	Überführen des Modellprojektes WinBus in BürgerBus-Konzept *(nachrichtlich, Umsetzung im Dezember 2016 bereits erfolgt)*: Betroffene Linie: WinBus
WIN-2	Ausweitung des Bedienungsangebotes im Spätverkehr mit Ausrichtung auf die Höhendörfer *(nachrichtlich, Umsetzung im Dezember 2018 erfolgt)*
HSK-1	Harmonisieren der Betriebszeiten am Samstag: Betroffene Linien: verschiedene
HSK-2	Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten: Betroffene Linien: verschiedene
HSK-3	Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien *(Umsetzung in Abhängigkeit der Fördersituation)*

■ **Karte 8: Maßnahmen und Prüfaufträge**

Ausbau Freizeitverkehr zur Verbesserung der Bedienungsqualität

Im Rahmen der Angebotsanalyse (vgl. Kapitel 5) wurden für einige Verbindungen im Kreis Defizite bei der Bedienungsqualität festgestellt. Defizite bestehen insbesondere an Wochenenden im Früh- und Spätverkehr. Aufgrund der relationsbezogenen Betrachtungsweise können diese Defizite häufig mit geringfügigem Aufwand und linienbezogenen Maßnahmen behoben werden. Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume im Hochsauerlandkreis ist eine Ausweitung des Bedienungsangebotes aktuell wirtschaftlich zwar nicht darstellbar, aufgrund der verkehrlichen Sinnhaftigkeit sollte eine Optimierung des Freizeitverkehrs jedoch mittelfristig als Ziel angestrebt werden (vgl. Kapitel 9.2.4).

9.2.1 Maßnahmen

■ **Tabelle 54: Maßnahmenpaket Meschede – Eslohe – Schmallenberg**

MES-1	**Maßnahme: Angebotsanpassungen im Stadtverkehr Meschede**
Hintergrund: ■ Angebotsanpassungen auf den Linien C11 und C12 ■ Umschichtung der Leistung zwecks Verlängerung der Linie C4 bis Grevenstein	
Planungsansatz: Linie C11 (Nachfrage 2013: Mo-Fr ~15-20 Fahrgäste pro Tag außerhalb des Schulverkehrs): ■ Umstellung der Bedienung auf BürgerBus-Angebot ■ Beibehalten der Fahrten im Schulverkehr Linie C12 (Nachfrage 2013: Mo-Fr ~10 Fahrgäste pro Tag): ■ Umstellung der Bedienung auf BürgerBus-Angebot	
Verkehrliche Bewertung: + Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien bzw. zur uneffektiven Zeiten im Stadtverkehr Meschede + Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle (z. B. Verlängerung der Linie C4 nach Grevenstein, vgl. Maßnahme MES-2)	
Hinweis: ■ Sollte keine Bereitschaft zur Übernahme der Verkehre durch den BürgerBus-Verein erzielt werden können, müssen die Linien in der Konsequenz eingestellt werden.	

MES-2	**Maßnahme: Neukonzeption im Bereich Meschede – Grevenstein / Freienohl – Grevenstein – Eslohe**
Hintergrund: ■ Anforderungen an die Verbindungsqualität gemäß Kap. 4.3.7 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.3.2 ■ Anpassungsbedarf im Schulverkehr	
Linienwege: ■ **Linie C4:** Meschede Busbahnhof – Calle – Berge – Grevenstein Jostes ■ **Linie 367:** Freienohl Bahnhof – Berge – Wenholthausen – Eslohe Busbahnhof (*vgl. Maßnahme SCHM-1 Zusammenführung Linien 367/369*)	
Planungsansatz: Linie C4: ■ Verlängerung der Linie C4 über Visbecker Straße und Grevensteiner Straße bis Grevenstein bei	

Bedienung der Haltestellen Almenscheid, Post und Jostes

- Bedienung der Haltestellen Mittelberge und Niederberge im Stadtteil Berge als Stichfahrt in Fahrtrichtung Grevenstein und Meschede

Linie 367:

- Regelfahrweg über Bergerhammer und Blessenohl ohne Anbindung von Grevenstein
- Einzelne Fahrten im Schulverkehr mit Führung über Grevenstein und Visbeck

Bedienungsangebot:

- Linie C4: stündliches Angebot
- Linie 367: zweistündliches Angebot

Verkehrliche Bewertung:

+ Erfüllung der Anforderungen an die Verbindungsqualität gemäß Kap. 4.3.7 durch Schaffen einer Direktverbindung des Stadtteils Grevenstein an die Kernstadt Meschede

+ Verdichtung des Angebotes für Grevenstein durch stündliche Fahrten der Linie C4

+ Verbesserung der Situation im Schulverkehr für Schüler aus Grevenstein, die Schulen in Meschede besuchen

o Entfall der heutigen regelmäßigen Direktanbindung von Grevenstein zum Bahnhof Freienohl sowie nach Eslohe (Ausnahme: einzelne Fahrten zu schulverkehrsrelevanten Zeiten), aber stündliche Fahrten zum Bahnhof/ Busbahnhof in Meschede

+ Reduzierung der Bedienung für die Haltestellen Grevenstein Friedhof und Berens sowie Wenholthausen Schulte Clemens (ausschließlich zu Schulverkehrszeiten)

SCHM-1	**Maßnahme:** **Strukturieren des ÖPNV-Angebotes zwischen Schmallenberg und Eslohe**

Hintergrund:

- Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 4.3.6 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.2.1
- Verlagerung des Umsteigepunktes zwischen den heutigen Linien 367/369 und S70 von Bremke zum Busbahnhof Eslohe und Auflösung des zweistündlichen Umstiegs in Bad Fredeburg

Linienweg:

Linie 367/369 als R69: Schmallenberg, Habbel – Bad Fredeburg – Bremke – **Eslohe** (und entsprechende Rückfahrt)

Planungsansatz:

- Zusammenführen der Linie 367/369 zur RegioLinie R69 im Stundentakt mit einheitlicher Führung zwischen Schmallenberg, Habbel, Bad Fredeburg, Bremke und Eslohe, Busbahnhof
- Verlagerung des Umsteigepunktes zwischen der neuen RegioLinie und der SchnellBus-Linie S70 von Bremke zum Busbahnhof Eslohe unter Berücksichtigung der Fahrplanlage und Auflösung des zweistündlichen Umstiegs in Bad Fredeburg

Bedienungsangebot:

- Durchgängige Bedienung des gesamten Linienwegs von Schmallenberg bis Eslohe konsequent im 60-Minuten-Takt.

Verkehrliche Bewertung:

+ Attraktivierung einer wichtigen Verbindung im Kreisgebiet durch Schaffen einer durchgängig im 60-Minuten-Takt bedienten Direktverbindung zwischen Schmallenberg und Eslohe
+ Einrichtung eines halbstündlichen Angebotes für die Relation Schmallenberg/ Bad Fredeburg – Meschede (Kombination aus den Linien R69/ S70 und S90)
+ Erfüllung der Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 4.3.6
+ Maßnahme zur Steigerung der Fahrplantransparenz
+ Verlegen des Umsteigepunktes ist Maßnahme zur Steigerung der Fahrgastsicherheit
+ Fahrgaststeigerungen wahrscheinlich

Leistungsentwicklung Maßnahmenpaket gesamt:

MES-1:

Linie C11:

- ca. - 7.500 Kilometer/Jahr (durch Überführung in BürgerBus-Angebot)

Linie C12:

- ca. - 5.000 Kilometer/Jahr (durch Überführung in BürgerBus-Angebot)

MES-2 / SCHM-1:

Linie C4:

- ca. + 28.000 Kilometer/Jahr

Linie 367 / R69:

- insgesamt ca. +15.000 Kilometer pro Jahr
  (in Kombination der Umsetzung der Maßnahmen MES-2 und SCHM-1: Reduzierung der Fahrtlänge zwischen Eslohe – Freienohl, Ausweitung der Fahrten im Abschnitt Bremke – Eslohe sowie Bad Fredeburg – Schmallenberg; ausschließlich für die Regelfahrten. keine Betrachtung Schülerverkehr)

Umsetzungsperspektive:

Kurzfristige Umsetzung im Dezember 2018 (im Zuge der Neuvergabe der Linienkonzession)

Hinweis:

Die Maßnahmen MES-1, MES-2 und SCHM-1 können aufgrund der verkehrlichen und betrieblichen Zusammenhänge nur gemeinsam als ein Maßnahmenpaket umgesetzt werden!

WIN-MED	Maßnahme: Überplanung im Korridor Winterberg – Medebach – Willingen

Hintergrund:

- Konsolidierungsmaßnahme
- Streichung schwach nachgefragter Fahrten und Fahrtabschnitte bei gleichzeitiger Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung (Erfüllung Anforderungsprofil gem. Kapitel 4.3.5 bis 4.3.7) sowie
- Erhalt einer adäquaten Schülerbeförderung

Betroffene Linien:

Linie R46 neu: Medebach – Oberschlehdorn – Düdinghausen (und entsprechende Rückfahrt) (Verknüpfungspunkt in Düdinghausen zur Weiterfahrt nach Willingen mit R48neu)

Linie R48 neu: Winterberg – Elkeringhausen – Küstelberg – Düdinghausen – Usseln – Willingen (und entsprechende Rückfahrt)

Planungsansatz:

Kombiniertes Fahrtenangebot zwischen Winterberg, Küstelberg, Düdinghausen, Medebach und Willingen:

- R46 neu
  - Übertragung des Linienabschnittes Düdinghausen – Willingen in die Linie R48
  - Auflassen einzelner Fahrtenpaare außerhalb der Verkehrsspitzen insbesondere Montag bis Freitag in den Ferien und am Wochenende
  - Beibehaltung der schulorientierten Fahrten morgens und am Nachmittag in der heutigen Form
  - Linie ist betrieblich mit Linie R48 neu kombiniert
- R48 neu
  - Übernahme des Linienabschnittes Düdinghausen – Willingen aus der Linie R46 und Neuordnung der Fahrten am Wochenende:
    - weniger Fahrten Mo-Fr, dafür jetzt ein Fahrplanangebot am Wochenende (Sa + So) mit neuen Fahrplanzeiten
  - Auflassen einzelner Fahrtenpaare außerhalb der Verkehrsspitzen, insbesondere Montag bis Freitag in den Ferien und am Wochenende, der durchgängige Stundentakt wird punktuell aufgebrochen
  - Beibehaltung der schulorientierten Fahrten morgens und am Nachmittag in der heutigen Form
  - Linie ist betrieblich mit Linie R46 neu kombiniert

Verkehrliche Bewertung:

- Die Maßnahme dient im Wesentlichen einer betrieblichen Optimierung außerhalb des Schülerverkehrs (höhere Produktivität durch bessere Fahrzeugauslastung).

- Die folgenden verkehrlichen Ziele können durch Umsetzung des Konzeptes beibehalten/ erreicht werden:
  - nachfrageorientierte Angebotsanpassung
  - keine Reduzierung der Betriebszeitfenster
  - das Taktraster wird übernommen
  - Neuordnung des Abschnitts Medebach/ Winterberg – Willingen: Nachfrageorientierte Leistungsumschichtung einzelner Fahrten von den Verkehrstagen Montag bis Freitag auf die Verkehrstage Samstag und Sonn-/Feiertag (neue Anbindung nach Willingen am Wochenende) und durchgehende Fahrten ohne Umstieg in der stärker nachgefragten Verbindung zwischen Winterberg und Willingen
  - Beibehaltung der schulorientierten Fahrten
  - Beibehaltung der Fahrten in den Tagesrandlagen zur Sicherung des Angebotes insbesondere für Auszubildende
  - weiterhin Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nach den Standards des Anforderungsprofils (Kapitel 4.3.5 bis 4.3.7)
- Folgende Nachteile ergeben sich durch Umsetzung des Konzeptes im Korridor insgesamt:
  - teilweise Aufgabe des durchgängigen Stundentaktes

Leistungsentwicklung:

- ca. - 38.000 Kilometer/Jahr
- Einsparungen ergeben sich durch das gegenüber dem Status Quo leicht reduzierte Fahrplanangebot. Die Gesamtzahl der einzusetzenden Fahrzeuge (Tageswert) verändert sich jedoch nicht, da die Schülerbeförderungen in der Verkehrsspitze sichergestellt und die Fahrzeugkapazitäten dafür weiter beibehalten werden müssen.

Umsetzungsperspektive:

im Dezember 2018 erfolgt

Anmerkung:

- Die Maßnahmen bewegen sich im Rahmen des Anforderungsprofils zum NVP und erfüllen weiterhin die geforderten Qualitäten.
- Die Planung zur R48 mit Fahrten aus/nach Willingen erfolgt in Abstimmung mit dem NVV.

BRI-OLS-WIN-MED-SCHM	**Ergänzender Prüfauftrag:** **Neuordnung der Linienverkehre im Korridor SchnellBusse S30 und S40**

Hintergrund:

- Maßnahme zur wirtschaftlichen Konsolidierung
- Verbesserung der Verknüpfung von Zug und Bus in Olsberg

Linienwege:

Linie S30: Brilon – Altenbüren – Olsberg – Bigge – Assinghausen – Wiemeringhausen – Niedersfeld – Grönebach – Küstelberg – Medebach

Linie S40: Niedersfeld – Winterberg – Altastenberg – Nesselbach – Nordenau – Lengenbeck – Westfeld – Oberkirchen – Winkhausen – Gleidorf – Schmallenberg – Grafschaft

Linie 461: Schmallenberg – Grafschaft – Oberkirchen

Linie 462: Oberkirchen – Winkhausen – Niedersorpe – Mittelsorpe – Obersorpe – Rehsiepen

Linie 463: Schmallenberg – Gleidorf – Winkhausen – Oberkirchen – Westfeld – Ohlenbach – Lengenbeck – Nordenau – Nesselbach – Altastenberg

Prüfansatz:

- Überplanung des Fahrplanangebotes im Raum Brilon – Olsberg – Winterberg – Medebach – Schmallenberg unter Einbeziehung der SchnellBus-Linien S30 und S40
- Linie S30: Brilon – Altenbüren – Olsberg (einfache Fahrzeit < 30 Minuten)
  - neuer Linienzuschnitt mit Begrenzung auf den Abschnitt Brilon – Olsberg
  - Verknüpfungen:
    - Brilon Markt: Bus -> Bus
    - Olsberg Bahnhof: Zug -> Bus, Bus -> Bus
- Linie S40: Olsberg – Bigge – Assinghausen – Wiemeringhausen – Niedersfeld – Winterberg – Altastenberg – Nesselbach – Nordenau – Lengenbeck – Westfeld – Oberkirchen – Grafschaft – Schmallenberg (einfache Fahrzeit < 90 Minuten)
  - neuer Linienzuschnitt mit Verbindung zwischen Olsberg und Schmallenberg
  - Verknüpfungen:
    - Olsberg Bahnhof: Zug -> Bus, Bus -> Bus
    - Niedersfeld Steinkamp: Bus -> Bus
    - Schmallenberg Habbel: Bus -> Bus
- Linie Rxx: Medebach – Niedersfeld (einfache Fahrzeit < 30 Minuten)
  - neuer Linienzuschnitt mit Begrenzung auf den Abschnitt Medebach – Niedersfeld
  - Verknüpfungen:
    - Medebach Marktplatz: Bus -> Bus
    - Niedersfeld Steinkamp: Bus -> Bus
    - Küstelberg: Bus -> Bus

Ziel:

- Schaffen einer Grundlage für weitere betriebliche Einsparungen.
- Verbesserung der Verknüpfungen am Briloner Markt und ab Bahnhof Olsberg in/ aus Richtung Brilon.

Leistungsentwicklung:

- Bei positiver Prüfung in Abhängigkeit des konkreten Planungsansatzes zu ermitteln.

■ **Tabelle 55: Maßnahme SCHM-2: Weitere Konsolidierungsmaßnahmen im Raum Schmallenberg**

SCHM-2	Maßnahmen: Weitere Konsolidierungsmaßnahmen im Raum Schmallenberg
Planungsansatz: ■ Einstellen des TaxiBus-Angebotes zwischen Westfeld und Ohlenbach (Linie T65) ■ Einstellen des Angebotes am Samstag im Sorpetal zwischen Oberkirchen und Rehsiepen (Linie 462)	
Linienweg: **Linie T65:** Westfeld, Sportplatz – Ohlenbach, Kick In (und entsprechende Rückfahrt) **Linie 462:** Oberkirchen – Winkhausen – Rehsiepen (und entsprechende Rückfahrt)	
Verkehrliche Bewertung: + Nachfrageverträgliche Leistungseinsparung mit vergleichsweise geringe Betroffenheit (Linie T65: ca. 570 Fahrgäste pro Jahr; Linie 462, Samstag: lediglich ganz vereinzelt Fahrgäste, Nachfrage geht gegen 0)	
Leistungsentwicklung: ■ Gesamt ca. - 9.200 Kilometer/Jahr o Linie T65: ca. - 6.500 Kilometer/Jahr o Linie 462: ca. - 2.700 Kilometer/Jahr	

■ **Tabelle 56: Maßnahme ESL-1: Überplanung im Korridor Eslohe – Salweytal – Finnentrop**

ESL-1	Maßnahme: Überplanung im Korridor Eslohe – Salweytal – Finnentrop
Hintergrund: ■ Der Nahverkehrsplan des Kreises Olpe (2016) sieht eine Anpassung der Linie R81 vor, die zukünftig mit Ausnahme einzelner Fahrten im Schulverkehr in Finnentrop, Serkenrode enden soll *(aktuelle Führung: Eslohe – Fretter – Finnentrop)*. ➔ Zukünftig entfällt somit die regelmäßige Anbindung des Salweytals.	
Linienwege: **Linie 445:** Eslohe – Obermarpe/ Obersalwey (und entsprechende Rückfahrt) **Linie R81:** Finnentrop – Fretter – Serkrode **(- Salweytal – Eslohe (Einzelfahrten im Schulverkehr))** (und entsprechende Rückfahrt)	
Planungsansatz: ■ Zeitliche Ausweitung des Fahrplanangebotes der Linie 445 als Ersatz für die wegfallenden Fahrten der Linie R81. ■ Beibehalten der heutigen Fahrten im Schulverkehr auf der Linie 445, ggf. Anpassungen entlang der Achse durchs Salweytal möglich. ■ Angestrebt werden soll ein Anschluss der Linie 445 an die Schnell- und RegioBusse in Eslohe	

am Busbahnhof.
Bedienungsangebot: ■ Verdichteter 120-Minuten-Takt (am Samstag ggf. bedarfsgesteuert)
Verkehrliche Bewertung: 0 Maßnahme zur Bestandswahrung
Leistungsentwicklung: ■ Insgesamt Leistungseinsparung: ca. - 3.700 Kilometer/Jahr im festbedienten Linienverkehr (Montag bis Freitag) o Mehrkilometer Linie 445: ca. + 17.600 Kilometer/Jahr im festbedienten Linienverkehr o Einsparung Linie R81: ca. - 21.300 Kilometer/Jahr im festbedienten Linienverkehr ■ ca. - 4.500 Kilometer im bedarfsgesteuerten TaxiBus-Betrieb am Wochenende; insbesondere durch Auflassen der Bedienung an Sonn- und Feiertagen (Annahme: Abrufgrad ca. 20%)
Umsetzungsperspektive: Kurzfristige Umsetzung im Dezember 2018.

■ **Tabelle 57: Maßnahme MAR-1: Neustrukturieren des Verkehrs im Raum Marsberg – Essentho – Meerhof – Oesdorf – Westheim**

MAR-1	**Maßnahme: Neustrukturieren des Verkehrs im Raum Marsberg – Essentho – Meerhof – Oesdorf – Westheim** *(Umsetzung im Juni 2018 erfolgt)*
Hintergrund: ■ Das bestehende ÖPNV-Angebot im Zusammenspiel der Linie 494 und 496 ist schon heute wirtschaftlich kaum mehr darstellbar, so das hier kurzfristig eine Anpassung erforderlich wird.	
Linienweg: **Linie 494neu:** **Marsberg – Essentho – Meerhof – Oesdorf – Westheim – Marsberg (und entsprechende Rückfahrt);** **➔ gegenläufiger Ringverkehr**	
Planungsansatz: ■ Einrichten einer gegenläufigen Ringlinie jeweils im 120-Minuten-Takt unter Berücksichtigung der heutigen Linie 494 und 496, so dass jeder Ortsteil etwa einmal pro Stunde eine Anbindung an Marsberg hat. ■ Die heutigen Kleinbus-Fahrten Marsberg – Essentho – Fürstenberg (4 Fahrtenpaare Mo-Fr, 2 Fahrtenpaare Sa; Kleinbus) bleiben erhalten. In Fürstenberg soll der Anschluss von/ nach Paderborn gewährleistet werden. ■ Zu prüfen ist eine zeitlich Überlagerung der Kleinbus-Linie mit der neuen Ringlinie zur Schaffung eines möglichst optimalen Angebotes mit annähernd stündlichen Direktfahrten zwischen Essentho und Marsberg.	

■ Zu prüfen sind außerdem die Anschlüsse an den SPNV in Marsberg bzw. Westheim.
Bedienungsangebot: ■ 2x 120-Minuten-Takt (gegenläufige Ringlinie)
Verkehrliche Bewertung: + zukunftsorientierter Ansatz, um langfristig die regelmäßige ÖPNV-Anbindung der Ortsteile Oesdorf, Meerhof und Essentho zu sichern.
Leistungsentwicklung: ■ ca. - 22.500 Kilometer pro Jahr
Umsetzungsperspektive: Kurzfristige Umsetzung im Juni 2018 *(Umsetzung erfolgt)*.

■ **Tabelle 58: Maßnahme BES-1: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Freizeitverkehr der Linie R72**

BES-1	Maßnahme: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Freizeitverkehr der Linie R72
Hintergrund: ■ Die Anbindung des Freizeitparks Fort Fun entspricht am Wochenende aktuell nicht dem tatsächlichen Bedarf: o Samstag: letzte Abfahrt ab Fort Fun gegen 16 Uhr o Sonn-/ Feiertag: erste Abfahrt Richtung Fort Fun gegen 13:30 Uhr	
Planungsansatz: ■ Einrichten einzelner Fahrten am Wochenende mit Ausrichtung auf die Öffnungszeiten des Freizeitparks o Samstag: Einrichten einer zusätzlichen Abfahrt gegen 18 Uhr o Sonn-/ Feiertag: Einrichten von 1 bis 2 zusätzlichen Hinfahrten am Vormittag *(nachrichtliche Aufnahme: Umsetzung zum FPW 2017 bereits erfolgt)*	
Bedienungsangebot: ■ Unverändert, zusätzlich einzelne Fahrten am Wochenende.	
Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Angebot zur Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse im Freizeitverkehr + Maßnahme mit Ausrichtung auf ein touristisches Schwerpunktziel im Hochsauerlandkreis	
Leistungsentwicklung: ■ ca. + 1.500 Kilometer/Jahr *(eine zusätzliche Abfahrt Samstag)*	
Umsetzungsperspektive: Kurzfristige Umsetzung; in Abhängigkeit der Verhandlungen mit dem Genehmigungsinhaber.	

■ **Tabelle 59: Maßnahme WIN-1: Überführen des Modellprojektes WinBus in BürgerBus-Konzept**

WIN-1	**Maßnahme: Überführen des Modellprojektes WinBus in BürgerBus-Konzept** ***(nachrichtlich, Umsetzung im Dezember 2016 erfolgt)***
Hintergrund: ■ Der Probebetrieb des im Rahmen des Projektes „mobil4you" initiierten Modellvorhabens WinBus zur Erschließung innerstädtischer Quartiere in Winterberg ist zum Herbst 2016 ausgelaufen.	
Planungsansatz: ■ Überführung des modellhaften Probebetriebs in ein dauerhaftes BürgerBus-Konzept; ggf. Erweiterung/ Anpassung des Linienwegs (Winterberger Höhendörfer).	
Bedienungsangebot: ■ Bedienung an fünf Tagen pro Woche mit einzelnen Fahrtenpaaren am Vor- und Nachmittag.	
Verkehrliche Bewertung: + Sicherung des Angebotes im Freizeit- und Versorgungsverkehr.	
Leistungsentwicklung: ■ ca. - 15.000 Kilometer/Jahr (durch Überführung in BürgerBus-Verkehr)	
Umsetzungsperspektive: Umsetzung im Dezember 2016 als direktes Nachfolgeprojekt zum WinBus erfolgt.	

■ **Tabelle 60: Maßnahme WIN-2: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Spätverkehr mit Ausrichtung auf die Höhendörfer**

WIN-2	**Maßnahme: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Spätverkehr mit Ausrichtung auf die Höhendörfer** ***(nachrichtlich, Umsetzung im Dezember 2018 erfolgt)***
Hintergrund: ■ Aktuell besteht keine (Rück-)Fahrmöglichkeit im Spätverkehr aus Winterberg in die Höhendörfer (Pensionen/ Gästehäuser/ Hotels).	
Prüfansatz: ■ Einrichten von einzelnen Spätfahrten am Wochenende aus und nach Winterberg in die Höhendörfer, z. B. als Kurzfahrten der Linie R28 ■ ggf. als saisonales Angebot begrenzt auf Winter- und Sommerferien ■ Realisierung ggf. auch bedarfsgesteuert	
Bedienungsangebot: ■ zusätzlich einzelne Fahrten am Wochenende	

Verkehrliche Bewertung: + Zusätzliches Angebot zur Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse im Freizeitverkehr + Maßnahme mit Ausrichtung auf den touristischen Schwerpunkt rund um den Kahlen Asten
Leistungsentwicklung: ■ ca. + 1.000 Kilometer/Jahr (Annahme: Abrufgrad ca. 20%)

■ **Tabelle 61: Maßnahme HSK-1: Harmonisieren der Betriebszeiten am Samstag**

HSK-1	Maßnahme: Harmonisieren der Betriebszeiten am Samstag
Hintergrund: ■ Einzelne Linien im Hochsauerlandkreis mit Ausrichtung auf die Mittelzentren entsprechen hinsichtlich ihrer zeitlichen Ausprägung am Samstag nicht mehr den heutigen Lebensgewohnheiten der Menschen im Kreisgebiet. So werden die betreffenden Linien bereits vergleichsweise früh am Samstagnachmittag ausgedünnt (z. B. Stadtverkehr Meschede zwischen 12 und 13 Uhr), während bereits am frühen Vormittag ein Angebot vorgehalten wird. Dies ist auch mit Blick auf die geänderten Ladenöffnungszeiten sowie das Freizeitverhalten insgesamt häufig nicht mehr zeitgemäß.	
Linien: Beispiele für Linien mit speziell an Samstagen nicht mehr zeitgemäßen Betriebszeiten: ■ Stadtverkehr Meschede, ■ Linie C8, Stadtverkehr Arnsberg ■ Linien im Marsberger Raum ■ Linie S80 (Verschieben einzelner Fahrten)	
Planungsansatz: ■ Harmonisieren der Betriebszeitfenster relevanter Linien insbesondere am Samstag unter Berücksichtigung der heutigen Fahrgastströme: ➔ späterer Betriebsbeginn und punktuell Ausdehnung des Bedienungszeitfensters am Nachmittag	
Bedienungsangebot: ■ unverändert	
Verkehrliche Bewertung: + Zielgruppenorientierter Planungsansatz, um sowohl die heutige jüngere Generation in ihrem multimodalen und ÖPNV-affinen Mobilitätsverhalten zu bestärken und auch die Senioren zum ÖPNV hinzubewegen	
Leistungsentwicklung: ■ aufwandsneutrale Umsetzung	

Umsetzung:

- kurz- mittelfristige Umsetzung
- punktuell Umsetzung zum Fahrplanwechsel

Tabelle 62: Maßnahme HSK-2: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf TaxiBus)

HSK-2	Maßnahme: Fortlaufende Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf TaxiBus) ⇨ Generierung von Einsparungen

Hintergrund:

- Insbesondere aufgrund der demografischen Entwicklungen im Hochsauerlandkreis besteht für die Verkehrsunternehmen das Risiko von Einnahmerückgängen. Dazu kommt insgesamt eine Kostensteigerung in der Betriebsführung und für die Erbringung der Leistungen.
  Um den Verkehr weiterhin wirtschaftlich gestalten zu können ist es somit erforderlich, schwach ausgelastete Korridore gezielt hinsichtlich möglicher Einsparpotenziale zu untersuchen.
  Dies soll unter Berücksichtigung des Bewertungsrasters der Bedienungsqualität gemäß Kapitel 4.3.6 erfolgen.

Planungsansatz:

- Kontinuierliche Überprüfung der Nachfrage auf schwach ausgelasteten Linien/ Linienabschnitten.
- Ggf. Umstellung dauerhaft schwach nachgefragter Fahrten auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen.
- Vorschlag für kurzfristig umzusetzende Prüfungen (unter Berücksichtigung der Einhaltung der Bedienungsstandards):
  - Linie 462 (Sorpetal)
  - Linie 489 (Brilon – Wülfte)
  - Linie 495 (Marsberg – Erlinghausen)
  - Linie 498 (neu: 491) (Stadtverkehr Marsberg)
- Nach Vorliegen entsprechender Erfahrungswerte im Einzelfall zu prüfen:
  Auflassen der Bedienung einzelner nachfrageschwacher Ortsteile abseits der Hauptachsen und Einrichten von Haltewunschtastern.[108]

Verkehrliche Bewertung:

+ Ausschöpfung von Einsparpotenzialen auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten

+ ggf. Reinvestition der eingesparten Leistungen zur Optimierung des Angebotes an anderer Stelle

[108] Der „Haltewunschtaster“ ist ein Baustein aus dem Projekt „mobil4you“. Das Vorhaben befindet sich aktuell kurz vor Beginn des Probebetriebs, Erfahrungswerte liegen somit noch nicht vor.

(Leistungsumschichtung) unter Berücksichtigung der betrieblichen Auswirkungen bei den Verkehrsunternehmen)
Leistungsentwicklung: ■ bei positiver Prüfung in Abhängigkeit des konkreten Planungsansatzes zu ermitteln
Umsetzungsperspektive: Kurzfristig und kontinuierlich
Anmerkung: ■ Erforderlich für eine Prüfung sind fahrtenscharfe, aktuelle Nachfragedaten zur Nutzung der Linie. ■ Eine Umstellung auf bedarfsgesteuerte Angebotsformen ist dann sinnvoll, wenn mit der Umstellung das Angebot wirtschaftlicher gestaltet werden kann (Voraussetzung: Taxiunternehmen vor Ort).

■ **Tabelle 63: Maßnahme HSK-3: Ausbau des Bedienungsangebotes auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien**

HSK-3	**Maßnahme** *(in Abhängigkeit der Fördersituation)*: **Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenergänzende SchnellBus-Linien**
Hintergrund: • Schaffung eines verlässlichen und schnellen ÖPNV-Kernangebots im gesamten Kreisgebiet entlang von Achsen mit besonderer regionaler Bedeutung sowie als Ergänzung zum SPNV. • Verbesserte Anbindung der Städte und Gemeinden ohne Schienenanschluss. • Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsplatz-, Gesundheits-, Versorgungs-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen entlang der Korridore. • Verbesserte Erreichbarkeit der benachbarten Oberzentren	
Linien: ■ S20 Sundern – Arnsberg-Neheim, ■ S90 Schmallenberg – Meschede ■ S60 Meschede – Lippstadt *(nachrichtliche Aufnahme, Zuständigkeit beim Kreis Soest)* ■ SB9 Schmallenberg – Altenhundem *(nachrichtliche Aufnahme, Zuständigkeit beim ZWS)*	
Planungsansatz: ■ Angebotsausweitung der Schnellbuslinien S20, S60, S90 und SB9 mit einem stündlichen Grundangebot (zzgl. Verstärkerfahrten in der HVZ) an allen Verkehrstagen Montag bis Sonntag ■ insbesondere Ausweiten des Angebotes am Wochenende (Ausweiten der Bedienungszeitfenster und Verdichten des Angebotes)	
Verkehrliche Bewertung: + bessere Vernetzung der schienenfernen Räume Sundern und Schmallenberg mit dem SPNV-Netz	

Leistungsentwicklung: ■ S20: Bedienungszeitraum Mo-Fr: ca. 5-23 Uhr; Sa: ca. 7-21 Uhr; So/FT: ca. 9-21 Uhr zusätzliches Fahrtenangebot: 9 Fahrten Mo-Fr, 18 Fahrten Sa, 26 Fahrten So/FT ca. + 90.000 Fahrplankilometer/Jahr ■ S90: Bedienungszeitraum Mo-Fr: ca. 5-21 Uhr; Sa: ca. 7-21 Uhr; So/FT: ca. 9-21 Uhr zusätzliches Fahrtenangebot: 3 Fahrten Mo-Fr, 10 Fahrten Sa, 16 Fahrten So/FT ca. + 85.000 Fahrplankilometer/Jahr ■ SB9: Bedienungszeitraum Mo-Fr: ca. 5-22 Uhr; Sa: ca. 5-22 Uhr; So/FT: ca. 8-22 Uhr zusätzliches Fahrtenangebot: 1 Fahrt Mo-Fr, 5 Fahrten Sa, 13 Fahrten So/FT ca. + 25.000 Fahrplankilometer/Jahr ■ S60: Bedienungszeitraum Mo-Fr: ca. 5-22 Uhr; Sa: ca. 7-22 Uhr; So/FT: ca. 8-22 Uhr Verlängerung der S60 im Abschnitt Meschede – Warstein und zusätzliches Fahrtenangebot: 4 Fahrten Mo-Fr, 17 Fahrten Sa, 15 Fahrten So/FT ca.+ 200.000 Fahrplankilometer/Jahr ■ **Gesamt ca. + 400.000 Fahrplankilometer/Jahr**
Beteiligte: NWL/ZRL, Hochsauerlandkreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ggf. Nachbar-Aufgabenträger
Umsetzung: ■ in Abhängigkeit der Bereitstellung entsprechender Fördermittel zur Einrichtung und Unterstützung landesbedeutsame Buslinien durch das Land NRW / den NWL ■ angestrebt wird eine mittelfristige Umsetzung frühestens ab dem Jahr 2019

9.2.2 Prüfaufträge

■ **Tabelle 64: Prüfauftrag SU-1: Überplanung Anbindung Arnsberg - Sundern**

SU-1	Prüfauftrag: Überplanung Anbindung Arnsberg - Sundern
Hintergrund: ■ Sichern der stündlichen ÖPNV-Anbindung mindestens für die Ortsteile Westenfeld, Linnepe, Altenhellefeld und Hellefeld im Rahmen der erneuten Konzessionsanträge für die Linien R21 und 434.	
Linienweg: **Linie R21:** Arnsberg, Bahnhof – Hellefelder Straße – **L839 – Westenfelder Straße – Mescheder Straße** – Sundern, Hauptstraße – Stockum – Amecke – Hagen (und entsprechende Rückfahrt)	
Prüfansatz: ■ Zukunftsorientierte Überplanung der Linie R21 auf der Relation Arnsberg – Sundern mit Füh-	

rung über die Sunderner Ortsteile Hellefeld, Altenhellefeld, Linnepe und Westenfeld, um diesen auch zukünftig weiterhin eine regelmäßige ÖPNV-Anbindung bieten zu können. ■ Der heutige Linienweg L685 und In der Flamke entfällt. o Der Bereich Arnsberg, Waldfriedhof wird weiterhin bedarfsgerecht stündlich bedient (Stadtverkehr Arnsberg Linie C3). o Die Direktanbindung aus dem Wohngebiet „Im Spree“ (Sundern) an Arnsberg entfällt. ■ Aufwerten der Haltestelle Rathaus zur zentralen Haltestelle in Sundern (inkl. barrierefreier Ausbau). ■ Erhalt der heutigen Anschlusssituation in Arnsberg und Sundern.
Leistungsentwicklung: ■ bei positiver Prüfung in Abhängigkeit des konkreten Planungsansatzes zu ermitteln
Umsetzungsperspektive: ■ mittelfristige Umsetzung des Prüfauftrags (bei positivem Ergebnis ggf. Umsetzung im Zuge der Neuvergabe der Linienkonzession)

■ **Tabelle 65: Prüfauftrag MES-3: Überplanung Stadtverkehr Meschede**

MES-3	Prüfauftrag: Überplanung Stadtverkehr Meschede
Hintergrund: ■ Überbedienung im Bereich der Landesstraße L743 (Briloner Straße, Wehrstapeler Straße)	
Prüfansatz: ■ Anpassen der Leistungen zum Abbau der Überbedienung entlang der Achse Meschede – Wehrstapel (Linien C3, R73, R75). Überlegung: ■ Änderung der Linienführung der Stadtverkehrs-Linie C3 über Lingscheider Weg und Im schwarzen Bruch oder alternativ über Wehrstapel Birmecker Weg/ Im Westhof und Auflassen der heutigen Führung über Wehrstapeler Straße. ■ Bereich verfügt mit den RegioBus-Linien R73/R75 weiterhin über ein gutes Bedienungsangebot im 30-Minuten-Takt.. ■ Die Anbindung von Eversberg an die Grundschule Wehrstapel ist weiterhin zu gewährleisten.	
Leistungsentwicklung: ■ bei positiver Prüfung in Abhängigkeit des konkreten Planungsansatzes zu ermitteln	
Umsetzungsperspektive: ■ mittelfristige Umsetzung des Prüfauftrags (bei positivem Ergebnis ggf. Umsetzung im Zuge der Neuvergabe der Linienkonzession)	

■ **Tabelle 66: Prüfauftrag SCHM-3: Überprüfen des Angebotes im Henne- und Rarbachtal**

SCHM-3	Prüfauftrag: Überprüfen des Angebotes im Henne- und Rarbachtal
Hintergrund: ■ Verbesserung der Anbindung an Meschede und den SPNV ➔ Überprüfen des tatsächlichen Bedarfs im Hinblick auf die räumliche Ausrichtung	
Prüfansatz: ■ Prüfen der Verlängerung der Linie 465 bis Reiste mit Bilden eines Anschlusses an den Schnell-Bus S70 (ggf. bedarfsgesteuert). ■ In diesem Zusammenhang außerdem prüfen der Möglichkeiten für einen KleinBus-Einsatz auf der Relation aufgrund der höheren Flexibilität sowie der fahrdynamischen Vorteile auch bei schwierigen Straßenverhältnissen. Hinweis: Vorab Überprüfen des tatsächlichen Bedarfs im Hinblick auf die räumliche Ausrichtung. ➔ Eine Umsetzung ist nur im Zusammenhang mit einer vollständigen Überplanung der Linie denkbar (z. B. Umstellung auf bedarfsgesteuertes Angebot)!	
Bedienungsangebot: ■ ggf. angepasst	
Verkehrliche Bewertung: + Attraktivierung der Anbindung aus dem Henne- und Rarbachtal nach Meschede durch Schaffen eines Anschlusses an die Linie S70 (Reisezeitvorteile); Umsetzung ggf. für einzelne Fahrten mit Ausrichtung auf die Lastrichtung - voraussichtlich geringes Fahrgastpotenzial, da die erschlossenen Ortsteile eine vergleichsweise geringe Einwohnerzahl aufweisen (in Summe < 1.000 EW)	
Leistungsentwicklung: ■ bei positiver Prüfung in Abhängigkeit des konkreten Planungsansatzes zu ermitteln	
Umsetzungsperspektive: ■ in Abhängigkeit der Ergebnisse des Prüfauftrags ggf. mittelfristige Umsetzung	
Anmerkung: Eine regelmäßige Befahrung der Straße zwischen Niederhenneborn und Reiste mit Bussen ist voraussichtlich nicht möglich. Aus diesem Grund soll außerhalb des Schulverkehrs der Einsatz eines Kleinbusses geprüft werden. Es besteht kein Anspruch auf diese Verbindung gemäß Anforderungsprofil des NVP, da die Verbindung zum übergeordneten Hauptort Schmallenberg über die Linie 465 hergestellt wird.	

9.2.3 Nachrichtliche Aufnahme von Maßnahmenvorschlägen und Prüfaufträgen aus dem NVP Kreis Soest

Aktuell wurde auch der Nahverkehrsplan für den Nachbar-Aufgabenträger Kreis Soest fortgeschrieben. Einzelne der in diesem Nahverkehrsplan konzipierten Maßnahmen wirken sich auch auf den Hochsauerlandkreis aus. Somit entfaltet sich hier ein besonderer Abstimmungsbedarf, dem im Rahmen der gegenseitigen Beteiligungsverfahren Rechnung zu tragen ist.

- **Tabelle 67: Maßnahme Wer-Ens-Neh: Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie R43 zur Erfüllung der Standards der Bedienungsqualität *(nachrichtlich aus NVP Kreis Soest)***

WER-ENS-NEH	**Maßnahme: Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie R43 zur Erfüllung der Standards der Bedienungsqualität** ***(nachrichtlich aus NVP Kreis Soest)***
Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 5.3.6 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 6.2.1 → Prüfauftrag **ENS** berücksichtigen; etwaige Veränderung der Kilometerleistung bei Realisierung	
Linienweg: Neheim – Ense – Werl	
Planungsansatz: ▪ Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt an Samstagen von Neheim nach Werl (als letzte Fahrt des Tages zwischen 16:00 und 18:00 Uhr).	
Bedienungsangebot: ▪ Unverändert	
Verkehrliche Bewertung: ▪ Behebung der Defizite auf den Korridoren zwischen Werl und Ense sowie zwischen Ense und Neheim/Arnsberg. ▪ Zusätzliches Angebot zur Berücksichtigung veränderter Mobilitätsbedürfnisse.	
Wirtschaftliche Bewertung: ▪ + ca. 750 Kilometer/Jahr	
Umsetzungsperspektive: ▪ Umsetzung in 2018	

■ **Tabelle 68: Maßnahme War-Mes: Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie R76 für eine verbessertes Angebot in einen Bereich mit hoher touristischer Bedeutung sowie Verbesserung des Bedienungsangebots in Siedlungsbereichen (verdichteter Bereich)** ***(nachrichtlich aus NVP Kreis Soest)***

WAR - MESCH	**Maßnahme: Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie R76 für eine verbessertes Angebot in einen Bereich mit hoher touristischer Bedeutung sowie Verbesserung des Bedienungsangebots in Siedlungsbereichen (verdichteter Bereich)** ***(nachrichtlich aus NVP Kreis Soest)***
Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 5.3.6 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 6.2.1 Verbesserte Anbindung Naturpark Arnsberger Wald	
Linienweg: Warstein – Hirschberg – Meschede	
Planungsansatz: ■ **Saisonales Angebot:** Einrichtung von zusätzlich einem Fahrtenpaar an Sonn- und Feiertagen zwischen Warstein und Meschede als erste Fahrt (Fahrtenpaar zwischen 10:00 - 12:00 Uhr).	
Bedienungsangebot: ■ Unverändert	
Verkehrliche Bewertung: ■ Verbesserung des Defizits in Warstein – Hirschberg. ■ Verbesserte Anbindung wichtiger touristischer Teilbereiche. ■ Verbessertes Angebot zwischen dem Kreis Soest und dem Hochsauerlandkreis.	
Wirtschaftliche Bewertung: ■ Maßnahme kann nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, und ist somit als zusätzliches saisonales Angebot zu finanzieren. Ggf. Gegenfinanzierung durch Einsparung anderer Fahrten. ■ + ca. 2.600 Kilometer/Jahr (es bleibt zu berücksichtigen, dass die Linienleistung sich in etwa hälftig auf den Hochsauerlandkreis und den Kreis Soest aufteilt) **Hinweis zum Maßnahmenstart:** Anschubfinanzierung über 2-3 Jahre durch Fördermittel wird angestrebt.	
Umsetzungsperspektive: Mit Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels Soest-Ost (in 2019).	

■ **Tabelle 69: Prüfauftrag Ens: Linientausch Linie R43 und R54 in Ense)** ***(nachrichtlich aus NVP Kreis Soest)***

ENS	**Prüfauftrag: Linientausch Linie R43 und R54 in Ense** ***(nachrichtlich aus NVP Kreis Soest)***
Hintergrund: Fehlende direkte Fahrtmöglichkeiten zum Hauptort Ense von Niederense, Bremen und Oberense. Ziel ist die Etablierung mehr direkter Fahrtmöglichkeiten im Bereich Niederense / Bremen	
Linienweg: ■ Linie R43 von Neheim kommend: Parsit – Bremen – Oberense – Bilme – Ostönnen – Werl ■ Linie R54 von Neheim kommend: Niederense – Bremen – Ruhne – Werl	
Möglicher Planungsansatz: ■ Ein Linientausch im Raum Ense zwischen Neheim und Bremen bzw. Niederense zwischen der Linie R43 und R54 führt zu mehr direkten Fahrtmöglichkeiten. ■ Regelmäßige Verbindung zwischen Bremen und Niederense. ■ Einsparpotenzial: Linie T62 könnte entfallen. ■ Ggf. Verbesserung des fahrplantechnischen Anschlusses zur/von der Linie T63 zwischen Niederense und Werl. **alternativer Planungsansatz:** ■ Prüfung der Ausweitung des Angebots von Fahrten ohne telefonische Voranmeldung auf weitere Fahrten (heutige reguläre Fahrten werden sehr gut nachgefragt, Fahrten mit telefonischer Anmeldung hingegen kaum).	
Bedienungsangebot: ■ Unverändert	
Verkehrliche Bewertung: ■ Mehr Direktfahrten bzw. regelmäßiges direktes Fahrtenangebot zwischen den Ortsteilen Enses. ■ Verbesserte Verknüpfung zum SPNV in Wickede über Linie T63. ■ Bei der Prüfung sind insbesondere die Schülerbeziehungen in Richtung Soest zu berücksichtigen.	
Beteiligte: ■ Kreis Soest, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen	
Umsetzungsperspektive: ■ Erledigung Prüfauftrag bis Ende 2018, danach Entscheidung über die Umsetzung in 2019.	

9.2.4 Anregungen zu Ausweitungen im Freizeitverkehr

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Hochsauerlandkreis. Dies wirkt sich auch auf den Freizeitverkehr aus, der einen Wachstumsmarkt in der Mobilität der Bevölkerung darstellt.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Freizeitverkehr zwar aktuell wirtschaftlich nicht darstellbar, ohne an anderer Stelle entsprechende Einsparungen vorzunehmen. Diese Einsparmöglichkeiten werden im heutigen ÖPNV-Netz des Hochsauerlandkreises nicht bzw. nur sehr bedingt gesehen, so dass kurzfristig Verbesserungen im Freizeitverkehr voraussichtlich nicht möglich sind. Aufgrund der verkehrlichen Sinnhaftigkeit sollte eine Realisierung jedoch mittelfristig als Ziel angestrebt werden, ggf. auch mit bedarfsgesteuerter Bedienung.

Aus diesem Grund findet das nachfolgend beschriebene Planungsprojekt zur Untersuchung und Überplanung des Freizeitverkehrs im Hochsauerlandkreis Aufnahme in den NVP.
Da Freizeitlinien im Wochenendverkehr erfahrungsgemäß im Jahresverlauf eine stark ausdifferenzierte und häufig auch unsystematische Nachfrage aufweisen, sollen saisonale Angebote ausdrücklich mit geprüft werden.

Tabelle 70: Planungsprojekt HSK-4: Ausweitung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Korridoren am Wochenende zur Erfüllung der Standards der Bedienungsqualität

HSK-4	Planungsprojekt: Ausweitung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Korridoren am Wochenende zur Erfüllung der Standards der Bedienungsqualität
Hintergrund: ■ Tourismus ist wichtiger Wirtschaftsfaktor im Kreis ➔ Freizeitverkehr stellt Wachstumsmarkt in den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung dar. ■ Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 4.3.6 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.2.1.	
Prüfansatz: ■ Einrichtung eines Grundangebotes am Wochenende im Hochsauerlandkreis (ggf. bedarfsgesteuert). ■ Berücksichtigung saisonaler Angebote.	
Bedienungsangebot: ■ einzelne Fahrten am Wochenende auf verschiedenen Linien	
Verkehrliche Bewertung: + Schaffen eines Grundangebotes am Wochenende zur Erfüllung der definierten Bedienungsstandards + Zusätzliches Angebot zur Berücksichtigung veränderter Mobilitätsbedürfnisse im Freizeitverkehr	

Leistungsentwicklung: ■ Bei positiver Prüfung in Abhängigkeit des konkreten Planungsansatzes zu ermitteln.
Umsetzungsperspektive: ■ In Abhängigkeit der Entwicklung der finanziellen Handlungsspielräume im Hochsauerlandkreis sollte eine Realisierung mittelfristig als Ziel angestrebt werden.
Anmerkung: ■ In diesem Zusammenhang sollen auch die Möglichkeiten zur Ausweitung von vorhandenen BürgerBus-Angeboten geprüft werden.
Hinweis: ■ Im Fokus der Nahverkehrsplanung steht grundsätzlich die Wahrung des Fahrtenangebotes in der Schwachverkehrszeit im heutigen Niveau. Das Planungsprojekt zur Ausweitung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Korridoren am Wochenende ist ein zukunftsorientierter Ansatz, der, sollte der politische Wille zur Umsetzung sich im Hochsauerlandkreis konkretisieren, einer gesonderten Finanzierung unterliegt.

9.3 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden einzelne Maßnahmen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten und der Barrierefreiheit

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenqualität, insbesondere in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen anzustreben. Des Weiteren ist in diesem Zuge eine gezielte Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation zu berücksichtigen.

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des Nahverkehrsplans im Kapitel 5 formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Ergänzend soll bei bestehenden nachfragestarken und nutzersensiblen Haltestellen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorgesehen werden. Hierzu gehören neben niederflurgerechten Hochborden insbesondere taktile Leitsysteme und optisch wahrnehmbare und kontrastreiche Abhebungen für Sehbehinderte. Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV liegt im Aufgabengebiet der DB Station & Service, sowie der Kommunen.

Einrichtung neuer Haltestellen

Die Einrichtung neuer Haltestellen wird im Rahmen von Prüfaufträgen vorgeschlagen, in Bereichen, in denen Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können.

9.3.1 Allgemein

■ **Tabelle 71: Prüfauftrag I-1: Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen / hochwertige Fahrradabstellanlagen**

I-1	**Prüfauftrag:** **Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen**

Hintergrund:

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Radverkehr als Zubringer zum SPNV bzw. Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Fußweg verbunden ist.

Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass nach wie vor die Topografie eine wesentliche Rolle bei der Nutzerakzeptanz spielt. Zwar ist in den letzten Jahren ein verstärkter Trend hin zur Nutzung von Pedelecs und E-Bikes erkennbar, dennoch wirkt sich die schwierige Topografie in vielen Bereichen des Hochsauerlandkreises erschwerend auf die Fahrradnutzung aus. Potenziale für Radabstellanlagen sind im Hochsauerlandkreis aus diesem Grund insbesondere in den Tallagen im nördlichen Kreisgebiet, in denen die Schienenstrecke verläuft, erkennbar. Potenziale für eine kombinierte Nutzung ÖPNV – Pedelec sind schwer einschätzbar, erforderlich für eine erfolgreiche Etablierung ist hier die Einrichtung sicherer und optisch attraktiver Anlagen.

Bei der Ermittlung der Potenziale bilden die vorhandenen Pendlerströme insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr eine wichtige Kenngröße. Das heißt, Haltepunkte mit einem hohen Pendleranteil (z. B. in Arnsberg) generieren in der Regel auch einen höheren Bedarf für Bike-and-Ride-Anlagen.

Zielführend ist die möglichst konkrete Ansprache von Nutzergruppen (z. B. Berufspendler) unter Aufnahme ihrer spezifischen Bedürfnisse.

Planungsansatz:

Ermittlung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten insbesondere an SPNV-Haltepunkten in Zusammenarbeit der beteiligten Planungspartner.

- Prüfung der erforderlichen Kapazitäten (und ggf. des Ausbaus) sowie der Einrichtung diebstahlsicherer Abstellanlagen (und ggf. Ladestationen für E-Bikes) insbesondere an SPNV-Haltepunkten.
- Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen (Fahrradboxen, Käfig oder ähnlich).
- Erfüllung der Qualitätsstandards.

Genauer untersucht werden sollte außerdem die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen im Hochsauerlandkreis im Bereich von Ortschaften und Siedlungsbereichen, die nicht oder nur sehr bedingt vom ÖPNV erschlossen werden. Diese vergrößern den Einzugsbereich einer Haltestelle nachweislich um ca. 1,5 bis 3 km (in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten).

Folgende Haltestellen weisen ein besonderes Potenzial bezogen auf eine optimierte Rad-/ ÖPNV-Verknüpfung auf und sind somit bei einer verbesserten infrastrukturellen Ausstattung von besonderer Bedeutung (ggf. zunächst mit mobilen Anlagen):

- Haltestelle Bödefelder Straße (Schmallenberg, Bad Fredeburg) zur Verbesserung der Situation für das nordöstliche Wohngebiet vor dem Hintergrund des festgestellten Erschließungsdefizits

(vgl. Kapitel 6.1) • Haltestelle Westheim Mitte (Marsberg, Westheim) zur Verbesserung der Situation für das nordwestliche Wohngebiet vor dem Hintergrund des festgestellten Erschließungsdefizits (vgl. Kapitel 6.1) • Haltestelle Siedlinghausen Ortsmitte (Winterberg, Siedlinghausen) zur Verbesserung der Situation für den südwestlichen Siedlungsbereich vor dem Hintergrund des festgestellten Erschließungsdefizits (vgl. Kapitel 6.1) • Haltestelle Westernbödefeld, Dorfhalle (Schmallenberg, Brabecke) zur Verbesserung der Situation für den Ortsteil Brabecke • Haltestelle Abzweig Osterwald (Schmallenberg, Osterwald) zur Verbesserung der Situation für den Ortsteil Osterwald montags bis samstags
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen. + Abbau von Erschließungsdefiziten (wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius). + Verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel.
Beteiligte: ▪ Städte und Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Hochsauerlandkreis, ggf. private Institutionen
Umsetzung: ▪ kurz- mittelfristige Umsetzung
Anmerkung: ▪ Wichtig ist außerdem eine regelmäßige Wartung und Pflege der Anlage (z. B. jährlich).

■ **Tabelle 72: Maßnahme I-2: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen**

I-2.1	**Maßnahme:** **Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen**
Hintergrund: siehe Kapitel 5	
Planungsansatz: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Hochsauerlandkreis unter Berücksichtigung der Vorgaben der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, des „Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen sowie der VDV-Schrift „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“. Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel bei den Beteiligten verfolgt der Hochsauerlandkreis in seiner Planungsfunktion als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Straßenbaulastträgern die Zielsetzung, bis 2022 in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen (vgl. Leitsatz Nr. 5, Kapitel 5.4) in jeweils ■ zentraler Lage bzw. ■ an nutzerrelevanten Einrichtungen zu schaffen (ca. 130 Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Hochsauerlandkreis, vgl. Karte 9). Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbauprogramme und von Zweckbindungsfristen, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von den einzelnen Städten und Gemeinden sind hierzu Prioritätenlisten für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt worden (vgl. Anlagenband, Tabelle 7). Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen. Darüber hinaus soll der barrierefreie Ausbau in den Kommunen sukzessive weiterverfolgt werden. Die Festlegung der Reihenfolge für den weiteren barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städte und Gemeinden soll und Berücksichtigung der folgenden vier Kriterien erfolgen: ■ das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich, ■ die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle, ■ die Bedeutung als Umsteigehaltestelle und ■ die Fahrgastnachfrage.	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)	
Zuständigkeit/ Beteiligte: ■ Zuständig für die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenumbaus sind die Straßenbaulast-	

träger (Städte, Kreis, Land und Bund). Die Aufgabenträger sind vordergründig für die Planung (Planungsgebot) zuständig. Zu beteiligen sind darüber hinaus die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	
Umsetzung: ■ Festgelegte Haltestellen unter Berücksichtigung des Leitsatzes Nr. 5 (Kapitel 5.4) bis 01.01.2022. Darüber hinaus sind die festgelegten Haltestellen entsprechend der Prioritäten in kontinuierlichen Bauphasen möglichst zeitnah barrierefrei auszubauen. Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.	
I-2.2	**Prüfauftrag:** **Detailplanung zum barrierefreien Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen**
Planungsansatz: ■ Für die auszubauenden Haltestellen sind jeweils die Defizite aufzuzeigen. Die Abstimmung mit allen Beteiligten sowie eine grobe Kostenschätzung sind vorzunehmen.	

■ **Karte 9: Barrierefreier Haltestellenausbau bis 2022 (Planung)**

9.3.2 Infrastrukturmaßnahmen mit lokalem Bezug

Tabelle 73: Maßnahme I-3: Neugestaltung des Busbahnhofs in Arnsberg-Neheim

I-3	Maßnahme: Neugestaltung des Busbahnhofs in Arnsberg-Neheim
Planungsansatz: ■ Neugestaltung des Busbahnhofs an der Goethestraße[109]. Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ Ertüchtigung (Optimieren der Umsteigsituation durch größenmäßiges Anpassen der Bussteige), ■ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt, ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (auch Bussteige), ■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI; Aufwerten der heutigen Anlage mit akustischer Fahrgastinformation), ■ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild.	
Umsetzung: ■ kurz- bis mittelfristige Umsetzung (der Förderantrag wurde in 2017 gestellt und wird in 2018/2019 konkretisiert)	
Zuständigkeit/ Beteiligte: ■ Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

Tabelle 74: Maßnahme I-4: Modernisierung des Busbahnhofs Meschede

I-4	Maßnahme: Modernisierung des Busbahnhofs Meschede
Planungsansatz: ■ Neugestaltung des Busbahnhofs in der Le-Puy-Straße. Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ Ertüchtigung (Optimieren der Umsteigesituation durch größenmäßiges Anpassen der Bussteige; aktuelle Situation lässt eine Wende für Rollstuhlfahrer auf den Bussteigen aufgrund der geringen	

109 Schriftliche Befragung der Stadt Arnsberg, 4. Quartal 2015.

Breite kaum bzw. nicht zu), ■ Optimierung der Organisation des Busbahnhofes und der Zu- und Abfahrt, ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste (auch Bussteige), ■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (Einrichten von DFI; Aufwerten der heutigen Anlage mit akustischer Fahrgastinformation), ■ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage).
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild.
Umsetzung: ■ kurz- mittelfristige Umsetzung
Zuständigkeit/ Beteiligte: ■ Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.

■ **Tabelle 75: Maßnahme I-5: Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs in Sundern**

I-5	Maßnahme: Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs in Sundern
Planungsansatz: ■ Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs in Sundern. Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ Berücksichtigung des Bedarfs zur optimalen Verknüpfung der Schnell- und RegioBusse, des Stadtverkehrs und der Bürgerbusse ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, ■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (ggf. Einrichten von DFI; Aufwerten der heutigen Anlage mit akustischer Fahrgastinformation), ■ ergänzende Infrastruktur (Kiosk, Toilette, Fahrradabstellanlage).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild.	

Umsetzung: ■ kurz- mittelfristige Umsetzung
Zuständigkeit/ Beteiligte: ■ Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.

■ **Tabelle 76: Maßnahme I-6: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen im Hochsauerlandkreis**

I-6	Maßnahme: Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen im Hochsauerlandkreis
Hintergrund: Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Pkw als Zubringer zum SPNV ein wichtiger Bestandteil.	
Planungsansatz: ■ Ausbau des Angebots der Park-and-Ride-Anlagen an SPNV-Haltepunkten und Überprüfung der vorhandenen Anlagen hinsichtlich der Kapazität. ■ Unter Berücksichtigung der Herkunftsorte der Park-and-Ride-Nutzenden ist in diesem Zusammenhang außerdem zu ermitteln, inwieweit eine verstärkte Vermarktung lokaler Busangebote und/oder Bike-and-Ride-Angebote (insbesondere vor dem Hintergrund des Pedelec- und E-Bike-Booms) eine Alternative zur kosten- und flächenintensiven Schaffung neuer Park-and-Ride-Stellplätze sein können. ■ Kurz- bis mittelfristig ist die Einrichtung/ Ausweitung von Park-and-Ride-Anlagen an den folgenden Haltepunkten geplant[110]: o Bahnhof Arnsberg o Bahnhof Neheim-Hüsten o Bahnhof Brilon-Wald o Bahnhof Meschede (Nordseite) ■ Darüber hinaus soll ein „flächenhafter“ Ansatz verfolgt werden. Das heißt, es sollen auch an den übrigen SPNV-Haltepunkten im Hochsauerlandkreis sowie an den Endhaltestellen von Produktlinien die Potenziale zur Einrichtung weiterer Park-and-Ride bzw. Bike-and-Ride-Angebote untersucht werden (vgl. Kapitel 9.4, FMS-5: Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen).	
Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung sind in der Regel die Kommunen.	

110 Schriftliche Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2015.

■ **Tabelle 77: Maßnahme I-7: Infrastrukturelle Aufwertung der Haltestelle Meschede, Post**

I-7	Maßnahme: Infrastrukturelle Aufwertung der Haltestelle Meschede, Post
Hintergrund: ■ Im Zuge der Modernisierung des Bahnhofs Meschede wird eine unmittelbare Anbindung an die Bahnsteige auch von der Bushaltestelle Meschede, Post ermöglicht.[111]	
Planungsansatz: ■ Infrastrukturelle Aufwertung der Haltestelle Post mit barrierefreiem Umbau zur Attraktivierung der Haltestelle und Optimierung der Umsteigebedingungen in Ausrichtung auf die neuen Rahmenbedingungen.	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	
Zuständigkeit/ Beteiligte: Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

■ **Tabelle 78: Maßnahme I-8: Einrichtung neuer Haltestellen**

I-8	Maßnahme: Einrichtung neuer Haltestellen
Hintergrund: ■ Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.	
Planungsansatz: Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan und/ oder Anregungen aus den Städten und Gemeinden ■ Arnsberg: Einrichten einer neuen Haltestelle auf der Werler Straße (R43/R45) in Höhe des Wohngebietes „Zum Dollberg“ im Norden von Arnsberg/ Neheim zur Behebung des Erschließungsdefizits (vgl. Kapitel 6.1) (nachrichtliche Aufnahme; Einrichtung der Haltestelle ist zum 01.06.2018 erfolgt). ■ Meschede: Einrichten einer neuen Haltestelle im Zuge der Modernisierung des Bahnhofs Freienohl (Verlängerung der Wege im Übergang zu den Bussen) sowie in Höhe des Abzweigs Hennesee Hentenberg zur besseren Erreichbarkeit der Freizeitangebote im Bereich der Badebucht und der Halbinsel Hentenberg. ■ Bestwig: Einrichten einer neuen (Bedarfs-)Haltestelle in Ramsbeck (im Bereich der Heinrich-Lübke-Str. 56) zur besseren Erreichbarkeit des Ärztehauses.	
Umsetzung: kurz- mittelfristige Umsetzung	

111 Schriftliche Befragung der Stadt Meschede, 4. Quartal 2015.

Tabelle 79: Maßnahme I-9: Neugestaltung der zentralen Haltestellen Heinrich-Hugo-Platz in Hallenberg

I-9	Maßnahme: Neugestaltung der zentralen Haltestelle Heinrich-Hugo-Platz in Hallenberg
Planungsansatz: ■ Neugestaltung der zentralen Haltestelle in Hallenberg im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt[112]. Für die Neugestaltung ergeben sich folgende Anforderungen: ■ barrierefreie, moderne und kundenfreundliche Gestaltung und Ausstattung, ■ Überdachung der Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste, ■ Leit- und Fahrgastinformationssystem (ggf. Einrichten von DFI), ■ ergänzende Infrastruktur (z. B. Fahrradabstellanlage).	
Verkehrliche Bewertung: + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + attraktiveres Gesamterscheinungsbild.	
Umsetzung: ■ voraussichtlich mittelfristige Umsetzung (aktuell läuft bei der Stadt die Planung für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt)	
Zuständigkeit/ Beteiligte: ■ Zuständig für die Umsetzung ist der Straßenbaulastträger. Zu beteiligen sind darüber hinaus der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und Behindertenvertreter.	

9.4 Handlungsfeld Fahrgastinformation, Service, Marketing und Sicherheit

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Fahrgastinformation und Marketing wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Prüfaufträge und Maßnahmen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und des Marketings formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

112 Stellungnahme der Stadt Hallenberg zum Entwurf des NVP im Oktober 2018.

Einrichtung von Verkaufsstellen und Servicezentralen

Die Maßnahmenkonzeption zur besseren Kundenansprache beinhaltet die Einrichtung von Servicezentralen und Verkaufseinrichtungen (ggf. in Bürgerbüros und Tourist-Informationen) für den direkten Kontakt zum Fahrgast. Gemäß eines Prioritätenkatalogs wird ein Netz von Serviceeinrichtungen in den Teilräumen angestrebt.

Verbesserung der Fahrgastinformation

Die Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Fahrgastinformation umfasst insbesondere die stärkere Nutzung elektronischer Medien und die Optimierung der Printmedien. Dazu zählen Haltestellen- und Umgebungspläne und insbesondere der Ausbau der elektronischen Fahrplanauskunft.

■ **Tabelle 80: Maßnahme FMS-1: Fahrplandarstellung**

FMS-1	Maßnahmen: Fahrplandarstellung
Hintergrund: Transparente, leicht verständliche und aktuelle Informationen über Liniennetz, Fahrplanlage und Tarif sind Grundvoraussetzungen für eine Nutzung des ÖPNV im Jedermannverkehr. Verschiedene Linienfahrpläne im Hochsauerlandkreis weisen aktuell Defizite im Hinblick auf eine transparente Darstellung für den Fahrgast auf. Zu nennen sind insbesondere: ■ Linie 465: Die Linie endet augenscheinlich in Bad Fredeburg. Durch die vorhandene betriebliche Durchbindung mit der Linie 466 besteht dennoch eine umsteigefreie Verbindung bis zum zentralen Ortskern Schmallenberg. Diese ist jedoch für Außenstehende kaum erkennbar. ■ Linie R72, Anbindung Fort Fun: In den Fahrplänen der Linie R72 wird nicht auf den ersten Blick deutlich, dass die Busse Bestwig – Ramsbeck die Haltestelle Fort Fun bedienen. Diese wird formal erst auf dem Rückweg dieser direkt durchgebundenen Linie bedient. ■ Linie S50/RE 57: Diese beiden Linien verkehren zwischen Bigge und Winterberg weitestgehend parallel. Das Busangebot der S50 ergänzt den Schienenverkehr insbesondere Mo-Fr sowie in den Abendstunden. Dieses überlagerte Angebot ist für ungeübte Fahrgäste kaum erkennbar.	
Planungsansatz: ■ Linie 465: Kenntlichmachen der bestehenden Durchbindung der Linie 465 und 466 in Schmallenberg im Fahrplan. ■ Linie R72: Anbindung Fort Fun aus Richtung Bestwig klarer hervorheben ■ Linie S50/RE 57: Aufstellen eines Korridorfahrplans aufgrund weitgehend paralleler Linienführung **Zusätzlicher Prüfauftrag:** ■ Prüfen des Fahrplans nach ähnlichen Auffälligkeiten und Durchführen entsprechender Anpassungen.	
Verkehrliche Bewertung: + Steigerung der Transparenz insbesondere für Ortsfremde und Gelegenheitsnutzer	
Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Hochsauerlandkreis	
Umsetzungsperspektive: Umsetzung zum Fahrplanwechsel	

■ **Tabelle 81: Prüfauftrag FMS-2: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation**

FMS-2	Prüfauftrag: Verbesserung der (dynamischen) Fahrgastinformation
Hintergrund: Verbesserung der (lokalen) Fahrgastinformation mit Liniennetzplänen, Umgebungsplänen etc. sowie	

mit Echtzeitinformationen an relevanten Haltestellen und wichtigen Einrichtungen.

Fehlende oder zerstörte Haltestellenfahrpläne, Lesbarkeit der Aushänge (Vandalismus, Witterung etc.).

Die flächendeckende Ausstattung von Haltestellen mit einer dynamischen Fahrgastinformation ist unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel nicht möglich. Andererseits können die neuen Medien wie z. B. Smartphone-Apps keinen vollumfänglichen Ersatz für stationäre Fahrgastinformationssysteme bieten.
Zu forcieren ist zukünftig eine integrierte Lösung die die Vorteile der verschiedenen Möglichkeiten miteinander verbindet und die sich gegenseitig in ihrer Funktion ergänzen (allgemeine Fahrgastinformation, DFI an wichtigen Verknüpfungshaltestellen, Fahrgastinformationen in Echtzeit für Endgeräte (App)).

Planungsansatz:

Geprüft werden soll die Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, zum Beispiel

- Darstellung von Umgebungsplänen mit Angabe von Straßennamen, relevanten Ziele und Einrichtungen etc. für relevante Haltestellen in den Stadtzentren bzw. an aufkommensstarken Zielen (oder Bereichen, bei denen eine verbesserte Orientierung und Wegweisung erforderlich ist)
- Anbringen von Haltestellenplänen an unübersichtlichen und aufkommensstarken Verknüpfungshaltestellen zur verbesserten Orientierung für umsteigende Fahrgäste (z. B. Haltestellen Freienohl Bahnhof, Arnsberg Hüstener Markt, Brilon-Stadt Bahnhof)
- ggf. ÖPNV-bezogenes Wegweisungssystem in Fußgängerzonen
- Liniennetzpläne der Region oder des Stadt-/ Ortsverkehrs (u. a. Erstellen von Stadt-Liniennetzplänen auch für die Städte Schmallenberg und Sundern)

Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit einer Anzeigemöglichkeit für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast)

- Festlegung der Haltestellen nach nachfragerelevanten, zentralen und verkehrlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den Gemeinden/ Städten, Straßenbaulastträgern und weiteren Planungsbeteiligten
- Zu prüfen ist die Einrichtung dynamischer Informationssysteme an den folgenden Standorten:
    - Arnsberg, Neumarkt,
    - Eslohe, Busbahnhof
    - Hallenberg, Heinrich-Hugo-Platz,
    - Medebach, Marktplatz,
    - Meschede-Freienohl Bahnhof,
    - Sundern, Rathaus,
    - Olsberg-Bigge Bahnhof

  ➔ Klärung der Finanzierung und der Unterhaltung der Infrastruktur und Technik

  ➔ Klärung der Datenversorgung
- Darüber hinaus verfolgt der Kreis als Aufgabenträger zukünftig einen flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip. So soll die Einführung einer Smartphone-App „mobil info“ im Kreis zeitnah erfolgen. Mit dieser App wird es sehr bald möglich sein, umfangreiche Echtzeit-Informationen sowohl akustisch als auch visuell abrufen zu können. Das System begleitet die gesamte Wegekette von der Haustür über den Weg bis hin zum Ziel.

Verkehrliche Bewertung: + Verbesserung der Informationen für Fahrgäste vor Fahrtbeginn + Grundlage für eine Nutzung des ÖPNV sind leicht zugängliche Informationen über den aktuellen Fahrplan sowie eine gute Orientierung vor Ort. + Haltestellen ohne aktuelle und schwer lesbare Fahrpläne erschweren die Nutzung des ÖPNV deutlich + DFI ist Maßnahme zur Optimierung der Umsteigesituation an zentralen Verknüpfungshaltestellen im Hochsauerlandkreis + Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere deutliche Komfortverbesserung für sehbehinderte Menschen bei Einrichtung einer DFI mit Sprachausgabe
Beteiligte: Hochsauerlandkreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, weitere Planungspartner
Umsetzung: mittelfristige Umsetzung

■ **Tabelle 82: Planungsprojekt FMS-3: Barrierefreie Fahrgastinformationen**

FMS-3	**Planungsprojekt:** **Barrierefreie Fahrgastinformationen**
Hintergrund: Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.	
Planungsansatz: Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen bereitstellen • Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip: zwei der drei Sinne (Sehen, Hören, Tasten) sollen angesprochen werden (vgl. Projekt „mobil info App“, Prüfauftrag FMS-2) • Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache • Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplänen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird) • Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile) **Hinweis:** Geplant ist die Einführung einer Smartphone-App „mobil info“	
Verkehrliche Bewertung: + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind + verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)	
Beteiligte: Hochsauerlandkreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter, weitere Planungspartner	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung, sukzessive Weiterentwicklung	

■ **Tabelle 83: Planungsprojekt FMS-4: Ausweitung von Beratungs- und Verkaufsstellen**

FMS-4	**Planungsprojekt:** **Ausweitung von Beratungs- und Verkaufsstellen**
Hintergrund: Vor dem Hintergrund der älter werdenden Gesellschaft ist es ein Ziel, die Zugangshemmnisse zum ÖPNV weitgehend abzubauen. Ein dichtes Netz an Fahrscheinverkaufsstellen und Informationsstellen kann dazu beitragen.	
Planungsansatz: ■ Evaluieren und Etablieren der heutigen Beratungs- und Verkaufsstellen im Kreis (z. B. Marsberg Bahnhof)	

■ Prüfung der Ausweitung der Verkaufsstellen, insbesondere in Orten mit einem hohen Anteil an älteren Bewohnern. ■ Ausweitung der Mobilitätsberatung in öffentlichen Einrichtungen, Bürgerbüros, Tourist-Informationen, Großkliniken, große Beherbergungseinrichtungen, große touristische Einrichtungen (z. B. CenterPark Medebach, Fort Fun)
Verkehrliche Bewertung: + Abbau von Zugangshemmnissen durch ein dichteres Netz an Verkaufsstellen + insbesondere für ältere Menschen ist es wichtig zu wissen, wo sie Fahrscheine kaufen können.
Beteiligte: Hochsauerlandkreis, Verkehrsunternehmen, private Partner, VRL/ZRL
Umsetzung: sukzessive

■ **Tabelle 84: Prüfauftrag FMS-5: Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen**

FMS-5	**Prüfauftrag:** **Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen**
Hintergrund: Das inter- und multimodale Verkehrsverhalten nimmt insbesondere bei den jüngeren Altersgruppen in Deutschland in den letzten Jahren deutlich zu. Insbesondere für die jüngeren Altersgruppen wird zukünftig eine weitere Orientierung hin zu mehr Multimodalität erwartet. Um dieses ÖPNV-affine und multimodale Mobilitätsverhalten zu unterstützen sollen intermodale Faktoren gestärkt werden. Auch wenn aufgrund der hohen Affinität zwischen dem ÖPNV und der Fahrradnutzung der Fokus bei der Stärkung intermodaler Verkehre im Hochsauerlandkreis auf den Ausbau und die Verbesserung von Bike+Ride-Anlagen gelegt werden sollte, sind je nach Zentralität jedoch auch ergänzende Anmietmöglichkeiten, wie Pedelec- und Segway-Verleihmöglichkeiten sowie Car-Sharing-Angebote sinnvoll, um den multimodalen Ansatz zu stärken. Ziel ist es, die Stärken jedes Verkehrsmittels zu nutzen, um eine möglichst umwelt- und nachfragegerechte Mobilität zu ermöglichen. Mobilstationen sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Damit erfordern sie eine deutliche Wahrnehmbarkeit und möglichst eindeutige Verständlichkeit der zentralen Aussage: „An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt“[113]. Verschiedene Bahnhöfe/Haltepunkte im Kreis entwickeln durch die vorhandene Verknüpfung mit dem ÖPNV und vorhandener Infrastrukturen zur Verknüpfung mit weiteren Verkehrsangeboten die Grundvoraussetzungen für eine Mobilstation. Letztendlich fehlt jedoch eine zusammenhängende und übergeordnete Gestaltung bzw. ein Corporate Identity (fehlende Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes), eine umfassende und übergeordnete Beratung zu allen Mobilitätsangeboten etc.	

113 BBSR 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt S.70.

Planungsansatz:

- Evaluieren und Etablieren der heutigen Mobilstationen im Kreis (Medebach und Meschede) und
- Prüfen der Einrichtung weiterer Mobilstationen, z. B. als sukzessive Weiterentwicklung von Tourismusinformationen, als multimodale Verknüpfungspunkte mit folgenden Hauptaufgabenbereichen:
    - Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote (z. B. Einrichten von Fahrradabstellanlagen (vgl. unter Kapitel 9.3.1, Prüfauftrag I-1 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur), Verleihsysteme)
    - Sicherstellen von Informationen rund um die Serviceangebote zum einen vor Ort, aber auch multimedial, z. B. über entsprechende Informationsplattformen im Internet bzw. eine App
    - Verkauf von Tickets
    - Vermarktung des gesamten Mobilitätsspektrums als ganzheitliches Angebot möglichst unter einem Corporate-Design bzw. als eine Marke mit Wiedererkennungswert.
    - ggf. Zusatzangebote wie Kiosk und weitere ergänzende Infrastruktur
- Wichtig für eine hohe Akzeptanz der Mobilstationen ist ein attraktives Erscheinungsbild mit Wiedererkennungswert (regional einheitliches Design).

Planungsprojekt:

- Untersucht werden soll der Ansatz, ob und wo durch Einrichten einer Mobilstation an präsenter Position die Zahl der Fahrgäste nennenswert gesteigert werden kann.
- Das Planungsprojekt ist in enger Abstimmung und im Einvernehmen mit den Kommunen durchzuführen.

Verkehrliche Bewertung:

+ Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Beteiligte:

Hochsauerlandkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, private Partner, VRL/ZRL

Umsetzung: sukzessive

Tabelle 85: : Maßnahme FMS-6: Entwicklung von Kampagnen und Aktionen zu bestimmten ggf. temporär aktuellen Themen

FMS-6	Maßnahme: Entwicklung von Kampagnen und Aktionen zu bestimmten ggf. temporär aktuellen Themen
Hintergrund: Busbegleiter sollen Konfliktsituationen erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen. Schulverkehr läuft geordneter, stressfreier und schneller ab. Fahrpersonal kann dadurch entlastet werden und kann sich auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Vandalismusschäden können reduziert werden.	
Planungsansatz: ■ Entwicklung von Kampagnen und Aktionen zu bestimmten ggf. temporär aktuellen Themen, wie z. B. • Konzept „Schülerzivilcourage“, • Kampagnen „Sauberkeit im Bus“, „Achte auf andere Fahrgäste“, „Haltestellenpatenschaften“, „Schülerscouts“ • Unterstützung ehrenamtlicher Projekte „Bürger helfen Bürgern“ („Mobilitätspaten“, ehrenamtlicher Begleitservice für Hochbetagte) • Plakataktionen • Multiplikatorenbeteiligung • längerfristig, z. B. Konzept „Schülerzivilcourage“ (Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr; Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein).	
Verkehrliche Bewertung: + Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV + Erhöhung der Sicherheit + Entlastung des Fahrpersonals + Vandalismus in Bussen eindämmen + ÖPNV Imageförderung und Bindung (Schüler als langfristige ÖPNV-Kunden binden)	
Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Hochsauerlandkreis, Dritte (z. B. Schulen, ehrenamtliche Bürger)	
Umsetzung: kontinuierliche Umsetzung	

Tabelle 86:
Maßnahme FMS-7: Fortführung/ Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau

FMS-7	**Maßnahme:** **Fortführung/ Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau** **(Ziel: Zielgruppenorientiertes Marketing)**
Hintergrund: Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.	
Planungsansatz: Fortführung / Absicherung von Marketingmaßnahmen im heutigen Niveau **Ziel:** Ausweiten im Sinne eines zielgruppenorientierten Marketings im Hochsauerlandkreis, z. B. für • Berufstätige (bspw. Hinweise auf bestehende Expressfahrten) • Schüler (bspw. Hinweis auf Freizeitangebote die mit dem ÖPNV erreichbar sind) • Neubürger (bspw. kostenloses Testticket) • ältere Menschen (bspw. mit dem Ticket verbundene Zusatzangebote)	
Verkehrliche Bewertung: + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen	
Beteiligte: Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung	

■ **Tabelle 87: Planungsprojekt FMS-8: E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments**

FMS-8	**Planungsprojekt:** **E-Ticketing und Überprüfung des Ticketsortiments**

Hintergrund:

- Handlungsbedarf gemäß Kapitel 4.3.16
- Um weitere Fahrgäste im ÖPNV hinzuzugewinnen (Hebung von Fahrgastpotenzialen) müssen auch Ticketangebote stärker ausdifferenziert werden bzw. neue Ticketformen angeboten werden.

Planungsansatz:

Es ist zu prüfen, welche Ticketformen im aktuellen Sortiment fehlen, bzw. welche anderenorts etablierten Produkte und Angebote auch im Hochsauerlandkreis zielführend umgesetzt werden könnten. **Beispiele hierfür** können sein:

- Einführung eines E-Tickets (Präferenz: smartphonebasiert)
- Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Car-Sharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet und die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.
- Differenzierung von Abo-Jahreskarten in Basis und Premium.
  Zusatzleistungen des Premiumangebots bestehen aus bspw.: Fahrkarte ist übertragbar, Mitnahmemöglichkeit von Familienangehörigen, Fahrradbox inklusive, Vergünstigungen für andere Angebote etc.
  Basisangebot ohne entsprechende Zusatzleistungen dafür im Preis günstiger
- Zeitliche Differenzierung der Abo-Jahreskarte. Auch halbjährliches Abonnement möglich, bspw. für saisonale Nutzer (Sommer- bzw. Winterabo)
- Forcierung der Nutzung der Nahverkehrsangebote im Freizeitverkehr durch Zusatznutzen wie bspw. vergünstigte Eintritte in Kombination mit ÖPNV-Tickets

Verkehrliche Bewertung:

+ Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste
+ Hebung von Fahrgastpotenzialen
+ Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität

Beteiligte:
Hochsauerlandkreis, Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe GmbH (VGM-VRL), Verkehrsunternehmen, ggf. private Akteure (Anerkennung des ÖPNV-Tickets für vergünstigten Eintritt)

Umsetzung:
langfristige Umsetzung

■ **Tabelle 88: Planungsprojekt FMS-9: Einführung eines Qualitätsmanagementsystems**

FMS-9	Planungsprojekt: Einführung eines Qualitätsmanagementsystems
Hintergrund: Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen.	
Planungsansatz: Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems zur Festlegung von Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen dem Aufgabenträger Hochsauerlandkreis und den Verkehrsunternehmen entsprechend der in Kapitel 4.4 definierten Anforderungen und unter Berücksichtigung der jeweiligen vertraglichen Rahmenbedingungen. Das Qualitätsmanagement umfasst ■ die Qualitätsfestlegung, ■ die Qualitätskontrolle und -messung, ■ das Qualitätsberichtswesen sowie ■ die Qualitätssicherung. Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen „Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDLA)“ und „eigenwirtschaftlichen Verkehren“ (siehe Tabelle 37 Kapitel 4.4.2).	
Verkehrliche Bewertung: ■ Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards ■ Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ■ Kundenbindung durch rasche Klärung, Behebung und Aufgreifen von Anregungen	
Beteiligte: Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	
Umsetzung: mittel- bis langfristige Umsetzung	

9.5 Bewertung des Maßnahmenkonzeptes

9.5.1 Grundinhalte des Maßnahmenkonzeptes im Handlungsfeld „Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung“

Die in den Kapiteln 8.5 und 8.6 aufbereiteten Tendenzen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung im Nahverkehrsraum zeigen, dass im Hochsauerlandkreis die ÖPNV-Nachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans bis zum Jahr 2022, insbesondere in Folge der sinkenden Schülerzahlen, rückläufig sein wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich dieser Trend auch über das Jahr 2022 hinaus weiter fortsetzen wird.

Die unter Berücksichtigung dieser Faktoren entwickelten Maßnahmenvorschläge und Prüfaufträge sollen dazu beitragen, die Marktsituation des ÖPNV im Nahverkehrsraum punktuell und bedarfsgerecht, insbesondere unter Nachfrageaspekten, zu optimieren. Der allgemeine Nachfragerückgang kann voraussichtlich jedoch nur gedämpft werden.

Mit dem dargestellten Konzept werden insbesondere die folgenden Zielsetzungen der Nahverkehrsplanung im Kreisgebiet forciert:

- Bedarfsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse in den ländlich geprägten Räumen.
- Stärkere Ausrichtung des Angebotes auf den sich weiter verändernden Verkehrsmarkt
  - ➔ Stärkung der Wachstumsmärkte „Einkaufs- und Freizeitverkehr“ durch gezielten Ausbau bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote (z. B. Ausweitung der Verkehrszeiten am Wochenende).
- Verbesserte Nutzbarkeit des ÖPNV durch Schaffung von mehr barrierefreien Angeboten (➔ „Demografischer Wandel“).
- Punktuell Verbesserung der Erschließungswirkung durch Anbindung von bislang nicht bzw. unzureichend erschlossenen Gebieten (z. B. durch Einrichten neuer Haltestellen bzw. Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen),
- Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes durch transparentere Ausgestaltung und Verbesserung der Fahrgastinformation und des Marketings.

9.5.2 Leistungsänderungen durch Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung“

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption führt zu Leistungsveränderungen in den einzelnen Städten und Gemeinden, bezogen auf die derzeit im Kreisgebiet verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer. Insgesamt ist bei Umsetzung der im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes für das Handlungsfeld „Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung“ vorgesehenen

Angebotsanpassungen eine Reduzierung des Leistungsvolumens um **bis zu rund 60.000 Kilometer** pro Jahr möglich (hiervon sind ca. 10.000 TaxiBus-Kilometer).[114]

Tabelle 89: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption („Linienverkehr Bus")

Maßnahme	**Linienverkehr Bus** **Abschätzung Leistungsveränderungen** [Fahrplankilometer/ Jahr]
MES-1	- 12.500
MES-2/ SCHM-1	+ 43.000
WIN-MED	- 38.000
SCHM-2	- 9.200 (davon ca. - 6.500 TaxiBus-Kilometer)
ESL-1	- 8.200 (davon ca. - 4.500 TaxiBus-Kilometer am WE, Annahme: Abrufgrad 20 %)
MAR-1	- 22.500
BES-1	+ 1.500
WIN-1	- 15.000
WIN-2	1.000 TaxiBus-Kilometer (Annahme: Abrufgrad ca. 20 %)
HSK-1	vrsl. leistungsneutral
HSK-2	in Abhängigkeit der Umsetzung
Summe Kreisgebiet **(ohne HSK-2, HSK-3 und Prüfaufträge)**	**Ca. – 60.000 km** **(davon ca. - 10.000 TaxiBus-Kilometer)**

Nicht in die Ermittlung der Leistungsveränderungen fließen die Auswirkungen der Prüfaufträge ein, da für diese eine belastbare Abschätzung aktuell noch nicht möglich ist bzw. deren Realisierung unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Aspekten derzeit eher unwahrscheinlich erscheint.

114 Abschätzung der Leistungsentwicklung unter Berücksichtigung der in den Maßnahmen dargestellten Planungsansätze.

9.5.3 Finanzierungskonzept

Aufgrund der bestehenden Finanzierungsstruktur (insbesondere der Eigenwirtschaftlichkeit vieler Verkehre) können im NVP keine konkreten Entwicklungen der Betriebskosten und Einnahmen dargestellt werden. Im Folgenden werden Grundsätze aufgezeigt, die als Basis der Finanzplanung für die kommenden Jahre zu verstehen sind.

Betriebliches Leistungsvolumen

Die Finanzverantwortung für das betriebliche Leistungsangebot des ÖPNV obliegt dem Hochsauerlandkreis.

Im Zusammenhang mit den geplanten Angebotsanpassungen wird ein Rückgang des in 2016 gefahrenen Leistungsvolumens um ca. 60.000 Fahrplan-Kilometer pro Jahr geschätzt. Dies entspricht bei einer Gesamtfahrleistung von rund 8,5 Mio. Fahrplankilometern im Jahr 2016 einem Leistungsrückgang von weniger als 1 %.
Im Rahmen der Feinplanung der Umsetzungsmaßnahmen ist der Aufwand bei einer Umsetzung zu konkretisieren.

Entwicklung der Einnahmensituation

Den Kosten für das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet sind die zu erwartenden Einnahmen gegenüberzustellen.

In Kapitel 10.4 sind die unterschiedlichen Quellen und Finanzierungsinstrumente, auf denen die heutige Finanzierung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis basiert, aufgeführt.

Die Höhe der verfügbaren Mittel wird voraussichtlich während des Betrachtungszeitraums des Nahverkehrsplanes (etwa 5 bis 10 Jahre) erheblichen Veränderungen unterliegen. Folgende Tendenzen sind erkennbar:

- Demografischer Wandel
  Der demografische Wandel wird zu einer Abnahme der Schülerzahlen führen und damit zu einem Rückgang an Fahrgeldeinnahmen. Die mit der Durchführung der Schülerbeförderung verbundenen Kosten werden dagegen erfahrungsgemäß nicht in vergleichbarer Höhe sinken, da eine geringere Anzahl von Schülern nicht zwingend zu einer Reduzierung der eingesetzten Fahrzeuge führen muss. Teilweise bedingen Schulstandortschließungen aufgrund des Rückgangs von Schülerzahlen aber auch Einnahmechancen durch die dann größeren Reiseweiten.
- Ausbildungsverkehrs-Pauschale
  Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2017 hat das Land NRW die mit Wirkung ab dem Jahr 2011 geltende „Soll-Vorschrift“, dass die Aufgabenträger die ehemaligen Mittel nach § 45a PBefG (jetzt „Ausbildungsverkehr-Pauschale“, § 11a ÖPNVG NRW) über allgemeine Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370 zu mindestens 87,5 % an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten hatten, aufgehoben. Mit der Neuregelung steht es nun im freien Ermessen der Aufgabenträger die Ausbildungspauschalen weiterhin über allgemeine Vorschriften oder über öffentliche Dienstleistungsverträge an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Im Hochsauerlandkreis werden die Mittel derzeit noch auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift weitergeleitet. Grundsätzlich wird die Ausbildungsverkehrs-Pauschale (§11a ÖPNVG NRW) jedoch nicht automa-

tisch der Kostenentwicklung angepasst. Mittelfristig kann also aus dem Rückgang der Schülerzahlen bei gleichbleibenden bzw. steigenden Kosten eine höhere Kostenunterdeckung entstehen.

- Entwicklung der dem Land NRW zur Verfügung stehenden Mittel
  Die nach dem Regionalisierungsgesetz den Ländern in ihrer Gesamtheit zustehenden Mittel wurden mit dessen Novellierung im Herbst 2015 heraufgesetzt. In diesem Zusammenhang ist absehbar, dass der Anteil der dem Land NRW vom Bund bereitzustellenden Mittel in Zukunft merklich steigen wird. Es ist derzeit noch nicht abschließend geklärt, welche Konsequenzen dieser Anstieg für die den Zweckverbänden zuzuweisenden Mittel haben wird.
- Fahrzeugförderung
  Die Fahrzeugförderung basiert auf den Regelungen zu § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW und wird aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz finanziert. Der Betrag wurde auf Landesebene zum 01.01.2017 auf 130 Mio. Euro erhöht. Im ÖPNV-Gesetz sind keine automatischen Anpassungsmechanismen für die kommenden Jahre enthalten. Fahrzeugkosten können aber aufgrund der allgemeinen Kostenentwicklung und auch aufgrund der Erfordernisse, die aus der gesetzlich geforderten Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit resultieren, deutlich steigen. Einer in der Höhe stagnierenden ÖPNV-Pauschale stünden dann ggf. deutlich höhere Kosten im Bereich der Fahrzeugfinanzierung gegenüber.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklung der Kosten- sowie der Einnahmensituation, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass zur Aufrechterhaltung des gegenwärtig bestehenden Angebotsniveaus zukünftig wenn überhaupt dann nur geringfügig höhere Finanzmittel zur Verfügung stehen werden. Der prognostizierte Rückgang der Einnahmen aus dem Schülerverkehr sowie die durch die Erfordernisse der Barrierefreiheit zusätzlich entstehenden Kosten werden durch die geringfügige Anhebung der Landesmittel vermutlich nicht vollständig kompensiert werden.
Es muss vor diesem Hintergrund weiter geprüft werden, ob durch eine weitere Verbesserung der Effizienz der Leistungserstellung und der Angebotsstruktur die fehlenden Finanzmittel kompensiert werden können. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass eine weitere Anpassung des Bedienungsangebotes (Leistungseinsparungen) innerhalb des Kreisgebietes ein großes Risiko überproportionaler Fahrgastrückgänge birgt.

10 Grundlagen der Vergabe

10.1 Ausgangssituation

Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW ist der Hochsauerlandkreis Aufgabenträger für den Busverkehr im Hochsauerlandkreis und als solcher zuständig für die Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ als Teil der Daseinsvorsorge. In seiner Funktion als Aufgabenträger hat der Kreis Linienverkehre an das kommunaleigene Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) direkt vergeben. Weitere Leistungen werden durch die Westfalen Bus-GmbH (WB) eigenwirtschaftlich erbracht.

10.2 Linienbündelungskonzept

10.2.1 Vorbemerkung

Zur Sicherstellung des Bedienungsangebotes in der heutigen Qualität und Quantität ist ein Ordnungskonzept des Aufgabenträgers Hochsauerlandkreis erforderlich. Dieses Ordnungskonzept soll das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem heutigen Gefüge verhindern und zudem den weiteren Betrieb wirtschaftlich schwacher Linien im Verbund mit wirtschaftlich starken Linien absichern.

Das Linienbündelungskonzept beschreibt den Ordnungsrahmen zur zusammengefassten Genehmigung der Linien im Kreis in Teilnetzen. Es dokumentiert somit das „öffentliche Verkehrsinteresse“ des Aufgabenträgers im Hinblick auf die in den kommenden Jahren anstehenden Neuvergaben der Liniengenehmigungen.

Im Jahr 2012 hat der Hochsauerlandkreis seinen Nahverkehrsplan 2005 um ein Linienbündelungskonzept ergänzt, welches in den vergangenen Jahren weiterentwickelt und in weiten Teilen umgesetzt werden konnte. Mit dem Nahverkehrsplan 2019 setzt der Kreis das bestehende Linienbündelungskonzept weitgehend fort.

10.2.2 Rahmenbedingungen

Die mehrere Linien umfassende, gebündelte Erteilung von Konzessionen findet ihre rechtliche Grundlage in § 9 Abs. 2 PBefG. Sie dient der Sicherung einer kostengünstigen Verkehrsbedienung und soll eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, beispielsweise durch betriebliche Optimierung, dauerhaft ermöglichen. Bei der Linienbündelung ist die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien zu beachten.

Gleichzeitig gewährleistet die Linienbündelzuschneidung nach § 97 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) im Hinblick auf den Wettbewerb mittelstandsverträgliche Netzgrößen.

10.2.3 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln im Hochsauerlandkreis

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist allgemein, das Herausbrechen wirtschaftlich ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Bündels zu verhindern, um somit ein den örtlichen Gegebenheiten angemessenes ÖPNV-Angebot zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewährleisten zu können. Mit der Linienbündelung im Hochsauerlandkreis soll darüber hinaus eine optimale Verkehrsintegration gesichert werden, die sich z. B. in einem einheitlichen Marktauftritt und in aufeinander abgestimmten Bedienungsangeboten widerspiegelt.

Für die Festlegung der Bündel im Hochsauerlandkreis werden grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen:

- verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, bspw. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

Die Linienbündelung trägt folgenden Sachverhalten Rechnung:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf die wichtigen zentralen Orte, die hierfür definierten Verkehrskorridore sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen.
- Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien (Umlaufbildung) spielen eine relevante Rolle:
    - Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) werden in einem Teilnetz zusammen gebündelt, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).
    - Bei langlaufenden Linien ist der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend für die Zuordnung zu einem Teilnetz.
    - Aufgrund verschiedener auf den Schulverkehr ausgerichteter Linien mit keinem oder nur gering ausgeprägten Takt, können die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Tagesverlauf auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher spielen betriebliche Verknüpfungen in der Linienbündelung eine große Rolle. So haben Verkehrsunternehmen bei der Umlaufgestaltung größere Spielräume, die in der Regel zu einem wirtschaftlicheren Mitteleinsatz führen.

  - Im Hochsauerlandkreis bestehen umfangreiche betriebliche Verknüpfungen der Linien untereinander, sodass wesentliche Teile des kreisweiten Busangebots bereits als umfassend betrieblich optimiert angesehen werden können.
- Die einzelnen Linienbündel verfügen in der Regel über einen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte), an dem eine betriebliche Verknüpfung der Linien eines Teilnetzes hinsichtlich eines optionalen Fahrzeugumlaufs über mehrere Linien des Teilnetzes möglich ist.
- Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien.
- Die Umsetzungszeitpunkte und damit die Genehmigungslaufzeiten sind auf mehrere Jahre ausgerichtet, um Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, entsprechende eigenwirtschaftliche Anträge auch auf mehrere Linienbündel abgeben zu können, und den Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, Vorabbekanntmachungen und mögliche Vergabeverfahren mit einem genügend langen Vorbereitungszeitraum durchführen zu können.
- Gegebenenfalls können einzelne Verkehre im Konzept unberücksichtigt bleiben bzw. weiterhin als Einzellinien betrachtet werden, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. nur am Rande des Untersuchungsraumes verkehrt oder aber bei bedarfsgesteuerten Verkehren keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten zum übrigen Linienverkehr bestehen.

10.2.4 Festlegung der zu bündelnden Linien

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich im Hochsauerlandkreis verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

Die nachfolgend dargestellten grenzüberschreitenden Linien in benachbarte Kreise werden wie folgt bei der Linienbündelung im Hochsauerlandkreis berücksichtigt (siehe Tabelle 90).

■ **Tabelle 90: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien**

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft außerhalb des HSK	Erörterung	Berücksichtigung in Linienbündelung HSK
336	Sundern – Balve-Höveringhausen	Märkischer Kreis	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja
SB9	Lennenstadt-Altenhundem – Schmallenberg	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Bündel Nordost im Kreis Olpe	nein
R68	Lennenstadt-Grevenbrück – Eslohe	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Bündel Nordost im Kreis Olpe	nein
R81	Finnentrop – Eslohe	Kreis Olpe	Zugehörigkeit zum Bündel Nordost im Kreis Olpe	nein
335	Sundern – Finnentrop	Kreis Olpe	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja
S80 (neu: S10)	Brilon – Paderborn	Kreis Paderborn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Paderborn	nein
412	Brilon-Madfeld – Bad Wünnenberg-Bleiwäsche – BW-Fürstenberg	Kreis Paderborn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Paderborn	nein
413	Bad Wünnenberg-Fürstenberg – Marsberg – BW-Haaren	Kreis Paderborn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Paderborn	nein
496	Marsberg – Bad Wünnenberg-Fürstenberg	Kreis Paderborn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja
R28	Bad Berleburg – Winterberg	Kreis Siegen-Wittgenstein	Zugehörigkeit zum Bündel Ost im Kreis Siegen-Wittgenstein	nein
R43	Werl – Arnsberg-Neheim-Hüsten	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein
R45	Ense-Bremen – Arnsberg-Neheim	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein
R46	Wickede – Arnsberg-Neheim	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein
R54	Soest-Ostönnen – Arnsberg-Neheim-Hüsten	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein
R71	Rüthen – Belecke	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein
R76	Warstein – Meschede	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein
326	Arnberg-Neheim – Wickede-Wimbern	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja
548	Arnsberg – Delecke	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft außerhalb des HSK	Erörterung	Berücksichtigung in Linienbündelung HSK
611	Wickede – Wimbern	Kreis Soest	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Kreises Soest	nein
R48	Winterberg – Willingen	Kreis Waldeck-Frankenberg	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja
382	Brilon-Markt – Willingen	Kreis Waldeck-Frankenberg	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja
385	Marsberg-Bredelar – Diemelsee-Heringhausen	Kreis Waldeck-Frankenberg	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja
397	Marsberg – Bad Arolsen	Kreis Waldeck-Frankenberg	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des HSK	ja

Anhand der genannten Kriterien für die Linienbündelung im Hochsauerlandkreis und vor dem Hintergrund der geplanten Direktvergabe des Gesamtnetzes RLG, werden die im Folgenden dargestellten Linienbündel festgelegt:

Tabelle 91: Linienbündel Ost

Linien im Linienbündel		
Linie	**Beschreibung Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
S50	Hallenberg – Olsberg	21.04.2027
R44	Hallenberg – Medebach	21.04.2027
R72	Bestwig – Andreasberg	21.04.2027
R74	Bestwig – Brilon	21.04.2027
R75	Meschede – Olsberg	21.04.2027
R91	Brilon – Marsberg	11.12.2019
349	Olsberg – Winterberg-Siedlinghausen	21.04.2027
364	Hallenberg – Hallenberg-Braunshausen	21.04.2027
382	Brilon-Wald – Willingen	21.04.2027
385	Marsberg-Giershagen – Diemelsee-Heringhausen	21.04.2027
397	Marsberg – Bad Arolsen	21.04.2027
454	Olsberg – Antfeld	21.04.2027
486	Brilon – Bontkirchen – Willingen	21.04.2027

487	Brilon – Alme	21.04.2027
494	Marsberg – Essentho	21.04.2027
496	Marsberg – Bad Wünnenberg-Fürstenberg	21.04.2027
497	Marsberg – Udorf	21.04.2027

Tabelle 92: Linienbündel Mitte

Linien im Linienbündel		
Linie	**Beschreibung Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
S70	Eslohe – Meschede	15.12.2028
S90	Schmallenberg – Meschede	15.12.2028
R69	Schmallenberg – Eslohe	15.12.2028
T73	Meschede – Olsberg-Haardt	15.12.2028
345	Eslohe – Bad Fredeburg	15.12.2028
367	Meschede-Freienohl – Eslohe	15.12.2028
442	Eslohe – Leckmart	15.12.2028
443	Eslohe – Schmallenberg-Wormbach	15.12.2028
444	Eslohe – Büenfeld	15.12.2028
445	Eslohe – Obermarpe	15.12.2028
464	Schmallenberg – Bad Fredeburg	15.12.2028
465	Bad Fredeburg – Oberhenneborn	15.12.2028
466	Schmallenberg-Hundesossen – Bad Fredeburg	15.12.2028
467	Schmallenberg – Bracht – Bad Fredeburg	15.12.2028
468	Schmallenberg-Berghausen – Ebbinghof	15.12.2028

Tabelle 93: Linienbündel West

Linien im Linienbündel		
Linie	**Beschreibung Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
R21	Arnsberg – Sundern-Hagen	31.05.2025
R22	Arnsberg – Sundern-Langscheid	31.05.2025
R71	Arnsberg – Meschede	31.05.2025
334	Sundern – Meschede-Freienohl	31.05.2025

335	Sundern-Hagen – Finnentrop	31.05.2025
336	Sundern – Balve-Höveringhausen	31.05.2025
414	Arnsberg – Uentrop	31.05.2025
434	Sundern – Hellefeld	31.05.2020
435	Sundern (Stadtverkehr)	31.05.2025
436	Sundern – Meinkenbracht	31.05.2025

Tabelle 94: Teilnetz „RLG“ im Hochsauerlandkreis

Linien im Linienbündel		
Linie	**Beschreibung Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
S10	SchnellBus Neheim – Arnsberg	31.12.2020
S20	Sundern – Neheim	31.12.2020
S30/D30	Medebach – Brilon	31.12.2020
S40/T40	Winterberg-Niedersfeld – Schmallenberg-Grafschaft	31.12.2020
R25	Sundern – Neheim	31.12.2020
R31/T31	Olsberg – Bruchhausen	31.12.2020
R46	Medebach – Medebach-Düdinghausen	31.12.2020
R48	Willingen – Winterberg	31.12.2020
R73	Meschede – Bestwig	31.12.2020
StadtBus Arnsberg		
C1	StadtBus Neheim – Arnsberg	31.12.2020
C2	StadtBus Neheim – Moosfelde	31.12.2020
C3	StadtBus Arnsberg – Niedereimer	31.12.2020
C4	StadtBus Neheim – Müggenberg	31.12.2020
C5	StadtBus Arnsberg Neheim – Voßwinkel	31.12.2020
C6	StadtBus Neheim – Herdringen	31.12.2020
C7	StadtBus Neheim – Waldfriedhof	31.12.2020
C8	StadtBus Neheim – Holzen	31.12.2020
C9	StadtBus Hüsten – Flammberg	31.12.2020
C10	StadtBus Arnsberg – Obereimer	31.12.2020
StadtBus Meschede		

(Gemeinschaftskonzessionen mit Knipschild-Reisen Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG)		
C1	StadtBus Meschede – Gartenstadt	31.12.2020
C2	StadtBus Meschede – Krankenhaus	31.12.2020
C3	StadtBus Meschede – Eversberg	31.12.2020
C4	StadtBus Meschede – Berge	31.12.2020
T33	Winterberg – Remmeswiese	31.12.2020
T65	Schmallenberg-Ohlenbach –Westfeld	31.12.2020
323	Arnsberg-Neheim – Holzen	31.12.2020
326	Arnsberg-Neheim – Wickede-Wimbern	31.12.2020
412	Arnsberg – Wennigloh	31.12.2020
413	Arnsberg – Breitenbruch	16.06.2020
431	Sundern – Endorf	31.12.2020
432[115]	Sundern – Langscheid	14.09.2019
451[115]	Winterberg – Hoheleye	31.12.2020
452	Winterberg – Niedersfeld	31.12.2020
453[115]	Olsberg – Gevelinghausen	31.12.2020
460[115]	Olsberg – Wulmeringhausen	31.12.2020
461	Schmallenberg – Oberkirchen	31.12.2020
462	Schmallenberg-Oberkirchen – Rehsiepen	31.12.2020
463	Winterberg-Altastenberg - Schmallenberg	31.12.2020
475[116]	Meschede – Hünenburg	31.12.2020
476[116]	Meschede – Eversberg	31.03.2020
480	Brilon – Alme	31.12.2020
481	Brilon-Scharfenberg – Alme	31.08.2019
483	Brilon – Madfeld	31.12.2020
484	Brilon-Rösenbeck – Thülen	31.12.2020
489	Brilon – Wülfte	31.12.2020
491	Marsberg – Obermarsberg	31.12.2020
495	Marsberg – Erlinghausen	31.12.2020
499	Marsberg – Wallmei	31.12.2020
562	Medebach – Berge	31.12.2020

[115] Gemeinschaftskonzession mit WB Westfalen Bus GmbH.
[116] Gemeinschaftskonzession mit Knipschild-Reisen Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG.

Die Linien N3 (NachtBus Arnsberg – Meschede Bestwig – Olsberg; Laufzeit bis 22.07.2019), N5 (NachtBus Arnsberg; Laufzeit bis 31.12.2020) und N6 (Ense-Höingen – Sundern; Laufzeit bis 31.12.2020) sowie die Nacht-AST-Linien Brilon – Brilon, Olsberg mit Ortsteilen und Olsberg – Olsberg, Brilon mit Ortsteilen (Laufzeit jeweils bis 31.12.2020) sind bestellte Leistungen außerhalb des NVP und nicht Bestandteil der Linienbündel.

10.2.5 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzessionen

Mit einer Bündelung der Liniengenehmigungen und damit der Genehmigungslaufzeiten können verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen in einem Verkehrsraum gebündelt zu einem Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden. Ferner kann der Organisationsaufwand verringert werden, der bei einer Vielzahl unterschiedlicher Genehmigungslaufzeiten bestehen würde.

Die vollständige Harmonisierung der drei Linienbündel wurde bereits nahezu umfassend abgeschlossen. Es gelten folgende Harmonisierungszeitpunkte:

- 31.05.2025 – Linienbündel West
- 21.04.2027 – Linienbündel Ost und
- 15.12.2028 – Linienbündel Mitte.

Abweichend hiervon gelten die Genehmigungen für die Linie R91 im Linienbündel Ost bis zum 11.12.2019 und für die Linie 434 im Linienbündel West bis zum 31.05.2020. Mit erneutem Antrag auf Genehmigung der Linienverkehre sollen auch diese harmonisiert werden.

Harmonisierung für das Gesamtnetz RLG

Zusammen mit dem Linienbündelungskonzept ist auch eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten für das Gesamtnetz der RLG vorzunehmen. Der hohe organisatorische Aufwand zur Konzessionierung der Einzellinien ist mittelfristig abzubauen.

Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) an die RLG zum 01.01.2021 wird die Wahl des Harmonisierungszeitpunktes hiermit synchronisiert. Nach Rücksprache mit der zuständigen Genehmigungsbehörde werden Genehmigungen, welche vor diesem Datum enden, max. bis zum 31.12.2020 wieder erteilt.

10.3 Grundlage für die Direktvergabe Gesamtnetz RLG (Hochsauerlandkreis)

Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch Direktvergabe

Der Hochsauerlandkreis ist als Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit und freiwilligen Aufgabenerfüllung verantwortlich.

Er hat wesentliche Linienverkehre mit Bussen zum 01.01.2011 direkt an die RLG gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 vergeben. Der erteilte öffentliche Dienstleistungsauftrag hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2020. Der Hochsauerlandkreis beabsichtigt, dieses bewährte Instrument mit seiner Vergabe- und Finanzierungskomponente auch für den Zeitraum ab dem 01.01.2021 wieder zu nutzen und wiederholt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die RLG zu vergeben.

Durch eine Direktvergabe an ein vom Kreis kontrolliertes/ mitkontrolliertes kommunaleigenes Verkehrsunternehmen hat der Kreis die Möglichkeit, wesentliche Linienverkehre unter seinem unmittelbaren Kontrolleinfluss durch ein Verkehrsunternehmen erbringen zu lassen, das ausschließlich im Kommunalinteresse tätig wird. Aufgrund seiner Gesellschafterstellung hat er zudem einen maßgeblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung und damit die Höhe der Ausgleichsleistung, die er für die vergebenen Verkehre aufbringen muss.

Während der angestrebten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags von zehn Jahren bestehen bei einer Direktvergabe deutlich größere Spielräume, die vergebene Leistung an veränderte Verkehrsbedürfnisse oder Finanzierungsspielräume anzupassen als bei einer Fremdvergabe.

Neben dem Vertragscontrolling auf der Grundlage von Bestimmungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag kann der Hochsauerlandkreis die RLG durch seine gesellschaftsrechtliche Stellung steuern und auch auf diesem Wege eine bestmögliche Verkehrsbedienung im Allgemeininteresse gewährleisten. Durch die Präsenz der kreisangehörigen Städte und Gemeinden in Organen und Gremien der RLG wird auch deren Mitwirkung bei den direkt vergebenen Verkehren aufrechterhalten.

Grundlagen für die Direktvergabe

In diesem Nahverkehrsplan werden wesentliche Grundlagen für die Direktvergabe geschaffen.

1. Es wird das Linienbündel 2021 definiert, bestehend aus den von der RLG zu erbringenden Linienverkehren.
2. Das Verkehrsangebot des Linienbündels Gesamtnetz RLG wird mit den Fahrplanparametern in Form von Liniensteckbriefen definiert.

3. Die Qualitätsstandards werden umfassend, eindeutig und möglichst konkret für eine Umsetzbarkeit beschrieben.

Damit kann der Nahverkehrsplan für die Anforderungen der Vorabbekanntmachung der beabsichtigten Direktvergabe herangezogen werden. Der Kreis kann auf der Grundlage der vom Nahverkehrsplan getroffenen Festlegungen Konkretisierungen für die Vorabbekanntmachung vornehmen, die z. B. technische Spezifikationen für einen Datenaustausch beinhalten können.

Das Gesamtnetz RLG bildet ein Verkehrsnetz und Linienbündel im Rechtssinne (§ 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d PBefG). Es soll als Gesamtleistung im vergaberechtlichen Sinne an die RLG vergeben werden.

Mit dem Gesamtnetz RLG wird die größtmögliche Integration der ihm zugeordneten Linienverkehre in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erreicht.

Durchmesserlinien zur Vermeidung von Umsteigevorgängen, zentrale Verknüpfungspunkte mit gesicherten Anschlüssen und Übergängen auf andere Verkehrsmittel sowie eine dichte Erschließung auf Hauptachsen durch die Linienführung bieten dem Fahrgast ein Angebot „aus einem Guss“.

Die Bedienung eines großen Zielnetzes durch die RLG erlaubt eine optimale Betriebsdurchführung auf der Grundlage einer integrierten Umlauf- und Dienstplanung, die einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrpersonal und Bussen erlaubt.

Über eine zentrale Disposition, eine Leitstelle und ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem findet die tägliche Steuerung des operativen Betriebs aus einer Hand statt.

Die Vergabe als Gesamtleistung sichert den größtmöglichen Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Verkehren, um den geringstmöglichen Ausgleichsbedarf für den Kreis zu erzielen.

Die Vollständigkeit und Bestimmtheit aller Anforderungen für das Gesamtnetz RLG sowie seine verbindliche Vorgabe als Gesamtleistung schließt aus, dass lukrative Einzelverkehre durch kommerziell tätige Verkehrsunternehmen auf der Grundlage eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge, die innerhalb einer Dreimonatsfrist ab der Vorabbekanntmachung gestellt werden dürfen, aus dem Gesamtnetz RLG herausgebrochen werden.

Das für eine Direktvergabe zum 01.01.2021 vorgesehene Gesamtnetz RLG umfasst das Teilnetz "RLG" im Hochsauerlandkreis und das entsprechende Teilnetz im Kreis Soest (vgl. NVP 2018 - 2022 des Kreises Soest, Abschnitt 10.4). Das Gesamtnetz ist zwischen dem Hochsauerlandkreis und dem Kreis Soest verbindlich abgestimmt. Die beiden Kreise stellen damit die vorstehend beschriebenen Netzsynergien zum gemeinsamen Vorteil sicher. Sie beabsichtigen in Fortführung der seit dem 01.01.2011 umgesetzten Direktvergabe eine erneute, gemeinsame Direktvergabe als kontrollierende Gesellschafter der RLG und für die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste zuständige örtliche Behörden.

10.4 Finanzierung

Investitionsförderung

Das Land NRW stellt Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV zur Verfügung.

Gemäß § 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW erhalten die Zweckverbände *pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV* (jährliche Gesamthöhe mind. 150 Mio. €)[117].

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

Hierzu gehören nach § 13 Abs. 1:

„1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,

2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,

3. Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen

4. Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV

5. Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV

6. Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen

7. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie

8. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.“

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

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

117 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 01.01.2017.

Finanzierung und Direktvergabe im Hochsauerlandkreis

Der Hochsauerlandkreis und der Kreis Soest haben die RLG im Wege einer Direktvergabe mit der Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr auf den Gebieten der Kreise auf der Grundlage der der RLG erteilten Liniengenehmigungen beauftragt. Die RLG übernimmt diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und stellt unter Beachtung der von den Kreisen vorgegebenen Qualitätsstandards eine ausreichende Bedienung durch ihr Fahrplanangebot sicher. Die RLG erbringt die Personenverkehrsdienste im eigenen Namen und für eigene Rechnung; sie trägt das Risiko der Leistungserstellung und der Beförderungserlöshöhe.

Die Finanzierung der der RLG für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden Aufwendungen erfolgt insbesondere durch:

- Fahrgelderlöse aus frei verkauften Fahrscheinen,
- Fahrgelderlöse aus den durch die zuständigen Schulbehörden mitfinanzierten Schülerzeitkarten,
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der §§ 148ff. SGB IX für Freifahrten für Schwerbehinderte,

die als Einnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen

sowie durch

- Ausbildungsverkehr-Pauschale: sie umfasst seit der Novellierung des ÖPNVG zum 01.01.2011 die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr im ÖSPV (näheres hierzu regelt § 11a ÖPNVG NRW) und
- ÖPNV-Pauschale: sie umfasst die ehemalige Fahrzeugförderung und die frühere Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte im kommunalen ÖPNV (Betriebskostenfinanzierung im ÖSPV über Regionalisierungsmittel (näheres hierzu: § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW),

die die lokalen Aufgabenträger des ÖPNV vom Land NRW erhalten.

Sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt, erfolgt die Übernahme durch zusätzliche Ausgleichsleistungen der Kreise. Diese sind auf den finanziellen Nettoeffekt begrenzt.

Neben den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen mit Ausgleichsbetrag des Kreises gibt es im Hochsauerlandkreis außerdem Verkehrsleistungen, die eigenwirtschaftlich, also ohne die zusätzliche Ausgleichsleistung des Kreises betrieben werden. Inwieweit an Betreiber eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen auch zukünftig Mittel aus der Ausbildungsverkehrs-Pauschale (§ 11a ÖPNVG NRW) über eine allgemeine Vorschrift weitergeleitet werden, obliegt der Entscheidung der Aufgabenträger.