

Hochsauerlandkreis

Synopse der Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens „Nahverkehrsplan 2019 – 2023“

1. Kreisangehörige Städte und Gemeinden
2. Verkehrsunternehmen
3. Nachbargaufgabenträger
4. Landesbehörde
5. Träger öffentlicher Belange / Sonstige

Hinweise

1. Mit dem Ziel einer besseren Lesbarkeit wurden die eingegangenen Stellungnahmen punktuell um konkrete Bezüge (z. B. Seitenzahlen) ergänzt.
2. Die in der Spalte „Kommentar“ erfolgten Anmerkungen dienen ausschließlich der Erläuterung/ Klarstellung.
3. Die in **Fettdruck** ausgewiesenen Verwaltungsvorschläge stellen die beabsichtigten Veränderungen/ Anpassungen im NVP-Entwurf dar.

Die mit der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis beauftragten Planungsbüros haben im Auftrag des Kreises das Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die eingehenden Stellungnahmen wurden gesammelt, im Rahmen einer Synopse aufgenommen und strukturiert. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur weiteren Behandlung der Stellungnahmen formuliert und mit dem Hochsauerlandkreis abgestimmt. Die abschließende Beurteilung und Entscheidungsfindung liegt beim Hochsauerlandkreis.

Stellungnahmen (Stand: 07.02.2019)

1. Kreisangehörige Städte und Gemeinden				
Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
1.1 Stadt Arnsberg		1.1.1 Die Stadt Arnsberg begrüßt die Aufstellung des Nahverkehrsplans HSK. Er unterstützt das Arnsberger Mobilitätsziel, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nachhaltig zu stärken und auf diesem Wege den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu senken. Die Stärkung des städtischen Busverkehrs ist ein wichtiges Ziel, das sich die Stadt Arnsberg in ihrem Masterplan Mobilität gesetzt hat. Nach Durchsicht des Entwurfes habe ich folgende Anmerkungen bzw. Ergänzungen:		-
	S. 26	1.1.2 Als Kulturziel fehlt das Sauerlandmuseum in Arnsberg	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen, das Sauerlandmuseum wird im NVP in Kapitel 3.2.4 sowie im Anlagenband in Tabelle 3 ergänzt.
	S. 36	1.1.3 Die Zahlen der Fahrgäste in den jeweiligen Schnellbuslinien beziehen sich auf den Tag nicht das Jahr. Ich bitte um Korrektur der Tabellen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden korrigiert.
	S. 36	1.1.4 Richtung Sundern müssen beide Linien S20 und R25 zusammen betrachtet werden. Sie ergeben in Summe die Höhe der Fahrgäste auf dieser Relation. Mit rd. 2.400 Fahrgästen sind diese Linien, die das Röhrtal erschließen unter den „Top 5“ anzusiedeln. Eine Einzelbetrachtung wird der Verkehrsrelation nicht gerecht. Die Analyse zeigt steigende Zahlen auf der S20 Linie, rasant sinkende Zahlen auf der R25. Hieraus sollten Konsequenzen gezogen werden. Die Maßnahme „HSK 3“ sieht zwar den Ausbau der Bedienungsangebote auf den Schnellbuslinien vor. Für die Relation Neheim – Sundern ist jedoch eine vertiefende Untersuchung sinnvoll. Hierzu eine Überlegung: Die R25 nimmt den gleichen Linienweg wie die S 20 mit Ausnahme der Anbindung des Ortsteils Müschede. Eine Überlegung wäre: Eine neue Stadtbuslinie Müschede-Neheim bei gleichzeitiger Verdichtung der S20 auf einen 30 Minuten Takt in den	Kenntnisnahme	Der Hinweis zur R25 wird zur Kenntnis genommen. Die dargestellte Überlegung stellt einen verfolgenswerten Ansatz zur Weiterentwicklung des ÖPNV insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen Reaktivierung der Röhrtalbahn in den kommenden Jahren dar („SPNV-Vorlaufbetrieb“). Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist die Verdichtung der S20 auf einen 30-Minuten-Takt bei gleichzeitiger Einrichtung einer zusätzli-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Kernzeiten. Hintergrund ist das vorhandene positive Image des Schnellbusses gegenüber der Regiolinie. Fahrgäste lehnen die Fahrt mit der Regiolinie ab, da sie den Abweig über Müschede als störend empfinden. Die Stärkung der S20 könnte durch die Taktverdichtung vorgenommen werden. Für Müschede müsste dann alternativ eine Stadtbuslinie eingerichtet werden.</p> <p>Mit der geplanten Reaktivierung der Röhrtalbahn würde sich allerdings die Bedienung durch Busse erneut verändern. Aus fachplanerischer Sicht ist eine Anpassung in der Übergangszeit allerdings sinnvoll um hier vorhandene Fahrgastpotenziale zu aktivieren.</p>		<p>chen (StadtBus-)Linie zur Anbindung des Ortsteils Müschede aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar.</p>
	S. 37	<p>1.1.5 Die Nachfrage der Stadtbuslinien am Wochenende liegt bei 22 %. Der Gutachter gibt an, dass dieser Wert unterdurchschnittlich gegenüber anderen Städten einzuschätzen ist. Ich vermisse eine Potenzialanalyse, um die Möglichkeiten darzustellen die Nachfrage durch konkrete Angebote zu erhöhen. Besonders die Erreichbarkeit des Neheimer Geschäftszentrums müsste hier im Focus stehen.</p> <p>Aus Holzen kommt die Anregung den Samstagsverkehr der C8 nutzerfreundlicher zu gestalten. Das heißt, bei einer Hinfahrt nach Neheim um 13.59 Uhr sollte die Rückfahrt in den Abend verschoben oder zusätzlich angeboten werden, um hier einen Nutzen (Besuch einer Veranstaltung etc.) zu haben (diese Defizite werden auf S. 127 dargestellt).</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe (Rahmenplan) durchgeführt.</p> <p>Auffällig ist, dass einzelne Linien im Hochsauerlandkreis mit Ausrichtung auf die Mittelzentren hinsichtlich ihrer zeitlichen Ausprägung am Samstag nicht mehr den heutigen Lebensgewohnheiten der Menschen im Kreisgebiet entsprechen. Hierzu zählt u. a. die Linie C8 im Stadtverkehr Arnsberg, welche auch in der Maßnahme HSK-1 (Kapitel 9.2.1) zur Harmonisierung der Betriebszeiten am Samstag explizit aufgeführt wird.</p>
	S. 38, Tabelle 15	<p>1.1.6 Die Linien N9 und N7 kann ich nicht zuordnen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Es handelt sich um Nachtbus-Linien im Raum Medebach.</p>
	Netzhierarchie Arnsberg	<p>1.1.7 Arnsberg hat aufgrund seiner polyzentralen Stadtstruktur zwei Stadtzentren, die sich in ihren funktionalen Schwerpunkten unterscheiden. Neheim ist das Geschäftszentrum mit rd. 23.000 Einwohnern und Arnsberg (als Sitz der Bezirksregierung und des HSK) ist das Stadtzentrum mit dem Schwerpunkt auf Tourismus (rd. 19.000 Einwohner). Die ÖPNV-Verbindungen sind ebenfalls polyzentral ausgerichtet mit zwei Bahnhöfen und den entsprechenden Buslinien. Der Expressbus ist eine Besonderheit, die dieser Struktur geschuldet ist</p>	Berücksichtigung	<p>Es wird davon ausgegangen, dass Karte 1 „Raum- und Siedlungsstruktur“ gemeint ist.</p> <p>Das Symbol „Mittelzentrum“ wird in Karte 1 auch für Neheim ergänzt.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		und die beiden Zentren direkt verbindet. Ich bitte um die Korrektur in der Karte 2 (Darstellung Neheim als Mittelzentrum fehlt).		
	S. 115	1.1.8 Die Haltestelle „Dollberg“ wurde auf der Werler Straße ausgebaut (Busbucht). Ich bitte um Korrektur der Darstellung. Das Gebiet ist somit notdürftig angeschlossen. Allerdings wäre es vorteilhafter, wenn die Buslinie in das Wohngebiet hineingelegt würde (Wendemöglichkeit im Kreisverkehr). Erst dann kann die Nutzerfreundlichkeit hergestellt werden. Die Haltestelle an der Werler Straße ist ein Kompromiss, der gefunden wurde. Optimal ist allerdings die Herstellung der Anfahrbarkeit einer Haltestelle im Wohngebiet am Kreisverkehr.	Berücksichtigung/ Kenntnisnahme	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird. Es wird jedoch eine Fußnote zur Tabelle 39 ergänzt, in der die neue Haltestelle auf der Werler Straße Erwähnung findet.
	Anbindung Sundern-Sorpesee	1.1.9 Der Sorpesee hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten Ausflugsziel entwickelt. Der Nahverkehrsplan benennt den Sorpesee auf Seite 26 mit 1,5 Mio. Gästen zu einem wichtigen Freizeitziel. Die R25 fährt (im Frühjahr/ Sommer als Fahrradbus) an diesem Freizeitbereich vorbei. Der Ausstieg für Fahrradfahrer in Stemel ist nicht bekannt und wird nicht genutzt. Hier besteht erhebliches Potenzial, das in erster Linie konzeptionell untersucht werden sollte. Die bestehende Bürgerbuslinie hat eine hohe Auslastung. Eine Verbindung nach Balve, Neuemade besteht nicht. Es ist richtig, dass die Anbindung des Sorpesees als Flächenziel Schwierigkeiten aufweist. Im Rahmen des LEADER Prozesses "Bürgerregion Sorpese" wird intensiv nach Möglichkeiten einer attraktiven Erschließung durch den ÖPNV gesucht. Ich bitte um die Aufnahme des Themenkomplexes in den Maßnahmenkatalog. Als erster Schritt ist hier eine Konzeptentwicklung notwendig. Denkbar ist eine Zusammenarbeit mit der Leader-Förderung und/ oder die Einbringung als Projekt im Rahmen der REGIONALE.	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung des Bedienungsangebotes zur besseren Erschließung des Sorpesees ist wünschenswert, vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar. Indes steht es den Kommunen frei, bei eigener Finanzverantwortung zusätzliche Mobilitätsangebote einzurichten bzw. auszuweiten. Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger unterstützt die Kommunen hierbei fachlich beratend.
	S. 231	1.1.10 Busbahnhof Goethestraße. Der Förderantrag wurde in 2017 gestellt und wird in 2018/2019 konkretisiert.	Berücksichtigung	Die Tabelle 72 in Kapitel 9.3.2 wird wie folgt angepasst: „Umsetzung: kurz- bis mittelfristige

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				<i>Umsetzung (Antragstellung Förderantrag für 2017 geplant der Förderantrag wurde in 2017 gestellt und wird in 2018/2019 konkretisiert.)“</i>
	S. 234	1.1.11 Einrichtung neuer Haltestellen Dollberg -siehe Punkt 7.	Berücksichtigung/ Kenntnisnahme	Die Tabelle 77 in Kapitel 9.3.2 wird wie folgt angepasst: <i>„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 zum 01.06.2018 erfolgt)“</i>
1.2 Stadt Bestwig		1.2.1 Der neue Nahverkehrsplan soll Planungsregularien festlegen, die einerseits den Grundsätzen der ausreichenden Verkehrsbedienung entsprechen, andererseits eine flexiblere und fortschreitende Entwicklung des Verkehrsangebotes ermöglichen. Nur so wird es möglich sein, zeitnah auf demografische und strukturelle Veränderungen zu reagieren und dies unter Berücksichtigung sich ändernder Finanzierungsspielräume.	Kenntnisnahme	-
		1.2.2 In Kapitel 3.3 wird dargestellt, dass die Gemeinde Bestwig mit 554 PKWs pro 1.000 Einwohner die geringste PKW-Dichte im Hochsauerlandkreis aufweist. Dieses resultiert aus dem relativ guten ÖPNV-Angebot und der guten Anbindung an das Schienennetz. Der ÖPNV gehört zur notwendigen Infrastruktur und gemeindlichen Daseinsvorsorge und daher fordert die Gemeinde Bestwig eine bedarfsgerechte und ausreichende Anbindung.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>1.2.3 Neben den zufriedenstellenden Verbindungen im Ruhrtal ist jedoch deutlich anzumerken, dass die Taktung im Valmetal von Bestwig nach Schmalleberg einige Lücken aufweist, zumal gerade in den abgelegenen Ortsteilen der Bedarf für ÖPNV-Fahrten in das Bestwiger Zentrum besteht. Aus Sicht der Gemeinde Bestwig sollten daher samstags nach 16:00 Uhr noch Fahrmöglichkeiten von Bestwig nach Ramsbeck eingerichtet werden.</p>	Kenntnisnahme	Die Einrichtung einer zusätzlichen Abfahrt gegen 18 Uhr vom Freizeitpark Fort Fun über Ramsbeck in Richtung Bestwig ist Bestandteil der Maßnahme BES-1 (Kapitel 9.2.1, Tabelle 57).
		<p>1.2.4 Aufgrund der demographischen Entwicklung und des mitgeteilten Bedarfs sollte zusätzlich eine Bedarfshaltestelle am Ärztehaus (im Bereich der Heinrich-Lübke-Str. 56) in Ramsbeck eingerichtet werden.</p>	Berücksichtigung	Die Tabelle 77 (Maßnahme I-8) in Kapitel 9.3.2 wird wie folgt ergänzt: „Bestwig: Einrichten einer neuen (Bedarfs-)Haltestelle in Ramsbeck (im Bereich der Heinrich-Lübke-Str. 56) zur besseren Erreichbarkeit des Ärztehauses.“
		<p>1.2.5 Die nur noch wenigen Fahrten in die kleineren Ortsteile außerhalb der Grundversorgungszentren sind zwingend trotz sinkender Einwohnerzahlen und dem demografischen Wandel beizubehalten, denn die Menschen werden immer älter und sind auf den ÖPNV angewiesen.</p>	Kenntnisnahme	-
		<p>1.2.6 Die Übernahme der bisherigen Anmerkungen und Hinweise der Gemeinde Bestwig über die Anbindung der touristischen Freizeitanlagen in den neuen Nahverkehrsplan (Kapitel 6.3.4) werden positiv zur Kenntnis genommen. Aus diesem Grunde wird die Prüfung in Kapitel 9.2.1 zur Ausweitung des Bedienungszeitraumes der Linie R72 für zusätzliche Fahrten am Wochenende oder an Feiertagen sehr begrüßt. Gefordert wird eine Fahrmöglichkeit ab dem Fort Fun Abenteuerland gegen 18:00 Uhr nach Parkschluss und zusätzliche Hinfahrten vor dem Einlassbeginn gegen 10:00 Uhr.</p>	Kenntnisnahme	Die Einrichtung einer zusätzlichen Abfahrt gegen 18 Uhr vom Freizeitpark Fort Fun über Ramsbeck in Richtung Bestwig ist Bestandteil der Maßnahme BES-1 (Kapitel 9.2.1, Tabelle 57). Zusätzliche Abfahrten in Richtung des Freizeitparks am Vormittag konnten zum Fahrplanwechsel 2017 bereits realisiert werden. Ein über diesen Ansatz hinausgehendes Angebot ist vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich leider nicht darstellbar.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>1.2.7 Gerade in der Tourismusregion Hochsauerlandkreis ist ein gutes ÖPNV-Angebot von großer Bedeutung. Der Sektor des Tourismus ist deutlicher mit in die Bedarfsberechnung des ÖPNV einzubeziehen. In der Gemeinde Bestwig etwa werden die Sehenswürdigkeiten - u. a. Fort Fun Abenteuerland, Sauerländer Besucherbergwerk, natürlicher Wasserfall "Plästerlegge" oder auch die Wanderrouten ab dem Ortsteil Föckinghausen - von Touristen mit dem ÖPNV angefahren. Diese Aspekte sind mit in Ihre Bedarfsanalyse zu übernehmen.</p>	Kenntnisnahme	<p>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. Aufgrund der verkehrlichen Sinnhaftigkeit wurde jedoch das Planungsprojekt HSK-4 „Ausweitung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Korridoren am Wochenende“ in den NVP aufgenommen, mit dem mittelfristig die Einrichtung eines Grundangebotes am Wochenende geprüft werden soll. Hinweis: Aufgrund der Vielfalt an Freizeitangeboten im HSK und der daraus resultierenden Dispersität im Freizeitverkehr ist es 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. Die Ziele Fort Fun, Wasserfall und Besucherbergwerk werden durch die Linie R72 bedient, der Ortsteil Föckinghausen durch den Bürgerbus Bestwig.</p>
		<p>1.2.8 Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei kommunalen Entwicklungen schnellstmöglich reagiert werden muss (vgl. Ziffer 8.4 im Entwurf zum Nahverkehrsplan zum möglichen Bau des Ferienwohnparks in Andreasberg mit 250 Wohneinheiten). Sollte der Bau des Ferienwohnparks in Andreasberg beispielsweise umgesetzt werden, so wäre hier eine kurzfristige An-</p>	Kenntnisnahme	<p>Sollte sich eine Realisierung des Ferienwohnparks konkret abzeichnen, so werden zeitnah Gespräche hinsichtlich der Möglichkeiten zur ÖPNV-Anbindung mit der Linie R72 mit allen Beteiligten ge-</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar											
		passung des ÖPNV-Angebots zwingend erforderlich.		führt. Hinweis: Grundsätzlich sollte es das Ziel sein, neue Siedlungsflächen und Gewerbegebiete im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen auszuweisen.											
		1.2.9 In der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan wird unter Punkt 3.4.2.1 "Grundstruktur des Liniennetzes" aufgeführt, dass der Schülerverkehr im Hochsauerlandkreis mit wenigen Ausnahmen in den Linienverkehr integriert ist. Schulfahrten - auch aus kleineren Ortsteilen - müssen gewährleistet sein.	Kenntnisnahme	-											
		1.2.10 Im Rahmen des in diesem Jahr zusammen mit der Bürgerschaft erarbeiteten IKEK (Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept) wurden allgemein Fahrplanoptimierungen von ÖPNV-Verbindungen zwischen den Ortschaften angeregt (z. B. bessere Taktung Fahrzeiten, Nutzerfreundlichkeit, Rufsystem, Erweiterung Angebote zum Wochenende und abends etc.)	Kenntnisnahme	-											
		1.2.11 Abschließend bitten wir die folgenden in rot geschriebenen Ergänzungen bzw. Aktualisierungen, die bislang noch nicht im vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplanes eingearbeitet wurden, vorzunehmen:	Berücksichtigung	Die Angaben werden aktualisiert.											
	Anlagenband I	<p>Tabelle 2: Arbeitsplatzschwerpunkte im Hochsauerlandkreis (Seite 4 vom Anlagenband I)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gemeinde</th> <th>Lage</th> <th>Name der Einrichtung / des Unternehmens / der Branche</th> <th>Beschäftigtenzahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Bestwig</td> <td>Bestwig, Ruhrstraße (Gewerbegebiet)</td> <td>M. Busch, Eickelmann etc.</td> <td>270</td> </tr> <tr> <td>Bestwig, Kapellenstraße (Gewerbegebiet Wiebusch)</td> <td>Arconic-Tital</td> <td>915</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabelle 2: Arbeitsplatzschwerpunkte im Hochsauerlandkreis (Seite 4 vom Anlagenband I)</p>	Gemeinde	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / der Branche	Beschäftigtenzahl	Bestwig	Bestwig, Ruhrstraße (Gewerbegebiet)	M. Busch, Eickelmann etc.	270	Bestwig, Kapellenstraße (Gewerbegebiet Wiebusch)	Arconic-Tital	915	Berücksichtigung	Die Angaben werden aktualisiert.
Gemeinde	Lage	Name der Einrichtung / des Unternehmens / der Branche	Beschäftigtenzahl												
Bestwig	Bestwig, Ruhrstraße (Gewerbegebiet)	M. Busch, Eickelmann etc.	270												
	Bestwig, Kapellenstraße (Gewerbegebiet Wiebusch)	Arconic-Tital	915												

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar																																
		<table border="1"> <tr> <td rowspan="3">Bestwig</td> <td>Velmede, Kleiner Öhler (Gewerbegebiet)</td> <td>Spedition Häger, Bauunternehmen Tillmann, Fenster Heimes etc.</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>Velmede, Wiemecker Feld (Gewerbegebiet)</td> <td>Sauerwald & Söhne, Städtereinigung Stratmann, Spedition Hartmann etc.</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>Wasserfall, Aurorastraße</td> <td>Fort Fun</td> <td>max. 250 (Hauptsaison)</td> </tr> </table> <p>Tabelle 6: Siedlungsflächen und Infrastrukturentwicklung bis 2030 (Planung) (Seite 21 vom Anlagenband I)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gemeinde</th> <th>Lage</th> <th>Maßnahmen</th> <th>Größe</th> <th>Realisierung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Bestwig</td> <td rowspan="3">Bestwig</td> <td>Wohngebiet Wiebusch</td> <td>ca. 2,6 ha</td> <td rowspan="3">ab 2015</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiet Teil I</td> <td>ca. 3,0 ha</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiet Teil II</td> <td>ca. 5,0 ha</td> </tr> <tr> <td>Andreasberg</td> <td>Ferienwohnpark</td> <td>ca. 22,0 ha</td> <td>ab 2020</td> </tr> <tr> <td>Velmede</td> <td>Erweiterung Gewerbegebiet</td> <td>ca. 10,0 ha</td> <td>ab ca.2022</td> </tr> </tbody> </table>	Bestwig	Velmede, Kleiner Öhler (Gewerbegebiet)	Spedition Häger, Bauunternehmen Tillmann, Fenster Heimes etc.	160	Velmede, Wiemecker Feld (Gewerbegebiet)	Sauerwald & Söhne, Städtereinigung Stratmann, Spedition Hartmann etc.	200	Wasserfall, Aurorastraße	Fort Fun	max. 250 (Hauptsaison)	Gemeinde	Lage	Maßnahmen	Größe	Realisierung	Bestwig	Bestwig	Wohngebiet Wiebusch	ca. 2,6 ha	ab 2015	Gewerbegebiet Teil I	ca. 3,0 ha	Gewerbegebiet Teil II	ca. 5,0 ha	Andreasberg	Ferienwohnpark	ca. 22,0 ha	ab 2020	Velmede	Erweiterung Gewerbegebiet	ca. 10,0 ha	ab ca.2022		
Bestwig	Velmede, Kleiner Öhler (Gewerbegebiet)	Spedition Häger, Bauunternehmen Tillmann, Fenster Heimes etc.		160																																
	Velmede, Wiemecker Feld (Gewerbegebiet)	Sauerwald & Söhne, Städtereinigung Stratmann, Spedition Hartmann etc.		200																																
	Wasserfall, Aurorastraße	Fort Fun	max. 250 (Hauptsaison)																																	
Gemeinde	Lage	Maßnahmen	Größe	Realisierung																																
Bestwig	Bestwig	Wohngebiet Wiebusch	ca. 2,6 ha	ab 2015																																
		Gewerbegebiet Teil I	ca. 3,0 ha																																	
		Gewerbegebiet Teil II	ca. 5,0 ha																																	
	Andreasberg	Ferienwohnpark	ca. 22,0 ha	ab 2020																																
Velmede	Erweiterung Gewerbegebiet	ca. 10,0 ha	ab ca.2022																																	
S.41, Tabelle 16	1.2.12 Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass die Linie R 73 ebenfalls Bestwig Bahnhof anfährt.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen.																																	
Anlagenband 1, S26, Tabelle 7	1.2.13 Die Linie R 73 ist ebenfalls bei der Bedienung der Haltestellen Bestwig-Bahnhof, Velmede-Gartenstraße und Velmede-Kanalstraße zu ergänzen.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen																																	
	1.2.14 Im Übrigen werden die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes formulierten weiteren Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsprojekte seitens der Gemeinde Bestwig in Abwägung von Machbarkeit / Durchführbarkeit und Finanzierbarkeit akzeptiert.	Kenntnisnahme	-																																	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
1.3 Stadt Brilon		1.3.1 Der Rat der Stadt Brilon hat in seiner Sitzung vom 6.12.2018 sein Benehmen zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Hochsauerlandkreis unter folgenden Maßgaben hergestellt.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 9.2.1	1.3.2 1. Schnellbuslinie S 30 Der Entwurf des NVP sieht im Bereich der so genannten Maßnahmen einen ergänzenden Prüfauftrag zur Neuordnung der Linienverkehre im Korridor der Schnellbusse S 30 (Brilon – Olsberg - Medebach) und S 40 (Niedersfeld - Winterberg - Schmallerberg - Grafschaft) vor. Die S 30 soll dabei - abhängig von zu ermittelnden Grundlagen zur wirtschaftlichen Darstellbarkeit (z. B. Fahrgastzählungen) - als sogenanntes Prüffeld untersucht werden. Dabei soll eine Grundlage zur weiteren betrieblichen Einsparung und eine Verbesserung der Verknüpfungen am Briloner Markt und ab Bahnhof Olsberg im Rahmen eines neuen Linienschnittes mit einer Begrenzung auf den Abschnitt Brilon - Olsberg bei einer einfachen Fahrzeit von unter 30 Minuten als Prüfansatz erfolgen. Zur geplanten Prüfung ist festzustellen, dass auf der Grundlage der Pendlerverflechtungen im HSK das Hauptverkehrsbedürfnis zwischen Brilon und Olsberg liegt. Die Ergebnisse des ergänzenden Prüfauftrages sind abzuwarten und die Stadt Brilon ist zu beteiligen.	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit allen Beteiligten.
	Kapitel 9.2.1	1.3.3 2. Linie 489 Brilon-Wülfte Eine weitere Maßnahme befasst sich mit der fortlaufenden Überprüfung des Bedienungsangebots in den Randzeiten (ggf. Umstellung auf Taxi Bus) im Hinblick auf die Generierung von Einsparungen (HSK-2). Hier wird neben anderen Linien im HSK die Linie 489 mit der direkten Verbindung Brilon-Wülfte (überwiegend Schülerverkehr) genannt. Unter Berücksichtigung der Einhaltung der Bedienungsstandards soll für diese Linie im Rahmen einer Einzelfallprüfung geprüft werden, ob eine Auflassung der Bedienung abseits der Hauptachsen mit Einrichten von Haltewunschastern möglich ist. Sofern zu wenig genutzten Randzeiten fest bediente Linien durch bspw. Ruftaxen ersetzt werden und werden sollen, ist es erforderlich, dieses Angebot offensiv zu bewerben. Dabei sollten seine Vorteile herausgearbeitet werden, um seine Nutzung zu verbessern. Daneben sollten die bisherigen Schülerfahrzeiten erhalten bleiben.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>13.4 3. Schnellbuslinie S 10 (S 80) Die Linie S 10 Brilon-Paderborn (ehemals S 80) wird im Entwurf des Nahverkehrsplanes aufgrund der gering ausgeprägten Nachfrage als Nebenverbindung eingestuft. Die Linie S 10 ist bisher nicht Bestandteil des Nahverkehrsplanes des HSK, sie wird durch den Nahverkehrsplan des Kreises Paderborn/Kreis Höxter geführt. Die ehemalige direkte Verbindung S 80 zum Bahnhof Paderborn wurde mittlerweile mit einer geänderten Linienführung in die S 10 umgewandelt. Im Rahmen der Umwandlung von der S 80 zur S 10 verlängerte sich die Fahrzeit zum Paderborner Hauptbahnhof, im Gegenzug werden im Rahmen einer Linienveränderung mit einheitlichem Linienweg teilweise deutlich verbesserte Verbindungen in die Paderborner Innenstadt oder zur Universität erreicht. Letztendlich bestehen hier aber nennenswerte Defizite in der Hauptverkehrszeit und besonders an Samstagen. Hier sollte die Planung entsprechender Lösungsmöglichkeiten betrieben werden. Im Hinblick auf die Verbindungen zum Oberzentrum Paderborn sollte letztendlich auch die mögliche Reaktivierung der SPNV-Verbindung, die nicht Gegenstand des NVP HSK ist, zukunftsfähig weiter fokussiert werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Das Problem ist bekannt. Die Schnellbuslinie Brilon – Paderborn (S 10, ehemals S 80) fällt jedoch in die Zuständigkeit des Nahverkehrsverbunds Paderborn/Höxter und wird aktuell eigenwirtschaftlich durch die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH betrieben. Die Einflussmöglichkeiten des Hochsauerlandkreises auf Planungen die Linie betreffend sind somit eingeschränkt.</p> <p>Die Reaktivierung der Almetalbahn ist Gegenstand des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).</p>
		<p>13.5 4. Weitere Defizite Es wird weiter darauf hingewiesen, dass in einigen Fällen insbesondere in den Neben- und Schwachverkehrszeiten und an Sonn- und Feiertagen, bei Verkehren mit verflechtendem und erschließendem Charakter, Defizite vorhanden sind. Genannt sind hier die Erschließungsverkehre Müggenborn - Markt Bahnhof, Markt - Bahnhof - Krankenhaus sowie Brilon - Alme. Im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten sollten hier mögliche Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Brilon geprüft werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Eine Ausweitung des Bedienungsangebotes entlang der benannten Korridore ist wünschenswert, vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar. Indes steht es den Kommunen frei, bei eigener Finanzverantwortung Mobilitätsangebote zur innerörtlichen Feinerschließung einzurichten bzw. auszuweiten. Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger unterstützt die Kommunen hierbei fachlich beratend.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
1.4 Stadt Hallenberg		1.4.1 Nach Einsicht in den Entwurf des Nahverkehrsplanes gebe ich für die Stadt Hallenberg folgende Anregung zur baulichen Ausgestaltung von Haltestellen. Im Planentwurf (S. 163) ist hierbei die Haltestelle „Heinrich-Hugo-Platz“ in Hallenberg vorgesehen. Die Stadt Hallenberg ist in der Planung für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt in Hallenberg, ein genauer Zeitplan liegt jedoch noch nicht vor. Die Haltestelle „Heinrich–Hugo-Platz“ liegt im Planungsbereich für den Ausbau. Es wird daher angeregt, die Ausgestaltung der Bushaltestelle in die städtische Maßnahme zu integrieren.	Berücksichtigung	Der Ausbau der Haltestelle „Heinrich-Hugo-Platz“ wird als zusätzliche Maßnahme I-9 im Kapitel 9.3.2 aufgenommen.
	Pünktlichkeit	1.4.2 Außerdem möchte ich zur Tabelle 45 (Probleme in der Pünktlichkeit) anmerken, dass 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 dann nur sporadisch gegeben.	Kenntnisnahme	Die Anmerkung wird aufgenommen. In Kapitel 6.5 wird vor der Tabelle 45 der folgende Zusatz ergänzt: „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.“ Hinweis: Quelle der Inhalte in Tabelle 45 (Kapitel 6.5) ist die schriftliche Befragung der Verkehrsunternehmen zu Beginn der Planerarbeitung (4. Quartal 2015).
	Erweiterung der Linie 364	1.4.3 Die Stadt Hallenberg bemüht sich um die Erweiterung der Linie 364 Hallenberg – Braunschauen. Hier ist an bedarfsgesteuerte Fahrten von Hallenberg aus in Richtung Braunschauen gedacht. Die Verhandlungen dieserhalb mit der Westfalenbus GmbH laufen derzeit.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV ist bei Planungen, die Linien in seiner Aufgabenträgerschaft betreffen, zu beteiligen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
1.5 Stadt Marsberg		<p>1.5.1 Der Entwurf des Nahverkehrsplans fasst umfassend die Anforderungen und Funktionen des ÖPNV vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen und wirtschaftlichen Zwänge zusammen, um daraus zentrale Handlungsfelder abzuleiten. In Verbindung mit langjährigen Erfahrungswerten und vorhandenen öffentlichen Verkehrsstrukturen ist mit dem Entwurf des Nahverkehrsplans HSK ein Konzeptvorschlag erarbeitet worden, der die Standortqualität der Kommunen im Hochsauerlandkreis in Zukunft sichern und optimieren soll. Wesentliche Elemente des Nahverkehrsplans finden die Zustimmung der Stadt Marsberg. Zu einigen inhaltlichen Positionen hat die Verwaltung der Stadt Marsberg Anregungen und Hinweise erarbeitet, die nach Möglichkeit ergänzend in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans einfließen sollen.</p>	Kenntnisnahme	-
	Kap. 3.1.2 Einwohnerentwicklung und demographische Entwicklung	<p>1.5.2 Der Nahverkehrsplan berücksichtigt als Basis für das zukünftige Angebot demographische Veränderungen innerhalb des Kreisgebietes. Als Referenzzeitraum wurde u. a. die Bevölkerungsentwicklung zwischen den Jahren 2005 und 2015 gewählt. In Marsberg ist dieser Zeitraum von einem kreisweit überdurchschnittlichen Einwohnerrückgang gekennzeichnet. In Kapitel 8.1.1 „Demographische Entwicklung“ wird als Fortführung der bisherigen Entwicklung eine Tendenz der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030 abgeleitet. Es wird dringend davon abgeraten, diesen Indikator als pauschalen langfristigen Bewertungsmaßstab für die zukünftige Bedarfsplanung des Nahverkehrsangebotes zu übernehmen. Die aktuelle Bevölkerungsentwicklung in Marsberg entspricht nicht dem negativen Trend des gewählten Referenzzeitraums. Die aktuell erfreuliche Bevölkerungsentwicklung basiert nicht nur auf steigende Geburtenzahlen sondern auch auf den Zuzug von Flüchtlingen, die in besonderem Maß auf das ÖPNV-Angebot angewiesen sind. Der Entwurf des Nahverkehrsplans zeigt sich in Kap. 3.2.6 sensibilisiert bzgl. der Mobilitätsbedürfnisse von Flüchtlingen, sieht aber angesichts der offenen Rahmenbedingungen keine Notwendigkeit, aktive Handlungsmaßnahmen einzuleiten.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Dynamik ist bekannt, im NVP wird jedoch keine eigene Prognose erstellt. Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird als Grundlage für die Abschätzung der zukünftigen Einwohnerentwicklung auf die Gemeindemodellrechnung 2014-2040 von IT.NRW zurückgegriffen (Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01). Diese stellt auch die Basis für den Datenatlas des Hochsauerlandkreises. Im Rahmen der Fortschreibung kann somit nur der Stand zum gewählten Stichtag dargestellt werden. Hinweis: Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ausreichend und belastbar aus den vorliegenden Daten ablesen.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kap. 3.2.1 Arbeitsplätze und Berufsverkehr	1.5.3 In Kapitel 3.2.1 werden (zusammen mit Karte 2 aus dem Anlagenband II) die bedeutendsten Pendlerverflechtungen innerhalb des Hochsauerlandkreis sowie zu Arbeitsplatzschwerpunkten außerhalb des Untersuchungsgebietes aufgeführt. Aus der Bestandserfassung des Pendlerverhaltens lässt sich keine konkrete Handlungsempfehlung bzgl. einer optimierten Fahrplangestaltung ableiten, um zukünftig Pendler zur Nutzung des ÖPNV zu animieren.	Kenntnisnahme	Die verkehrlichen Verflechtungen der Kommunen untereinander (insbesondere Pendlerverhalten im Berufsverkehr) haben, neben raum- und siedlungsstrukturellen Kriterien, maßgeblichen Anteil an der Ableitung der Netzhierarchie für den Hochsauerlandkreis. Die Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes erfolgte auf Grundlage der verfügbaren quantitativen Basisdaten. Sie ist insbesondere für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von Bedeutung.
		1.5.4 In Kapitel 7 „Teilbausteine und Mobilitätsprojekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest“ werden allgemein Möglichkeiten zur Verbesserung und Attraktivierung des ÖPNV aufgezeigt.	Kenntnisnahme	-
	Kap. 3.2.4 Freizeit und Tourismus	1.5.5 Der Entwurf des Nahverkehrsplans stellt in Kap. 3.2.4 die Bedeutung des Freizeitverkehrs in den Vordergrund. Der Diemelsee ist als touristischer Schwerpunkt und Naherholungsort erfasst. Die Erreichbarkeit des Diemelsees über den ÖPNV wird durch Werbeflyer des Regionalverkehrs Ruhr-Lippe angepriesen. Tatsächlich ist auf westfälischer Seite der Diemelsee durch den ÖPNV an Wochenenden nicht erreichbar. Zur weiteren Attraktivierung des Diemelsees und des Ortsteils Helminghausen als touristischen Standort ist es dringend notwendig, die Erreichbarkeit am Wochenende zu gewährleisten. Falls eine regelmäßige Linie wirtschaftlich nicht darstellbar sein sollte, muss wenigstens die Einrichtung alternativer Verbindungsmöglichkeiten (Anrufsammeltaxi) geprüft werden.	Kenntnisnahme	Die Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 385 zur Erschließung des Diemelsees auch am Wochenende ist wünschenswert. 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. Aufgrund der verkehrlichen Sinnhaftigkeit wurde jedoch das Planungsprojekt HSK-4 „Ausweitung des Bedienungsangebotes auf einzelnen Korridoren am Wochenende“ in den NVP

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				aufgenommen, mit dem mittelfristig die Einrichtung eines Grundangebotes am Wochenende geprüft werden soll.
	Kap. 3.4.2.3 Bedienungsangebot	1.5.6 Die Tabellen 4 im Anlagenband enthalten eine Gesamtübersicht über alle Buslinien innerhalb des Kreises mit Angabe des Linienwegs und der Bedienungsform. Aufbauend darauf wird in Kap. 6 die vorhandene Angebotsstruktur analysiert. Anregungen und Hinweise der Stadt Marsberg zum Bedienungsangebot werden insbesondere zu den Kapiteln 6 und 9 vorgebracht.	Kenntnisnahme	-
	Kap. 3.7 Haltestellen, Verknüpfungspunkte	1.5.7 In Kapitel 3.7 (S. 42) wird festgestellt, dass an den vier Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs in Marsberg ein stufenfreier Zugang gewährleistet ist. Ein stufenfreier Zugang zum Bahnhof ist im Sinne der Barrierefreiheit zu begrüßen. Gleichwohl ist damit nicht automatisch eine barrierefreie Zustiegsmöglichkeit zu den Zügen implementiert. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, insbesondere die Haltepunkte in Westheim, Beringhausen und Bredelar bzgl. der Qualitätsmerkmale Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Die Empfehlung wird an den NWL weitergeleitet.
	Kap. 4.2 Raum- und Netztypologie	1.5.8 In Tabelle 17 (S. 51) werden die Städte Brilon und Marsberg entsprechend den Aussagen des Landesentwicklungsplanes NRW korrekt als Mittelzentrum eingestuft. In der folgenden Tabelle 19 (S. 54) finden sich beide Kommunen lediglich als Hauptort eines Grundzentrums bzgl. der Zuordnung zu Oberzentren wieder. Die Tabellenübersicht ist durch Ergänzung einer weiteren Kategorie zu korrigieren.	Berücksichtigung	Der NVP enthält in Tabelle 19, Kapitel 4.2.2 einen redaktionellen Fehler und wird wie folgt angepasst: Kategorie „Hauptverbindung“: <i>„Hauptort eines Grundzentrums → mehrere Oberzentren“</i> wird geändert in <i>„Hauptort eines Mittelzentrums → mehrere Oberzentren“</i>
	Kap. 4.3.14 Anforderungen an Information und Vertrieb	1.5.9 Der Entwurf des Nahverkehrsplans sieht es als wichtige Aufgabe an Erstkunden und bestehende Kunden umfassend zu informieren. Die Weitergabe von Informationen kann auf	Berücksichtigung/ Kenntnisnahme	In Kapitel 4.3.14 wird der Unterpunkt „Verkaufsstellen und Mobilitätszentralen“ wie folgt ergänzt:

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>verschiedenen Wegen erfolgen; u. a. über Informations- und Verkaufsstellen sowie Mobilitätszentralen.</p> <p>Der Bahnhof in Marsberg verfügt bereits über eine sehr gute Infrastruktur im Hinblick auf Beratung und Verkauf von Fahrkarten. Den Anforderungen der ÖPNV-Nutzer wird mit diesem Angebot in hervorragender Weise Rechnung getragen. Es gilt, die Informations- und Verkaufsstelle auch über eine explizite Benennung und Zielsetzung im Nahverkehrsplan langfristig zu sichern.</p>		<p>„An Hauptverknüpfungspunkten sollen sich darüber hinaus zukünftig Mobilstationen entwickeln [...]. Die im Kreis vorhandenen Mobilstationen (Medebach und Meschede) sowie Beratungs- und Verkaufsstellen (z. B. Marsberg Bahnhof) sollen dabei evaluiert und etabliert werden [...].“</p> <p>Darüber hinaus wird das Planungsprojekt FMS-4 „Ausweitung von Beratungs- und Verkaufsstellen“ wie folgt ergänzt: <i>„Planungsansatz:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluieren und Etablieren der heutigen Beratungs- und Verkaufsstellen im Kreis (z. B. Marsberg Bahnhof) • <i>Prüfung der Ausweitung der Verkaufsstellen, insbesondere in Orten mit einem hohen Anteil an älteren Bewohnern.</i> <p>[...].“</p>
	Kap. 6.1 Bewertung der Erschließungsqualität	<p>1.5.10 Der Entwurf des Nahverkehrsplans verweist zu Recht darauf, dass das Wohngebiet Hoppenberg im Stadtteil Westheim mit ca. 150 Wohneinheiten ungenügend durch den ÖPNV erschlossen ist. Vor dem Hintergrund der geplanten Erweiterung des Wohngebietes Hoppenberg ist zu prüfen, ob zumindest für den Schülerverkehr ein Bedienungsangebot geschaffen wird. Die Überlegung der verbesserten Anbindung des Wohngebietes Hoppenberg über die Einrichtung einer Bike- und Ride-Station wird in Kap. 9.3.1 erörtert.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die geplante Ausweitung des Wohngebietes ist bekannt, die zukünftigen Entwicklungen bleiben abzuwarten (vgl. NVP, Kapitel 6.1). Hinweis: Ein Angebot im Linienverkehr war bis zum 29.09.2004 vorhanden, wurde jedoch mangels Nachfrage eingestellt.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kap. 6.2.1 Verkehre mit verbindendem Charakter – Defizite:	1.5.11 In Tabelle 44 (S. 121 ff.) werden Defizite in der Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Hochsauerlandkreis dargestellt.	Kenntnisnahme	-
		1.5.12 Linie RE 17 / Hagen – Marsberg – Kassel Die Hauptverbindung zwischen Hagen und Kassel zeichnet sich durch eine stündliche Anbindung aus. Der Entwurf des Nahverkehrsplans stellt bereits ein Bedienungsdefizit um 10.00 Uhr und um 13.00 Uhr in jeweils eine Fahrtrichtung fest (vgl. S. 122). Nicht erfasst wurde eine fehlende Verbindung um 21.00 Uhr in beide Richtungen. Es wird angeregt, alle Bedienungslücken durch die Bereitstellung zusätzlicher Verbindungen zu beheben und eine vollständig durchgehende stündliche Taktung zu erreichen.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL. Die Empfehlung wird an den NWL weitergeleitet.
		1.5.13 Linie RE 17 / Hagen – Marsberg – Kassel Im Entwurf des Nahverkehrsplans wird vielfach auch der existierende Haltepunkt Beringhausen angesprochen (vgl. Tabelle 16, S. 42). Dieser Haltepunkt wird derzeit lediglich von zwei Zugpaaren in den frühen Morgenstunden bedient und somit hauptsächlich von Schülern und einigen wenigen Berufspendlern genutzt. Eben für diese Personengruppe wäre es aber erforderlich auch in den Nachmittagsstunden einige Züge an diesem Haltepunkt halten zu lassen, damit dort auch ausgestiegen werden kann, wie es etwa an benachbarten Haltepunkten in Messinghausen und Hoppecke (jeweils Stadt Brilon) der Fall ist.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL. Die Empfehlung wird an den NWL weitergeleitet.
		1.5.14 Linie S80 Brilon – Paderborn Die Linie S80 stellt eine direkte Schnellbusverbindung zwischen Brilon und dem Oberzentrum Paderborn her. Abgesehen von bereits erfassten Defiziten in der Bedienungsqualität wird eine Verknüpfung zwischen dem Marsberger Stadtteil Essentho und dem nächstgelegenen Haltepunkt der Linie S80 empfohlen. Die Absicht spiegelt sich auch in Tab. 56 und der Neustrukturierung der Ringlinie Westheim – Oesdorf - Meerhof – Essentho wider. Das Oberzentrum Paderborn ist vom Hauptort Niedermarsberg aus in 70 Minuten zu erreichen.	Kenntnisnahme	Die Neustrukturieren des Verkehrs im Raum Marsberg – Essentho – Meerhof – Oesdorf – Westheim ist zum Fahrplanwechsel im Juni 2018 umgesetzt worden. Weitere Anpassungen für diesen Bereich sind derzeit nicht geplant. Hinweis: Die Schnellbus-Linie Brilon – Paderborn (ehemals S 80, jetzt S 10) fällt in die Zuständigkeit des Nahverkehrsverbunds Paderborn/Höxter und wird aktuell eigenwirtschaftlich durch die BVO

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Gleichwohl stellt eine zusätzliche Spange zwischen Essentho und Bad Wünnenberg (Fürstenberg) eine deutliche (und voraussichtlich vergleichsweise preisgünstige) Verbesserung des Nahverkehrsangebots dar. Diese Verbindung kann bedarfsorientiert ausgebaut sein. Voraussetzung ist die optimale zeitliche Verknüpfung zwischen den verschiedenen Buslinien.		Busverkehr Ostwestfalen GmbH betrieben. Die Einflussmöglichkeiten des Hochsauerlandkreises auf Planungen die Linie betreffend sind somit eingeschränkt.
		1.5.15 Eine weitere zu prüfende Verknüpfungsoption besteht zwischen Bredelar/ Beringhausen und dem Haltepunkt Thülen der Linie S80. Der Haltepunkt Brilon-Thülen wird bereits jetzt insbesondere von vielen Studierenden aus den südlichen Dörfern in Marsberg genutzt; allerdings fehlt bisher die Verbindung zwischen den Marsberger Ortsteilen und Thülen durch den ÖPNV.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Verbindung zwischen Bredelar, Beringhausen und Brilon-Thülen stellt jedoch ein zusätzliches Angebot dar, welches unter den aktuellen Rahmenbedingungen leider nicht finanziert/realisiert werden kann.
	Kap. 6.2.2 Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter - Defizite	1.5.16 Linien 494 und 496 / Anbindung Westheim – Oesdorf – Meerhof – Essentho. Der Entwurf des Nahverkehrsplans stellt für die Linien 494 und 496 ein unzureichendes Angebot fest. Zwischenzeitlich ist im Juni 2018 eine Neustrukturierung der Linienführung und Taktung erfolgt (vgl. Kap. 9.2.1 / Tab. 56 / S. 212f.) Es wurde eine gegenläufige Ringlinie jeweils im 120 Minutentakt eingerichtet, sodass jeder Ortsteil etwa einmal pro Stunde eine Anbindung an Marsberg hat. Es ist zu prüfen, ob eine Verknüpfung mit dem SPNV in Marsberg und Westheim möglich ist.	Kenntnisnahme	Im Zuge der Umsetzung der Neustrukturierung der Linien 494 und 496 konnte für verschiedene Verbindungen (insbesondere zu schul- und berufsverkehrsrelevanten Zeiten) ein Anschluss zwischen SPNV und Bus mit kurzen Umsteigezeiten realisiert werden.
		1.5.17 Linie 491 / Bürgerbus B1 / NM Bahnhof – Meisenberg – Rennufer Bzgl. dieser Anbindung sind insbesondere an Sonn- und Feiertagen sowie am Samstag-nachmittag gravierende Anbindungsmängel festgestellt worden. In Verbindung mit einer Bedarfsanalyse ist zu prüfen, ob und in welcher Form diese Bedienungslücke geschlossen werden kann.	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung des Bedienungsangebotes entlang des benannten Korridors ist wünschenswert, vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar. Auffällig ist jedoch, dass einige Linien im Marsberger Raum mit Ausrichtung auf das Mittelzentrum hinsichtlich ihrer zeitlichen Ausprägung am Samstag nicht mehr den heutigen Lebensgewohnheiten

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				der Menschen im Kreisgebiet entsprechen. Diese Linien sollen im Zuge der Umsetzung der Maßnahme HSK-1 „Harmonisieren der Betriebszeiten am Samstag“ näher untersucht und ggf. hinsichtlich ihres Bedienungszeitraums angepasst werden (vgl. Maßnahme HSK-1, Kapitel 9.2.1).
		1.5.18 Linie 497 / Marsberg – Obermarsberg – Giershagen Bzgl. dieser Anbindung bestehen insbesondere an Sonn- und Feiertagen sowie am Samstagnachmittag gravierende Anbindungsmängel. In Verbindung mit einer Bedarfsanalyse ist zu prüfen, ob und in welcher Form diese Bedienungslücke geschlossen werden kann.	Kenntnisnahme	siehe Ausführungen unter Punkte 1.5.17
	Kap. 6.8 Bewertung der Haltestelleninfrastruktur:	1.5.19 In Tabelle 49 (S. 163) des Entwurfes für den Nahverkehrsplan wird darauf hingewiesen, dass die bauliche Ausgestaltung der Bushaltestelle am Verknüpfungspunkt Bahnhof Marsberg Defizite aufweist. Auf die Benennung der Mängel folgt keine Ableitung von konkret zugeordneten Maßnahmen, um den derzeit nicht zufriedenstellenden Zustand für die Zukunft abzustellen.	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil des NVP wird in Kapitel 4.3.10 ein Anforderungskatalog zur infrastrukturellen Ausstattung an Bushaltestellen im Hochsauerlandkreis entwickelt. Als Aufgabenträger ist der HSK vordergründig für die Planung (Planungsgebot) der Haltestelleninfrastruktur zuständig und kann als solcher Standards und Kriterien für den Haltestellenausbau definieren, die Umsetzung liegt jedoch in der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Im Maßnahmenkonzept (Kapitel 9.3.1) ist darüber hinaus eine Maßnahme zum barrierefreien Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen hinterlegt. In enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Kommunen wurde

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				eine Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen entwickelt. Der Bahnhof in Marsberg wurde mit Priorität „A“ bewertet (vgl. Anlagenband I, Tabelle 7).
		1,5.20 In Kapitel 9.3.1. (S. 229) ist als allgemeine Zielsetzung der barrierefreie Ausbau von Verknüpfungspunkten vorgesehen. Es ist zu prüfen, inwiefern entsprechend der Zielsetzung des Hochsauerlandkreises ein barrierefreier Ausbau durch Förderprogramme unterstützt werden kann.	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeit für die Infrastrukturförderung liegt beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).
	Kap. 9.2.1 Maßnahmen:	1,5.21 Neustrukturierung Ringlinie Westheim – Oesdorf – Meerhof – Essentho Die Neustrukturierung der Ringlinie Westheim – Oesdorf – Meerhof – Essentho wurde bereits umgesetzt. Informationen über die Frequenz der Inanspruchnahme dieses Bedienungsangebotes liegen noch nicht vor.	Kenntnisnahme	-
		1,5.22 Harmonisieren der Betriebszeiten am Samstag Als konkrete Maßnahme ist in Tabelle 60 (S. 217) die Harmonisierung der Betriebszeiten von Linien im Marsberger Raum an Samstagen vorgesehen. Der Ansatz zur Harmonisierung der Betriebszeiten am Samstag wird begrüßt. Diese sollte unbedingt in Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Marsberg erfolgen. Es wird ein dichteres Bedienungsangebot zu den Vor- und Nachmittagsstunden empfohlen.	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit allen Beteiligten.
		1,5.23 Überprüfung des Bedienangebotes in den Randzeiten Linie 495 (Marsberg – Erlinghausen) und Linie 498 (Stadtverkehr Marsberg) Im Entwurf des Nahverkehrsplans wird angeregt, die Linien 495 (Marsberg-Erlinghausen) und 498 (Stadtverkehr Marsberg) auf eine bedarfsgerechte Bedienung umzustellen (vgl. Tabelle 61, S. 216). Aus Sicht der Verwaltung der Stadt Marsberg sollen die Linien als konstantes Regelangebot aufrechterhalten bleiben. Insbesondere Senioren, welche vielfach nicht über digitale Informationsmöglichkeiten verfügen, zeigen sich in der Praxis unsicher in der Inanspruchnahme	Kenntnisnahme	Die Maßnahme HSK-2 beinhaltet eine kontinuierliche Überprüfung des Bedienungsangebotes in den Randzeiten. Bei besagten Linien handelt es sich um Gutachternvorschläge für kurzfristig umzusetzende <u>Prüfungen</u> . Hinweis: Potenzielle Angebotsanpassungen und -umstellungen erfolgen in enger Abstimmung mit allen Beteiligten.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		eines bedarfsorientierten Angebotes.		
	Kap. 9.2.2 Prüfaufträge:	1.5.24 Die von der Stadt Marsberg vorgeschlagenen Anregungen und Hinweise sind als Prüfaufträge zur Optimierung des Versorgungsangebotes der Bevölkerung zu verstehen.	Kenntnisnahme	-
	Kap. 9.2.4 Anregungen zu Ausweitungen im Freizeitverkehr:	1.5.25 Neben den im Entwurf des Nahverkehrsplans bereits erfassten Anregungen werden an dieser Stelle weitere Ausweitungen des Bedienungsangebotes im Freizeitverkehr vorgeschlagen:	-	-
		1.5.26 Einrichtung eines Nachtverkehrs an Wochenenden im Stadtgebiet von Marsberg. Derzeit existiert in Marsberg kein Angebot zur Erreichbarkeit der Stadtteile in den Abend- und Nachtstunden an Wochenendtagen. Dieses Defizit wurde insbesondere von der Gruppe der jungen Erwachsenen bemängelt. Es ist unklar, ob tatsächlich Bedarf für eine regelmäßige Verbindung zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen besteht. Es ist zu prüfen, ob bereits die Bereitstellung eines bedarfsorientierten Angebotes (z. B. Anrufsammeltaxi) den Anforderungen genügt. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Möglichkeiten der Einrichtung von veranstaltungsbezogenen Sonderverkehren zu prüfen. Denkbar ist die Einrichtung einer flexiblen Sonder-ringlinie zu festen Traditionsveranstaltungen (Schützenfeste / Karneval / Weihnachtsmarkt / Kirmes).	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung	Vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume ist eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Freizeit- bzw. im Nachtverkehr zwar wünschenswert, aktuell wirtschaftlich aber leider nicht darstellbar. Die Einrichtung von veranstaltungsbezogenen Sonderverkehren soll jedoch im Rahmen von über den NVP hinausgehenden „Mobilitätsprojekten“ mit berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 7.2).
		1.5.27 Einrichtung einer Nachtverkehrs an Wochenenden zum Oberzentrum Paderborn. Im Entwurf des Nahverkehrsplans wird festgestellt, dass der Freizeitverkehr einen Wachstumsmarkt in den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung darstellt. Analog zur Einrichtung eines Nachtverkehrs innerhalb des Stadtgebietes wird die Einrichtung eines Nachtverkehrs an Wochenenden zum Oberzentrum Paderborn empfohlen. Auch hier ist zunächst zu prüfen, ob die Einrichtung einer regelmäßigen Verbindung wirtschaftlich darstellbar ist. Alternativ ist die Herstellung eines attraktiven Verbindungsangebotes als Sonderverkehr zu überregional bedeutsamen Veranstaltungen (Liborikirmes / Weihnachtsmarkt) zu prüfen.	Kenntnisnahme	Vgl. Ausführungen unter Punkt 1.5.26

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kap. 9.3.1 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb / Allgemein	1.5.28 Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen. In Tabelle 70 (S. 227/228) wird vorgeschlagen, im Bereich der Haltestelle Westheim-Mitte die Infrastruktur für eine Bike-and-Ride-Anlage auszubauen, um die Versorgungssituation des Wohngebietes Hoppenberg zu verbessern. Der Ansatz ist zunächst zu begrüßen. Gleichzeitig bedarf es einer ausreichenden Berücksichtigung der individuellen topographischen Situation. Die Erreichbarkeit des Wohngebietes ist von der Haltestelle Westheim-Mitte aus mit einem Fahrrad ohne motorisierte Unterstützung aufgrund der Höhendifferenz kaum gegeben. Bei Einrichtung einer Bike-and-Ride-Station ist eine diebstahlsichere Unterbringung der Fahrräder zu gewährleisten.	Kenntnisnahme	-
	Kap. 9.3.2 Infrastrukturmaßnahmen mit lokalem Bezug	1.5.29 In Kapitel 9.3.2 werden Maßnahmen zur Aufwertung bzw. Modernisierung von Haltepunkten erfasst. Auch an den Haltepunkten der RE17 im Stadtgebiet von Marsberg (insbesondere an den Bahnhöfen in Westheim und Beringhausen) ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität dringend notwendig. Zum einen muss das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Nutzer durch eine offene Gestaltung der Bahnsteige gesteigert werden (mehr Beleuchtung / deutlicher Rückschnitt von Gehölzen). Zum anderen ist der Komfort an den Haltepunkten für Berufspendler zu steigern (Errichtung von Park-and-Ride-Parkplätzen und einer überdachten und diebstahlsicheren Fahrradstation).	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet ist vordergründig für die Planung (Planungsgebot) der Haltestelleninfrastruktur zuständig. Im Anforderungsprofil des NVP wird in Kapitel 4.3.10 ein Anforderungskatalog zur Ausstattung an Bushaltestellen im Hochsauerlandkreis entwickelt. Zuständig für die Umsetzung sind die jeweiligen Straßenbaulastträger. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL. Die Anregung zur Steigerung des Sicherheitsempfindens wird an den NWL weitergeleitet.
1.6 Stadt Olsberg		1.6.1 „Der Rat nimmt die Sachdarstellung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, sich dafür einzusetzen, dass im ÖPNV-Angebot für die Bevölkerung der Stadt Olsberg keine Ver-	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		schlechterung eintritt.“		
		1.6.2 Unabhängig vom Ratsbeschluss möchte ich Ihnen jedoch zu einzelnen Positionen nachstehende Hinweise geben und um Korrektur im Entwurf des NVP bitten:	Kenntnisnahme	-
	Seite 136	1.6.3 In der Tabelle 42 wird darauf hingewiesen, dass es Defizite am Verknüpfungspunkt Olsberg, Bigge für den RE57 gibt. Durch die Direktverbindung der RE57 ab Brilon Stadt ist dieses Defizit behoben worden.	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird. Zum besseren Verständnis wird die bestehende Fußnote 84 jedoch wie folgt umformuliert: alt: <i>„Planung SPNV Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stunden.“</i> Neu: <i>„Mit Realisierung des SauerlandNetzes ab Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stunden.“</i>
	Seite 143	1.6.4 In der Tabelle 45 wird darauf hingewiesen, dass es Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für die Linie S30 gibt, da an der Hauptstraße ein VZ 206 angeordnet wurde. Dieses Defizit ist behoben, da an der genannten Stelle im April 2018 ein Kreisverkehr in Betrieb gegangen ist.	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen, es wird eine aktualisierende Fußnote ergänzt. Vgl. Punkt 1.6.3.
	Seite 169	1.6.5 In der Tabelle 49 wird die Haltestellenausstattung bewertet. Die im NVP dargestellte Situation zur Haltestelle Ruhrstraße zeigt eine Ersatzhaltestelle	Berücksichtigung	Die Bewertung der Haltestelle Olsberg, Ruhrstraße wird aktualisiert.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		während der Baumaßnahme in der Ruhrstraße. Die IST Situation stellt sich wie folgt (<i>Bezug: Fotos; die Redaktion</i>) dar und weist keine Defizite auf.		
	Seite 182	1.6.6 Es wird auf ein geplantes Nacht-AST für Brilon und Olsberg hingewiesen. Das Nacht-AST Brilon und Olsberg ist seit dem 01.04.2017 bereits in Betrieb.	Berücksichtigung	Die Angabe wird aktualisiert.
1.7 Stadt Schmallenberg		1.7.1 Positiv wird die Entwicklung bei den im Stadtgebiet verkehrenden Schnellbuslinien zur Kenntnis genommen. Die Schnellbuslinien S90 Meschede – Schmallenberg, S40 Niedersfeld – Winterberg – Schmallenberg und die Schnellbuslinie SB9 Altenhundem – Lennestadt bieten ein gutes/ zufriedenstellendes Bedienungsangebot entlang der Hauptachsen. Die Schnellbuslinien S90 nach Meschede, SB9 nach Lennestadt und S40 nach Winterberg sind mit den Anschlüssen an den Schienenpersonennahverkehr in Altenhundem, Meschede und Winterberg für die ÖPNV-Erschließung der Stadt Schmallenberg besonders wichtig. Aus diesem Grunde wird die Maßnahme zur Ausweitung des Bedienungszeitraumes an Werktagen aber auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen durchgängig mit einer zufriedenstellenden Taktung bis in die späten Abendstunden bis 22 Uhr als positiv gewertet und ausdrücklich unterstützt.	Kenntnisnahme	-
		1.7.2 Des Weiteren wird auch die als Maßnahme im Nahverkehrsplan formulierte Neustrukturierung des ÖPNV-Angebotes mit Einführung der Linie R69 zwischen Schmallenberg und Eslohe mit einer zufriedenstellenden Taktung sowohl an Werktagen als auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen befürwortet.	Kenntnisnahme	-
		1.7.3 In der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan wird unter Punkt 3.4.2.1 „Grundstruktur des Liniennetzes“ aufgeführt, dass der Schülerverkehr im Hochsauerlandkreis mit wenigen Ausnahmen in den Linienverkehr integriert ist. Für den Bereich der Stadt Schmallenberg wird im Hinblick auf die Bedienung der Schulstandorte Berghausen mit Teilstandort Dorlar und Bödefeld dringender Handlungsbedarf gesehen, die Schülerbeförderung dieser Schulstandorte im Rahmen einer Neustrukturierung in den Linienverkehr zu integrieren.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ist zuständig für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung im Nahverkehrsraum (§ 8 Abs. 3 PBefG). Zuständig für die Beförderung der Schüler sind die Schulträger. Für Grund- und

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				weiterführenden Schulen sind dies in NRW im Wesentlichen die Kommunen.
		1.7.4 Im Übrigen werden die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes formulierten weiteren Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsprojekte seitens der Stadt Schmallenberg in Abwägung von Machbarkeit/ Durchführbarkeit und Finanzierbarkeit akzeptiert.	Kenntnisnahme	-
1.8 Stadt Winterberg		1.8.1 in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 13.11.2018 wurde umfassend über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Hochsauerlandkreises für die Jahre 2019-2023 beraten. Die entsprechende öffentliche Verwaltungsvorlage 103/2018 liegt für weitergehende Informationen zu Ihrer Kenntnis diesem Schreiben bei. Auf dieser Grundlage erfolgte die Beratung und Beschlussfassung im Haupt- und Finanzausschuss. Die Verwaltung wurde nach Abschluss der Beratungen beauftragt, folgende Stellungnahme abzugeben:	Kenntnisnahme	-
	Anforderungen an den Schülerverkehr	1.8.2 Ein weiterer Lösungsansatz, eine möglichst kreisweite abgestimmte Planung der beweglichen Ferientage zu erzielen, wird auf Anfrage der Verwaltung bei den Schulen als eher kritisch angesehen. Dies deswegen, weil die Festlegung durch die jeweiligen Schulpflegschaften erfolgen muss und damit ein hoher Abstimmungsbedarf verbunden wäre. Hier bleibt die weitere Entwicklung abzuwarten. Dieser Auffassung schließt sich der Haupt- und Finanzausschuss an. Der Haupt- und Finanzausschuss fordert die Verkehrsbetriebe auf, trotz veränderter Rahmenbedingungen bezüglich des demographischen Wandels, der sinkenden Schülerzahlen und den Veränderungen in der Schullandschaft, den Schülerverkehr bestmöglich durchzuführen und nur im Ausnahmefall eine Beförderung per Schülerspezialverkehr in Betracht zu ziehen. Dies deswegen, weil mit der Durchführung von Schülerspezialverkehr höhere finanzielle Herausforderungen für die Kommunen verbunden sind.	Kenntnisnahme	Der Schulverkehr ist nicht direkt Thema des NVP, sondern ist im Wesentlichen Tagesgeschäft des zuständigen Verkehrsunternehmens in Abstimmung mit dem Schulträger. Die Anregungen werden an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
	Bereich Barrierefreier ÖPNV	1.8.3 In Bezug auf die Zielsetzungen „Barrierefreier ÖPNV“ im Entwurf des „Nahverkehrsplan Hochsauerlandkreis“ ist anzumerken, dass seitens der Stadt Winterberg schon der Zentrale Omnibusbahnhof am Bahnhof Winterberg in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		im Hochsauerlandkreis barrierefrei hergestellt worden ist.		
		1.8.4 Die Bushaltestellen „Pforte Winterberg“ sind Teil eines Förderantrages, den die Stadt Winterberg im vergangenen Jahr beim Nahverkehr Westfalen-Lippe für einen barrierefreien Umbau gestellt hat und für den jetzt ein Förderbescheid erteilt worden ist. Diese und die weiter bewilligten Maßnahmen in Winterberg (Bereich „Waltenberg“, „Gymnasium“ und „Siedlinghausen (Ortsmitte)“) sollen im kommenden Jahr mit entsprechenden Zuschüssen des NWL umgesetzt werden. Schließlich wurde in diesem Jahr der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im Bereich „Steinkamp Niedersfeld“ für eine Förderung angemeldet.	Kenntnisnahme	-
		1.8.5 Insgesamt sind damit die für den ÖPNV besonders wichtigen Haltestellen in nächster Zeit für einen barrierefreien Ausbau vorgesehen.	Kenntnisnahme	-
		1.8.6 Anschließend gilt es, die im Entwurf des „Nahverkehrsplan Hochsauerlandkreis“ genannten Haltestellen Grönebach, Hildfeld, Silbach und Züschen zu priorisieren und für eine Förderung anzumelden sowie sukzessive den weiteren Ausbau von Haltestellen weiter zu verfolgen. Der Haupt- und Finanzausschuss legt insoweit Wert darauf, dass im Rahmen des laufenden Beteiligungsverfahrens hier keine inhaltlichen Änderungen einschließlich der gewählten Anforderungen und Kriterien für Barrierefreiheit etc. im Nahverkehrsplan vorgenommen werden.	Kenntnisnahme	-
	Ausweitung des Bedienungsangebotes im Spätverkehr mit Ausrichtung auf die Höhendörfer:	1.8.7 Der Haupt- und Finanzausschuss sieht die zusätzlichen Fahrten am Wochenende aus und in die Höhendörfer als positiv an. Der Haupt- und Finanzausschuss legt jedoch Wert darauf, dass die zusätzlichen Fahrten ganzjährig durchgeführt und das Angebot nicht auf die Winter- und Sommerferien begrenzt werden.	Kenntnisnahme	Die Maßnahme WIN-2 wurde bereits zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 als ganzjähriges Angebot umgesetzt.
	Verbindung der R 28 von Winterberg nach Bad Berleburg	1.8.8 Der Haupt- und Finanzausschuss findet es positiv, dass der derzeitige Status quo der Verbindung der R28 von Winterberg nach Bad Berleburg erhalten bleibt. Darüber hinaus bitten die Ausschussmitglieder, dass die im Entwurf des Nahverkehrsplanes	Kenntnisnahme	Die Maßnahme ist Bestandteil des NVP 2016 des Kreises Siegen-Wittgenstein. Dieser ist auch Aufgabenträger für die Linie R28.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		2019-2023 angesprochene Ausdehnung des Bedienungszeitraums erfolgt und zwar wie beschrieben kurzfristig in den Randlagen nur von Winterberg bis Hoheleye und Girkhausen nach Bad Berleburg ggf. als Taxibus.		
	Finanzielle Beteiligungen beim Skibus und bei der Sauerland-Card	1.8.9 Tourismusdirektor Michael Beckmann hat den Hochsauerlandkreis bereits im Vorfeld der Beratungen im Haupt- und Finanzausschuss darauf hingewiesen, dass die nicht unerheblichen finanziellen Beteiligungen bei den Produkten Skibus und Sauerland Card angemessen erwähnt werden müssten. Insoweit finden die Ausschussmitglieder die bereits von Herrn Beckmann avisierten Änderungen, diese im Nahverkehrsplan auch darzustellen, nämlich dass es sich bei dem Skibus um ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Winterberg und der RLG handelt, das erstmals im Projekt mobil4you thematisiert wurde und dass es sich bei der Sauerland Card um ein durch die Touristik-Gesellschaften finanziertes Angebot handelt, positiv.	Berücksichtigung	Im NVP wird in Kapitel 7.2 ergänzt, dass der SkiBus ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Winterberg und der RLG ist, welches erstmals im Projekt „mobil4you“ thematisiert wurde. In Kapitel 7.4 wird zudem ergänzt, dass die SauerlandCard ein durch die Touristik-Gesellschaften finanziertes Angebot ist.

2. Verkehrsunternehmen				
Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
2.1 WB Westfalen Bus GmbH	zu Teil 1 – Nahverkehrsplan Textteil:			
	Seite 14: Maßnahmenkonzepte benachbarter Nahverkehrspläne	<p>2.1.1 Im NVP des Landkreises Waldeck-Frankenberg (2014 – 2019) wird für die WB-Linie 382 eine Erweiterung des Fahrtenangebotes an Werktagen und die Einführung eines Wochenendangebotes aufgeführt. Diese Leistungen sind u.E. inzwischen erbracht und entsprechen dem heutigen Status Quo – s. a. Liniesteckbrief Entwurf NVP für den HSK. Mit Aktualisierung des NVP für den Nachbarkreis sollte diese Forderung entfallen. Im vorliegenden Entwurf fehlt der Hinweis – bereits umgesetzt. Gleiches gilt für die Anmerkungen zur Linie 486 Bontkirchen – Brilon. Mit der Taktanforderung für die Linie S80 aus dem NVP des Nachbargaufgabenträgers nph könnten sich Konsequenzen für die Vertaktung und das Fahrtenangebot der RLG-Linie 481 ergeben. Im Liniesteckbrief wird auf die nph-Vorgabe nicht eingegangen. So entstehen möglicherweise „Taktlöcher“ bzw. Parallelfahrten im größeren Umfang.</p>	Kenntnisnahme	Das heutige Angebot der Linie 481 soll auch zukünftig erhalten bleiben. Eine Abstimmung der Verkehre wird Gegenstand des Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des Liniensbündels 6 Paderborner Hochfläche durch den nph sein.
	Seite 49: Ableitung der zentralen Handlungsfelder	<p>2.1.2 In der Aufzählung der einzelnen Handlungsfelder fehlt u. E. eine bessere Definition des ab Seite 235 beschriebenen Handlungsfeldes Fahrgastinformation, Service, Marketing und Sicherheit. Hier sollte die Verbesserungsnotwendigkeiten in Bezug auf Einrichtung von Beratungs- und Vorverkaufsstellen und Servicezentralen und den zu erhaltenden direkten Kontakt zum Fahrgast benannt werden.</p>	Kenntnisnahme	In diesem Kapitel werden die zentralen Handlungsfelder des Hochsauerlandkreises für die nächsten Jahre formuliert. Eine Konkretisierung erfolgt bei der Definition der Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 4.3).
Seite 73: Anschlüsse an Verknüpfungspunkten	<p>2.1.3 Die für den Bus-Bus-Umstieg hier vorgegebenen maximalen Umsteigezeiten von 7 bzw. 10 Minuten halten wir für einige wenige Standorte in Anbetracht von Verkehrsspitzen und Witterungseinflüssen für recht ambitioniert, wenn auch wünschenswert. Dabei sind für die Vielzahl der benannten Verknüpfungspunkte diese Umsteigezeiten ja bereits im Status Quo gelebte Praxis und daher unkritisch. Bei Ihrer Bewertung wird dieses ja auch nicht als vor-</p>	Kenntnisnahme	Im NVP wird ausdrücklich definiert, dass „Abweichungen von den dargestellten Anforderungen im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden können.“ (vgl. Kapitel 4.3,2 bzw. Kapitel	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		dringliches Handlungsfeld herausgestellt, die gewählte Definition dieser Obergrenze würde allerdings keine lokalen (begründeten) Ausnahmen zulassen.		4.3.7, Unterpunkt „Anschlüsse an Verknüpfungspunkten“).
	Seite 85 Richtwerte für maximale Besetzung der Fahrzeuge	2.1.4 Die Bedeutung und Anzahl von kleineren Fahrzeuggrößen (Bullis, Klein- und Midibusse) steigt durch die Angebote von bedarfsgesteuerten Verkehren aber auch über den Einsatz auf Regellinien insbesondere im innerörtlichen Verkehr deutlich an. Hier gibt es zwar bauartbedingt die unterschiedlichsten maximalen Besetzungszahlen, trotzdem sollten diese Fahrzeuge, möglicherweise mit dem Hinweis – bauartbedingt –, in dieser Auflistung ergänzt werden.	Berücksichtigung	Aktuell werden im Hochsauerlandkreis maßgeblich Standardlinienbusse und Standardliniengelenkbusse zur Abwicklung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt (rund 90%). Aus diesem Grund und aufgrund dessen, dass – wie der Verfasser auch feststellt – die max. Besetzungszahlen bei Klein- und Midibussen bauartbedingt stark voneinander abweichen können, hat der Aufgabenträger darauf verzichtet, hier Richtwerte zu definieren.
	Seite 88 Information und Vertrieb über Telefon und Internet	2.1.5 Von der hier benannten Bindung an „Die Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ weichen wir derzeit mit dem Einsatz des DB Regio – Kundendialogs in Münster bereits ab. Die hier formulierte Forderung nach Einheitlichkeit schließt unternehmensinterne (oder auch gemeinsame) Alternativen, die ja durchaus eine deutlich höhere Qualität und damit einen besseren Nutzen für den Kunden haben können, aus. Möglicherweise kann über ein verpflichtendes Zeitfenster und über die Vorgabe einer unternehmensübergreifenden Kundeninformation (Beauskunftung auch unternehmensfremder Daten) die „Schlaue Nummer“ als Minimalforderung oder Rückfallebene definiert werden. Die von Ihnen an anderer Stelle gewünschte individuelle Kundenbetreuung (egal ob persönlich oder telefonisch) ist mit aufbereiteten Unterlagen dadurch vielleicht in noch besserer Qualität leistbar.	Berücksichtigung	Die Formulierung in Tabelle 32, Kapitel 4.3.14 wird wie folgt angepasst: <i>„Information per Telefon:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Für die telefonische Kundeninformation wird mindestens die landesweit einheitliche „Die Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ eingesetzt.</i> <i>[...]“</i>
	Seite 92: Anforderungen an Printmedien	2.1.6 Die aktuelle Konstellation mit einer abgestimmten Aufgaben- und Finanzierungsverteilung und den bisherigen Fördermöglichkeiten entspricht im Prinzip den hier benannten Anforderungen. Der ja durchaus gewünschte Erhalt eigenwirtschaftlicher Angebote bei kommenden Verfahren kann diese aktuellen Regelungen in Zukunft jedoch gefährden. Auf Seite 247 beim Thema Finanzierungskonzept unterstellen Sie auf Grund der demografischen Veränderun-	Kenntnisnahme	Das Anforderungsprofil definiert die Vorstellungen des Aufgabenträgers an die zukünftige Gestaltung des ÖPNV. Hierzu gehört auch der Erhalt der hochwertigen Printmedien. Abweichungen von den dargestellten Anforderungen

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		gen einen kontinuierlichen Rückgang des Leistungsvolumens, um weiterhin eine Finanzierung des Gesamtangebotes zu ermöglichen. Auch wenn für die Printmedien die alleinige Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen nicht explizit benannt ist, sollten zumindest gemeinsam abgestimmte Veränderungen zugelassen werden. Dies könnten Anpassungen, wie die Reduzierung auf möglicherweise nur noch 2-3 Fahrplanhefte für den Hochsauerlandkreis oder der Entfall von Pocket-Foldern sein und u. E. vor anderen Qualitäts- oder Angebotsreduzierungen diskutiert werden.		können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden (vgl. Kapitel 4.3.2) Hinweis 1: Die im NVP definierten Anforderungen an die Fahrgastinformation basieren auf einem intensiven Abstimmungsprozess, an dem auch die Verkehrsunternehmen beteiligt waren. Hinweis 2: Es sei darauf hingewiesen, dass der Aufgabenträger keinen kontinuierlichen Rückgang des Leistungsvolumens im ÖPNV unterstellt. Zwar werden richtigerweise die erwarteten Entwicklungen der Kosten- sowie der Einnahmensituation im ÖPNV dargestellt, es wird jedoch zudem darauf aufmerksam gemacht, dass weitere, über die im NVP hinausgehende Angebotsanpassungen, ein großes Risiko überproportionaler Fahrgastrückgänge bergen (vgl. Kapitel 9.5.3, letzter Absatz).
	Seite 95: Anforderungen an den Schülerverkehr	2.1.7 In der Aufzählung der geänderten Rahmenbedingungen bei der Schülerbeförderung wird zwar auf die Ausweitung von Ganztagsunterricht u. Ä. eingegangen, die Ausweitung von Stundenplänen/ -rastern oder geänderte Schulstundenzeiten (60 oder 67,5 Minuten) führen vielfach zu einer erhöhten Anzahl von Schulendzeiten je Schule. An einzelnen Standorten ergeben sich durch die unterschiedlichen Schulformen dann bis zu 8 Rückfahrwünsche pro Tag und Richtung. Diese Wünsche/ Forderungen lassen sich mit dem Regelverkehr (insbesondere bei vertakteten Angeboten) kaum koordinieren und realisieren. Bei den Lösungsansätzen sollten diese Abhängigkeiten und die zwingend erforderlichen frühzeitigen Abstimm-	Kenntnisnahme	Der Schulverkehr ist nicht direkt Thema des NVP, sondern ist im Wesentlichen Tagesgeschäft des zuständigen Verkehrsunternehmens in Abstimmung mit den Schulen und dem Schulträger. Im NVP werden lediglich wichtige Rahmenbedingungen sowie die Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr beschrieben.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		mungen deutlicher herausgestellt werden und möglicherweise auch die Grenzen der Anpassungsmöglichkeiten formuliert werden. In anderen Nahverkehrsplänen wird beispielsweise eine Höchstanzahl von Rückfahrten festgeschrieben (auch wenn wir diese Lösung nicht für zielführend erachten).		
	Seite 100: Qualitätsfestlegung	2.1.8 Die Festlegung einer Qualitätsvereinbarung im Rahmen zukünftiger wettbewerblicher Verfahren und Vergaben begrüßen wir ausdrücklich. Die darin festzulegenden Kontrollen und Dokumentationen sollten vom Umfang her aber für die Verkehrsunternehmen mit überschaubaren Kapazitäten zu leisten sein, da sich hier eine „Überregelung“ sehr stark auf die Wirtschaftlichkeit auswirken wird.	Kenntnisnahme	-
	Seite 188: Mobilitätspaten / Busbegleiter	2.1.9 Der Bereich „Reisendenqualifikation/ Zugangshemmnisse zum ÖPNV“ spielt u. E. eine sehr wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung des ÖPNV im ländlichen Raum. Die Vielfalt im Bereich Tarif und sich ständig erweiternde Vertriebsmöglichkeiten, der gewöhnungsbedürftige Zugang der Kunden zu bedarfsgesteuerten Angeboten, der weiterhin vorhandene Bedarf nach einer persönlichen Beratung vs. Onlineauskunft und -vertrieb sind nur einige Beispiele, wie schwer möglichen Neukunden, aus einem weiterhin von intensiver Pkw-Nutzung geprägten Raum, der Zugang zu unseren Angeboten gemacht wird und wie wichtig hier eine möglichst einfache und transparente Kundeninformation auch auf Dauer ist. Dafür sind neben lokalen Mobi-Stationen und Vorverkaufsstellen mit Beratung auch die Mobilitätspaten und Busbegleiter von entscheidender Bedeutung. Aus unserer Sicht sollte das Thema Abbau (informeller) Zugangshemmnisse zum ÖPNV als ein separates zentrales Handlungsfeld definiert werden und in der Auflistung ab Seite 49 neben dem bereits o. g. Thema Kundeninformation mit aufgeführt und herausgestellt werden.	Kenntnisnahme	In Kapitel 4.1.11 werden die zentralen Handlungsfelder des Hochsauerlandkreises für die nächsten Jahre formuliert. Eine Konkretisierung erfolgt bei der Definition der Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 4.3).
	Seite 217: Ausweitung der Schnellbuslinien von besonderer regionaler Bedeutung	2.1.10 Die eventuelle Möglichkeit durch Einsatz von Fördermitteln eine bessere und attraktivere Vernetzung der schienenfernen Räume zu erreichen wird in vielen Landkreisen in NRW seit geraumer Zeit diskutiert. Die hier gewählte Formulierung lässt noch keinen Rückschluss auf die mögliche Integration bzw. Überlagerung in den betroffenen Linienbündeln zu. Eine klare wettbewerbliche Abgrenzung und eindeutige Regelungen zur Einnahmeaufteilung zum	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Schutz und zur Sicherung der heute kleinräumigen Erschließung müssen dabei unbedingt gewährleistet sein aber nicht im vorliegenden NVP-Entwurf geregelt werden.		
	Seite 225: Ausweitung Wochenendangebot	2.1.11 Hier wird als Lösungsansatz die Ausweitung von BürgerBus-Angeboten benannt. In anderen Verkehrsräumen gibt es genügend Beispiele einer weitaus engeren Verknüpfung von Bürgerbus- und Regelangeboten, im Hochsauerlandkreis fehlt insbesondere eine bessere tarifliche Integration der BB-Vereine. Sollten hier Veränderungen/ Verbesserungen möglich sein, ließen sich in einigen Teilverkehrsräumen deutlich besser vernetzte Strukturen entwickeln. Daher empfehlen wir (hier am Beispiel der Wochenendverkehre) die Integration der Bürgerbusverkehre in den vorhandenen Regelverkehr auch aus Sicht des Hochsauerlandkreises weiter voran zu treiben und entsprechende Maßnahmen/ Ziele in diesen NVP mit aufzunehmen.	Kenntnisnahme	Im Zuge der aufgabenträgerübergreifenden Betrachtung des Themas „Mobilitätsprojekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV“ (Kapitel 7) werden auch Möglichkeiten der besseren Verzahnung zwischen ehrenamtlichen Angeboten und regulären ÖPNV-Angeboten geprüft.
	Zu Teil 2: Anlagenband 1 – Tabellen u. Liniensteckbriefe			
	Linie R21	2.1.12 Die vorgeschlagene planerische Neuordnung des Angebots in Verbindung mit der Linie 434 ist auch im Sinne der WB.	Kenntnisnahme	-
	Linie R71	2.1.13 Änderungen an WE abhängig von derzeitigen betrieblichen Strukturen, in Bezug auf Anschlussverbesserungen so sinnvoll.	Kenntnisnahme	-
	Linie 434/435	2.1.14 s. o. – Kleinbuseinsatz siehe abschließende Bemerkung.	Kenntnisnahme	Vgl. Ausführungen unter Punkt 2.1.17
	R74 / R75	2.1.15 Die dort genannten Maßnahmen sind u. E. bereits seit Juli 2018 umgesetzt. Möglichst als Klammervermerk in den Liniensteckbriefen ergänzen.	Berücksichtigung	Die Liniensteckbriefe werden redaktionell ergänzt.
	Linie 497	2.1.16 Die geforderte Ausweitung des Angebotes zwischen Marsberg und Giershagen erfordert möglicherweise eine komplette Überplanung gemeinsam mit der Linie 397. Die Mo-Fr-Leistung halten wir dabei für sinnvoll, statt einer stündlichen Erschließung an Samstagen reicht u. E. ein 120-minütiges Angebot aus.	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis bedankt sich für den Hinweis und behält sich vor, die zukünftigen Entwicklungen zu beobachten und ggf. auf sich ändernde Bedarfe zu reagieren.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		2.1.17 Am Beispiel der Linie 434 soll gezielt der Einsatz eines Kleinbusses geprüft werden. Die hier im Nahverkehrsplan benannte, erwartete Entwicklung durch den demografischen Wandel und weitere Marktveränderungen werden höchstwahrscheinlich auch Veränderungen von Fahrzeuggrößen in anderen Bereichen und damit einhergehend auch Abstimmungen über Netzveränderungen sinnvoll und notwendig machen. Hier bereits Linien zu benennen, die im Bereich der aktuellen Laufzeiten geprüft und möglicherweise auch verändert werden sollen, ist hier wenig zielführend und derzeit gar nicht möglich. Trotzdem sollte diese Möglichkeit mit der daraus resultierenden Abstimmungsverpflichtung im NVP mit aufgenommen werden. Dabei geht es weniger um den Fahrzeugeinsatz – hier passen auch Kleinbusse in die vorgegebenen Fahrzeugklassifizierungen – sondern vielmehr um damit einhergehende (eher geringfügige) mögliche Netzveränderungen. Die Hauptachsen werden davon sicher nicht berührt sein.	Kenntnisnahme	Die Prüfung des Fahrzeugeinsatzes bietet dem Unternehmen die Möglichkeit, Kosten zu senken. Bei negativem Prüfergebnis erfolgt keine Anpassung des Fahrzeugkonzeptes. Eine Überprüfung des Netzes zwischen Sundern und Arnsberg wird im Kapitel 9.2.2 im Prüfauftrag SU-1 explizit berücksichtigt.
2.2 RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH		2.2.1 Zeitangaben sind aufgrund der Bearbeitungsdauer teilweise überholt und wären anzupassen (z. B. „seit 2017“ statt „ab 2017“).	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird. Zum besseren Verständnis wird jedoch punktuell der Zeitbezug im NVP angepasst.
	S. 8:	2.2.2 Als wichtige Benutzergruppe mit eingeschränkter Mobilität sollten hier vielleicht gerade auch Blinde mit genannt werden; siehe auch Kap. 5.1 auf S. 105.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen.
	Seite 30 Tabelle 8 ÖPNV-Angebot Hochsauerlandkreis:	2.2.3 ggf. Auswirkungen Betreiberwechsel Linienbündel Soest-West, Olpe-Nordost und Siegen-Ost berücksichtigen bzw. dieses ankündigen: u. a. neue Schnellbuslinie S40 VG Breitenbach (S40) etc.	Kenntnisnahme	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 32:	2.2.4 Der Begriff „Spezialverkehr“ deutet auf freigestellten Verkehr für die Schülerbeförderung hin („Schülerspezialverkehr“); vielleicht sollte hier besser eine andere Begrifflichkeit gewählt werden.	Berücksichtigung	Der Begriff „Spezialverkehr“ wird an dieser Stelle ersatzlos gestrichen.
	Seite 32:	2.2.5 Für TaxiBus und AnrufSammelTaxi sollte statt des Linienweges vielleicht lieber die Haltestellenbedienung als Kriterium gewählt werden (Ein- und Ausstieg an Haltestellen für den TaxiBus, Einstieg an Haltestellen und Ausstieg vor der Haustür beim AST); auch das AST bedient eine Art Linienweg (Linienbandbetrieb), der TaxiBus ist von der Einhaltung eines festen Linienweges befreit (vgl. Tabelle 26 auf S. 75f.).	Berücksichtigung	Die Produktspezifika werden entsprechend angepasst.
	Seite 33:	2.2.6 Konkretisierung bzgl. der Linie R71, um Verwechslungen zu vermeiden: Die RegioBus-Linie Rüthen – Brilon verkehrt saisonal mit einem Fahrradanhänger.	Berücksichtigung	Die Angabe wird redaktionell ergänzt.
	Seite 36:	2.2.7 Übersicht „Besonders nachfragestarke Umsteigehaltestellen“: Haltestelle Niedereimer, Zur Friedrichshöhe hat nach Umsetzung des Linienkonzeptes Arnsberg (Durchbindung Stadtbuslinien C1 + C3) faktisch keine Bedeutung mehr als Umstiegshaltestelle.	Berücksichtigung	Es wird eine erläuternde Fußnote ergänzt. (zudem vgl. Ausführungen unter Punkt 2.2.1)
	Tabellen 11 bis 14:	2.2.8 angegeben sind nicht die Einsteiger pro Jahr sondern pro Verkehrstag Mo.-Fr.	Berücksichtigung	Die Tabellenbezeichnung wird entsprechend redaktionell angepasst.
	Seite 39:	2.2.9 Ggf. ergänzender Hinweis auf die Einstellung der Nachtbuslinie N8 in 2016.	Kenntnisnahme	Die Tabelle 15 stellt die Entwicklung bis 2015 dar und enthält die Hinweise zu Änderungen im Angebot, um die schwankenden Fahrgastzahlen in diesem Zeitraum zu erklären.
	Seite 41:	2.2.10 In der Tabelle 16 für Bestwig die Linien R72 (Ramsbeck) und R73 (Meschede) ergänzen und die Linie 471 entfernen. In der Tabelle 16 Linie 481 bei Brilon Stadt streichen und Linie 498 bei Marsberg streichen.	Berücksichtigung	Die Hinweise werden wie folgt aufgenommen: Die Bezeichnung der Linie 471 wird aktualisiert (Umstellung „R72“ ist im April 2017 erfolgt). Linie R73 wird ergänzt (Neustrukturie-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				rung Ruhr-Achse R73 / R74 und R75 erfolgt). Linie 481 wird beim Bahnhof Brilon Stadt gestrichen. Linie 498 wird beim Bahnhof Marsberg gestrichen.
	Tabelle 31 auf Seite 86:	2.2.11 Das Tragen von Dienstkleidung sollte mindestens als wünschenswert aufgenommen werden; es ist bei allen Konzessionären und allen größeren Auftragsunternehmen gängige Praxis und außerdem zu mindestens bei der RLG Voraussetzung für die Vergabe qualifizierter Busverkehrsleistung an Auftragsunternehmen.	Kenntnisnahme	Das Anforderungsprofil ist ein gemeinsames Kapitel für die NVP des Kreises Soest und des HSK und wurde in intensiven Gesprächen mit allen Beteiligten abgestimmt. Hinweis: An dem intensiven Abstimmungsprozess zum Kapitel 4 (Anforderungsprofil) des NVP waren auch die Verkehrsunternehmen beteiligt.
	Tabelle 35 auf Seite 92:	2.2.12 „Es ist ein Fahrplanbuch unternehmensübergreifend für das gesamte ÖV-Angebot zu erstellen.“; entsprechende Formulierung für Liniennetzpläne. zu Presse: „Presseinformationen sollen je nach Gegebenheit möglichst zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmt und gemeinsam veröffentlicht werden.“	Kenntnisnahme	Vgl. unter Punkt 2.2.11
	Seite 115:	2.2.13 Haltestelle Neheim, Zum Dollberg am Fahrweg der Linien R43, R45 zwischenzeitlich eingerichtet.	Berücksichtigung	Es wird eine Fußnote zur Tabelle 39 ergänzt, in der die neue Haltestelle auf der Werler Straße Erwähnung findet.
	Seite 134:	2.2.14 Direktverbindung Grevenstein – Meschede (Kernstadt) wurde zwischenzeitlich eingerichtet (Linie C4 ab 09.12.2018).	Berücksichtigung	In Kapitel 6.3.2 wird eine entsprechende Fußnote ergänzt.
	Seite 143, Linie S30 in Bigge (Hauptstraße – Stadionstraße):	2.2.15 Hier wurde die Vorfahrtsregelung mit Stopp-Schild zwischenzeitlich durch einen Kreisverkehr ersetzt.	Berücksichtigung	In Kapitel 6.5 wird eine entsprechende Fußnote ergänzt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 149:	2.2.16 DFI-Anzeige Olsberg, Bahnhof fehlt.	Kenntnisnahme	-
	Seite 174:	2.2.17 Vertrieb: Vorverkauf in den Stadtbüros Neheim und Hüsten zwischenzeitlich eingestellt.	Berücksichtigung	Die Angabe wird aktualisiert.
	Seite 175:	2.2.18 Internetseite ruhr-lippe-tarif.de nicht mehr existent, jetzt westfalentarif.de.	Berücksichtigung	Die Angabe wird aktualisiert.
	Seite 177, 4. Absatz:	2.2.19 Der letzte Nahverkehrsplan für den Hochsauerlandkreis stammt von 2009.	Berücksichtigung	Die Angabe wird überarbeitet.
	Seite 205 Maßnahme MES-2:	2.2.20 Ggf. Hinweis dahingehend, dass die Haltestelle Grevenstein, Jostes in Schützenhalle umbenannt wurde.	Kenntnisnahme	-
	Seite 208:	2.2.21 Maßnahme WIN-MED im Abschnitt Betroffene Linien: R46 neu nur noch zwischen Medebach und Düdinghausen, Abschnitt bis Willingen in Linie R48 neu, Verknüpfungspunkt in Düdinghausen zur Weiterfahrt nach Willingen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden angepasst.
	Seite 209:	2.2.22 Maßnahme WIN-MED im Abschnitt Anmerkungen: R46 durch R48 ersetzen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird angepasst.
	Seite 211:	2.2.23 Maßnahme SCHM-2 Linienweg 462 fehlt.	Berücksichtigung	Die Angabe wird ergänzt.
	Seite 216:	2.2.24 Maßnahme HSK-2 Linie 498 nicht mehr existent, Linienabschnitt in Linie 491 integriert.	Berücksichtigung	Der Hinweis auf die Umbenennung wird ergänzt.
	Seite 253:	2.2.25 Tabelle 88 R46 Medebach – Willingen durch R48 Winterberg – Willingen ersetzen, Kreis Soest durch HSK ersetzen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird angepasst.
	Seite 257:	2.2.26 Konzessionslaufzeit für die Nachtbuslinien N5 und N6 zwischenzeitlich bis zum 31.12.2020 verlängert.	Berücksichtigung	Die Angabe wird aktualisiert.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Anmerkungen Anlagenband I:			
	Seite 10:	2.2.27 Neustrukturierung Ruhr-Achse R73 / R74 berücksichtigen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird ergänzt.
	Seite 11:	2.2.28 Stadtbuslinie C10 Arnsberg fehlt.	Berücksichtigung	Die Angaben zur Stadtbuslinie C10 werden ergänzt.
	Seite 323:	2.2.29 Linie 323 lediglich Einzelfahrten Mo. – Fr. (Taktangebot siehe Linie C8).	Kenntnisnahme	-
	Seite 15:	2.2.30 Bürgerbuslinien Arnsberg zum Januar 2018 umstrukturiert: o Neu: B1 Ruhrlinie Hüsten – Bruchhausen – Nedereimer o Neu: B2 Röhrlinie Hüsten – Müschede	Berücksichtigung	Die Angaben werden aktualisiert.

3. Nachbaraufgabenträger				
Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
3.1 Märkischer Kreis		3.1.1 Eine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Märkischen Kreis und dem HSK besteht über die Linie 336 Sundern – Biave – Höveringhausen. Eigenwirtschaftlicher Betreiber dieser Linie ist die WB Westfalen Bus GmbH. Die Genehmigung ist bis zum 31.05.2025 erteilt worden. Weitere direkte ÖPNV-Verbindungen zwischen dem HSK und dem MK bestehen derzeit nicht. Hinsichtlich des Prüfauftrags zur Einrichtung eines Angebotes im Freizeitverkehr in Richtung Sundern/ Sorpesee komme ich gesondert auf Sie zu. Gegen die beabsichtigte Fortschreibung des Nahverkehrsplans habe ich keine Bedenken. Hinsichtlich der Linie 336 bitte ich Sie mich rechtzeitig zu informieren, ob ein eigenwirtschaftlicher Weiterbetrieb durch die WB Westfalen Bus GmbH angestrebt ist, oder eine Vergabe seitens des Aufgabenträgers erforderlich wird.	Kenntnisnahme	-
3.2 NWL Nahverkehr Westfalen-Lippe	S. 14, Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger	3.2.1 In einem Satz auf S. 14, oben, wird auf den NVP des NWL verwiesen. Hier stellt sich aus unserer Sicht die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, analog zu den NVP der Nachbarkreise einzelne relevante Planungen im SPNV ebenfalls in Tabellenform darzustellen. Ergänzend weisen wir darauf hin, dass die Neuaufstellung des NVP NWL begonnen hat. Geplant ist ein Inkrafttreten bis Mitte 2020.	Kenntnisnahme	Die wesentlichen Aussagen zu den Themen Obere Ruhrthalbahn, Röhrtalbahn und Verkehrsstationen sind im NVP des Hochsauerlandkreises enthalten.
	S. 31, Tabelle 9. SPNV-Angebot im HSK	3.2.2 In der letzten Zeile dieser Tabelle müsste es RB 42 (statt R42) heißen.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde redaktionell angepasst.
	S. 39, Nachfrage im Nachtverkehr	3.2.3 Wir empfehlen, einen Hinweis zu ergänzen in Bezug auf die Nachfrageentwicklung im Nachgang der zum 09.12.2018 umzusetzenden Fahrzeitanpassung der Linie N3 mit optimierten Anschlüssen 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.	Berücksichtigung	Kapitel 3,5 wird im Unterkapitel „Nachfrageentwicklung im Nachtverkehr im Hochsauerlandkreis“, letzter Absatz, wie folgt ergänzt: „Des Weiteren wurde zum 09.12.2018 eine Fahrzeitanpassung der Linie N3 mit Optimierung der Anschlüsse von den im Juni 2017 eingeführten Spätzügen aus

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				<i>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.“</i>
	S. 41, Tabelle 16. Bahnhöfe im HSK	3.2.4 In dieser Tabelle wäre es aus unserer Sicht sinnvoll darzustellen, welche SPNV-Linien die jeweiligen Bahnhöfe bedienen. Zusätzlich erscheint es sinnvoll, nach barrierefreier Erreichbarkeit des Bahnsteigs und einem barrierefreien Einstieg in die Züge zu differenzieren. Letzterer ist in Oeventrop (Untersuchung geplant), Brilon Wald (Modernisierung in MOF3}, Siedlinghausen, Silbach, Bredelar, Marsberg (Untersuchung läuft), Westheim, Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht erreicht. Zusätzlicher redaktioneller Hinweis: In Silbach müsste die Buslinie S50 ergänzt werden.	Berücksichtigung/ Kenntnisnahme	Die Anregung wird aufgenommen. In Tabelle 16, Kapitel 3.7 werden die die Bahnhöfe und Haltepunkte bedienenden SPNV-Linien ergänzt. Darüber hinaus wird die Linie S50 beim Haltepunkt Silbach ergänzt. Insgesamt wird die Tabelle auf Basis der zur Verfügung gestellten Informationen des NWL aktualisiert und erweitert.
	S. 45, ÖPNV und Siedlungsstruktur	3.2.5 Der NWL begrüßt den Ansatz, neue Siedlungsflächen möglichst in der Nähe der ÖPNV-Zugangsstellen auszuweisen. Ergänzend empfehlen wir einen zusätzlichen Absatz, der sich mit der Lage von Haltestellen und Bahnstationen befasst. Insbesondere mit der Verlegung heute ungünstig zur Besiedlung gelegener SPNV-Haltepunkte in eine zentralere Lage können Siedlungsstruktur und ÖPNV deutlich besser vernetzt werden. Beispiele für eine Prüfung derartiger Vorhaben könnten die Haltepunkte Silbach, Siedlinghausen und Messinghausen sein.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL. Aus Sicht des Kreises sollten sich derartige Darstellung im NVP des NWL wiederfinden.
	S. 52, Entwicklung der Netzhierarchie	3.2.6 In Ergänzung zu den Pendlerdaten möchten wir darauf hinweisen, dass der NWL Datensätze zu Mobilfunkverbindungen erworben hat, die auch den Kreisen und kreisfreien Städten für planerische Zwecke zur Verfügung gestellt werden können.	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 62, Tabelle 20, Definition der Verkehrszeiten	3.2.7 Die Differenzierung der Verkehrszeiten müsste aus unserer Sicht um eine Aussage auf den Bezugsort dieser Fahrplanzeiten ergänzt werden. Dies umfasst zum einen eine linienspezifische und lastrichtungsabhängige Aussage und zum anderen Angaben eines Bezugspunkts. Beispiel: Eine sehr lange Linie soll von 19-21 Uhr im Rahmen der Schwachverkehrszeit bedient werden, anschließend sei der Betriebsschluss angenommen. Auf welchen Punkt im Linienverlauf bezieht sich eine angenommene letzte Fahrt um 21 Uhr? Wir empfehlen an dieser Stelle aus den Erfahrungen mit dem NVP des NWL einen Bezugspunkt im zugeordneten Oberzentrum bzw. im Verknüpfungsknoten der Linie zu wählen und eine Schärfung der Aussagen in Richtung "letzte Abfahrt bzw. erste Ankunft aus dem (bzw. im) Knoten in die Fläche um x Uhr".	Kenntnisnahmen	Die entsprechende Ausdifferenzierung erfolgt in den Liniensteckbriefen
	S. 64, Standards der Erschließungsqualität	3.2.8 In Kapitel 4.3.5 werden die Erschließungsbereiche von Haltestellen verschiedener Kategorien auf Grundlage von ringförmigen Einzugsgebieten gemäß einer VDV-Empfehlung beschrieben. Aus unserer Sicht greift dieser Ansatz gegenüber der Darstellung der Erreichbarkeit auf Grundlage des realen Wegenetzes deutlich zu kurz, da die ringförmige Darstellung vermeintlich erschlossener Bereich sehr theoretischer Natur ist und von den real zurückzulegenden Entfernungen zu den ÖPNV-Zugangsstellen teils massiv abweicht. Berücksichtigt man etwa Elemente mit Barrierewirkungen (Flüsse, Schienenstrecken etc.), so wird man in der realen Erschließung stark von der theoretischen Berechnung abweichende Gebiete vorfinden. Statt einer Berücksichtigung dieser Tatsache im Einzelfall, sollte ein solches Vorgehen realistischerweise als Standard gesetzt werden. Ebenso ist in diese Überlegungen eine Berücksichtigung der Bedienung der jeweiligen Haltestellen sinnvoll: zwar täuscht eine Haltestelle "Grundschule" u. U. die vollständige Erschließung eines Wohngebietes vor. Wird diese jedoch nur an Schultagen 2x bedient, kann das Gebiet nach unserem Ermessen aber nicht als ebenso vollständig erschlossen gekennzeichnet werden, wie jenes, das über eine täglich im Taktverkehr bediente Haltestelle verfügt.	Kenntnisnahme	Auf Ebene des NVP sind ringförmige Erschließungsbereiche ausreichend, um maßgebliche Handlungsbedarfe zu analysieren. Lokale Besonderheiten müssen und werden im Einzelfall, außerhalb der NVP-Erstellung bearbeitet. Die nur seltene Bedienung von Haltestellen stellt kein Erschließungsdefizit, sondern ein Bedienungsdefizit dar (siehe hierzu entsprechende Analyse).
	S. 67, Festlegung der Bedienungshäufigkeit	3.2.9 Der NWL begrüßt ausdrücklich die im dritten Absatz des Kapitels 4.2.6.1 dargelegte Planungsabsicht, Busverkehre auf Achsen und Hauptverbindungen nach den Anforderungen symmetrischer integraler Taktfahrpläne (ITF) umzusetzen. Dies ist der zentrale Anknüp-	Kenntnisnahme	Für die Achsen und Hauptverbindungen sind die Anforderungen nach Möglichkeit erfüllt. Hier könnte der Planungsansatz zur Finanzierung von Schnellbusverkehr-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		fungspunkt für eine zielgerichtete und in beiden Fahrrichtungen mögliche Verknüpfung mit dem SPNV! Der Planungsansatz des ITF sollte aus unserer Sicht aber auch ganz ausdrücklich auf nachgeordnete Subsysteme wie bedarfsgesteuerte Verkehre (AST), Nachtbusse oder Bürgerbusse ausgeweitet werden, da nur so ein flächenhaft vertaktetes ÖPNV-Netz im Sinne des ÖPNVG NRW zu erreichen ist. Das Kürzel "ITF" empfehlen wir daher, in Tabelle 22 (S. 69) den jeweiligen Kategorien nochmals zuzuordnen.		ren noch einen Beitrag zur tieferen Durchdringung des Raumes und Ausprägung eines ITF leisten. Allerdings muss anerkannt werden, dass der Schülerverkehr als tragende Säule des ÖPNV im ländlichen Raum ein Hemmnis für einen systematischen ITF darstellt.
	S. 70, Anpassung des Bedienungsangebots	3.2.10 Neben einer Anpassung des Buslinienverkehrs auf mögliche bedarfsgesteuerte Angebotsformen, bietet der NWL an, im Rahmen einer gemeinsamen Prüfung des Gesamtangebots aus SPNV und möglicher schienenparalleler Busangebote eine Gesamtstrategie für einzelne Korridore, wie z. B. zwischen Bestwig und Winterberg zu entwickeln. Ansatzpunkte hierfür könnten z. B. die Verlegung und Neueinrichtung von SPNV-Haltepunkten sein, die u. U. eine Verschiebung von schienenparallelen Busleistungen in andere Korridore ermöglichen.	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis bedankt sich für das Angebot. Der Vorschlag wird gerne aufgenommen, die konkreten Umsetzungsmöglichkeiten sollen bilateral außerhalb des NVP mit allen Beteiligten besprochen werden. Eine integrierte Planung von Zug und Bus ist zielführend. Die Notwendigkeit für parallele Buslinien kann sich durch einen dichteren Takt und eine bessere Erschließung ergeben.
	S. 73, Tabelle 24. Anforderungen an die Anschlussbindung	3.2.11 In Bezug auf die Anschlussbindung empfehlen wir planerische Umsteigezeiten von 8 Minuten zwischen Bus und Schiene. Dieser Wert fängt zum einen kleinere Verspätungen im Bereich von 5 Minuten problemlos ab und vermeidet zugleich unattraktiv lange Umsteigezeiten. Der angegebenen Maximalwert von 15 Minuten (Bus/ Zug) sollte aus Sicht des NWL auf max. 10 Minuten, mindestens jedoch 6 Minuten angepasst werden. Hierbei sollten ortsspezifische Wegezeiten ggf. individuell mit einfließen.	Kenntnisnahme	Der Hinweis stellt einen wünschenswerten Ansatz dar, welcher jedoch im Status quo, vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Aufgaben der Buslinien, (noch) nicht realisierbar ist.
	S. 74, Tabelle 25. Definition von Verknüpfungspunkten	3.2.12 Aufgrund der ab dem 09.12.2018 versuchsweise intensivierten Bedienung des Haltepunkts Hoppecke im Zweistundentakt, schlagen wir vor, Hoppecke Bahnhof in der Tabelle als Verknüpfungspunkt 2. Ordnung aufzunehmen. Zusätzlich sollte hier auch der Bahnhof Bredelar aufgenommen werden, da dieser in Fahrtbeziehungen Kassel/ Warburg -> Messinghausen etc. der bevorzugte Umsteigepunkt zwischen Zug und Bus ist.	Kenntnisnahme	Vor dem Hintergrund des zahlenmäßigen Unterschieds der zulaufenden ÖPNV-Linien an die Verknüpfungspunkte wird an der jetzigen Einordnung festgehalten.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 87, Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement	3.2.13 Im ersten Absatz auf S. 87 wird auf die Anschlusssicherung bei Umsteigeverbindungen eingegangen. Hierzu empfehlen wir, die Anschlusssicherung weiter auszugestalten und auf Übergänge Bahn/Bus auszuweiten indem z. B. im Bahnverkehr übliche Wartezeitregelungen bzw. sog. „Angesichtsregelungen“, die ein Wegfahren des Anschlusses bei Sichtkontakt vermeiden, übernommen werden (in Ergänzung zu obigem Hinweis zu S. 73, Tabelle 24)	Kenntnisnahme	Der Hinweis stellt einen wünschenswerten Ansatz dar, welcher jedoch im Status quo, vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Aufgaben der Buslinien, (noch) nicht realisierbar ist.
	S. 89, Tabelle 43 Standards Information	3.2.14 Elementarer Bestandteil der Fahrgastinformation ist aus Sicht des NWL die digitale Beauskunftung des Fahrtenangebots über die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme, insbesondere EFA und HAFAS (System der Deutschen Bahn). In diesen Systemen sind sämtliche Fahrplandaten - möglichst in Echtzeit - in aktueller Form bereitzuhalten. Dies gilt insbesondere auch für aktuell noch nicht in allen Fällen beauskunftete Subsysteme im bedarfsgesteuerten Bereich wie z. B. AST-Verkehre. Gerade außerhalb der Hauptverkehrszeiten entsteht somit für die Mehrzahl der Nutzer, die sich online informiert, der Eindruck, dass kein ÖPNV-Angebot existiert, obwohl z. B. AST-Fahrten angeboten, jedoch nicht in EFA/ HAFAS beauskunftet werden. Dieser Umstand verdient aus unserer Sicht eine ausdrückliche Erwähnung im Kapitel Fahrgastinformation.	Kenntnisnahme	Eine entsprechende Anforderung wird im Rahmen der Standarddefinition in Tabelle 32, Kapitel 4.3.14 gestellt („Die Fahrplanauskunft per Internet (z. B. EFA bzw. HAFAS) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren“).
	S. 112, Haltestellen	3.2.15 In Kapitel 5.6.1 wird beschrieben, dass bei Haltestellen unter 100 Ein-/ Aussteigern pro Schulwerktag u. U. auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden kann. Dies betrifft unserer Einschätzung zufolge im ländlichen Raum die Mehrzahl der Haltestellen, unabhängig von der Netzhierarchie der die Haltestelle bedienenden Linien. Würde dies so umgesetzt, bliebe der ÖPNV im Hochsauerlandkreis auf absehbare Zeit weit von einem barrierefreien Verkehrssystem entfernt. Diese Regelung definiert damit nicht die Ausnahme, sondern den Regelfall. Im Sinne eines flächendeckend barrierefreien ÖPNV möchten wir hier vorschlagen, eine Einschränkung dahingehend zu ergänzen, dass Haltestellen entlang der Hauptkorridore mit verbindendem Charakter (z. B. „Achsen“ und „Hauptverbindungen“) perspektivisch grundsätzlich barrierefrei zu gestalten sind.		Der Ansatz von 100 Ein- und Aussteigern ist im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Baulastträger mit Bedacht gewählt. Ein Vorschlag des Landkreistags NRW wäre bei 200 Ein- und Aussteigern sogar ein noch höherer gewesen. Zu bedenken ist, dass mit der Zielsetzung einer Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen (siehe Kapitel 5.4. Leitsatz 5 und Kapitel 9.3.1, Maßnahme 1-2) erstmals mit den Kommunen eine Mindestversorgung mit einem flächendeckenden Ansatz verwirklicht wird. Ein Ausbau darüber hinaus wird in einem neuen NVP weiterverfolgt.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 114, Bewertung der Erschließungsqualität	3.2.16 An dieser Stelle möchten wir auf obigen Hinweis zu den Haltestelleneinzugsradien verweisen und eine Bewertung auf Grundlage von realen Wegeverbindungen sowie der Bedienungsqualität von Haltestellen anregen.	Kenntnisnahme	Vgl. Ausführungen unter Punkt 3.2.8
	S. 117, Tabelle 39, „Siedlinghausen“	3.2.17 Für den Winterberger Ortsteil Siedlinghausen wird ein Erschließungsdefizit im südlichen Ortsrandbereich ausgewiesen. Vor dem Hintergrund des am nördlichen Ortsrand sehr peripher gelegenen SPNV-Haltespunkts regen wir an, gemeinsam die Möglichkeiten zur Verlegung des Haltespunkts in den Bereich des Friedhofs zu prüfen. Hierdurch könnten vsl. auch Teile des schlecht erschlossenen Gebiets durch den 1000m-Radius des SPNV-Haltes mit erschlossen werden.	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis bedankt sich für das Angebot. Der Vorschlag wird gerne aufgenommen, die konkreten Umsetzungsmöglichkeiten sollen bilateral außerhalb des NVP mit allen Beteiligten besprochen werden.
	S. 118, Bewertung der Bedienungsqualität	3.2.18 Im ersten Absatz dieses Abschnitts wird der Fahrplanstand zum 01.05.2016 als Bezugsbasis der Bewertung genannt. An dieser Stelle möchten wir anregen, den Fahrplanstand zumindest für die Schiene- auf den Jahresfahrplan 2017 oder 2018 zu aktualisieren, da zum Dezember 2016 mit dem Start des „Neuen Sauerland-Netzes“ ein stark verändertes Fahrplangerüst auf der Schiene umgesetzt worden ist. Ein Bezug auf den Fahrplan 2016 hätte für die Schiene und die Anschlüsse Bus/ Schiene zahlreiche Unwägbarkeiten in der Bewertung zur Folge. Dies wird z. B. im Kapitel 6.2.1, Tabelle 43 in den Fußnoten der Verbindungen Meschede - Dortmund/ Hagen, Sundern - Dortmund/ Hagen, Meschede- Arnsberg, Bestwig-Arnsberg usw. deutlich. Die Bewertungen entsprechen damit z. T. nicht mehr dem aktuellen Stand.	Kenntnisnahme	Zum Zeitpunkt der Analyse waren die damaligen Planungen im SPNV noch nicht umgesetzt. Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird. An verschiedenen Stellen des NVP, insbesondere im Bereich der Bewertung, wird jedoch darauf verwiesen, dass als Grundlage für die Bewertung die Situation nach Realisierung des SauerlandNetzes betrachtet wird.
	S. 126, Rubrik „Nachrichtlich“	3.2.19 Unter den touristischen Nebenverbindungen ist auf S. 126 u. a. die Linie 548 zwischen Möhnesee und Arnsberg erwähnt. Für diese Linie möchten wir dringend anregen, eine Führung zum bzw. über den Bahnhof Arnsberg zu realisieren um die Linie somit auch regional (statt nur lokal) nutzbar zu machen. Wir sehen ein starkes Defizit in den Verbindungen von der Oberen Ruhrtalbahn (Meschede/ Olsberg etc.) in Richtung Möhnesee und Soest, da weder	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Linie 548 ist in der Zuständigkeit des Kreises Soest und hat aktuell keine Verknüpfungsfunktion zur Schiene. Die Stärkung der Relation Arnsberg – Möh-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		die Verbindung Arnsberg - Möhnesee - Soest noch jene über Neheim-Hüsten regelmäßige SPNV-Verknüpfungen ermöglichen.		nese - Soest stellt jedoch einen verfolgenswerten Ansatz dar und soll außerhalb des NVP gemeinsam mit dem Nachbaraufgabenträger Kreis Soest geprüft werden (z. B. im Rahmen zukünftiger Projekte zu regionalen Schnellbusverkehren).
	S. 134, Bewertung der Verbindungsqualität	3.2.20 Im letzten Absatz des Kapitels 6.3.1 wird erwähnt, dass von Winterberg aus Siegen und Marburg nur mit zweimaligem Umsteigen erreichbar wären. Für Siegen müsste dies auf einen Umstieg in Bad Berleburg (R28 -> RB 93) korrigiert werden. Die Reisezeit beträgt i. d. R. 2:25 Std.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen, in Kapitel 6.3.1, letzter Absatz wird die folgenden Fußnote ergänzt: „In/aus Richtung Siegen: zusätzlich etwa zweistündlich Angebot mit einem Umstieg in Bad Berleburg, jedoch längerer Reisezeit (ca. 2:25 h).“
	S. 135, Defizite in der Anschlussbildung	3.2.21 In der Auflistung der Defizite in der Umsteigezeit an Verknüpfungspunkten werden einige SPNV-Relationen erwähnt, die u. E. (ggf. aufgrund des veralteten Fahrplandatenstands) nicht korrekt bewertet werden:	Berücksichtigung/ Kenntnisnahme	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird.
		3.2.22 Brilon – Dortmund (zeitweise): Die Verbindung Brilon – Dortmund wird i. d. R. zweistündlich umsteigefrei durch die Linie RE 57 angeboten. Morgens und nachmittags wird das Angebot auf einen Stundentakt verdichtet.		Zum besseren Verständnis wird die bestehende Fußnote 84 wie folgt umformuliert: alt: „Planung SPNV Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stunden.“ neu: „Mit Realisierung des SauerlandNetzes ab Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stun-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				den.“
		3.2.23 Marsberg – Kassel (zeitweise): Marsberg wird 4x täglich (ab Dez. 2018 5x täglich) umsteigefrei mit Kassel verbunden. Alle weiteren, in Warburg endenden Züge der Linie RE 17 haben kurze Übergänge zu den Linien RE 11 bzw. den Fernverkehr nach Kassel.	Kenntnisnahme	Entspricht der Darstellung im NVP.
		3.2.24 Arnsberg – Hamm: Die Relation Arnsberg – Hamm wird seit Dez. 2016 stündlich mit direktem Anschluss zwischen den Linien RE 17 und RE 7 in Schwerte angeboten.	Kenntnisnahme	Entspricht der Darstellung im NVP.
		3.2.25 Arnsberg – Menden: Für die Fahrt zwischen Arnsberg und Menden ist ein Umstieg in Fröndenberg erforderlich. Umsteigezeit ca. 15 Minuten.	Kenntnisnahme	Entspricht der Darstellung im NVP.
		3.2.26 Soest – Arnsberg: Auf dieser Verbindung bestehen tatsächlich erhebliche Defizite, da weder die Verbindung via Möhnesee, noch jene via Neheim-Hüsten eine regelmäßige SPNV-Verknüpfung anbieten.	Kenntnisnahme	Die im Vergleich zum IV lange Reisezeit in Richtung Soest basiert nicht auf einem Defizit in der Umsteigezeit. Sowohl von Neheim Hüsten als auch von Arnsberg werden regelmäßige Angebote mit kurzen Übergängen vorgehalten, die vergleichsweise lange Reisezeit resultiert im Wesentlichen aus der umwegigen Linienführung (in der Regel über Werl bzw. Wickede und Werl). (vgl. auch Ausführungen in Punkt 3.2.19)
		3.2.27 Auf Grundlage der aktualisierten Fahrpläne müsste u. E. auch Tabelle 42 aktualisiert werden.	Kenntnisnahme	Tabelle 42 berücksichtigt bereits das Sauerland-Netz.
	S. 138, Tabelle 43	3.2.28 Redaktioneller Hinweis zur letzten Zeile: Statt RB 55 müsste es RB 42 heißen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird redaktionell überarbeitet.
	S. 139, Tabelle 44. ÖPNV-Anbindung Freizeitziele	3.2.29 Der Freizeitverkehr birgt aus Sicht des NWL ein erhebliches Potenzial zur Gewinnung von Neukunden. Die explizite Bearbeitung dieses Themas im NVP ist daher zu begrüßen. Wir	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung	In Tabelle 44, Kapitel 6.3.4 wird die ÖPNV-Anbindung derjenigen Freizeitziele im Hochsauerlandkreis bewertet und

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>möchten anregen, folgende aus Sicht des NWL relevante Freizeitziele zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besucherbergwerk Ramsbeck • Skiliftkarussell Winterberg (Wintersport) • Wildwald Voßwinkel & Kletterwald • Möhnesee (Flächenziel) • Kahler Asten • Skigebiet Wildewiese <p>Speziell zum Sorpesee möchten wir in Bezug auf die touristische Erreichbarkeit auch eine Anbindung aus Richtung Balve anregen. Zusätzlich bieten wir an, gemeinsam einmal die Möglichkeiten eines Freizeitverkehrs auf der Schiene (Röhrtalbahn) zu prüfen.</p>		<p>ggf. der Handlungsbedarf dargestellt, für die eine gesteigerte Bedeutung für den ÖPNV abgeleitet werden kann.</p> <p>In Tabelle 44 werden die folgenden Freizeitziele ergänzt: Besucherbergwerk Ramsbeck, Skiliftkarussell Winterberg und Kahler Asten.</p> <p>Hinweis: Die Skigebiete werden seit der Wintersaison 2017/2018 wieder durch den SkiBus Winterberg erschlossen.</p>
	S. 142, Kapitel 6.5	<p>3.2.30 Redaktioneller Hinweis zum 1. Absatz: Hier wird „ab 2017“ und damit ein Bezug auf die Vergangenheit genannt.</p>	Berücksichtigung	<p>Das Kapitel 6.5 wird im ersten Absatz wie folgt überarbeitet:</p> <p>alt: <i>„Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Mit Einführung neuer Bordrechner etwa ab 2017 werden entsprechende Auswertungen möglich.“</i></p> <p>neu: <i>„Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Mit Einführung neuer Bordrechner etwa ab 2017 sind die Voraussetzungen für eine Echtzeitinformation geschaffen worden.“</i></p>
	S. 144, Kapitel 6.6. Ableitung Handlungsbedarf	<p>3.2.31 Wir möchten anregen, die hier diskutierte Ausweitung der RLG-Anschlussgarantie ausdrücklich auch auf Schiene -> Bus-Verknüpfungen zu erweitern.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Hinweis stellt einen wünschenswerten Ansatz dar, welcher jedoch im Status quo, vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Aufgaben der Buslinien, (noch) nicht realisierbar ist.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 175ff. Kapitel 6.10., Bewertung Marketing	3.2.32 Redaktioneller Hinweis: In der zweiten Zeile wird noch auf die URL ruhr-lippe-tarif.de verwiesen. Diese ist nach Einführung des WestfalenTarifs nicht mehr aktuell. Gleiches gilt für den letzten Absatz auf S. 177, wo zudem die Ausführungen zu den Gültigkeitsräumen der Tickets dem WestfalenTarif angepasst werden müssten. Wir empfehlen, auf dieser Grundlage auch auf S. 178 den Absatz zum WT zu aktualisieren.	Berücksichtigung	Die Aussagen zur Internetseite in Kapitel 6.10 werden aktualisiert. Das Kapitel 6.12 wird aktualisiert.
	S. 181, Weiterentwicklung Nachtbus-Verkehr	3.2.33 Wie oben bereits erwähnt, konnte gemeinsam mit DB WestfalenBus zum 09.12.2018 eine Anpassung der Linie N3 auf die im Frühjahr 2017 eingeführten Spätfahrten des RE 57 Dortmund – Bestwig vereinbart werden. Somit entstehen neu abendliche Reiseketten bis Olsberg und Bigge sowie z. T. Winterberg. Bislang verpassten sich Zug und Bus dort um wenige Minuten. Die Weiterentwicklung des Spätangebots auf der Schiene hat aus unserer Sicht insofern eine neue Situation geschaffen, als nun erstmals Reisewünsche in den Abend- und Nachtstunden aus dem Oberzentrum Dortmund heraus im ÖPNV abbildbar sind. Dies sollte u. E. verstärkt zum Anlass genommen werden, gemäß obigem Beispiel das Nachtnetz im Busbereich verstärkt auf das Angebot auf der Schiene abzustimmen und somit eine flächenhafte Feinverteilung der SPNV-Fahrgäste als zusätzliches Kundenpotenzial zu erschließen.	Kenntnisnahme	Der Hinweis zur Anschlussoptimierung im Nachtverkehr wird zur Kenntnis genommen, er stellt einen verfolgungswerten Ansatz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren dar. Kapitel 7 ist ein übergreifendes Kapitel, welches sowohl im NVP des HSK als auch des Kreises Soest enthalten ist. Aus dem hier dargestellten, generellen Ansatz werden keine konkreten Maßnahmen abgeleitet. Eine Weiterentwicklung wird nur gemeinsam mit den Kommunen betrieben.
	S. 194, Fußnote 93	3.2.34 Hier wird auf eine Befragung der Stadt Ibbenbüren (?) verwiesen.	Berücksichtigung	Die Fußnote wird redaktionell überarbeitet.
	S. 202, SPNV-Angebot und -Infrastruktur	3.2.35 Im ersten Absatz wird auf den ersten NVP des NWL aus dem Jahr 2011 verwiesen. Diese Angabe ist nach wie vor korrekt, sollte aber um den Hinweis ergänzt werden, dass sich der Plan in der Neuaufstellung befindet.	Berücksichtigung	Es wird eine entsprechende Fußnote ergänzt.
		3.2.36 Im zweiten Absatz müsste die Linie R42 in RB 42 korrigiert werden.	Berücksichtigung	Die Angabe wird aktualisiert.
		3.2.37 Unter Umständen könnte an dieser Stelle die Nennung von für den HSK relevanten Planungen des NWL sinnvoll erscheinen, um für den Bereich Schiene nicht extra den NVP des NWL zur Hand nehmen zu müssen. Ergänzend sei an dieser Stelle auch an obiges Angebot zur	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		gemeinsamen Überplanung z. B. des Korridors Bestwig – Winterberg verwiesen.		
	S. 205, Maßnahme MES-1/2	3.2.38 Für das Stadtbuss-Angebot in Meschede möchten wir anregen, dieses angebotsseitig auf die Abfahrtszeiten der Züge hin zu optimieren und konsequent im ITF auf die Schiene auszurichten.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er stellt einen verfolgungswerten Ansatz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren in Meschede dar und wird im Zuge der Bearbeitung des Prüfauftrags zur Überplanung des Stadtverkehrs (MES-3; vgl. Kapitel 9.2.2, Tabelle 64) mit berücksichtigt.
	S. 208, Maßnahme WIN-MED	3.2.39 Die Überplanung des Korridors Winterberg – Willingen wird von Seiten des NWL begrüßt. Anregen möchten wir die konsequente Ausrichtung auf den SPNV an den Verknüpfungspunkten Willingen (RB 42 in Richtung Korbach) und Winterberg (RE 57).	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung mit geprüft.
	S. 210, Maßnahme BRI-OLS-WIN-MED-SCHM	3.2.40 Der NWL begrüßt die geplante Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Zug in Olsberg. Für den Ast S30 Brilon – Olsberg regen wir dazu an, die Busse auf den RE 17 abzustimmen, da somit eine zweite Verbindung neben der Direktverbindung des RE 57 entsteht. In Bezug auf die geplante Umstrukturierung der Verbindung Olsberg – Niedersfeld – Medebach/ Winterberg möchten wir allerdings anmerken, dass aus NWL-Sicht an einer direkten Linienführung Olsberg – Medebach festgehalten werden sollte. Diese ermöglicht eine wesentlich bessere Erschließung dieses schienenfernen Raumes an den SPNV als sie über eine Umsteigeverbindung via Niedersfeld erreicht werden könnte. Die alternativ entstehende Direktverbindung nach Winterberg wird hingegen sowohl über die Linie S50 als auch über den RE 57 (Bigge) bereits heute realisiert. Mit dann drei umsteigefreien Verbindungen nach Winterberg bei gleichzeitig generellem Umsteigezwang nach Medebach entsteht hier aus unserer Sicht ein starkes Ungleichgewicht mit deutlich verschlechterter Flächenwirkung. Für den Streckenabschnitt Winterberg – Schmallenberg möchten wir dringend für eine angebotsseitige Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Winterberg werben.	Kenntnisnahme	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Bearbeitung des ergänzenden Prüfauftrags mit geprüft.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	S. 213, Maßnahme BES-1	3.2.41 Die Ausweitung der Bedienung des Freizeitparks Fort Fun wird aus NWL-Sicht begrüßt. Wichtig ist auch für diese Linie eine ITF-Planung mit optimal ausgerichteten Anschlüssen zum SPNV, vorzugsweise zum RE 57 nach Dortmund.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung mit geprüft.
	S. 214, Maßnahmen WIN-1/2	3.2.42 Die Maßnahmen werden begrüßt. Auch hier möchten wir anregen, die Linie konsequent auf den Fahrplan des RE 57 am Bahnhof Winterberg auszurichten um ankommende Gäste optimal feinverteilen zu können	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Prüfung außerhalb des NVP an das zuständige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
	S. 218: Prüfaufträge	3.2.43 Ergänzend zu den dargestellten Prüfaufträgen möchten wir folgende Aspekte ergänzen, die gemeinsam zwischen NWL und HSK bearbeitet werden sollten: <ul style="list-style-type: none"> • Reaktivierung der Röhrtalbahn Neheim-Hüsten – Sundern. Das Projekt ist NWL-seitig vorgesehen und wird nach Verbandsversammlungsbeschluss beplant. In diesem Zusammenhang sollte die Anpassung des Busnetzes im Detail (eine Grobplanung liegt vor) begleitend geprüft werden. • Korridorplanungen Bus/ Schiene: Soweit bei Korridorplanungen eine Überprüfung der Aufgabenstellung (Bedienung durch Bus oder Schiene) hilfreich erscheint, halten wir eine gemeinsame Diskussion z. B. der Einrichtung neuer SPNV-Halte im Rahmen der Aufstellung des NVP NWL für sinnvoll. Beispiele hierfür könnten z. B. sein: <ol style="list-style-type: none"> a) Korridor Bestwig – Winterberg: Die heutigen Parallelangebote RE 57 und Bus S 50 kanibalisieren sich in Teilbereichen gegenseitig. Dies führt zu recht geringen Fahrgastzahlen auf der Schiene. Um die Linie weiter aufzuwerten, wird die Prüfung eines Gesamtkonzepts auf diesem Korridor vorgeschlagen, welches mit der Verlegung (Silbach, Siedlinghausen) und der Neueinrichtung von SPNV-Halten (z. B. Brunskappel, Wulmeringhausen, Nuttlar) die Nachfrage auf der Schiene steigern hilft und zugleich die Umverteilung von Busleistungen auf Zubringerkorridore ermöglicht. b) Korridor Brilon – Marsberg: Im Bereich von Gudenhagen könnten u. E. optimale Verknüpfungen zwischen dem RE 57 aus Dortmund und der Buslinie R 91 nach Hoppecke/ Messinghausen/ Marsberg hergestellt werden. Schon heute lägen beide Fahrlagen so günstig, dass sich bei einem Halt der Züge op- 	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis bedankt sich für das Angebot. Der Vorschlag wird gerne aufgenommen, die konkreten Planungen und Umsetzungsmöglichkeiten sollten bilateral außerhalb des NVP mit allen Beteiligten besprochen werden.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>timale Anschlussbeziehungen ergäben. Damit könnte für den Bereich zwischen Hoppecke und Marsberg eine Verbesserung der Anbindung nach Westen (u. a. zur Kreisstadt Meschede) erreicht werden, die bislang gerade für die auf der Schiene nur selten bedienten Orte Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen nur sehr umständlich und zeitaufwändig via Brilon Stadt möglich ist. Nebeneffekt wäre die Erschließung des Ortsteils Gudenhagen inkl. des Freibades.</p>		
	S. 222, Maßnahme WAR-MESCH	<p>3.2.44 Die Maßnahme wird vom NWL begrüßt. Ergänzen möchten wir allerdings die fahrplanseitige Ausrichtung auf den RE 57 für die Busse in Richtung Warstein, welche die Züge bislang knapp verpassen. Hilfreich wäre für diese Achse daher eine ITF-gerechte Ausplanung.</p>	Kenntnisnahme	Die Maßnahme ist Bestandteil des NVP Kreis Soest und wird im NVP des HSK nachrichtlich aufgeführt.
	S. 225, Anregungen zum Freizeitverkehr	<p>3.2.45 Für den Bereich Freizeitverkehr möchten wir NWL-seitig insbesondere folgende Teilaspekte erwähnen, für die wir in der Erreichbarkeit im Gesamtsystem noch Verbesserungspotenzial sehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Kahler Asten an RE 57 in Winterberg ohne zusätzliche Umstiege oder lange Wartezeiten. • Vertakteter Anschluss des Freizeitparks Fort Fun über den Bahnhof Bestwig • (Saisonale) Anbindung des Wintersportgebiets Wildewiese z. B. über den Bahnhof Balve 	Kenntnisnahme	<p>Eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes im Freizeitverkehr ist wünschenswert, vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar. Aufgrund der verkehrlichen Sinnhaftigkeit ist im NVP zumindest ein Planungsprojekt verankert, welches die Einrichtung eines Grundangebotes am Wochenende im Hochsauerlandkreis als mittelfristiges Ziel anstrebt. Zudem steht es den Kommunen frei, bei eigener Finanzverantwortung zusätzliche Mobilitätsangebote einzurichten bzw. auszuweiten. Der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger unterstützt die Kommunen hierbei fachlich beratend.</p>
	S. 232, Maßnahme I-5 Busbahnhof Sundern	<p>3.2.46 Die Anlage eines zentralen Busbahnhofs in Sundern wird vom NWL begrüßt. In Bezug auf den Standort möchten wir dringend anregen, diesen am Bahnhof Sundern einzurichten um</p>	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		damit die Reaktivierung der Röhrtalbahn mit einer dann optimal umsetzbaren Verknüpfung Bus/ Schiene bereits heute planerisch zu berücksichtigen.		
	S. 236, Maßnahme FMS-1 Fahrplandarstellung	<p>3.247 In Bezug auf die Fahrplandarstellung möchten wir zwei weitere Beispiele anregen, bei denen es aus unserer Sicht Optimierungspotenzial gibt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. Hier wäre eine vereinfachte Darstellung für die Fahrgäste sicherlich hilfreich. • 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. Hier bietet es sich aus unserer Sicht an, einen Korridorfahrplan aufzustellen, der beide Verkehrsmittel in einer Tabelle darstellt. In die Taschenfahrpläne des SPNV werden ab Dezember 2018 entsprechend ausgewählte Fahrten der Linie S50 aufgenommen. 	Berücksichtigung	Die Anregung wird aufgegriffen. Die Maßnahme wird umformuliert, die aufgeführten Beispiele werden ergänzt.
	Karten im Anhang	<p>3.2.48 Aufgrund der verstärkten Bedienung des Bahnhofs Hoppecke ab Dezember 2018 regen wir an, diesen in den Karten im Anhangteil darzustellen.</p>	Berücksichtigung	Die Anregung wird aufgegriffen. Der Haltepunkt Hoppecke wird in den Karten ergänzt.
	Karte 1	<p>3.2.49 In Karte 1 müssten die Kursbuchnummern in Brilon Stadt korrigiert werden (richtig ist 438, 439, 622). Die am oberen Rand erwähnte RB-Verbindung in Richtung Hamm muss korrekt "RB 89" heißen.</p>	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen. Die Karte 1 wird redaktionell angepasst.
	Karte 6	<p>3.2.50 In Karte 6 ist die Verbindung Olsberg – Medebach als Nebenverbindung gekennzeichnet. Aus unserer Sicht müsste diese zur Erschließung schienenferner Räume wichtige Achse (analog zu Meschede – Schmallenberg oder Warstein – Meschede) in eine Hauptverbindung hochgestuft werden. Abweichen könnte man davon u. E. nur, wenn die Hauptverbindung Winterberg – Medebach am Bahnhof Winterberg fahrplanseitig konsequent auf den RE 57 ausgerichtet wird. Ebenfalls als Hauptverbindung sehen wir die das SPNV-Netz ergänzende Verbindung Winterberg – Bad Berleburg, die in Karte 6 bislang jedoch überhaupt nicht</p>	Kenntnisnahme	Die Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes erfolgte auf Grundlage verfügbarer quantitativer Basisdaten. In die Netzhierarchisierung sind diejenigen Verbindungen eingeflossen, für die sich anhand der vorliegenden Daten (z. B. Pendlerströme, Schülerdaten, soweit vorhanden Nachfragedaten) ein

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		dargestellt wird.		konkreter Bedarf ableiten lässt.
3.3 ZWS Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd		3.3.1 Der Entwurf stimmt inhaltlich im Großen und Ganzen mit den Zielsetzungen der neuen Nahverkehrspläne für die Kreise Olpe 2016 und Siegen-Wittgenstein 2016 überein, insbesondere mit den drei Leitzielen „Sicherung der ÖPNV-Mobilität“, „Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV“ und „Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV“. Dennoch habe ich nach eingehender Prüfung v. a. mit Blick auf die vorgeschlagenen Planungsansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Hochsauerlandkreis einige Anregungen und Bedenken zu folgenden Aspekten:	Kenntnisnahme	-
	Maßnahme „WIN 2: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Spätverkehr mit Ausrichtung auf die Höhendörfer“	3.3.2 Die Maßnahme „WIN 2: Ausweitung des Bedienungsangebotes im Spätverkehr mit Ausrichtung auf die Höhendörfer“ taucht zunächst nicht in der Maßnahmenübersicht Hochsauerlandkreis (Tab. 52, S. 203 f.) auf. Bei der hierbei vorgeschlagenen Einrichtung von einzelnen Spätfahrten am Wochenende wird anschließend die Linie R28 des „Linienbündels Ost“ als Beispiel für zusätzliche Kurzfahrten hervorgehoben. Der Begriff „Spätfahrten“ sollte allerdings noch genauer definiert werden, um eine Ausdehnung des Bedienungszeitraumes konkret einordnen zu können. Grundsätzlich gelten hierbei der mit Ihnen abgestimmte Nahverkehrsplan des Kreises Siegen-Wittgenstein und der darin angegebene Gesamtbedienungszeitraum.	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung	Es handelt sich bei der Maßnahme WIN-2 um eine nachrichtliche Darstellung; die Maßnahme wurde bereits zum Fahrplanwechsel Dezember 2018 umgesetzt. Eine darüber hinausgehende Ausweitung des Fahrplanangebotes ist aus Sicht des Aufgabenträgers Hochsauerlandkreis aktuell nicht angedacht. Die Maßnahme WIN-2 wird in der Maßnahmenübersicht (Tabelle 52, Kapitel 9.2) ergänzt.
	Maßnahme „HSK-3: Ausbau des Bedienungsangebotes auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende Schnell/Bus-Linien“	3.3.3 Die Maßnahme „HSK-3: Ausbau des Bedienungsangebotes auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende Schnell/Bus-Linien“ berührt im SB9-Kontext die Belange des ZWS. Die Maßnahme soll der hohen Bedeutung für Pendlerverflechtungen zwischen Schmallenberg und Lennestadt, der Funktion als Hauptverbindungsachse der zwei regionalen Mittelzentren und der dargestellten Bestandsbewertung gerecht werden. Jedoch sollten auch hier weiterhin die im Nahverkehrsplan Olpe 2016 vorgegebenen Rahmenbedingungen, die mit Ihnen abgestimmt wurden, gelten. Dies gilt insbesondere für den Gesamtbedienungszeitraum (Mo- Fr: 05:30-21:00 Uhr; Sa: 07:00-19:00 Uhr; So/FT: 08:00-19 Uhr) sowie die Bedienungsfrequenz. Die im Entwurf dargestellte Leistungs-	Kenntnisnahme	Die Maßnahme „HSK-3“ zum Ausbau der Bedienungsangebote auf SchnellBus-Linien von besonderer regionaler Bedeutung ist ein Planungsprojekt in Abhängigkeit der Entwicklungen im Hinblick auf die Bereitstellung entsprechender Fördermittel zur Einrichtung und Unterstützung landesbedeutsamer Buslinien durch das Land NRW. Der Hochsauerlandkreis beobachtet diese Entwicklun-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		entwicklung, mit einer Ausdehnung des Bedienungszeitraumes, den zusätzlich vorgeschlagenen Fahrten sowie der Steigerung von etwa 25.000 zusätzlichen Fahrplankilometern im Jahr lehne ich ab, da hierdurch der Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit der Linie und damit des gesamten Linienbündels Nordost in Frage gestellt wird. Darüber hinaus wäre gleichwohl aufzuklären in welchem Verhältnis die beabsichtigte Angebotsausdehnung dem tatsächlichen Bedarf vor Ort entspricht. Ich bitte Sie daher, sich an den abgestimmten Vorgaben des NVP Olpe zu orientieren.		gen aufmerksam. Hinweis: Die Aufnahme der SchnellBus-Linien SB9 und S60 in die Maßnahme HSK-3 erfolgt nachrichtlich im Hinblick auf eine vollständige Darstellung aller im HSK relevanten Korridore, die Zuständigkeit für diese beiden Linien liegt bei den benachbarten Aufgabenträgern. Im Falle der Mittelbereitstellung durch das Land bzw. den NWL ist selbstverständlich eine umfangreiche Abstimmung zwischen allen Beteiligten erforderlich.
	Maßnahme „ESL-1: Überplanung im Korridor Eslohe – Salweytal – Finnentrop“	3.3.4 Die Maßnahme „ESL-1: Überplanung im Korridor Eslohe – Salweytal – Finnentrop“ soll die wegfallende Anbindung des Salweytals durch die R81 ausgleichen. Die verknüpfende und ergänzende Funktion der Linie 445 wird von meiner Seite grundsätzlich begrüßt. Diesbezüglich wären jedoch weitere Abstimmungen wünschenswert, um potentielle Konkurrenzverhältnisse auf diesem Korridor vollständig auszuschließen.	Kenntnisnahme	-
	Sonstige Anmerkungen	3.3.5 Konkrete Zielkonflikte hinsichtlich der Verknüpfungen und Anschlüsse zu den uns berührenden Linien (R28, R68, R81, SB9) sehe ich zum jetzigen Zeitpunkt nicht. Der Abstimmung des Bedienungsangebots, v. a. entlang der Hauptachsen S40-S90-SB9, wird im Entwurf insgesamt sowie in den Liniensteckbriefen eine hohe Priorität eingeräumt. Dies wird von meiner Seite aufgrund der Rolle des besagten Verkehrskorridors grundsätzlich begrüßt und sollte auch mit Blick auf den Schülerfahrverkehr weiter optimiert werden.	Kenntnisnahme	-

4. Landesbehörde				
Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
4.1 Bezirksregierung Arnsberg		4.1.1 Mit Ihrem o. a. Schreiben geben Sie der Bezirksregierung Arnsberg die Gelegenheit zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Hochsauerlandkreises Stellung zu nehmen. Ich bitte darum nachfolgende Hinweise und Anregungen zu berücksichtigen:	Kenntnisnahme	-
	Ziele der Raumordnung			
	Kapitel 2.2.1	4.1.2 In Kapitel 2.2.1 (S. 5) werden die Ziele 8.1-11 und 8.1-12 des rechtskräftigen Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW benannt. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Vorgaben der Landesplanung findet an dieser Stelle nicht statt. Allerdings ist die bedarfsgerechte Anbindung von Mittel- und Oberzentren an den öffentlichen Verkehr im Gesamtentwurf abgearbeitet worden. Sofern Mittelzentren keine Anbindung an den SPNV haben, werden andere Verkehrsmittel wie z. B. Schnellbusse eingesetzt (vgl. Ziel 8. 1-11 Öffentlicher Verkehr des LEP NRW). Gleiches gilt für die Erreichbarkeit in allen Teilräumen des Landes. Von den Kommunen und Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs ist die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereichs mit dem öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten (vgl. Ziel 8.1-12 Erreichbarkeit des LEP NRW). Die Erreichbarkeit der genannten Standorte in angemessener Zeit ist im Gesamtentwurf abgearbeitet worden.	Kenntnisnahme	-
Kapitel 2.2.2	4.1.3 In Kapitel 2.2.2 des Entwurfs werden die relevanten Ziele und Grundsätze des Regionalplans Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis aufgelistet. Die inhaltliche Auseinandersetzung findet, außer bei einem Ziel, im Gesamtentwurf statt. In Ziel 32 Abs. 3 ist eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Plangebietes an die dem Plangebiet unmittelbar benachbarten Regionalflughäfen Dortmund-Wickede und Paderborn-Lippstadt vorgesehen. Daher sollte geprüft werden, ob eine Busverbindung vom Bahnhof Brilon-Wald (über	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes zur Anbindung des Regionalflughafens Paderborn-Lippstadt ist wünschenswert, vor dem Hintergrund der finanziellen Handlungsspielräume aktuell wirtschaftlich jedoch leider nicht darstellbar.	

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Brilon Stadt) zum Regionalflughafen Paderborn-Lippstadt eingerichtet werden kann. 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.		
	Weitere Hinweise der Regionalplanungsbehörde			
	Kapitel 2.1 (Seite 2)	4.1.4 In Kapitel 2.1 (Seite 2) des vorgelegten Entwurfes werden die gesetzlichen Grundlagen aufgelistet. Richtigerweise sollte hier der geltende Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis des Regionalplans benannt werden.	Berücksichtigung	In der Auflistung der gesetzlichen Grundlagen in Kapitel 2.1 wird der Zusatz „– Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis“ ergänzt.
	Kapitel 2.2 (Seite 5)	4.1.5 In Kapitel 2.2 (S. 5) wird auf die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung verwiesen. Dabei handelt es sich um Ziele und Grundsätze der Raumordnung, die es zu beachten beziehungsweise zu berücksichtigen gilt. Die Begrifflichkeit „Zielfestlegungen“ ist in diesem Zusammenhang unpassend.	Berücksichtigung	In Kapitel 2.2 wird der Begriff „Festlegungen“ durch den Begriff „Grundsätze“ ersetzt.
	Kapitel 3.1.1 (Seite 16)	4.1.6 In Kapitel 3.1.1 (S. 16) wird die Siedlungsstruktur erläutert. In der Fußnote 9 wird fälschlicherweise auf den Regionalplan Düsseldorf verwiesen.	Berücksichtigung	Die Fußnote wird redaktionell überarbeitet.
	Kapitel 8.2 (Seite 194)	4.1.7 In Kapitel 8.2 (S. 194) wird auf eine Befragung der Städte und Gemeinden verwiesen. In der Fußnote 93 wird fälschlicherweise die Stadt Ibbenbüren benannt.	Berücksichtigung	Die Fußnote wird redaktionell überarbeitet.
		Aus personenbeförderungsrechtlicher Sicht bitte ich folgende Hinweise zu berücksichtigen:		
	Seite 33	4.1.8 Die auf Seite 33 genannten Linien C 11 und C 12 Meschede sind zum 09.12.2018 entbunden.	Berücksichtigung	Der Zusatz „Mit wenigen Ausnahmen (C11, C12; beide StadtBus Meschede) verkehren [...]“ wird ersatzlos gestrichen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 203	4.1.9 Auch die Tabelle 52 auf Seite 203 ist bereits zum größten Teil umgesetzt.	Kenntnisnahme	Das ist richtig. Viele Maßnahmen aus dem NVP konnten aufgrund der in der letzten Zeit durchgeführten Neuvergaben von Linienkonzessionen bereits kurzfristig realisiert werden.
	Seite 34	4.1.10 Auf Seite 34 sollte im Angebot Bürgerbus Sundern deutlich gemacht werden, dass 2 Linien (Sundern und Sorpese) konzessioniert sind.	Berücksichtigung	Der Hinweis wird aufgenommen.
	Tabelle 92	4.1.11 Hinsichtlich der Tabelle 92 wäre m. E. der aktuelle Stand zu vermerken. Die Linien des Stadtbus Meschede, 475 und 476 sind Gemeinschaftskonzessionen mit dem Unternehmen Knipschild-Reisen Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG und wie bereits erwähnt sind die Linie C 11 und C12 des Stadtbus Meschede zum 09.12.2018 entbunden. Die Linien 432, 451, 453 sowie 460 sind Gemeinschaftskonzessionen mit dem Unternehmen WB Westfalen Bus GmbH.	Berücksichtigung	Die Angaben werden aktualisiert.

5. Träger öffentlicher Belange				
Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
5.1 Stra- ßen.NRW		<p>5.1.1 Als Baulastträger für die Bundes- und Landesstraßen im Hochsauerlandkreis sind wir für die Anlage und Unterhaltung von Bushaltestellen zuständig. Dies gilt innerhalb von geschlossenen Ortsdurchfahrten wie auch für die sogenannten freien Strecken. Die Zuwegung zur Haltestelle sowie die Aufstellfläche für die Fahrgäste liegen nicht in der Zuständigkeit von Straßen.NRW.</p> <p>Der im Entwurf des Nahverkehrsplans angesprochene Rückbau von Busbuchten kommt bei Straßen in unserer Baulast nur bei geringen Verkehrsstärken in Frage. Bei Bundes- und Landesstraßen mit höherer Verkehrsbelastung oder im Nahbereich von stark frequentierten Kreuzungen oder Einmündungen müssen die Busbuchten erhalten bleiben.</p> <p>Die Kommunen und Vorhabenträger sind darauf hinzuweisen, dass bei Neueinrichtungen sowie beim Um- und Ausbau von Haltestellen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen, es in jedem Fall (innerhalb geschlossener Ortsdurchfahrten oder an freier Strecke) einer Zustimmung des Straßenbaulastträgers bedarf.</p>	Kenntnisnahme	-
5.2 IHK Industrie- und Han- delskammer		<p>5.2.1 Zu der oben genannten Planung haben wir weder Anregungen noch Bedenken.</p>	Kenntnisnahme	-
5.3 Pro Bahn		<p>5.3.1 Der Fahrgastverband Pro Bahn beteiligt sich am Nahverkehrsplan des Schienenzweckverbands ZRL, der auch für den HSK zuständig ist.</p> <p>Wie schon bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Soest nehmen wir die Planung zur Kenntnis, ohne eine weitere Stellungnahme abzugeben. Insgesamt begrüßen wir die Methodik und Inhalte ihres Nahverkehrsplanes.</p> <p>Anregungen zum Schienenpersonennahverkehr mit der Verknüpfung zum ÖPNV werden wir auch weiterhin mit dem ZRL abstimmen, der ja auch bei ihrem Verfahren beteiligt ist.</p>	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
5.4 Behinder- ten- Interessen- vertretung HSK (BIV)		5.4.1 Der Nahverkehrsplan 2019-2023 des Hochsauerlandkreises beschreibt die Vorstellung des Hochsauerlandkreises für den öffentlichen Personen-Nahverkehr für die Zeit von 2019-2023. Dabei sind auch die Bedürfnisse von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen zu berücksichtigen. Im vorliegenden Nahverkehrsplan ist das Thema „Barrierefreiheit“ in hohem Umfang angesprochen und berücksichtigt. Trotzdem fehlen noch einige Punkte oder sie sind nicht deutlich genug formuliert.	Kenntnisnahme	-
		5.4.2 In der Vergangenheit wurde unter „Barrierefreiheit“ meist die Nutzbarkeit von Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Geh-Hilfen oder Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck verstanden. Aber auch alte, gehörlose, blinde Menschen und Menschen, die sich schlecht konzentrieren und orientieren können, brauchen besondere Voraussetzungen. Dies hat der Hochsauerlandkreis erkannt und stellt sich der Aufgabe. Die Aufgabe besteht darin, die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV für Alle zu gewährleisten.	Kenntnisnahme	-
	4.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen	Unter Punkt „4.3.10 Qualitätsanforderungen Haltestellen“ geht es um die barrierefreie Gestaltung der gesamten Haltestelle. Die gute Beschreibung der Ausstattung wäre um folgende Punkte zu ergänzen:	Kenntnisnahme/ Berücksichtigung	-
		5.4.3 Berücksichtigung des 3-Sinne-Prinzips. Es ist zwar häufiger von „taktil“ und „akustisch“ die Rede, aber gleichzeitig nur vom 2-Sinne-Prinzip	Kenntnisnahme	Der Begriff „Zwei-Sinne-Prinzip“ ist eine allgemein anerkannte Bezeichnung dafür, dass die Informationsübermittlung immer zeitgleich mindestens zweigleisig (z. B. Informationstransfer visuell-taktile / visuell-akustische / taktile-akustische) zu erfolgen hat.
		5.4.4 Die Formulierung „Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet“ ist sehr ungenau. Hier wäre es wichtig, das Anbringen von Aufsteh-Hilfen festzuschreiben.	Berücksichtigung	Die Anregung wird aufgenommen. In Kapitel 4.3.10 wird die Aufzählung wie folgt ergänzt: <i>„Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet (z. B. Anbringen von Aufsteh-Hilfen).“</i>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		5.4.5 Orientierungshilfen für Personen mit Lese-/ Rechtschreibschwäche, Personen, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind und Menschen mit kognitiven Einschränkungen, z. B. durch Piktogramme	Kenntnisnahme	Die Anforderungen im NVP an die Haltestellenausstattung entsprechen dem „Stand der Technik“. Die genannten Vorschläge übersteigen in ihrer Detailschärfe die Regelungstiefe des NVP als Rahmenplan.
		5.4.6 Die Begriffe „erforderliche“ und „anzustrebende“ Ausstattung sind nicht klar definiert.	Kenntnisnahme	Die Definition „erforderliche Ausstattung“ bedeutet, die Einrichtung/ Gewährleistung des entsprechenden Ausstattungsmerkmals ist unbedingt notwendig und unerlässlich. Ist ein Ausstattungsmerkmal für eine gewisse (Haltestellen- bzw. Fahrzeug)Kategorie als „anzustreben“ definiert, so bedeutet dies, dass die Umsetzung wünschenswert ist und zu erreichen zu suchen ist.
		5.4.7 Was hat man im Zusammenhang mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheit unter „relevante Einstiegsrichtungen“ zu verstehen?	Kenntnisnahme	Bei Richtungshaltestellen sind mindestens an der Abfahrtsposition, die die höheren Einsteigerzahlen verzeichnet, Witterungsschutz und Sitzgelegenheit vorzusehen.
		5.4.8 „barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle“ – Wenn schon eine Bushaltestelle vorhanden ist, sollte man sie auch erreichen können, auch dann, wenn die Haltestelle nicht komplett barrierefrei ist.	Kenntnisnahme	Die Standards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden nach Bedeutung und Funktion einer Haltestelle differenziert. Daher erfolgt im NVP eine Kategorisierung der Haltestellen (Kategorie I bis Kategorie IV). In der Kategorie IV sind die Haltestellen eingeordnet, deren Verkehrsbedeutung aufgrund eines geringen Fahrgastaufkommens sehr gering ist. Für

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				diese Haltestellen werden im NVP Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit definiert (vgl. Kapitel 5.6.1). Nichtsdestotrotz wird auch für diese Haltestellen ein barrierefreier Ausbau forciert, wenn es sich um Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen handelt (vgl. Kapitel 4.3.10, Tabelle 28).
		5.4.9 Barrierefreie Toiletten sollten zumindest in Kategorie I erforderlich und Kategorie II anzustreben sein	Berücksichtigung	Ergänzung des NVP in Kapitel 4.3.10: Im NVP wird ergänzt, dass an Haltestellen der Kategorie II die Errichtung bzw. Vorhaltung von (barrierefreien) WC im Einzelfall der örtlichen Situation (z. B. öffentliche WC im Nahbereich) zu prüfen ist.
		5.4.10 „Notruf/ Telefon“ sollten natürlich auch barrierefrei zu benutzen sein.	Kenntnisnahme	In Tabelle 28, Kapitel 4.3.10 wird der folgende Zusatz ergänzt: „Notruf / Telefon (barrierefrei nutzbar)“
	4.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge	5.4.11 Unter Punkt „4.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrzeuge“ geht es um die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge. Die gute Aufzählung der Ausstattung wäre um folgende Punkte zu ergänzen:		
		5.4.12 Schon heute kommt es vor, dass in halbvollen Bussen, eine Person mit Rollstuhl oder Kinderwagen auf den nächsten Bus warten muss. Die Formulierung „Sonderfläche für mindestens zwei Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen“ wird erfahrungsgemäß dazu führen, dass es nur 2 Sonderflächen geben wird. Mit Blick auf den demografischen Wandel wäre hier eine Festschreibung auf 3 Sonderflächen angebracht.	Kenntnisnahme	Die Anforderungen im NVP an die Fahrzeuge entsprechen dem „Stand der Technik“.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		5.4.13 Der „rutschfester Bodenbelag“ gehört zwingend auch in die geöffnete Vertiefung der Rampe. Mit feuchten/ nassen Reifen/ Schuhen hat man auf dem blanken Metall kaum bis gar keinen Halt.	Kenntnisnahme	Die Anforderungen im NVP an die Fahrzeuge entsprechen dem „Stand der Technik“. Der genannte Vorschlag übersteigt in seiner Detailschärfe die Regelungstiefe des NVP als Rahmenplan. Aufgrund der inhaltlichen Sinnhaftigkeit wird die Anregung zur Prüfung an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet, um ggf. bei Fahrzeugneubeschaffungen berücksichtigt werden zu können.
		5.4.14 Der Anteil von Fahrzeugen mit Niederflertechnik und Low-Entry-Fahrzeugen mit rund 65 % mag statistisch ein guter Wert sein. Wenn am Wochenende vermehrt Reisebusse von Sub-Unternehmen ohne barrierefreie Einstiege im Einsatz sind, kommt es durchaus zu ungewollt langen Verweildauern am Bussteig.	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil werden in Kapitel 4.3.11 die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung definiert. Für Fahrzeuge der Kategorien I und II werden Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Kneelingfunktion vorgeschrieben. Diese Vorgabe gilt sowohl an Wochentagen als auch am Wochenende. Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist generell die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten.
		5.4.15 Als Sicherheit für alle Personen mit Rollstuhl und um der leidigen Diskussion der Mitnahme von E-Scootern entgegen zu treten, ist es sinnvoll, die Fahrzeuge mit Rückhaltevorrichtungen/ Gurten auszustatten.	Kenntnisnahme	-
		5.4.16 In dem Nahverkehrsplan wird nicht auf die Ausstattung der Fahrzeuge der BürgerBus-Linien eingegangen. Aber auch hier ist die barrierefreie Nutzbarkeit, besonders fernab der ÖPNV-Achsen, gerade mit Blick auf den demografischen Wandel unverzichtbar. Der Einsatz von Reisebussen an Wochenenden erschwert leider die Mitnahme von mobilitätseingeschränk-	Kenntnisnahme	BürgerBus-Verkehre sind Mobilitätsangebote, welche nicht direkt in die Zuständigkeit des Hochsauerlandkreises als Aufgabenträger für den ÖPNV fallen. Der Aufgabenträger unterstützt jedoch die

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		ten Menschen.		kreisangehörigen Kommunen fachlich beratend bei der Entscheidung, Einrichtung und Durchführung dieser alternativen Mobilitätsangebote. Hierzu gehört auch – häufig in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen – die Beratung hinsichtlich möglicher einzusetzenden Fahrzeuge. Hinweis: Die BürgerBus-Vereine bemühen sich, zukünftig eine Rollstuhlmitnahme auch in den Bürgerbusfahrzeugen zu ermöglichen. Aufgrund des eingeschränkten Platzangebotes in den BürgerBusfahrzeugen ist die Möglichkeit einer Rollstuhlmitnahme nicht in allen Fahrzeugtypen umsetzbar.
	4.3.14 Anforderungen an Information und Vertrieb	5.4.17 Unter Punkt „4.3.14 Anforderungen an Information und Vertrieb“ wird zu Recht darauf hingewiesen, dass öffentlicher Nahverkehr, insbesondere für Erstnutzer eine erklärungsbedürftige Dienstleistung ist. Bei der Erstellung der erforderlichen Informationen, die für eine Erstnutzung des ÖPNV notwendig sind, ist besondere Rücksicht zu nehmen auf Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten zu kommunizieren. Bei der Mensch-zu-Mensch-Kommunikation, etwa in Verkaufsstellen/ Mobilitätszentralen/ Info-Bussen, sollte z. B. eine Induktionsschleife vorhanden sein. Bei den breit gestreuten Zuständigkeiten für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV stellt sich die Frage, woraus sich die Verpflichtung der Zuständigen zur tatsächlichen Umsetzung ergibt. Dabei stellt sich die Frage, wer ist denn zuständig: <ul style="list-style-type: none"> • die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge • die Straßenbaulastträger (Städte, Kreis, Land und Bund) für die Haltestellen 	Kenntnisnahme	Die Darstellung der Zuständigkeiten ist weitgehend korrekt. Beim Themenkomplex Fahrgastinformation ist neben den Verkehrsunternehmen zudem auch der Aufgabenträger involviert. Hinweis: Der Hochsauerlandkreis verfolgt 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

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<ul style="list-style-type: none"> die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation (im SPNV Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)) Oder die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten <p>Dass die Umsetzung des barrierefreien ÖPNV nicht von heute auf morgen umzusetzen ist, dürfte jedem klar sein. Formulierungen wie „...im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kreises unter Punkt „5.4 Leitsätze des Hochsauerlandkreises“ stoßen doch immer wieder unangenehm auf. Während die Umsetzung von z. B. Brandschutz und Statik unabhängig der Kosten umzusetzen sind, sind diese für Maßnahmen der Barrierefreiheit häufig ein Ausschluss-Kriterium.</p>		System begleitet die gesamte Wegekette von der Haustür über den Weg bis hin zum Ziel.
	9.4, Tabellen 80 und 81	Während in Tabelle 73: „Maßnahme I-4: Modernisierung des Busbahnhofs Meschede“ unter „Beteiligte“ auch „Behindertenvertreter“ aufgeführt sind, sind diese in Tabelle 80: „Planungsprojekt FMS-3: Barrierefreie Fahrgastinformationen“ sowie in Tabelle 81: „Planungsprojekt FMS-4: Ausweitung von Beratungs- und Verkaufsstellen“ nicht aufgeführt. Eine Beteiligung wäre dort aber ebenfalls sinnvoll.	Berücksichtigung	Im Planungsprojekt FMS-3 werden unter dem Punkt „Beteiligte“ die Behindertenvertreter ergänzt.
5.5 Bündnis 90 Die Grünen		<p>5.5.1 In unserer letzten Fraktionssitzung bemängelte Fraktionsmitglied Peter Bergmann, als Teilnehmer des ÖPNV, die Taktung einer Bahnverbindung von Olsberg über Brilon-Wald bis Warburg: Nach seinen Angaben findet bei einer Ankunft um 6:13 in Brilon Wald die Weiterfahrt nach Korbach erst um 6:50 statt. Nach seinen Angaben darf man nicht im bereitstehenden Zug warten, es gibt auch kein geheiztes Wartehäuschen, dafür ein Abbruchwartehäuschen. Das sei gerade für den Winter unzumutbar. Sind dort Änderungen möglich? a) Eine schnellere Verbindung über die Landesgrenze b) Ein annehmbares Wartehäuschen</p>	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL. Der Hinweis wird an den NWL weitergeleitet.
		<p>5.5.2 Die Grüne Fraktion möchte weiterhin anregen, bei Erstellung des Nahverkehrsplanes die Sauerland-Touristik unter Thomas Weber in Schmallenberg einmal miteinzubeziehen. Die Sauerland-Touristik könnte beitragen, Wanderwege und Ausflugsziele zu benennen, die zeitlich gut getaktet von Buslinien angefahren werden, um Wander- und Ausflugsstouren nach dem bekannten Hopp on – Hopp off –System autofrei zu arrangieren. Gleichzeitig könnte man so als Nebeneffekt im zentralen Sauerland die zeitliche Taktung und auch Effi-</p>	Kenntnisnahme	Eine Beteiligung von Sauerland-Tourismus e. V. ist bereits zu Beginn der NVP-Erarbeitung erfolgt. Die Erstellung von Wander- und Ausflugsstouren übersteigt die Tiefenschärfe des NVP als Rahmenplan.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		zienz der Buslinien verbessern. Unserer Meinung nach ist eine gute Taktung des ÖPNV noch zu sehr auf das Ruhrtal konzentriert.		
5.6 Sauerländer Bürgerliste		5.6.1 Es ist nicht erkennbar, dass der NVP das Ziel verfolgt, den Anteil der Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel an den Verkehrsbewegungen zu steigern. So gibt es offensichtlich die Vorgabe, etwa 60.000 Bus-km pro Jahr einzusparen, wie auch in der Sitzung des WST-Ausschusses am 17.09.2018 deutlich wurde. Eine Modal-Split-Analyse, aus der sich Potentiale zur Steigerung der Anteile von Bus und Bahn erkennen ließen, wurde gar nicht erst versucht. Eine solche Analyse könnte neben dem IST-Zustand gleichzeitig versuchen den „erwünschten Zustand“ zu definieren. Die Daten könnten nach Teilgebieten erhoben werden.	Kenntnisnahme	Die Analyse des Modal-Split für den heterogenen Raum des Hochsauerlandkreises mit einem Mix aus urbanen und ländlichen Siedlungsstrukturen bietet keine belastbare Grundlage für eine nachfrageorientierte Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes. Erwartete Fahrgastzuwächse in Teilräumen können aufgrund ihres stark begrenzten Anteils am Gesamtverkehr keinen nennenswerten Einfluss auf die Modal-Split-Werte nehmen. Diesem begrenzten Erkenntnisgewinn steht zudem ein vergleichsweise hoher Kostenaufwand für eine Modal-Split-Erhebung entgegen. Diese finanziellen Mittel fließen aus Fahrgastsicht besser in das konkrete Angebot ein. Der Nahverkehrsplan fokussiert daher auf eine Optimierung der einzelnen Linien bei differenzierter Betrachtung, um weitere Fahrgastpotenziale zu erschließen und für den Umweltverbund zu gewinnen.
		5.6.2 Viele Basisdaten sind veraltet. So ist es nicht nachvollziehbar, wieso ein NVP, der im Jahr 2019 beschlossen werden soll, sich auf Einwohnerzahlen und Verkehrsdaten der Jahre 2014 bis 2016 bezieht. Auch aktuelle Änderungen der Linien (z. B. der Anfang August erfolgte Wegfall der Schnellbuslinie S80) wurden an vielen Stellen nicht berücksichtigt.	Kenntnisnahme	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb nur der Stand zum Stichtag dargestellt wird.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ausreichend und belastbar aus den vorliegenden Daten ablesen. Zudem beinhalten die für die Vergabe relevanten Liniensteckbriefe sowie das Linienbündelungskonzept (Kapitel 10.2) die zum Stand des Anhörungsverfahrens aktuellen Liniendaten.
		5.6.3 Andere Daten sind unvollständig. So ist es nicht nachvollziehbar, dass Daten über die Verkehrsnachfrage nur für die RLG-Buslinien und nicht für den Westfalenbus erhoben wurden. Nur aktuelle und vollständige Datengrundlagen führen zu guten Ergebnissen. In diesem Zusammenhang ist auch die etwa 3 Jahre dauernde Bearbeitungszeit ungünstig.	Kenntnisnahme	Die benannten Verkehrsleistungen werden von der Westfalen Bus GmbH eigenwirtschaftlich, das heißt grundsätzlich ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand, erbracht. Dem Aufgabenträger HSK liegen deshalb keine Daten zu diesen Linien vor. Betreiber eigenwirtschaftlicher Verkehre sind nicht verpflichtet, Unternehmensdaten, wie Nachfragedaten, weiter zugeben.
		5.6.4 Relationen über die Kreisgrenzen hinaus werden nicht mit der notwendigen Intensität betrachtet. Dies betrifft im Linienverkehr z. B. die Verbindungen Brilon – Willingen, Brilon – Wünnenberg – Paderborn, Brilon – Rüthen, Meschede – Warstein, Arnsberg – Soest und im Gelegenheitsverkehr z. B. Fahrten zu Libori nach Paderborn.	Kenntnisnahme	Das ist nicht richtig. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung hat anhand der zur Verfügung stehenden statistischen Daten (u. a. Pendlerverflechtungen, Schülerdaten, soweit vorhanden Nachfragedaten) eine Überprüfung der Verflechtungen, auch kreisgrenzüberschreitend, aller Kommunen im Hochsauerlandkreis stattgefunden. Diejenigen kreisüberschreitenden Verbindungen in die angrenzenden Zentren und Kommunen, für die sich anhand der

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				vorliegenden Daten ein konkreter Bedarf ableiten lässt, sind in die Entwicklung der Netzhierarchie für den Hochsauerlandkreis eingeflossen (vgl. Kapitel 4.2.2). Speziell für die Anbindung nach Willingen ist im NVP eine Stärkung im Freizeitverkehr vorgesehen (vgl. Kapitel 9.2.1).
		5.6.5 Bei den geringen Taktdichten ist es besonders wichtig, die Verknüpfungen und die Umsteigemöglichkeiten zu optimieren, vor allem zwischen Bahn und Bus. Vielfach sind bereits die Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt (z. B. für den Skibus am Bahnhof Winterberg), vielfach gibt es keine transparenten Regelungen zum Registrieren und Abwarten von Verspätungen. Hierzu fehlen im NVP detaillierte Analysen und Vorschläge.	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil des NVP werden in Kapitel 4.3.7 Anforderungen zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung der Verkehrsmittel definiert. Unter anderem werden hier max. Umsteigzeiten zwischen den Verkehrsträgern festgeschrieben. Hinweis: Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe (Rahmenplan) durchgeführt.
		5.6.6 Der NVP betrifft den Regionalverkehr. Dieser ist gemäß § 1 Abs. 2 ÖPNVG NRW dann gegeben, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer nicht übersteigt. Es fallen somit auch die gesamten Linienverläufe der RE 17, der RE 57 und der RB 42 unter diese Definition. Für die Anschlüsse an den Fernverkehr ist es daher auch in einem NVP sinnvoll, die Verbindungen an die umliegenden Fernverkehrsbahnhöfe (Warburg, Kassel, Paderborn, Lippstadt, Soest, Dortmund, Hagen) genau zu betrachten. Dies erfolgt im vorliegenden NVP-Entwurf nicht. Z. B. fehlen Aussagen zu den fehlenden Früh- und Spätverbindungen zwischen Kassel und dem HSK.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL.
		5.6.7 Eine zentrale Rolle im NVP sollte die Verbesserung der Qualität der Verkehrswege für den Schienenverkehr spielen. Hierzu gehören die Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn und die Reaktivierung der Röhrtalbahn. Auch hierzu fehlen detaillierte Aussagen.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>5.6.8 Sowohl beim Bahnverkehr als auch beim Busverkehr gibt es bisher erhebliche Qualitätsmängel, die potentielle Fahrgäste von der Nutzung abhalten. So gab es im Jahr 2018 im HSK extrem viele Zugausfälle, die allerdings (z. B. in der Sitzung des WST am 19.06.2018) mitunter geschönt dargestellt werden. Im Busverkehr werden Anschlussgarantien (z. B. in Niedersfeld Steinkamp) nicht eingehalten, ausfallende Busse in den dynamischen Anzeigen und in Online-Auskunftssystemen als fahrend angezeigt, Informationen über Ankunftszeiten vorhergehender Verkehrsmittel nicht ausgetauscht, und Busse bereits am Abfahrtspunkt verspätet eingesetzt. Auch hierzu sollte der NVP eine umfassende Analyse und konkrete Maßnahmenvorschläge enthalten.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe durchgeführt (z. B. Fahrplanauswertungen). Konkrete Daten zur Qualität der Verbindungen sowie der Umsteigeverknüpfung lagen nicht vor, da die Auswertung von Pünktlichkeitsstatistiken bei den Verkehrsunternehmen zum Zeitpunkt der Analyse noch nicht möglich war. Diese Möglichkeit besteht erst seit der flächendeckenden Einführung der neuen Bordrechner im Jahr 2017. Mit Umsetzung des NVP plant der Aufgabenträger zukünftig die Einführung eines QMS mit dem die Kontrolle der ÖPNV-Qualität möglich wird (vgl. Kapitel 4.4). Zudem werden im Anforderungsprofil Anforderungen an das Betriebs- und Störungsmanagement definiert (Kapitel 4.3.13).</p>
		<p>5.6.9 In mehreren Nachbarkreisen (Siegen, Olpe, Waldeck-Frankenberg) gibt es besonders rabattierte Monatstickets für Schüler und Auszubildende. Sie tragen dazu bei, dass sich junge Menschen Bahn- und Busfahren überhaupt leisten können. Im NVP-E fehlt ein entsprechender Vorschlag für das Gebiet des HSK.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Tarifhoheit liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis.</p>
		<p>5.6.10 Die 12 Städte und Gemeinden im HSK bestehen zum großen Teil aus Kernorten und zahlreichen umliegenden Ortsteilen, die teilweise mehr als 10 km vom Kern entfernt sind. In einem NVP für den HSK sollten Perspektiven aufgezeigt werden, wie auch am Abend Rückfahrten aus dem Kern in die Ortsteile mit Öffentlichen Verkehrsmitteln möglich werden. Das wäre ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in den Dörfern, in denen vielfach</p>	Kenntnisnahme	<p>Aus Sicht des Aufgabenträgers Hochsauerlandkreis kommt der Anbindung der Ortsteile im ÖPNV ein hoher Stellenwert zu, dennoch ist dem Kreis bewusst, dass nicht immer ein für alle optimales ÖPNV-Angebot zu Verfügung</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>- im Gegensatz zu den Kernen - noch ungenutzter Wohnraum und Baulandreserven zur Verfügung stehen. Für die Umsetzung bieten sich AST und andere flexible bedarfsorientierte Lösungen an.</p>		<p>gestellt werden kann. Während durch den privaten Pkw zeitunabhängig eine weitgehende flächendeckende Erschließung und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, wird im ÖPNV die Nachfrage gebündelt. Eine flächendeckende Feinerschließung aller potenziellen Ziele ist unter ökonomischen Gesichtspunkten nicht zu vertreten, da die Fahrgastpotenziale für eine Anbindung im regulären Linienbetrieb zu gering ausfallen. Nichtsdestotrotz wird sich der Kreis natürlich auch zukünftig weiter des Themas „Mobilität im ländlichen Raum“ annehmen und gemeinsam mit dem Nachbargaufgabenträger Kreis Soest nach alternativen Lösungen zur Verbesserung der Anbindung der abseits der regionalen Korridore gelegenen Bereiche suchen (vgl. Kapitel 7).</p>
		<p>5.6.11 Ein großes Hindernis für eine stärkere Nutzung des ÖPNV im Kreisgebiet stellen die viel zu hohen Fahrpreise im HSK dar. Im Vergleich zum RLG-„Partner“-Kreis Soest liegen sie im HSK um etwa 30 % höher, denn es gilt zwar dieselbe Tariftabelle, aber gleichartige Relationen sind dort in günstigere Preisstufen einsortiert als im HSK (z. B. Werl - Soest und Bestwig - Brilon; s. Anhang), obwohl der Zuschuss des Kreises an die RLG je Einwohner im HSK um die Hälfte höher ist als im Kreis Soest. Bereits im Kreis Soest sind die Fahrpreise im Vergleich zu anderen Tarifräumen in Westfalen relativ hoch. Zu dem grundlegenden Problem der viel zu hohen Fahrpreise fehlen Analysen und Vorschläge. In § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW heißt es jedoch ausdrücklich: „Die Nahverkehrspläne haben</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Tarifhoheit liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis. Zudem ist der Nahverkehrsplan kein Gutachten, welches sich mit der Finanzierung des ÖPNV und Kennwertevergleichen mit anderen Kreisen beschäftigt.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“		
		5.6.12 Die sich aus § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW ergebenden Anforderungen an einen Nahverkehrsplan hinsichtlich des Leistungsangebots, seiner Finanzierung, der Investitionsplanung, der Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals sowie die Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals sowie die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen werden durch den vorliegenden Entwurf nur unvollständig erfüllt.	Kenntnisnahme	-
	Einzelanmerkungen			
	Seite 12	5.6.13 Die Modernisierung des Bahnhof Arnberg ist immer noch nicht abgeschlossen. Der nördliche Ausgang des Bahnhofstunnels ist seit etwa einem Jahr fertig gestellt, aber immer noch gesperrt, weil sich DB und Stadt noch nicht über einen Abnahmetermin einigen konnten.	Kenntnisnahme	-
	Seiten 14, 33, u. a.	5.6.14 Die Schnellbuslinie S 80 existiert nicht mehr und wurde auch nicht gleichwertig ersetzt.	Kenntnisnahme	Das Problem ist bekannt. Die Schnellbuslinie Brilon – Paderborn (S 10, ehemals S 80) fällt jedoch in die Zuständigkeit des Nahverkehrsverbunds Paderborn/Höxter und wird aktuell eigenwirtschaftlich durch die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH betrieben. Die Einflussmöglichkeiten des Hochsauerlandkreises auf Planungen die Linie betreffend sind somit leider marginal.
	Seite 16 ff.	5.6.15 Die Bevölkerungsdaten sind veraltet.	Kenntnisnahme	Vgl. Ausführungen unter Punkt 5.6.2

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 17	5.6.16 Das Statistische Landesamt (IT.NRW) liefert nur für die Kreisebenen Daten „auf einer landesweit einheitlichen Datenbasis“, nicht für die Kommunen.	Kenntnisnahme	Die Daten von IT.NRW ermöglichen eine kreisweite Vergleichbarkeit der Daten.
	Seite 25	5.6.17 Bei den Schülerzahlen ist zu berücksichtigen, dass der HSK als einziger Kreis in ganz NRW keine einzige Gesamtschule anbietet und es daher zu vermehrten Schülerpendelfahrten in Nachbarkreise kommt.	Kenntnisnahme	Der Prozess der Nahverkehrsplanung hat in enger Abstimmung mit den im HSK verkehrenden Verkehrsunternehmen stattgefunden. Entsprechend hat auch eine Berücksichtigung der wichtigen Schülerströme im Kreis stattgefunden. Diese sind zudem bei der Entwicklung der Netzhierarchie eingeflossen.
	Seite 27 f..	5.6.18 Die Angaben zu den Kliniken sind teilweise veraltet. Z. B. hat das Klinikum Hochsauerland vier Standorte mit zunehmendem Bedarf an Fahrten zwischen den Standorten.	Kenntnisnahme	Unlängst vor Eröffnung des Anhörungsverfahrens im September 2018 hatte der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis erneut alle k. a. Kommunen angeschrieben und um eine Aktualisierung verschiedener Daten aus der Auftaktbefragung zu Beginn des NVP-Prozesses gebeten (u. a. Krankenhausstandorte). Dieser Bitte sind alle Kommunen nachgekommen. Die in Kapitel 3.2.5 dargestellt Auflistung der Klinik-Standorte hat den Stand Juni 2018.
	Seite 31	5.6.19 Die Bezeichnung "R42" gibt es seit 2017 nicht mehr.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung	Die Daten wurden zum Beginn des NVP-Prozesses im Frühsommer 2016 erhoben. Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, zum besseren Verständnis wird im NVP

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				in Kapitel 3.4.1, Tabelle 9 jedoch die aktuelle Linienbezeichnung ergänzt.
	Seite 35 ff.	5.6.20 Nachfragedaten nur für etwa die Hälfte der Buslinien im Kreisgebiet stellen eine unzureichende Planungsgrundlage dar.	Kenntnisnahme	Vgl. Ausführungen unter Punkt 5.6.3
	Seite 41	5.6.21 Der Bahnhof Freienohl hat zwar einen stufenfreien Zugang, ist aber wegen des nach dem Umbau sehr weiten Fußweges vom Parkplatz zum Bahnsteig in Richtung Bestwig nicht als barrierefrei zu betrachten.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL.
	Seite 42	5.6.22 Die Haltepunkte Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen, mit jeweils etwa 2 Abfahrten pro Tag in jede Richtung, lassen sich nicht als vollwertige Bahnhöfe betrachten.	Berücksichtigung	Die Tabelle 16 in Kapitel 3.7 wird wie folgt umbenannt: <i>„Bahnhöfe und -haltepunkte im Hochsauerlandkreis“</i>
	Seite 44 f.	5.6.23 Die hier genannten künftigen Funktionen und Handlungsfelder des ÖPNV finden sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Gemäß Kapitel 4.1 ff. hat der Hochsauerlandkreis sein Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote aufbauend auf den drei Zielsetzungen „soziale Nachhaltigkeit“, „ökonomische Nachhaltigkeit“ und „ökologische Nachhaltigkeit“ definiert. Diese drei Ziele sind untereinander nicht immer konfliktfrei, so dass im Einzelfall zu klären ist, welchem der Ziele jeweils Vorrang zu gewähren ist. Das Ergebnis dieses Prozesses ist in Kapitel 9 Maßnahmenkonzeption eingeflossen.
	Seite 47	5.6.24 Die hier genannte erforderliche Abstimmung zwischen Schienen- und Busangeboten findet sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil des NVP werden in Kapitel 4.3.7 Anforderungen zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln definiert. Unter anderem werden hier max. Um-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				steigzeiten zwischen den Verkehrsträgern festgeschrieben.
	Seite 49	5.6.25 Die hier genannte „Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV“ findet sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil des NVP werden in Kapitel 4.3 an diversen Stellen Qualitätsstandards zur Optimierung der Umsteigeverknüpfung definiert. Qualitätsanforderungen werden sowohl im Hinblick auf die Ausgestaltung der Infrastruktur (z. B. Kapitel 4.3.10 Haltestellen) als auch im Hinblick auf die Angebotsqualität (z. B. Kapitel 3.4.7, s. o.) festgeschrieben. Des Weiteren werden auch Anforderungen an die Fahrgastinformation (Kapitel 4.3.14) und weitere begleitende Kriterien definiert.
	Seite 73	5.6.26 Die hier genannten maximalen Umsteigezeiten finden sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Mit dem Anforderungsprofil konkretisiert der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis qualitativ und quantitativ seine Vorstellungen von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Somit beschreiben die in Kapitel 4.3 definierten Qualitätsstandards insgesamt den aus Sicht des Aufgabenträgers zu erreichenden Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang. Eine entsprechende Differenzierung und Priorisierung erfolgt in den Liniensteckbriefen.
	Seite 74	5.6.27 Als Verknüpfungspunkte 1. Ordnung müssen auch gelten: Arnsberg Bahnhof	Kenntnisnahme	An der Kategorisierung der Verknüpfungspunkte wird festgehalten.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Arnsberg Neumarkt Arnsberg Europaplatz Bestwig Bahnhof Brilon-Stadt Bahnhof Marsberg Bahnhof		
	Seite 77	5.6.28 In einem NVP ist die Aussage „Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug ... zum Ziel nehmen.“ völlig sinnlos.	Kenntnisnahme	Es handelt sich bei besagter Aussage um einen Auszug aus der Mobilitätsgarantie NRW, die im NVP in Teilen zitiert wird.
	Seite 80	5.6.29 DFI sind auch an Haltestellen der Kategorie II erforderlich. Zudem sollten diese Anzeigen auch funktionieren und zutreffende Informationen anzeigen, damit sie ihren Zweck erfüllen.	Kenntnisnahme	Im NVP wird in Kapitel 4.3.10 die DFI für Haltestellen der Kategorie II als „anzustrebende Ausstattung“ definiert. Darüber hinaus plant der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV unter Berücksichtigung der angespannten finanziellen Situation, einem flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen über Handgeräte im Zwei-Sinne-Prinzip Vorrang vor Einzelösungen, wie stationären Einrichtungen, zu geben (Einführung „mobil-info“-App in 2018 erfolgt).
	Seiten 86, 90	5.6.30 Hinsichtlich der Kenntnisse von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sowie der Fahrpreise für jede gewünschte Fahrtverbindung besteht bei einem Teil des Fahrpersonals erheblicher Nachholbedarf.	Kenntnisnahme	Der NVP sieht als Rahmenplan nicht eine Betrachtung von einzelnen Kenntnissen des Fahrpersonals vor. In Kapitel 4.3.12 werden Anforderungen an das Fahrpersonal (u. a. Tarifkenntnis) definiert. Zur Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV plant der Aufgabenträger HSK zukünftig die Einführung eines QMS (vgl. Kapitel 4.4).

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 94	5.6.31 Zum NVV besteht kein Übergangstarif.	Kenntnisnahme	Die Tarifoheit liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit formal ausdrücklich nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis.
	Seite 114	5.6.32 Auch für Wohngebiete mit bis zu 250 Einwohnern sind ÖPNV-Angebote erforderlich und machbar.	Kenntnisnahme	Gemäß Kapitel 4.1.1 ff. hat der Hochsauerlandkreis sein Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote definiert. Insbesondere die Themenfelder Nachfrage, Siedlungsstruktur und Wirtschaftlichkeit thematisieren das Spannungsverhältnis von wünschenswertem Zustand und wirtschaftlich darstellbarem ÖPNV-Angebot. Mit der Grenze 250 Einwohner wird somit eine Festlegung zur Daseinsvorsorge auf Ebene des Kreises getroffen. Die Entwicklung von Mobilitätsangeboten für kleinste Siedlungseinheiten liegt auch in der Verantwortung der jeweiligen Städte und Gemeinden. Der Grenzwert von 250 Einwohnern wurde nicht willkürlich festgelegt, sondern entspricht dem „Stand der Technik“ und findet sich bspw. in Handreichungen zur Nahverkehrsplanung in anderen Bundesländern.
	Seite 118	5.6.33 Die zusammenfassende Darstellung "Insgesamt ist das ÖPNV-Bediensangebot im Hochsauerlandkreis als gut bzw. dem Bedarf entsprechend zu bewerten." entspricht nicht der Realität.	Kenntnisnahme	Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes im HSK erfolgt auf Basis der im NVP definierten Standards zur Bedienungsqualität. Diese Standards werden in weiten

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Teilen erfüllt, die Ausnahmen sind im NVP dargestellt (z. B. Abendverkehr).
	Seite 119 ff.	5.6.34 Diverse Angaben sind unrichtig. Z. B. fährt zwischen 20:41 h und 22:41 h kein Zug ab Meschede in Richtung Arnberg bzw. Dortmund oder Hagen.	Kenntnisnahme	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird (z. B. gibt es aktuell eine Fahrt 20:41 Uhr ab Meschede, die es zum Zeitpunkt der Analyse nicht gab; demgegenüber werden die damaligen Fahrten um 21:43 Uhr und 22:43 Uhr ab Meschede nicht mehr angeboten, dafür aber eine Abfahrt um 22:17 Uhr). Die Analyse des ÖPNV-Angebotes wurde zum Beginn des NVP-Prozesses im Frühsommer 2016 erhoben (Fahrplanstand Mai 2016).
	Seite 120	5.6.35 Es fehlt eine genauere Analyse der Defizite auf der Verbindung nach Kassel.	Kenntnisnahme	Das Angebot entspricht weitgehend den im Anforderungsprofil in Kapitel 4.3.4 ff. definierten Bedienungsstandards.
	Seite 133	5.6.36 Die Behauptung „Für die meisten der hier aufgeführten Relationen kann trotz festgestelltem Defizit in der Einhaltung der definierten Reisezeit kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden“ ist viel zu unbestimmt.	Kenntnisnahme	Im NVP wird hervorgehoben, dass vorhandene Defizite in der Regel durch nicht optimierte Anschlüsse bedingt sind (Ausrichtung des Angebotes verschiedener Linien auf den Schülerverkehr). Zu berücksichtigen ist, dass insgesamt lediglich einzelne Einschränkungen im Hinblick auf die Überschreitung der definierten Reisezeit bestehen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 134	5.6.37 Die Behauptung „Die Reisezeit von maximal 30 Minuten bis zum Hauptort wird ebenfalls bei den meisten Relationen erfüllt“ ist ebenfalls viel zu unbestimmt.	Kenntnisnahme	-
	Seite 136	5.6.38 Die Fußnote „Planung SPNV ab Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stunden“ zeigt exemplarisch die erheblichen Aktualitätsdefizite des NVP-E.	Kenntnisnahme	Zum Zeitpunkt der Analyse waren die damaligen Planungen im SPNV noch nicht umgesetzt. Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird. An verschiedenen Stellen des NVP, insbesondere im Bereich der Bewertung, wird jedoch darauf verwiesen, dass als Grundlage für die Bewertung die Situation nach Realisierung des SauerlandNetzes betrachtet wird.
	Seite 138	5.6.39 In Hoppecke halten 2 bis 4 Züge pro Tag in Richtung Marsberg. Dann ist es sinnlos, von „räumlich parallelen Linienverkehren“ zu schreiben.	Berücksichtigung	Der Hinweis ist korrekt. Der richtige Linienabschnitt lautet Bredelar Bahnhof – Marsberg Bahnhof. Der NVP wird in Kapitel 6.3.3 entsprechend angepasst.
	Seite 142	5.6.40 Zur Bewertung der zentralen Merkmale Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steht im NVP-E: "Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Mit Einführung neuer Bordrechner etwa ab 2017 werden entsprechende Auswertungen möglich." Es ist unbegreiflich, dass für einen NVP, der im Jahr 2019 beschlossen werden soll, hierzu keine Auswertungen erstellt wurden, ggf. manuell.	Kenntnisnahme	Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe (Rahmenplan) durchgeführt. Neben Fahrplanauswertungen wurde eine schriftliche Befragung der Verkehrsunternehmen durchgeführt, in der u. a. die maßgeblichen Problempunkte in den Bereichen betriebliche Defizite und Verspätungen abgefragt wurden. Die Ergebnisse sind in Tabelle 45 in Kapitel 6.5 zusammengefasst.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				<p>Auswertungen von Pünktlichkeitsstatistiken bei den Verkehrsunternehmen waren zum Zeitpunkt der Analyse, bedingt durch nicht vorhandene Erfassungstechnik, noch nicht möglich. Diese Möglichkeit besteht erst seit flächendeckender Einführung der neuen Bordrechner im Jahr 2017.</p> <p>Mit Umsetzung des NVP plant der Aufgabenträger zukünftig die Einführung eines QMS mit dem die Kontrolle der ÖPNV-Qualität möglich wird (vgl. Kapitel 4.4).</p>
	Seite 142	<p>5.6.41 Im „nachrichtlichen“ Teil fehlt die Verbindung R22 Arnsberg – Hachen – Langscheid/ Sorpesee, auf der zwingend ein besseres Angebot am Wochenende geschaffen werden muss.</p>	Kenntnisnahme	<p>Tabelle 44 in Kapitel 6.3.4 enthält einen Prüfhinweis auf eine Ausdehnung des Angebotes zur Anbindung des Sorpesees (ggf. mit der Linie R22).</p>
	Seite 144	<p>5.6.42 Die Behauptung, dass durch die RLG „eine Taxibeförderung organisiert“ wird, „sollte der Anschluss zwischen den Buslinien im Einzelfall nicht möglich sein“, entspricht nicht den Tatsachen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Aussage im NVP, Kapitel 6.6, bezieht sich auf die RLG-Anschlussgarantie, die an ausgewiesenen Haltestellen und Verknüpfungspunkte gilt (siehe auch Homepage der RLG).</p>
	Seite 144 ff.	<p>5.6.43 Eine gemeinsame Darstellung der Bus-Infrastruktur mit dem in dieser Hinsicht wesentlich besser aufgestellten Kreis Soest, ist für einen NVP des HSK sinnlos, ebenso wie das Weglassen der Daten für die Subunternehmer.</p>	Kenntnisnahme	<p>Eine Einzelbetrachtung für beide Kreise ist aufgrund der vorliegenden Datengrundlage nicht möglich. Da beide Kreise von denselben Verkehrsunternehmen bedient werden, lassen sich aus den vorhandenen Daten jedoch wichtige Aussagen insbesondere zur Fahrzeugausstattung auch kreisbezogen ableiten.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass die</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Daten der Subunternehmen bei der Bewertung nicht „weggelassen“ wurden, sondern nicht vorlagen. Zudem kann anhand der vorliegenden Datenlage davon ausgegangen werden, dass die im Hochsauerlandkreis eingesetzte Fahrzeuginfrastruktur keinesfalls schlechter ist als die des Kreises Soest. Das Gegenteil ist der Fall.
	Seite 155 ff.	5.6.44 Die Darstellung der Haltestellen hat den Stand Mai 2016 und ist daher viel zu alt.	Kenntnisnahme	Es handelt sich nicht um „veraltete Daten“. Die Ortsbesichtigung wurde zum Beginn des NVP-Prozesses im Frühsommer 2016 durchgeführt. Es ist in Planungsprozessen nicht üblich, die zum Beginn erhobenen Daten zum Abschluss des Prozesses (aufwändig) zu aktualisieren. Die Kreisverwaltung hat aus ihrer Sachkenntnis selbstverständlich auf die Berücksichtigung wesentlicher Veränderung ab 2016 im Bestand geachtet. Bei der Mängelfeststellung werden ausdrücklich nicht die Ausbauplanen in den nächsten Jahren berücksichtigt.
	Seite 174	5.6.45 Die RLG-Verkaufsstelle in Brilon liegt weit außerhalb des Stadtgebietes und weit entfernt von den Bushaltestellen und erfüllt daher fast keine Funktion.	Kenntnisnahme	Kapitel 6.9 enthält eine Auflistung aller offiziell ausgewiesenen Vorverkaufsstellen im Hochsauerlandkreis.
	Seite 174	5.6.46 Das Fehlen von Fahrkartenautomaten in den Zügen wird nicht thematisiert.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 177	5.6.47 Die Aussagen zu Tarif und Ticketangebot gehen völlig an der Realität vorbei (s. einleitende Bemerkungen).	Kenntnisnahme	Hinweis: Das Kapitel 6.12 wird aktualisiert.
	Seite 181 f.	5.6.48 Es fehlt eine Auseinandersetzung mit den Fahrpreisen der Nachtbusse, z. B. in der ehemaligen N4 zwischen Brilon und Willingen.	Kenntnisnahme	Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe (Rahmenplan) durchgeführt. Die Tarifhoheit liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit formal ausdrücklich nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis.
	Seite 191 ff.	5.6.49 Das Jahr 2014 ist als Basisjahr für eine Verkehrsprognose ungeeignet, da es zu lange zurück liegt. Insbesondere in den Jahren 2015 und 2016 gab es starke Zuwanderungen aus dem Ausland. Ein Rückgang der Einwohnerzahl um etwa -10 % bis 2030 ist nicht mehr realistisch. Insbesondere wird die Altersgruppe von 10 bis unter 16 nicht um 27,5 % abnehmen. Die zwischen den Kommunen sehr unterschiedlichen Prognosen (zwischen +9,5 % und 42 %) für die Entwicklung der Zahl über 65jährigen ist nicht nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	Die Dynamik ist bekannt, im NVP wird jedoch keine eigene Prognose erstellt. Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird als Grundlage für die Abschätzung der zukünftigen Einwohnerentwicklung auf die Gemeindemodellrechnung 2014-2040 von IT.NRW zurückgegriffen (Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01). Diese stellt zudem auch die Basis für den Datenatlas des Hochsauerlandkreises. Der Rückgang der Schülerzahlen ist seit Jahren Realität im HSK. Auch wenn die Geburtenzahlen im Kreis sich aktuell wieder stabilisiert haben bzw. sogar leicht ansteigen, sind die Schülerzahlen an den weiterführenden

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				<p>Schulen kurz- bis mittelfristig weiter rückläufig, Inwieweit über den Prognosehorizont 2030 hinaus der Trend sich möglicherweise dämpfen bzw. sogar umkehren lässt, bleibt abzuwarten.</p> <p>Eine Analyse der Ursachen der Einwohnerentwicklung ist nicht originäres Thema des NVP. Die Bevölkerungsentwicklung dient im Prozess insbesondere der Einschätzung, wo zukünftig Potenziale für den ÖPNV gesehen werden und wo die Schwerpunkte der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur liegen.</p>
	Seite 197	<p>5.6.50 Auch wenn Senioren länger den eigenen Pkw nutzen, nimmt die Anzahl der potentiellen Fahrgäste im Seniorenalter erheblich zu, wegen der deutlich stärker werdenden Altersjahrgänge und der zunehmenden Lebenserwartung (alle 5 Jahre um etwa 1 Jahr).</p>	Kenntnisnahme	<p>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 Verkehrswissenschaftler wird die Pkw-Affinität bei den Senioren auch zukünftig noch weiter ansteigen (z. B. weiter steigender Anteil älterer Frauen mit Führerschein).</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 198	5.6.51 Die Behauptung "Der prognostizierte Schrumpfungprozess 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", ist unrealistisch.	Kenntnisnahme	Der Rückgang des Verkehrs ist keine Behauptung, sondern eine reale Entwicklung der letzten Jahre. Aktuelle Studien (MID 2017 ¹) belegen, dass die sogenannte „Mobilitätsquote“ (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person in ländlichen Regionen in den letzten Jahren erkennbar gesunken sind. In Verbindung mit den sinkenden Einwohnerzahlen im Hochsauerlandkreis ist die Aussage im NVP nicht unrealistisch.
	Seite 199	5.6.52 Die Behauptung "wahrscheinlich ist ein Nachfragerückgang im ÖPNV um bis zu -20 % zu erwarten", ist unrealistisch.	Kenntnisnahme	Auch der Nachfragerückgang im ÖPNV ist keine Behauptung sondern ein seit Jahren erkennbarer Trend im Hochsauerlandkreis, der sich aufgrund der prognostizierten Entwicklungen im Kreis die nächsten Jahre weiter fortsetzen wird. Inwieweit über den Prognosehorizont 2030 hinaus der Trend sich möglicherweise dämpfen bzw. sogar umkehren lässt, bleibt abzuwarten.

¹ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – Kurzreport; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2018

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar																																																															
	ANHANG:	5.6.53	Kenntnisnahme																																																																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vergleichsgruppe</th> <th>Preisgruppe/ Entfernung</th> <th>Fahrpreis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>14 - 17 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kreis Soest</td> <td>2M</td> <td>4,00 €</td> </tr> <tr> <td>Soest - Werl</td> <td>17 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Soest - Welver</td> <td>16 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>HSK</td> <td>3M</td> <td>5,50 €</td> </tr> <tr> <td>Meschede - Olsberg</td> <td>16 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Brilon - Bestwig</td> <td>14 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>20 - 23 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kreis Soest</td> <td>3M</td> <td>5,50 €</td> </tr> <tr> <td>Soest - Lippstadt</td> <td>23 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>HSK</td> <td>4M</td> <td>7,60 €</td> </tr> <tr> <td>Meschede - Arnsberg</td> <td>21 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Meschede - Sundern</td> <td>22 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Meschede - Eslohe</td> <td>20 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>27 - 30 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kreis Soest</td> <td>4M</td> <td>7,60 €</td> </tr> <tr> <td>Soest - Hamm</td> <td>27 km</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Vergleichsgruppe	Preisgruppe/ Entfernung	Fahrpreis				14 - 17 km			Kreis Soest	2M	4,00 €	Soest - Werl	17 km		Soest - Welver	16 km		HSK	3M	5,50 €	Meschede - Olsberg	16 km		Brilon - Bestwig	14 km					20 - 23 km			Kreis Soest	3M	5,50 €	Soest - Lippstadt	23 km		HSK	4M	7,60 €	Meschede - Arnsberg	21 km		Meschede - Sundern	22 km		Meschede - Eslohe	20 km					27 - 30 km			Kreis Soest	4M	7,60 €	Soest - Hamm	27 km	
Vergleichsgruppe	Preisgruppe/ Entfernung	Fahrpreis																																																																	
14 - 17 km																																																																			
Kreis Soest	2M	4,00 €																																																																	
Soest - Werl	17 km																																																																		
Soest - Welver	16 km																																																																		
HSK	3M	5,50 €																																																																	
Meschede - Olsberg	16 km																																																																		
Brilon - Bestwig	14 km																																																																		
20 - 23 km																																																																			
Kreis Soest	3M	5,50 €																																																																	
Soest - Lippstadt	23 km																																																																		
HSK	4M	7,60 €																																																																	
Meschede - Arnsberg	21 km																																																																		
Meschede - Sundern	22 km																																																																		
Meschede - Eslohe	20 km																																																																		
27 - 30 km																																																																			
Kreis Soest	4M	7,60 €																																																																	
Soest - Hamm	27 km																																																																		

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen			Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar										
		HSK	5M	10,20 €												
		Meschede - Schmallenberg	30 km													
	Vergleichspunkte waren in allen Gemeinden die zentralen Haltestellen:	<table border="1"> <tr> <td>Sundern</td> <td>Rathaus</td> </tr> <tr> <td>Eslohe</td> <td>Busbahnhof</td> </tr> <tr> <td>Brilon</td> <td>Markt</td> </tr> <tr> <td>Schmallenberg</td> <td>Habbel</td> </tr> <tr> <td>sonst</td> <td>Bahnhof</td> </tr> </table>			Sundern	Rathaus	Eslohe	Busbahnhof	Brilon	Markt	Schmallenberg	Habbel	sonst	Bahnhof		
Sundern	Rathaus															
Eslohe	Busbahnhof															
Brilon	Markt															
Schmallenberg	Habbel															
sonst	Bahnhof															
5.7 VCD Verkehrsclub Deutschland		<p>5.7.1 Es ist nicht erkennbar, dass der NVP das Ziel verfolgt, den Anteil der Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel an den Verkehrsbewegungen zu steigern. So gibt es offensichtlich die Vorgabe, etwa 60.000 Bus-km pro Jahr einzusparen, wie auch in der Sitzung des WST-Ausschusses am 17.09.2018 deutlich wurde. Eine Modal-Split-Analyse, aus der sich Potenziale zur Steigerung der Anteile von Bus und Bahn erkennen ließen, wurde nicht erstellt. Eine solche Analyse könnte neben dem IST-Zustand gleichzeitig versuchen, den „erwünschten Zustand“ zu definieren. Die Daten könnten nach Teilgebieten erhoben werden.</p>			Kenntnisnahme	Die Analyse des Modal-Split für den heterogenen Raum des Hochsauerlandkreises mit einem Mix aus urbanen und ländlichen Siedlungsstrukturen bietet keine belastbare Grundlage für eine nachfrageorientierte Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebotes. Erwartete Fahrgastzuwächse in Teilräumen können aufgrund ihres stark begrenzten Anteils am Gesamtverkehr keinen nennenswerten Einfluss auf die Modal-Split-Werte nehmen. Diesem begrenzten Erkenntnisgewinn steht zudem ein vergleichsweise hoher Kostenaufwand für eine Modal-Split-Erhebung entgegen. Diese finanziellen Mittel fließen aus Fahrgastsicht besser in das konkrete Angebot ein. Der Nahverkehrsplan fokussiert daher auf eine Optimierung der einzelnen Linien bei differenzierter Betrachtung,										

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				um weitere Fahrgastpotenziale zu erschließen und für den Umweltverbund zu gewinnen.
		5.7.2 Viele Basisdaten sind veraltet. So ist es nicht nachvollziehbar, wieso ein NVP, der im Jahr 2019 beschlossen werden soll, sich auf Einwohnerzahlen und Verkehrsdaten der Jahre 2014 bis 2016 bezieht. Auch aktuelle Änderungen der Linien (z. B. der Anfang August erfolgte Wegfall der Schnellbuslinie S80) wurden an vielen Stellen nicht berücksichtigt.	Kenntnisnahme	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb nur der Stand zum Stichtag dargestellt wird. Insgesamt lassen sich die für den Nahverkehrsprozess wichtigen Tendenzen der Entwicklung ausreichend und belastbar aus den vorliegenden Daten ablesen. Zudem beinhalten die für die Vergabe relevanten Liniensteckbriefe sowie das Linienbündelungskonzept (Kapitel 10.2) die zum Stand des Anhörungsverfahrens aktuellen Liniendaten.
		5.7.3 Andere Daten sind unvollständig. So ist es nicht nachvollziehbar, dass Daten über die Verkehrsnachfrage nur für die RLG-Buslinien und nicht für den Westfalenbus der SB erhoben wurden. Nur aktuelle und vollständige Datengrundlagen führen zu guten Ergebnissen. In diesem Zusammenhang ist auch die etwa 3 Jahre dauernde Bearbeitungszeit ungünstig.	Kenntnisnahme	Die benannten Verkehrsleistungen werden von der Westfalen Bus GmbH eigenwirtschaftlich, das heißt grundsätzlich ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand, erbracht. Dem Aufgabenträger HSK liegen deshalb keine Daten zu diesen Linien vor. Betreiber eigenwirtschaftlicher Verkehre sind nicht verpflichtet, Unternehmensdaten, wie Nachfragedaten, weiter zugeben.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>5.7.4 Relationen über die Kreisgrenzen hinaus werden nicht mit der notwendigen Intensität betrachtet. Dies betrifft im Linienverkehr z. B. die Verbindungen Brilon – Willingen, Brilon – Wünnenberg – Paderborn, Brilon – Rüthen, Meschede – Warstein, Arnsberg – Soest, Sundern – Finnentrop, Sundern/ Hachen – Balve und im Gelegenheitsverkehr z. B. Fahrten zu Libori nach Paderborn.</p>	Kenntnisnahme	<p>Das ist nicht richtig. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung hat anhand der zur Verfügung stehenden statistischen Daten (u. a. Pendlerverflechtungen, Schülerdaten, soweit vorhanden Nachfragedaten) eine Überprüfung der Verflechtungen, auch kreisgrenzüberschreitend, aller Kommunen im Hochsauerlandkreis stattgefunden.</p> <p>Diejenigen kreisüberschreitenden Verbindungen in die angrenzenden Zentren und Kommunen, für die sich anhand der vorliegenden Daten ein konkreter Bedarf ableiten lässt, sind in die Entwicklung der Netzhierarchie für den Hochsauerlandkreis eingeflossen (vgl. Kapitel 4.2.2). Speziell für die Anbindung nach Willingen ist im NVP eine Stärkung im Freizeitverkehr vorgesehen (vgl. Kapitel 9.2.1).</p>
		<p>5.7.5 Bei den geringen Taktdichten ist es besonders wichtig, die Verknüpfungen und die Umsteigemöglichkeiten zu optimieren, vor allem zwischen Bahn und Bus. Vielfach sind bereits die Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt (z. B. für den Skibus am Bahnhof Winterberg), vielfach gibt es keine transparenten Regelungen zum Registrieren und Abwarten von Verspätungen. Hierzu fehlen im NVP detaillierte Analysen und Vorschläge. Ein Beispiel ist die Durchquerung der Stadt Sundern mit den nicht passenden Anschlüssen der R25/S20 zur R21 in Sundern (s. Anmerkung zu Prüfauftrag SU-1, Tabelle 63).</p>	Kenntnisnahme	<p>Im Anforderungsprofil des NVP werden in Kapitel 4.3.7 Anforderungen zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung der Verkehrsmittel definiert. Unter anderem werden hier max. Umsteigzeiten zwischen den Verkehrsträgern festgeschrieben.</p> <p>Hinweis: Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe (Rahmenplan) durchgeführt.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>5.7.6 Der NVP betrifft den Regionalverkehr. Dieser ist gemäß § 1 Abs. 2 ÖPNVG NRW dann gegeben, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer nicht übersteigt. Es fallen somit auch die gesamten Linienverläufe der RE 17, der RE 57 und der RB 42 unter diese Definition. Für die Anschlüsse an den Fernverkehr ist es daher auch in einem NVP sinnvoll, die Verbindungen an die umliegenden Fernverkehrsbahnhöfe (Warburg, Kassel, Paderborn, Lippstadt, Soest, Dortmund, Hagen) genau zu betrachten. Dies erfolgt im vorliegenden NVP-Entwurf nicht. Z. B. fehlen Aussagen zu den fehlenden Früh- und Spätverbindungen zwischen Kassel und dem HSK, sowie zu der auf der Oberen Ruhrtalbahn bestehenden 2-h-Taktlücke im Abendbereich (s. u. Einzelanmerkungen).</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL. Hinweis: Das Angebot entlang der Oberen Ruhrtalbahn und weiter bis Kassel entspricht weitgehend den im Anforderungsprofil in Kapitel 4.3.4 ff. definierten Bedienungsstandards.</p>
		<p>5.7.7 Eine zentrale Rolle im NVP sollte die Verbesserung der Qualität der Verkehrswege für den Schienenverkehr spielen, die zudem kostenneutral aus Bundesmitteln zu finanzieren sind. Sie bilden das Rückgrat des ÖPNV, auf dem die Naherschließung durch die Buslinien an den Bahnhöfen aufbaut. Hierzu gehört die Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn und die Reaktivierung der Röhrtalbahn. Auch hierzu fehlen detaillierte Aussagen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL.</p>
		<p>5.7.8 Sowohl beim Bahnverkehr als auch beim Busverkehr gibt es bisher erhebliche Qualitätsmängel, die potentielle Fahrgäste von der Nutzung abhalten. So gab es im Jahr 2018 im HSK extrem viele Zugausfälle, die allerdings (z. B. in der Sitzung des WST am 19.06.2018) mitunter geschönt dargestellt werden. Im Busverkehr werden Anschlussgarantien (z. B. in Niedersfeld Steinkamp) nicht eingehalten, ausfallende Busse in den dynamischen Anzeigen und in Online-Auskunftssystemen als fahrend angezeigt, Informationen über Ankunftszeiten vorhergehender Verkehrsmittel nicht ausgetauscht, und Busse bereits am Abfahrtspunkt verspätet eingesetzt. Auch hierzu sollte der NVP eine umfassende Analyse und konkrete Maßnahmenvorschläge enthalten.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe durchgeführt (z. B. Fahrplanauswertungen). Konkrete Daten zur Qualität der Verbindungen sowie der Umsteigeverknüpfung lagen nicht vor, da die Auswertung von Pünktlichkeitsstatistiken bei den Verkehrsunternehmen zum Zeitpunkt der Analyse noch nicht möglich war. Diese Möglichkeit besteht erst seit der flächendeckenden Einführung der neuen Bordrechner im Jahr 2017. Mit Umsetzung des NVP plant der Aufgabenträger zukünftig die Einführung eines</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				QMS mit dem die Kontrolle der ÖPNV-Qualität möglich wird (vgl. Kapitel 4.4). Zudem werden im Anforderungsprofil Anforderungen an das Betriebs- und Störungsmanagement definiert (Kapitel 4.3.13).
		5.7.9 In mehreren Nachbarkreisen gibt es besonders rabattierte Monatstickets für Schüler und Auszubildende. Sie tragen dazu bei, dass sich junge Menschen Bahn- und Busfahren überhaupt leisten können. Das Jobticketangebot erscheint unterentwickelt, da offenbar zu hohen Abonnenten-Vorgaben im Umfeld einer eher kleingliedrigen Unternehmensstruktur gemacht werden.	Kenntnisnahme	Die Tarifhoheit liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis.
		5.7.10 Ein großes Hindernis für eine stärkere Nutzung des ÖPNV im Kreisgebiet stellen die viel zu hohen Fahrpreise im HSK dar. Im Vergleich zum RLG-„Partner“-Kreis Soest liegen sie im HSK um etwa 30 % höher, denn es gilt zwar dieselbe Tariftabelle, aber gleichartige Relationen sind dort in günstigere Preisstufen einsortiert, als im HSK (z. B. Werl - Soest und Bestwig – Brilon, s. Anhang), obwohl der Zuschuss des Kreises an die RLG je Einwohner im HSK um die Hälfte höher ist als im Kreis Soest. Bereits im Kreis Soest sind die Fahrpreise im Vergleich zu anderen Tarifräumen in Westfalen relativ hoch. Zu dem grundlegenden Problem der viel zu hohen Fahrpreise fehlen Analysen und Vorschläge. In § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW heißt es ausdrücklich: „Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.“	Kenntnisnahme	Die Tarifhoheit liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis. Zudem ist der Nahverkehrsplan kein Gutachten, welches sich mit der Finanzierung des ÖPNV und Kennwertevergleichen mit anderen Kreisen beschäftigt.
		5.7.11 Die sich aus § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW ergebenden Anforderungen an einen Nahverkehrsplan hinsichtlich des Leistungsangebots, seiner Finanzierung, der Investitionsplanung, der Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals sowie die Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals sowie die Struktur und Fortent-	Kenntnisnahme	-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		wicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen, werden durch den vorliegenden Entwurf nur unvollständig erfüllt.		
	Einzelanmerkungen			
	Seite 12	5.7.12 Die Modernisierung des Bahnhofs Arnberg ist immer noch nicht abgeschlossen. Der nördliche Ausgang des Bahnhofstunnels ist seit etwa einem Jahr fertig gestellt, aber immer noch gesperrt, weil sich DB und Stadt noch nicht über einen Abnahmetermin einigen konnten.	Kenntnisnahme	-
	Seiten 14, 33, u. a.	5.7.13 Die Schnellbuslinie S 80 existiert nicht mehr und wurde auch nicht gleichwertig ersetzt.	Kenntnisnahme	Das Problem ist bekannt. Die Schnellbuslinie Brilon – Paderborn (S 10, ehemals S 80) fällt jedoch in die Zuständigkeit des Nahverkehrsverbunds Paderborn/Höxter und wird aktuell eigenwirtschaftlich durch die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH betrieben. Die Einflussmöglichkeiten des Hochsauerlandkreises auf Planungen die Linie betreffend sind somit leider marginal.
	Seite 16 ff.	5.7.14 Die Bevölkerungsdaten sind veraltet.		Vgl. Ausführungen unter Punkt 5.7.2
	Seite 17	5.7.15 Das Statistische Landesamt (IT.NRW) liefert nur für die Kreisebenen Daten „auf einer landesweit einheitlichen Datenbasis“, nicht für die Kommunen.	Kenntnisnahme	Die Daten von IT.NRW ermöglichen eine kreisweite Vergleichbarkeit der Daten.
	Seite 25	5.7.16 Bei den Schülerzahlen ist zu berücksichtigen, dass der HSK als einziger Kreis in ganz NRW keine einzige Gesamtschule anbietet und es daher zu vermehrten Schülerpendelfahrten in Nachbarkreise kommt.	Kenntnisnahme	Der Prozess der Nahverkehrsplanung hat in enger Abstimmung mit den im HSK verkehrenden Verkehrsunternehmen stattgefunden. Entsprechend hat auch eine Berücksichtigung der wichtigen Schülerströme im Kreis stattgefunden. Diese sind zudem bei der Entwicklung der Netzhierarchie eingeflossen.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 27 ff.	5.7.17 Die Angaben zu den Kliniken sind teilweise veraltet. Z. B. hat das Klinikum Hochsauerland vier Standorte mit zunehmendem Bedarf an Fahrten zwischen den Standorten.	Kenntnisnahme	Unlängst vor Eröffnung des Anhörungsverfahrens im September 2018 hatte der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis erneut alle k. a. Kommunen angeschrieben und um eine Aktualisierung verschiedener Daten aus der Auftaktbefragung zu Beginn des NVP-Prozesses gebeten (u. a. Krankenhausstandorte). Dieser Bitte sind alle Kommunen nachgekommen. Die in Kapitel 3.2.5 dargestellt Auflistung der Klinik-Standorte hat den Stand Juni 2018.
	Seite 31	5.7.18 Die Bezeichnung "R42" gibt es seit 2017 nicht mehr.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung	Die Daten wurden zum Beginn des NVP-Prozesses im Frühsommer 2016 erhoben. Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, zum besseren Verständnis wird im NVP in Kapitel 3.4.1, Tabelle 9 jedoch die aktuelle Linienbezeichnung ergänzt.
	Seite 35 ff.	5.7.19 Nachfragedaten nur für etwa die Hälfte der Buslinien im Kreisgebiet stellen eine unzureichende Planungsgrundlage dar.	Kenntnisnahme	Vgl. Ausführungen unter Punkt 5.7.2
	Seite 41	5.7.20 Der Bahnhof Freienohl hat zwar einen stufenfreien Zugang, ist aber wegen des nach dem Umbau sehr weiten Fußweges vom Parkplatz zum Bahnsteig in Richtung Bestwig nicht als barrierefrei zu betrachten.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 42	5.7.21 Die Haltepunkte Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen, mit jeweils etwa 2 Abfahrten pro Tag in jede Richtung, lassen sich nicht als vollwertige Bahnhöfe betrachten.	Berücksichtigung	Die Tabelle 16 in Kapitel 3,7 wird wie folgt umbenannt: <i>„Bahnhöfe und -haltepunkte im Hochsauerlandkreis“</i>
	Seite 44 f.	5.7.22 Die hier genannten künftigen Funktionen und Handlungsfelder des ÖPNV finden sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Gemäß Kapitel 4.1 ff. hat der Hochsauerlandkreis sein Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote aufbauend auf den drei Zielsetzungen „soziale Nachhaltigkeit“, „ökonomische Nachhaltigkeit“ und „ökologische Nachhaltigkeit“ definiert. Diese drei Ziele sind untereinander nicht immer konfliktfrei, so dass im Einzelfall zu klären ist, welchem der Ziele jeweils Vorrang zu gewähren ist. Das Ergebnis dieses Prozesses ist in Kapitel 9 Maßnahmenkonzeption eingeflossen.
	Seite 47	5.7.23 Die hier genannte erforderliche Abstimmung zwischen Schienen- und Busangeboten findet sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil des NVP werden in Kapitel 4.3.7 Anforderungen zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln definiert. Unter anderem werden hier max. Umsteigzeiten zwischen den Verkehrsträgern festgeschrieben
	Seite 49	5.7.24 Die hier genannte „Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV“ findet sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Im Anforderungsprofil des NVP werden in Kapitel 4.3 an diversen Stellen Qualitätsstandards zur Optimierung der Umsteigeverknüpfung definiert. Qualitätsanforderungen werden sowohl im Hinblick auf die Ausgestaltung der Infrastruktur (z. B. Kapitel 4.3.10 Haltestellen) als auch

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				im Hinblick auf die Angebotsqualität (z. B. Kapitel 3.4-7, s. o.) festgeschrieben. Des Weiteren werden auch Anforderungen an die Fahrgastinformation (Kapitel 4.3.14) und weitere begleitende Kriterien definiert.
	Seite 73	5.7.25 Die hier genannten maximalen Umsteigezeiten finden sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.	Kenntnisnahme	Mit dem Anforderungsprofil konkretisiert der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis qualitativ und quantitativ seine Vorstellungen von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Somit beschreiben die in Kapitel 4.3 definierten Qualitätsstandards insgesamt den aus Sicht des Aufgabenträgers zu erreichenden Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang. Eine entsprechende Differenzierung und Priorisierung erfolgt in den Liniensteckbriefen.
	Seite 74	5.7.26 Als Verknüpfungspunkte 1. Ordnung müssen auch gelten: Arnsberg Bahnhof Arnsberg Neumarkt Arnsberg Europaplatz Bestwig Bahnhof Brilon-Stadt Bahnhof Marsberg Bahnhof	Kenntnisnahme	An der Kategorisierung der Verknüpfungspunkte wird festgehalten.
	Seite 77	5.7.27 In einem NVP ist die Aussage „Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug ... zum Ziel nehmen.“ völlig sinnlos.	Kenntnisnahme	Es handelt sich bei besagter Aussage um einen Auszug aus der Mobilitätsgarantie NRW, die im NVP in Teilen zitiert wird.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 80	5.7.28 DFI sind auch an Haltestellen der Kategorie II erforderlich. Zudem sollten diese Anzeigen auch funktionieren und zutreffende Informationen anzeigen, damit sie ihren Zweck erfüllen.	Kenntnisnahme	Im NVP wird in Kapitel 4.3.10 die DFI für Haltestellen der Kategorie II als „anzustrebende Ausstattung“ definiert. Darüber hinaus plant der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV unter Berücksichtigung der angespannten finanziellen Situation, einem flächendeckenden Ansatz zur Optimierung der Informationen über Handgeräte im Zwei-Sinne-Prinzip Vorrang vor Einzelösungen, wie stationären Einrichtungen, zu geben (Einführung „mobil-info“-App in 2018 erfolgt).
	Seiten 86, 90	5.7.29 Hinsichtlich der Kenntnisse von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sowie der Fahrpreise für jede gewünschte Fahrtverbindung besteht bei einem Teil des Fahrpersonals erheblicher Nachholbedarf.	Kenntnisnahme	Der NVP sieht als Rahmenplan nicht eine Betrachtung von einzelnen Kenntnissen des Fahrpersonals vor. In Kapitel 4.3.12 werden Anforderungen an das Fahrpersonal (u. a. Tarifkenntnis) definiert. Zur Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV plant der Aufgabenträger HSK zukünftig die Einführung eines QMS (vgl. Kapitel 4.4).
	Seite 94	5.7.30 Zum NVV besteht kein Übergangstarif.	Kenntnisnahme	Die Tarifhoheit liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit formal ausdrücklich nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis.
	Seite 114	5.7.31 Auch für Wohngebiete mit bis zu 250 Einwohnern sind ÖPNV-Angebote erforderlich und machbar.	Kenntnisnahme	Gemäß Kapitel 4.1.1 ff. hat der Hochsauerlandkreis sein Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote definiert.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				niert. Insbesondere die Themenfelder Nachfrage, Siedlungsstruktur und Wirtschaftlichkeit thematisieren das Spannungsverhältnis von wünschenswertem Zustand und wirtschaftlich darstellbarem ÖPNV-Angebot. Mit der Grenze 250 Einwohner wird somit eine Festlegung zur Daseinsvorsorge auf Ebene des Kreises getroffen. Die Entwicklung von Mobilitätsangeboten für kleinste Siedlungseinheiten liegt auch in der Verantwortung der jeweiligen Städte und Gemeinden. Der Grenzwert von 250 Einwohnern wurde nicht willkürlich festgelegt, sondern entspricht dem „Stand der Technik“ und findet sich bspw. in Handreichungen zur Nahverkehrsplanung in anderen Bundesländern.
	Seite 118	5.7.32 Die zusammenfassende Darstellung „Insgesamt ist das ÖPNV-Bedienungsangebot im Hochsauerlandkreis als gut bzw. dem Bedarf entsprechend zu bewerten.“ entspricht nicht der Realität.	Kenntnisnahme	Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes im HSK erfolgt auf Basis der im NVP definierten Standards zur Bedienungsqualität. Diese Standards werden in weiten Teilen erfüllt, die Ausnahmen sind im NVP dargestellt (z. B. Abendverkehr).
	Seite 119 ff.	5.7.33 Diverse Angaben sind unrichtig. Z. B. fährt zwischen 20:41 h und 22:41 h kein Zug ab Meschede in Richtung Arnsberg bzw. Dortmund oder Hagen.	Kenntnisnahme	Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb in der Regel der Stand zum Stichtag dargestellt wird (z. B. gibt es aktuell eine Fahrt 20:41 Uhr ab Meschede).

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				de, die es zum Zeitpunkt der Analyse nicht gab; demgegenüber werden die damaligen Fahrten um 21:43 Uhr und 22:43 Uhr ab Meschede nicht mehr angeboten, dafür aber eine Abfahrt um 22:17 Uhr). Die Analyse des ÖPNV-Angebotes wurde zum Beginn des NVP-Prozesses im Frühsommer 2016 erhoben (Fahrplanstand Mai 2016).
	Seite 120	5.7.34 Es fehlt eine genauere Analyse der Defizite auf der Verbindung nach Kassel.	Kenntnisnahme	Das Angebot entspricht weitgehend den im Anforderungsprofil in Kapitel 4.3.4 ff. definierten Bedienungsstandards
	Seite 133	5.7.35 Die Behauptung „Für die meisten der hier aufgeführten Relationen kann trotz festgestelltem Defizit in der Einhaltung der definierten Reisezeit kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden“ ist viel zu unbestimmt.	Kenntnisnahme	Im NVP wird hervorgehoben, dass vorhandene Defizite in der Regel durch nicht optimierte Anschlüsse bedingt sind (Ausrichtung des Angebotes verschiedener Linien auf den Schülerverkehr). Zu berücksichtigen ist, dass insgesamt lediglich einzelne Einschränkungen im Hinblick auf die Überschreitung der definierten Reisezeit bestehen.
	Seite 134	5.7.36 Die Behauptung „Die Reisezeit von maximal 30 Minuten bis zum Hauptort wird ebenfalls bei den meisten Relationen erfüllt“ ist ebenfalls viel zu unbestimmt.	Kenntnisnahme	-
	Seite 135 ff	5.7.37 In der Tabelle 43 basieren die zuerst genannten Verbindungen darauf, dass von den Buslinien auf die RE17 / RE57- Züge umgestiegen wird. In allen Einzeltabellen zu den Relationen taucht die 2-h-Taktlücke auf der Oberen Ruhrtalbahn auf. Ärgerlich ist die gelbe Kennzeichnung, die laut Legende „keinen Handlungsbedarf“ aussagt. Die Festschreibung dieser Taktlücke ist aus Fahrgastsicht für Regionalexpresslinien des	Berücksichtigung	Die Anregung wird aufgegriffen. Die gelben Kennzeichnungen in den Einzeltabellen in Kapitel 3.2.1, Kategorie „Achse“ zwischen 20 und 21 Uhr werden rot eingefärbt , um somit die bestehende Taktlücke im Spätverkehr klarer als Defi-

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Taktfahrplanes NRW nicht hinnehmbar, da sie eine tatsächliche Mobilitätseinschränkung darstellt.		<p>zit herauszustellen. Zudem wird eine Fußnote ergänzt, mit der auf die zeitliche Verschiebung der Taktücke im Zuge der Realisierung des SauerlandNetzes ab Dezember 2016 hingewiesen wird.</p> <p>Hinweis: Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL. Der Hinweis wird an den NWL weitergeleitet</p>
	Seite 136	<p>5.6.38 Die Fußnote „Planung SPNV ab Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stunden“ zeigt exemplarisch die erheblichen Aktualitätsdefizite des NVP-E.</p>	Kenntnisnahme	<p>Zum Zeitpunkt der Analyse waren die damaligen Planungen im SPNV noch nicht umgesetzt. Die kontinuierliche Weiterentwicklung vor Ort kann in der NVP-Erstellung nicht immer durch entsprechend fortlaufende Aktualisierungen abgebildet werden, weshalb nur der Stand zum Stichtag dargestellt wird. An verschiedenen Stellen des NVP, insbesondere im Bereich der Bewertung, wird jedoch darauf verwiesen, dass als Grundlage für die Bewertung die Situation nach Realisierung des SauerlandNetzes betrachtet wird.</p>
	Seite 138	<p>5.7.39 In Hoppecke halten 2 bis 4 Züge pro Tag in Richtung Marsberg. Dann ist es sinnlos, von „räumlich parallelen Linienverkehren“ zu schreiben.</p>	Berücksichtigung	<p>Der Hinweis ist korrekt. Der richtige Linienabschnitt lautet Bredelar Bahnhof – Marsberg Bahnhof. Der NVP wird in Kapitel 6.3.3 entsprechend angepasst.</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 142	5.7.40 Zur Bewertung der zentralen Merkmale Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steht im NVP-E: „Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Mit Einführung neuer Bordrechner etwa ab 2017 werden entsprechende Auswertungen möglich.“ Es ist unbegreiflich, dass für einen NVP, der im Jahr 2019 beschlossen werden soll, hierzu keine Auswertungen erstellt wurden, ggf. manuell.	Kenntnisnahme	Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe (Rahmenplan) durchgeführt. Neben Fahrplanauswertungen wurde eine schriftliche Befragung der Verkehrsunternehmen durchgeführt, in der u. a. die maßgeblichen Problempunkte in den Bereichen betriebliche Defizite und Verspätungen abgefragt wurden. Die Ergebnisse sind in Tabelle 45 in Kapitel 6.5 zusammengefasst. Auswertungen von Pünktlichkeitsstatistiken bei den Verkehrsunternehmen waren zum Zeitpunkt der Analyse, bedingt durch nicht vorhandene Erfassungstechnik, noch nicht möglich. Diese Möglichkeit besteht erst seit flächendeckender Einführung der neuen Bordrechner im Jahr 2017. Mit Umsetzung des NVP plant der Aufgabenträger zukünftig die Einführung eines QMS mit dem die Kontrolle der ÖPNV-Qualität möglich wird (vgl. Kapitel 4.4).
	Seite 142	5.7.41 Im „nachrichtlichen“ Teil fehlt die Verbindung R22 Arnsberg – Hachen – Langscheid/ Sorpese, auf der zwingend ein besseres Angebot am Wochenende geschaffen werden muss.	Kenntnisnahme	Tabelle 44 in Kapitel 6.3.4 enthält einen Prüfhinweis auf eine Ausdehnung des Angebotes zur Anbindung des Sorpesees (ggf. mit der Linie R22).
	Seite 144	5.7.42 Die Behauptung, dass durch die RLG „eine Taxibeförderung organisiert“ wird, „sollte der Anschluss zwischen den Buslinien im Einzelfall nicht möglich sein“, entspricht nicht den Tatsachen.	Kenntnisnahme	Die Aussage im NVP, Kapitel 6.6, bezieht sich auf die RLG-Anschlussgarantie, die an ausgewiesenen Haltestellen und Verknüpfungspunkte gilt (siehe auch Homepage der RLG).

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 144 ff.	5.7.43 Eine gemeinsame Darstellung der Bus-Infrastruktur mit dem in dieser Hinsicht wesentlich besser aufgestellten Kreis Soest, ist für einen NVP des HSK sinnlos, ebenso wie das Weglassen der Daten für die Subunternehmer.	Kenntnisnahme	Eine Einzelbetrachtung für beide Kreise ist aufgrund der vorliegenden Datengrundlage nicht möglich. Da beide Kreise von denselben Verkehrsunternehmen bedient werden, lassen sich aus den vorhandenen Daten jedoch wichtige Aussagen insbesondere zur Fahrzeugausstattung auch kreisbezogen ableiten. Es sei darauf hingewiesen, dass die Daten der Subunternehmen bei der Bewertung nicht „weggelassen“ wurden, sondern nicht vorlagen. Zudem kann anhand der vorliegenden Datenlage davon ausgegangen werden, dass die im Hochsauerlandkreis eingesetzte Fahrzeuginfrastruktur keinesfalls schlechter ist als die des Kreises Soest. Das Gegenteil ist der Fall.
	Seite 146	5.7.44 Die Darstellung der Relation Sundern – Langscheid ist zumindest für den Sonntag irreführend, da an Sonntagen lediglich 2 Busverbindungen der R22 (eine Nachmittags, eine Frühabends) der R22 nach Langscheid/ Sorpesees fahren. Zudem ist die gelbe Kennzeichnung „kein Handlungsbedarf“ nicht zu tolerieren, da Langscheid über 3000 Einwohner hat und zudem der Sorpesees direkt nicht erschlossen wird.	Berücksichtigung	Die Anregung wird aufgegriffen. Die gelbe Kennzeichnung am Sonntag wird rot eingefärbt und somit klarer als Defizit herausgestellt. Hinweis: In Kapitel 6.3.4 erfolgt eine Bewertung der ÖPNV-Anbindung des Sorpesees (Schwerpunkt Wochenende) mit der Empfehlung, eine Ausdehnung des Angebotes (ggf. saisonal) zu prüfen.
	Seite 155 ff.	5.7.45 Die Darstellung der Haltestellen hat den Stand Mai 2016 und ist daher viel zu alt.	Kenntnisnahme	Es handelt sich nicht um „veraltete Daten“. Die Ortsbesichtigung wurde zum

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Beginn des NVP-Prozesses im Frühsommer 2016 durchgeführt. Es ist in Planungsprozessen nicht üblich, die zum Beginn erhobenen Daten zum Abschluss des Prozesses (aufwändig) zu aktualisieren. Die Kreisverwaltung hat aus ihrer Sachkenntnis selbstverständlich auf die Berücksichtigung wesentlicher Veränderung ab 2016 im Bestand geachtet. Bei der Mängelfeststellung werden ausdrücklich nicht die Ausbautvorhaben in den nächsten Jahren berücksichtigt.
	Seite 156	5.7.46 Betreffend die Anbindung des Sorpesees (und Langscheids), stimmen in Tabelle 6.3.4 die Angaben zu den Verbindungen nicht. Der Bürgerbus B4 verkehrt sehr eingeschränkt saisonal und nur an bestimmten Tagen. Die wichtige Verbindung R22 von Arnsberg – Hachen – Langscheid/ Sorpesee stellt samstags bereits vor 14:00 den Betrieb ein. An Sonntagen ist der Sorpesee mit lediglich 1 Verbindung am Nachmittag und 1 Verbindung am frühen Abend für Touristen (und Einheimische) von den Bahnhöfen Neheim-Hüsten (durch das Röhrtal mit Umstieg aus R25) bzw. Arnsberg erreichbar! Der formulierte Prüfauftrag zur besseren Anbindung des Sorpesees (und Langscheids) wird begrüßt und sollte schnell im Sinne einer Angebotsausweitung umgesetzt werden!	Kenntnisnahme	Die Angaben zum Bedienungsangebot entsprechen denen im NPV (Tabelle 44, Kapitel 6.3.4).
	Seite 174	5.7.47 Die RLG-Verkaufsstelle in Brilon liegt weit außerhalb des Stadtgebietes und weit entfernt von den Bushaltestellen und erfüllt daher fast keine Funktion.	Kenntnisnahme	Kapitel 6.9 enthält eine Auflistung aller offiziell ausgewiesenen Vorverkaufsstellen im Hochsauerlandkreis.
	Seite 174	5.7.48 Das Fehlen von Fahrkartenautomaten in den Zügen wird nicht thematisiert.	Kenntnisnahme	Der Hochsauerlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der NWL.

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Seite 177	5.7.49 Die Aussagen zu Tarif und Ticketangebot gehen völlig an der Realität vorbei (s. einleitende Bemerkungen).	Kenntnisnahme	Hinweis: Das Kapitel 6.12 wird aktualisiert.
	Seite 181 f.	5.7.50 Es fehlt eine Auseinandersetzung mit den Fahrpreisen der Nachtbusse, z. B. in der ehemaligen N4 zwischen Brilon und Willingen.	Kenntnisnahme	Die Analysen wurden in einer für den NVP relevanten Tiefenschärfe (Rahmenplan) durchgeführt. Die Tarifhoheit liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe und ist damit formal ausdrücklich nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochsauerlandkreis.
	Seite 191 ff.	5.7.51 Das Jahr 2014 ist als Basisjahr für eine Verkehrsprognose ungeeignet, da es zu lange zurück liegt. Insbesondere in den Jahren 2015 und 2016 gab es starke Zuwanderungen aus dem Ausland. Ein Rückgang der Einwohnerzahl um etwa -10 % bis 2030 ist nicht mehr realistisch. Insbesondere wird die Altersgruppe von 10 bis unter 16 nicht um 27,5 % abnehmen. Die zwischen den Kommunen sehr unterschiedlichen Prognosen (zwischen +9,5 % und 42 %) für die Entwicklung der Zahl über 65jährigen ist nicht nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	Die Dynamik ist bekannt, im NVP wird jedoch keine eigene Prognose erstellt. Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird als Grundlage für die Abschätzung der zukünftigen Einwohnerentwicklung auf die Gemeindemodellrechnung 2014-2040 von IT.NRW zurückgegriffen (Basis - nach Altersjahren und Geschlecht - kreisangehörige Gemeinden - Stichtag 01.01). Diese stellt zudem auch die Basis für den Datenatlas des Hochsauerlandkreises. Der Rückgang der Schülerzahlen ist seit Jahren Realität im HSK. Auch wenn die Geburtenzahlen im Kreis sich aktuell wieder stabilisiert haben bzw. sogar leicht ansteigen, sind die Schülerzahlen an den weiterführenden

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				<p>Schulen kurz- bis mittelfristig weiter rückläufig, Inwieweit über den Prognosehorizont 2030 hinaus der Trend sich möglicherweise dämpfen bzw. sogar umkehren lässt, bleibt abzuwarten.</p> <p>Eine Analyse der Ursachen der Einwohnerentwicklung ist nicht originäres Thema des NVP. Die Bevölkerungsentwicklung dient im Prozess insbesondere der Einschätzung, wo zukünftig Potenziale für den ÖPNV gesehen werden und wo die Schwerpunkte der demografischen Entwicklungen im Hinblick auf die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur liegen.</p>
	Seite 197	5.7.52 Auch wenn Senioren länger den eigenen Pkw nutzen, nimmt die Anzahl der potentiellen Fahrgäste im Seniorenalter erheblich zu, wegen der deutlich stärker werdenden Altersjahrgänge und der zunehmenden Lebenserwartung (alle 5 Jahre um etwa 1 Jahr).	Kenntnisnahme	<p>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 Verkehrswissenschaftler wird die Pkw-Affinität bei den Senioren auch zukünftig noch weiter ansteigen (z. B. weiter steigender Anteil älterer Frauen mit Führerschein).</p>
	Seite 198	5.7.53 Die Behauptung "Der prognostizierte Schrumpfungsprozess im Hochsauerlandkreis wird	Kenntnisnahme	<p>Der Rückgang des Verkehrs ist keine Behauptung, sondern eine reale Entwick-</p>

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		dazu führen, dass innerhalb des Kreisgebiets zukünftig in Summe weniger Wege zurückgelegt werden und somit der Verkehr (ausgedrückt in Personenkilometer) hierdurch abnehmen wird", ist unrealistisch.		lung der letzten Jahre. Aktuelle Studien (MID 2017 ²) belegen, dass die sogenannte „Mobilitätsquote“ (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person in ländlichen Regionen in den letzten Jahren erkennbar gesunken sind. In Verbindung mit den sinkenden Einwohnerzahlen im Hochsauerlandkreis ist die Aussage im NVP nicht unrealistisch.
	Seite 199	5.7.54 Die Behauptung "wahrscheinlich ist ein Nachfragerückgang im ÖPNV um bis zu -20 % zu erwarten", ist unrealistisch.	Kenntnisnahme	Auch der Nachfragerückgang im ÖPNV ist keine Behauptung sondern ein seit Jahren erkennbarer Trend im Hochsauerlandkreis, der sich aufgrund der prognostizierten Entwicklungen im Kreis die nächsten Jahre weiter fortsetzen wird. Inwieweit über den Prognosehorizont 2030 hinaus der Trend sich möglicherweise dämpfen bzw. sogar umkehren lässt, bleibt abzuwarten.
	Seite 216, Kapitel 9.2.2, Tabelle 63, SU-1 Überplanung R21 Arnsberg-Sundern	5.7.55 Hinsichtlich des Prüfauftrages zur Verlegung der Linie R21 von Sundern nach Arnsberg vom Ochsenkopf hin zu Fahrten über das „Alte Testament“ und die Hellefelder Höhe wird angemerkt, dass dies vrsl. zu Fahrtzeitverlängerungen für Sunderner Fahrgäste führen wird und daher unattraktiver wird! Sollte dieser Prüfauftrag ausgeführt werden, ist unbedingt eine Verknüpfung zu den Röhrtallinie R25 / S20 in Sundern zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung mit geprüft. Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit allen Beteiligten.

² infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – Kurzreport; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2018

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar																																																									
	ANHANG:	5.7.56	Kenntnisnahme																																																										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vergleichsgruppe</th> <th>Preisgruppe/ Entfernung</th> <th>Fahrpreis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14 - 17 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kreis Soest</td> <td>2M</td> <td>4,00 €</td> </tr> <tr> <td>Soest - Werl</td> <td>17 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Soest - Welper</td> <td>16 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>HSK</td> <td>3M</td> <td>5,50 €</td> </tr> <tr> <td>Meschede - Olsberg</td> <td>16 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Brilon - Bestwig</td> <td>14 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>20 - 23 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kreis Soest</td> <td>3M</td> <td>5,50 €</td> </tr> <tr> <td>Soest - Lippstadt</td> <td>23 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>HSK</td> <td>4M</td> <td>7,60 €</td> </tr> <tr> <td>Meschede - Arnsberg</td> <td>21 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Meschede - Sundern</td> <td>22 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Meschede - Eslohe</td> <td>20 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>27 - 30 km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kreis Soest</td> <td>4M</td> <td>7,60 €</td> </tr> </tbody> </table>	Vergleichsgruppe	Preisgruppe/ Entfernung	Fahrpreis	14 - 17 km			Kreis Soest	2M	4,00 €	Soest - Werl	17 km		Soest - Welper	16 km		HSK	3M	5,50 €	Meschede - Olsberg	16 km		Brilon - Bestwig	14 km					20 - 23 km			Kreis Soest	3M	5,50 €	Soest - Lippstadt	23 km		HSK	4M	7,60 €	Meschede - Arnsberg	21 km		Meschede - Sundern	22 km		Meschede - Eslohe	20 km					27 - 30 km			Kreis Soest	4M	7,60 €		
Vergleichsgruppe	Preisgruppe/ Entfernung	Fahrpreis																																																											
14 - 17 km																																																													
Kreis Soest	2M	4,00 €																																																											
Soest - Werl	17 km																																																												
Soest - Welper	16 km																																																												
HSK	3M	5,50 €																																																											
Meschede - Olsberg	16 km																																																												
Brilon - Bestwig	14 km																																																												
20 - 23 km																																																													
Kreis Soest	3M	5,50 €																																																											
Soest - Lippstadt	23 km																																																												
HSK	4M	7,60 €																																																											
Meschede - Arnsberg	21 km																																																												
Meschede - Sundern	22 km																																																												
Meschede - Eslohe	20 km																																																												
27 - 30 km																																																													
Kreis Soest	4M	7,60 €																																																											

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahmen				Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar										
		Soest - Hamm	27 km														
		HSK	5M	10,20 €													
		Meschede - Schmallenberg	30 km														
	Vergleichspunkte waren in allen Gemeinden die zentralen Haltestellen:	<table border="1"> <tr> <td>Sundern</td> <td>Rathaus</td> </tr> <tr> <td>Eslohe</td> <td>Busbahnhof</td> </tr> <tr> <td>Brilon</td> <td>Markt</td> </tr> <tr> <td>Schmallenberg</td> <td>Habbel</td> </tr> <tr> <td>sonst</td> <td>Bahnhof</td> </tr> </table>				Sundern	Rathaus	Eslohe	Busbahnhof	Brilon	Markt	Schmallenberg	Habbel	sonst	Bahnhof	Kenntnisnahme	
Sundern	Rathaus																
Eslohe	Busbahnhof																
Brilon	Markt																
Schmallenberg	Habbel																
sonst	Bahnhof																