



Märkischer Kreis

Nahverkehrsplan 2025

Mai 25

Impressum

Auftraggeber:



Märkischer Kreis

Heedfelder Str. 45
58059 Lüdenscheid
www.maerkischer-kreis.de

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Dr.-Ing. Timo Barwisch, Antonia Mitek M. Sc., Lena Sittig M. Sc.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand: 12.05.25

Inhaltsverzeichnis

1	Planerarbeitung und Beteiligung	7
2	Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben	8
2.1	Gesetzliche Grundlagen	8
2.1.1	EU-Verordnung (EG) 1370/2007	8
2.1.2	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) .	9
2.1.3	Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)	9
2.1.4	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	9
2.1.5	ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)	9
2.1.6	Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)	10
2.2	Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte	11
2.2.1	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen.....	11
2.2.2	Regionalplan Arnsberg (Räumlicher Teilplan Märkischer Kreis – Kreis Olpe – Siegen-Wittgenstein)	11
2.2.3	Kommunale Verkehrsentwicklungspläne	12
2.2.4	ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ÖPNV-Bedarfsplan	13
2.2.5	Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis	14
2.2.6	Machbarkeitsstudie für die Einführung von alternativen Antriebstechnologien im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Märkischen Kreis.....	15
2.2.7	Mobilitätsstrategie Südwestfalen	15
2.2.8	Integriertes Schnellbuskonzept für den Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe zur Vernetzung mit den SPNV-Zielnetzplanungen 2032+2040	16
2.2.9	NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen	17
2.3	Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger	18
2.4	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	21
2.4.1	Vollsperrung A45	22
2.4.2	Megatrends	22
2.4.3	Demografie	23
2.4.4	Fachkräftemangel	24
2.4.5	Finanzmittel.....	24
2.5	Bilanz des letzten NVP.....	25

2.6	Finanzierung und Betrauung im Märkischen Kreis.....	26
3	Bestandsaufnahme.....	27
3.1	Darstellung bedeutender Maßnahmen und Veränderungen im ÖPNV in der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes	27
3.2	Raumstruktur	27
3.2.1	Beschreibung der Raum- Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur.....	27
3.2.2	Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung	30
3.2.3	Arbeitsplätze und Berufspendelnde	32
3.2.4	PKW-Bestand	32
3.2.5	Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr	32
3.2.6	Freizeit und Tourismus	33
3.2.7	Krankenhäuser und Kliniken.....	34
3.2.8	Verwaltungsstandorte	36
3.2.9	Seniorenheime	36
3.2.10	Einzelhandelsstandorte	36
3.2.11	Flüchtlingsunterkünfte	37
3.2.12	Zusammenfassung	39
3.3	ÖPNV-Angebotsstruktur	40
3.3.1	SPNV	41
3.3.2	Straßengebundener ÖPNV.....	42
3.4	Entwicklung des Leistungsangebots des straßengebundenen ÖPNVs.....	52
3.5	Fahrgastnachfrage im ÖPNV	54
3.6	Gemeldeter Fahrzeugbestand	55
3.6.1	Fahrzeugmerkmale	56
3.6.2	Umweltmerkmale der Fahrzeuge	58
3.6.3	Ausstattung mit rechnergestützten Betriebsleitsystemen und Echtzeitdaten-Bereitstellung.....	58
4	Anforderungsprofil	59
4.1	Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Märkischen Kreis	59
4.1.1	Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV	60
4.1.2	ÖPNV-Nachfrage.....	61
4.1.3	ÖPNV und Siedlungsstruktur	61
4.1.4	ÖPNV und Barrierefreiheit.....	62
4.1.5	ÖPNV und Wirtschaftlichkeit.....	63

4.1.6	ÖPNV und Umwelt	63
4.1.7	ÖPNV-Organisation	64
4.1.8	ÖPNV-Angebot und Infrastruktur	64
4.1.9	Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen ..	65
4.1.10	Ableitung der zentralen Handlungsfelder.....	65
4.2	Raum- und Netztypologie.....	67
4.2.1	Siedlungsstrukturelle Gliederung des Märkischen Kreises	67
4.2.2	Ableitung der Netzhierarchie	69
4.3	Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis.....	71
4.3.1	Qualitätsstandards im Überblick	72
4.3.2	Verkehrstage und Verkehrszeiten	73
4.3.3	Standards der Erschließungsqualität des ÖPNV.....	75
4.3.4	Standards der Bedienungsqualität.....	76
4.3.5	Standards zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.....	79
4.3.6	Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung	84
4.3.7	Anforderungen an bedarfsgesteuerte Bedienangebote	85
4.3.8	Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	86
4.3.9	Qualitätsanforderungen Haltestellen	87
4.3.10	Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge	100
4.3.11	Qualitätsanforderungen Fahrpersonal.....	108
4.3.12	Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement	109
4.3.13	Anforderungen an Informationen und Betrieb	110
4.3.14	Anforderungen an das Marketing.....	116
4.3.15	Anforderungen an das Qualitätscontrolling.....	117
4.3.16	Anforderungen an die Schülerbeförderung	118
4.3.17	Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement	121
5	Bestandsbewertung.....	123
5.1	Abweichungen vom Anforderungsprofil	123
5.2	Bewertung der Bedienungsqualität.....	123
5.3	Bewertung der Erschließungsqualität	127
5.4	Bewertung der Verbindungsqualität	135
5.5	Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung.....	135
5.6	Bewertung Tarif und Ticketangebot	136

5.7	Bewertung Schulverkehr	136
6	Verkehrsprognose	137
6.1	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	137
6.2	Entwicklung des Arbeitsmarktes.....	138
6.3	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur	139
6.4	Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens	140
6.5	Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV	141
6.6	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung	142
7	Maßnahmenkonzeption.....	145
7.1	Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung	146
7.1.1	<i>Nachfragedaten als dezidierte Planungsgrundlage</i>	<i>147</i>
7.1.2	<i>Verbesserung der Umsteigesituation.....</i>	<i>148</i>
7.1.3	<i>Optimierte Andienung von Gewerbegebieten.....</i>	<i>154</i>
7.1.4	<i>Erhöhung des Bedienungsangebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität</i>	<i>156</i>
7.1.5	<i>Umsetzung eines ausgeweiteten Schnellbusnetzes im Märkischen Kreis.....</i>	<i>159</i>
7.1.6	<i>Neupositionierung von Linienangeboten im nördlichen Bereich des MK (Hemer, Iserlohn, Menden)</i>	<i>161</i>
7.1.7	<i>Nachtbusverkehr.....</i>	<i>166</i>
7.1.8	<i>Neue Linienangebote</i>	<i>168</i>
7.1.9	<i>Stadtverkehr Lüdenscheid.....</i>	<i>174</i>
7.1.10	<i>Bedarfsgesteuerte Angebote</i>	<i>175</i>
7.1.11	<i>Schulverkehr</i>	<i>179</i>
7.2	Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb	180
7.3	Handlungsfeld Fahrgastinformation, Vertrieb und Marketing.....	189
7.4	Finanzielle Wirkung der Maßnahmenkonzeption	195
7.5	Priorisierung der Maßnahmen	196
8	Linienbündelungskonzept.....	198
8.1	Festlegung der zu bündelnden Verkehre	199
8.1.1	<i>Übergangslinienbündel „Nord“</i>	<i>199</i>
8.1.2	<i>Linienbündel „Zentral“ - (MVG-Bündel).....</i>	<i>200</i>
8.1.3	<i>Linienbündel „Ost“</i>	<i>206</i>
8.1.4	<i>Linienbündel „West“</i>	<i>207</i>
8.1.5	<i>Linienbündel „Nordwest“</i>	<i>207</i>

9 Finanzierung des ÖV im Märkischen Kreis	209
Abbildungsverzeichnis	211
Tabellenverzeichnis	212
Abkürzungsverzeichnis	214

1 Planerarbeitung und Beteiligung

Die Bearbeitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) erfolgte durch das von der Kreisverwaltung beauftragte Planungsbüros plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Die Bearbeitung wurde im September 2024 begonnen und im Februar 2025 fachlich, inhaltlich abgeschlossen.

Begleitet wurde die Fortschreibung des NVP durch Beteiligung verschiedener Planungspartnerinnen und -partner:

- **Städte und Gemeinden:** Zu Beginn der Fortschreibung wurden die Städte und Gemeinden des Märkischen Kreises über eine schriftliche Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Mitteilung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen der Beteiligten an den Gutachter.
- **Verkehrsunternehmen:** Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungsgespräche zwischen Kreis, MVG und dem Gutachter statt. Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt.
- **Beteiligung der Öffentlichkeit:** Die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte in der Phase der Bestandsanalyse. Über eine digitale Ideenkarte sowie einen online bereitgestellten Fragebogen bestand über eine Website im Zeitraum vom 21. Oktober bis 22. November 2024 die Möglichkeit Anregungen, Ideen, Wünsche und Kritikpunkte zum ÖPNV einzubringen.
- **Politische Gremien:** Entsprechend des Bearbeitungsstandes wurden die vorliegenden Ergebnisse im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr des Märkischen Kreises vorgestellt.
- **Benachbarte Aufgabenträger:** Zu Beginn der Fortschreibung wurden die benachbarten Aufgabenträger über eine schriftliche Befragung beteiligt.

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP für den Märkischen Kreis wurde das Anhörungsverfahren zwischen dem 24.03.2025 und 23.04.2025 durchgeführt. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des NVP für den Märkischen Kreis mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der einmonatigen Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Der Gutachter hat in Zusammenarbeit mit der Verwaltung einen Vorschlag zum Umgang mit den Stellungnahmen erarbeitet.

Der NVP wurde am 12.06.2025 (inkl. der berücksichtigten eingegangenen Stellungnahmen) vom Kreistag beschlossen.

2 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der NVP ist das strategische Planungsinstrument für den Märkischen Kreis, in dem die langfristige Entwicklung und Organisation des ÖPNV beschrieben und definiert wird. Die Neuaufstellung des NVP basiert auf gesetzlichen Grundlagen, die auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verortet sind. Diese bilden den rechtlichen Rahmen für die Neuaufstellung des NVP.

Für die Nahverkehrsplanung des Märkischen Kreises gelten insbesondere folgende Grundlagen:

2.1.1 EU-Verordnung (EG) 1370/2007

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

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

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

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

2.1.2 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz ist im Juni 2021 im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) in Kraft getreten. Ziel des Gesetzes ist es, klima- und umweltschädliche Emissionen durch Vorgaben bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen zu reduzieren. Im Gesetz ist festgelegt, welche Mindestziele öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber für den Anteil an sauberen bzw. lokal emissionsfreien Fahrzeugen bei der Fahrzeugbeschaffung beachten müssen.

2.1.3 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (Stand Juli 2024) dient der Einhaltung nationaler und europäischer Klimaschutzziele. Konkret hat es die Minderung von Treibhausgasemissionen in Deutschland bis hin zur Treibgasneutralität im Jahr 2045 zum Ziel. Für den NVP bedeutet dies, Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu implementieren sowie eine umweltgerechte Gestaltung und nachhaltige Entwicklung des Nahverkehrs zu fördern. Der Fokus liegt dabei auf nachhaltigen Mobilitätslösungen sowie umweltfreundlichen Antrieben und Energieeffizienz.

2.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest und regelt Aspekte wie Linienverkehr, Bedarfsverkehr, Beförderungspflicht, Tarife, Qualität und Sicherheit der Dienstleistungen.

Im PBefG ist festgelegt, welche Voraussetzungen für den Betrieb von Verkehrsdiensten erfüllt sein müssen. Das PBefG beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. Die Regelungen zur Aufstellung von NVP sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

2.1.5 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

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

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

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

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

Die letzte Änderung des Gesetzes (Dezember 2023) beinhaltet Anpassungen vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschlandtickets.¹

2.1.6 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Neben dem PBefG sind auch im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) bzw. Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG bzw. § 7 BGG NRW (Stand April 2019) ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten.

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

¹ Siehe: Drucksache 18/5803 (Landtag Nordrhein-Westfalen, 08.09.2023)

2.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte

2.2.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Der geltende Landesentwicklungsplan (LEP NRW) basiert auf der Fassung von 2017 und wurde seither in zwei Änderungsverfahren angepasst. Die 1. Änderung erfolgte 2019 und die 2. Änderung ist seit 01.05.2024 in Kraft. Aktuell befindet sich der LEP NRW in einem dritten Änderungsverfahren.²

Der Landesentwicklungsplan NRW ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes über die nächsten Jahre. Die zeichnerischen und textlichen Darstellungen im LEP sind Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

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

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

2.2.2 Regionalplan Arnsberg (Räumlicher Teilplan Märkischer Kreis – Kreis Olpe – Siegen-Wittgenstein)

Konkrete Ziele und Grundsätze der Raumordnung für den ÖPNV im Märkischen Kreis sind dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg aus dem Jahr 2001 zu entnehmen. Aktuell befindet sich der Regionalplan Arnsberg (Teil Räumlicher Teilplan Märkischer Kreis – Kreis Olpe – Siegen-Wittgenstein) in Neuaufstellung. Folgende Ziele werden im Entwurf aufgegriffen:

- Das raumordnerisch bedeutsame Schienennetz ist zu sichern und nach dem Bedarfsplan des Bundes zu ergänzen. Die Erschließung des Schienenpersonenverkehrs ist durch darauf abgestimmte öffentliche Verkehrsmittel zu ergänzen.
- Die Ruhr-Sieg Strecke soll wegen ihrer Bedeutung für die Region ausgebaut werden. Die vorgesehene Bedarfsplanmaßnahme des Bundesverkehrswegeplans soll dabei zeitnah erfolgen.
- Die Reaktivierung von Haltepunkten sowie neue Haltepunkte sollen die Infrastruktur erweitern. Insbesondere die im NVP Westfalen-Lippe genannten Haltepunkte sollen entwickelt werden: Balve-Schulzentrum, Kreuztal-Buschhütten, Kreuztal-Mitte, Siegen-Kaan, Wilnsdorf-Niederdielfen, Bad Laasphe-Kurpark
- Dazu sind folgende Grundsätze festgelegt:

² Quelle: Landesplanung NRW, www.landesplanung.nrw.de, Zugriff 20.08.2024

- Haltepunkte sollen ausgestaltet werden, um Umstiege zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Auch neue Mobilitätsformen sollen dabei berücksichtigt werden.
- Ein tragfähiges ÖPNV-Netz soll konzipiert werden. Dabei sollen insbesondere alternative Bedienungsformen berücksichtigt werden.

2.2.3 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

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

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

sowie konkret

- Problempunkte zu ermitteln und
- Lösungsansätze zu erarbeiten.

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

Die Städte Hemer, Menden und Iserlohn haben einen gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan. Dieser interkommunale Ansatz trägt der starken siedlungsstrukturellen und damit auch verkehrlichen Verflechtung der drei Städte Rechnung. Folgende zentrale ÖPNV-Themen werden im Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplan Hemer, Iserlohn, Menden (2016) benannt.

- Angebot
 - Reaktivierung Oesetalbahn
 - Achsenkonzept durchsetzen
 - Ausweitung von Bedienungszeiträumen und Taktverbesserungen
 - Verknüpfung der Buslinien mit dem SPNV
- Infrastruktur
 - Gewährleistung von Barrierefreiheit
 - Beschleunigung des regionalen Schienenverkehrs und Busverkehrs (und Betonung Schnellbuslinien)
 - Neues (digitales) Bezahlssystem
- Organisation/Kommunikation
 - Verbesserung Fahrgastinformation
 - Interkommunale Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den relevanten Akteuren

- Instandhaltungsmanagement für Haltestellen

2.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ÖPNV-Bedarfsplan

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt das „[...] für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landes [auf Grundlage des ÖPNV - Bedarfsplans] einen ÖPNV - Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen EUR, die vom Land nach § 13 Abs. 1 gefördert werden sollen.“³

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

- Vorhaben der Anlage mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 3 Millionen Euro (Betragsgrenze gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW)
- Vorhaben der Bahnhofsmmodernisierungsoffensive 2 (MOF 2)
- Vorhaben der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen“ (sog. „SPNV-Rahmenvereinbarung“)
- Sonstige Maßnahmen gemäß § 13 ÖPNVG NRW, bei denen das Einvernehmen mit dem Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags zur Aufnahme in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan hergestellt wurde

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

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

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

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

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

³ ÖPNV-Bedarfspläne werden derzeit neu aufgestellt – die Beschlussfassung im Verkehrsausschuss des Landtags NRW ist für 2026/2027 vorgesehen

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

2.2.5 Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis

Im Jahr 2020 hat der Märkische Kreis zusammen mit acht kreisangehörigen Kommunen integrierte Klimaschutzkonzepte erstellt, in denen unter anderem das Thema Mobilität betrachtet wurde und Handlungspotenziale herausgearbeitet wurden. Der im Jahr 2020 gestartete Prozess eines kreisweiten „Masterplans Radverkehr“ baut auf dieser Basis mit ganz konkreten Maßnahmen auf. Ziel ist eine durchgängige, qualitativ hochwertige und möglichst barrierearme Radwegeinfrastrukturen und Knotenpunktgestaltungen. Es werden dabei die Standards der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (FGSV, 20102) herangezogen.

Ein Wunschliniennetz stellt die Grundlage einer Angebotsplanung dar, die alle relevanten Verbindungen im Kreisgebiet darstellen soll. Die Wunschlinien wurden im Rahmen des Konzepts in drei Hierarchiestufen eingeteilt. Diese spiegeln die grundsätzliche Bedeutung der betrachteten Achsen im regionalplanerischen Sinn wieder. Auf der Grundlage dieses dreistufigen Netzes wurden die Kriterien aus den Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) im Märkischen Kreis angewendet.

Neben den drei Ordnungsstufen, die ebenfalls auf das Netz übertragen wurden, existiert eine Erweiterung in Form von Verbindungen, die als Zielnetz bezeichnet werden. Es handelt sich um heute weitgehend noch nicht nutzbare Verbindungsalternativen zu Verbindungen des Netzentwurfs, die aber die besseren Parameter im Hinblick auf Topografie und Direktheit zwischen Quellen und Zielen bieten.

Des Weiteren wurden die Verbindungen auf ihre Funktion als Radschnellverbindungen bzw. Radvorrangrouten überprüft. Für die Festlegung der Qualitätsstandards der einzelnen Routen wurden die Pendlerströme aller Verkehrsarten zwischen den einzelnen Gemeinden betrachtet und überprüft, wo Umstiegs- bzw. Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen.

2.2.6 Machbarkeitsstudie für die Einführung von alternativen Antriebstechnologien im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Märkischen Kreis

Vor dem Hintergrund der Clean Vehicles Directive⁴ beauftragte der Märkische Kreis eine Machbarkeitsstudie für die Einführung von alternativen Antriebstechnologien im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Die Ergebnisse der Studie wurden im Juli 2021 vorgestellt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben ist im Märkischen Kreis gut möglich.
- Batterieelektrische Busse nach Depotladungskonzept sind als Vorzugstechnologie mit wirtschaftlichen und betrieblichen Vorteilen sowie kurzfristiger Einführung zu betrachten
- Brennstoffzellentechnologie ist sekundär zu betrachten.
- Durch die E-Bus-Anschaffung entstehen zusätzliche Finanzierungsbedarfe, die in Teilen durch Bundes- und Landesförderungen gedeckt werden können.

Anmerkung: Vor dem Hintergrund der derzeit unklaren Situation bezüglich zukünftiger Förderungsstrategien (ggf. bundespolitische Neuausrichtung des Themenkomplexes Antriebstechnologien im ÖPNV nach der Bundestagswahl 2025) bestehen jedoch erhebliche Unsicherheiten auf Seiten der Verkehrsunternehmen bzgl. einer zeitnahen Forcierung der Anstrengungen zur Flottenumstellung.

Umsetzungskonzept zur Dekarbonisierung des Bus-ÖPNV im Märkischen Kreis

Die Ergebnisse der vorab dargestellten Machbarkeitsstudie wurden in einem im März 2023 vorgestellten Umsetzungskonzept zur Dekarbonisierung des Bus-ÖPNV im Märkischen Kreis konkretisiert und Handlungsempfehlungen formuliert.

- CVD-Vorgaben verlangen 20 E-Solobusse bis zum Jahr 2025
- Nahezu parallele Umstellung der Solobusflotten in Lüdenscheid und Iserlohn

Im Jahr 2024 schrieb die MVG insgesamt 25 E-Busse aus. 20 davon sollen ab 2025 eingesetzt werden, fünf weitere ab 2026. Jedes Jahr sollen 10 Prozent der Busse ausgetauscht werden.

2.2.7 Mobilitätsstrategie Südwestfalen

Im Rahmen des Strukturprogramms REGIONALE 2025 des Landes Nordrhein-Westfalen wurde im Themenfeld Mobilität eine Mobilitätsstrategie für die Region Südwestfalen entwickelt. Ziel ist es, vernetzte, intuitiv nutzbare, nachhaltige und vor allem verlässliche Mobilitätsangebote für die Region zu entwickeln, die zukünftig gemeinsam ein resilientes Verkehrssystem für die Menschen und Unternehmen in der Region garantieren. Insbesondere die nachhaltige

⁴ Siehe Kapitel 2.1

Verbesserung von Erreichbarkeiten und die Sicherung der Daseinsvorsorge im zum Großteil ländlich geprägten Südwestfalen spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Die Region Südwestfalen hat mit der Vision 2030 ein übergeordnetes Leitbild entwickelt, in dem die Zukunftsgestaltung im Dreiklang digital - nachhaltig - authentisch beschrieben wird. Im Fokus stehen dabei drei Leitziele:

- stärkste Region des industriellen Mittelstands
- bundesweit bekannt für ein kooperatives Miteinander bei der Zukunftsgestaltung
- Inbegriff für gutes Leben, Arbeiten und Erholen

In der REGIONALE 2025 soll es nun gelingen, konkrete Projekte und themenspezifische Strategien zur Umsetzung von Maßnahmen zu entwickeln. Im Handlungsfeld „Raum“ bildet dabei die zukunftsfähige Mobilität des ländlichen Raums ein Kernthema. Die Mobilität von morgen soll durch digital vernetzte und niedrighschwellige Mobilitätsangebote eine Wahlfreiheit für die Wege des gesellschaftlichen Zusammenlebens ermöglichen. Hinzu kommt der gesellschaftliche Wertewandel, welcher sich insbesondere in veränderten Erwartungshaltungen der jungen Generation an Mobilität in ländlichen Räumen ausdrückt. Auf dieser Grundlage wurden sechs Ziele definiert:

- **wahlfrei** → mind. eine konkurrenzfähige Alternative zum PKW
- **dekarbonisiert** → Zukunftsfähiges, umweltfreundlicheres Mobilitätsangebot
- **vernetzt & digital** → zur Erreichung der aufgestellten Mobilitätsziele
- **bedarfsorientiert** → Mobilität flexibel und veränderbar
- **integrativ** → integrative Planung für integrative Mobilität
- **anpackend** → Mobilitätskultur des Ausprobierens

Diesen wurden im Anschluss die Aktionsfelder zugeordnet.

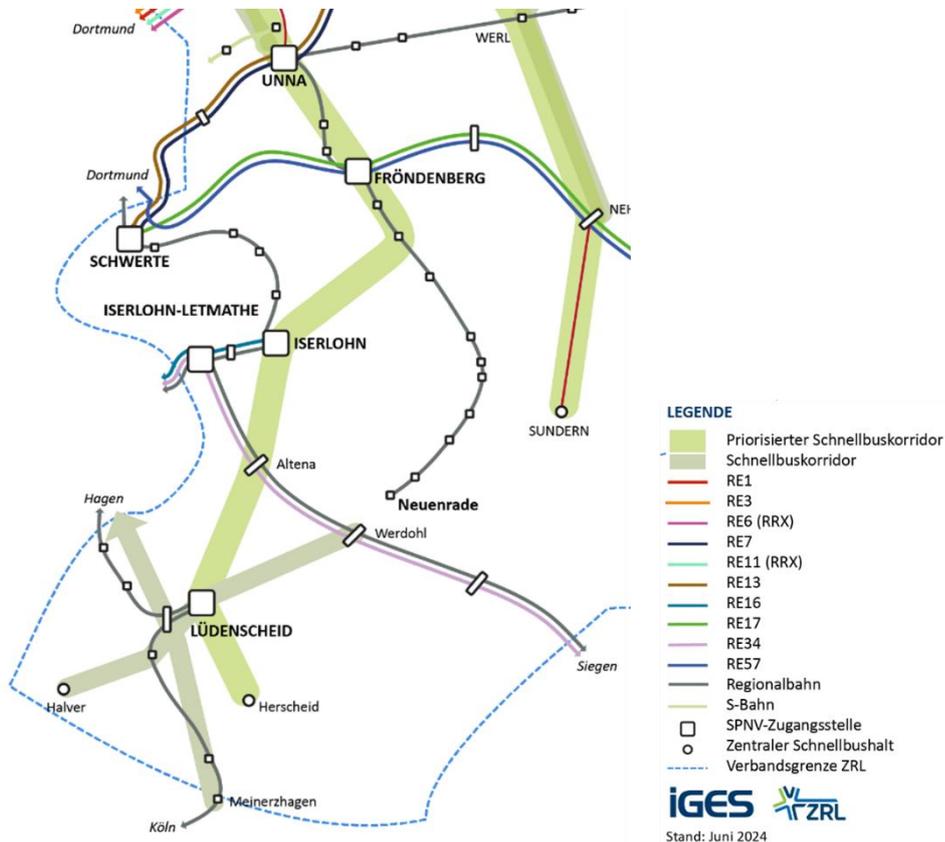
2.2.8 Integriertes Schnellbuskonzept für den Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe zur Vernetzung mit den SPNV-Zielnetzplannungen 2032+2040

Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) hat im Jahr 2020 eine landesweite Schnellbusförderung initiiert. Auf dieser Grundlage vergibt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), einer der drei Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Fördergelder zum Ausbau von Schnellbuslinien an seine Verbandsmitglieder. Der Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL) als einer der Mitgliedzweckverbände des NWL leitet mögliche Fördergelder an seine Verbandsmitglieder, die Kreise Soest und Unna, den Märkischen Kreis, den Hochsauerlandkreis sowie die Stadt Hamm, weiter.

Ziel ist eine bessere Vernetzung im ÖPNV durch die Anbindung von Orten ohne Zugang zur Schiene bzw. die Schließung nachfragerrelevanter Lücken im SPNV per Bus. Das von NWL und ZRL erarbeitete integrierte Schnellbuskonzept Ruhr-

Lippe soll zur Erreichung dieses Ziels beitragen und den damit verbundenen Einsatz möglicher Fördermittel steuern. Innerhalb des Konzeptes werden für den Märkischen Kreis priorisierte sowie normale Schnellbuskorridore vorgeschlagen. Diese Aussagen werden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption (vgl. Kapitel 7.1.5) aufgenommen.

Abbildung 1: Potenzielle Schnellbuskorridore im ZRL-Netz (Auszug für den MK)



Quelle: ZRL 2024: Integriertes Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe (S.32)

2.2.9 NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen

Seit Jahren ist ein stetiger Wandel im Mobilitätsverhalten der deutschen Bevölkerung zu beobachten. Die vielfältigere Nutzung verschiedener Mobilitätsformen und somit auch der Anstieg sogenannter „multimodaler Personen“ steigt an. Insbesondere die Intermodalität der Personen, also die Nutzung verschiedener Mobilitätsformen auf einer Relation, bedarf ausgebauter Verknüpfungspunkte. Das NWL-weite Konzept zur Errichtung von sogenannten Mobilstationen zielt darauf ab, ein flächendeckendes Netz ebendieser Mobilstationen im Gebiet des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zu entwickeln, um die Mobilitätswende zu unterstützen. Es wurden potenzielle Standorte für Mobilstationen identifiziert und bewertet, basierend auf Kriterien wie Ausstattung, Potenzial und Vernetzungsgrad. Mobilstationen sollen mindestens zwei barrierefrei zugängliche Verkehrsangebote und zusätzliche Service-Elemente wie B+R-Anlagen sowie Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge bieten. Die

Standorte wurden ihrer Ausstattung und ihrem Potenzial entsprechend priorisiert, um eine effiziente Umsetzung zu gewährleisten.

2.2.10 Klimaschutzprogramm und Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Lüdenscheid

Klimaschutz und Nachhaltigkeit als Grundlage allen kommunalen Handelns wird in der Stadt Lüdenscheid in allen Fachbereichen und über alle Ebenen hinweg verstanden und beachtet. Es werden Aspekte der Klimafolgenanpassung bei allen Planungen berücksichtigt und implementiert. Zur Konkretisierung hat die Stadt Lüdenscheid im Jahr 2021 eine Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet. Neben unterschiedlichen Themenfeldern wird auch der Aspekt der Mobilität zentral dargestellt. Hierzu wird festgehalten: Lüdenscheid fördert eine nachhaltige Mobilität. Durch die attraktive und intermodale Gestaltung des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs sowie von Sharing-Angeboten wird der PKW-Verkehr reduziert. Die Mobilitätswende wird durch die Förderung alternativer Verkehrssysteme und Antriebstechniken unterstützt. Neben vielen weiteren mobilitätsbezogenen Maßnahmen werden als Einzelmaßnahmen für den ÖPNV, für die Stadt Lüdenscheid, folgende Punkte festgehalten:

- ÖPNV-Angebot an Schulen zur Vermeidung von Eltern-Taxis anpassen
- ÖPNV-Infrastrukturen attraktiver gestalten
- Busanbindungen verbessern und mit dem Schienenverkehr koordinieren
- Innerstädtische Kleinbuslinie „City-E-Shuttle“

2.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

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

- Kreis Unna (2024)
- Kreis Soest (2018, befindet sich aktuell in der Fortschreibung)
- Hochsauerlandkreis (2019)
- Ennepe-Ruhr-Kreis (2016)
- Kreis Olpe (2024)
- Oberbergischer Kreis (2017)
- Stadt Hagen (2020)

Hinzu kommt der übergeordnete Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe für den SPNV im NWL (2011, befindet sich aktuell in Neuaufstellung). Ergänzt wird dieser durch weitere Planungen auf der Schiene, die z. B. in Form der Zielnetze 2032 und 2040 konkretisiert wurden. Das Zielnetz SPNV 2032 umfasst den nicht kommunalen Nahverkehr auf der Schiene (Regional Express (inkl. Rhein Ruhr Express), Regional Bahn und S-Bahn). Das Zielnetz wird vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen zusammen mit dem Deutsche Bahn

Netz und den ÖPNV-Aufgabenträgern für den nicht kommunalen Schienenverkehr entwickelt. Dies ist für den Märkischen Kreis der NWL.

Die Entwicklung des Zielnetzes sieht die Umsetzung des Integralen Taktfahrplan vor. Damit sind Bedienungsangebote in der Taktfamilie 15, 30 oder 60 Minuten verbunden, woraus sich auch Infrastrukturbedarfe ergeben.

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

Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter NVP mit Bezug zum Märkischen Kreis

NVP	Linie	Maßnahme	Status
Kreis Unna	SPNV	-	Verweis auf NWL
	X7	Neue Schnellbus-Linie, X-Bus-Prinzip	Maßnahme steht unter Finanzierungsvorbehalt. Realisierung z. B. durch Landesmittel (Schnellbusförderung) möglich
	18, R30, T30, 130	Linienbündelung	Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch MK erfolgt
	5, 23, 27, 132	keine	-
Kreis Soest	514/R44	Einbindung in Linienbündel West Verdichtung des Angebots auf der Linie R44 an Sonn- und Feiertagen auf einen T120 sowie Verknüpfung der Linie R44 in Wickede (Ruhr) mit der Linie R42, wodurch sich entweder eine neue Direktverbindung zwischen Menden und Werl oder eine Umsteigeverbindung mit	Umgesetzt Umsetzung für Mai 2026 geplant

NVP	Linie	Maßnahme	Status
		geringer Umsteigezeit ergibt	
Ennepe-Ruhr-Kreis	84	Umwandlung in Schnellbus-Linie	umgesetzt, aber mehr Halte als vorgesehen
	RB52	Angebotsausweitung	nicht umgesetzt
Kreis Olpe	R61	Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	umgesetzt
	R80	Integration Schulfahrten bis Plettenberg	umgesetzt
	70	Erschließung und Anbindung von Ortsteil Bamenohl und Finnentrop Ortskern an Verkehre Richtung Lennebstadt-Altenhündem und Plettenberg	Nicht über R80 umgesetzt
		Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	umgesetzt
		Erhalt des Status Quo. Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus bzw. ALF).	ALF-Bedienung nur am Wochenende, sonst Regelbetrieb
	72	keine	-
	96	keine	-
Oberbergischer Kreis	RB25	Reaktivierung	Umgesetzt, aber kein regulärer Betrieb
	134, 320, 336	keine	-
Hochsauerlandkreis	336	keine	-

NVP	Linie	Maßnahme	Status
Stadt Hagen	1, 5, 9, 57, 537, 538, 539	keine	-
NWL	<p>Der NVP des NWL formuliert Ziele und streckenspezifische Handlungskonzepte. Dabei handelt es sich sowohl um konkrete, z.T. kleinteilige Maßnahmen als auch um grundsätzliche Ziele, die weder zeitlich noch vom Umfang her konkretisiert werden. Auf die Aussagen des NVP 2011 wird aufgrund der Aktualität nicht mehr direkt Bezug genommen, sondern die Aussagen für den MK gemäß Zielnetz 2032 und 2040 im Folgenden aufgeführt. Das Land NRW plant mehr Verbindungen und dichtere Takte in einem landesweiten Zielnetz für 2032 anzubieten sowie einen Plan für eine langfristige Perspektive bis 2040 aufzubauen. Bei den Zielnetzen 2032 und 2040 wird bedarfsorientiert geplant, indem ein Idealfahrplan aufgestellt wird, von dem dann die benötigte Infrastruktur abgeleitet wird. Die Planungen in NRW sind mit den bundesweiten Anstrengungen (Deutschlandtakt) vereinbar und aufwärtskompatibel. Planung für den Märkischen Kreis sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Reaktivierung des Abschnitts Halver – Halver Oberbrücke ■ Reaktivierung der Relation Hemer – Menden ■ Durchbindung der zukünftigen S 15 (Köln – Gummersbach) bis Lüdenscheid ■ FR 34 (IC) und RE 34 jeweils im durchgängigen Stundentakt ■ Veränderungen der RB 93 und sowie der RB 94 werden bereits derzeit vertieft untersucht 		

Quelle: NVP der Nachbarkreise, Informationen des Märkischen Kries

2.4 Allgemeine Rahmenbedingungen

Neben den vorangestellten Konzepten und deren Aussagen ist insbesondere auch auf allgemeine Rahmenbedingungen im Märkischen Kreis hinzuweisen, welche Einfluss auf die zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Mobilitätsangebotes haben.

2.4.1 Vollsperrung A45

Insbesondere die Sperrung und Ersatzneubau der Rahmede-Talbrücke entlang der A45 beeinflusst die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Verkehrssituation im Märkischen Kreis massiv. In zahlreichen Medienberichten werden die Folgen der Vollsperrung der A45 geschildert. So kommt es neben den immensen wirtschaftlichen Schäden der Vollsperrung vor allem zu erheblichen verkehrlichen Überbelastungen auf dem im Umfeld der Rahmede-Talbrücke befindlichen untergeordnetem Straßennetz, das für Umleitungen genutzt wird. Die Auswirkungen jener Überbelastungen betreffen sowohl den Zustand der Straßeninfrastruktur selbst, sondern als auch die Bewohner entlang der Ausweichrouten. Staus, Verkehrslärm und Abgase beeinträchtigen deren Lebensqualität. Insbesondere die hohe Menge an Schwerlastverkehr auf den Umleitungsstraßen und deren Brücken, die nicht dafür konzipiert sind, hinterlässt langfristige Schäden an den Bauwerken. Schon jetzt kommt es hier zu Teil- oder Vollsperrungen. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass auch nach der geplanten teilweisen Fertigstellung der Rahmede-Talbrücke im Sommer 2026 mit spürbaren verkehrlichen Einschränkungen durch Sanierungen im untergeordneten Straßennetz zu rechnen ist. Jene Umstände sind bei der Planung des Öffentlichen Nahverkehrs im Märkischen Kreises zu berücksichtigen.

2.4.2 Megatrends

Auch Megatrends haben in hohem Maße Einfluss auf die zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Mobilitätsangebotes im Märkischen Kreis. Strategische, längerfristig angelegte Planungen im Mobilitätssektor, wie bspw. der NVP, müssen allgemeine Entwicklungen im Hinblick auf den öffentlichen Personennahverkehr und damit verbundene globale Trends aufgreifen und berücksichtigen.

Ein prägender Megatrend ist die „Urbanisierung“. Immer mehr Menschen leben in der Stadt als auf dem Land. Städte erleben unübersehbar eine Renaissance. Sie werden zukünftig immer mehr die kulturellen, ökonomischen und kreativen Zentren sein. Die Landflucht hält weiter an, Fachkräfte ziehen in die Städte. Wichtig ist dabei zu betonen, dass der gegenläufige Trend der Stadtflucht nicht gänzlich verschwunden ist, aber wesentlich geringer ausgeprägt ist als noch vor einigen Jahren. Generell ist dieser Umstand aber noch von Bedeutung, vor allem vor dem Hintergrund steigender Mietpreise in den Großstädten und dem damit verbundenen wachsenden Bevölkerungsanteilen in den Stadt-Umland-Bereichen.

Im Bereich „Mobilität“ gewinnt die „Mixed Mobility“ (kombinierte Mobilität) zunehmend an Bedeutung, die sich durch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Mobilitätsverhalten definiert. Der Trend zur multi- und intermodalen Mobilität prägt bereits seit einigen Jahren die Fachdiskussion.

Das Mobilitätsverhalten wird immer stärker durch den Trend zur Flexibilisierung geprägt. Dieser Trend bezieht sich auf die schrittweise Aufgabe bisher fester Strukturen (bspw. einheitlicher Arbeitsanfangs- und -endzeiten), um sich einer neuen Situation (z. B. im Bereich des Arbeitsmarkts oder Wohnungsmarkts) anzupassen. Der Trend zur 24-Stunden-Gesellschaft (auch „24/7-Gesellschaft“

genannt) bedeutet eine Veränderung hin zu flexiblen Arbeits- und Freizeitmodellen. Immer mehr Menschen gehen mittlerweile mehr oder weniger häufig an Sonn- und Feiertagen ihrer Arbeit nach und/oder verlegen arbeitsfreie Zeiten auf den Montag oder den Freitag. Dienstleistungen, wozu auch passende Mobilitätsangebote gezählt werden müssen, werden in der Konsequenz rund um die Uhr erwartet.

Die Digitalisierung im Verkehr – verstanden als Herstellung von Verfügbarkeit und Zugang zu Mobilitätsangeboten über digitale Anwendungen, die Ermöglichung neuer Geschäftsmodelle bis hin zur vollständigen Automatisierung und Vernetzung von Fahrzeugen – weckt hohe Erwartungen. Dies gilt auch und insbesondere mit Blick auf die Potenziale einer Digitalisierung im Bereich des ÖPNV, um zum Klimaschutz und zu einer nachhaltigen Ausgestaltung der Angebote beizutragen. Mit diesem Themenfeld sind aber nicht nur Chancen verbunden, sondern auch die notwendigen Anstrengungen für die entsprechende Transformation eines vielerorts noch analogen ÖPNV-Produktionsprozesses.

2.4.3 Demografie

Aus bundesweiten Studien (bspw. MiD) können weitere Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität vor dem Hintergrund des demografischen Wandels abgelesen werden. Hierzu gehören:

- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-jährigen ggü. früheren Generationen leicht, aber signifikant geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Aus aktuellen Trendbetrachtungen kann abgelesen werden, dass die hochmobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) durch einen rückläufigen Pkw-Besitz gekennzeichnet ist. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es anzuraten, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese Nachfragegruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist für diese Nachfragegruppe ein bedeutendes Entscheidungskriterium bei der Wohnstandortfrage.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto. Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität und in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der PKW-orientierte Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen.
- Die jüngeren Bevölkerungsgruppen weisen demgegenüber aktuell eine höhere ÖPNV-Affinität auf als noch vor einigen Jahren, es wird zumindest in den großen Städten eine weitere Orientierung zur Multimodalität erwartet.

- Altersgruppenübergreifend steigt das Fahrrad (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Auf längeren Strecken wird zunehmend häufiger das Fahrrad bzw. das E-Bike genutzt.
- Der Anteil des Berufsverkehrs ist durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein.

2.4.4 Fachkräftemangel

Ein weiteres bestimmendes Themenfeld für den ÖPNV ist der Fachkräftemangel insbesondere im Bereich des Fahrpersonals. Gemäß VDV prognostizieren die Unternehmen, dass sie die Zahl ihrer Mitarbeitenden bis 2030 um rund 21 Prozent erhöht werden müsste, um den politisch geforderten Wachstumszielen der Verkehrswende genügen zu können. Demgegenüber steht, dass schon heute eine eklatante Unterdeckung des Personals zu verzeichnen ist. Branchenfachleute gehen davon aus, dass bereits heute rund 20.000 Fahrerinnen und -fahrer im ÖPNV fehlen. Dies schlägt sich deutschlandweit bspw. in Form von zu verzeichnenden Notfahrplänen mit reduzierten Fahrplanangeboten nieder. So gaben in der jüngeren Vergangenheit fast die Hälfte der Unternehmen an, aus personellen Gründen den Betrieb zumindest zeitweilig eingeschränkt zu haben. Hinzukommt, dass in Deutschland vier von zehn Bus- und Straßenbahnfahrern und -fahrerinnen älter als 55 Jahre sind und in den nächsten Jahren in Rente gehen werden. Die Branche geht davon aus, dass bis 2030 jährlich ca. 4.000 bis 6.000 Fachkräfte in den Ruhestand wechseln werden.

Insoweit ist zu konstatieren, dass etwaige Erweiterungen von Angeboten im ÖPNV in den kommenden Jahren schwierig zu realisieren werden. Voraussetzung für einen qualitativ hochwertigen und sicher verfügbaren öffentlichen Verkehr bleibt ausreichendes und gut qualifiziertes Personal. Das Personal im Fahrbetrieb ist eine der entscheidenden Ressourcen, um das Bedienungsangebot umfassend gewährleisten zu können. Dabei sind in den kommenden Jahren erhebliche Herausforderungen zu bewältigen. Es müssen wirksame Maßnahmen zur Gewinnung von Fahrpersonal getroffen werden und das Abwandern in andere Bereiche vermieden werden.

2.4.5 Finanzmittel

Mit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde erstmals ein Tarifangebot mit Gültigkeit im bundesweiten Nahverkehr eingeführt. Aus Fahrgastsicht ist die Einführung eines solchen Tickets zu begrüßen, da es unabhängig von bestehenden Tarif- und Verbundgrenzen die Nutzung des ÖPNV deutlich vereinfacht und ein sehr günstiges Preisangebot darstellt.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben durch die Einführung des Deutschlandtickets mit sinkenden Tarifeinnahmen zu kämpfen. Ein Ausgleich der wegfallenden Erlöse ist derzeit bis ins Jahr 2025 gesichert; längerfristige

Zusagen bestehenden aktuell nicht. Durch das neue attraktive Tarifangebot für die Fahrgäste wächst auch der Bedarf nach einem nachfrageorientierten Angebotsausbau sowie zugleich nach einer nachfrageorientierten Verteilung der Finanzmittel.

2.5 Bilanz des letzten NVP

Der vorherige NVP wurde im Juni 2016 vom Kreistag des Märkischen Kreises beschlossen. Für diesen war eine Gültigkeit von 2017 bis 2022 vorgesehen. Zu den drei größten Handlungsfeldern zählten das Handlungsfeld „Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung“, „Infrastruktur und Betrieb“ sowie „Fahrgastinformation, Vertrieb und Marketing“. Diesen waren die jeweiligen Maßnahmen zugeordnet. Weitere Handlungsfelder behandeln konkrete Planungsprojekte wie beispielsweise die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems.

Insgesamt wurden 14 Maßnahmen bzw. Prüfaufträge während der Laufzeit des NVP umgesetzt, wie beispielsweise eine Direktfahrt von Plettenberg nach Neuenrade durch Verlängerung der Linie 76 oder die Überführung der ALF 3 in einen Regelbetrieb. Zusätzlich wurden Maßnahmen im Bereich Angebotsausweitung und verbesserte Andienung wichtiger Verknüpfungspunkte wie beispielsweise dem Bahnhof Letmathe durch die Linien 8, 15 und 16 umgesetzt.

Drei weitere Prüfaufträge wie beispielsweise die Verbesserung der Anbindung ländlicher Ortsteile an den Hauptort Schalksmühle (alternativ Lüdenscheid) wurden abgearbeitet, jedoch negativ beschieden. Dies geschah insbesondere vor dem Hintergrund fehlendem Fahrgastpotenzials zur Ausweitung von Angeboten.

Auch äußere Einflüsse haben die Umsetzung einiger Maßnahmen beeinträchtigt. So sind neun Maßnahmen, welche mit dem Stadtverkehr Iserlohn (oder den Linien nach Hemer und Menden) sowie dem Stadtverkehr Lüdenscheid in Verbindung stehen, aktuell aufgrund der Auswirkungen sowie dem zeitlichen Verzug durch die Corona-Pandemie unbearbeitet. Hinzu kommen weitere Auswirkungen im Kontext der Sprengung und des Neubaus der Talbrücke Rahmede (Bundesautobahn 45).

Acht Maßnahmen und Prüfaufträge aus dem letzten NVP werden aufgrund ihrer Relevanz für den ÖPNV erneut aufgenommen und fortgeschrieben. Dabei handelt es sich insbesondere um Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, wie beispielsweise der (barrierefreie) Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen oder der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen und die Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten für flexible Verkehrsangebote.

Jedoch gibt es auch Maßnahmen, welche an Relevanz verloren haben bzw. mittlerweile nicht mehr zeitgemäß sind. Hierzu gehört beispielsweise die Ausweitung des stationären Ticketverkaufs, da dieser auch digital möglich ist.

2.6 Finanzierung und Betrauung im Märkischen Kreis

Die Finanzierung des ÖPNV im Märkischen Kreis erfolgt zum einen durch Landesmittel, die durch den Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen in Form von Zuwendungen bzw. Ausgleichszahlungen ausgereicht werden. Zum anderen erfolgt die Finanzierung durch eigene Erträge der MVG und im Rahmen einer Organschaft des MKG Konzerns.

Die MKG ist als Holding die Führungsgesellschaft des Konzerns. Es bestehen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge in Richtung MVG. Der MK ist alleiniger Gesellschafter der MKG.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der MVG im Geschäftsjahr 2023 schließt mit einem Fehlbetrag in Höhe von ca. 24 Mio. € nach Steuern ab. Dieser Fehlbetrag wird im Rahmen des steuerlichen Querverbundes im MKG-Konzern von der MKG-Märkische Kommunale Wirtschafts-GmbH ausgeglichen. Der Gesellschafter Märkischer Kreis leistete 2023 für die Aufrechterhaltung des ÖPNV aus Haushaltsmitteln „Liquiditätszahlungen“ in Höhe von ca. 20 Mio. € an die MKG, das liquiditätswirksame Delta wird durch die MKG ausgeglichen.

Die Dynamisierung des ÖPNV Defizits zwingt hierbei jedoch zum Handeln. Im Jahr 2024 wurden die Relationen schon deutlich verschoben. Das MVG Defizit lag/liegt bei ca. 32 Mio.€, veranschlagte Haushaltsmittel ca. 24 Mio. €, woraus ein finanzielles Delta mit ca. 8 Mio.€ zu Lasten der MKG erwächst.

Die derzeit bestehende Finanzierung soll daher ab 2026 geändert werden. Da der Mechanismus (zu geringe Haushaltsmittel für den ÖPNV) zu einem massiven Kapitalverzehr der MKG führt, die neben ihren satzungsmäßigen Aufgaben des ÖPNV auch noch die kreiseigenen Kliniken finanziell massiv stützt, soll zukünftig wie folgt verfahren werden:

Der operative liquiditätsmäßige Verlustausgleich der MVG wird zum Teil über die Erträge der MKG aus dem Portfolio am Kapitalmarkt bedient, abzüglich eigener Aufwendungen. Das verbleibende Delta wird komplett über den MK gestellt, wodurch der fortlaufende Substanzverzehr bei der MKG unterbunden wird.

Für den Betrieb des Linienbündel West wurden im Jahr 2024 Haushaltsmittel in Höhe von ca. 1 Mio. € aufgewendet.

3 Bestandsaufnahme

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

Während der Laufzeit des letzten NVP wurden einige der formulierten Maßnahmen umgesetzt, welche wesentliche Veränderungen im ÖPNV herbeigeführt haben. Dazu gehören unter anderem:

- Verdichtung des ÖPNV-Angebots (Ergänzung einzelner Fahrten)
- Anpassung Taktlage nach Inkrafttreten Paket „Hönnetal“
- Teilweise Überführung flexible Bedienform ALF in regulären Linienbetrieb
- Anbindung Wohn- und Gewerbestandorte im Umfeld des Sauerlandparks
- Verlängerung ALF zur ev. Tagungs- u. Bildungsstätte Haus Nordhelle
- Erweitertes Busangebot am Bahnhof Iserlohn-Letmathe
- Abschnittsweise Umstellung auf Taxibus
- Neukonzeption, Wegfall, Angebotsausweitung auf einzelnen Linien

3.2 Raumstruktur

3.2.1 Beschreibung der Raum- Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Der Märkische Kreis liegt in Nordrhein-Westfalen und umfasst den westlichen Teil des Sauerlandes. Umgeben von den Nachbarkreisen Unna, Soest, Olpe, dem Oberbergischen Kreis, Hochsauerlandkreis, Ennepe-Ruhr-Kreis sowie der kreisfreien Stadt Hagen zählt der Märkische Kreis ca. 409.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf einer Fläche von 1.060 Quadratkilometern (386 Einwohnerinnen und Einwohner pro km²).

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

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

auf die Entwicklungsdynamik im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel.

Von den Städten und Gemeinden wurden zudem zukünftige Flächenentwicklungen gemeldet (vgl. Befragung der Städte und Gemeinden Oktober 2024). Besondere Relevanz für den ÖPNV haben größere Wohnbebauungsgebiete, wie beispielsweise das Neubaugebiet ‚Birkeshöh‘ in Meinerzhagen mit rund 120 - 130 Wohneinheiten oder das Gewerbegebiet Hämmer in Menden mit ca. 30 ha Gewerbe- und Industriefläche. Die gemeldeten Neubaugebiete sind ebenso wie größere Gewerbebestände in Karte 5 im Kartenband dargestellt.

Tabelle 2: Flächenentwicklung bis 2035

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Altena	k.A.	k.A.	k.A.
Balve	Schmandsack, ca. 50 WE	-	Quartiersentwicklung Hönnequartier (Bau Kindergarten, Bau Mehrzweckhalle, Modernisierung Sporthalle und Sportplatz) Quartiersentwicklung Gesundheitsquartier (Balve, Sauerlandstraße, Brucknerweg, In der Murmke)
Halver	Herkisieppe / Schillerstein Wohngebiet, ca. 4 ha Forellenweg, ca. 3 ha	Leifersberge, ca. 13 ha	-
Hemer	Stübecken / Landhauser Straße – Stübecker Weg, ca. 4 ha Landhausen / nördl. Dorfstraße ca. 2 ha	Erweiterung Gewerbepark Deilinghofen, ca. 12,5 ha Landhausen, ca. 15 ha	-
Herscheid	Hüinghausen Lingenbecke, ca. 60 WE	-	Wander- und Naturerlebniszentrum

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Iserlohn	Areal Bernhard-Hülsmann Kaserne, ca. 400 WE	-	Zentrum Schillerplatz (Wohnen, Arbeiten, Hotel, Veranstaltung etc.) Stadtbahnhof/Wissenscampus
Kierspe	Rönsahl, Vor dem Isern, ca. 3,4 ha Haunerbusch, ca. 75 WE Asterweg, ca. 2,5 ha	-	-
Lüdenscheid	Parkstraße, Oeneking/ Stüttinghausen, ca. 2,1 ha Wiesenstraße, Tinsberg, ca. 0,6 ha	-	-
Meinerzhagen	Birkeshöh, ca. 120 – 130 WE OT Valbert /Vorderhagen, ca. 20 - 30 WE	Gewerbegebietserweiterung Schwenke, ca. 2 ha OT Ihne, ca. 13 ha	Innenstadt Meinerzhagen – „Neues kommerzielles Zentrum“ (rd. 4.900 m ² Nutzfläche + ca. 16 WE)
Menden	-	Böesperde Hämmer: ca. 30 ha	-
Nachrodt-Wiblingwerde	k.A.	k.A.	k.A.
Neuenrade	Bahnhofstr., ca. 36 WE Brunnenbach, ca. 16 WE Küntroper Str. ca. 8 WE	-	-
Plettenberg	-	Gewerbegebiet Oberes Elsetal I, ca. 8,4 ha Gewerbegebiet	

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
		Oberes Elsetal II, ca. 12,6 ha	
Schalksmühle	Hülscheid, ca. 15 WE Rotthausen, ca. 25 WE	Heedfeld, ca. 15 ha	Erweiterung Kurort, VHS + Musikschule Mehrzweckhalle Am Mathagen/Löh, ca. 1000 Zuschauer
Werdohl	-	Werdohl Elverlingsen (k. A.)	-

Quelle: Befragung der Städte und Gemeinden, 4. Quartal 2024

3.2.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Seit Mitte der 1980er Jahre ist die Bevölkerung im Märkischen Kreis konstant angestiegen. Im Jahr 1998 wurde (mit 460.200 Einwohnern) der vorläufige Bevölkerungshöchststand erreicht. Seither nimmt die Bevölkerung im Kreisgebiet sukzessive ab, bedingt durch natürliche Bevölkerungsentwicklungen und Wanderungsverluste. Im Jahr 2013 lebten im Märkischen Kreis 416.240 Menschen⁵. Im Jahr 2023 waren es noch ca. 409.000. Der Rückgang der Bevölkerung zieht sich weiter, laut Prognose mindestens bis ins Jahr 2050. Die Einwohnerstärke einzelner Städte und Gemeinden sowie die Entwicklung seit 2013 sind der Karte 2 „räumliche Verteilung der Einwohner im Märkischen Kreis“ zu entnehmen.

Die Bevölkerungsentwicklung ist räumlich differenziert: Zwar sinkt die Bevölkerungszahl in allen Kommunen im Märkischen Kreis, in manchen jedoch mehr als in anderen. Überdurchschnittlich vom demografischen Wandel betroffen sind Neuenrade, Balve, Altena und Plettenberg. In der folgenden Tabelle sind die Bevölkerungszahlen nach Gemeinde von 2013, 2023, 2030 und 2050 sowie die prozentuale Entwicklung einsehbar.

⁵ Quelle: IT.NRW; Bevölkerungsstand und -bewegung (ab 1962)

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2013 – 2050 (eigene Angabe der Kommune)

Ge- meinde/ Stadt	Ein- woh- ner 2013	Ein- woh- ner Dez 2023	Prog- nose 2030	Prog- nose 2050	Ent- wick- lung 2023 - 2030	Ent- wick- lung 2023 - 2050	% 2023 - 2030	% 2023 - 2050
Altena	18.216	16.315	15.450	13.611	-865	-2.704	-5,3%	-17%
Balve	11.929	11.108	10.500	8.995	-608	-2.113	-5,5%	-19%
Halver	16.663	16.284 16.803	15.757	14.481	-527	-1.803	-3,2%	-11%
Hemer	35.433	33.916 35.406	32.574	29.288	-1.342	-4.628	-4,0%	-14%
Hersch.	7.199	6.917 6.987	6.675	6.000	-242	-917	-3,5%	-13%
Iserlohn	93.955	92.404	88.737	81.847	-3.667	-10.557	-4,0%	-11%
Kierspe	16.977	16.320 15.484	15.659	14.412	-661	-1.908	-4,1%	-12%
Lüdens.	75.281	71.463 73.340	68.937	62.984	-2.526	-8.479	-3,5%	-12%
Meinerz.	20.801	20.653 21.004	19.803	18.322	-850	-2.331	-4,1%	-11%
Menden	54.564	52.177 50.300	49.964	44.970	-2.213	-7.207	-4,2%	-14%
Nach.-W.	6.712	6.418	6.184	5.582	-234	-836	-3,6%	-13%
Neuenr.	12.123	11.835 12.055	11.020	9.401	-815	-2.434	-6,9%	-21%
Plettenb.	26.265	24.788 25.229	23.569	20.785	-1.219	-4.003	-4,9%	-16%
Schalks.	11.098	10.219 10.539	9.961	9.008	-258	-1.211	-2,5%	-12%
Werdohl	18.806	17.762	17.238	16.005	-524	-1.757	-3,0%	-10%
Kreis	426.022	408.579	392.028	355.691	-16.551	-52.888	-4,1%	-13%

Quelle: IT.NRW; Bevölkerungsstand und -bewegung

3.2.3 Arbeitsplätze und Berufspendelnde

Im Märkischen Kreis gab es im Jahr 2023 in den 15 Städten und Gemeinden ca. 161.600 (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigte am Arbeitsort.⁶

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

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

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

Für Pendelnde mit dem Wohnort außerhalb des Märkischen Kreises sind hauptsächlich die Städte Iserlohn und Lüdenscheid bedeutende Ziele, insbesondere Lüdenscheid verzeichnet mehr Einpendelnde als Auspendelnde über die Kreisgrenzen hinaus.

In den letzten 10 Jahren haben sich manche Relationen verändert. Insgesamt kann jedoch festgestellt werden, dass 2022 deutlich mehr Personen gependelt sind als es 2012 der Fall war. Am stärksten entwickelt haben sich die Relationen von Lüdenscheid nach Kierspe (+242%), Lüdenscheid nach Altena (+90%) und Lüdenscheid nach Halver (+72%).

Der Berufsverkehr spielt für den ÖPNV im Märkischen Kreis eine bedeutende Rolle. Dabei sind sowohl Arbeitsplatzstandorte im Kreis als auch Standorte außerhalb wie Hagen oder Dortmund zu beachten. Andere Verkehrsbedarfe wie Freizeit- oder Einkaufsverkehr werden in den nachfolgenden Bausteinen dargestellt.

3.2.4 PKW-Bestand

Mit Stand 2024 sind im Märkischen Kreis rund 257.700 Pkw gemeldet. 2014 waren es noch 236.000 Pkw (vgl. IT.NRW, Düsseldorf, 2024.). Daraus ergibt sich eine absolute weitere Steigerung ggü. dem letzten NVP, welche insbesondere bedeutsam vor dem Hintergrund des Bevölkerungsrückgangs ist. Die hohe MIV-Affinität des Märkischen Kreis lässt sich hieran ablesen.

3.2.5 Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

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

⁶ Quelle: IT.NRW (Stand 05/2024)

Schulen (Hauptschulen, Realschulen, Gymnasien und Gesamtschulen) liegen derzeit nicht vor.

Es besteht ein vielfältiges Bildungsangebot durch weiterführende Schulen im Märkischen Kreis. Neben weiterführenden Schulen finden sich weitere Bildungseinrichtungen wie die Fachhochschule Südwestfalen oder Volkshochschulen im Kreis.

Tabelle 4: Anzahl der Schulen und Schülerinnen und Schüler im Märkischen Kreis (Stand 2024)

Schulform	Anzahl Schulen	Schülerzahl
Grundschulen	66	ca. 14.700
Hauptschule	5	k. A.
Sekundarschule	4	k. A.
Realschule	11	k. A.
Gymnasium	13	k. A.
Gesamtschule	7	k. A.
Förderschule ⁷	9	1.709
Waldorfschule	2	k. A.
Berufskolleg	7	9.395
Primusschule	1	526

Quelle: https://www.schulministerium.nrw.de/BiPo/SchuleSuchen/pages/schulsuche/schule_formular.xhtml

3.2.6 Freizeit und Tourismus

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

Neben den Sportstätten, z.B. Schwimmbäder, sind insbesondere Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten für den ÖPNV planbare Ziele, welche auf Karte 4 „Raumstruktur“ im Kartenband verortet sind.

⁷ Die Schüler an den Förderschulen werden zu 80 % im Schülerspezialverkehr befördert.

Verschiedenste Kultur- und Freizeitangebote bieten hohen Erholungswert innerhalb des Märkischen Kreises. Neben der vielfältigen Naturlandschaft existieren mehr als 170 Sehenswürdigkeiten. Es gibt zahlreiche Höhlen, wie beispielsweise die Dechenhöhle, die Balver Höhle und die Heinrichshöhle oder andere Gesteinsformationen wie das Felsenmeer in Hemer oder die Nordhelle in Herscheid. Dort befinden sich auch das Erlebnisbad AquaMagis in Plettenberg, welches neben einer Vielzahl von Freibädern beispielsweise in Hemer, Herscheid oder Meinerzhagen, Spiel-, -Sport- und Freizeitangebote vereint.

Am östlichen Stadtrand von Hemer liegt der Sauerlandpark, welcher ein breites Angebot an Spiel-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten bietet und jährlich zahlreiche Besucher anzieht. Auch in Halver, Kierspe und Menden gibt es einige Parkanlagen mit Freizeitangeboten verschiedenster Art.

In Süden von Lüdenscheid an der B229 gelegen, befindet sich das Nattenberg-Stadion. Hier finden regelmäßig regionale Fußballspiele aller Altersgruppen sowie Spiele des Lüdenscheider TennisClub Augustenthal e. V. auf dem angrenzenden Platz statt. In unmittelbarer Nähe liegt außerdem Familienbad Nattenberg sowie „Das Saunadorf Lüdenscheid“ mit umfangreichem Angebot. Eher zentral gelegen, am Bahnhof Lüdenscheid, liegt das Erlebnismuseum PHÄNOMENTA, welches technikinteressierten (jungen) Menschen ein breites Spektrum an Mitmach-Angeboten und Möglichkeiten der Forschung bietet.

Der Märkische Kreis hat auch historische Ausflugsziele zu bieten. Hier sind beispielsweise die Burg Altena als kulturelles Wahrzeichen, das Erlebnismuseum Luisenhütte-Wocklum oder die Glörtalsperre. Diese wurde im Jahr 1906 fertiggestellt und von 2000 bis 2003 aufwändig saniert. Hier finden sich Bademöglichkeiten, Wanderwege sowie eine Jugendherberge und ein Gastronomiebetrieb, was die Talsperre seit den 50er-Jahren zu einem beliebten Ausflugsziel macht.

Die 95 Beherbergungsbetriebe (ab 10 Betten) mit insgesamt rund 3.400 Betten zählten im Jahr 2023 mehr als 350.000 Übernachtungen.⁸

3.2.7 Krankenhäuser und Kliniken

Die zahlreichen Klinikstandorte im Märkischen Kreis sind größtenteils sehr gut erschlossen. Alle verfügen über eine direkte Haltestelle, welche von mindestens einer Buslinie angefahren wird, bei der Hälfte sind es zwei oder mehr. Zusätzlich befinden sich meist in einem Radius von 500m Haltepunkte weiterer Linien.

⁸ <https://www.sauerland-partner.info/de/service/Zahlen-Daten-Fakten/statistik>

Tabelle 5: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenzahl

Krankenhaus/Klinik	Stadt	Bettenzahl	Bedient von Linien (mit Fußweg unter 500m)
Klinikum Lüdenscheid, Märkische Kliniken GmbH	Lüdenscheid	938	42 (44, 52, 54, N7)
Sportklinik Hellersen	Lüdenscheid	260	42, 52, 54, N7(44)
Stadtklinik Werdohl, Märkische Kliniken GmbH	Werdohl	95	64, ALF64, BBus Werdohl 2(, 60, 61, 62, 63, 65, 260, 274, BBus Werdohl 1, BBus Werdohl 3, S2)
Kath. Kliniken im Märki- schen Kreis, St. Elisabeth Hospital	Iserlohn	231	13, 14(, 7, 10, 11, 15, 16, 22, 130, R30)
Ev. Krankenhaus Betha- nien	Iserlohn	171	7 (1, 10, 11, 11SFH, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 130, 204, 218, ALF4, R30, S1, S3, BUS RB53, BUS RB53X, RB53, RB91, RE16)
Radprax Krankenhaus Plettenberg GmbH	Plettenberg	118	70, 71, 73
DGD Stadtklinik Hemer	Hemer	134	BBus Hemer 4(1, 2, 13, S3)
DGD Lungenklinik He- mer	Hemer	223	1 (2, 13)
Hans-Prinzhorn-Klinik	Hemer	400	3
Kath. Kliniken im Märki- schen Kreis, St. Vincenz Krankenhaus	Menden	177	BBus Menden 1, BBus Menden 2, BBus Menden 3 (24)

Quelle: MK

3.2.8 Verwaltungsstandorte

Verwaltungen sind relevante Ziele im ÖPNV, da sie zum einen größere Arbeitgeber sind, zum anderen zu ihren Öffnungszeiten viel Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Märkischen Kreises hat ihren Hauptsitz in der Kreisstadt Lüdenscheid im Kreishaus in der Heedfelder Straße. Zwei weitere Standorte befinden sich in Iserlohn und Altena. Die Bürgerbüros des Kreises sind in Lüdenscheid und Iserlohn angesiedelt.

Jobcenter sind flächendeckend in jeder Kommune des Märkischen Kreises vertreten⁹, wobei sich in den Kommunen Schalksmühle, Nachrodt-Wiblingwerde, Neuenrade und Balve die Öffnungszeiten auf ein bis zwei Tage in der Woche beschränken.

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

Alle wichtigen Verwaltungseinrichtungen sind in Karte 4 verortet.

3.2.9 Seniorenheime

Ältere Menschen sind oftmals captive-rider, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind Seniorenheime nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Auch der Besucherverkehr sowie der Arbeitsweg der Angestellten sollten durch den ÖPNV gewährleistet werden. Die Lage von Seniorenheimen im Märkischen Kreis sind der Karte „Raumstruktur“ (vgl. Kartenband Karte 4) zu entnehmen.

3.2.10 Einzelhandelsstandorte

In nahezu allen Städten und Gemeinden im Märkischen Kreis sind Einzelhandelseinrichtungen vorhanden (vgl. Kartenband Karte 4). Die meisten größeren Städte verfügen über eine Magnetfunktion in Bezug auf den Einkaufsverkehr der umliegenden Gemeinden.

Läden mit Gütern des täglichen Bedarfs sind jedoch in einigen Gebieten nicht vorhanden, so zum Beispiel:

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

⁹ Ausnahme Stadt Nachrodt-Wiblingwerde und keine Sprechstunde in Herscheid

Die entsprechenden Ortsteile und -lagen sind im besonderen Maße bei der Weiterentwicklung des Netzes zu beachten.

3.2.11 Flüchtlingsunterkünfte

Im Zuge der andauernden Kriege spielen Flüchtlinge und deren Unterbringung bei der Planung des ÖPNV mittlerweile eine wichtige Rolle. Geflüchtete sind häufig auf den ÖPNV angewiesen, somit ist es von Bedeutung Flüchtlingsunterkünfte an ebendiesen anzubinden bzw. ein entsprechendes Angebot zu schaffen.

Tabelle 6: Flüchtlingsunterkünfte Märkischer Kreis

Stadt	Standort	Kapazität	Bedient von Linie(n)
Altena	k. A.		
Balve	Helle 14	Max. 76 Personen	132, 137
Halver	Bahnweg 6	Max. 67 Personen	BBus Halver 1, BBus Halver 2, BBus Halver 3, 55, 84, 91, 134
	Bahnweg 9	Max. 40 Personen	BBus Halver 1, BBus Halver 2, BBus Halver 3, 55, 84, 91, 134
	Carthausen 14	Max. 50 Personen	85
	Schmidtsiepen 17	Max. 10 Personen	91
	Volmestr. 10	Max. 8 Personen	56, 58, 134, ALF58
	Weststr. 18a	Max. 52 Personen	BBus Halver 2, 55
Hemer	Apricker Weg 21-53	Max. 200 Personen	2
Herscheid	k. A.		
Iserlohn	Corunnastr. 3	Max. 138 Personen	1, 10, 210
	Mendener Str. 135	Max. 140 Personen	7, 10, 11, 12, 17, 210, S3
	Reiterweg 26 – 32	Max. 384 Personen	13, S3 (7, 10, 17, 210)
Kierspe	Am Korteberg 1 – 4	Max. 50 Personen	58, 99

Stadt	Standort	Kapazität	Bedient von Li- nie(n)
	Friedrich-Ebert-Str. 345	Max. 8 Personen	BBus Kierspe 1, 82, 83, 94, 282, 283
	Friedrich-Ebert-Str. 355	Max. 30 Personen	BBus Kierspe 1, 82, 83, 94, 282, 283
	Hauerbusch 68	Max. 32 Personen	58, 82, 94, 99, BBus Kierspe 1, 282
	Hauptstr. 11	Max. 20 Personen	94, 336R
	Herlinghauser Weg 20 – 24	Max. 48 Personen	58
	In der Helle 15	Max. 12 Personen	(94)
	Kölner Str. 96	Max. 35 Personen	58, 82, 94, 282, BBus Kierspe 1
Meinerzhagen	Butmicke 5	Max. 12 Personen	80, 95, 281
Menden	k. A.		
Nachrodt-Wiblingwerde¹⁰	Altenaer Str. 31	Max. 6 Personen	Nachrodt 1, BBus Nachrodt 2 (37, 49, 249)
	Altenaer Str. 53	k. A.	Nachrodt 1, BBus Nachrodt 2 (37, 49, 249)
	Bachstr. 22, 26, 28, 29, 31, 32, 33	Max. 39 Personen	249, BBus Nachrodt 1 und 2
	Ehrenmalstraße 62	k. A.	49, 249, BBus Nachrodt 1 und 2
	Eichendorffstraße 28	k. A.	249, BBus Nachrodt 1
	Friedhofsweg 9 und 9a	k. A.	249, BBus Nachrodt 2
	Hagener Str. 65	k. A.	37, 49, 249

¹⁰ Hinweis auf die dynamische Entwicklung der Unterbringungssituation

Stadt	Standort	Kapazität	Bedient von Li- nie(n)
	Hans-Böckler-Str. 3 + 5	Max. 17 Personen	49, 249, BBus Nachrodt 1 und 2 (37)
	Im Grund 1 + 5	Max. 9 Personen	BBus Nachrodt 1 und 2, 37, 249, S1
	Schulstraße 1	k. A.	S1, 37, 49
	Von-Bodelschwingh- Straße 13 und 13a	k. A.	BBus Nachrodt 1 und 2
Neuenrade	Brunnenbach 1	Max. 50 Personen	60, 260, 267, 274
	Eichendorfstraße 10	Max. 50 Personen	60, 260, 267, 274
	Poststraße/Eulengasse	Max. 80 Personen	60, 260, 267, BBus
Plettenberg	Ohler Straße 100	Max. 160 Personen	75, 274, 275
Schalksmühle	In der Lieht 4	Max. 80 Personen	57, 86, 88, BBus Schalksm. 3, (BBus Schalksm. 1)
	Bergstraße 89 a-p	Max. 96 Personen	86, 88 (BBus Schalksm. 1)
Werdohl	Osmecke 13 a - d	Max. 30 Personen	ALF66, 61, 63, BBus Werdohl 3

Quelle: Märkischer Kreis

3.2.12 Zusammenfassung

Der Märkische Kreis weist eine heterogene Struktur mit unterschiedlichen Siedlungsformen und zahlreichen Zielen, von Arbeitsplatzstandorten bis hin zu touristischen Sehenswürdigkeiten und Naherholungsorten. Er lässt sich als ein topographisch bewegtes Gebiet mit zwei großen Städten (Iserlohn und Lüdenscheid), weiteren mittleren und kleineren Städten sowie zahlreichen kleinen bis kleinsten Siedlungen im ländlichen Bereich, beschreiben. Der nördliche Bereich des Märkischen Kreises ist mit dem Siedlungsband Iserlohn, Hemer, Menden das strukturstärkste Gebiet, jedoch finden sich auch in allen weiteren Kommunen wichtige Arbeitsplatzstandorte sowie für den ÖPNV weitere wichtige Ziele. Diese besondere Struktur und Vielzahl an Zielen führt zu einem breiten

Spektrum unterschiedlicher Kundengruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen an den ÖPNV (vgl. Kartenband Karte 4).

3.3 ÖPNV-Angebotsstruktur

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

Tabelle 7: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis

	Anzahl Linien
Schienegebundener Verkehr	
Regionalbahn	5
Regionalexpress	2
Straßengebundener ÖPNV, MVG-Linien	
Schnellbuslinien	3
Stadt- und Regionalbuslinien (inkl. Schulbuslinien)	99+8 Linien im Mischbetrieb
Nachtbus	1
AnrufLinienFahrt (ALF)	4
AnrufSammelTaxi (AST) (in Iserlohn, kommunal finanziert)	3
TaxiBus (TB)	1
Bürgerbuslinien	34
Wanderbuslinie (aktuell ohne Angebot)	1
Straßengebundener ÖPNV, Linien weiterer Verkehrsunternehmen	
Westfalenbus (WB)	7+1 Linie im Mischbetrieb (Angebot wird kooperativ durch zwei VU erbracht)
Linien Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS)	3+1 Linie im Mischbetrieb (siehe oben)
Linien Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG)	2
Linien Hagener Straßenbahn (HST)	1
Verkehrsgesellschaft Breitenbach (VGB)	1

Quelle: Fahrplaninformation der MVG, www.mvg-online.de (Stand Oktober 2024)

3.3.1 SPNV

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

Tabelle 8: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis

Produkt / Linie	Verlauf	Takt (Mo – Fr / Sa / So)
RE 16	Ruhr-Sieg-Express: Essen – Hagen – Letmathe – Iserlohn	T30*/T30*/T60 *(ab 12/25 zwischen Iserlohn und Letmathe)
RE 34	Dortmund-Siegerland-Express: Dortmund – Letmathe – Siegen	T60/T60/T60
RB 91	Ruhr-Sieg-Bahn: Hagen – Letmathe – Siegen	T60/T60/T120
RB 91 (Entfall zu 12/25)	Ruhr-Sieg-Bahn: Iserlohn – Letmathe	T60/T60/-
RB 25	Oberbergische Bahn: Lüdenscheid – Brügge – Meinerzhagen – Gummersbach – Köln	T60/T60/T60
RB 52	Volmetal-Bahn: Dortmund – Hagen – Lüdenscheid	T60/T60/T60
RB 53	Ardey-Bahn: Dortmund – Schwerte – Iserlohn	T30/T60/T60
RB 54	Hönnetal-Bahn: Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade	T60/T60/T60 (Menden – Neuenrade: T60/T60/T120)

Bahnhöfe und Bahnhaltdepunkte

Bis auf die Städte und Gemeinden Hemer, Nachrodt-Wiblingwerde und Herscheid verfügen alle weiteren Kommunen über einen direkten Zugang zum SPNV. Die Gemeinde Kierspe und Halver wurden 2017 mit der Reaktivierung des Abschnitts Meinerzhagen – Brügge ebenfalls an das Schienennetz angebunden. Insgesamt gibt es im Märkischen Kreis 27 Bahnhöfe bzw. Bahnhaltdepunkte, die im Personenverkehr angebunden sind. Von diesen Bahnhöfen sind

mittlerweile neunzehn barrierefrei ausgebaut. Weitere Informationen zu den Stationen des SPNV werden über den NWL zur Verfügung gestellt (siehe <https://www.nwl-info.de/der-nwl/qualitaet-und-sicherheit/stationsqualitaet.html>)

3.3.2 Straßengebundener ÖPNV

Der Straßengebundene ÖPNV im Märkischen Kreis besteht aus über 100 regionalen und städtischen Buslinien. Ergänzt werden diese durch bedarfsgesteuerte Verkehre (AnrufLinienFahrten (ALF), On-Demand-Verkehr (ODV) und Taxi-Bus (TB) sowie AnrufSammelTaxi (AST)) in Zeiten und Bereichen mit schwacher Fahrgastnachfrage.

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

Darstellung und Bewertung des straßengebundenen ÖPNV

Folgende Angebotsformen sind im straßengebundenen ÖPNV im Märkischen Kreis vorzufinden:

Tabelle 9: Produkte im straßengebundenen ÖPNV

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
Schnellbus	60-Minuten-Takt tlw. 30-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> ■ direkte Linienführung ■ Bedienung aufkommensstarker Haltestellen
Regionalbus	vertaktet	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbindungen zwischen den verschiedenen Städten und Gemeinden ■ feste Taktzeiten mit Anschluss an wichtige Bus- und Bahnverbindungen ■ übernimmt auch Aufgaben des innerstädtischen Busverkehrs
Stadtbus	vertaktet	<ul style="list-style-type: none"> ■ verkehrt innerhalb einer Stadt ■ feste Taktzeiten
Nachtbus	einzelne Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nächte Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag
AnrufLinien-Fahrt (ALF) bzw. TaxiBus (TB)	120-Minuten-Takt tlw. 60-Minuten-Takt	<ul style="list-style-type: none"> ■ bedarfsgesteuerte Angebotsform ■ kleine, nicht barrierefreie Fahrzeuge ■ vorgegebener Fahrplan mit Linienweg und Haltestellen

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
		<ul style="list-style-type: none"> ■ spätestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonische Vorbestellung
AnrufSammel-Taxi (AST)	nach Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> ■ in den Abend- und Nachtstunden Freitag und Samstag ■ bedarfsorientiert, nach telefonischer Anmeldung spätestens 30 Minuten vor Abfahrt ■ kein festgelegter Linienweg ■ im Status quo: Finanzierung zu 100% durch Stadt Iserlohn; Sondertarif
On-Demand-Verkehr (ODV)	nach Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> ■ bedarfsorientiert, per BEA-App oder telefonisch buchbar ■ kein festgelegter Linienweg ■ Nutzung von virtuellen Haltestellen ■ Großraum Valbert und ins Zentrum von Meinerzhagen
Bürgerbus	Örtlich unterschiedliches Angebot; i. d. R. nach der morgendlichen HVZ	<ul style="list-style-type: none"> ■ ehrenamtlich tätiger Bürgerbusverein ■ Linienverkehr auf konzessionierten Linien mit festen Haltestellen und Abfahrtszeiten sowie im Einzelfall Fahrten nach telefonischer Voranmeldung ■ Die Bürgerbusvereine Altena, Balve, Halver, Nachrodt-Wiblingwerde, Neuenrade, Schalksmühle und Werdohl erkennen zum Status quo die Fahrscheine des NRW- und Verbundtarifes an, verkaufen diese aber nicht. Darüber hinaus gibt es sieben verschiedene Tarifstrukturen, die bei den Bürgerbussen angewendet werden. Eine Vereinheitlichung sollte hier angestrebt werden. ■ Bedienung nur an Werktagen (es gibt Ausnahmen zu Veranstaltungen oder aber auch z. B. der Verkehr zur Burg Altena)

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
		<ul style="list-style-type: none"> ■ Mit Abschluss der letzten Neubeschaffungsmaßnahme (voraussichtlich in 2. HJ 2025; BB Werdohl) sind alle Bürgerbusse des Regelfuhrparks im MK gem. NRW-Förderbedingungen mit niederflurigem Mittelteil sowie mechanischer Klapprampe und Aufnahmemöglichkeit für Rollstühle ausgestattet und damit barrierefrei.
Wanderbus	vier Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertage im Sommerhalbjahr	<ul style="list-style-type: none"> ■ saisonal

Schnellbus:

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

Anruf-Linien-Fahrten (ALF) bzw. TaxiBus (TB), Anruf-Sammel-Taxi (AST) und On-Demand-Verkehre:

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

Es gibt Entwicklungen, die einem weiteren Ausbau der bedarfsgesteuerten Bedienformen entgegenstehen: Zum einen bestehen Schwierigkeiten darin klassische Taxi-Unternehmen zu gewinnen, die diese Aufgabe übernehmen. Beim

Zurückgreifen auf Omnibusunternehmen entstehen vergleichsweise hohe Kilometerpreise. Darüber hinaus sind die Kosten durch die Anwendung des Tariftreuegesetzes generell gestiegen. Auch für On-Demand-Verkehre hat sich gezeigt, dass sie in besonderem Maße kostenintensiv sind.

Bürgerbus:

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

Planung und Betrieb der Bürgerbusverkehre erfolgen ehrenamtlich, die MVG kümmert sich um die Wartung der Fahrzeuge¹¹ und unterstützt die Vereine bei der Planung der Verkehre. Insgesamt gibt es im Märkischen Kreis 34 Bürgerbuslinien. Es wird jedoch zunehmend schwieriger für die Vereine, genügend Freiwillige für den Fahrdienst zu finden, besonders in den ländlichen Regionen mit stark alternder Bevölkerung. Auch sind die Bürgerbusvereine oft auf Zuschüsse von Kommunen, Sponsoren oder Förderprogramme angewiesen. Die Wartung der Fahrzeuge übernehmen die Vereine i.d.R. selbst, die MVG unterstützt sie hierbei. Die MVG ist Halter der Fahrzeuge.

Nachtverkehre:

Darüber hinaus gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie den Nachtverkehr der Linie N7. Sie verkehrt in den Nächten Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag mit zwei Fahrten um 00:05 und 02:05 Uhr ab Lüdenscheid über Herscheid nach Plettenberg und mit einer Fahrt um 01:10 Uhr zurück. Das AST Iserlohn 1-3 (kommunal finanziertes Angebot) verkehrt ebenfalls in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag stündlich ab ca. 23.40 Uhr bis ca. 3.00 Uhr.

Andere Nachtverkehre sind im Verlauf der letzten Jahre sukzessive eingestellt worden, tlw. aufgrund hoher Kosten.

Wanderbus:

Als Freizeitverkehrsangebot verkehrt die Linie 252 von Mai bis Oktober als Wanderbus an Sonntagen mit vier Fahrtenpaaren auf der Relation Lüdenscheid - Herscheid - Meinerzhagen zu den Naherholungsgebieten Versetal Sperre,

¹¹ In Neuenrade kümmert sich der Verein um die Wartung der Fahrzeuge

Homert, Nordhelle und Zum Schnüffel. Diese verkehrt aktuell (2024/25) jedoch nicht.

Liniennetz

Das Liniennetz im Märkischen Kreis besteht aus verschiedenen Stadtbus-, Regionalbus-, und Schnellbuslinien, die das SPNV-Angebot ergänzen. Flexible Bedienformen verkehren insbesondere in ländlicheren Bereichen. Die im Märkischen Kreis verkehrenden Linien zum Fahrplanstand 2024 sind mit ihrem Linienweg im Kartenband (vgl. Karte 1) dargestellt.

Bedienungsangebot

Tabelle 10: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Schnellbuslinien der MVG		
S1	Lüdenscheid / Iserlohn	T60/-/-
S2	Lüdenscheid / Plettenberg	T60*/T60/T60
S3	Iserlohn / Menden	T60/-/-
Stadt- und Regionalbuslinien der MVG		
Linie 1	Hagen / Menden	T15**/T15***/T60*
Linie 2	Hemer	T30**/T30***/T60
Linie 3	Hemer	T60**/T120/4 Fahrten
Linie 4 (teilweise ALF)	Iserlohn / Hemer	T120**/T120/4 Fahrten
Linie 5 (teilweise ALF)	Iserlohn / Schwerte	T60**/T60***/T60
Linie 6	Iserlohn	T120** /-/-
Linie 7	Iserlohn	T60/T60/T60
Linie 8	Iserlohn	T60/T60/T60
Linie 9	Iserlohn / Hagen	T60/T60/T60
Linie 10	Hemer / Iserlohn	Schulverkehr
Linie 11	Iserlohn	T60**/T60***/T120
Linie 12	Iserlohn	T60/T60***/4 Fahrten
Linie 13	Iserlohn / Hemer	T60/T60***/T120
Linie 14	Iserlohn	T60/T60***T120
Linie 15	Iserlohn	T60**/-/-
Linie 16	Iserlohn	T30**/T30/T60*
Linie 17	Iserlohn	T60**/T60***/-
Linie 21	Menden	T30/T60/T60
Linie 22	Iserlohn / Menden	T30/T30***/T60
Linie 23	Menden / Fröndenberg	T60**/T60***/-
Linie 24	Menden	T30**/T30***/T60

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie 25 ALF	Menden / Hemer	T120/T120/-
Linie 26 ALF	Menden / Wickede	T120**/T120/-
Linie 27	Menden / Unna	T30**/T60/T60
Linie 30	Altena	5-6 Fahrtenpaare /-/-
Linie 32	Altena	T60**/T60/T120
Linie 33	Altena / Hemer	T30**/T30***/T120
Linie 34	Altena	T60**/5 Fahrtenpaare/-
Linie 35	Altena	T60/6 Fahrtenpaare/-
Linie 36	Altena / Werdohl	T60**/-/-
Linie 37	Lüdenscheid / Iserlohn	T30/T30***/T60
Linie 38	Altena	T30/T30***/T60
Linie 40	Lüdenscheid	T30**/T30***/T120
Linie 41	Lüdenscheid	T15/T30/T30
Linie 42	Lüdenscheid	T30/T30***/T60
Linie 43	Lüdenscheid	T120***/4 Fahrtenpaare/-
Linie 44	Lüdenscheid	T30/T30***/T60
Linie 46	Lüdenscheid	T60**/T60***/T120
Linie 47	Halver / Lüdenscheid	T30**/T30***/T60
Linie 48	Lüdenscheid	T30/T30***/T60
Linie 49	Lüdenscheid / Iserlohn	Schulverkehr
Linie 52	Lüdenscheid / Herscheid	Schulverkehr/2 Fahrtenpaare Friedhof Piepersloh/-
Linie 53	Lüdenscheid	T30**/T30***/T120
Linie 54	Lüdenscheid / Plettenberg	T30**/T30***/T60
Linie 55	Lüdenscheid / Wipperfürth	Schulverkehr
Linie 56	Lüdenscheid	Schulverkehr
Linie 57	Schalksmühle / Hagen	T60**,****/4Fahrtenpaare/2 Fahrtenpaare
Linie 58	Lüdenscheid / Meinerzhagen	T60**/T60/T60
Linie 60	Werdohl / Neuenrade	T30***/T60/T60
Linie 61	Lüdenscheid / Werdohl	T30**,***/T60/T60
Linie 62	Werdohl	T30**,***/T60/T60
Linie 63	Werdohl	T60**,***/T60***/-
Linie 64 (tlw. ALF)	Werdohl	T60**/T60*****/T60*****
Linie 65	Werdohl	T30***/T60**/T60
Linie 66 ALF	Werdohl	T60/T60***/4 Fahrtenpaare
Linie 67 ALF	Neuenrade / Balve	T120/T120/4 Fahrtenpaare

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie 70 (tlw. ALF)	Plettenberg / Attendorn	T60**/T120*/T60
Linie 71	Plettenberg	-/T120*/T120*
Linie 72	Plettenberg	T60**/T60***/-
Linie 73	Plettenberg	T60*/T60***/8 Fahrten
Linie 74	Plettenberg	T60**/T60***/T120
Linie 75	Plettenberg	T60*****/T60***, *****/T120, *****
Linie 76	Plettenberg / Neuenrade	T60/T60***/T120
Linie 80	Meinerzhagen	T60/T60***/-
Linie 81	Meinerzhagen	T60/T60***/-
Linie 82	Meinerzhagen / Kierspe	T60**/T30***/T60
Line 83	Kierspe	Schulzeiten
Linie 84	Kierspe / Hagen	T60*****/T60***/3 Fahrtenpaare
Linie 85	Schalksmühle / Halver	T60***/4 Fahrtenpaare/2 Fahrtenpaare
Linie 86	Schalksmühle / Breckerfeld	T60**/T60/T60
Linie 87	Lüdenscheid / Schalksmühle	T60*/T60/T60
Linie 88	Schalksmühle	Schulverkehr
Linie 89	Schalksmühle	Schulverkehr
Linie 90	Plettenberg	Schulverkehr
Linie 91	Halver	Schulverkehr
Linie 92	Halver	Schulverkehr
Linie 93	Halver	Schulverkehr
Linie 94	Kierspe	T120**/3 Fahrtenpaare/-
Linie 95	Meinerzhagen / Kierspe	9 Fahrten/-/-
Linie 96	Meinerzhagen / Drolshagen / Meinerzhagen	Schulverkehr
Linie 99	Kierspe	Schulverkehr
Linie 204	Iserlohn	Schulverkehr
Linie 210	Hemer / Iserlohn	Schulverkehr / Berufsverkehr
Linie 214	Iserlohn	Schulverkehr
Linie 218	Iserlohn	Schulverkehr
Linie 221	Menden	Schulverkehr
Linie 222	Iserlohn / Menden	Schulverkehr
Linie 237	Altena / Lüdenscheid	Schulverkehr
Linie 243	Lüdenscheid	Schulverkehr
Linie 245	Lüdenscheid	Schulverkehr
Linie 246	Lüdenscheid	Schulverkehr

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie 249	Nachrodt	Schulverkehr
Linie 254	Lüdenscheid / Plettenberg	Schulverkehr
Linie 260	Altena / Werdohl	Schulverkehr
Linie 261	Werdohl	Schulverkehr
Linie 267	Neuenrade / Balve	Schulverkehr
Linie 270	Plettenberg / Attendorn	Schulverkehr
Linie 272	Plettenberg	Schulverkehr
Linie 274	Neuenrade / Plettenberg	Schulverkehr /Berufsverkehr
Linie 275	Plettenberg	Schulverkehr
Linie 277	Plettenberg / Herscheid	Schulverkehr
Linie 279	Herscheid	Schulverkehr
Linie 281	Meinerzhagen	4 Fahrten/T60/T60
Linie 282	Kierspe / Meinerzhagen	Schulverkehr
Linie 283	Kierspe	Schulverkehr
Linie 291	Halver	Schulverkehr
Linie 296	Meinerzhagen	Schulverkehr
Wanderbus		
(Linie 252)	Lüdenscheid / Meinerzhagen	Verkehrt nicht in 2024/2025
Nachtbus		
Linie N7	Lüdenscheid / Plettenberg	Einzelfahrten am Wochenende
AST Iserlohn 1 ¹²	Iserlohn	Einzelfahrten am Wochenende
AST Iserlohn 2 ¹⁴	Iserlohn	Einzelfahrten am Wochenende
AST Iserlohn 3 ¹⁴	Iserlohn	Einzelfahrten am Wochenende
Westfalen Bus GmbH (WB)		
Linie 18	Iserlohn	T60***/T60/4 Fahrtenpaare
Linie R30	Schwerte / Iserlohn	T60/T60***/T120
Linie T30 (TaxiBus)	Schwerte / Iserlohn	T60/T60***/4 Fahrtenpaare
Linie 132	Fröndenberg / Neuenrade	Schulverkehr
Linie 134	Lüdenscheid / Halver / Radevormwald	T30**/T60/T60
Linie 137	Balve	Schulverkehr
Linie 336	Sundern / Balve	Schulverkehr
Verkehrsgesellschaft Breitenbach (VGB)		

¹² Kommunal, von der Stadt Iserlohn finanziert

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Linie R44	Wickede / Menden	T120*/T120/5 Fahrtenpaare
Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH (VWS)		
Linie R52 (teilweise ALT)	Meinerzhagen / Olpe	T120*/T120/T120
Linie R61	Meinerzhagen / Attendorn	T120***/T120/T120
Linie R80	Finnentrop / Plettenberg	T60***/T120/T120
Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)		
Linie 320	Meinerzhagen / Marienheide	Schulverkehr
Linie 336R	Kierspe / Wipperfürth	ohne Takt
Hagener Straßenbahn AG (HST)		
Linie 539	Wiblingwerde / Hagen	T60/T60/T120

Quelle: Fahrplaninformation MVG

Erläuterung Anmerkungen:

* teilw. Taktverdichtung, ** teilw. mit Verstärkerfahrten, *** teilw. Taktreduzierung, **** teilw. Angebotslücken, ***** Taktreduzierung auf Teilen des Linienwegs

Tabelle 11: Bedienungsangebot Bürgerbus im Märkischen Kreis

Linie	von/nach	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Bürgerbus Altena		
Linie 1	Altena, Aldi – Am Markaner ZOB – Memeler Str.	T60/-/-
Linie 2	(Altena, Aldi) – Altena, Lidl – Friedhof Mühlendorf – Hegenscheider Weg	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Altena, Aldi – Brandstraße – Am Markaner ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 4	Langer Kamp – Burg	Einzelfahrten Sa / So
Bürgerbus Balve		
Linie B1	Balve – Garbeck – Langenholtshausen – Mellen – Balve	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie B2	Innenstadtlinie	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie B3	Balve – Beckum – Balve	Einzelfahrten Mo – Sa
Bürgerbus Halver		
Linie 1	Halver, ZOB – Eichholz – Halver, ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr

Linie 2	Halver, ZOB – Mittelstraße/Rathaus – Mozartstraße – Halver, ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Halver, ZOB – Mittelstraße/Rathaus – Birkenbaum – Halver, ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Hemer		
Linie A	Hemer, ZOB – Realschule – Unter dem Asenberg – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie B	Hemer, ZOB – Waldfriedhof – Danziger Straße – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie C	Hemer, ZOB – Hademareplatz – Sauerlandpark – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie D	Hemer, ZOB – Woeste Gymnasium – Gesamtschule – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Bürgerbus Herscheid		
Linie 1	Neuer Weg – Breslauer Straße – Am Rohbusch – Neuer Weg	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Elsen Dorfplatz – Mittelstraße – Bergstraße – Elsen Dorfplatz	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Neuer Weg – Friedlin Im Lohsiepen – Sparkasse – Neuer Weg	Einzelfahrten Di, Do
Bürgerbus Kierspe		
Linie 1	Königsberger Str. – Friedhof – AOK – Sparkasse – Schleifkotten	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Menden		
Linie 1	Battenfeld – Bahnhof – Eichendorffstr. – Krankenhaus – Ludwig-Richter-Str. – Böisperde Schule – Bahnhof – Krankenhaus – Ludwig-Richter-Str. – Battenfeld	Einzelfahrten Mo – Sa
Bürgerbus Nachrodt-Wiblingwerde		
Linie 1	Bahnhofsbrücke – Grundschule – Wiblingwerde	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Wiblingwerde – Sparkasse – Amtshaus Parkplatz	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 4	Amtshaus Parkplatz – Grundschule – Buchenweg – Krankenhaus und zurück	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Neuenrade		

Linie 1	Neuenrade, Zweite Straße – Kantstraße – Mitte – Bahnhof – Neuenrade, Zweite Straße	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Neuenrade, Zweite Straße – Südstraße – Rathaus/Schule – Mitte - Neuenrade, Zweite Straße	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 3	Kindergartenlinie	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Plettenberg		
eingestellt		
Bürgerbus Schalksmühle		
Linie 1	Rathauscenter – Asenbach – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Rathauscenter – Heedfeld – Gewerbegebiet – Linscheid – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Rathauscenter – Dahlerbrück – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 4	Rathauscenter – Strücken – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 5	Rathauscenter – Friedhof Wippekühl – Rathauscenter	Einzelfahrten Di, Do
Bürgerbus Werdohl		
Linie 1	Werdohl, ZOB – Kettling – Königsburg – ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Werdohl, ZOB – Kirche – Espenhagen – ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 3	Werdohl, ZOB – Wilhelmshöhe – Bausenberg – ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa

3.4 Entwicklung des Leistungsangebots des straßengebundenen ÖPNVs

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

Tabelle 12: Betriebsleistung im Linienverkehr innerhalb des Märkischen Kreises

Konzessionär	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km					
	2006	2010	2014	2018	2022	2023
MVG	12.596	12.374	11.893	11.987	11.931	11.759
BRS/WB	1.225	1.235	1.168	-	-	571
VWS	236	318	261	-	-	k. A.
OVAG	14	14	14	-	-	14
VLD	-	18	-	-	-	-
Bürgerbusse	448	422	452	436	370	359
Märkischer Kreis gesamt	14.541	14.381	13.783	-	-	

Quelle: MVG, WB Westfalen Bus GmbH

Die im MK durchgeführte Betriebsleistung im Linienverkehr hat nach einem kurzen Anstieg im Jahr 2018 wieder abgenommen. So wurden im Jahr 2023 1,1 % weniger Linienverkehre angeboten als 2014. Im Zeitraum von 2006 bis 2014 hatte sich das Linienverkehrsangebot bereits um 5,6 % reduziert.

Der Großteil der Betriebsleistung wurde von dem kommunalen Verkehrsunternehmen MVG erbracht. Die WB erbringt außerdem einen wesentlichen Anteil des Linienverkehrs im Kreisgebiet.

Im Märkischen Kreis führen elf Bürgerbusvereine (Plettenberg Ende 2022 eingestellt) insgesamt 359.000 km (Stand 2023) Linienfahrten durch. Je Verein beläuft sich die jährliche Betriebsleistung auf 20.000 bis 43.000 km. Dabei zeigt sich, dass das Angebot der meisten Vereine relativ konstant geblieben ist.

Insbesondere beim Bürgerbusverein Balve hat sich die jährliche Betriebsleistung von 2010 auf 2014 stark erhöht, ist danach jedoch wieder gesunken. Grundsätzlich ist abgesehen von Altena, Menden und Neuenrade mit einem leichten Anstieg sowie einer gleichbleibenden Betriebsleistung in Halver ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Tabelle 13: Betriebsleistung der Bürgerbusse im Märkischen Kreis

Bürgerbusverein	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km					
	2006	2010	2014	2018	2022	2023
Altena	38	38	45	43	33	41
Balve	40	29	46	45	34	33
Halver	46	41	32	35	29	29
Hemer	39	35	40	39	39	36

Bürgerbusver- ein	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km					
	2006	2010	2014	2018	2022	2023
Herscheid	27	24	36	23	21	20
Kierspe	46	40	39	43	39	36
Menden	42	39	39	39	34	43
Nachrodt-W.	35	36	32	32	29	27
Neuenrade	41	42	43	37	34	36
Plettenberg	20	29	29	30	12	-
Schalksmühle	33	30	30	29	27	24
Werdohl	39	38	40	39	37	33
Gesamt	448	422	452	436	370	359

Quelle: MVG

3.5 Fahrgastnachfrage im ÖPNV

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

Tabelle 13: Fahrgastaufkommen im Linienverkehr innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreis der MVG ohne Bürgerbusse

	Fahrgastaufkommen in 1.000 Fahrgäste					
	2006	2010	2014	2018	2022	2023
Bartarif	6.133	6.259	5.590	6.254	3.828	3.830
Zeitkarten						
- Jedermann	5.298	4.567	4.509	6.314	7.605	9.526
- Schüler*innen	16.609	13.888	13.869	14.467	13.602	11.117
- Senioren	4.197	3.527	3.078	3.118	2.251	1.230
Schwerbehin- derte	3.047	2.477	2.194	2.320	1.800	1.695
Deutschlandti- cket	-	-	-	-	-	k.A.

Quelle: MVG

Wie Tabelle 14 zeigt, ist die Zahl der Fahrgäste in den Bussen der MVG insgesamt rückläufig.

Tabelle 14: Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse im Märkischen Kreis

	Fahrgastaufkommen in 1.000 Fahrgäste					
	2006	2010	2014	2018	2022	2023
Altena	18	16	18	14	7	13
Balve	16	11	17	13	6	6
Halver	16	12	10	11	9	9
Hemer	14	10	10	10	6	5
Herscheid	4	4	8	4	7	6
Kierspe	17	11	11	11	9	9
Menden	17	14	16	14	13	13
Nachrodt-W.	10	11	8	7	6	6
Neuenrade	18	13	14	13	11	10
Plettenberg	5	7	7	7	3	-
Schalksmühle	9	9	9	8	5	6
Werdohl	16	13	20	17	14	15
Gesamt	159	132	147	129	96	98

Quelle: MVG

Das Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse hat in den vergangenen Jahren stetig abgenommen (Ausnahme 2014, jedoch eine ähnliche Anzahl Fahrgäste wie in 2006), was in den letzten Jahren auch auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen ist. In Bezug auf das Jahr 2014 ist das Fahrgastaufkommen um rund 33% auf 98.000 Fahrgäste im Jahr 2023 gesunken.

Im Jahr 2014 ist das Fahrgastaufkommen bei den Bürgerbussen im Vergleich zum Jahr 2023 gesunken, dies liegt insbesondere an dem mehr als halbierten Fahrgastaufkommen bei den Bürgerbusvereinen Balve und Hemer.

3.6 Gemeldeter Fahrzeugbestand

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

3.6.1 Fahrzeugmerkmale

Fahrzeuge der WB

Im Linienbündel MK West werden sechs Fahrzeuge mit folgenden Ausstattungsstandards eingesetzt:

- Durchgängiger Niederflur Solo Kom
- Schadstoffklasse Euro 6
- Klimaanlage
- Doppelbreite Tür
- Kneelingfunktion
- Rollstuhlrampe an Tür 2
- Kapazität: Sitzplätze mind. 31 / Stehplätze mind. 51
- Mindestens 1 Fahrzeug ist mit AFZS und WLAN ausgestattet

Fahrzeuge der MVG (inkl. Auftragsunternehmen)

Der MVG stehen insgesamt 311 eigene und Subunternehmer-Fahrzeuge zur Verfügung. In der folgenden Tabelle sind die Fahrzeugmerkmale pro Fahrzeugtyp dargestellt:

Tabelle 15: Fahrzeugmerkmale MVG

Fahrzeugmerkmale	Standard-Linienbus		13,5-15m Bus	Ge-lenk-bus	Ge-lenk-bus	Bür-ger-bus	Klein-bus	Midi-bus	gesamt
	Eigenes Unternehmen	Subun-terneh-men	Subun-terneh-men	Eigenes Unternehmen	Subun-terneh-men	Eigenes Unternehmen	Subun-terneh-men	Eigenes Unternehmen	
Anzahl Fahrzeuge	87	117	0	58	2	11 +2 Res.	30	4	311
davon mit Niederflur-technik	87	117	0	58	2	9	26	4	303
davon Low-Entry -Busse	28	79	0	0	2	0	10	0	119
davon mit Rampe	87	117	0	58	2	9	25	4	302
mit ausrei-chend di-mensionier-ter Son-dernut-zungsfläche	87	117	0	58	2	(9) Gem. Förder-bed.	28	4	305
davon mit Klimaanlage	87	117	0	58	2	13	30	4	311
davon mit Fahrgast-in-formation (Anzeige und oder Ansage)	87	117	0	58	2	0	20	4	288
davon mit elektr. Fahrt-Ziel-anzeige (außen)	87	117	0	58	2	4	20	4	292
Durchschnittsalter der Fzg.-flotte	7,06	5,1	-	4,97	2,0	3,12	6,6	6,02	-

Quelle: MVG

Zu den Fahrzeugmerkmalen der weiteren Verkehrsunternehmen, die im Märki-schen Kreis verkehren, können aufgrund fehlender Informationen keine Aussa-gen getroffen werden.

3.6.2 Umweltmerkmale der Fahrzeuge

Von den angegebenen Fahrzeugen sind laut MVG alle, auch die der Subunternehmer, mit einem umweltschonenden Antrieb (Euro-Norm 5 oder besser) ausgestattet. Fahrzeuge, die nur die Euro-Abgasnorm IV oder schlechter erfüllen, gibt es mit Rückblick auf die letzte Fortschreibung des NVP nicht mehr.

Tabelle 16: Umweltmerkmale der Fahrzeuge

Euro -Norm	Anzahl Fahrzeuge MVG ¹³	Subunternehmer
Euro-Norm I	0	0
Euro-Norm II	0	0
Euro-Norm III	0	0
Euro-Norm IV	0	0
Euro-Norm V	0	3
Euro-Norm VI	146	138
EEV-Standard	3	8
E-Bus	0	0

Quelle: MVG

3.6.3 Ausstattung mit rechnergestützten Betriebsleitsystemen und Echtzeitdaten-Bereitstellung

In der Tabelle 17 werden die Anzahl der Fahrzeuge, die in ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem eingebunden sind und für die darüber Echtzeitdaten bereitgestellt werden können, dargestellt.

Tabelle 17: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) und Echtzeitdaten

RBL/Echtzeitdaten	Anzahl Fzg. MVG	Subunternehmer
RBL / ITCS	149	140
Bereitstellung Echtzeitdaten	149	140

Quelle: MVG

Es zeigt sich, dass (fast) alle Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen die Voraussetzung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten haben.

13 Eigene Fahrzeugflotte und durch + gekennzeichnete Anzahl von Fahrzeugen von Subunternehmern

4 Anforderungsprofil

4.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Märkischen Kreis

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

- Das Ziel der sozialen Nachhaltigkeit soll durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Besucherinnen und Besuchern des Kreises verfolgt werden. Ein aufeinander abgestimmtes, integriertes Verkehrsangebot soll es Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen ermöglichen, gleichermaßen am sozialen und wirtschaftlichen Leben im Märkischen Kreis teilhaben zu können.
- Das Ziel der ökologischen Nachhaltigkeit soll mittels Verringerung der Umweltbelastungen des Verkehrs durch die Verlagerung möglichst großer Anteile des Verkehrsaufkommens vom MIV auf den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen) sowie durch die Reduzierung der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs, also beispielsweise seiner Lärm- und Abgasemissionen, verfolgt werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn eine gewisse Mindestzahl an Fahrgästen pro Fahrt erreicht wird und emissionsarme Technologien eingesetzt werden.
- Das Ziel der ökonomischen Nachhaltigkeit beinhaltet eine wirtschaftliche Ausgestaltung des gesamten Mobilitätsangebots, durch die Orientierung des Ressourceneinsatzes an der Mobilitätsnachfrage. Dies ist ein essenzieller Schritt für eine dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Mobilitätssystems und insbesondere für den Öffentlichen Verkehr. Neue Formen der Nutzer- bzw. der Nutznießerfinanzierung sind – wenn möglich – einzubeziehen.

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

4.1.1 Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Mobilitätsangebots im Märkischen Kreis. Er trägt wesentlich dazu bei, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region zu befriedigen. Zu beachten ist, dass die Grundversorgung durch den ÖPNV im gesamten Bedienungsgebiet, unter Vorbehalt der finanziellen Möglichkeiten sowie verkehrlicher Notwendigkeiten, zu gewährleisten ist. Der ÖPNV soll konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des klassischen ÖPNV als Teil eines multimodalen Gesamtangebots ist im Märkischen Kreis fortzuführen. Das heutige Fahrplanangebot (Stand 10.2024¹⁴) ist bezogen auf die Gesamtleistung der Fahrplankilometer mindestens beizubehalten und die Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis (gemäß Kapitel 4.3) sowie die abgeleitete Netzhierarchie (siehe Kapitel 4.2.2) zum neuen Fahrplanwechsel umzusetzen.

Mit dem aktuell gültigen NVP wurde die Rückgratfunktion des ÖPNV und des SPNV für sämtliche öffentliche Mobilitätsangebote im MK definiert. Der ÖPNV und der SPNV bilden heute gemeinsam die breite Basis für öffentliche Verkehrsangebote. Die darüber hinaus bereits an vielen Stellen im MK vorhandenen, weiteren Bausteine öffentlicher Mobilität (Car-Sharing, Bike-Sharing (z. B. E-Bike-Verleih in Plettenberg oder E-Bike Verleihstation Bahnsteig42 am Bahnhof Iserlohn-Letmathe), Leih-Scooter bzw. Leih-Roller (z. B. Zeus Scooter Iserlohn), Radboxen u.v.m.) müssen als integriertes und ergänzendes Angebot verstanden werden und noch enger miteinander verknüpft werden. Die Umsetzung der Mobilstationen im Märkischen Kreis sind hierfür eine wichtige Basis. Im Sinne einer vereinfachten Nutzung und für einen vereinfachten Zugang zum Gesamtsystem, sollte für die Bevölkerung vor allem ein zentraler, kreisweit agierender, alle Angebote umfassender Dienstleister sichtbar werden („One Face To The Customer“), der sowohl durchgängige Buchungen und Bezahlvorgänge wie auch durchgängigen Kundensupport bieten kann (Mobility as a Service (MaaS)). Dieser Anbieter soll mehr als Kümmerer und nicht als alleiniger Anbieter verstanden werden. Die einzelnen Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen können dennoch mit eigener Marke sichtbar bleiben.

Erst durch ein attraktives ÖPNV-Gesamtangebot, welches ergänzende Mobilitätsangebote inkludiert, kann ein Modal-Shift vom Pkw zu Gunsten des ÖPNV initiiert werden und durch das sich ändernde Nutzerverhalten ein ökologischer Nutzen durch verminderte Emissionen erzielt werden.

Kernanforderung an den ÖPNV bleibt dabei, dass die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots dabei eine leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Fahrgäste (Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, eingesetzte Fahrzeuge sowie leicht verständliche und transparente Informationen) ermöglicht. Der ÖPNV soll nahtloses Reisen ermöglichen und die

14 Hiermit ist der Fahrplanstand zum Bearbeitungszeitpunkt des NVP adressiert, bereinigt um den zu diesem Zeitpunkt noch gültigen Sondereffekt des Sonderfahrplans, mit seiner befristeten Gültigkeit bis zum 29.01.2026.

interkommunalen und kreisgrenzübergreifenden Verflechtungen in Wirtschaft, Kultur und Freizeit bestmöglich abbilden.

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

4.1.2 ÖPNV-Nachfrage

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

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

- Das Hinzugewinnen von Fahrgästen zu allen Tageszeiten und insbesondere in den heute schwächer nachgefragten Zeiten,
- die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Abwicklung der Schulverkehre im ÖPNV,
- die Attraktivität des gesamten öffentlichen Mobilitätsangebotes durch ein abgestimmtes Ineinandewirken der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Verkehrsträger zu steigern sowie
- die Berücksichtigung der demographischen Veränderungen und der Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Kundengruppen.

4.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur beeinflusst. Damit der ÖPNV die ihm zugeordnete Rolle und Funktion erfüllen kann, sind Siedlungs- und ÖPNV-Planung eng miteinander zu verzahnen. Die wechselseitigen Wirkungen sind bei jeglichen Planungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen – zu ermitteln und im Sinne des planerischen Gegenstromprinzips den jeweils anderen Fachresorts anzuzeigen.

Neue Siedlungsflächen und Gewerbegebiete sollen im Idealfall im Einzugsbereich von bestehenden Haltestellen an leistungsfähigen ÖPNV - Achsen ausgewiesen werden, neue Siedlungs- und Gewerbebereiche sind zumindest im Probebetrieb von Beginn an, an den ÖPNV anzubinden. Die Nahverkehrsplanung fördert eine Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wie sie bspw. im Regionalplan

für den Regierungsbezirks Arnsberg verankert ist und profitiert letztendlich auch von dieser.

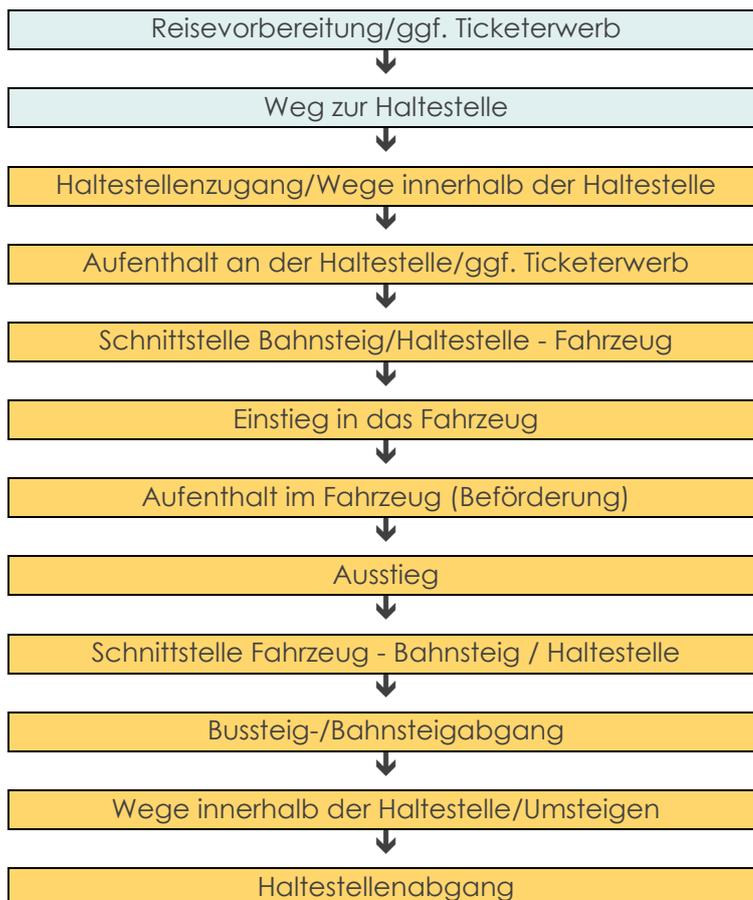
4.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit

Im Kapitel 2.1.6 wurde der Begriff der Barrierefreiheit definiert und die Bedeutung der Barrierefreiheit für den ÖPNV dargestellt. Dem Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV wurde schon mit dem vorangegangenen NVP eine zentrale Rolle eingeräumt. Dabei wurden bereits konkrete Aussagen, aber auch Ausnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen.

Weiterhin muss der NVP die zentrale Steuerungsfunktion in diesem Themenfeld übernehmen. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen

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

Abbildung 2: Mobilitätskette im ÖPNV¹⁵



¹⁵ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012



Das Ziel des Erreichens einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist nur in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure (u. a. Kreis, Gemeinden und Städte, SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreterinnen und -vertreter) zu erreichen. Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird für die Benutzerinnen und Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegeketten durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 2).

4.1.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

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

- Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet zu gewährleisten, wobei es wirtschaftliche und verkehrliche Vorbehalte zu beachten gilt (wirtschaftliche Vorbehalte: keine zwingende Bedienung von Raumeinheiten mit weniger als 250 Einwohnerinnen und Einwohnern; verkehrliche Vorbehalte: z. B. eingeschränkte Befahrbarkeit von Straßen).
- Investitionen sind konsequent zur Weiterentwicklung des ÖPNV und nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit, der Barrierefreiheit, im Sinne des SaubFahrzeugBeschG (vgl. Kapitel 2.1.2) und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem zu tätigen.
- Es wird ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen vollzogen. Die Ergebnisse dienen der gezielten Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die sowohl in einer Angebotsausweitung oder in Leistungseinsparungen (bei ausbleibender Fahrgastnachfrage auf ganzen Linien oder Teilabschnitten) münden können.
- Zur Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung auch außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen, sind zusätzliche Angebote zu entwickeln, Kapazitäten umzuverteilen oder zu erweitern.
- Die mittelfristige Planung und Umsetzung des ÖPNV-Angebots durch die Verkehrsunternehmen muss auf der Grundlage verlässlicher Finanzierungsinstrumente erfolgen (Resilienz der ÖPNV-Planung und des ÖPNV-Angebotes). Etatkürzungen und Einsparzwänge, die ad hoc umgesetzt werden müssen, stehen diesem entgegen und sind möglichst zu vermeiden.

4.1.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen des Märkischen Kreises unterstützen, welche eine Schadstoffreduzierung zum Ziel haben. Hierzu ist der wichtigste Ansatzpunkt die Förderung des

ÖPNV und weiterer umwelteffizienter Verkehrsmittel wie Fuß- und Radverkehr, die effiziente Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie Informations- und Beratungsleistungen zur Nutzung der Angebote. Positive Umweltwirkungen gehen insbesondere mit der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV einher. Unterstützt wird dies durch technische Weiterentwicklungen in der Fahrzeugflotte, bspw. durch die Anschaffung von Neufahrzeugen ohne Verbrennungsmotoren oder nach höchstem Euro-Norm-Standard mit möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten).

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

4.1.7 ÖPNV-Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, müssen alle Akteure im ÖPNV (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger sowie Straßenverkehrsbehörden) kooperativ und in effizienten Strukturen zusammenarbeiten. Weiterhin sind alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse, hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation, klar zu definieren. Die Prozesse werden weiterentwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen. Handlungsleitlinien für eine nachhaltige Mobilität werden in der Planung verankert.

Die MVG kann im Kontext der unterschiedlichen Anforderungen und dem immer engeren Zusammenwachsen der unterschiedlichen Mobilitätsangebote, sich zu einem verbindenden Element weiterentwickeln. Kommunale Unternehmen wie beispielsweise Stadtwerke sind oftmals satzungsbedingt auf das Gebiet der eigenen Kommune begrenzt, ebenso die Kommunen selbst. Die MVG könnte zusammen mit dem MK, den Städten und Gemeinden, den Zweckverbänden NWL und ZRL und weiteren Interessensgruppen ein Netzwerk bzw. eine Plattform zur Entwicklung und Förderung öffentlicher Mobilitätslösungen bilden. Ein Zusammendenken von kommunaler Mobilitätsinfrastruktur (beispielsweise Radwegen, Radabstellanlagen u.v.m.) mit den öffentlichen Mobilitätsangeboten ist für eine attraktive multimodale oder intermodale Reisekette von großer Bedeutung und könnte hier organisatorisch beheimatet werden.

4.1.8 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur

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

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

4.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

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

- Verbesserung der Fahrgastinformationen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und für mobile Endgeräte, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Anzeigen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen. Hierzu ist ein kooperatives Vorgehen mit dem NWL/ZRL vorzusehen.
- Stärkung des zielgruppenorientierten Marketings durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen in Abstimmung mit dem NWL/ZRL.
- Entwicklung von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement zur Verankerung von gezielten Angeboten für Unternehmen (inkl. öffentliche Verwaltungen), Schulen und neu Hinzugezogene, zwecks Analyse der Mobilitätsnachfrage und darauf aufbauend Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

4.1.10 Ableitung der zentralen Handlungsfelder

Aus dem dargestellten Leitbild lassen sich zentrale Handlungsfelder unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte sowie der allgemeinen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2.4) für die nächsten Jahre ableiten:

- Politische und organisatorische Rahmgebung für einen übergeordneten Kümmerer und Dienstleister schaffen, der die unterschiedlichen

Fragestellungen und Anforderungen an öffentliche Mobilität bündelt und konzeptionell weiterentwickelt.

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender Bedienungsqualitäten im ÖPNV. Mindestens Wahrung des heutigen Bedienungsangebots bezogen auf die erbrachten Betriebskilometer pro Jahr.
- Marktgerechte Weiterentwicklung des Busmobilitätssystems mit starker Fokussierung auf vermarktbar Hauptachsen. Auf diesen sind schnelle und direkte Linienführung anzustreben, mit geplanter intermodaler Verknüpfung an ausgewählten Punkten.
- Somit Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Märkischen Kreis mittels Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, kurzer und leicht verständlicher Fußwegführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc.
- sowie Verbesserung und Ausbau der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten mittels Einrichtung von Bike+Ride - und Park+Ride-Anlagen, Sicherung und Ausbau des Angebots der Fahrradmitnahme etc.
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit.
- Gezielte Verbesserung der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation.
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadt-planerischen Entwicklungen und Veränderungen, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der Umgestaltung von Straßen/-abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Prüfung der Bedienung von Stadt- und Gemeindeerweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten (dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform im Schienen- und Busverkehr für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten). Der ÖPNV muss von Anfang an bei der Ausweisung, Planung, Erschließung und Bebauung von neuen Baugebieten berücksichtigt werden.
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im ÖPNV durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch verbesserte personelle Präsenz, Einsehbarkeit der Fahrzeuge, Ausbau der Videoüberwachung und Einrichtung von Notrufsäulen.
- Prüfung von langfristigen Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV.

- Berücksichtigung der Perspektive des Fahrpersonals bspw. zu den Themenfeldern Schulungen und Sicherheit. Aufnahme entsprechender Belange auch im Anforderungsprofil des NVP.

4.2 Raum- und Netztypologie

4.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Märkischen Kreises

Wesentliche Grundlage für die Erarbeitung von Qualitätsstandards für das kreisweite ÖPNV-Angebot und dessen räumliche Differenzierung ist die Gliederung des Kreisgebietes nach raum- und siedlungsstrukturellen Kriterien. Damit wird insbesondere die unterschiedliche verkehrliche Bedeutung der einzelnen Städte und Gemeinden berücksichtigt, innerhalb der Städte und Gemeinden zwischen den Kernbereichen, den Stadt- und Ortsteilen differenziert und die heterogenen Beziehungen zwischen den Städten und Gemeinden abgestuft dargestellt.

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

- Oberzentren
- Mittelzentren+
- Mittelzentren
- Grundzentren

Die Gliederung berücksichtigt:

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

In der folgenden Tabelle werden die Gemeindetypen mit ihren wesentlichen Merkmalen dargestellt und die Städte und Gemeinden im Märkischen Kreis sowie bedeutsame benachbarte Zentren diesen zugeordnet. Die relevanten Änderungen gegenüber dem vorangegangenen NVP betreffen vor allem die veränderte Einteilung der Oberzentren und Mittelzentren sowie das Wegfallen des Typs Ländliches Zentrum.

Tabelle 18: Gemeindetypologie im Märkischen Kreis und Umland

Kriterium	Oberzentrum (OZ)	Mittelzentrum+ (MZ+)	Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)
Einwohnerinnen und Einwohner	über 100.000	60.000 bis 100.000	20.000 bis 60.000	bis 20.000

Kriterium	Oberzentrum (OZ)	Mittelzentrum+ (MZ+)	Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)
Infrastrukturelle Ausstattungsmerkmale (Beispiele)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schulen SEK I+II ■ Berufskollegs und FH ■ Krankenhäuser ■ Bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hallenbad etc. ■ Einkaufsangebot des episodischen Bedarfs 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schulen SEK I+II ■ Berufskollegs und FH ■ Krankenhäuser ■ Bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hallenbad etc. ■ Einkaufsangebot des episodischen Bedarfs 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schulen SEK I + II ■ (Berufskolleg) ■ (Krankenhaus) ■ Hallenbad ■ Einkaufsangebot des periodischen Bedarfs 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schulen SEK I ■ Einkaufsangebot des periodischen oder des täglichen Bedarfs
Städte / Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dortmund ■ Hagen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Iserlohn ■ Lüdenscheid ■ Unna 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Altena ■ Attendorn ■ Gummersbach ■ Hemer ■ Meinerzhagen ■ Menden ■ Plettenberg ■ Radevormwald ■ Schwerte ■ Sundern ■ Werdohl ■ Wipperfürth 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Balve ■ Halver ■ Kierspe ■ Neuenrade ■ Schalksmühle ■ Herscheid ■ Nachrodt-Wiblingwerde

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

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

4.2.2 Ableitung der Netzhierarchie

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

Die Netzhierarchie beschreibt ein planerisches Leitbild, welches die Bedeutung verschiedener Relationen unterscheidet. Dazu wurden auf Grundlage quantitativer Kriterien und qualitativen Kriterien die Beziehungen zwischen den Orten im Märkischen Kreis und zu Orten außerhalb bewertet. Diese Beziehungen wurden in einem nächsten Schritt auf bereits heute existierende Korridore umgelegt und entsprechend ihrer Bedeutung mit einer Netzfunktion belegt (vgl. Kartenband Karte 6).

Die Netzfunktionen unterteilen sich wie folgt:

Tabelle 19: Netzhierarchie im Märkischen Kreis

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	Charakterisierung
Achsen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Relationen zwischen OZ und MZ+ sowie ■ zwischen MZ und OZ/MZ+ mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung ■ Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	Charakterisierung
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors in der Regel nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
Hauptverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Relationen zwischen MZ, ■ Relationen zwischen GZ und OZ/MZ+, ■ zwischen MZ und GZ, mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung ■ Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen
Nebenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion ■ Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung
Spezialverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbindungen mit zeitlicher und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)
Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter	
Erschließungsverkehre Kernbereich	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung verdichteter, multifunktionaler Kernbereiche innerhalb der Ober- und Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung zu den umliegenden Siedlungsbereichen
Erschließungsverkehre verdichteter Bereich	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung städtischer Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderatem Binnenverkehr
Erschließungsverkehre Ortsteile und Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung von Siedlungsrändern, Siedlungsflächen und Ortsteilen, abseits der verbindenden Korridore, mit eingeschränkter Versorgungssituation

Relevante Änderungen gegenüber den Festlegungen des vorangegangenen NVP betreffen folgende Punkte:

- Definition einer neuen Hauptverbindung zwischen Neuenrade und Iserlohn
- Definition einer neuen Nebenverbindung zwischen Kierspe und Wipperfürth

- Hochstufung der Verbindung Hemer – Menden zur Achse
- Hochstufung der Relation Plettenberg – Herscheid – Lüdenscheid zur Achse
- Hochstufung der Relation Menden – Unna zur Hauptverbindung

4.3 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis

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

Der NVP ist das wirksame Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Die Definition von Qualitätsstandards nimmt hierbei eine elementare Bedeutung ein. Sie konkretisieren das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Die Qualitätsstandards bilden die Grundlage für die Gestaltung des künftigen ÖPNV-Angebots. Sie beschreiben den Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang, dienen als Maßstab für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebotes und gelten grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger. Zudem sind die Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards

- Grundlage für die Berücksichtigung der Belange und Interessen des Aufgabenträgers durch die zuständige Genehmigungsbehörde bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen (siehe PBefG § 8, Abs. 3a),
- Voraussetzung für die Ausgestaltung von Verkehrsverträgen
- sowie für die Kontrolle in der Leistungserbringung.

Erklärtes Ziel ist es, die Mobilität der Bevölkerung nachhaltig auf hohem Niveau zu sichern und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten. Die Mindeststandards basieren auf der vorgesehenen Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots.

Die nachfolgend definierten Qualitätsvorgaben gelten verbindlich für die Erbringung der Verkehrsleistungen aller Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Märkischen Kreises. Sie bieten den derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung. Von Nachauftragnehmern durchgeführte Leistungen müssen vollumfänglich den hier beschriebenen Qualitäten entsprechen.

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

- Der im vorangegangenen NVP formulierten Qualitätsstandards. Diese werden unter Berücksichtigung der veränderten raumstrukturellen,

verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen fortgeschrieben.

- Sinnvolle anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu nennen.

Abweichungen von den Qualitätsstandards

Den Erfordernissen, die aus den unterschiedlichen beschriebenen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2.4) erwachsen, ist Rechnung zu tragen. Die im Nachgang formulierten Bedienungsstandards sollen einen flexiblen Umgang mit sich ändernden Rahmenbedingungen zulassen, um dadurch auf die (veränderten) Bedürfnisse heutiger und künftiger ÖPNV-Kunden, aber auch die veränderten Rahmenbedingungen für die Verkehrsunternehmen besser reagieren zu können. Ein ÖPNV-Betrieb unter wirtschaftlich akzeptablen Bedingungen ist häufig nur durch das Abweichen von den gesetzten Standards möglich.

In jeweils begründeten Ausnahmefällen ist ein Abweichen von den Qualitätsstandards möglich und der Einsatz spezifischer Angebote zu prüfen und ggf. umzusetzen. Strukturelle Besonderheiten, die das Abweichen von den festgelegten Qualitätsstandards erforderlich machen können, können bspw. sein:

- Räume mit besonderen demografischen Herausforderungen
- Große Gewerbestandorte (Frühe und späte Bedienung dieser Gebiete, Angebotsverdichtung zu Schichtzeiten und zu Arbeitsbeginn und -ende, eingeschränkte Bedienung zur restlichen Zeit),
- Neubaugebiete (ÖPNV-Probetrieb in Neubauquartieren im Sinne einer frühzeitigen Kundenbindung),
- Einzelziele mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Freizeit (Festlegung spezifischer Bedienungszeiten und Bedienungsformen).

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

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

4.3.1 Qualitätsstandards im Überblick

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Verkehrstage und Verkehrszeiten
- Erschließungsqualität

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

4.3.2 Verkehrstage und Verkehrszeiten

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

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

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

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

In der folgenden Tabelle werden die Verkehrstage in die verschiedenen Verkehrszeiten unterteilt. Die Zeitfenster definieren die Gültigkeit der Verkehrszeiten am jeweiligen Verkehrstag. Die Anwendung der Verkehrstage und Verkehrszeiten gilt grundsätzlich im gesamten Märkischen Kreis. Dem gesamten ÖPNV-

Angebot liegt somit diese Gliederung zu Grunde. Generell kann in wirtschaftlich begründeten Einzelfällen ein Abweichen von den dargestellten Verkehrstagen und Verkehrszeiten vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für Angebote zur NaVZ¹⁶, zur stärkeren Berücksichtigung von Schichtzeiten im Berufsverkehr oder für die Belange der ausschließlichen Schülerinnen- und Schülerbeförderung sowie zur besseren Abbildung der spezifischen, örtlichen ÖPNV-Nachfrage am Wochenende und an Feiertagen.

Tabelle 20: Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Zeitfenster
Montag - Freitag	Schwachverkehrszeit I	SVZ I	04:00 - 06:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit I	HVZ I	06:00 - 09:00 Uhr
	Normalverkehrszeit I	NVZ I	09:00 - 15:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit II	HVZ II	15:30 - 19:00 Uhr
	Normalverkehrszeit II	NVZ II	19:00 - 21:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit II	SVZ II	21:00 - 23:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:00 - 04:00 Uhr
Samstag	Normalverkehrszeit	NVZ	06:00 - 19:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	19:00 - 23:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:00 - 06:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	09:00 - 16:00 Uhr
	<i>ausgeweitete SVZ¹⁷</i>		19:00 - 23:00 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	23:00 - 09:00 Uhr

Relevante Änderungen gegenüber den Festlegungen des vorangegangenen betreffen folgende Punkte:

- Vorverlegen der SVZ I von 05:00 auf 04:00 Uhr. Hierbei Berücksichtigung des heutigen Fahrplanangebotes (schon heute vielerorts Angebote vor 05:00 Uhr) sowie insbesondere einer stärkeren Berücksichtigung der Anforderungen von Schichtzeiten in verschiedenen Gewerbegebieten des Märkischen Kreis. Im Einzelfall kann von einem sehr frühen Linienbeginn abgewichen

¹⁶ Ein Angebot in den NaVZ spricht insbesondere Fahrgäste im Freizeitverkehr an. Eine relevante Nachfrage ist nur auf Verbindungen zwischen den Zentren größerer Städte zu erwarten. Eine etwaige Bedienung in dieser Zeit sollte sich auf die nachfragestärkeren Nächte Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und ggf. in den Nächten vor Feiertagen auf Hauptrelationen konzentrieren.

¹⁷ Zwischen 19:00 und 23:00 Uhr wird eine „ausgeweitete Schwachverkehrszeit an Sonn- und Feiertagen“ vorgesehen. Dieser Bedienungszeitraum wird nicht als kreisweiter Standard für alle Relationen definiert. Auf ausgewählten Relationen ist aufgrund der Nachfrage an Sonn- und Feiertagen zwischen 19:00 und 23:00 Uhr das Angebot der Schwachverkehrszeit entsprechend zu verlängern (z. B. städtische Angebote).

werden, wenn kein entsprechender Zusammenhang von Gewerbestandorten und frühen Schichtzeiten vorliegt.

- Verlängerung der NVZ am Samstag bis 19:00 und entsprechend späterer Beginn der SVZ am Samstag
- Verlängerung der NVZ II aufgrund flexiblerer Arbeitszeiten sowie einer verlängerten Aufnahme des SPNV-Angebots (bspw. RB54 letzten Ankunft in Neuenrade um 20:50 Uhr, letzte Abfahrt in Neuenrade um 21:05 Uhr)
- Anpassung der SVZ II an die veränderte NVZ II

4.3.3 Standards der Erschließungsqualität des ÖPNV

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

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

Grundsätzlich sind alle Gebiete im Märkischen Kreis über eine Zugangsstelle durch den ÖPNV zu erschließen. Ausnahmen hiervon gelten für sehr kleine Siedlungsgebiete und disperse Streusiedlungen mit weniger als 250 Einwohnerinnen und Einwohnern, die abseits definierter Verbindungen liegen (vgl. Karte 5 „Siedlungsstrukturelle Gliederung und besondere Merkmale“). Für diese abseits gelegenen, sehr kleinen Siedlungsgebiete ist eine wirtschaftliche ÖPNV-Anbindung nicht immer möglich.

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

Tabelle 21: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche

Anforderung	Charakterisierung
Räumliche Erschließung des MK durch	Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen bzw. Bahnhöfe in einem Einzugsbereich von maximal:

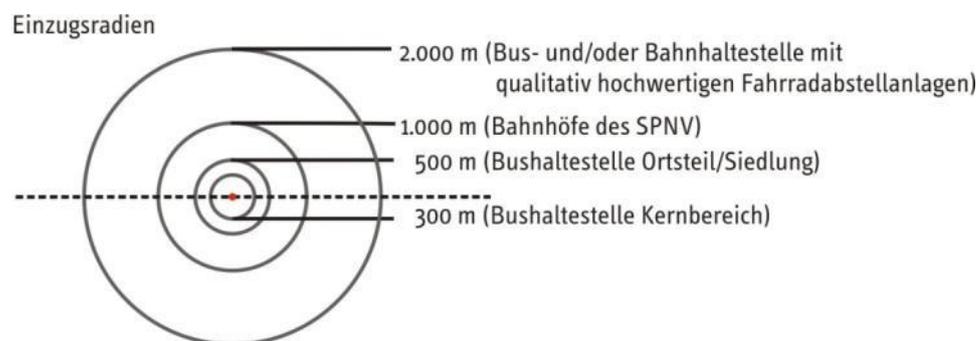
Anforderung	Charakterisierung
den öffentlichen Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ 300 m: bei Bushaltestellen im Kernbereich und im verdichteten Bereich ■ 500 m: bei Bushaltestellen im Ortsteil oder in einer Siedlung ■ 1.000 m: bei Bahnhöfen des SPNV

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

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

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

Abbildung 3: Erweiterte Erschließungswirkung



4.3.4 Standards der Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters einer Verkehrszeit) und

Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit möglichst stündlich wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten) von Bedeutung.

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

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

Ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans durch den Kunden sowie bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Märkischen Kreis ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60- bzw. 30-Minuten-Takt vorherrschend. Wegen der leichten Merkbarkeit und der Möglichkeit zur Verdopplung bzw. Halbierung des Angebotes bei Nachfrageänderungen soll daher auch im Märkischen Kreis das Taktraster von 15/30/60/120 Minuten eingehalten werden. Dies gilt im Besonderen für die Achsen und Hauptverbindungen, wo im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Verknüpfungsqualität dabei sogenannte integrale Taktfahrpläne umgesetzt werden sollen.

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

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

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

Tabelle 22: Standards der Bedienungsqualität

Netzkategorie	Mindestbedienung zu den Verkehrszeiten (Angabe in Taktzeiten)			
	HVZ	NVZ	SVZ	NaVZ
Achsen	T 30	T 30	T 60	bedarfsge- rechte Bedie- nung
Hauptverbin- dungen	T 30	T 60	T 60	bedarfsge- rechte Bedie- nung
Nebenverbin- dungen	T 60	T 60	T 120	-
Spezialverbin- dungen	Aufgrund der besonderen örtlichen und zeitlichen Nachfrage- verhältnisse Verdichtung zur Hauptnachfragezeit bis T 15. In al- len anderen Zeiten keine bzw. bedarfsgerechte Bedienung.			
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen				
Erschließungs- verkehr Kernbe- reich	T 15 (4FP/h)	T 15 (4FP/h)	T 30 (2FP/h)	bedarfsge- rechte Bedie- nung
Erschließungs- verkehr verdich- teter Bereich	T 30 (2FP/h)*	T 30 (2FP/h)*	T 60 (1FP/h)*	bedarfsge- rechte Bedie- nung
Erschließungs- verkehr Ortsteil und Siedlung	T 60 (1FP/h)	T 120 (0,5FP/h)	bedarfsge- rechte Bedie- nung	bedarfsge- rechte Bedie- nung
<p>Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVZ = Nachtverkehrszeit. Die Bedie- nungsqualität (Mindesttaktzeiten) orientiert sich an der vorherrschenden Taktfamilie des SPNV, d.h. der 30-Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforde- rungen in untergeordneten Hierarchiestufen.</p> <p>Generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit be- darfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.</p> <p>*städtische Bereich mit erhöhtem Nachfragepotenzial können häufiger bedient werden</p>				

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

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

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

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

4.3.5 Standards zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Standards zur Verbindungsqualität beschreiben die Anforderungen an die Reisezeit einer Verbindung zwischen zwei Orten, sowie das Verhältnis der ÖV-Reisezeit zur MIV-reisezeit und die Zahl der maximal zulässigen Umstiege.

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

Tabelle 23: Standards zur Verbindungsqualität im Märkischen Kreis

Kategorie	Standards / Messgrößen	
Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umsteigefreie Verbindung aller Orte mindestens mit dem zugehörigen Grundzentrum bzw. umsteigefreie Anbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde innerhalb von 30 Minuten ■ Verbindung der Städte und Gemeinden mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg ■ Verbindung aller Mittel- / Grundzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum (Iserlohn, Lüdenscheid, Dortmund oder Hagen) innerhalb von 60 Minuten (in der HVZ und NVZ) ■ Verbindung eines in einem SPNV-Korridor liegenden Siedlungsbereichs mit einem SPNV-Halt innerhalb von 30 Minuten (das Fahrtenangebot bleibt hier unberücksichtigt). 	
Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV¹⁸	Achsen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
	Hauptverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,8 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Nebenverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 2,1 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Spezialverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 2,1 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Erschließungs-, Verflechtungs- und Zubringernetz	maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
Umsteigehäufigkeit	Grundsätzlich maximal zwei Umsteigevorgänge zur Erreichung der zentralen Orte im Märkischen Kreis (sofern keine anderen Anforderungen formuliert werden)	

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

Die Anbindung eines SPNV-Halts aus umliegenden Siedlungsbereichen, die mittels Busverkehr nicht angefahren werden können, kann alternativ mit dem Fahrrad erfolgen, wenn die entsprechende Ausstattung an der SPNV-

¹⁸ Gemäß: FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln

Zugangsstelle (vgl. Kap. 4.3.9) vorhanden ist und die topographischen Verhältnisse für eine Fahrradnutzung geeignet sind. Der erweiterte Einzugsbereich, gemäß Abbildung 3, ist hierbei zu berücksichtigen.

Systematische Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten

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

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung festgelegt. Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind.

Im Folgenden sind die Verknüpfungspunkte dargestellt, die aus konzeptioneller Sicht für das ÖPNV-Gesamtangebot und für die Verknüpfung der Teilräume von besonders hoher Relevanz sind. Für diese werden Umsteigezeiten festgelegt, die bei der späteren Fahrplanausgestaltung zu berücksichtigen sind. Für alle weiteren Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV ebenfalls sinnvoll aufeinander abzustimmen sind, unter Berücksichtigung, dass Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten gemäß

Tabelle 24 Priorität haben. Integrale Taktfahrpläne mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind im Märkischen Kreis vor allem auf den Achsen und Hauptverbindungen vorzusehen, die übrigen Taktangebote auf weiteren Relationen daran auszurichten¹⁹.

Die im Folgenden definierten Umsteigezeiten berücksichtigen dabei die Umstände, dass verschiedene Kundengruppen unterschiedliche Anforderungen an die Umsteigezeiten haben sowie die räumliche und bauliche Situation des jeweiligen Verknüpfungspunktes. Vor diesem Hintergrund werden die Umsteigezeiten als Zeitfenster angegeben, welcher den Rahmen für die spätere Fahrplangestaltung definiert.

¹⁹ Ein Integraler Taktfahrplan für den MK liegt vor, der aufbauend auf den Aussagen dieses NVP fortzuentwickeln ist (vgl. Kapitel 7.1).

Tabelle 24: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit

Verknüpfungspunkte	Umsteigezeit in Min.	Umsteigezeit zwischen den Verknüpfungspunkten in Min.
Altena Bahnhof Altena Am Markaner ZOB	■ 5 – 12 ■ 3 – 10	■ 10 – 20
Balve Bahnhof / Abzweig Bahnhof	■ 3 – 10	-
Halver Sparkasse ZOB	■ 3 – 10	-
Hemer Auf dem Hammer	■ 3 – 10	-
Hemer ZOB	■ 3 – 10	-
Iserlohn Stadtbahnhof	■ 5 – 12	-
Iserlohn-Letmathe Bahnhof Iserlohn-Letmathe Mitte	■ 5 – 12 ■ 3 – 10	■ 15 – 25
Iserlohn K.-Adenauer-Ring ZOB	■ 3 – 10	-
Kierspe Bahnhof / ZOB	■ 3 – 10	-
Lüdenscheid Bahnhof	■ 3 – 10 ■ 5 – 12 (zur Hst.-Pos. 1)	-
Lüdenscheid Bräucken	■ 3 – 10	-
Lüdenscheid-Brügge Bahnhof	■ 3 – 10	-
Lüdenscheid Christuskirche	■ 5 – 12	-
Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	■ 3 – 10 ■ bei Seitenwechsel 10 – 20	-
Meinerzhagen Bahnhof / ZOB Meinerzhagen Stadtparkasse	■ 3 – 10 (Bus/Bus) ■ 5 – 12 (Bus/Bahn) ■ 3 – 10	■ 7 – 15
Menden Bahnhof / Abzweig Bahnhof Menden Battenfeld	■ 7 – 15 ■ 3 – 10	-
Neuenrade Bahnhof	■ 5 – 12	-
Plettenberg Bahnhof	■ 3 – 10 (Bus/Bus) ■ 5 – 12 (Bus/Bahn)	-

Verknüpfungspunkte	Umsteigezeit in Min.	Umsteigezeit zwischen den Verknüpfungspunkten in Min.
Plettenberg Grünestraße ZOB	■ 3 – 10	-
Schalksmühle Bahnhof / Rathausplatz	■ 3 – 10 (Bus/Bus) ■ 5 – 12 (Bus /Bahn)	-
Werdohl Bahnhof	■ 3 – 10 (Bus/Bus) ■ 5 – 12 (Bus/Bahn)	-

Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten vorzusehen (vgl. hierzu Kapitel 4.3.9).

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

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

4.3.6 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung

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

Einzelne Kurse, die insbesondere auf den Achsen und Hauptverbindungen vom regulären Linienweg abweichen, sind nur dann zulässig, wenn Einzelziele (z. B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu bestimmten Tageszeiten angefahren werden müssen und wenn möglich, zeitlich parallele Fahrten (Verstärker, Schnellkurse

etc.) den direkten und damit beschleunigten Linienweg bedienen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, zusätzliche Fahrten (Schülerfahrten, Schnellkurse, Verstärker) können abweichen. Bei kürzeren Fahrtzeiten, z. B. in der SVZ, ist an den Unterwegshaltestellen ggf. zu warten.

4.3.7 Anforderungen an bedarfsgesteuerte Bedienangebote

Bedarfsgesteuerte Angebotsformen wie bspw. ALF-, AST- und On-Demand-Verkehre haben bereits heute eine hohe Relevanz im Märkischen Kreis. Auch zukünftig werden diese Verkehre in einem hohen Maße benötigt werden, um eine qualitätsvolle Flächenerschließung auch in dünner besiedelten Siedlungseinheiten umsetzen zu können. Um ein Höchstmaß an Flexibilität gewährleisten zu können und um für jede räumliche Einheit das passende Angebot kreieren zu können, sollte keine pauschale Festlegung auf eine bestimmte Bedienungsform erfolgen. Viel mehr werden im Folgenden definierte Qualitäten zu verschiedenen Angebotsparametern festgelegt, die bei der Ausgestaltung der konkreten Verkehre einen einheitlichen Rahmen vorgeben. Im Einzelnen gelten somit

- Wird das bestehende Haltestellennetz um virtuelle Zugangspunkte ergänzt (kein klassischer Haltestellenausbau, sondern digitaler Zugangspunkt zu einer bedarfsgesteuerten Angebotsform), werden diese Punkte mit einer Erreichbarkeit von max. 250 m festgelegt.
- Das bedarfsgesteuerte Angebot wird in hohem Maße auf Verknüpfungspunkte zum ÖPNV und insbesondere auf Anschlüsse im SPNV ausgerichtet (Bezugnahme zur Netzhierarchie und den definierten Verknüpfungspunkten gemäß

- Tabelle 24: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit)
- Definition der maximalen Abweichung vom Fahrweg im Bedarfsverkehr (bspw. Richtungsbandbetrieb oder On-Demand-Verkehr) zur Ermöglichung von höherem Pooling (Zulässige Fahrtzeit zwischen Start und Ziel als Verhältnis zu einer Fahrt im MIV: max. Verdopplung zulässig)
- Definition der maximalen Wartezeit zwischen Buchung und realisiertem Verkehrsangebot im Bedarfsverkehr (Zeitabweichung zur Anfrage): 45 Minuten
- Definition einer minimalen Fahrtdlänge im Bedarfsverkehr zur Sicherung eines effizienten Gesamtsystems: Eine Fahrt muss mindestens ca. 1.000m betragen
- Definition von Fahrgastwechselzeiten zur genaueren Berechnung der maximalen Leistungsfähigkeit der Bedarfsverkehre und zur Fahrgastkommunikation: 30 Sekunden für Einstieg, 20 Sekunden für Ausstieg, zusätzlich eine Minute für Rollstuhl- oder Kindermitnahme
- Bedarfsgesteuerte Angebote müssen immer analog (Anruf) und digital (App und/oder Internet) buchbar sein
- Um die Disposition zu gewährleisten, ist ein Smartphone/Tablet im Sicht- und Bedienbereich der Fahrpersonale einzubauen.
- Bedarfsgesteuerte Angebote sind nur dann buchbar, wenn ggf. bestehende parallele Angebot im klassischen ÖPNV nicht kannibalisiert werden. Softwareseitig muss eine Definition von Zeitfenstern vorgesehen werden, die vor bzw. nach einem klassischen ÖPNV-Fahrplanangebot keine bedarfsgesteuerte Fahrt anbietet: z. B. 15 Minuten vor und nach einem Fahrtenangebot
- Die vollumfängliche Ausstattung von Niederflurtechnik (siehe Kapitel 4.3.10) für bedarfsgesteuerte Bedienformen wird aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gefordert. Um mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, tragen die Verkehrsunternehmen Sorge, dass bei bedarfsgesteuerten Bedienformen mindestens die Voraussetzungen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollatoren und falt-/klappbaren Rollstühlen usw. erfüllt werden. Beförderungen, die die Mitnahme von nichtfalt-/nichtklappbaren Rollstühlen etc. implizieren, sind in Kooperation mit Partnern aus der freien Wohlfahrtspflege zu erbringen, bei denen entsprechende Fahrzeuge vorgehalten werden.

4.3.8 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

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

gelegene Bereiche sowie für die Tagesrandzeiten, da zu diesen Bereichen und Zeiten ein begrenztes Angebot im Busverkehr besteht.

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

- Als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweilige im Fahrplan veröffentlichte Abfahrtszeit an einer Haltestelle.
- Eine verfrühte Haltestellenabfahrt ist nicht zulässig (und aus Fahrgastsicht als Fahrtausfall anzusehen).
- Verspätungen in der NVZ: Der Fahrplan ist durchgängig pünktlich zu fahren (Abweichungen bis 2 Minuten).
- Verspätungen in der HVZ: Verspätungen von maximal 5 Minuten (bezogen auf die Ankunftszeit) sind im Einzelfall zulässig, sofern alle fahrplanmäßigen Anschlüsse sichergestellt werden können.

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

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

Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug, ein Taxi oder ein Sharing-System (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing, On-Demand-Verkehr) zum Ziel nehmen. Voraussetzung für eine Kostenübernahme ist, dass das gewünschte Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten später an der Abfahrtshaltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben und es keine alternative Verbindung gibt. Die Mobilitätsgarantie NRW greift nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten, Bombenentschärfungen und Bombendrohungen.

4.3.9 Qualitätsanforderungen Haltestellen

Haltestellen sind Visitenkarten des ÖPNV, an denen Nutzende und potenzielle Kunden die Qualität und Attraktivität des ÖPNV-Systems messen. Deshalb ist der Zugang zum System einfach und attraktiv einzurichten. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie dem Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Sie sollten barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Die Qualitätsanforderungen an ÖPNV-Anlagen beschreiben unter anderem die Anforderungen an die erforderliche Ausstattung der Haltestellen. Bei der baulichen Gestaltung sind die sich aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten. Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Geltungsbereich des NVP. Für

die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger zuständig.

Barrierefreiheit und Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar gegensätzlich sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren. Das bedeutet, die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des universellen Designs prioritär zu berücksichtigen sind.

Tabelle 25: Grundanforderungen an die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ²⁰	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ²¹
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<p>niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bussteigkante</p> <p>niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug</p> <p>niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug</p> <p>Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen</p> <p>rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen</p>
Blinde und sehbehinderte Personen	<p>(visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente</p> <p>(visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung)</p> <p>durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante</p> <p>Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren</p> <p>Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit</p> <p>Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</p>
Personen mit Rollstuhl	niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen)

²⁰ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

²¹ nach: ebenda; Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>); VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

	<p>niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungs- armer Einstieg in das Fahrzeug</p> <p>niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungs- arme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Rufsäule bzw. Notruftaster</p> <p>niveaugleiche, nahezu stufenfreie und neigungs- arme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzu- ordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug</p> <p>ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahr- zeug, im Einstiegsbereich und an Aufzügen (180°- Wende ermöglichen)</p> <p>niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungs- arme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Ver- triebstechnik</p> <p>leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm)</p> <p>ausreichende Durchfahrtsbreiten</p> <p>horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen</p> <p>Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</p>
Schwerhörige bzw. gehör- lose Personen	<p>Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</p> <p>visuell wahrnehmbare Warnhinweise</p>
Greifbehinderte Personen	<p>Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienele- menten (ausreichende Größe)</p> <p>leichtgängige Benutzbarkeit von Bedienelementen</p> <p>Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmög- lichkeiten</p>
Kleinwüchsige Personen	<p>Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienele- menten</p> <p>Erreichbarkeit/ Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten</p> <p>Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmög- lichkeiten</p> <p>Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</p>

Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Aufzügen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen ausreichende Bewegungsflächen ²² einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr-scheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehm-barkeit von statischen und dynamischen Informati-onen (visuelle und akustische Informationen ²³)
Personen mit Gleichge-wichtsstörungen	ausreichend breite Bewegungsflächen zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Perso-nen mit Lernschwierigkei-ten	einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr-scheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehm-barkeit von statischen und dynamischen Informati-onen (visuelle und akustische Informationen) standardisierte Informationen (Piktogramme) leichtverständliche Sprache/ Schrift

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Be-lange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Es sind die Anfor-derungen des Personenbeförderungsgesetzes zu beachten.

Folgende Aspekte sind daher bei der Haltestellengestaltung als Optimallösung von besonderer Bedeutung:

- Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind abhängig von der ver-kehrlichen Situation gegenüber Busbuchten in der Regel zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle begünstigen und damit bessere Einstiegsverhältnisse ermöglichen.
- Die barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestelle aus dem Haltestellenumfeld muss sichergestellt werden. Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens ei-ner Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen,

²² Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen grö-ßere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweili-gen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) be-nötigen.

²³ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen). Bei der barrierefreien Gestaltung wird eine Längsneigung von deutlich unter den vorgeschriebenen sechs Prozent angestrebt.

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs mit sicheren Überquerungsstellen die zu den Haltestellen führen (zum Beispiel an Lichtsignalanlagen).
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege insbesondere an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion.
- Kontrastierende, taktile Leit- und Orientierungssysteme für blinde und sehbehinderte Personen. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem und visuellem Weg. Die Bodenindikatoren sollen kontrastreich gestaltet werden. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen.
- Orientierungshilfen für Menschen mit kognitiven Einschränkungen.
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge im zulässigen Rahmen zu halten; Einsatz niederflurgerechter Bordsteine zur Sicherung des zulässigen Restspaltes am Einstieg.
- Sitzgelegenheiten, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind.
- Transparenter Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzende. Einbauten und Möblierungen wie zum Beispiel Haltestellenschilder, Fahrradständer, Abfallbehälter etc. sollten so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen und somit kein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen darstellen.
- Umsetzung einer ausreichenden und blendfreien Beleuchtung.
- Ausstattung mit geeigneter akustischer und visueller Fahrgastinformation (Darreichung der Fahrgastinformation im „Zwei-Sinne-Prinzip“).
- Richtungshaltestellen sollten dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten (soweit möglich) Querungshilfen angelegt sein.

Die Qualitätsstandards für die Ausgestaltung der Haltestellen werden differenziert nach der Bedeutung und Funktion einer Haltestelle. Ein wesentliches Kriterium ist dabei die Höhe des Fahrgastaufkommens (Anzahl der einsteigenden und aussteigenden Fahrgäste). Daneben erweist es sich als sinnvoll, vor dem Hintergrund der erweiterten Funktion von Haltestellen als Verknüpfungs- und Sammelpunkt in der Fläche sowie limitierter Platzverhältnisse und beschränkter Infrastrukturverfügbarkeit (insbesondere in den zentralen Bereichen der Städte), zwischen Haltestellen im regionalen und städtischen Kontext zu differenzieren.

Tabelle 26: Kategorisierung der Haltestellen im Märkischen Kreis

Kategorie	Haltestelle
Kategorie Ia	<p>Bedeutendste Verknüpfungspunkte Bus/Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Iserlohn: Stadtbahnhof, Letmathe-Bahnhof ■ Lüdenscheid: Bahnhof ■ Plettenberg: Bahnhof ■ Werdohl: Bahnhof
Kategorie I	<p>Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/Bus, hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Altena: Bahnhof, Am Markaner ZOB ■ Halver: Sparkasse ZOB ■ Hemer: ZOB ■ Iserlohn: Konrad-Adenauer-Ring ZOB, Letmathe-Mitte ■ Kierspe: Bahnhof/ZOB ■ Lüdenscheid: Brügge-Bahnhof, Sauerfeld ZOB ■ Meinerzhagen: Bahnhof/ ZOB ■ Menden: Bahnhof/Abzweig Bahnhof, Battenfeld ■ Neuenrade: Bahnhof ■ Plettenberg: Grüne Straße ZOB ■ Schalksmühle: Bahnhof/Rathausplatz
Kategorie II	<p>Weitere Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Umsteigehaltestellen Bus/Bus sowie Haltestellen an aufkommensstarken Schulstandorten (Schulzentren). Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen und moderate Umsteigebedeutung, weitere Haltestellen die im Rahmen der Errichtung der Mobilstationen MK aufgewertet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Altena: Pleuger ■ Balve: Bahnhof / Abzweig Bahnhof ■ Hemer: Auf dem Hammer, Niederhemer, Westig Zeppelinstraße, Westig Drehscheibe, Ihmert Berkenhoff ■ Herscheid: Markt ■ Iserlohn: Unnaer Platz, Schillerplatz, Dechenhöhle, Hennen Bahnhof, Grüner Talstraße, Obergrüne Kirche, Iserlohner Heide, Hemberg, Seilerseebad, Kalthof Bahnhof, Sümern Burgräfte

Kategorie	Haltestelle
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lüdenscheid: Bräucken, Christuskirche, Höh/Abzw. Krankenhaus, Kreishaus ■ Menden: Lendringsen/Sparkasse ■ Meinerzhagen: Stadtsparkasse ■ Nachrodt-Wiblingwerde: Amtshaus ■ Plettenberg: Ohle Post, Holthausen ■ Werdohl: Kirche, Kleinhammer, Friedrich-Kessler-Platz
Kategorie III	<p>Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören)</p> <p>Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen</p>
Kategorie IV	<p>Haltestellen mit einem Busangebot, welches ausschließlich auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern von bzw. zur Schule ausgerichtet ist.</p>

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ausstattungsstandards für die verschiedenen Kategorien festgelegt.

Aufgrund des eingeschränkten Angebots, der begrenzten Fahrgastnachfrage und einer etwaigen wegfallenden Bedienung in Zukunft (bspw. durch Schulabgängerinnen und Schulabgänger und ausbleibender Neueinschulung) an den Haltestellen der Kategorie IV, ist hier in der Regel kein barrierefreier Ausbau vorzusehen. Es ist jedoch zu beachten, dass in jeder Ortschaft mindestens eine barrierefreie Haltestelle vorzusehen ist.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

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

Tabelle 27: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit					
Witterungsschutz ²⁴ für relevante Einstiegsrichtungen mit guter Einsehbarkeit auch der Sitzgelegenheit mit Schutz vor Wind, Regen, Sonne und Lärm	■	■	■	○*	○*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle (Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	■	■	○
Sitzgelegenheit ²⁵	■	■	■	■	○*
Abfallbehälter	■	■	■	■	○
Fahrgastinformation					
Haltestellenmast / -schild ²⁶	■	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung (es gilt: Haltestellen sind nach Straßennamen, örtlich bekannten und wichtigen Zielpunkten wie öffentlichen Gebäuden, Kirchen, Plätzen etc. oder Ortsteilen zu benennen. Die Lage der Haltestelle muss aufgrund ihres Namens im Stadtplan in etwa auszumachen sein. Bei der Vermarktung von Haltestellenbezeichnungen durch Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass der o.g. örtliche Bezug im Haltestellennamen nicht verloren geht. Zudem sind Namen zu vermeiden, die ein öffentliches Ärgernis hervorrufen können. Namensänderungen sind im Vorfeld mit der jeweiligen Gemeinde und dem Aufgabenträger abzustimmen.)	■	■	■	■	■

²⁴ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

²⁵ siehe Fußnote 19

²⁶ Diese haben folgende Anforderungen zu erfüllen: Bei Ersatz-/Neubeschaffung Verwendung der Schildform „FIS“ o.ä. im einheitlichen Farbton rot; Angabe des Linienziels: für innerörtliche Linien: Zielhaltestelle (u. soweit möglich Ortsteil); für Nachbarrortslinien: Gemeinde (u. soweit möglich Zielhaltestelle). Bei Bedienung durch bedarfsgesteuerte Verkehre ist die Rufnummer der Buchungshotline darzustellen.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen) ²⁷	■	■	■	■	■
umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Stadtliniennetzplan, schematischer Liniennetzplan Bus / Schiene, Haltestellenübersichtsplan)	■	■	○	○	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs, falls erforderlich	■	○	-	-	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	■	○	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	■	○	-	-
behindertengerechte Gestaltung/Barrierefreiheit					
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle ²⁸	■	■	■	■	○*
Bushaltestellen sind in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbareit	■	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ²⁹ (Bordhöhe: 16 cm ³⁰)	■	■	■	■	-*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	■	-*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	■	○

²⁷ Aushangfahrpläne mit Angabe von: Abfahrtszeiten, Linienband, Fahrdauer (nach: VDV – Empfehlung „Aushangfahrpläne im ÖPNV“); Tarifinformationen: Fahrkartensortiment und Preisstufenübersicht, Servicenummer; Aushangkästen sind so zu dimensionieren, dass die Informationen vollständig ausgehängt werden können; Aushangkästen sind mit Servicenummern zu versehen (Meldung von Beschädigungen); gedruckte Fahrgastinformationen sind aus nicht bleichenden und wetterfesten Materialien zu erstellen; Kombinationen von rot/grünen Farben sind zu vermeiden, die Schriftgröße ist auch für Sehbehinderte ausreichend groß zu wählen. Die an Haltestellen ausgehängten Kundeninformationen sind bei Änderungen im Angebot umgehend zu aktualisieren, dies gilt insbesondere für Fahrplan- und Tarifinformationen siehe Fußnote 19

²⁸ Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

³⁰ Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Fall unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall 14 cm an Busbuchten.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	○	○*	○*	-*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	■	-	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskrümmung der Rampe) ³¹	■	■	■	■	-*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	■	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	■	○
Barrierefreie Toiletten	■	○	-	-	-
Sicherheit					
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben	■	■	■	○	-
Videoüberwachung / Videoschutz ³²	■ /○	○	○	-	-
Notruf / Telefon	■	○	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung³³					
Park-and-ride-Stellplätze	■ ³⁴	○	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	■ ³⁵	○	○	-	-
Kurzzeitparkzonen	■	○	○	-1	-

³¹ siehe Fußnote 19

³² Hinweis: Die Realisierung von Videoüberwachung/Videoschutz an Haltestellen ist im Einzelfall bzgl. der Erforderlichkeit datenschutzrechtlich zu bewerten und abzustimmen. Kriterien können die Häufigkeit von Übergriffen, Höhe und Schwere von Schäden, Verletzungsgefahr Unbeteiligter zum Beispiel durch Glasscherben oder ähnlich sein. Es ist zwischen permanenter und Bildaufzeichnung nur bei relevanten Situationen zu unterscheiden. Für die datenschutzrechtliche Zulässigkeit ist es dabei unerheblich, ob eine Videokamera dauerhaft oder nur zeitweise aufzeichnet.

³³ unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten

³⁴ siehe Fußnote 19

³⁵ siehe Fußnote 19

Ausstattungsmerkmal	Kategorie				
	Ia	I	II	III	IV
Fahrradabstellanlagen (hochwertig, diebstahlsicher)	■	■	■	○ ¹	-1
Abschließbare Fahrradboxen	■	○	○	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrrad	○	○	-	-	-
Fahrradverleihsystem	○	-	-	-	-
Sauberkeit					
Fahrgastinformationen: Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen; es ist bedarfsabhängig zu reinigen. Bei Anzeige von Verunreinigungen erfolgt Reinigung bei - Kategorie Ia: innerhalb von 4 Werktagen - Kategorie I innerhalb von 4 Werktagen - Kategorie II: innerhalb von 1 Woche - Kategorie III innerhalb von 1 Woche - Kategorie IV innerhalb von 2 Wochen nach Meldung.	■	■	■	■	■
Witterungsschutz: Zuständigkeit liegt bei den Kommunen; die Reinigung von Fahrgastunterständen aus Glas soll mindestens alle 4 Wochen erfolgen; die übrigen Wartehäuschen sollen bei Bedarf gereinigt werden	■	■	■	■	■
Nach Anzeige von Verunreinigungen soll die Reinigung innerhalb von 4 Werktagen erfolgen	■	■	■	■	■
Haltestellenfläche (einschließlich Mülleimer): Zuständigkeit liegt bei den Kommunen; Reinigung bei - Kategorie Ia: 1 mal wöchentlich - Kategorie I: 1 mal wöchentlich - Kategorie II: 1 mal wöchentlich - Kategorie III und IV: Reinigung nach Bedarf	■	■	■	■	■
Instandhaltung					

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

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

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

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

4.3.10 Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Über die Fahrzeuge wird sowohl eine direkte Schnittstelle zum Kunden geschaffen und durch die Investitionsentscheidungen der Verkehrsunternehmen in diesem Bereich langfristige Festlegungen zum Qualitätsniveau getroffen werden. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr.

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle. Darüber hinaus soll zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV den anerkannten Regeln der Technik und bei Neubeschaffung dem Stand der Technik, den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BOKraft und BOStrab sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge. Die EU-Richtlinien und neue gesetzliche Anforderungen an Busse im ÖPNV müssen dabei mit jeder Beschaffung beachtet werden.

In der folgenden Tabelle wird die Qualitätsanforderung an die Fahrzeugausstattung zusammenfassend dargestellt. Die Qualitätsstandards für Fahrzeuge gelten grundsätzlich für alle im Märkischen Kreis eingesetzten Fahrzeuge, so im Weiteren nicht explizit Ausnahmen formuliert werden. Für die Einhaltung der Anforderungen sind die jeweiligen Konzessionsinhaber zuständig.

Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge

Kategorie	Standards / Messgrößen
Fahrzeugalter und -typ	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maximales Fahrzeugalter für alle im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge: 16 Jahre für Solobusse sowie von 20 Jahren für Gelenkbusse. ■ Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik auf allen Fahrten auf den Linien der Achsen und Hauptverbindungen sowie in den Stadtverkehren. Der Einsatz von Fahrzeugen mit stufenlosem Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür ist auf allen Linien zulässig (Low-Entry-Fahrzeuge). Die Anzahl der eingesetzten Low-Entry-Fahrzeuge darf maximal 1/3 des gesamten Fahrzeugbestandes eines Konzessionärs inklusiv seiner Subunternehmer umfassen. ■ Lediglich auf explizit ausgewiesenen und mit dem Aufgabenträger abgestimmten Fahrten mit bedarfsge- steuerten Angeboten und Bürgerbussen kann von der Anforderung, Fahrzeuge mit Niederflurtechnik oder stu- fenlosem Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür einzusetzen, abgewichen werden.
Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeuge sind mit mindestens 2 Türen auszustatten; für Busse ab 10 m Länge sind doppelbreite Türen (>1250 mm) erforderlich. Mini- und Kleinbusse können in Ab- stimmung mit dem Aufgabenträger auch als eintürige Fahrzeuge beschafft werden. ■ kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Ein- stiegsbereichs (besonders Anforderungstaster, Türöff- nung, Einstiegs-kante, Haltegriffe und -stangen) ■ Absenkvorrichtung (Kneeling) zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite, Absenkbarkeit der Einstiegs-kante um ca. 80 mm ■ Hublift oder fahrzeuggebundene Rampe für mobilitäts- eingeschränkte Fahrgäste in ausreichender Länge; Ru- feinrichtung für die Hublift- / Rampennutzung innen und außen ■ Haltewunschtasten mit akustischer / optischer Bestäti- gung, die in der Regel von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen erreichbar sind

Kategorie	Standards / Messgrößen
Nutzungssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haltestangen und/oder Haltegriffe gangseitig ■ Fensterschutzstange im Bereich des Stehperrons ■ Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen im Bereich des Stehperrons / der Sondernutzungsfläche ■ Absperrung des Raumes zwischen Fahrer und dem ersten Türflügel über Federpendel oder vergleichbare technische Lösungen ■ Innenraumbeleuchtung getrennt zuschaltbar für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). ■ Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z. B. Spots oder Trittstufenleuchten) ■ Das Verkehrsunternehmen garantiert die technische Schadensfreiheit der im Fahrgastbetrieb eingesetzten Fahrzeuge; Fahrzeuge mit nicht sicherheitsrelevanten Schäden dürfen max. 5 Tage im Betrieb bleiben; Fahrzeuge mit sicherheitsrelevanten Mängeln sind unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen
Fahrgastinformation im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> ■ Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (digitales Ansagegerät mit geräuschabhängiger Lautstärkeregelung) ■ Optische (elektronische) Haltestellenanzeige; elektronische Anzeige des Linienverlaufes (Linienband) ■ Bordmikrofon für Ansagen ■ Akustische und optische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer
Fahrgastinformation am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbeschilderung außen: Frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige; den besonderen Belangen von sehbehinderten Fahrgästen muss Rechnung getragen werden, insbesondere bei Schriftgröße, Kontrast, Reflexionsfreiheit ■ Im Bereich hinter dem Fahrerarbeitsplatz oder an der Trennscheibe vor der ersten Sitzreihe sind folgende Informationen anzubringen: Name des VU, „Im Auftrag ...“ (Zuordnung zum Konzessionär), „Schlaue Nummer“ / Servicenummer, E-Mail / Homepage des Konzessionärs

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

Kategorie	Standards / Messgrößen
	<p>Transportmittel wie Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sind, kann das Fahrrad auf der Sondernutzungsfläche abgestellt werden. Auf speziell ausgewiesenen Linien sind Fahrradträger oder Fahrradanhänger mitzuführen. Diese Linien sowie die relevanten Zeiträume werden zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abgestimmt.</p>

Kategorie	Standards / Messgrößen						
<p>Umwelt- und Leistungsstandards</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angemessene Motorleistung zur Erfüllung der betrieblichen Vorgaben (abhängig von der Topografie) ■ Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche ■ Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sind generell die zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeuges jeweils aktuelle EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte bei Neufahrzeugen einzuhalten. Ferner sind die UNECE-Regelung 107 sowie die EU-VO 1161/2019 (Clean Vehicle Directive) und die Umsetzung in das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) zu beachten. Hierzu hat der Aufgabenträger und die MVG bereits ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches einen Umsetzungsfahrplan für die Erfüllung der Anforderungen der CVD darstellt. Im Zuge der anstehenden Vergaben und Ausschreibungen wird sukzessive auf alternative Antriebsarten gemäß den Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG umgestellt. <table border="1" data-bbox="579 1037 1329 1462" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th data-bbox="579 1037 954 1167">Phasen</th> <th data-bbox="954 1037 1329 1167">Quoten der Anforderungen an alternative Antriebsformen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="579 1167 954 1294">Phase 1: ab 02.08.2021 bis 31.12.2025</td> <td data-bbox="954 1167 1329 1294">> 45 % (davon > 22,5 % Null-Emission)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="579 1294 954 1462">Phase 2: Ab 01.01.2026 bis mind. 31.12.2030 (bzw. gemäß Anschlussregelung)</td> <td data-bbox="954 1294 1329 1462">> 65 % (davon > 37,5 % Null-Emission)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Für die im Betrieb befindlichen Diesel- und Hybridfahrzeuge gelten folgende Mindeststandards:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einhaltung der Emissionsgrenzwerte entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro-Norm, mindestens jedoch entsprechend Euro 6. ■ Fahrgeräusch von maximal 78 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130 	Phasen	Quoten der Anforderungen an alternative Antriebsformen	Phase 1: ab 02.08.2021 bis 31.12.2025	> 45 % (davon > 22,5 % Null-Emission)	Phase 2: Ab 01.01.2026 bis mind. 31.12.2030 (bzw. gemäß Anschlussregelung)	> 65 % (davon > 37,5 % Null-Emission)
Phasen	Quoten der Anforderungen an alternative Antriebsformen						
Phase 1: ab 02.08.2021 bis 31.12.2025	> 45 % (davon > 22,5 % Null-Emission)						
Phase 2: Ab 01.01.2026 bis mind. 31.12.2030 (bzw. gemäß Anschlussregelung)	> 65 % (davon > 37,5 % Null-Emission)						

Kategorie	Standards / Messgrößen
<p>Vertrieb und Kommunikation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorhandensein eines Fahrkartenverkaufsgerätes mit ggf. weiteren Ausstattungselementen (z. B. Chipkartenlesegerät). Das Kassen- und Druckersystem muss in der Lage sein, Fahrscheine des Ruhr-Lippe- / Westfalen-Tarifs, des NRW-Tarifs und ggfs. der Tarife von Nachbarverkehrsverbänden bzw. -gemeinschaften auszustellen. ■ Informationsmaterialien und Möglichkeiten zu deren Bereitstellung ■ Alle Fahrzeuge sind mit einer Informationstafel (Klapprahmen DIN A2), die hinter dem Fahrerplatz angebracht wird und ausschließlich zu ÖPNV Werbezwecken zu nutzen ist, auszustatten
<p>Betriebstechnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Fahrzeuge müssen über ein einheitliches digitales Funknetz verfügen; die Kommunikation mit einer während des gesamten Bedienungszeitraumes besetzten Leitstelle muss kreisweit gewährleistet sein. Für Bürgerbusse sowie Fahrzeuge, die für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen eingesetzt werden, ist eine Kommunikation über Handy ausreichend. Möglichkeit der direkten Kommunikation von Fahrer zu Fahrer im Nahbereich sollte ermöglicht werden. ■ Lautsprecheranlage im Innenraum mit Bordmikrofon (Ausführung als 2-Kanal-Anlage mit zusätzlichem Eingang für akustische Haltstellenansage) ■ Die Ausrüstung von Fahrzeugen mit AFZS-Geräten erfolgt derzeit im Rahmen der ZRL-Förderrichtlinie. Grundsätzlich ist die Ausrüstung sämtlicher Busse mit einem AFZS, möglichst im Rahmen von Förderprogrammen oder Drittfinanzierungen anzustreben.

Kategorie	Standards / Messgrößen
<p>Sauberkeit der Fahrzeuge</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Reinigung der Fahrzeuge ist das VU zuständig ■ Innerhalb der Fahrzeuge ist das Rauchen nicht gestattet ■ Vor Dienstbeginn hat das Fahrzeug frei zu sein von: Innen: Müll, klebrigen und abfärbenden Rückständen, Schmierereien, Feuchtigkeit auf Böden und Scheiben; Außen: Verunreinigungen auf Scheiben, die die klare Durchsicht behindern ■ Vandalismusschäden im Fahrzeug sind innerhalb einer Woche zu beseitigen ■ Vandalismusschäden am Fahrzeugäußeren sind umgehend zu beseitigen ■ Es sind folgende Reinigungsintervalle mindestens einzuhalten: Grobreinigung nach jedem Umlauf (mindestens Aufsammeln des herumliegenden Mülls); Kleine Innenreinigung täglich (Müllbeseitigung, Fegen / Saugen des Bodens); Grundreinigung 1 mal pro Monat oder bei entsprechender Verschmutzung häufiger (Feuchtreinigung von Boden, Fenstern und Haltestangen, Absaugen der Polster); Grundreinigung der Polster halbjährlich; Außenreinigung nach Bedarf; Außerordentliche Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen

Einsatz automatisierter Fahrzeuge

Der zukünftige Einsatz von automatisierten Klein-, Midi- und Standardbussen kann eine Lösung darstellen, wie der ÖPNV negativ wirkenden demographischen Effekten im Arbeitsmarkt für Fahrpersonale entgegenwirken kann. Zudem besteht die Möglichkeit, wirtschaftliche Potenziale durch Reduzierung von Personalkosten zu heben.

Der funktionale wie wirtschaftliche Betrieb ist abhängig von der geeigneten Technologie, der zu errichtenden Betriebsumgebung, den städtebaulichen Voraussetzungen (Stadt- und Straßenbau) und der Kundenakzeptanz. Für alle diese Felder ist es zum Schutz vor Fehlinvestitionen wichtig, frühzeitig eigene Erfahrungen im und für den Anwendungsbereich Märkischer Kreis mit seinen individuellen Anforderungen zu sammeln und Wissen aufzubauen. Die Weitergabe dieses Wissens an die kommunalen Akteure sind für zukunftsfähige Infrastrukturplanungen sicherzustellen.

Flexibilität beim Einsatz unterschiedlicher Fahrzeuggrößen/Gefäßgrößen

Der Marktanteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in anderen Fahrzeugklassen als M3 nimmt stetig zu. Der Fortschritt der Mobilitätswende zeigt,

dass die Relevanz dieser Fahrzeuge zunimmt und es werden vermehrt Modelle entwickelt, bei denen keine elektrisch betriebenen Fahrzeuge der Klasse M3 zum Einsatz kommen, sondern stattdessen elektrisch betriebene Fahrzeuge der Klasse M2. Der Einsatz entsprechender Fahrzeuge kann in gegenseitiger Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen geregelt und ermöglicht werden, auch wenn die Modelle der Klasse M2 im Einzelfall von den dargestellten Standards abweichen. Die gesetzlichen Vorgaben und Standards an die M3 Fahrzeuge müssen beim Entscheidungsprozess aber stets beachtet werden und ein etwaiges Abweichen gemeinsam dokumentiert werden.

4.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrpersonal

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

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache³⁶ ■ Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen. Auch über die tariflichen Übergangsgebiete und über Sonderangebote (z.B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können ■ Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden ■ Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes ■ Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für das eingesetzte Personal gilt das Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen (TVgG-NRW) ■ Mindestens jährliche Schulung der Fahrzeugführer. Inhalte sind: ■ Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung) ■ korrektes Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. ■ freundlicher Umgang mit Fahrgästen und Kunden ■ Deeskalationstraining ■ Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal ist Service-/Sicherheitspersonal einzusetzen

³⁶ siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“.

<p>Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können sowie ■ Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten ■ Sofern vom Verkehrsunternehmen vorgegeben, Tragen einer Dienstkleidung ■ Über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anreizsystem zur Vergütung guter Fahrerleistung ist zu entwickeln
--	---

4.3.12 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

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

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

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

Die Anforderungen zur Weitergabe der Informationen bis zum Fahrgast werden im Kapitel 4.3.13 dargestellt. Bei regelmäßig wiederkehrenden Veranstaltungen

sind dauerhaft installierte Ersatzhaltestellen auf der Umleitungsstrecke vorzusehen.

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

Anforderungen zur Fahrplanzuverlässigkeit werden in Kapitel 4.3.8 beschrieben.

4.3.13 Anforderungen an Informationen und Betrieb

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

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

Es kommen folgende Vertriebswege in Betracht:

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

Printmedien

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

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

Tabelle 29: Standards Printmedien

Kategorie	Standards/Messgrößen
Liniennetzplan	Es ist ein Liniennetzplan für das gesamte ÖV - Angebot im MK einschließlich der kreisgrenzüberschreitenden Verbindungen zu erstellen. Zur Tarifinformation ist ein Preiszonennetzplan zu erstellen. Eine dazu ergänzende tabellarische Darstellung der Preisstufen ist wünschenswert. Diese Medien sind bei Bedarf zum Fahrplanwechsel aktualisiert neu herauszugeben. Linien mit nur temporärem Angebot sollten entsprechend gekennzeichnet werden.
Stadtliniennetzplan	Für alle Kommunen sind separate Stadtliniennetzpläne zu entwickeln
Tarifinformation	Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten. Die Darstellung kann kreis- oder gemeindebezogen erfolgen.
Plakate	Über wichtige Änderungen im ÖPNV - Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz, langfristige Baustellen usw.) ist durch Aushang entsprechender Plakate in den Bussen rechtzeitig zu informieren.
Tageszeitungen etc.	Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o.ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse zeitnah zu veröffentlichen
Vertrieb und Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Informationen werden über die Service-Center bzw. Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ganzjährig zur Verfügung gestellt. ■ Die Auflagen sind so zu bemessen, dass eine lückenlose Verfügbarkeit der Medien gewährleistet ist.

Service in den Bussen

Bezüglich der Qualitätsstandards zur Serviceorientierung, zur Informiertheit, zum äußeren Erscheinungsbild und zu sonstigen Qualifikationen der in den Verkehrsunternehmen Beschäftigten mit Kundenkontakt wird auf das Kapitel 4.3.11 verwiesen.

Tabelle 30: Standards Service in den Bussen

Kategorie	Standards/Messgrößen
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> ■ Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zu Fahrzeiten, Anschlüssen und Tarifen im Bedienungsgebiet und berät den Fahrgast hinsichtlich seines Fahrtwunsches.

Kategorie	Standards/Messgrößen
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Es besteht für die Fahrerin bzw. den Fahrer die Möglichkeit, fahrgastbezogene Informationen über eine Leitstelle zu beschaffen bzw. an diese weiterzugeben. ■ Das Fahrpersonal ist über aktuelle Änderungen informiert und gibt diese ohne Aufforderung an die Fahrgäste weiter.
Fahrscheinverkauf	<ul style="list-style-type: none"> ■ In allen Fahrzeugen im Gebiet des MK werden mindestens Fahrausweise des Bartarifs verkauft. Hierzu sind die Fahrzeuge mit Fahrausweisdruckern und (sofern tariflich notwendig) Entwertern auszurüsten. ■ Neben dem Westfalen-Tarif wird der NRW-Tarif (soweit vertriebstechnisch möglich) verkauft. In Grenzübereichen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften / -verbänden sollen auch deren Tarife verkauft werden können. ■ In den Fahrzeugen ist die bargeldlose Bezahlung zu ermöglichen. ■ Der Einsatz von bargeldlosen Ticketautomaten im Bus ist zu prüfen

Service-Center/Verkaufsstellen

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

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

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

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

- Mindestens in den beiden Oberzentren Iserlohn und Lüdenscheid sollen in verkehrsgünstiger Lage Service-Center vorgehalten werden, die umfassende Information und Beratung zum öffentlichen Verkehrsangebot bieten und das gesamte Fahrscheinsortiment vertreiben.
- Die Öffnungszeiten der Service-Center und Verkaufsstellen entsprechen den tatsächlichen Kundenbedürfnissen.

Tabelle 31: Standards stationärer Service

Kategorie	Standards / Messgrößen
<p>Service-Center</p>	<p>Die Service-Center liegen in verkehrsgünstiger Innenstadtlage in der Nähe von Bahnhöfen/ZOB. Die Service-Center erfüllen mindestens folgende Aufgabe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ umfassende Beratung über das ÖPNV- und SPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif etc.), ■ Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, ■ Ausgabe/Verkauf von Medien, ■ Entgegennahme von Beschwerden/Reklamationen, ■ Verwaltung von Fundsachen. <p>Die Service-Center sollen ca. 40 Stunden in der Woche zu nachfragerrelevanten Zeiten geöffnet haben.</p> <p>Die Personalausstattung soll sich an der Kundennachfrage orientieren. Die Service-Center sollen Besuchenden den Zugang zur elektronischen Fahrplanauskunft ermöglichen, so dass diese Fahrplaninformationen selbständig ausdrucken können.</p> <p>Zur individuellen Planung sind detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Mobilitätsberatung im Service-Center anzubieten.</p>
<p>Verkaufsstellen</p>	<p>Die Verkaufsstellen erfüllen mindestens folgende Aufgabe: Grundangebot an Kundeninformationen, Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben / Verkauf von Medien. Anzustreben ist die Möglichkeit der elektronischen Fahrplanauskunft in den Verkaufsstellen.</p> <p>Die Öffnungszeiten der Verkaufsstellen orientieren sich möglichst am Angebot der Service-Center. Die Öffnungszeiten können durch eine Mittagspause unterbrochen werden.</p> <p>Die Verkaufsstellen sind durch eine einheitliche Außenwerbung kenntlich zu machen.</p>
<p>Öffentliche Einrichtungen mit hohem Bezug zum ÖPNV</p>	<p>Die Ausstattung von zentralen Einrichtungen in den Städten und Gemeinden des Märkischen Kreis mit Monitoren mit dynamischen Fahrgastinformationen („Abfahrtsmonitore“) sind wünschenswert</p>
<p>Servicemobil</p>	<p>Mobiles Service-Center zum Einsatz für Veranstaltungen, Märkte etc.</p>

Information per Telefon, App und Internet

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

Für die zunehmend bedeutsameren bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (Anruf-Sammel-Taxi, TaxiBus, Anruf-Linien-Fahrten und On-Demand-Verkehr) ist eine einheitliche und mindestens kreisweite Buchungsmöglichkeiten zu entwickeln. Bei landesweiten Bestrebungen der Umsetzung einer einheitlichen Dispositionsoberfläche sollte hierbei partizipiert werden und somit kundenfreundliche und vereinheitlichte Lösungsansätze angeboten werden.

Tabelle 32: Standards Information über Telefon und Internet

Kategorie	Standards / Messgrößen
<p>Buchung bedarfsgesteuerter Verkehre</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Buchung von vom Aufgabenträger finanzierten Fahrten bedarfsgesteuerter Angebote (TaxiBus, Anruf-Linien-Fahrten, On-Demand) im Kreisgebiet ist eine einheitliche, aus dem Festnetz und dem Mobilfunknetz gleichermaßen erreichbare Telefonnummer vorzuhalten. ■ Die Erreichbarkeit der Hotline ist an allen Wochentagen zu gewährleisten. ■ Für die verschiedenen Angebote ist eine einheitliche Buchungsfrist vorzusehen. Diese darf maximal 45 Minuten betragen ■ Die Buchungsmöglichkeit per Internet ist zu gewährleisten. ■ Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.
<p>Information per Telefon</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die telefonische Kundeninformation wird die landesweite einheitliche „Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ eingesetzt. ■ Die Erreichbarkeit der telefonischen Kundeninformation ist an allen Wochentagen ganztägig zu gewährleisten. ■ In der Zeit von Montag bis Samstag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufern neben Angaben zum planmäßigen

Kategorie	Standards / Messgrößen
	<p>Fahrplanangebot und zum Tarif auch Informationen zu aktuellen Änderungen sowie kurzfristigen Betriebsstörungen gegeben werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In der Zeit von werktags 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr und sonntags ganztägig ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufende Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot sowie – soweit möglich – Informationen zu aktuellen Änderungen erhalten. ■ Die bereitzustellende Kapazität hat sich an der tageszeitlich schwankenden Zahl der Anrufe auszurichten. Sicherzustellen ist, dass 80 % der Anrufer bei normaler Verkehrslage im 1. Versuch bedient werden. ■ Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen. ■ Anzustreben ist die Einführung einer kreisweiten Informations-App mit automatisierten Informationen; (auch akustische Ansage).

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

Verkauf von Tickets

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

- Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen oder an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe erworben werden (siehe hierzu auch Kapitel 4.3.13).
- Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein.
- Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

4.3.14 Anforderungen an das Marketing

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes sind durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsunternehmen und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Dabei sind in Kooperation mit weiteren Partnern übergreifende

Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln. Durch Marketingaktivitäten (z. B. Imagekampagnen, kontinuierliche Pressearbeit/Öffentlichkeitsarbeit, Events, Sponsoring etc.) werden Bekanntheitsgrad und Image des ÖPNV gepflegt und verbessert. Ziel ist es, vorhandene Kunden zu pflegen und neue zu gewinnen. Marketingmaßnahmen auf Basis des etablierten Corporate Designs sind fortzuentwickeln.

4.3.15 Anforderungen an das Qualitätscontrolling

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

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

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

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

Unter speziellen Qualitätsprüfungen wird der Einsatz von telefonische Kundenbefragung durch das Kompetenzzentrum Marketing.NRW verstanden.

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

Der Prozess des Qualitätscontrollings beinhaltet folgende Punkte:

- Weiterentwicklung des Beschwerdemanagements bei den Verkehrsunternehmen, mit kontinuierlicher Berichterstattung und Abstimmungsrunden zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen, mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung des ÖPNV.
- Der Aufgabenträger prüft regelmäßig die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen. Basis hierfür sind die durch die Verkehrsunternehmen geführten Nachweise zur Mitarbeiterschulung, zur Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Leistungserbringung, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit

Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht. Mit Hilfe eines Beschwerdemanagementsystems wird die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert. Ziele sind dabei die Kundenbindung und die rasche Klärung und Behebung von Problemen (spätestens nach drei Wochen, wünschenswert innerhalb von 10 Tagen, sollen Kunden eine Antwort auf ihre Beschwerden erhalten haben). Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für das Beschwerde- und Qualitätsmanagement und müssen dementsprechend eingehende Beschwerden dokumentieren, Maßnahmen ergreifen und dem Aufgabenträger in regelmäßigen Abständen Bericht erstatten.

4.3.16 Anforderungen an die Schülerbeförderung

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

- Veränderungen der Schullandschaft mit der Ausweitung von Ganztagsunterricht, Standortschließungen, Schulfusionen und Kooperationen sowie die Einrichtung besonderer Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich und räumlich) veränderten Schülerströmen. Seitens der Elternschaft wird der Anspruch auf umsteigefreie Verbindungen formuliert. Damit gehen tendenziell größere ausgeweitete Einzugsbereiche der Schulen, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit der Verkehre, weitere Wege für Schülerinnen und Schüler und insgesamt ein gesteigerter Beförderungsaufwand einher.
- In Folge des generellen Preisanstiegs (Kraftstoffe, Löhne und Gehälter, Fahrzeugkosten etc.) nimmt der Aufwand für die Durchführung des ÖPNV und insbesondere des Schülerverkehrs in Spitzenzeiten zu. Dies gilt v.a. dann, wenn eine hohe Angebotsqualität, z. B. durch eine moderne Fahrzeugflotte, geboten wird.
- Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung nehmen von Seiten der Schulen, der Elternschaft und der Gesellschaft allgemein fortwährend zu.

- Die zunehmenden spezifischen Anforderungen der Schülerbeförderung auf der einen Seite, wie auch die Anforderungen an die Beförderung für andere Fahrtzwecke (vor allem Berufs- und Freizeitverkehre) auf der anderen Seite, führen zu einer schwieriger werdenden Kombination bzw. Integration der einzelnen Fahrtzwecke. Zu lösen ist dies häufig nur durch Zusatzangebote mit entsprechenden Sprungkosten und damit insgesamt steigendem Aufwand.
- Das daraus resultierende Missverhältnis zwischen Aufwand und Erträgen wird zukünftig größer und kann durch den Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung aufgrund der eigenen Finanzsituation und der Kommunen zunehmend nicht mehr kompensiert werden.

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

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

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

- Die Bedienung der Haltestellen für den Schülerverkehr erfolgt möglichst auf dem Hauptlinienweg einer Linie. Abweichende Linienwege vom regulären Linienweg mit der Bedienung weiterer Haltestellen speziell für den Schülerverkehr können dort vorgesehen werden, wo es die Anforderungen an einen sicheren Schulweg zwingend erfordert; auf Linien entlang von Achsen und Hauptverbindungen soll dies nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen.
- Grundsätzlich sollen die Linien entlang der Achsen und Hauptverbindungen in der Taktlage, die für die Aufnahme der Verknüpfungen z. B. zum SPNV relevant sind, verkehren; Abweichungen hiervon für die Belange des Schulverkehrs sind auf diesen Linien auf das notwendige Maß zu begrenzen, Verstärkerfahrten außerhalb der Taktlagen möglichst zu vermeiden. In diesem Falle soll eine Verdichtung des Taktes (z. B. vom 60- auf den 30-Minuten-Takt) erfolgen im Sinne eines leicht verständlichen Taktfahrplans.
- Im Ausnahmefall sollen lokale Ergänzungslinien für die Belange des Schülerverkehrs eingerichtet werden, wenn die Integration der Schülerfahrten in eine reguläre Linie deutliche Abweichungen des Hauptlinienwegs mit einem wenig transparenten Fahrplan ergeben würde.

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

Tabelle 33: Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr³⁷

Kategorie	Standards / Messgrößen
Einfache Entfernung nach der sich ein Anspruch auf Vorhandensein eines ÖPNV-Angebot ableitet (SchfkVO ³⁸ konform)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundschulen: ab 2 km Schulweg ■ Sekundarstufe 1: ab 3,5 km Schulweg ■ Sekundarstufe 2: ab 5 km Schulweg
Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor solle generell nicht länger als 500 m sein ■ Bei Gymnasien und Berufsschulen bis zu 800 m
Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Fußweg zwischen Wohnung und Haltestelle soll für Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen nicht größer als 500 m sein ■ Bei Bahnstationen bis zu 1.000 m
Maximale Dauer des gesamten Schulwegs (ohne Wartezeit) innerhalb des Kreisgebiets (Hin- u. Rückweg)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundschulen: nicht mehr als eine Stunde ■ Weiterführende Schulen: nicht mehr als drei Stunden
Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende und Busabfahrt vergehen darf	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundschulen: nicht mehr als 30 Minuten ■ Weiterführende Schulen: nicht mehr als 30 Minuten (Schulbeginn) ■ Weiterführende Schulen: nicht mehr als 45 Minuten (Schulende)
Startzeit früheste mögliche Busabfahrt	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundschulen: nicht vor 07:00 Uhr ■ Weiterführende Schulen: nicht vor 06:00 Uhr
Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundschulen: maximal ein Umsteigevorgang ■ Weiterführende Schulen: maximal zwei Umsteigevorgänge ■ Wartezeit an den Umsteigepunkten soll insgesamt pro Richtung den Zeitraum von max. 15-20 min nicht überschreiten

37 Gilt nur für Schüler aus dem Märkischen Kreis, die im Märkischen Kreis die nächstgelegene öffentliche Schule des zu berücksichtigenden Schultyps besuchen.

38 Schülerfahrkostenverordnung

Kategorie	Standards / Messgrößen
Sitzplatzgarantie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Sitzplatzgarantie
Schulstunden zu / nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen ist	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundschulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten) ■ Weiterführende Schulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten)

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

Anforderungen die über die im Kap. 4.3.16 definierten Standards hinausgehen, sind gemäß Verursacherprinzip vom jeweiligen Besteller zu finanzieren.

4.3.17 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

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

Die Trägerschaft für solche Systeme liegt dabei nicht beim Märkischen Kreis. Sofern solche Systeme jedoch eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich des Tarifs, Marketing, Anbindung an den ÖPNV etc.). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilitätsstation³⁹ integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege vorgehalten werden. Sinnvollerweise ist die Einführung von Sharing - Angeboten mit einem Mobilitätsmanagement (siehe im Folgenden) für Unternehmen, Verwaltungseinrichtungen sowie ggf. Schulen zu koppeln.

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur

³⁹ Eine Mobilstation - auch Mobilitätspunkt genannt - verknüpft unterschiedliche Mobilitätsangebote auf engem Raum. Nahverkehrshaltstellen und Bahnhöfe werden durch andere Services wie bspw. Carsharing, Mietradsystemen, Taxiständen, Fahrradabstellanlagen, Ladepunkten für elektrifizierte Verkehrsmittel, Park+Ride und Bike+Ride Flächen ergänzt.

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

Tabelle 34: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement

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

5 Bestandsbewertung

5.1 Abweichungen vom Anforderungsprofil

In diesem Kapitel werden Abweichungen vom Anforderungsprofil identifiziert. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der definierten Standards gemäß dem Anforderungsprofil.

5.2 Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung der Netzhierarchie das vorhandene ÖPNV-Angebot, das heißt das Taktangebot bzw. die Anzahl der Fahrten pro Stunde, analysiert. Eine detaillierte Darstellung von Abweichungen zu den Qualitätsstandards erfolgt in den nachfolgenden Tabellen.

Tabelle 35: Bedienungsqualität auf Achsen im Märkischen Kreis – Abweichung von Standards

Achse	Relation	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So
Letmathe – Menden	Hemer - Menden	1 F/h um 4 Uhr	1 F/h um 4 Uhr	-	Richtung Hemer 1F/h 9 Uhr
Lüden-scheid – Hagen	Lüden-scheid – Schalks-mühle	-	-	Richtung Schalks-mühle 1 F/h 6 Uhr	-
	Schalks-mühle – Hagen	1 F/h um 4 Uhr	1 F/h um 4 Uhr	1 F/h zw. 6 - 19 Uhr	-
Lüden-scheid – Letmathe	Lüden-scheid - Altena	1 F/h um 20 Uhr	-	Richtung Altena: 1 F/h 21 Uhr Richtung Lüden-scheid: 1 F/h 22 Uhr	-
	Altena - Nachrodt	Richtung Altena: 1F/h von 20-21 h Richtung Nachrodt: 1 F/h um 20 Uhr	Richtung Altena: 1F/h von 21-22 h	Richtung Nachrodt: 1 F/h 21 Uhr Richtung Altena: 1 F/H 15-18 und 22 Uhr	-

Achse	Relation	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So
	Nachrodt - Letmathe	Richtung Nachrodt: 1F/h von 19-22 h Richtung Letmathe: 1 F/h um 4 Uhr	Richtung Nachrodt 1F/h von 19-20 h	Richtung Letmathe: 1 F/h um 6, 16-18 und 21-23 Uhr Richtung Nachrodt: 1 F/h 15-18 und 22 Uhr	-

1F/h von x-y h = eine fehlende Fahrt pro Stunde zwischen x und y Uhr
 2F/h von x-y h= zwei fehlende Fahrten pro Stunde zwischen x und y Uhr
 0,5F/h von x-y h= jede zweite Stunde eine fehlende Fahrt zwischen x und y Uhr
 SVZ = keine Fahrten in der SVZ
 1F in SVZ = eine fehlende Fahrt in der SVZ

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

Tabelle 36: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards

Hauptverbindung	Relation	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So
Neuenrade – Balve – Menden – Fröndenberg	Neuenrade - Balve	Richtung Neuenrade: 1F/h 4, 6, 21 und 22 Uhr; 2 F/h 7 Uhr Richtung Balve: 1 F/h 4, 6, 16, 18 und 22 Uhr; 2F/h 8 Uhr	Richtung Neuenrade: 1F/h 4, 6, 21 und 22 Uhr; 2 F/h 7 Uhr Richtung Balve: 1 F/h 4, 6, 16, 18 und 22 Uhr; 2F/h 8 Uhr	Richtung Neuenrade: 1 F/h 21 und 22 Uhr Richtung Balve: 1F/h 22 Uhr	Richtung Neuenrade: 1F/h 9, 12-16 Uhr Richtung Balve: 1 F/h 10, 12 – 16 Uhr
	Balve - Volkringhausen - Binolen	Richtung Binolen: 1F/h von 7, 8, 16-19 und 22 Uhr Richtung Balve:	Richtung Binolen: 1 F/h 6-9, 16-19 und 22 Uhr Richtung Balve: 1	Richtung Binolen: 1 F/h 6 und 22 Uhr Richtung Balve: 1	Richtung Binolen: 1 F/h 10, 12 und 14 Uhr Richtung Balve: 1 F/h 9, 11,

Hauptverbindung	Relation	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So
		1F/h von 6, 8 16-19, 21 und 22 Uhr	F/h 6-9, 16-19, 21 und 22 Uhr	F/h 21 und 22 Uhr	13 und 15 Uhr
	Menden - Bössperde - Fröndenberg	Richtung Fröndenberg: 1F/h 4 Uhr	Richtung Fröndenberg: 1F/h 4 Uhr	-	-
Menden - Halingen - Unna	Richtung Unna	1F/h 19 Uhr; 1 F/h 21-23 Uhr	1F/h 6 Uhr 1 F/h 20-23 Uhr	-	-
	Richtung Menden:	1 F/h 21-23 Uhr	1 F/h 21-23 Uhr		

1F/h von x-y h = eine fehlende Fahrt pro Stunde zwischen x und y Uhr
 2F/h von x-y h= zwei fehlende Fahrten pro Stunde zwischen x und y Uhr
 0,5F/h von x-y h= jede zweite Stunde eine fehlende Fahrt zwischen x und y Uhr
 SVZ = keine Fahrten in der SVZ
 1F in SVZ = eine fehlende Fahrt in der SVZ

Tabelle 37: Bedienungsqualität auf Nebenverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards

Relation Nebenverbindung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So
Meinerzhagen - Valbert	Richtung Valbert: 0,5 F/h 8-13 und 16-21 Uhr Richtung Meinerzhagen: 0,5 F/h 9-21 Uhr	Richtung Valbert: 0,5 F/h 8- 20 Uhr Richtung Meinerzhagen: 0,5 F/h 9-21 Uhr	0,5 F/h 7-23 Uhr	-
Valbert - Attendorn	Richtung Valbert: 0,5 F/h 8-16 Uhr; 18-23 Uhr Richtung Attendorn: 1 F/h 10, 12, 18, 20; 0,5 F/h 21-23 Uhr	Richtung Valbert: 0,5 F/h 8-16 Uhr; 18-23 Uhr Richtung Attendorn: 0,5 F/h 8-23 Uhr	0,5 F/h 7-23 Uhr	-

Relation Nebenverbin- dung	Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	So
Kierspe - Hal- ver	Richtung Halver: 1 F/h 8-11, 19-21 Uhr; 0,5 F/h 21-23 Uhr Richtung Kierspe: 1 F/h 6, 8-10, 20 0,5 F/h 4-6, 20-23 Uhr	Richtung Halver: 1 F/h 8-11, 19-21 Uhr; 0,5 F/h 21-23 Uhr Richtung Kierspe: 1 F/h 6, 8-10, 20 0,5 F/h 4-6, 20-23 Uhr	Richtung Halver: 1 F/h 6, 10, 14 und 16 Uhr, 0,5 F/h 18-23 Uhr Richtung Kierspe: 1 F/h 6-8, 11, 15, 17; 0,5 F/h 21-23 Uhr	0,5 F/h 9-15 Uhr
Lüdenscheid - Wiblingwerde	Richtung Lü- denscheid: 1 F/h 7-15, 16-21 Uhr; 0,5 F/h 4-6, 21-23 Uhr Richtung Wibling.: 1 F/h 6-13, 14, 17-21 Uhr; 0,5 F/h 4-6, 21-23 Uhr	Richtung Lü- denscheid: 1 F/h 6-15, 16-21 Uhr; 0,5 F/h 4-6, 21-23 Uhr Richtung Wibling.: 1 F/h 6-13, 14-21 Uhr; 0,5 F/h 4-6, 21-23 Uhr	1 F/h von 6- 17 Uhr 0,5 F/h 18-23 Uhr	0,5 F/h von 9- 16 h
Wiblingwerde - Hagen	Richtung Ha- gen: 0,5 F/h 4-12, 18-23 Uhr Richtung Wieblingw.: 0,5 F/h 4-12, 21-23 Uhr; 1 F/h 17-21 Uhr	Richtung Ha- gen: 0,5 F/h 4-23 Uhr Richtung Wieblingw.: 0,5 F/h 4-18, 21-23 Uhr; 1 F/h 19-21 Uhr	Richtung Ha- gen: 1 F/h 6- 9; 0,5 F/h 8- 23 Uhr Richtung Wieblingw.: 1 F/h 6-8; 0,5 F/h 8-23 Uhr	Richtung Ha- gen: 0,5 F/h 9-13 Uhr Richtung Wieblingw.: 0,5 F/h 9-12 Uhr

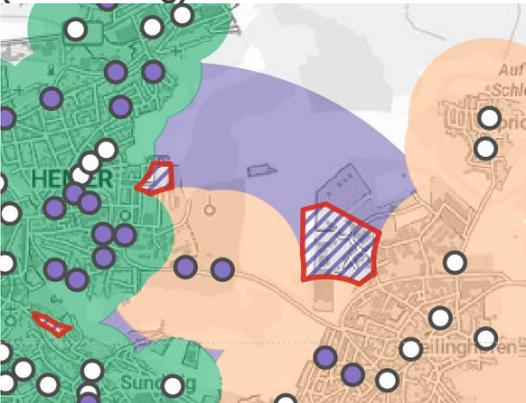
1F/h von x-y h = eine fehlende Fahrt pro Stunde zwischen x und y Uhr
 2F/h von x-y h = zwei fehlende Fahrten pro Stunde zwischen x und y Uhr
 0,5F/h von x-y h = jede zweite Stunde eine fehlende Fahrt zwischen x und y Uhr
 SVZ = keine Fahrten in der SVZ
 1F in SVZ = eine fehlende Fahrt in der SVZ

5.3 Bewertung der Erschließungsqualität

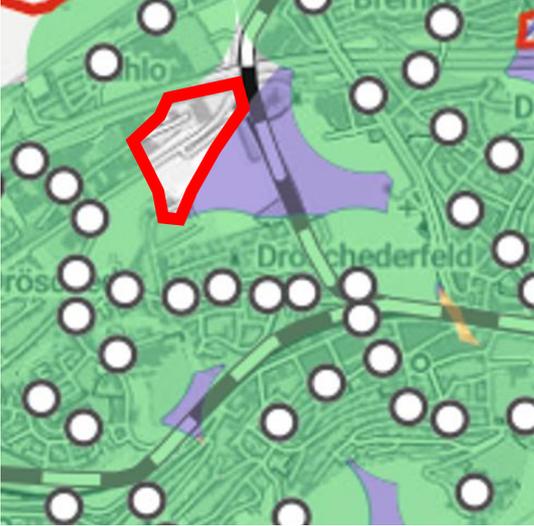
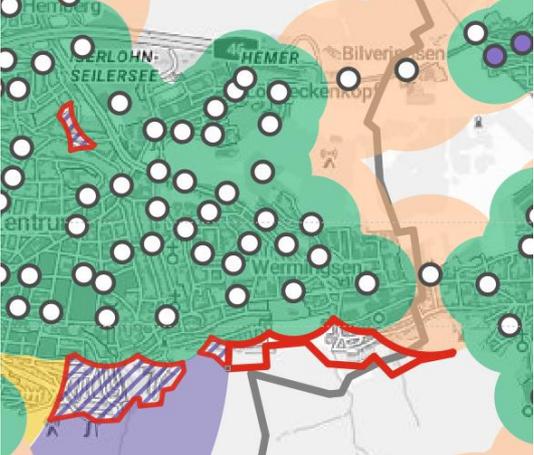
Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Märkischen Kreis dienen die Richtwerte für Haltestelleneinzugsradien wie sie in Kapitel 4.3.3 des Anforderungsprofil definiert wurden. Dabei werden alle Siedlungsgebiete ab 250 Einwohnerinnen und Einwohner (entsprechend Karte 5) berücksichtigt. Die Erschließungsqualität des ÖPNV ist aufgrund der Haltestellendichte insgesamt sehr gut zu bewerten. Kleinere Defizite bestehen insbesondere in Siedlungsrandlagen mit geringem Fahrgastpotenzial.

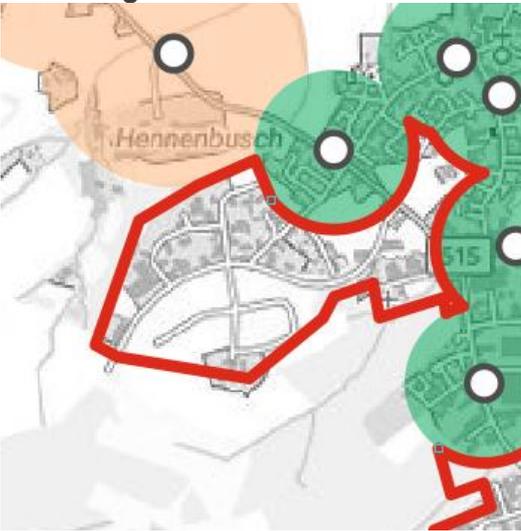
Die Karte „Erschließungsqualität“ im Kartenband (vgl. Karte 7) zeigt die Erschließungswirkung im Märkischen Kreis. Die Erschließungsdefizite werden im Folgenden im Detail betrachtet und eine qualitative planerische Einschätzung hinsichtlich Betroffenheit und Handlungsbedarf vorgenommen. Die Bewertung ist abhängig von den Parametern Distanz zur nächsten Haltestelle, Art der Bebauung und Grad der Betroffenheit (Anzahl an nicht erschlossenen Wohneinheiten, Abschätzung per Luftbildanalyse). Es werden im Folgenden nur Bereiche mit erkennbarem Handlungsbedarf dargestellt, auf der Basis der Bewertung der Erschließungsqualität des Vorgänger-NVP sowie der durch die Städte und Gemeinden gemeldete Entwicklungsgebiete der Zukunft.

Tabelle 38: Erschließungsdefizite im Detail

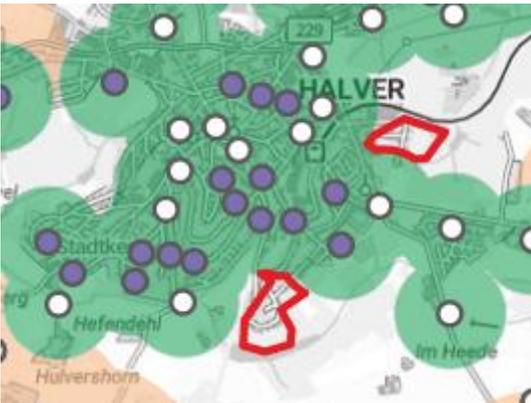
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Hemer		
Hemer Gewerbegebiet Deilinghofen (+Erweiterung) 	Gewerbegebiet mit kleinteiligen Gewerbeeinheiten. Ca. 10 betroffene Firmen Distanz zur nächsten Haltestelle: ca. 800 m	Mittlerer Handlungsbedarf
Iserlohn		
Gerlingsen	Gebiet am Siedlungsrand mit Einfamilien-,	Geringer Handlungsbedarf

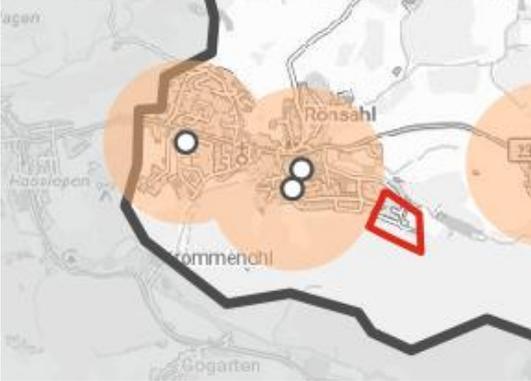
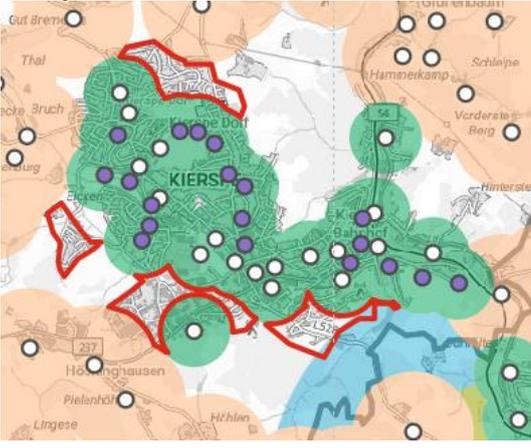
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
 <p>The map shows a residential area with several colored overlays: orange circles on the left, a green area in the center, and a purple area at the bottom. A red outline highlights a specific area within the green zone. Labels on the map include 'Erbenberg', 'Gerlings', 'Bren', 'Dro', and 'hede'.</p>	<p>Reihen- und Mehrparteienhäusern. Ca. 50 betroffene Wohneinheiten. Distanz zur nächsten Haltestelle: 500 m - 600 m</p>	

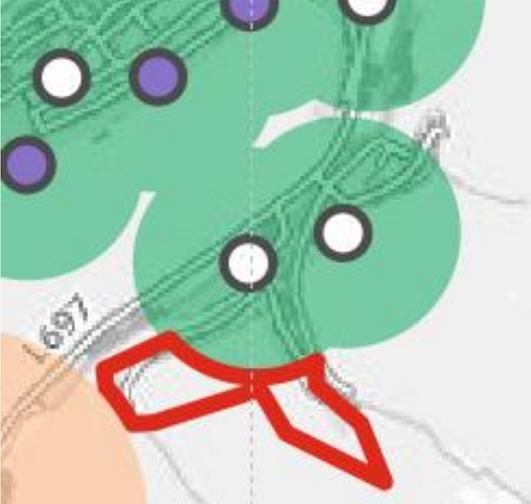
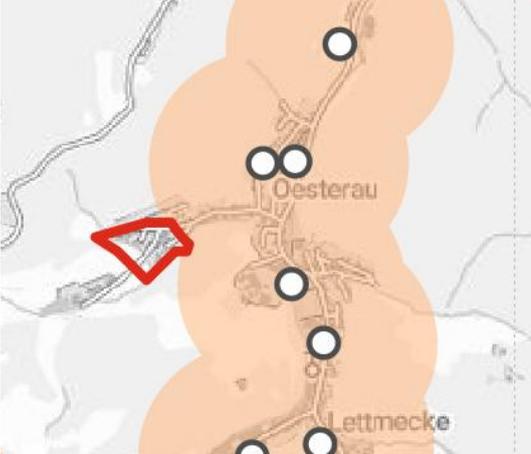
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Waldstadtquartier</p> 	<p>Neuentwicklung eines Quartiers in drei Bauabschnitten mit ca. 400 Wohneinheiten. Der erste und südwestliche Bauabschnitt ist dabei direkt vom ÖPNV erschlossen, der nördliche Bereich (Bauabschnitt 2 und 3 hingegen) kaum. Randlich wird das Quartier noch vom Einzugsradius des SPNV (lila) berührt.</p>	<p>Kein Handlungsbedarf bei Realisierung erster Bauabschnitt. Mittlerer Handlungsbedarf bei Realisierung 2. Bauabschnitt. Hoher Handlungsbedarf bei Realisierung 3. Bauabschnitt</p>
<p>Wermingsen</p> 	<p>Einfamilien- und Reihenhäuser am Siedlungsrand sowie wenige gewerblich genutzte Flächen. Ca. 100 betroffene Wohneinheiten. Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 550 m</p>	<p>mittlerer Handlungsbedarf</p>

Menden		
<p>Bösperde</p> 	<p>aufgelockerte Wohnbebauung mit Einfamilien- und Mehrparteienhäusern sowie gewerblich genutzte Flächen.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 650 m</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>
<p>Gewerbegebiet Hämmer</p> 	<p>Gewerbegebiet Hämmer mit 23 Hektar bestehender Fläche und 37 Hektar zukünftiger Gewerbefläche</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle:</p>	<p>Mittlerer bis Hoher Handlungsbedarf</p>

Neuenrade		
<p>Neuenrade Ost und Küntrop</p> 	<p>Wenige Einfamilienhäuser und ein Gehöft. Ca. 12 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 800 m</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
Schalksmühle		
<p>Heedfeld</p> 	<p>Siedlungsteil bestehend aus Einfamilien- und Reihenhäusern sowie gewerblichen Einrichtungen.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Heedfeld): 500 - 750 m</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

Werdohl		
<p>Werdohl Ort (Ascheyer Straße)</p> 	<p>Einfamilienhaussiedlung Ca. 60 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (In der Becke): 300 m - 600 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Pungelscheid - Düsternsiepen</p> 	<p>Neubaubereich mit Einfamilienhäusern, Doppelhäusern, Reihenhäusern und Eigentumswohnungen Ca. 75 Wohneinheiten</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle: 500 - 600 m</p>	<p>Hoher Handlungsbedarf</p>
Halver		
<p>Halver Süd</p> 	<p>Einfamilien- und Mehrparteienhaussiedlung im Süden sowie vereinzelte gewerbliche Betriebe und Wohnhäuser am östlichen Siedlungsrand.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 800 m</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

<p>Gewerbegebiet Leifersberge.</p> 	<p>Erweiterung Gewerbegebiet Oststraße Distanz zur nächsten Haltestelle: 300-500 m</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Kierspe</p>		
<p>Rönsahl</p> 	<p>Einfamilienhäuser und vereinzelte gewerbliche Betriebe. Ca. 30 betroffene Wohneinheiten. Distanz zu den nächsten Haltestellen (Rönsahl Markt): 500 m - 900 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Kierspe</p> 	<p>Einfamilien- und Mehrparteienhäuser am Siedlungsrand sowie gewerbliche Betriebe (im Süden). Distanz zu den nächsten Haltestellen: 300 m - 900 m</p>	<p>Mittlerer bis hoher Handlungsbedarf</p>
<p>Meinerzhagen</p>		

<p>Valbert</p> 	<p>Wohngebiet am Ortsrand mit ev. Tagungsstätte.</p> <p>Distanz zu den nächsten Haltestellen: 500 m - 700 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Plettenberg</p>		
<p>Oesterhammer</p> 	<p>Wohngebiet an Hanglage mit Einfamilien- und Mehrparteienhäusern sowie vereinzelt Betrieben. Ca. 40 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Oesterhammer): 300 m - 550 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Immecke</p> 	<p>Einfamilienhaussiedlung. Ca. 35 betroffene Wohneinheiten.</p> <p>Distanz zur nächsten Haltestelle (Osterau / Siedlung Ohlwiese): 500 m - 1.000 m</p>	<p>geringer Handlungsbedarf</p>

Quelle: eigene Darstellung durch Recherche und Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden 2024

5.4 Bewertung der Verbindungsqualität

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

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

Defizite bei der Reisezeit bestehen insbesondere bei Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren, wie bspw. Meinerzhagen – Olpe oder Balve – Neheim-Hüsten.

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

5.5 Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung

Linien, die in ihrer Funktion über ein Grundangebot im Schülerverkehr hinausgehen, weisen zu einem Großteil ein Bedienungsangebot mit gut merkbarem Taktmuster auf. Linien mit reiner Schulverkehrsfunktion sowie in Ausnahmefällen mit Berufsverkehrsfunktion wurden dem 200er Nummernkreis zugeordnet und orientieren sich bei der weiteren Nummerierung an den sich in der Nähe befindenden Linien mit regulärer Bedienung. Aufgrund konzeptioneller Anpassungen und Überplanungen verschiedener Linien in der Vergangenheit, ist die Systematik der 200er-Nummern nicht konsequent fortgesetzt worden. So existieren heute Linien die als reine Schulverkehrslinien zu betrachten sind, aber weiterhin eine zweistellige Nummerierung tragen. Eine konsequente Umstellung auf die 200er-Nummer erscheint für diese Linien angebracht.

Bezogen auf die Qualitätsstandards, dass auf den Achsen und Hauptverbindungen nicht vom regulären Linienweg abgewichen werden soll und für die Linien definierte Start- und Endpunkte gelten, ist kein unmittelbarer Handlungsbedarf für den Märkischen Kreis ableitbar. Alternierende Linienenden, abweichende Abfahrtszeiten an den Haltestellen in verschiedenen Bedienungszeiträumen etc., sind vor allem im Neben- und Ergänzungsnetz feststellbar. Diese stellen sich jedoch als zeitliche und räumliche Notwendigkeit dar, um unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ein gesichertes Grundangebot in der ÖPNV-Bedienung/ ÖPNV-Anbindung gewährleisten zu können.

Einzelne Linien verkehren nicht zu jeder Zeit auf einem einheitlichen Linienweg, sodass auch die Darstellung der Linie im Liniennetzplan nicht durchgehend klar erkennbar ist. Dies ist zu optimieren.

5.6 Bewertung Tarif und Ticketangebot

Mit dem Westfalentarif besteht eine übersichtliche Tarifstruktur im Märkischen Kreis, mit einem sehr ausdifferenzierten Tarif- und Ticketangebot. Unter Berücksichtigung des derzeit verfügbaren Deutschlandtickets (Stand 02/25) bestehen keine augenfälligen Notwendigkeiten zur Einführung weiterer Tickets. Die Einführung von Veranstaltungstickets bzw. die Kombination von Eintritt- und ÖPNV-Ticket soll geprüft und ausgebaut werden.

5.7 Bewertung Schulverkehr

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

Die Untersuchung zum Schülerverkehr zeigt, dass die Erbringung dieser Verkehre durch die MVG mit hoher Wirtschaftlichkeit, Qualität und Kundenzufriedenheit erfolgt. Die relevanten Planungsabläufe hierfür befinden sich weitgehend in der Hand der MVG. Einzelne problematische Sachverhalte sind ad hoc zwischen Aufgabenträger, dem Verkehrsunternehmen (inkl. Subunternehmer), den Schulen und der Kommune zu erörtern und zu klären⁴⁰.

Die in Kapitel 4.3.16 formulierten Anforderungen an den Schulverkehr werden (bis auf wenige Sonderfälle) flächendeckend eingehalten und in vielen Bereichen sogar übererfüllt. Der hohe Standard in den Schulverkehren ist positiv, auch im Hinblick auf eine langfristige Kundenbindung, zu bewerten. Das Niveau sollte vor der Fragestellung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung des ÖPNV zukünftig jedoch nicht ausgeweitet werden. Die konsequente Anwendung der formulierten Qualitätsstandards zum Schulverkehr stellt hierfür den Handlungsrahmen dar.

⁴⁰ Im Rahmen der Stellungnahme zum NVP äußerten die Städte Herscheid, Menden und Meinerzhagen temporäre Probleme im Bereich der Schulbeförderung (fehlende Kapazitäten in den Fahrzeugen, ungünstige Haltestellensituation (bspw. Josefschule in Menden), Probleme bei Sonderfahrten wie Schwimmunterricht etc.).

6 Verkehrsprognose

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

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

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

6.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung im Märkischen Kreis wird mittelfristig weiterhin von Schrumpfung gekennzeichnet sein. Dabei haben alle Städte und Gemeinden mit Einwohnerverlust zu rechnen (vgl.

Tabelle 3). In Schalksmühle und Werdohl wird der Rückgang eher unterdurchschnittlich ausfallen. Prozentual die stärksten Verluste werden für Balve und Neuenrade prognostiziert. Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden zu betrachten, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen können, siehe hierzu Tabelle 2.

Tabelle 39: Bevölkerungsprognose für den Märkischer Kreis

Gemeinde/ Stadt	Bevölkerung Dez 2023	Prognose 2030	% 2023 - 2030
Alfena	16.315	15.450	-5,3%
Balve	11.108	10.500	-5,5%
Halver	16.284	15.757	-3,2%
Hemer	33.916	32.574	-4,0%
Herscheid	6.917	6.675	-3,5%
Iserlohn	92.404	88.737	-4,0%
Kierspe	16.320	15.659	-4,1%
Lüdenscheid	71.463	68.937	-3,5%
Meinerzhagen	20.653	19.803	-4,1%
Menden	52.177	49.964	-4,2%
Nachrodt-Wibling.	6.418	6.184	-3,6%
Neuenrade	11.835	11.020	-6,9%
Plettenberg	24.788	23.569	-4,9%
Schalksmühle	10.219	9.961	-2,5%
Werdohl	17.762	17.238	-3,0%
Kreis	408.579	392.028	-4,1%

6.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Gegenüber der im letzten NVP beschriebenen positiven Entwicklung des Arbeitsmarktes im Märkischen Kreis, muss durch die nationalen und globalen Entwicklungen und Krisen eine eher negative Gesamtsituation konstituiert werden.

Der Arbeitsmarkt im Märkischen Kreis hat sich im vergangenen Jahr weiter abgekühlt. Mit ca. 159.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gab es 2024 so wenige wie schon seit Jahren nicht mehr. Ca. 18.000 Menschen waren im Jahresschnitt auf Jobsuche, 10,4 Prozent mehr als noch ein Jahr davor. Insbesondere ist anzumerken, dass große Firmen wie bspw. Gerhards und Kostal (Lüdenscheid) im Jahr 2024 ihre Produktionsstandorte geschlossen oder personell verkleinert haben.

Folgenden Aspekten muss Beachtung geschenkt werden:

- Der MK hat in Südwestfalen die höchste Pendlerdynamik (jeder zweite sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) pendelt aus)
- Der MK hat heute ein negatives Pendlersaldo (ca. 4.500 mehr Aus- als Einpendelnde)
- Das nördliche Kreisgebiet ist wirtschaftsstrukturell breiter aufgestellt als das südliche Kreisgebiet (ca. jeder dritte bis vierte SvB im südlichen Teil des MK ist in metallherstellenden oder metallverarbeitenden Betrieben beschäftigt)
- Lüdenscheid und Iserlohn sind die Städte mit den meisten Arbeitsplätzen
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung geht zurück
- Wie in der Raumstrukturanalyse dargestellt finden Gewerbeflächenentwicklungen im Kreisgebiet an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Oft wird in der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV nicht berücksichtigt. Die damit einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen haben somit eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das ÖPNV-Angebot im MK

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

6.3 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Einzelhandel

Im Märkischen Kreis sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch fast ausschließlich von lokaler Bedeutung sind. Entwicklungen von übergeordneter Bedeutung, auf die der ÖPNV reagieren sollte, sind:

- Iserlohn - Schillerplatz
- Innenstadt Meinerzhagen - „Neues kommerzielles Zentrum“

Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Soziale Infrastruktur

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

- Balve Gesundheitsquartier - Erweiterung Altenpflegeheim, Sanierung Hallenbad sowie Bau eines Kindergartens

Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus

Regionalbedeutsame Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind nicht geplant. Folgende lokale Entwicklungen sind zu benennen:

- Herscheid, Nordhelle - Wander- und Naturerlebniszentrum
- Schalksmühle – Bau einer Mehrzweckhalle (Fassungsvermögen ca. 1.000 Zuschauer)

6.4 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens

Im Märkischen Kreis sind überdurchschnittlich viele PKWs zugelassen (617 Pkw je 1.000 Einwohner). Die PKW-Dichte liegt erkennbar höher als im Regierungsbezirk Arnsberg (581 Pkw je 1.000 Einwohner) und deutlich höher gegenüber dem Landesschnitt (570 Pkw je 1.000 Einwohner). Insbesondere ist anzumerken, dass die Pkw-Dichte in den vergangenen 10 Jahren deutlich angestiegen ist.

Maßgeblich für die Entwicklung der Motorisierung und das Verkehrsverhalten ist unter anderem die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die geplanten Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sind in den entsprechenden Bedarfsplänen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan „BVWP“) und des Landes (Bedarfsplan des Landes NRW) dokumentiert. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtsschaffung vorgesehen) und des weiteren Bedarfs (Erlangung des Planungsrechts).

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Entwicklungen im Bereich der Straßeninfrastruktur und der Mobilitätskultur im Märkischen Kreis, in der das Auto eine bedeutungsvolle Rolle einnimmt, und der sich in der Regel nur langsam verändernden Mobilitätstroutinen, ist davon auszugehen, dass auch in den kommenden Jahren die Nutzung des Pkw sich nicht grundlegend verändern wird. Somit wird auch der Grad der Motorisierung der Bevölkerung unverändert bleiben. Dennoch ist deutschlandweit der Trend zu beobachten, dass der Autobesitz und auch die Autonutzung bei jungen Menschen rückläufig sind und das Auto in der jüngeren Generation häufig kein Statussymbol mehr ist. Somit ist für

die Zukunft davon auszugehen, dass nur eine langsame Verschiebung zu Gunsten des Umweltverbundes und somit auch vom MIV zum ÖPNV im Märkischen Kreis zu erwarten ist. Diese sollte aber schon jetzt mit attraktiven ÖPNV-Angeboten unterfüttert werden.

6.5 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV

Der Rückgang der Schülerzahlen führte in der Vergangenheit zu Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen. Die Fahrten im Schulverkehr waren jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung rückläufig. Durch die Veränderung der Schullandschaft (bei gleichbleibender disperser Siedlungsstruktur) waren und sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen notwendig und führen fast immer zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reiseweiten. Die aktuelle Entwicklung der Schülerzahlen lagen für die Bearbeitung des NVP nicht vor, jedoch konnte für die vergangenen Jahre festgehalten werden, dass die Fahrschülerquote (Anteil fahrtberechtigter Schüler an der Gesamtschülerzahl) kontinuierlich gestiegen ist.

Aus deutschlandweiten Trendbetrachtungen kann abgelesen werden, dass die hochmobile Altersgruppe der 19-25-Jährigen sich aktuell durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es notwendig, dass sich der ÖPNV auch auf diese, zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.

Der Rückgang der Erwerbstätigen und die weitere Ausbreitung flexibler Arbeitszeiten werden die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr weiter abflachen.

Durch die bereits heute schon starke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit und in sich sehr heterogene Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr weiterhin an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, bei der Ausgestaltung der zu bedienenden Quellen und Ziele und des Fahrplanangebots Anpassungen notwendig werden.

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

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Ticketangebote – zurückgegangen, da Senioren länger den eigenen PKW nutzen (siehe bspw. hierzu auch Begründungen zur Einstellung des Bürgerbusangebots in Plettenberg).
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status quo kaum mit dem ÖPNV. Dies liegt in der eingeschränkten körperlichen Mobilität, zum Teil

an der mangelnden Barrierefreiheit, in der (gefühlten) Komplexität der Nutzung des ÖPNV sowie an verfügbaren bequemeren Alternativen begründet.

- „Silver-Agers“ stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Damit sind sie nicht zwingend zeitgleich zu den Hauptaufkommenszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs Fahrgäste des ÖPNV. Aufgrund der Wahlfreiheit wird jedoch ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot benötigt, da bspw. der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.

6.6 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung

- Der ausgeprägte Schrumpfungsprozess im MK wird dazu führen, dass innerhalb des Kreisgebiets zukünftig in Summe absolut weniger Wege zurückgelegt werden wird. Demgegenüber konnte festgestellt werden, dass die Pendelintensität in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat. Weniger Menschen legen demnach längere Wege zurück, was insgesamt zu einer Zunahme der Personenkilometer führen kann.
- Die Lage des Märkischen Kreises vor allem mit räumlicher Nähe zum Ruhrgebiet führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Dortmund als angrenzende Großstadt hat in den Märkischen Kreis hinein Bedeutung. Dortmund ist Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und somit auch wichtigster Arbeitsplatzstandort für den Märkischen Kreis. Auch nach Hagen bestehen wichtige Verflechtungen. Hagen hat mit seiner oberzentralen Bedeutung auch eine Versorgungsfunktion für den Märkischen Kreis. Die Anziehungskraft der Zentren wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen führen und zu einer weiterhin steigenden Verkehrsnachfrage auf diesen Relationen führen. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen, aber auch wegbrechende Bereiche und Unternehmungen, bestimmen maßgebend das zukünftige Mobilitätsverhalten und -nachfrage. Einen Bedeutungsüberschuss haben die Städte und Gemeinden im Norden gegenüber dem Süden. Der voranschreitende Strukturwandel und die aktuelle Krise bspw. in der Automobilbranche verstärken diesen Effekt. Zukünftig erscheinen verstärkte Pendelbeziehungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Bereich des Märkischen Kreis wahrscheinlich.
- Geplante Infrastrukturmaßnahmen, wie der Ausbau oder die Sanierung von Straßen und Brücken, werden das Verkehrsaufkommen beeinflussen. Die Sperrung der A45 bei Lüdenscheid seit Dezember 2021 hat bereits zu erheblichen Verkehrsverlagerungen geführt. Auch die zunehmende Verbreitung von Elektromobilität und autonomen Fahrzeugen könnte das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmuster im Kreis verändern.

- Lüdenscheid und Iserlohn haben aufgrund ihrer Größe eine sehr hohe Bedeutung für alle weiteren Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Beziehungen in Richtung der beiden Städte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.
- Wie dargestellt nimmt der Pkw nach wie vor eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Märkischen Kreis ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto aus. Der Führerschein ist in Regionen mit gutem ÖPNV längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.

Vor dem Hintergrund der dargestellten und teilweise gegenläufigen Entwicklungen ist davon auszugehen, dass kurz- und mittelfristig (ca. in den nächsten drei Jahren keine nennenswerte Veränderung bzgl. der Verkehrsentwicklung eintreten wird.

Eine darüberhinausgehende Prognose kann vor dem Hintergrund der Effekte, die mit

- dem Deutschlandticket und dessen Fortbestand,
- der schwierigen wirtschaftlichen Gesamtsituation (lokal und national),
- der unsicheren Entwicklung der Energiepreise,
- der Perspektive des autonomen Fahrens (kann einerseits Staus reduzieren oder neue Verkehrsbewegungen erzeugen) sowie der Möglichkeiten der Digitalisierung (z. B. Smart Traffic Management),
- ggf. getroffenen politischen Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen,
- der gesellschaftlichen Akzeptanz neuer Mobilitätsformen
- usw.

nicht seriös getroffen werden. Die zukünftige Verkehrsmengenentwicklung wird eine Kombination dieser Faktoren widerspiegeln. Sie hängt stark von den politischen Entscheidungen, der erzielbaren technologischen Fortschritten sowie von der Annahme der Angebote und individuellen Mobilitätspräferenzen ab.

Die Vorhaltung attraktiver ÖPNV-Angebote stellt jedoch für viele Menschen einen wichtigen Schlüssel für die gesellschaftliche Teilhabe sowie notwendige Grundvoraussetzung für die aktive Wahrnehmung des Arbeitsmarktes dar, insbesondere im Bereich der betrieblichen Ausbildung. Auch wenn der ÖPNV mit hohen Kosten verbunden ist, ist die Rolle im Sinne der volkswirtschaftlichen

Gesamt Betrachtung und für die Wertschöpfungskette im Märkischen Kreis als sehr hoch und wichtig einzuschätzen.

7 Maßnahmenkonzeption

Das ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis ist insgesamt als befriedigend zu bewerten. Bestehende Strukturen sind unter Berücksichtigung der im Anforderungsprofil definierten Standards sowie die Analyse des Bestandsangebotes zu optimieren und weiterzuentwickeln. Ebenso werden zielführende und kompatible Ideen der unterschiedlichen Beteiligungsphasen im Sinne eines verbesserten ÖPNV-Angebotes der Zukunft berücksichtigt. Mit der Maßnahmenkonzeption werden die wesentlichen Aufgaben zur Erreichung dieser Ziele beschrieben. In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen getrennt nach den verschiedenen Handlungsfeldern dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung
- Infrastruktur und Betrieb
- Fahrgastinformation und Marketing
- Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle
- Weitere Handlungsfelder

Es werden im Folgenden Maßnahmen und Prüfaufträge dargestellt:

Maßnahmen (M) sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und / oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitraum von fünf Jahren (2025 – ca. 2030) umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung einer Maßnahme setzt ein positives Ergebnis einer vorgelagerten Nachfrageabschätzung voraus. Diese wird aus verkehrlicher sowie wirtschaftlicher Sicht analysiert und detailliert bewertet.

Prüfaufträge (P) sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Potenzial-, Nachfrage- und / oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen. Prüfaufträge werden im Folgenden nicht monetär bewertet.

Für die nachfolgenden Maßnahmen und Prüfaufträge wurde eine Priorisierung vorgenommen. Die Einordnung gemäß nachfolgender Tabelle zeigt die jeweilige Einstufung nach Dringlichkeit und Relevanz. Dabei wurden folgende Kategorien verwendet: hohe Priorität (HP), mittlere Priorität (MP), niedrige Priorität (NP) und kontinuierlicher Prozess (K). Desweiteren ist die Priorisierung durch verschiedene Farben gekennzeichnet. Die Priorisierung wurde in Abstimmung zwischen Aufgabenträger, MVG und Gutachter entwickelt und berücksichtigt die aktuelle verkehrliche Dringlichkeit, die jeweilige Komplexität der Fragestellung, die ggf. notwendige Einbindung und das Mitwirken weiterer Akteure, notwendige zeitliche Vorläufe und aktuelle Kapazitäten sowie die zur Verfügung stehenden finanziellen Grundlagen.

Tabelle 40: Priorität der Maßnahmen und Prüfaufträge

Hohe Priorität (HP)	
Mittlere Priorität (MP)	
Niedrige Priorität (NP)	
Kontinuierlicher Prozess (K)	

G-1: Einführung einer Probephase bei Veränderungen im ÖPNV-Angebot	K
<p>Für künftige Erprobungen der im Folgenden beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV-Angebot ist generell eine Probephase vorgesehen, die in der Regel mindestens zwei Jahre dauern soll. Sie dient der Überprüfung der Akzeptanz von Veränderungen im ÖPNV-Angebot durch die Fahrgäste, aber auch der Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit der Änderungen.</p> <p>Mit der Probephase geht einher, dass bspw. neueinzurichtende Haltestelleninfrastruktur für den Probezeitraum noch nicht final/barrierefrei ausgebaut werden muss. Erst nach Beendigung des Probezeitraums und bei Fortführung des Angebots sind diese entsprechend den formulierten Anforderungen auszubauen.</p>	

7.1 Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Liniennetz, Fahrplan und Verknüpfung wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im NVP für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen linien- bzw. teilraumbezogen dargestellt. Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des NVP konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Diese Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum des Märkischen Kreises, aber auch auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume.

Aufbauend auf den Aussagen des Anforderungsprofils wird ein genereller Planungsansatz vorangestellt, der bei der Weiterentwicklung des Busnetzes und der Angebote zu berücksichtigen ist.

Netzweite Planungsgrundsätze
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Planung und Ausgestaltung der einzelnen Linien ist zukünftig darauf zu achten, dass es eine deutliche Unterscheidung zwischen schnellen, direkten Linien und Erschließungslinien gemacht wird. Zukünftig soll keine Vermischung der unterschiedlichen Charakteristika stattfinden. Das heißt,

langlaufenden Regionallinien sind auf möglichst direktem Linienweg zu führen. Mäandrierende Linienführungen und Schleifenfahrten, um Wohn- oder Gewerbegebiete zu erschließen, sind zu vermeiden und entsprechende Aufgaben Linien mit Erschließungsfunktion zuzuordnen.

- Eine fahrplantechnische Verquickung von erschließenden und verbindenden Linien ist an den definierten Verknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 4.3.5) umzusetzen.
- Analog zur Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.2.2) soll das Starke-Achsen-Prinzip sukzessive umgesetzt bzw. weiterentwickelt werden. Insbesondere für die Achsen und die Hauptverbindungen gilt: Gleichmäßiger und dichter Takt, qualitativ hochwertige Umsteigepunkte
- Bereits im vorangegangenen NVP wurde ein ITF-Prinzip für den Märkischen Kreis entwickelt. Dies ist (aufbauend auf den im Folgenden formulierten Planungen und Maßnahmen) zu aktualisieren und fortzusetzen. Anschlussprioritäten sind im Kapitel 7.1.2 dargestellt.
- Parallelbedienungen sind zu analysieren und zukünftig zu vermeiden, so existent. Viel mehr sind überlagernde Taktangebote zu entwickeln, wie es im Kapitel 4.3.4 definiert worden ist.

7.1.1 Nachfragedaten als dezidierte Planungsgrundlage

Für die Bewertung des bestehenden und für die Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes sind Nachfragedaten unabdingbar. Basisinformationen für die Analyse, für die Planung und auch für eine spätere Einnahmeaufteilung sind linienbezogene Nachfragezahlen und die Ein- und Aussteiger nach Haltestellen. Aus diesen Daten können wesentliche Grundinformationen zur Bedeutung der Linien (Bewertung der Angebotsqualität, Überbedienung, Unterbedienung) und der Haltestellen (z. B. im Zusammenhang mit den Ausstattungsstandards) abgeleitet werden.

Ist eine zeitlich differenzierte Nachfrage auf den Linien (z. B. nach Stunden-gruppen) vorhanden, können z. B. genauere Aussagen zu den Verkehrszeiten und dem entsprechenden Bedarf bzw. den vorzuhaltenden Kapazitäten getroffen werden. Aber auch die Detailplanung von Linien- und bedarfsgesteuerten Verkehren in Abhängigkeit der tageszeitlich sich verändernden Fahrgastnachfrage kann mit dieser Grundlage effizienter erfolgen. Insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs sind solche Detailinformationen zur Nachfrage relevant.

Entsprechende Daten sollen und können durch verschiedene Methoden erhoben werden. Hierzu zählen Ein- und Aussteigerzählungen in den Fahrzeugen mittels automatischer Fahrgastzählssysteme (AFZS)), manueller Haltestellen als Vollerhebung aller Fahrten, Stichprobenerhebungen mit der Festlegung von bestimmten Zeitintervallen sowie entsprechender Hochrechnung auf Tageswerte oder Nutzung von Bewegungsdaten aus bestehenden App-Anwendungen.

Für eine detaillierte Analyse der ÖPNV-Nachfrage und dem Abgleich mit dem vorhandenen Angebot sind die Quelle-/Ziel-Relationen der Fahrgäste von Bedeutung. Mit diesen Informationen können wesentliche Strukturen des Liniennetzes überprüft und überplant werden. Quelle-/Ziel-Relationen können bspw. über eine Haushaltsbefragung erhoben werden. Um Aussagen über die Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrszwecke treffen zu können, ist es hilfreich, die Wegezwecke der heutigen und potenziellen zu kennen. Daraus können weitere Potenziale für den ÖPNV abgeschätzt werden, auch dieses wird über eine Haushaltsbefragung ermittelt. Die Daten können in ihrer Weiterentwicklung dafür genutzt werden, um Maßnahmen für besondere Siedlungsformen (bspw. verdichtete Neubauquartiere, periphere Streusiedlungen, hochverdichtete Bestandsquartiere etc.) im Märkischen Kreis abzuleiten.

Vor diesem Hintergrund wird für den Märkischen Kreis folgender Prüfauftrag formuliert:

P-1: Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs	K
<ul style="list-style-type: none"> ■ Regelmäßige, standardisierte Aufnahme der Fahrgastnachfrage (bspw. mittels AFZS) zur Überprüfung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Qualität. Mit der Einrichtung eines umfassenden Fahrgastzählsystems werden die Voraussetzungen geschaffen, um relevante Nachfragedaten für die Analyse der Nutzung und Planung der Verkehre zu ermitteln und aussagekräftige Datengrundlagen zu erstellen für das Reporting und die Erfolgsmessung der Maßnahmen im NVP und zur Ableitung von Anpassungen und Veränderungen im Netz und Angebot. ■ Evaluation des ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs, zum Beispiel <ul style="list-style-type: none"> ▪ mit Untersuchung der Akzeptanz der Änderung im ÖPNV-Angebot bei Fahrgästen, ▪ mit Betrachtung der Auswirkungen bei der Einrichtung zusätzlicher Fahrten oder dem Einsatz größerer Fahrzeuge auf die Wirtschaftlichkeit der Linie insgesamt (ggf. auch auf weitere Linien bei Umlaufverbänden der eingesetzten Fahrzeuge) oder ▪ die Prüfung der Auswirkungen auf die Verständlichkeit und Systematisierung eines vertakteten Fahrtenangebotes (inklusive der Verknüpfungsmöglichkeiten). ■ Vor dem Hintergrund von zu erwartenden hohen Kosten, wird ein kooperatives Vorgehen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Erstellung der entsprechenden Untersuchungen als zielführend erachtet. 	

7.1.2 Verbesserung der Umsteigesituation

Für alle Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abgestimmt sein sollten. Daher sind Umsteigesituationen an den

Verknüpfungspunkten gemäß den definierten Umsteigezeiten des Anforderungsprofils (vgl. Kap. 4.3.5) beizubehalten bzw. zu optimieren (vgl. Kap 5.4). Die kontinuierliche Anpassung von Fahrplänen für einen optimalen Umsteigevorgang bleibt insbesondere vor dem Hintergrund der Fahrplanwechsel im SPNV Daueraufgabe.

M-1: Maßnahmen zur Sicherung der Anschlussqualität	K
<p>Hintergrund:</p> <p>Bei einem Umstieg zwischen den Angeboten im ÖPNV bzw. zwischen SPNV und ÖPNV sollen kurze Übergangszeiten vorhanden sein. Damit der Umstieg auch gewährleistet werden kann, sind Maßnahmen zur Anschlusssicherung zu treffen.</p> <p>Die Anschlusssicherung spielt eine entscheidende Rolle für die Effizienz und Zuverlässigkeit des Gesamtsystems. Sie bezieht sich auf die Fähigkeit des ÖPNV, eine reibungslose Verbindung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, sodass Fahrgäste pünktlich und ohne größere Wartezeiten ihr Ziel erreichen können. Es ist es von großer Bedeutung, dass unterschiedliche Betreiber über Schnittstellenkommunikation die Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsträgern sicherstellen.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ziel ist die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität im ÖPNV im Märkischen Kreis auf Basis der im Anforderungsprofil definierten Umsteigezeiten (vgl. Kapitel 4.3.5) an allen Wochentagen. ■ Grundlage für die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität bilden Echtzeitdaten, welche mit Hilfe RBL/ITCS (Intermodal Transport Control System) bereitgestellt werden können. ■ Darstellung der Anschlusssicherung im Fahrplan unter Berücksichtigung der Anschlussprioritäten. ■ Nutzung der Echtzeitdaten im Busverkehr für die Umsetzung von Anschlusssicherungsmaßnahmen. ■ Umsetzung eines Konzeptes zur Gewährleistung der Anschlusssicherung an ausgewählten Verknüpfungspunkten zur Sicherstellung des Anschlusses der letzten Fahrtmöglichkeiten eines Betriebstages. ■ Prüfung der Verbesserung von Anschlüssen an relevanten Umsteigepunkten. ■ Neben den bestehenden Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an allen Verknüpfungspunkten (auch Bus/Bus) sind die IST-Daten auch direkt am Arbeitsplatz des Fahrpersonals bereitzustellen. Es muss dabei sichergestellt sein, dass das Fahrpersonal zur Anschlusssicherung die Ankunftszeiten der jeweiligen Anschlüsse in Echtzeit auf die Busdrucker oder auf geeignete andere Endgeräte übermittelt bekommt. 	

<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten möglich und dadurch Reisezeitverkürzung ■ Gewährleistung von verlässlichen Anschlüssen
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kontinuierliche Optimierung und Weiterentwicklung bereits bestehender Ansätze

Da verschiedene Linien an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen. Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht, welche Anschlusspriorität bei der Fahrplangestaltung von Bedeutung ist. Dargestellt sind ausschließlich Buslinien, die mehr als einen Verknüpfungspunkt bzw. Verknüpfungen in verschiedene Richtungen aufweisen:

M-2: Anschlusspriorität	K
<p>Hintergrund:</p> <p>Eine Linie, die mehrere Verknüpfungspunkte bedient, kann unter Umständen nicht bei allen Verknüpfungspunkten einen Anschluss auf weitere Linien herstellen. Die hier dargestellten Prioritäten beziehen sich auf Hin- und Rückrichtung.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Grundlagen für die Bildung der Anschlussprioritäten sind gewachsene Umsteigebeziehungen, aber insbesondere auch Nachfragepotenziale auf einer Umsteigerelation (z. B. Pendlerdaten). Zu beachten sind daneben weitere Fahrtmöglichkeiten und Taktfolgen der Linien. ■ In der Regel ist die Priorität auf eine schnelle Verbindung ausgerichtet, daher wird bei alternativen Verbindungen auf einer Relation mit einer Verknüpfung zwischen zwei Buslinien oder einer Buslinie und dem SPNV der Verknüpfung zum SPNV in der Anschlusspriorität Vorrang gewährt, wenn dadurch eine kürzere Fahrzeit erzielt werden kann. ■ Für die Herstellung möglichst vieler geeigneter Anschlussbeziehungen sind die weiteren Prioritätsstufen in der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen, sofern dies eine wirtschaftliche Planung der Linien zulässt. 	

■ Die dargestellten Anschlussprioritäten beziehen sich auf den (Takt-) Fahrplan montags bis freitags. Gegebenenfalls sind in den übrigen Verkehrszeiten alternative Verknüpfungen auf den genannten Verbindungen vorzunehmen, wenn die genannten Linien zu diesen Zeiten in anderen Zeitlagen verkehren.

von Linie	auf Linie	Verknüpfungspunkt	Verbindung	Priorität
S1	S3	Iserlohn Bf.	Lüdenscheid - Altena - Iserlohn - Menden	1
S1	RB 25	Lüdenscheid Bf.	Iserlohn - Altena - Lüdenscheid - Kierspe - Meinerzhagen - Köln	2
S1	RE16/RB91	Altena Bf.	Iserlohn – Nachrodt – Altena – Werdohl – Plettenberg – Siegen	3
S2	RB 25	Lüdenscheid Bf.	Plettenberg - Werdohl - Lüdenscheid - Kierspe - Meinerzhagen - Köln	1
S2	RE 16 / RB 91	Werdohl Bf. oder Plettenberg Bf.	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg - Siegen	2
S2	RB 52	Lüdenscheid Bf.	Plettenberg - Werdohl - Lüdenscheid - Hagen	3
S3	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Menden - Balve - Neuenrade	1
1	RE 16 / RB 91	Iserlohn Bf.	Menden - Hemer - Iserlohn - Hagen	1
1	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Hemer - Menden - Balve - Neuenrade	2
1	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Hemer - Menden - Fröndenberg - Unna	3
1	S1	Iserlohn Bf.	Menden - Hemer - Iserlohn - Altena - Lüdenscheid	4
1	RE16/ RB91	Letmathe Bf. bzw. Hohenlimburg Bf.	Iserlohn – Letmathe – Hagen	5

13	RB53	Iserlohn Stadtbahn- hof	Hemer – Iserlohn – Dort- mund	1
13	RE16/ RB91	Iserlohn Stadtbahn- hof	Hemer –Iserlohn – Hagen	2
13	S3	Iserlohn Stadtbahn- hof	Hemer – Sümmern-Rom- brock	3
33	S1	Altena Bf.	Hemer - Altena - Lüden- scheid	1
33	RE 34 / RB 91	Altena Bf.	Hemer - Altena - Letma- the - Hagen	2
33	RE 34 / RB 91	Altena Bf.	Hemer - Altena - Werdohl - Plettenberg - Siegen	3
33	S1	Altena Bf.	Hemer - Altena - Nach- rodt - Iserlohn	4
33	1	Hemer Westig Zep- pelinstr.	Menden - Hemer - Altena	5
33	1	Hemer Westig Zep- pelinstr.	Iserlohn - Hemer - Altena	6
54	RE 16 / RB 91	Plettenberg Bf.	Herscheid - Werdohl - Altena - Letmathe - Ha- gen	1
54	RB 52	Lüdenscheid Bf.	Herscheid - Lüdenscheid - Hagen	2
54	S1	Lüdenscheid Sauer- feld ZOB	Herscheid - Altena - Iser- lohn	3
54	RB 25	Lüdenscheid Bf.	Plettenberg - Herscheid - Meinerzhagen - Köln	4
60	S2	Werdohl Bf.	Neuenrade - Werdohl - Lüdenscheid	1
60	RE 16 / RB 91	Werdohl Bf.	Neuenrade - Werdohl - Altena - Letmathe - Ha- gen	2

60	RB 54	Neuenrade Bf.	Werdohl - Neuenrade - Menden - Fröndenberg	3
70	S2	Plettenberg Grünestr. ZOB	Attendorn - Plettenberg - Werdohl - Lüdenscheid	1
70	54	Plettenberg Grünestr. ZOB	Attendorn - Herscheid - Lüdenscheid	2
134	S1	Lüdenscheid Sauerfeld oder Christuskirche	Halver - Lüdenscheid - Altena - Iserlohn	1
134	S2	Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	Halver - Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	2
134	54	Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	Halver - Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	3
134	RB 25	Oberbrügge Bahnhof	Halver - Oberbrügge - Meinerzhagen - Köln	4 ⁴¹
Neue Linie Iserlohn-Neuenrade	RE 16	Iserlohn Bf.	Neuenrade – Iserlohn – Letmathe – Hagen	1
Neue Linie Iserlohn - Neuenrade	1	Iserlohn Bf.	Neuenrade – Iserlohn – Hemer – Menden	2
Verlängerte Linie 2	RB 53	Iserlohner Heide	Hemer – Schwerte – Dortmund	1
Beteiligte: <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL 				
Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Kontinuierliche Optimierung und Weiterentwicklung bereits bestehender Ansätze 				

⁴¹ Prüfauftrag (in Kombination mit den netzweiten Planungsgrundsätzen gemäß Kapitel 7.1 und der Weiterentwicklung des ITF des MK) für eine höhere Anschlusspriorität der Linie 134 zum SPNV am Bahnhof Oberbrügge.

7.1.3 Optimierte Andienung von Gewerbegebieten

P-2: Prüfauftrag – Verbesserte Bedienung von Gewerbegebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten	MP
<p>Hintergrund:</p> <p>Die Bedeutsamkeit der Gewerbestandorte für den MK und die Region wurde im Kapitel 3.2.3 dargestellt. Gewerbegebiete werden durch ÖPNV-Fahrten zu Zeiten angedient, die nicht zwangsläufig auf die Bedürfnisse der Arbeitnehmenden oder auf die jeweils herrschenden Schichtzeiten abgestimmt sind, da die Buslinien in ihrem weiteren Verlauf andere Aufgaben übernehmen. Gewerbegebiete bergen jedoch hohes Fahrgastpotenzial für den ÖPNV. Erklärtes Ziel ist es, die Zahl der regelmäßigen ÖPNV-Nutzenden durch einen Maßnahmenmix zu erhöhen.</p>	
<p>Planungsansätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Analyse der Lage von Industrie- und Gewerbegebieten zum ÖPNV-Netz und Angebot unter Einbezug der Wohnstandorte der Beschäftigten ■ Erhöhung der ÖPNV-Nutzung durch Ausweitung des Jobtickets: Im Vorfeld sind Gespräche mit den Gewerbetreibenden zu führen, in welchem sowohl ein höherer Kenntnisstand über die Struktur der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie deren Wohnorte zu gewinnen ist, aber auch für etwaige Vorteile einer verbesserten ÖPNV-Bedienung geworben werden muss. Die Aspekte Reduzierung der betrieblichen und persönlichen Mobilitätskosten sowie eine verbesserte Erreichbarkeit des Betriebes (erweiterte Möglichkeit der Personalgewinnung) sollten hierbei im Vordergrund stehen. Hierbei sollte ein kooperatives Vorgehen der verschiedenen Akteure (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und IHK/Wirtschaftsförderung) erfolgen. Hierdurch mögliche Etablierung eines Netzwerks „Unternehmen und Mobilität“ und Aufteilung von Aufgaben und Kosten. Der Prüfauftrag steht damit in engem Zusammenhang mit dem Prüfauftrag FVM-3 (dem Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements). ■ Detailuntersuchung und Potentialabschätzung in Bezug auf eine gesonderte Berücksichtigung der Belange der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Fahrplanausgestaltung zu Industrie- u. Gewerbestandorten im MK und ggf. Entwicklung spezifischer Bedienungsangebote für diese Standorte (ggf. KI-gesteuerte dynamische Linienwege zu entsprechenden Verkehrszeiten) durch die Verkehrsunternehmen. ■ Klassischer Prüfansatz: Frühangebote sowie deutliche Taktverdichtung zu Arbeitsbeginn und -ende, bzw. zu Schichtzeiten; ausgedünnte bzw. keine Bedienung zu allen anderen Zeiten, bspw. für Gewerbegebiet Rosmart (Altena) 	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Detailuntersuchung zu einer möglichen Schleifenfahrt im Gewerbegebiet Heedfeld-Süd oder Anbindung durch bzw. über die Linie 88
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Hinzugewinnen von zusätzlichem Fahrgastpotenzial ■ Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV in den Verkehrsspitzen
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Arbeitgeber, IHK, Wirtschaftsförderung
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Langfristige Umsetzung

P-3: Prüfauftrag – Bedienung Rummenohl - Heedfeld	HP
<p>Hintergrund:</p> <p>Rückmeldungen der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen Bedienung des Abschnitts Rummenohl – Heedfeld, ggf. in Kooperation mit der Hagener Straßenbahn im Anschluss an die RB52, um eine direkte Verbindung zwischen Hagen und den Gewerbegebieten nördlich von Lüdenscheid und Schalksmühle herzustellen. Bisher bestehen hier Angebotslücken trotz großer Firmen (sowie geplanter Erweiterung) mit entsprechender Nachfrage.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ableitung von Handlungsoptionen für die Linie 87, 88, 89 und ggf. neuen Linienangeboten ■ Prüfung einer möglichen Schleifenfahrt durch das Gewerbegebiet Ramsloh ■ Prüfung von Beschleunigungsmöglichkeiten der Linie 87 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum MIV 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, MVG, Hagener Straßenbahn, Städte und Gemeinden 	
<p>Umsetzung:</p>	

- Kurzfristige Bearbeitung der konzeptionellen Fragestellungen, mittelfristige Umsetzung

7.1.4 Erhöhung des Bedienungsangebotes zur Verbesserung der Bedienungsqualität

Im Rahmen der Angebotsanalyse wurde für einige Verbindungen in der Region ein Abweichen im Status quo von der geforderten Bedienungsqualität festgestellt. Aufgrund der relationsbezogenen Betrachtungsweise können Mängel mit geringfügigem Aufwand und linienbezogenen Maßnahmen behoben werden. In der nachfolgenden Darstellung werden die entsprechenden Relationen dargestellt, bei denen ein Abweichen ermittelt wurde. Es werden im Folgenden Maßnahmen zur Ausweitung des Angebots formuliert. Bei positivem Ergebnis einer vorgelagerten Nachfrageabschätzung durch die Verkehrsunternehmen sind die entsprechenden Angebotsausweitungen umzusetzen.

P-4: Verdichtung des ÖPNV-Angebots auf ausgewählten Linien			HP
Hintergrund:			
Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 4.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 5.2			
Planungsansatz:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausweitung des Bedienungsangebotes auf den dargestellten Linien zur Erfüllung des definierten Bedienungsstandards ■ Verbesserung ausgewählter Relationen vor dem Hintergrund erwart- und hebbarer Fahrgastpotenziale 			
Linie	Abschnitt (bei Angabe FP richtungsunabhängig)	Tag	Anzahl zusätzlicher Fahrten
S1	Lüdenscheid - Iserlohn	Mo-Fr	2 FP (zwischen 20.00 – 22.00)
1	Letmathe - Menden	Mo-Fr	1 FP (4.10 ab Letmathe, 4.49 ab Menden)
	Menden - Hemer	So	1 Fahrt (9.00 ab Menden)
27 ⁴²	Fröndenberg – Unna	Mo-Fr	Verlängerung sämtlicher Fahrten von Fröndenberg nach Unna oder Umsetzung Schnellbus (vergleiche 7.1.5 Planungsansatz 2)
	Menden – Unna		2 FP (zwischen 20.00 – 23.00)

⁴² Maßnahmen zur Linie 27 sollen frühzeitig und in enger Abstimmung mit der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH getroffen werden, da Linien des Kreis Unna auf die Linie 27 fahrplantechnisch ausgerichtet sind.

	Menden – Unna	Sa	3 FP (1 früh und 2 spät)
33	Hemer - Altena	So	6 FP (60-Minuten-Takt am So)
37	Lüdenscheid - Iserlohn	Sa	1 FP (zwischen 21.00 – 22.00)
	Altena - Iserlohn	Sa	4 FP (zwischen 15.00 – 23.00 - Kurzläufer nach Iserlohn verlängern)
46	Lüdenscheid, Baukloh - Lüdenscheid Ev. Friedhof	Mo-Sa	14 FP Mo-Fr sowie 9 FP Sa (durchgängiger 30-Minuten-Takt)
57	Schalksmühle - Hagen	Mo-Fr	1 FP (zwischen 4.00 – 05.00)
		Sa	7 FP (60-Minuten-Takt am Sa)
84	Kierspe - Halver	Mo-Fr	1 FP (zwischen 04.00 – 06.00) 3 FP (zwischen 08.00 – 11.00 – Linie ab Kierspe beginnen bzw. bis Kierspe verlängern) 2 FP (zwischen 20.00 – 23.00, Spätverkehr etablieren)
		Sa	4 FP (60-Minuten-Takt am Sa sowie Spätangebot)
		So	4 FP (120-Minuten-Takt am So)
87	Lüdenscheid - Schalksmühle	Sa	1 Fahrt (zwischen 6.00 – 07.00)
R61 ⁴³	Valbert - Attendorn	Mo-Fr	7 FP (60-Minuten-Takt, 120-Minuten-Takt SVZ)
		Sa	7 FP (60-Minuten-Takt)
539	Wiblingwerde – Hagen (Regenbogenschule)	Mo-Fr	6 FP (60-Minuten-Takt, 120-Minuten-Takt SVZ)
	So Wiblingwerde – Hagen (gesamt)	Sa	6 FP (60-Minuten-Takt, 120-Minuten-Takt SVZ)
		So	2 FP (120-Minuten-Takt)
<p>Zusätzliche Prüfaufträge:</p> <p>Bei folgenden Prüfaufträgen handelt sich um keine ablesbaren Mängel, die aus den Anforderungen entstehen, sondern stellen vielmehr zu prüfende Ansätze vor dem Hintergrund des Beteiligungsprozesses dar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erweiterung sämtlicher Fahrtenangebote der Linie 86 zum Busbahnhof Breckerfeld, für reguläres stündliches Angebot zwischen Schalksmühle und Breckerfeld (auch am Wochenende) 			

⁴³ In Abstimmung und Kooperation mit dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS). Gemäß Entwurf Nahverkehrsplan 2025+ für den Kreis Olpe ist für die R61 ein 60-Minuten-Takt in der NVZ und SVZ (TaxiBus zur SVZ) zwischen Attendorn ZOB und Meinerzhagen/ZOB mit Solo- oder Kleinbus vorgesehen (S.114)

→ Bedarf Abstimmung mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis auch zur Finanzierungsfrage sowie Kooperation vor dem Hintergrund vergleichbarer Zielsetzungen des Ennepe-Ruhr-Kreis (Anbindung an Rummenohl z. B. über eine Verlängerung der Linie 570 oder die Anbindung an Dahlerbrück mit einer direkteren Führung der Linie 86 ab Breckerfeld)

- Erweiterung des Fahrtenangebots der Linie 55 für einen durchgängigen 120-Minuten-Takt zwischen Halver und Wipperfürth an allen Wochentagen
→ Bedarf Abstimmung mit dem Oberbergischen Kreis auch zur Finanzierungsfrage.
- Erweiterung des Fahrtenangebots der Linie WB-336 für einen durchgängigen 120-Minuten-Takt zwischen Balve und Sundern an allen Wochentagen
→ Bedarf Abstimmung mit dem Hochsauerlandkreis auch zur Finanzierungsfrage⁴⁴.
- Einrichtung von Sonderverkehren bzw. zusätzlichen Fahrtenangeboten auf der Linie 85 (Halver-Schulzentrum – Schalksmühle-Rathausplatz) zu Veranstaltungszeiten bspw. Halveraner Herbst, Kirmes etc.)
- Die Linie 86 (Schalksmühle-Rathausplatz – Breckerfeld-Busbahnhof) verkehrt ab Schalksmühle-Rathausplatz samstags zwischen 7.26 Uhr und 21.26 Uhr im Stundentakt. Von 7.26 Uhr bis 14.26 Uhr bis Reeswinkel, danach stündlich bis 21.26 Uhr nur bis Rotthausen. Die Prüfung zur Verlängerung der Fahrten bis Reeswinkel auch für die Zeit von 14.26 Uhr bis 21.26 Uhr soll erfolgen. Analog gilt der Prüfungsauftrag für eine Verlängerung nach Reeswinkel auch für die Fahrten am Sonntag.

Umsetzungsperspektive:

Umsetzung zum jeweiligen Fahrplanwechsel nach positiver Potenzialabschätzung

⁴⁴ Entstehende Mehrleistungen stehen aktuell (Stand 04/24) nicht im Fokus der Planungen des HSK. Eine notwendige Kofinanzierung kann seitens des HSK aktuell nicht zugesagt werden.

7.1.5 Umsetzung eines ausgeweiteten Schnellbusnetzes im Märkischen Kreis

P-5: Maßnahmenpaket - Schnellbusnetz	NP
<p>Hintergrund:</p> <p>Bereits heute existieren mit der S1, S2 und S3 bedeutsame Schnellbuslinien, die auf nachfragestarken und schienenfernen Korridoren für ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis Sorge tragen. Im Rahmen der Beteiligung der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen sowie der Bürgerinnen und Bürger wurde deutlich, dass ein deutlich ausgeweitetes Angebot mit Schnellbusangeboten, bis zu kreisweiten Direktangeboten, Wunsch und Anliegen der verschiedenen Planungspartnerinnen und -partner ist.</p> <p>Darüber hinaus wurden mit dem Gutachten des ZRL (Integriertes Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe) verschiedene potenzielle Schnellbuskorridore entwickelt, die hier berücksichtigt werden sollen.</p> <p>Insgesamt ist zu prüfen, ob mit einem erweiterten Schnellbusangebot im MK eine eigene Produktkategorie Schnellbus (mit eigenen Premium-Fahrzeugen und besonderen Ausstattungsstandards) umsetzen möchte. Hiermit kann eine eigene Vermarktungsstrategie (vgl. 4.1.10) einhergehen, würde aber zu Effizienzverlusten im Fahrzeugeinsatz führen.</p>	
<p>Planungsansatz 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfauftrag zur Einführung einer Schnellbuslinie zwischen Meinerzhagen – Lüdenscheid – Hagen (gemäß Gutachten ZRL), mit möglichen unterschiedlichen Linienverläufen (Nutzung der A45 und zentral durch Lüdenscheid oder durch das Volmetal, Lüdenscheid-Brügge und Schalksmühle) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorteile: Umsteigefreie Relation zwischen Meinerzhagen und Hagen sowie Zusatzangebot zum SPNV für zwei Fahrten pro Stunde auf der Relation; Wiederaufnahme und Berücksichtigung des Prüfauftrags des vorangegangenen NVP zur Einführung von Expressfahrten zwischen Schalksmühle und Lüdenscheid; hochwertige Ergänzung zum derzeit (Stand 12/2024) nicht zuverlässigen SPNV-Angebot ▪ Risiken: Schienenparallelität; Nutzung der Autobahn mit entsprechender Problematik bei Stausituationen etc.; ggf. ausbleibende Fahrtzeitgewinne bei Führung durchs Volmetal; Finanzierung ▪ Betroffene Linien: RB25/RB52 (teilweise Parallelität des Schnellbus zum SPNV), Linie 57 (Hagen – Schalksmühle), Linie 58 Kierspe – Lüdenscheid sowie ehemalige Linie 59 	
<p>Planungsansatz 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Entwicklung eines durchgehenden Schnellbusangebots zwischen Unna – Menden – Altena – Iserlohn – Lüdenscheid und etwaiger Erweiterung nach 	

Herscheid (gemäß Gutachten ZRL) oder Wipperfürth und Kürten (vgl. hierzu auch P-10).

- Vorteile: Schaffung einer kreisweiten (und darüber hinaus) durchgehenden Schnellbusverbindung („Sauerland-Schnellbus“) zwischen zentralen Städten im Linienvorlauf sowie einer Querverbindung zwischen den bestehenden SPNV-Linien; ggf. Förderfähigkeit
- Risiken: Hohe Einflussnahme auf Bestandslinien und ggf. notwendige Integration des Angebots in Schnellbuslinie;
- Betroffene Linien: S1, S3, 27, 54

Planungsansatz 3:

- Einrichtung einer Schnellbuslinie Lennep – Radevormwald – Halver – Lüdenscheid
 - Vorteile: Neues Direktangebot zwischen Mittel- und Oberzentren; Kreisübergreifender Schnellbus für zwei Landkreise und eine kreisfreie Stadt; SPNV-Anschluss in Lennep (RE 47 und S 7); Fördermöglichkeit
 - Risiken: sehr langer Linienweg und damit Verspätungsanfälligkeit; Gewährleistung eines ÖPNV-Angebots von ggf. nichtmehr erschlossenen Bereichen durch Linienneuorganisation
 - Betroffene Linien (im MK): 47 (Lüdenscheid – Brügge – Ostendorf), 55, WB134, 58 (Lüdenscheid – Schlade), 85 (Halver – Oeckinghausen – Schalksmühle)

Planungsansatz 4:

- Einrichtung einer Schnellbuslinie Oberes Volmetal (insbesondere für Meinerzhagen, Kierspe, Halver, Schalksmühle (die optionale Einbindung Herscheids ist zu prüfen)) mit der Universitätsstadt Siegen; ggf. Zwischenhalt in Olpe
 - Vorteile: Neues Direktangebot und als grenzübergreifender Schnellbus; deutliches Potenzial zur Verbesserung der Reisezeit im ÖV auf dieser Relation (ca. 50 Minuten MIV (Kierspe) ggü. ca. 3 Stunden im ÖV), Fördermöglichkeit als landesbedeutsame Linie
 - Risiken: sehr langer Linienweg und damit Verspätungsanfälligkeit, mindestens abschnittsweise Führung über Autobahn notwendig

Planungsansatz 5:

- Prüfung zur Einrichtung von Schnellfahrten zwischen Lüdenscheid – Herscheid – Plettenberg im Verlauf der heutigen Linie 54
 - Vorteile: verbesserte Angebotsoption für unterschiedliche Ansprüche im Bedienungskorridor (direkt oder erschließend) und Hebung von Fahrgastpotenzialen

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risiken: ggf. wenig Beschleunigungspotenzial im Streckenverlauf ▪ Betroffene Linien (im MK): 54, 254
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ siehe jeweilige Vor- und Nachteile
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis und Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristige Abarbeitung der zu prüfenden Sachverhalte, langfristige Umsetzung der Planungen bei positivem Prüfergebnis

7.1.6 Neupositionierung von Linienangeboten im nördlichen Bereich des MK (Hemer, Iserlohn, Menden)

P-6: Maßnahmenpaket - Nordbereich	HP
<p>Hintergrund:</p> <p>Bereits im vorangegangenen NVP wurden umfangreiche Maßnahmen für den nördlichen Bereich des MK formuliert, deren Umsetzung aufgrund des Pandemiegeschehens zurückgestellt wurden.</p> <p>Eine identische Wiederaufnahme der Maßnahmen wird als nicht zielführend erachtet, da sich sowohl die Rahmenbedingungen (Fahrgastnachfrage, Städteentwicklung, Gewerbeflächen- und Arbeitsmarktentwicklung, Kostensituation etc.) wie auch die Annahmen zur Wirksamkeit der seinerzeit formulierten Maßnahmen sich geändert haben.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass viele Linien im Nordraum miteinander verkehrlich verknüpft sind, ist es nicht zielführend Einzelmaßnahmen und Veränderungen für einzelne Linien zu formulieren, da bspw. die Veränderung von Linienwegen fast immer notwendige Veränderungen und Kompensationen bei anderen Linien nach sich ziehen. Insoweit werden im Folgenden einzelne Planungsansätze dargestellt, die im Rahmen einer ganzheitlichen Überplanung des nördlichen Bereichs vor dem Hintergrund kommunaler und regionaler Wünsche zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots, im Detail geprüft werden müssen.</p> <p>Die Erhöhung von Taktangeboten oder eine zeitliche Ausweitung des Angebots gemäß Maßnahme M-2 wird hier nicht erneut aufgegriffen, auch wenn diese zum Teil dem Städtedreieck Hemer, Iserlohn, Menden zuzuordnen sind.</p>	

Planungsansatz 1:

- Prüfung zur Einführung einer innerstädtischen Ringbuslinie in Iserlohn (Linie SR 1)
 - Vorteile: Schaffung einer zusammenhängende Direktverbindung zwischen den wichtigsten Arealen, Schulstandorten und Entwicklungsgebieten in Iserlohn (z. B. Stadtbahnhof, Schillerplatz, Wohnen am Teutoburger Platz/Hänsel-Textil, Rathaus, Seilersee, Hemberg, Nußberg und weitere). Gegebene Möglichkeit zur generellen Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs in Iserlohn, durch Übernahme von bestehenden Aufgaben einzelner Linien durch die SR 1, bspw. Linie 11 und 12 (Hemberg – Nußberg – Dördel – Stadtbahnhof – Stadtzentrum).
 - Risiken: ggf. schwächere und ungleichmäßig verteilte Fahrgastnachfrage aufgrund von Reisezeitnachteilen gegenüber Radiallinien im Gesamtverlauf der Linie. Betrieblichen Instabilität und schwierigere Vereinbarkeit von Anschlussanforderungen, die sich mit zunehmender Linienlänge ergeben. Zusatzkosten.
 - Betroffene Linie: gesamter Stadtverkehr Iserlohn insbesondere aber Linien 11, 12 und 13

Planungsansatz 2:

- Prüfung zur Beschleunigung der Linie 13 in Iserlohn für ein verbessertes und beschleunigtes Fahrtangebot zwischen Iserlohn und Hemer sowie
- Einkürzung des Linienwegs der Linie 13 in Hemer (Linie endet am ZOB anstatt Sauerlandpark)
- Prüfung des Fahrgastpotenzials für eine Erweiterung des Fahrplangebotes für einen durchgängigen 30-Minuten-Takt in HVZ und NVZ auf der Linie 13
 - Vorteile: Verbesserte Betriebsstabilität und kürzere Reisezeit zwischen Iserlohn und Hemer. Deutliche Attraktivitätssteigerung bei 30-Minuten-Takt
 - Risiken: nur randliche Erschließung des Areals Seilersee in Iserlohn durch Linie 13 (Haltestelle Schleddenhof). Notwendigkeit zur Andienung des Sauerlandparks durch Alternativlinie (Vorschlag Linie 3). Ggf. Kapazitätserweiterung der Linien 14 und 22 für den Bedienungsabschnitt der Hindenburgstr./Goethestr. (Haltestelle Schillerplatz bis Arbeitsgericht). Deutliche Zusatzkosten bei Takterweiterung.
 - Betroffene Linie: Linie 3, 14 und 22

Planungsansatz 3:

- Verlängerung der Linie 2 bis zum SPNV-Haltepunkt Iserlohner Heide (Vorzugsvariante, insbesondere der Stadt Hemer) oder alternativ zum SPNV-Haltepunkt Kalthof in der HVZ

- Vorteile: Verbesserte Anbindung des Gewerbebereichs Rombrock an den SPNV, verbesserte und direkte Anbindung Hemer Landhausen an den SPNV
- Risiken: Zusatzkosten für Erweiterung des Linienwegs.
- Betroffene Linien: -

Planungsansatz 4:

- Verdichtung des Taktangebots der Linie 17 zur Friedenseiche
 - Vorteile: nachfrage- aber auch angebotsorientier Ausbau des Angebots
 - Risiken: Zusatzkosten, ggf. nicht ausreichende Annahme des Angebots

Betroffene Linien: ALF4, 218

Planungsansatz 5:

- Einführung einer neuen Stadtbuslinie in Menden (Linienweg: Auf der Heese - Lendringens Bahnhof - Breukerskamp - Battenfeld - Bahnhof - Walburgiskirche - Platanenweg - Schwitten Sparkasse - Franz-Lehar-Str. - Wehrschau (Wiederaufnahme und Anpassung der Maßnahme gemäß Vorgänger-NVP)
 - Vorteile: Ergänzendes Angebot zur Linie R44 (des Kreis Soest) die den Ortsteil Schwitten in der Regel nur über die Haltestellen an der B 7 erschließt. Hierdurch deutlich verbesserte Anbindung des Ortsteils Schwitten, mit verbesserter ÖPNV-Tiefenerschließung. Einsparpotenzial auf der Linie 22 zur Nutzung in anderen Bereichen.
 - Risiken: Vor einer Umsetzung sind eine umfassende Erhebung der Fahrgastnachfrage und des Fahrgastpotenzials sowie eine detaillierte Planung des Angebots im Doppelkorridor notwendig
 - Betroffene Linien: 22, R44
 - Unter Beteiligung des Kreis Soest bei Umsetzung

Planungsansatz 6:

- In Abhängigkeit des Prüfungsergebnisses des Planungsansatzes 5, ergibt sich die Möglichkeit die Linie 22 nezugestalten. Zu prüfen ist, ob die Linien mit einem veränderten Linienverlauf das Gewerbegebiet Hämmer erschließen kann und im weiteren Linienverlauf Aufgaben der Linie 27 in Böisperde übernehmen kann.
 - Vorteile: Verbesserte Anbindung der Gewerbe- bzw. Industriegebiete Holzener Str. und Hämmer in Menden. Übernahme eines Linienwegs der Linie 27 in Menden Böisperde, im Sinne eines durchgängigen 30-Minuten-Taktes auf einem vereinheitlichten Linienweg der Linie 27.

- Risiken: Neuausrichtung und notwendige Neubewertung bestehender Fahrgastströme
- Betroffene Linien: 21, 27
- Prüfung von weiteren verkehrlichen Fördermöglichkeiten für eine optimierte Anbindung des Mobilitäts-Hubs

Planungsansatz 7:

- Einkürzung des Linienwegs der Linie 3 (nur von Hemer ZOB über Stephanopel und Hüingsen nach Frönsberg) bei gleichzeitiger Neuentwicklung einer eigenen Linien Iserlohn – Westig – Bredenbruch – Frönsberg
 - Vorteile: Verbesserte Betriebsstabilität und optimierte Fahrplanentwicklung möglich. Verbesserte Anbindung der jeweiligen Ortsteile an Iserlohn und an Hemer
 - Risiken: Neuausrichtung und notwendige Neubewertung bestehender Fahrgastströme, Zusatzkosten, ggf. begrenztes Nachfragepotenzial
- Betroffene Linien: 33

Planungsansatz 8:

Im Stadtverkehr Iserlohn bestehen aus Sicht der Stadt Iserlohn und seiner Einwohner Defizite bzgl. der Erschließung und Bedienungshäufigkeit einzelner Stadtbereiche. In einer Überplanung sind (unter Beachtung des Planungsansatz 1 und etwaiger Auswirkungen bei Umsetzung) unter anderem folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Prüfung zum Einsatz bedarfsgesteuerten Angebotsformen in weniger verdichteten Stadträumen und zu Randzeiten (vgl. auch 7.1.10)
- Insgesamt verbesserte ÖPNV-Erschließung der Iserlohner Gewerbegebiete (vgl. auch 7.1.3)
- Überprüfung und ggf. Ausweitung des Bedienungsangebots insbesondere in der SVZ
- Ausgeweitetes Bedienungsangebot Linie 6 (insbesondere spätere Fahrten)
- Überprüfung und ggf. Anpassung der Linienverläufe der Linien 14 und 22 (siehe auch Planungsansätze 2 und 4)
- Prüfung einer durchgehenden Direktverbindung von Süden/Westen über den Stadtbahnhof zum Areal Seilersee (nach Hemer)
- Verbessertes Bedienungsangebot für den neuen Schillerplatz (siehe auch Planungsansatz 1)

Planungsansatz 9:

Im Stadtverkehr Menden besteht Überplanungsbedarf hinsichtlich des Bedienungsangebots für einzelne Stadtbereiche. Die Linien des Mendener Stadtverkehrs sind bezüglich ihres Linienwegs, ihrer Bedienungshäufigkeit und insbesondere auch in ihrer Verknüpfungsfunktion an den Haltestellen Battenfeld (Linie 1 nach/aus Iserlohn) sowie am Bahnhof Menden (RB54) zu überprüfen.

Planungsansatz 10:

Fahrplankoordination der Linie 9 (Hagen – Iserlohn) sowie der Linie 537, sodass ein annähernder T30 in Hagen entsteht (bislang fährt die 9 teilweise kurz nach der 537 und es entstehen längere Zeiten ohne Angebot)

Planungsansatz 11:

Vor dem Hintergrund vieler Veränderungen (strukturell und verkehrlich) in den letzten Jahren ist das Teilnetz Iserlohn Letmathe generell hinsichtlich seiner Wirksamkeit und seines Fahrgasterfolgs zu prüfen und ggf. umzustrukturieren.

Planungsansatz 12:

Durchbindung der Linie 5 bis Schwerte und dortige Verknüpfung mit den weiteren Angeboten, um die heutige unattraktive Brechung der Linie in Ergste zu vermeiden und um eine effizientere Einsatzplanung zu ermöglichen.

Eine etwaige Umsetzung findet nur in enger Absprache mit dem Kreis Unna und der VKU statt, um eine Konkurrenzierung der Linie 72 zu vermeiden. Ziel ist das bestmögliche Angebot für die Fahrgäste im Korridor und damit eine synergetische Kreisgrenzen übergreifende Angebotsplanung.

Planungsansatz 13:

Für die Linien 18, R30 und 130 bestehen aktuell keine Bestandslegitimationen und auch keine Zukunftsperspektiven gemäß noch gültigen NVP des MK. Diese Linien sind mit Kreistagsbeschluss des Kreises Unna und des MK vom 19.12.2024 ungebündelt in die Zuständigkeit des MK gewechselt. Ferner wurde die Verwaltung beauftragt, die Fortführung der Verkehrsleistungen sicherzustellen. Die bestehende eigenwirtschaftliche Konzession der WB endet mit Ablauf des 24.05.2026.

Zur Sicherstellung der Verkehrsleistung wird ein Linienbündel Nord geschaffen, in welchem eine Interimslösung geschaffen werden muss, um eine Unterbrechung der Verkehrsdienste zu verhindern. Möglich wäre eine Notmaßnahme gemäß Art. 5 Abs. 5 VO (EG) 1370 auf Basis des Status quo Angebots für die drei Linien.

In der Laufzeit der Notmaßnahme ist zu prüfen, inwieweit die benötigten (nachgefragten) Leistungen (Fahrten) in bereits bestehende Linien der MVG integriert werden können.

Konzeptionell ist bei den Nachfolgelösungen darauf zu achten, dass sich die neue Linie 74 der VKU und die Nachfolgelinie der R30 zwischen Schwerte und

<p>Schwerte-Geisecke nach Möglichkeit zum 30-Minuten-Takt überlagern (analog der heutigen Westfalen Bus-Linien R30 und R50). Darüber hinaus soll die zukünftige R30 die Anschlusssituation am Bahnhof Schwerte (Verknüpfung insbesondere mit der RB 53 von/nach Dortmund) berücksichtigen.</p>
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umfassende Neupositionierung des Bedienungsangebots im Norden des Märkischen Kreis als Reaktion auf verkehrliche, strukturelle sowie städtebauliche Veränderungen der letzten Jahre.
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Kreis Unna
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristige Abarbeitung der zu prüfenden Sachverhalte, mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen bei positivem Prüfergebnis

7.1.7 Nachtbusverkehr

P-7: Prüfauftrag – Einführung eines kreisweiten Nachtbusangebots	NP
<p>Hintergrund:</p> <p>Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Städte und Gemeinden.</p> <p>Fehlendes ÖPNV-Angebot, welches in der Nachtverkehrszeit das bestehende SPNV-Angebot aufnehmen und kreisweit fortsetzen kann.</p>	
<p>Planungsansatz 1:</p> <p>Um insbesondere an das nächtliche SPNV-Angebot anzuknüpfen, soll eine mögliche Bus-Bedienung für den Märkischen Kreis konzeptioniert werden.</p> <p>Ausgewählte Stadt- und Regionalbuslinien des Tagnetzes, mit erwartbar hohem Nachfragepotenzial in der Nachtverkehrszeit, sollen eingesetzt werden, um eine Verbindung zu den relevanten Bahnhaltdepunkten herzustellen.</p> <p>Alternativ soll demgegenüber parallel untersucht werden, ob ein eigenständiges Nachtbusnetz (vom Tagesnetz losgelöste Linienführung) verkehrliche und wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt.</p> <p>Bei der Einrichtung des Nachtverkehrs sind andere Qualitätsstandards als im Tagnetz zu berücksichtigen: Keine Zielsetzung zur Erschließung der Stadt- und Gemeindegebiete, sondern nur die Bereitstellung von Verbindungen entlang</p>	

nachfragestarker Relationen; Erweiterung der Einzugsradien auf 500 – 800 m um die Haltestellen.

Die Bedienung sowie die Linienführung sind an das SPNV-Angebot auszurichten, sodass sichere Bus-Bahn-Verknüpfungen hergestellt werden können.

Überprüfung zur Einführung eines generellen Nachtangebots oder als Wochenendangebot.

Die Leistung des Nachtverkehrs kann aufgrund der unterschiedlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Planungsansatz 2:

Verbesserte Verknüpfung zwischen der bestehenden NachtBus-Linie N 7 und dem SPNV in Lüdenscheid und Plettenberg. Die heutigen Fahrtzeiten stellen keinen befriedigenden Anschluss zum SPNV dar.

Prüfung zur zusätzlichen Erschließung des OT Müggenbruch in Herscheid.

Planungsansatz 3:

In Iserlohn kommt die RB 53 am Wochenende im 60-Minuten-Takt an bis 1:09 Uhr sowie eine weitere Ankunft um 3:09 Uhr. Das AST der Stadt Iserlohn verkehrt jedoch ab Zentrum Iserlohn zur vollen Stunde, was zu ungünstigen Übergangszeiten zum bedarfsgesteuerten Angebot führt.

Die Verschiebung der Abfahrtszeiten des AST zu Gunsten einer verbesserten Übergangszeit vom SPNV zum bedarfsgesteuerten Angebot ist anzustrengen.

Verkehrliche Bewertung:

- Bereitstellung eines Angebotes im Nachtverkehr als Grundversorgung auf ausgewählten nachfragestarken Relationen am Wochenende und/oder werktags.
- Herstellung von Bus-Bahn-Verknüpfungen auch in den Nächten
- Nachtbusnetz kann auch als Not-Netz bspw. im Fall von Streiks genutzt werden

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden

Umsetzung:

- Kurzfristige Bearbeitung der konzeptionellen Fragestellungen, mittel- bis langfristige Umsetzung

7.1.8 Neue Linienangebote

P-8: Prüfauftrag - Einführung einer neuen Linie zwischen Neuenrade und Iserlohn	MP
<p>Hintergrund:</p> <p>Rückmeldungen der Städte Balve, Neuenrade und Werdohl in Hinblick auf eine verbesserte Anbindung an den Stadtbahnhof in Iserlohn sowie Anregungen der Stadt Hemer für eine verbesserte Verbindung mit den südlich gelegenen Städten.</p> <p>Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Verbesserung der Situation Dahle – Neuenrade.</p> <p>Neuorganisation, Zusammenfassung und Integration bestehender Linienangebote im Bedienungskorridor.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines durchgehenden Linienangebots zwischen Neuenrade – Dahle – Ihmert – Iserlohn ■ Fahrplanseitige Verknüpfung in Neuenrade mit Linie 60 (Werdohl) sowie WB-132 (Balve) im Sinne eines Gesamtangebotes für die Städte Balve, Neuenrade und Werdohl mit Iserlohn und den weiterführenden Verkehrsangeboten am Stadtbahnhof ■ Bedienungsangebot gemäß Hauptverbindung (30-Minuten-Takt⁴⁵ in der HVZ, 60-Minuten-Takt in NVZ und SVZ) ■ Mögliche Substituierung von Leistungen der Linien 67 ALF (Abschnitt, Balve – Neuenrade) ALF (Mo-So T120), 260 (Schulverkehr Werdohl – Neuenrade – Altena), 35 Ortsverkehr Dahle (Mo-Sa T120), ALF4 (Mo-So T120), 204 (Schulverkehr Iserlohn – Ihmert) 	
<p>Planungsalternative:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Einrichtung einer Linie Iserlohn – Hemer – Balve über Mendener Str. – Märkische Str. – Hemer ZOB – Sauerlandpark – Deilinghofer Straße – Hönnetalstraße nach Balve. ■ In Balve Verknüpfung mit Linien aus Werdohl und Neuenrade für ein entsprechend beschleunigtes Fahrtangebot in Richtung Hemer und Iserlohn 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Mittelfristig</p>	

P-9: Prüfauftrag - Verlängerung der Linie 73 nach Herscheid	NP
<p>Hintergrund:</p>	

⁴⁵ In der Probephase ggf. auch nur 60-Minuten-Takt in der HVZ und bei entsprechendem Fahrgasterfolg Verdichtung zum 30-Minuten-Takt

Rückmeldung der Stadt Herscheid für eine verbesserte Verbindungen ins Oestertal.
Planungsansatz: <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung der Bestandslinie 73 Plettenberg entlang der Ebbetalstraße bis Herscheid Markt
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Neues Direktangebot zwischen Herscheid und Plettenberg im Ebbe- bzw. Oestertal zur Anbindung der dortigen Arbeitsplatzstandorte aus der Sicht Herscheids ■ Verbessertes Freizeitangebot im Bezug zur Oestertalsperre
Beteiligte: Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Städte Herscheid und Plettenberg
Umsetzungsperspektive: mittelfristig

P-10: Prüfauftrag – Einrichtung eines direkten Linienangebotes zwischen Kierspe und Wipperfürth	MP
Hintergrund: Die Linie 94 endet heudet in Rönsahl. Über die Linie 336R der OVAG besteht ein Fahrtenangebot mit lediglich 5 Fahrten (Mo – Sa) als Linientaxi. Sowohl aus der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, aus der Rückmeldung des Oberbergischen Kreises sowie aus der Rückmeldung der Stadt Kierspe ist der explizite Verbesserungswunsch für diese Relation abzulesen. Hochstufung der Relation in der Netzhierarchie zur Nebenverbindung (vgl. Kapitel 4.2.2)	
Planungsansatz: <ul style="list-style-type: none"> ■ Herstellung eines durchgängigen 60-Minuten-Takts zwischen Kierspe – Rönsahl – Wipperfürth (Mo – Sa 05.00 – 21.00 Uhr) sowie 120-Minuten-Takt am Sonn- und Feiertag ■ Projektansatz bedarf einer partnerschaftlichen Finanzierung des Linienangebotes durch den Märkischen Kreis und den Oberbergischen Kreis ■ Ergänzung durch BEA-West (vgl. 7.1.10) 	
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Etablierung eines verlässlichen und durchgängigen ÖPNV-Angebots zwischen dem Grundzentrum Kierspe und dem Mittelzentrum Wipperfürth 	

<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Oberbergischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Stadt Kierspe und Stadt Wipperfürth
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristige Abarbeitung des zu prüfenden Sachverhalts, mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen bei positivem Prüfergebnis

<p>P-11: Prüfauftrag – Einrichtung eines neuen direkten Linienangebotes zwischen Herscheid – Valbert – Meinerzhagen</p>	<p>MP</p>
<p>Hintergrund:</p> <p>Anregung der Stadt Herscheid im Rahmen des Beteiligungsprozesses. Anregung aus der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Verstetigung des Angebots der Linie 252 (NahTourBus; heute nur saisonales Angebot, 2024 und 2025 gänzlich ohne Angebot)</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Weiterentwicklung der heutigen Linie 282 (durchgängiges 120-Minuten-Angebot im Probebetrieb an allen Verkehrstagen, mit entsprechender Verdichtung im Erfolgsfall) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Behebung Defizite gemäß Tabelle 37 ■ Etablierung einer Linie mit differenziertem Charakteristikum: Schaffung eines regulären Grundangebots zwischen Herscheid – Valbert – Meinerzhagen; dauerhaftes und verlässliches Linienangebot im Freizeitverkehr; Linie mit Bedeutung im Schulverkehr ■ Potenzielle Verbesserung Erschließung Landhaus Nordhelle, westliches Valbert 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Stadt Herscheid und Stadt Meinerzhagen, Sauerland Tourismus 	
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristige Abarbeitung des zu prüfenden Sachverhalts, mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen bei positivem Prüfergebnis 	

P-12: Prüfauftrag – Neukonzeption Linienangebot im Bereich Balve**HP****Hintergrund:**

Das Bedienungsangebot im Raum Balve begrenzt sich derzeit auf Schulverkehr der Linien 132, 137 und 336 (Balve – Sundern). Der Bürgerbus Balve stellt das einzige ÖPNV-Angebot im Regelverkehr für die Ortsteile dar.

Daneben bestehen mehrere Haltepunkte der Hönnetalbahn RB54 (60-Minuten-Takt, aber teilweise weit entfernt von zentralen Siedlungsbereichen) sowie Angebote im Schulverkehr der MVG-Linie 267 zwischen Neuenrade und Balve sowie das Angebot der ALF-Linie 67 mit 120-Minuten-Takt zwischen Neuenrade und Balve.

Optimierungswünsche ergeben sich somit für die Ortsteile Garbeck, Höveringhausen und das Industriegebiet Braukessiepen sowie verbesserte Anschlüsse an die Hönnetalbahn RB54.

Darüber hinaus konnte sowohl aus der Online-Beteiligung als auch aus der Beteiligung der Städte und Gemeinden abgelesen werden, dass eine verbesserte Verbindung aus dem Märkischen Kreis nach Sundern vielerorts gewünscht und nachgefragt wird.

Planungsansatz 1:

Neukonzeption des Bedienungsansatzes für Balve auf der Basis von vier Ortsbuslinien.

- B1: Frühlinghausen – Garbeck – Höveringhausen.
 - 60-Minuten-Takt mit Abweichungen zu Schulzeiten,
 - Integration der Bürgerbusfahrten in den Taktverkehr,
 - Ausrichtung auf Anschlüsse an RB 54 in Balve,
 - Anbindung Gewerbegebiet Braukessiepen
- B2: Balve Zentrum
 - 60-Minuten-Takt,
 - Bürgerbusfahrten ergänzt um Regelverkehr,
 - Bedienung der Siedlungsgebiete Am Brunnen, Hofstraße, Gehringer Schlade, Mellener Straße
 - Prüfung Ringstrecke, alternativ zwei Kurzschleifen mit Bedienung Zentrum
- B3: Balve – Beckum (- Eisborn)
 - 60-Minuten-Takt mit Abweichungen zu Schulzeiten,
 - Schaffung eines Grundangebots für Eisborn,
 - Ausrichtung auf Anschlüsse an RB 54 in Balve,

- Fahrweg innerhalb Beckums noch festzulegen, da tlw. nur mit Kleinbussen befahrbar,
- Anbindung Gewerbegebiet Glärbach möglich
- B4: Balve – Langenholthausen – Mellen
 - 120-Minuten-Takt mit Abweichungen zu Schulzeiten;
 - Ergänzung zur Linie 336, dadurch Vertaktung für ein stündliches Angebot für Langenholthausen,
 - Integration der Bürgerbusfahrten in den Taktverkehr,
 - Fahrplan mit Ausrichtung auf Anschlüsse an RB 54 in Balve (vormittags zur RB54 in Richtung Menden, nachmittags als Abbringer von der RB 54 Richtung Mellen)

Durch den Einbezug der Bürgerbusfahrten und der weiteren Angebote (s. u.) ließen sich mit dem Einsatz von nur wenigen Fahrzeugen (ein Solobus und 1-2 Kleinbusse das Gesamtangebot umsetzen.

→ **Der Prüfauftrag ist im Zusammenhang mit dem Prüfauftrag P-8 und der darin verorteten Planungsalternative zu betrachten.**

Planungsansatz 2:

Weiterentwicklung der Bestandslinien:

- Linie 336: durchgängiger 120-Minuten-Takt auf der Relation Balve – Langenholthausen – Amecke – Sundern (vgl. auch M-2)⁴⁶
- Umstrukturierung der MVG-ALF Linie 67 zu einem digitalen Rufbus für ein stündliches Angebot zwischen Neuenrade und Balve; als digitalisiertes Angebot besteht die Möglichkeit, zwischen einheitlichen und/oder flexiblen Fahrwegen variieren zu können, um andere Angebote bestmöglich und bedarfsgerecht verdichten zu können (**im Zusammenhang mit der Maßnahme P-8 und der darin verorteten Planungsalternative zu betrachten**).

Verkehrliche Bewertung:

- Behebung Defizite gemäß Tabelle 36
- Schaffung eines neuen Angebots für Balve mit
 - stündlichem Angebot für die Ortsteile Garbeck, Höveringhausen, Langenholthausen und Beckum
 - stündlichem Angebot für die Siedlungsgebiete der Kernstadt Balve

⁴⁶ Entstehende Mehrleistungen stehen aktuell (Stand 04/24) nicht im Fokus der Planungen des HSK. Eine notwendige Kofinanzierung kann seitens des HSK aktuell nicht zugesagt werden.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2-stündlichem Angebot für den OT Mellen, Grundangebot für den OT Eisborn ▪ Anbindung der beiden Gewerbegebiete Braukessiepen und Glärbach ▪ Anschlüsse für alle Ortsteile an die Hönnetalbahn RB 54
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Stadt Lüdenscheid, Hochsauerlandkreis (im Bezug zur Linie 336)
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristige Abarbeitung der zu prüfenden Sachverhalte, mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen bei positivem Prüfergebnis

P-13: Prüfauftrag - Verdichtung des Angebots auf der Linie 49	MP
<p>Hintergrund:</p> <p>Rückmeldung der Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde sowie der Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Behebung der Defizite gemäß Tabelle 37 ■ Umsetzung eines einheitlichen Angebots von Nachrodt über Wiblingwerde nach Lüdenscheid auch außerhalb des Schulverkehrs (mindestens 120-Minuten-Takt an allen Verkehrstagen) ■ Anschlussbildung an reaktiviertem Bahnhof in Nachrodt sowie an HST 539 in Wiblingwerde 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung eines Grundangebots für Nachrodt-Wiblingwerde außerhalb des Schulverkehrs 	
<p>Beteiligte:</p> <p>Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde</p>	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristig</p>	

7.1.9 Stadtverkehr Lüdenscheid

P-14: Prüfauftrag – Optimierung des Stadtverkehrs in Lüdenscheid	MP
<p>Hintergrund:</p> <p>Aufgrund der Coronasituation sowie der problematischen Verkehrssituation in Lüdenscheid, mit hoher Verspätungsanfälligkeit (u.a. verzögerte Fertigstellung Baumaßnahme Rathaustunnel, Sperrung Rahmedetalbrücke A45) sowie massiven Beeinträchtigungen im Bahnverkehr, konnten die mit dem vorangegangenen NVP aufgerufenen Planungen noch nicht realisiert werden.</p>	
<p>Planungsansatz 1: Verbesserte Verknüpfung des Stadtverkehr Lüdenscheid mit dem SPNV</p> <p>Schon lange bestehen aus Sicht der Stadt Lüdenscheid Defizite bzgl. der Erreichbarkeit des Bahnhofes Lüdenscheid mit dem Stadtverkehr. Es bestehen nicht aus allen Stadtteilen direkte Linienverbindungen zum Bahnhof. Einige Linien fahren den Bahnhof nur aus einer Richtung an, wie zum Beispiel die Linie S1. Die Erreichbarkeit wird über die unzureichende räumliche Erschließung hinaus durch die meist unkomfortable zeitliche Verknüpfung verschlechtert. Überlagert man die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der RB 52, so ist die Lüdenscheider Bevölkerung nur zu einem sehr geringen Anteil an die Bahn angebunden. Eine Anpassung der Linienverläufe und des Fahrplanes im Stadtverkehr für eine gute Anbindung an den SPNV konnte aufgrund der problematischen Verkehrssituation in Lüdenscheid mit hoher Verspätungsanfälligkeit (u.a. verzögerte Fertigstellung Baumaßnahme Rathaustunnel, Sperrung Rahmedetalbrücke A45 sowie zukünftig notwendiger Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz Lüdenscheids nach Wiedereröffnung der A45) sowie massiven Beeinträchtigungen im Bahnverkehr (Schienenersatzverkehre auf Teilabschnitten R25/R52 infolge von Brückenschäden durch Flutkatastrophe 2021) bisher nicht realisiert werden.</p>	
<p>Planungsansatz 2: Teilräumliche Optimierung des Stadtverkehr Lüdenscheid zur Behebung lokaler Defizite</p> <p>Im Stadtverkehr Lüdenscheid bestehen aus Sicht der Stadt Lüdenscheid und seiner Einwohnerinnen und Einwohner Defizite bzgl. der Erschließung und Bedienungshäufigkeit einzelner Stadtbereiche. In einer Überplanung sind unter anderem folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Allg. Übersichtlichkeit des Liniensystems verbessern ■ Prüfung: Verlängerung der Linie 48 zum Bahnhof Brügge, dafür keine Fahrt der Linie 58 über den Bahnhof Brügge ■ Optimierte Andienung der Friedhöfe (in Kombination mit Gartencenter) ■ Umsetzung des CityBus Konzeptes (Planungskonzept liegt der Stadt Lüdenscheid vor) ■ Verbesserte Anbindung und Tiefenerschließung des Stadtteils Hasley 	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebotsverdichtung im Bereich der Bromberger Str. in der NVZ (Nebenverkehrszeit) für eine verbesserte Andienung der sich hier befindenden Supermärkte. Prüfung: Führung der Linien 47 und 48 über die Bromberger Str. ■ Verbesserte Anbindung Sport- und Freizeitzentrum Nattenberg, der Versetal Sperre und Fuelbecketalsperre sowie Schloss Neuenhof und Gebiet Stilleking im Freizeitverkehr ■ Nach Wiedereröffnung des Rathaustunnels muss mindestens eine Linie über die Haltestelle Augustastraße in der Weststraße geführt werden ■ Prüfung einer optimiertem Andienung des neuen Wohnquartiers Wiesenstraße
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Verknüpfung von Bus und Schiene ■ Verbesserung der Systemzugänglichkeit und Übersichtlichkeit ■ Verbesserte lokale Angebote und Lückenschlüsse
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Stadt Lüdenscheid
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristige Abarbeitung der zu prüfenden Sachverhalte, mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen bei positivem Prüfergebnis

7.1.10 Bedarfsgesteuerte Angebote

P-15: Prüfauftrag – Weiterentwicklung/Neuausrichtung von bedarfsgesteuerten Bedienungsangeboten	HP
<p>Hintergrund:</p> <p>Bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote haben im Märkischen Kreis eine lange Tradition und werden auch zukünftig in einem hohen Maße dazu beitragen, in zeitlichen und räumlichen Randbereichen für ein verlässliches und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot Sorge zu tragen. Schon heute werden entsprechende Angebote mit differenzierten Produkten angeboten (AST, ALF, Bürgerbus, App-basierte On-Demand-Verkehre usw.) und werden sich zukünftig verändern oder erweitern (z. B. ÖPNV-Taxi). Da sämtliche hier benannten Angebotsformen sowohl Vor- und Nachteile besitzen, scheint es vor dem Hintergrund des heterogenen Planungsraums unwahrscheinlich, dass zukünftig eine Vereinheitlichung der Angebotsform stattfinden wird, sondern viel mehr sämtliche Angebotsformen im MK zum Tragen kommen werden.</p>	

Planungsansatz 1:

Aufbau einer einheitlichen App-basierte Buchungsoberfläche (so keine landesweite App zur Verfügung steht⁴⁷) für verschiedene bedarfsgesteuerte Angebotsformen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist anzustreben, um folgende Vorteile für Nutzende umsetzen zu können:

- Ein zentraler Zugangspunkt für alle öffentliche Mobilitätsangebote.
- Reduzierte Notwendigkeit, mehrere Apps herunterzuladen und zu verwalten.
- Intuitive Bedienung und einheitliches Design erleichtern die Nutzung.
- Schnelle Buchung und Bezahlung in einer App.
- Echtzeitinformationen zu Verfügbarkeiten und Fahrtzeiten.
- Mögliche Kombination von On-Demand-Diensten (z. B. Ridepooling) mit regulären Linienverkehren.
- Einheitliche Standards können barrierefreie Funktionen fördern (z. B. Text-to-Speech, einfache Bedienung für ältere Menschen).
- Einheitliche Buchungssysteme schaffen gleiche Voraussetzungen für alle Nutzergruppen, unabhängig von Technikaffinität oder Einkommen.

Vorteile für Betreiber/Verkehrsunternehmen:

- Bündelung der Nachfrage verschiedener Dienste ermöglicht eine bessere Kapazitätsplanung.
- Optimierung der Routen durch datenbasierte Analysen
- Einsparungen durch den Betrieb einer zentralen Plattform statt mehrerer individueller Systeme.
- Synergieeffekte durch die gemeinsame Nutzung von Infrastruktur und Technologie.
- Zentrale Erfassung und Auswertung von Nutzungsdaten zur Verbesserung des Angebots.
- Identifikation von Nachfragetrends und Optimierungspotenzialen.
- Einfache Integration neuer Mobilitätsangebote oder Partner in die bestehende Plattform.

Planungsansatz 2:

Räumliche Ergänzungsangebote oder planerische Neukonzeption (bedürfen zum Teil Zusatzfinanzierung durch die jeweiligen Städte und Gemeinden):

- Flächendeckendes Angebot für Nachrodt und Wiblingwerde für eine Verbindung der Ortsteile untereinander (explizit Anbindung des Ortsteils Oppershausen) sowie an den Hauptort.

⁴⁷ Landesweite On-Demand-Plattform Initiative vsl. ab Q3/2025 vom KCD NRW

- Digitalisierung des Bürgerbusangebots Hemer⁴⁸ und klarere räumliche Aufgabenteilung zwischen Bürgerbus- und MVG-Angebot Linienführung des Bürgerbusses im Bereich der östlichen Innenstadt (Habichtsweg und Urbecker Straße/Asenberg sowie Linienführung einer neuen MVG-Linie im Bereich der westlichen Innenstadt (Am Oelbusch, Albert-Schweitzer-Straße)).
- Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebots aus dem Stadtteil Plettenberg-Eschen zum Bahnhof Plettenberg sowie Nutzung des Angebots/Fahrzeugs für eine Anbindung des AquaMagis an den SPNV (insbesondere am Wochenende)
- BEA-West: Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebots für Kierspe insbesondere für Rönsahl und als flexible Ergänzung im Bereich des Volmetals (auch als Zubringer zum SPNV).
- Weiterentwicklung der Linie 67 zu einem digitalen Rufbus mit Richtungsbandbetrieb zur Erschließung abgelegener Bereiche in Balve, wie bspw. die Gewerbegebiete Glärbach, Braukessiepen und Brobbecke oder dem Einzelhandelsbereich entlang der Hönnetalstraße.
- Ausweitung des Bedienungsangebotes zwischen Attendorn und Plettenberg am Wochenende sowie Zusatzangebot für die Ortslagen Pasel und Landemert an allen Verkehrstagen.
- Bedienungsangebot für die Nordbereiche von Schalksmühle (Everinghausen, Mummesoahl, Reineberge, Winkel, Rölvede, Lauenscheid, Golsberg)
- Langfristige Fortsetzung des BEA-Ansatzes für den Ortsteil Valbert in Meinerzhagen sowie Prüfung der Integrationsfähigkeit der Linie 281 in das BEA-Angebot → hierdurch genereller Prüfansatz zum Ausschluss oder zur Inklusion der Innenstadtbereiche als BEA-Bedienungsgebiet.
- Bedarfsgesteuertes Angebot zwischen Halver Sparkasse / ZOB und Brügge Bahnhof (via Bundesstraße 229 / Oeckinghausen / Ostendorf) als Zubringerangebot zur RB 52. Umsetzung als fahrplangebundenes Angebot, für eine optimierte Verknüpfung mit dem SPNV (Zu- und Abbringerfunktion). Möglicher Ansatz: Verlängerung der Linie 47 oder Neueinrichtung einer neuen ALF-Linie
- Einführung einer Stadtringlinie für Halver zur Anbindung des westlichen und nordwestlichen Stadtgebiets (Weststraße / Dichterviertel / Hagener Straße) an die Karlshöhe (Sport- / Reitplatz und Skateranlage / Bikepark) insbesondere für Schüler/Jugendliche.

⁴⁸ Bürgerbusse sind grundsätzlich ermächtigt, im Rahmen ihres Betriebskonzepts On-Demand-Verkehre gemäß § 44 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchzuführen. Diese On-Demand-Verkehre können nach Bedarf und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Erfordernisse sowie der bestehenden Fahrgastnachfrage flexibel unter Berücksichtigung der erforderlichen Genehmigungen in enger Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger angeboten werden.

Planungsansatz 3:

Ein Nachtbusangebot existiert momentan nur sehr eingeschränkt. Gemäß der Beteiligung der Städte und Gemeinden sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung wird vielerorts der Wunsch nach einem Grundangebot geäußert. Insbesondere die Verknüpfung mit den letzten SPNV-Fahrten und die Möglichkeit per bedarfsgesteuertem Angebot eine Fahrmöglichkeit für die sogenannte letzte Meile zu haben, wird oftmals benannt. Im Status quo bestehen vielerorts deutlich unterschiedliche Bedienzeiten bei Bus und Bahn an den Verknüpfungspunkten. Die Bahn verkehrt häufig bis 01:00 Uhr nachts, das angebotene Busangebot endet jedoch früher.

Überprüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung des ÖPNV-Angebots insbesondere in den Abend- und Nachtstunden der Wochenenden (Fr./Sa. und Sa./So.) durch bedarfsgesteuerte Systeme. Notwendige Schritte:

- Evaluation und Abschätzung der potenziellen Nachfrage in den verschiedenen Städten und Gemeinden (Bedarfe für ein entsprechendes Angebot wurden explizit von Schalksmühle, Hemer und Iserlohn (für die Ortsteile) sowie von Plettenberg benannt)
- Ggf. Kooperationen mit privatem Taxigewerbe aufbauen
- Finanzierung etwaiger Angebote direkt durch die Städte und Gemeinden
- Aktivierung von Sponsoren zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

Planungsansatz 4:

Im Nachgang zum NVP und im Vorfeld der Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Bedienungsangebote im MK sollte eine vertiefende Analyse des Bedienungsangebots sämtlicher bedarfsgesteuerter Verkehre (hierzu gehören auch Angebote in kommunaler oder privatrechtlicher Verantwortung) durchgeführt werden, hinsichtlich deren Bedienungszeiten und der Verknüpfungswirkung, da auch diese einen wichtigen Beitrag zum koordinierten und integralen Gesamtangebot im öffentlichen Verkehr beitragen können. Sich hieraus ergebende Planungs- und Veränderungshinweise, die an die weiteren Planungspartner und -akteure gerichtet werden, können zielgerichtete und ggf. kostengünstige Ansätze einer Verbesserung des Gesamtsystems im MK darstellen.

Verkehrliche Bewertung:

- Eine einheitliche Buchungsoberfläche kann als Schlüssel zur Modernisierung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV dienen, indem sie Nutzerfreundlichkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit miteinander verbindet.
- Schaffung von flexiblen Angeboten die für die jeweilige räumliche Einheit das passende Angebot darstellen

Beteiligte:

<ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Softwaredienstleister, ggf. Land oder Verkehrsverbünde
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ mittelfristig

7.1.11 Schulverkehr

P-16: Prüfauftrag Schulzeitstaffelung	NP
<p>Hintergrund:</p> <p>Wiederaufnahme des Prüfauftrags gemäß vorangegangenem NVP.</p> <p>Der konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülerinnen und Schülern zu den relevanten Zeiten kann durch eine sinnvolle Staffelung der Schulzeiten entzerrt werden, Fahrleistung umverteilt und eingespart werden und ein wirtschaftlicher ÖPNV-Betrieb umgesetzt werden.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Möglichkeiten einer Schulzeitstaffelung vor allem für den nördlichen Teil des Märkischen Kreises. ■ Berücksichtigung der Schulzeiten in den Nachbarlandkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind. 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge im Schulverkehr 	
<p>Beteiligte:</p> <p>Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschiedenen Interessensgruppen), Märkischer Kreis</p>	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs</p>	

P-17: Konsequente Umbenennung von Linien die nur zur Schulbeförderung eingesetzt werden	HP
<p>Hintergrund:</p> <p>Rückmeldung der Verkehrsunternehmen.</p> <p>Im Märkischen Kreis orientiert sich die Liniennummerierung größtenteils an der Verkehrsfunktion der jeweiligen Linie. Linien mit dreistelliger Liniennummer sind hierüber als Linien im Schulverkehr gekennzeichnet. Aufgrund verschiedener Linienanpassungen in den vergangenen Jahren, bestehen heute Linien, die an ausgewählten Tagen nur zu Schulzeiten verkehren und dennoch unter regulärer</p>	

Linienbezeichnung verkehren. Hierunter leidet die Fahrplantransparenz und erschwert Fahrgästen die einfache Nutzung des Angebots.
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Konsequente Nummerierung sämtlicher Verkehrsangebote ■ Verkehren Linien (auch nur) temporär als Schulverkehrslinie, so ist die Nummerierung konsequent umzustellen (bspw. Linie 10 wird an entsprechenden Tagen zur 210) bzw. eine weitere Linie mit eigenem Fahrplanangebot auszuweisen ■ Vereinfachung der Fahrpläne durch Verzicht auf Sonderzeichen und Fußnoten
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einfacherer Systemzugänglichkeit, höhere Transparenz, eindeutige Angebotszuordnung
<p>Beteiligte:</p> <p>Verkehrsunternehmen, Märkischer Kreis, Schulen</p>
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>kurzfristig</p>

7.2 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im Nahverkehrsplan für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und für betriebliche Verbesserungen formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des NVP konkret bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten und der Barrierefreiheit

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des NVP im Kapitel 4.1.4 formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Bushaltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen sukzessiv angepasst werden. Die dargestellten Ausstattungsstandards sollen beim Um- oder Neubau von Haltestellen vorgesehen werden. Die Planung und Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit soll sukzessive weitergeführt werden und baut auf den bekannten sieben zentralen Schritten auf:

- 1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (vgl. Kapitel 4.3.9)
- 2. Schritt: Formulierung und Begründung grundsätzlicher Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 4.3.9)
- 3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (kooperatives Vorgehen im Nachgang zum NVP durch Projektbeteiligte)
- 4. Schritt: Bestandsaufnahme Haltestellenausstattung (Erstellung bzw. Aktualisierung Haltestellenkataster)
- 5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP)
- 6. Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen
- 7. Schritt: Überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe

Einrichtung einer zentralen Leitstelle

Die Einrichtung einer zentralen Leitstelle für den ganzen MK sollte umgesetzt werden. Folgende Vorteile lassen sich hierüber erzielen:

- Effiziente Koordination und Steuerung
 - Echtzeit-Überwachung des gesamten Verkehrsnetzes
 - Schnelle Reaktion auf Störungen, Unfälle oder Verspätungen
 - Optimierung von Fahrplänen und Umleitungen
- Bessere Fahrgastinformation
 - Echtzeit-Updates zu Verspätungen, Störungen und alternativen Routen
 - Einheitliche Kommunikation über Apps, Anzeigen und Durchsagen
- Optimierung der Betriebskosten
 - Bessere Ressourcennutzung durch koordinierte Einsatzplanung
 - Reduzierung von Leerfahrten und ineffizienten Umläufen
- Erhöhung der Sicherheit
 - Zentrale Überwachung von Notfällen und schnelleres Eingreifen
 - Koordination mit Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten im Notfall
- Flexibilität und Digitalisierung
 - Integration neuer Technologien wie KI, Predictive Maintenance und automatisierte Systeme
 - Anpassung an aktuelle Verkehrs- und Wetterbedingungen

Durch eine zentrale Leitstelle kann der ÖPNV zuverlässiger, sicherer und wirtschaftlicher werden, was letztendlich einen Gewinn für Betreiber und Fahrgäste gleichermaßen bedeutet.

Einrichtung neuer Haltestellen

Die Einrichtung neuer Haltestellen wird dort im Rahmen von Prüfaufträgen vorgeschlagen, wo Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können. Erschließungslücken finden sich gemäß Kapitel 5.3 in wenigen Bereichen des Märkischen Kreis, jedoch wurden im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen verschiedene Vorschläge eingebracht. Neue Haltestellen können auch im Zuge neuer Linien und Linienverläufe eingerichtet werden um die Erreichbarkeit in den neu erschlossenen Bereichen (neue Siedlungsbereiche, Arbeitsplatzstandorte oder Freizeitziele) zu ermöglichen. Die letztendlichen Haltestellenlagen sind zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Bau- lastträger abzustimmen.

Verbesserung der Erschließungsqualität des ÖPNV durch die punktuelle Veränderung von Linienwegen und die Einrichtung neuer Haltestellen

Die Mängelanalyse des ÖPNV-Angebotes hat für einige wenige Bereiche in der Region Erschließungsdefizite zum Ergebnis. In den meisten Fällen wird geringer Handlungsbedarf festgestellt. Neben wenigen konkreten Maßnahmen zur Beseitigung der Erschließungsdefizite wird im Rahmen von Prüfaufträgen eine Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der jeweiligen Kosten- und Nutzenverhältnisse empfohlen.

Errichtung von Mobilstationen

Damit die Verknüpfung von ÖV und weiteren Mobilitätsangeboten gut funktioniert und nachgefragt wird, sind attraktive Haltestellen die als Mobilstation ausgebaut sind entscheidend.

Der Ausbau der entsprechenden Haltestellen ist ein gesondertes Projekt im Märkischen Kreis. Gemeinsam mit einem Planungsbüro unterstützt der Kreis die Städte und Gemeinden bei der Umsetzung und dem Bau von Mobilstationen. Das dahinterliegende Konzept wurde im Kapitel 2.2.9 vorgestellt. Mit dem Konzept ist auch die zukünftige Erweiterung der Standorte für dynamische Fahrgastinformationen verbunden.

Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe

Gemäß des SaubFahrzeugG müssen die für den Linienverkehr eingesetzten Busse auf emissionsarme/-freie Antriebe umgestellt werden. Im Märkischen Kreis muss dies sukzessive geschehen unter Berücksichtigung einer kreisweiten Strategie zur Bereitstellung notwendiger Ladeinfrastruktur bzw. Eigenerbringung durch die Verkehrsunternehmen.

Wie aufgezeigt (vgl. Kapitel 2.2.6) besteht auf Grundlage der „Machbarkeitsstudie für die Einführung von alternativen Antriebstechnologien im

straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Märkischen Kreis“ eine planerische Grundsatzentscheidung, die zukünftig die E-Bus Technik ggü. der Wasserstofftechnik priorisiert (die kurzfristige Beschaffung und der Einsatz von E-Bussen auf Seiten der MVG ist wie dargestellt schon initiiert). Hieran hängen weitere Grundsatzentscheidungen die kurzfristig beantwortet müssen insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zur Ladung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen), aber auch auf Qualitätsthemen (Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.). Das Gutachten gibt hierzu Empfehlungen, die kurzfristig einer politischen Entscheidung bedürfen, damit entsprechende Prozesse zeitnah begonnen werden können.

Je nach Entscheidung im Kreis über das weitere Vorgehen zum Themenfeld Alternative Antriebsform gilt es, sowohl die organisatorischen, die finanziellen als auch die technischen Rahmenbedingungen für das gesamte Kreisgebiet zu konkretisieren. Insbesondere die Frage zur Strategie der Transformation seitens des privaten Busgewerbes (Auftragnehmer) ist derzeit noch unbeantwortet.

I-1: Fortführung Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen	HP
Hintergrund: Fortschreibung der Maßnahme gemäß vorangegangenem NVP	
Planungsansätze: <ul style="list-style-type: none"> ■ siehe vorangestellte sieben Schritte zur Planung der vollständigen Barrierefreiheit ■ Ausbau auf Basis des Haltestellenkataster und den Anforderungen zur Haltestellenausstattung gemäß Festlegungen im NVP ■ Fortführung des Programms zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen mit Prioritätenreihung und Zeitplan: in Abhängigkeit der Haltestellenfrequentierung und der Bedeutung der Haltestelle (z. B. Verknüpfungshaltestelle, Mobilstation, Haltestellen an relevanten Einrichtungen) ■ Zusammenarbeit und Abstimmung mit allen relevanten Beteiligten ■ Die Haltestellen der Kategorie Ia und I (vgl. Kap. 4.3.9) sind mit höchster Priorität auszubauen. 	
Verkehrliche Bewertung: <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV ■ verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG 	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Erfüllung der hier definierten Qualitätsstandards
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Straßenbaulastträger (Städte und Gemeinden, Märkischer Kreis, weitere Straßenbaulastträger), Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreterinnen und -vertreter
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fortlaufend

I-2: Geplanter Ausbau / Neubau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen	K
<p>Hintergrund:</p> <p>Von den Städten und Gemeinden ist im Gültigkeitszeitraum des NVP der Ausbau von Haltestellen geplant (Angaben der Städte und Gemeinden in der Befragung).</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Folgende Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum des NVP ausgebaut werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Balve: Entwicklung Mobilitäts-Hub, Bahnhof Balve ■ Hagen-Rummenohl: Prüfung Ausbau zum Verknüpfungspunkt (Kooperatives Vorgehen mit der Stadt Hagen und den Verkehrsunternehmen) ■ Halver: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen ■ Hemer: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen ■ Iserlohn: Umbau des Bahnhofsvorplatzes am Bf. Letmathe ■ Kierspe: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen Vogelberger Weg, Am Hochhaus, Berliner Straße, Kalve, Ludwigstraße, Frankenplatz ■ Menden: Entwicklung Mobilitäts-Hub im Gewerbegebiet Hämmer; barrierefreier Um-/ Ausbau der Haltestellen: Bodelschwinghstraße, Von-Ketteler-Straße, Lendringsen Sparkasse; Ausbau von Bike-and-Ride-Infrastruktur an den Bahnhöfen/Haltepunkten Menden, Böisperde und Lendringsen ■ Neuenrade: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen ■ Lüdenscheid: Barrierefreier Ausbau der Haltestellen ■ Plettenberg: Bau Bike-and-Ride Anlage am Bahnhof Eiringhausen; Neubau des ZOB Grünstraße 	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Schalksmühle: Radabstellanlage und P+R Schnurrenplatz; Barrierefreier Ausbau von Haltestellen ■ Werdohl: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Erschließungswirkung des ÖPNV sowie optimierte Verzahnung der unterschiedlichen öffentlichen Mobilitätsangebote
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Städte und Gemeinden, weitere Straßenbulasträger, ggf. weitere Beteiligte
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen und finanziellen Möglichkeiten der Städte und Gemeinden

I-3: Prüfauftrag: Einrichtung neuer Haltestellen	K
<p>Hintergrund:</p> <p>Rückmeldung der Städte und Gemeinden sowie Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie notwendige Veränderungen im Rahmen Netzgestaltung zur Verbesserung der Erschließungsqualität.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Altena: Einrichtung einer Umsteigehaltestelle Altena am Selve-Kreisel ■ Lüdenscheid: Altenaer Str. 150 oder 181 sowie am Aldi (Haltestelle Schafsbrücke zu weit entfernt); Kreuzung Nottebohmstraße und Bräuckenstraße; Hohe Steinert (Aldi), Neues Wohnquartier Wiesenstraße (optimierte Andienung gemäß Planungsansatz 7.1.9 zu prüfen) ■ Plettenberg: P-Center, Halteposition auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Bestandshaltestelle ■ Werdohl: Pungelscheid, Im Wiesengrund; Höhenweg, Dösseln 1 (Hof Crone) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Erschließungsqualität und der Feinerschließung durch den ÖPNV 	

<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, ggf. weitere Beteiligte
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen und finanziellen Möglichkeiten der Städte und Gemeinden oder des Kreises

<p>I-4: Prüfauftrag - Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV</p>	<p>MP</p>
<p>Hintergrund:</p> <p>Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrtzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrtzeiten im ÖPNV zu beschleunigen. Ein Beispiel für eine dringend notwendige Beschleunigung ist die Linie 1 zwischen Iserlohn – Hemer – Menden.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Es ist ein umfassendes Programm zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV zu konzipieren und umzusetzen. Dieses Programm soll Maßnahmenkonzepte zur Optimierung und Stabilisierung des Betriebsablaufs beinhalten, z. B. durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren (ggf. auch Spuren mit temporärer und dynamischer Freigabe für den Busverkehr), mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann (geregelt Ein-/Durchfahrtbeschränkungen z. B. durch Schranken, Poller etc.). ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) entfalten die höchste Wirksamkeit zur Verminderung der Behinderungen/ Störungen durch den MIV auf den Streckenführungen. Die Realisierung von Busspuren ist jedoch meist mit längeren Planungs- und Abstimmungsverfahren verbunden, häufig wirken ausgeprägte Akzeptanzprobleme umsetzungshindernd. Sind Busspuren nicht oder nur langfristig realisierbar, sind Lösungen vorzusehen, die in ihrer Wirksamkeit der Bestlösung möglichst nahekommen. <p>Als (jedoch nicht gleichwertige) Alternative für die Einrichtung von Busspuren ist die Realisierung der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ anzusehen. Das Prinzip beruht auf einer temporären Trennung der Verkehrsarten im Verlauf eines Streckenabschnittes mit Mischverkehr Bus/ MIV. Der Bus wird dazu an LSA und Haltestellen (meist als sog. Busschleuse) bevorrechtigt und kann anschließend als Pulkführer den nachfolgenden Abschnitt durchfahren. Bei konsequenter Anwendung und im Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen (insbesondere Kaphaltestelle in Verbindung mit Busschleusen vor den</p>	

Knotenpunkten) kann in begrenzten Streckenabschnitten der Bus störungsarm geführt werden.

Busspuren bedürfen der Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, d.h. das Befahren und/ oder Beparken durch den MIV und durch Lieferverkehr ist konsequent zu unterbinden. Handlungsansätze sind:

- bauliche Trennung zwischen Busspur und MIV-Spuren,
- Optimierung der Ein- und Ausfahrten, insbesondere durch Signalisierung,
- Abbau der Behinderungen durch widerrechtlich auf den Busspuren parkende und haltende Fahrzeuge (z. B. Halteverbote, Einrichtung von [ggf. temporären] Ladezonen, bauliche Abtrennung der Bussonderfahrstreifen).
- Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen,
- Anlage von Haltestellenkaps: Bei Haltestellenkaps reicht die Haltestelle bis an den Fahrbahnrand, um zeitintensives Einfädeln in den fließenden Verkehr zu verringern. Der Bus kann so fast komplett gerade die Haltestelle anfahren⁴⁹.
- Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten
- Bevorrechtigung und Ausnahmeregelungen für Busse in Tempo-30-Zonen, die abschnittsweise gleichzeitig bedeutsame Achsen des ÖPNV-Angebots darstellen
- Prüfung Entfall Ticketverkauf beim Fahrpersonal; stattdessen bargeldlose Ticketautomaten im Bus

Verkehrliche Bewertung:

- Reduzierung der Fahrtzeit
- Erreichung von mehr Fahrplanstabilität

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

- Im Rahmen von Straßensanierungen auch kurzfristig umsetzbar
- In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen und finanziellen Möglichkeiten der Städte und Gemeinden oder des Kreises

⁴⁹ Buskaps besitzen darüber hinaus den Vorteil, dass diese leichter und kostengünstiger als barrierefreie Haltestellen eingerichtet werden können, da barrierefreie Busbuchten eine sehr große Länge von über 80 m benötigen. Entsprechend hoch sind die Baukosten, der Flächenbedarf und die Flächenversiegelung.

I-5: Prüfauftrag erweiterte Nutzung Stadtbahnhof Iserlohn	HP
<p>Hintergrund:</p> <p>Anregung Verkehrsunternehmen</p> <p>Stadtbahnhof Iserlohn stärker als Verknüpfungs- und innerbetrieblicher Pausen-/Ablösepunkt nutzen, da hier Sozialräume und weitere Infrastruktur bereits vorhanden ist</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Klärung der Nutzbarkeit des Brachgeländes westlich des ZOB 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Verknüpfungspunktes Iserlohn Stadtbahnhof ■ Schaffung eines notwendigen Pausen- und Ablösepunktes ■ Verbesserte Betriebs- und Umlaufplanung 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Iserlohn, Märkischer Kreis , Verkehrsunternehmen 	
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fortlaufend 	

I-6: Pflege des Haltestellenkatasters	K
<p>Hintergrund:</p> <p>Das bestehende Haltestellenkataster dient der Bestandserfassung aller Haltestellen im Märkischen Kreis. Das Haltestellenkataster bietet die Grundlage für einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur – insbesondere der Barrierefreiheit. Die systematische und flächendeckende Erfassung der Ausstattungsmerkmale muss kontinuierlich fortgesetzt werden, neue oder sich in der Lage veränderte Haltestellen sind fortlaufend zu aktualisieren. Die Daten fließen in eine umfassendere Mobilitätsdatenbank ein.</p> <p>Bei Veränderungen an Haltestellen (z. B. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau) übermitteln die Baulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden) entsprechende Informationen, um das Haltestellenkataster aktuell zu halten.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Implementierung in eine übergreifende Mobilitätsplattform 	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Definieren von Verantwortlichkeiten und Prozessen zur verlässlichen Pflege und Aktualisierung der Datenbank.
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Information, Kommunikation und integrierte Planungskultur
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fortlaufend

7.3 Handlungsfeld Fahrgastinformation, Vertrieb und Marketing

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Fahrgastinformation und Marketing wird nachfolgend im Detail beschrieben. Zunächst erfolgt ein kurzer Überblick über die Schwerpunkte, die im NVP für dieses Handlungsfeld gesetzt werden. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen gegliedert dargestellt.

Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und des Marketings formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des NVP konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Einrichtung/Weiterentwicklung von Verkaufsstellen und Kundencentern

Die Maßnahmenkonzeption zur besseren Kundenansprache beinhaltet insbesondere die Digitalisierung der bestehenden Kundencenter und Verkaufseinrichtungen.

Verbesserung der Fahrgastinformation

Die Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Fahrgastinformation umfasst insbesondere die Digitalisierung verschiedener Printprodukte und den Ausbau elektronischer Medien, wie zum Beispiel einem digitalen, interaktiven Liniennetzplan inkl. Kennzeichnung der barrierefrei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz sowie die kontinuierliche Optimierung der elektronischen Fahrplanauskunft.

Entwicklung eines Mobilitätsmanagement-Konzeptes

Der Prüfauftrag umfasst Handlungsansätze für den Ausbau des betrieblichen und die Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements sowie die Ausweitung dieses Marketingansatzes auf weitere Zielgruppen.

FVM-1: Prüfauftrag - Weiterentwicklung barrierefreie Fahrgastinformation	MP
<p>Hintergrund:</p> <p>Fortschreibung des Planungskonzeptes gemäß vorangegangenen NVP.</p> <p>Gemäß PBefG ist die vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet im Rahmen der im NVP definierten Qualitätsstandards barrierefreie Fahrgastinformationen zur Verfügung zu stellen. Dies gilt sowohl für Informationen vor Fahrtantritt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) als auch an den Haltestellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden ■ Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße und in leichter Sprache ■ Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind ■ Verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis ■ Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes) 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL, Behindertenverbände 	
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fortführung der bereits begonnenen Tätigkeiten 	

FVM-2: Prüfauftrag - Digitalisierungsstrategie MVG	MP
<p>Hintergrund:</p>	

Mit Rückbezug auf die verschiedenen Hinweise zum Thema Digitalisierung (vgl. Kapitel 2.4.2 und 6.6) sollen zukünftig verschiedene Maßnahmen in diesem Themenfeld umgesetzt werden, die tlw. aufeinander aufbauen und sich gegenseitig bedingen. Die Chancen, die sich durch die gezielte Nutzung von Daten ergeben, sollen zukünftig für effizientere Betriebsstrukturen Sorge tragen und zu deutlichen Verbesserungen in den unterschiedlichen Bereichen des öffentlichen Mobilitätsangebots führen.

Planungsansätze:

- Aufbau digitales MVG-Kundencenter, web- und app-basiert
- MVG betreibt ggf. mit kommunalen Partnern eine Mobilitätsplattform
→ kann auch auf übergeordneter Ebene stattfinden und implementiert sein, z. B. im Rahmen der Westfälischen Mobilitätsplattform (WMP) des NWL und der Multimodalen Datendrehscheibe NRW (MDD NRW)
- MVG als Betreiber der Bewegungsdatenerfassung für die Mobilitätsdatenbank
- MVG als Betreiber Push-Nachrichten-Service des Mobilitätsdatenmoduls, auch in Kooperation mit Polizei, Feuerwehr und Katastrophenschutz
- MVG betreibt eine Buchungsplattform für bedarfsgesteuerte Verkehre (On-Demand, ALF, TaxiBus, AST, Bürgerbus etc.) bzw. Mitwirkung an der Landesinitiative des KCD → vgl. P-10
- MVG implementiert ein Busradar in ihre App
- MVG implementiert ein On-Demand-Kalkulationstool
- MVG baut ein Qualitätsmanagementsystem inkl. Reporting auf mit Feedbacktool für Kunden
- MVG implementiert digitale Assistenzsysteme für beeinträchtigte Menschen

Verkehrliche Bewertung:

- Modernisierung und Weiterentwicklung der MVG im Sinne eines lokalen Mobilitätsdienstleisters für öffentliche Verkehrsangebote
- Herstellung von verbesserten Grundlagen für langfristige Netzoptimierung
- Nutzung und zur Verfügungstellung von Daten für eine höhere Kundenzufriedenheit und Kundenbindung
- Verbesserte Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, MVG, kommunale Partner, NWL, Softwaredienstleister

Umsetzung:

- Langfristiger strategischer Ansatz mit kurzfristiger Aufnahme einzelner Tätigkeiten

FVM-3: Prüfauftrag - Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements

MP

Hintergrund:

Fortschreibung des Planungskonzeptes gemäß vorangegangenen NVP.

Durchführung von Maßnahmen zur Information und der gezielten Ansprache an Standorten oder bei Zielgruppen mit großem oder wachsendem Mobilitätsbedürfnis.

Planungsansatz:

Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen.

- Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr)
- Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger, ZRL/NWL und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.)
- Mobilitätsmanagement für Neubürger und weitere Ansätze

Verkehrliche Bewertung:

- Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind
- Verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis
- Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL, Behindertenverbände

Umsetzung:

- Fortführung der bereits begonnenen Tätigkeiten

FVM-4: Prüfauftrag - Mobilitätstraining sowie Schulung für digitale Dienste für Senioren, in Schulen etc.	K
<p>Hintergrund:</p> <p>Anregung der Verkehrsunternehmen</p> <p>Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis, Technik als Hindernis)</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Anbieten von Mobilitätstrainings für z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus) ■ mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen) <p>zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätseingeschränkte sowie ältere Menschen erhalten die Möglichkeit direktes Feedback an das Fahrpersonal zu geben, bezogen auf alltägliche Probleme und Hemmnisse <p>Anbieten von Schulungen für digitale Dienste (App-Nutzung etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang) ■ Schulen (z. B. für eigenständige und elternunabhängige Mobilität) 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV ■ Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung ■ Sensibilisierung des Fahrpersonals ■ Bekanntmachung von Angeboten 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreterinnen und -vertreter, Behindertenverbände, Behindertenbeauftragte, Schulen etc. 	
<p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristig 	

FVM-5: Prüfauftrag: Einrichtung eines kreisweiten Arbeitskreises zum Themenfeld Infrastruktur, Haltestellenausstattung und einheitlicher Markenauftritt an den Haltestellen im Märkischen Kreis	HP
<p>Hintergrund:</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des NVP wurde durch verschiedene Institutionen angeregt, dass die Haltestellen kreisweit sehr unterschiedlich ausgebaut werden, dass für die Fahrgastinformation zum Teil sehr unterschiedliche Grundvoraussetzungen bereitgestellt werden und das Pflege sowie Modernisierung sehr unterschiedlich wahrgenommen werden. Die im Kapitel 4.3.9 definierten Anforderungen an Haltestellen sind bei den ausführenden Einheiten selten bekannt, was unwissentlich zu fehlerhaften Ausführungen in der Praxis führt, mit entsprechenden Effektivitätsverlusten im Betriebsalltag.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Federführend durch den Märkischen Kreis soll ein Arbeitskreises zum Themenfeld Infrastruktur, Haltestellenausstattung und einheitlicher Markenauftritt an den Haltestellen des Märkischen Kreis eingeführt werden, der mindestens einmal jährlich tagt. Ziele des Arbeitskreises sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verständigung auf eine möglichst einheitliche Gestaltung der Haltestellen und deren Ausstattungsmerkmale ■ Sachstandsbericht zum Aus- oder Neubau von Haltestellen ■ Sachstandsbericht zum Themenfeld Barrierefreiheit ■ Pflege des Haltestellenkatasters ■ Aktueller Sachstand zum Thema Förderung ■ Beste Practice in den Städten und Gemeinden ■ Einheitliche Lösungen zur Anschaffung, Betrieb und Unterhaltung von DFI ■ Erörterung möglicher Aufgabenteilungen bis hin zur gemeinsamen Gründung einer kreisweiten Service-Gesellschaft Haltestelleninfrastruktur 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Prozessoptimierung durch direkte Kommunikation und Abstimmungen zwischen den Planungspartnern ■ Effizienzsteigerung durch abgestimmtes und einheitliches Vorgehen ■ Verbesserte Kundenansprache 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden 	
<p>Umsetzung:</p>	

- Kurzfristig

7.4 Finanzielle Wirkung der Maßnahmenkonzeption

Im Kapitel 4.1 wurde dargelegt, dass die Grundversorgung durch den ÖPNV im gesamten Bedienungsgebiet, unter Vorbehalt der finanziellen Möglichkeiten zu gewährleisten ist. Fast alle der hier dargestellten Maßnahmen führen mit Umsetzung zu steigenden Kosten. Die exakte finanzielle Abschätzung der Maßnahmenkonzeption lässt sich aktuell jedoch nicht seriös abschätzen, da die Planungsansätze

- in einem hohen Maße miteinander gekoppelt sind und deren etwaige einzelne Realisierung maßgeblichen Einfluss auf weitere Maßnahmen hat (vgl. bspw. 7.1.6, Planungsansatz 1, Einführung einer Stadtringlinie in Iserlohn und deren Auswirkung auf das nachgelagerte Stadtbusnetz und anschließender Regionalbuslinien) und deren Folgen ganzheitlich zu betrachten sind,
- mögliche Einspareffekte aufgrund der gegebenen kurzen Bearbeitungszeit des NVP (vgl. Kapitel 1) nicht final berechnet werden konnten (vgl. bspw. Kapitel 7.1.8, Einführung einer neuen Linie zwischen Neuenrade und Iserlohn),
- der MVG ein neue Dienstplanungssoftware zur Verfügung steht, die ihrerseits das Potenzial besitzt, Einspareffekte aufzuzeigen und bei Anwendung ggf. kosteneffiziente Umlaufkonzepte anzuzeigen zu können,
- die Frage der etwaigen Förderung von Projekten (siehe insb. Kapitel 7.1.5, Umsetzung eines ausgeweiteten Schnellbusnetzes im Märkischen Kreis) vor dem Hintergrund der anstehenden Wahlen (Stand 02/25) sich nicht prognostizieren lassen und
- weil viele Planungsansätze auch die explizite Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern und ggf. weiteren Verkehrsunternehmen bedürfen sowie
- die Frage der letztendlichen Finanzierung einzelner Maßnahmen zwischen sämtlichen beteiligten Institutionen im Einzelfall zu klären ist.

Aufgrund dieses Hintergrunds werden sämtliche hier aufgezeigten Projekte und Planungsansätze in die Laufzeit des NVP verlagert, in der eine explizite Prüfung der Auswirkungen und Potenziale erfolgen muss. Komplexe Fragestellungen, wie bspw. die Neustrukturierung der Stadtbusangebote in Lüdenscheid und Iserlohn, müssen (ggf. unter Einbezug von Fachplanungsbüros) als eigenständige Projekte bearbeitet werden. Die aus der detaillierten Planungsprozessen abgeleiteten Erkenntnisse und Empfehlungen sind ihrerseits in die Kreisgremien einzubringen, wo auf Grundlage von dezidierten Erkenntnissen zu Kosten und Nutzen eigenständige Entscheidungen zur jeweiligen Umsetzung getroffen werden kann.

7.5 Priorisierung der Maßnahmen

Es folgt die zusammenfassende Darstellung der Maßnahmen und Prüfaufträge nach Priorität

Tabelle 41: Maßnahmen und Prüfaufträge mit hoher Priorität

Maßnahme oder Prüfauftrag	Priorität
P-3: Bedienung Rummenohl - Heedfeld	Hohe Priorität
P-4: Verdichtung des ÖPNV-Angebots auf ausgewählten Linien	Hohe Priorität
P-6: Maßnahmenpaket - Nordbereich	Hohe Priorität
P-12: Neukonzeption Linienangebot im Bereich Balve	Hohe Priorität
P-15: Weiterentwicklung/Neuausrichtung von bedarfsge- steuerten Bedienungsangeboten	Hohe Priorität
P-17: Konsequente Umbenennung von Linien die nur zur Schulbeförderung eingesetzt werden	Hohe Priorität
I-1: Fortführung Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungs- punkten und Haltestellen	Hohe Priorität
I-5: Prüfauftrag erweiterte Nutzung Stadtbahnhof Iserlohn	Hohe Priorität
FVM-5: Prüfauftrag: Einrichtung eines kreisweiten Arbeits- kreises zum Themenfeld Infrastruktur, Haltestellenausstat- tung und einheitlicher Markenauftritt an den Haltestellen im Märkischen Kreis	Hohe Priorität

Tabelle 42: Maßnahmen und Prüfaufträge mit mittlerer Priorität

Maßnahme oder Prüfauftrag	Priorität
P-2: Verbesserte Bedienung von Gewerbegebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten	Mittlere Priorität
P-8: Einführung einer neuen Linie zwischen Neuenrade und Iserlohn	Mittlere Priorität
P-10: Einrichtung eines direkten Linienangebotes zwischen Kierspe und Wipperfürth	Mittlere Priorität
P-11: Einrichtung eines neuen direkten Linienangebotes zwischen Herscheid – Valbert – Meinerzhagen	Mittlere Priorität
P-13: Verdichtung des Angebots auf der Linie 49	Mittlere Priorität
P-14: Optimierung des Stadtverkehrs in Lüdenscheid	Mittlere Priorität
I-4: Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV	Mittlere Priorität

Maßnahme oder Prüfauftrag	Priorität
FVM-1: Weiterentwicklung barrierefreie Fahrgastinformation	Mittlere Priorität
FVM-2: Digitalisierungsstrategie MVG	Mittlere Priorität
FVM-3: Aufbau eines zentralen Mobilitätsmanagements	Mittlere Priorität

Tabelle 43: Maßnahmen und Prüfaufträge mit niedriger Priorität

Maßnahme oder Prüfauftrag	Priorität
P-5: Maßnahmenpaket - Schnellbusnetz	Niedrige Priorität
P-7: Einführung eines kreisweiten Nachtbusangebots	Niedrige Priorität
P-9: Verlängerung der Linie 73 nach Herscheid	Niedrige Priorität
P-16: Prüfauftrag Schulzeitstaffelung	Niedrige Priorität

Tabelle 44: Maßnahmen und Prüfaufträge als kontinuierlicher Prozess

Maßnahme oder Prüfauftrag	Priorität
G-1: Einführung einer Probephase bei Veränderungen im ÖPNV-Angebot	Kont. Prozess
P-1: Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs	Kont. Prozess
M-1: Maßnahmen zur Sicherung der Anschlussqualität	Kont. Prozess
M-2: Anschlusspriorität	Kont. Prozess
I-2: Geplanter Ausbau / Neubau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen	Kont. Prozess
I-3: Einrichtung neuer Haltestellen	Kont. Prozess
I-6: Pflege des Haltestellenkatasters	Kont. Prozess
FVM-4: Mobilitätstraining sowie Schulung für digitale Dienste für Senioren, in Schulen etc.	Kont. Prozess

8 Linienbündelungskonzept

Die mehrere Linien umfassende, gebündelte Erteilung von Konzessionen findet ihre rechtliche Grundlage in § 8a Abs. 2 PBefG. Sie dient der Sicherung einer kostengünstigen Verkehrsbedienung und soll eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, beispielsweise durch betriebliche Optimierung, dauerhaft ermöglichen.

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist allgemein das Herausbrechen wirtschaftlich ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Bündels zu verhindern, um somit ein den örtlichen Gegebenheiten angemessenes ÖPNV-Angebot, zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewährleisten zu können. Mit der Linienbündelung im Märkischen Kreis soll darüber hinaus eine optimale Verkehrsintegration gesichert werden, die sich z. B. in einem einheitlichen Marktauftritt und in aufeinander abgestimmten Bedienungsangeboten widerspiegeln.

Im Märkischen Kreis bestehen derzeit vier Linienbündel:

- Linienbündel „Zentral“ - (MVG-Bündel)
- Linienbündel „Ost“
- Linienbündel „West“
- Linienbündel „Nordwest“

Die Linienbündel wurden vor dem Hintergrund folgender Kriterien seinerzeit festgelegt:

- verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z. B. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen über einen oder mehrere Verknüpfungspunkte (z. B. hinsichtlich verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorischer Rahmenbedingungen.

Bei der Linienbündelung ist die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien zu beachten. Vor dem Hintergrund der engen verkehrlichen Verflechtungen des Gesamtangebots im Märkischen Kreis, soll es zukünftig nur noch ein Linienbündel für den Märkischen Kreis geben. Vor dem Hintergrund der engen verkehrlichen Verflechtungen des heutigen Angebots wird empfohlen, die bestehende Linienbündelung auf Grundlage folgender Kriterien zu einem Bündel zusammenzufassen.

Die bestehende Linienbündelung wird fortgeschrieben unter Hinzunahme des Übergangslinienbündels „Nord“.

8.1 Festlegung der zu bündelnden Verkehre

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich im Märkischen Kreis verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

8.1.1 Linienbündel „Nord“

Tabelle 45: Linienbündel Nord

Übergangslinienbündel „Nord“		
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fortführung und Sicherstellung der Verkehrsleistungen der seit 19.12.2024 ungebündelten und in die Zuständigkeit des MK übergegangenen Linien ■ Siehe Kapitel 7.1.6, Planungsansatz 13 	
Raumstruktur	Direkter Übergangsbereich zwischen dem Märkischen Kreis und dem Kreis Unna	
Verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Verkehr zwischen Iserlohn und Schwerte, auch mit Bedeutung im Schulverkehr	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 400.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: <ul style="list-style-type: none"> ■ Hennen Bahnhof ■ Kalthof Schule 	
Organisation	Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) 1370 mit anschließender regulärer Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
R30	Schwerte - Iserlohn	24.05.2026
18	Iserlohn-Kalthof – Iserlohn-Hennen	24.05.2026
130	Schwerte – Iserlohn	24.05.2026

8.1.2 Linienbündel „Zentral“ - (MVG-Bündel)

Tabelle 46: Linienbündel Zentral

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“	
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linienbündel soll die Direktvergabe an die MVG absichern. ■ Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsarmen Linien, Vermeiden des Herausbrechens ertragsstarker Linien aus dem Netz. ■ Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot. ■ Aus Fahrgastsicht vereinfachte Gewährleistung von Anschlussicherung und Reaktionen auf Leistungsstörungen (z. B. Fahrzeugausfall) durch weniger Schnittstellen und kürzere Fristen. ■ Optimierungen beim Fahrzeug- und Personaleinsatz durch optimierte Umlauf- und Betriebsplanung, geringere Reservequote erforderlich. ■ Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements. ■ Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen. ■ Vorteile aus der Integration der Verkehre bei der Vermarktung des Netzes und der Erhöhung der Kundenzufriedenheit; Chance auf Nachfragesteigerung und Generierung von mehr Erlösen. ■ Strukturierte Umsetzung der CVD
Raumstruktur	Ausrichtung auf das gesamte Kreisgebiet, um eine umfassende Steuerung des Verkehrsangebots zu ermöglichen.
Verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Gesamtkreis bzw. für sämtliche Städte und Gemeinden im Kreisgebiet
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 12,5 – 13,5 Mio. Linienkilometer pro Jahr, in Abhängigkeit der Umsetzung der leistungsverändernden Maßnahmen gemäß Kapitel 7.1 ⁵⁰
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:

⁵⁰ Für den befristeten Zeitraum des Sonderfahrplans (29.01.2024 – 29.01.2026) gilt ein reduzierter Wert von ca. 11,5 Mio. Fahrplankilometern

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Altena Bahnhof ■ Altena Am Markaner ZOB ■ Balve Bahnhof / Abzweig Bahnhof ■ Halver Sparkasse ZOB ■ Hemer Auf dem Hammer ■ Hemer ZOB ■ Iserlohn Stadtbahnhof ■ Iserlohn-Letmathe Bahnhof ■ Iserlohn-Letmathe Mitte ■ Iserlohn K.-Adenauer-Ring ZOB ■ Kierspe Bahnhof / ZOB ■ Lüdenscheid Bahnhof ■ Lüdenscheid Bräucken ■ Lüdenscheid-Brügge Bahnhof ■ Lüdenscheid Christuskirche ■ Lüdenscheid Sauerfeld ZOB ■ Meinerzhagen Bahnhof / ZOB ■ Meinerzhagen Stadtparkasse ■ Menden Bahnhof / Abzweig Bahnhof ■ Menden Battenfeld ■ Neuenrade Bahnhof ■ Plettenberg Bahnhof ■ Plettenberg Grünestraße ZOB ■ Schalksmühle Bahnhof / Rathausplatz ■ Werdohl Bahnhof
Marketing	Auf den Märkischen Kreis abgestimmte Vertriebs- und Kommunikationsstrategie sowie Marketingaktivitäten.
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.
Linien im Linienbündel	

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
S1	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	31.05.2028
S2	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	31.05.2028
S3	Iserlohn - Menden	31.05.2028
1	Hagen - Letmathe - Hemer - Menden	31.05.2028
2	Hemer	31.05.2028
3	Hemer	31.05.2028
4 (ALF)	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	31.05.2028
5	Iserlohn - Hagen - Schwerte	31.05.2028
6	Iserlohn	31.05.2028
7	Iserlohn	31.05.2028
8	Iserlohn	31.05.2028
9	Iserlohn - Hagen	31.05.2028
10	Iserlohn - Hemer	31.05.2028
11	Iserlohn	31.05.2028
12	Iserlohn	31.05.2028
13	Iserlohn - Hemer	31.05.2028
14	Iserlohn	31.05.2028
15	Iserlohn	31.05.2028
16	Iserlohn	31.05.2028
17	Iserlohn	31.05.2028
20 (neu)	Iserlohn – Neuenrade	neu
21	Menden	31.05.2028
22	Iserlohn - Sümmern - Menden	31.05.2028
23	Menden - Fröndenberg	31.05.2028
24	Menden	31.05.2028
25 (ALF)	Menden / Hemer	31.05.2028
26 (ALF)	Menden / Hemer	31.05.2028
27	Menden - Fröndenberg - Unna	31.05.2028
30	Altena	31.05.2028

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
32	Altena	31.05.2028
33	Altena - Hemer	31.05.2028
34	Altena	31.05.2028
35	Altena	31.05.2028
36	Altena - Werdohl	31.05.2028
37	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	31.05.2028
38	Altena	31.05.2028
40	Lüdenscheid	31.05.2028
41	Lüdenscheid	31.05.2028
42	Lüdenscheid	31.05.2028
43	Lüdenscheid	31.05.2028
44	Lüdenscheid	31.05.2028
46	Lüdenscheid	31.05.2028
47	Lüdenscheid - Halver	31.05.2028
48	Lüdenscheid	31.05.2028
49	Iserlohn - Nachrodt - Altena - Schalksmühle - Lüdenscheid	31.05.2028
51	Lüdenscheid	31.05.2028
52	Lüdenscheid - Meinerzhagen - Herscheid	31.05.2028
53	Lüdenscheid	31.05.2028
54	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
55 a	Lüdenscheid - Halver	31.05.2028
56	Lüdenscheid - Halver - Lüdenscheid	31.05.2028
57	Hagen - Schalksmühle - Lüdenscheid	31.05.2028
58	Kierspe - Lüdenscheid	31.05.2028
60	Werdohl - Neuenrade	31.05.2028
61	Lüdenscheid - Werdohl	31.05.2028
62	Werdohl	31.05.2028
63	Werdohl	31.05.2028
64	Werdohl	31.05.2028

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
65	Werdohl	31.05.2028
66 (ALF)	Neuenrade - Balve - Neuenrade - Altena	31.05.2028
67 (ALF)	Neuenrade - Balve	31.05.2028
70	Plettenberg - Attendorn	31.05.2028
71	Plettenberg - Plettenberg	31.05.2028
73	Plettenberg	31.05.2028
74	Plettenberg	31.05.2028
75	Plettenberg	31.05.2028
76	Finnentrop - Plettenberg - Neuenrade	31.05.2028
80	Meinerzhagen	31.05.2028
81	Meinerzhagen	31.05.2028
82	Meinerzhagen - Kierspe	31.05.2028
83	Kierspe	31.05.2028
84	Kierspe - Halver - Breckerfeld - Hagen	31.05.2028
85	Schalksmühle - Halver	31.05.2028
86	Schalksmühle - Halver - Breckerfeld	31.05.2028
87	Lüdenscheid - Schalksmühle	31.05.2028
88	Schalksmühle	31.05.2028
89	Schalksmühle - Lüdenscheid - Schalksmühle	31.05.2028
90	Plettenberg	31.05.2028
91	Halver	31.05.2028
92	Halver	31.05.2028
93	Halver	31.05.2028
94	Kierspe	31.05.2028
95	Meinerzhagen - Kierspe - Meinerzhagen	31.05.2028
96 (ALF)	Meinerzhagen - Attendorn - Meinerzhagen	31.05.2028
99	Kierspe	31.05.2028
336	Sundern – Balve	31.05.2025

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
204	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	31.05.2028
210	Hemer - Iserlohn	31.05.2028
214	Iserlohn	31.05.2028
218	Iserlohn - Letmathe	31.05.2028
221	Menden - Wickede / Menden	31.05.2028
222	Iserlohn - Menden	31.05.2028
237	Altena - Lüdenscheid - Altena	31.05.2028
243	Lüdenscheid - Altena - Lüdenscheid	31.05.2028
245	Lüdenscheid	31.05.2028
246	Lüdenscheid	31.05.2028
249	Nachrodt - Altena	31.05.2028
252	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
254	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
260	Werdohl - Neuenrade - Altena	31.05.2028
261	Werdohl	31.05.2028
267	Neuenrade - Balve	31.05.2028
270	Plettenberg - Herscheid / Plettenberg - Attendorn	31.05.2028
272	Plettenberg - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
274	Neuenrade - Werdohl - Plettenberg	31.05.2028
275	Plettenberg	31.05.2028
277	Plettenberg - Herscheid - Meinerzhagen - Herscheid	31.05.2028
279	Herscheid - Werdohl - Herscheid	31.05.2028
281	Meinerzhagen	31.05.2028
282	Kierspe - Meinerzhagen	31.05.2028
283	Kierspe	31.05.2028
291	Halver	31.05.2028
296	Meinerzhagen	31.05.2028

Vorgabe für das vorangestellte Linienbündel „Zentral“ (MVG-Bündel) ist die

Vorhaltung eigener Betriebshöfe in Lüdenscheid und Iserlohn in vergleichbarer Größe und Ausstattung der heutigen Betriebshöfe.

Der Grund hierfür ist, dass die Gelenkzugeinsätze ausschließlich durch die MVG durchgeführt werden und zu 80% im Binnenverkehr sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr der beiden vorgenannten Städte erbracht werden müssen.

Weiter ist es in diesem Zusammenhang unerlässlich, in diesen Betriebshöfen auch Fachwerkstätten vorzuhalten. In Ermangelung externer geeigneter Fachwerkstätten kann nur so die tägliche Verfügbarkeit der benötigten Fahrzeuganzahl, vor allem der Gelenkbusse, unter Zugrundelegung einer optimierten Reservehaltung gewährleistet werden.

8.1.3 Linienbündel „Ost“

Linienbündel „Ost“		
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot	
Raumstruktur	Ausrichtung auf das Grundzentrum Balve	
Verkehrliche Ausrichtung	Schwerpunkt Schulverkehr und innerörtliche Verkehrsbeziehungen. Daten zu bestehenden Umsteigebeziehungen der Fahrgäste liegen nicht vor. → Mögliche Weiterentwicklung des Angebots gemäß Prüfauftrag P-12 – Neukonzeption Linienangebot im Bereich Balve	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 70.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in Balve Schulzentrum, Balve Abzweig Bahnhof.	
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
132	Fröndenberg – Mellen – Balve – Neuenrade	31.07.2028
137	Balve - Binolen - Eisborn - Balve	31.07.2028

8.1.4 Linienbündel „West“

Linienbündel „West“		
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot (vor allem bezogen auf den Korridor Halver - Lüdenscheid und der Bedienung des Korridors über zwei verschiedene Linienwege)	
Raumstruktur	Ausrichtung auf die Verkehrsbeziehung Wipperfürth und Radevormwald nach Halver und Lüdenscheid	
Verkehrliche Ausrichtung	Richtung Radevormwald Befriedigung der Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsbedürfnisse im Jedermannverkehr. Richtung Wipperfürth Schwerpunkt Schulverkehr. Daten zu bestehenden Umsteigebeziehungen der Fahrgäste liegen nicht vor.	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 500.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in Halver Sparkasse ZOB, Brügge Bahnhof und Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
55 b	Lüdenscheid - Halver - Wipperfürth	31.05.2030
134	Lüdenscheid - Brügge - Halver - Radevormwald	31.05.2030

8.1.5 Linienbündel „Nordwest“

Linienbündel „Nordwest“	
Begründung	Stabile, verlässliche und einheitliche Umsetzung des Produkt- und Linienkonzeptes mit flexiblen Bedienformen aus Sicht des Aufgabenträgers
Raumstruktur	Ausrichtung auf die Verkehrsbeziehung Schwerte - Iserlohn (Ortsteile Hennen und Kalthof)
Verkehrliche Ausrichtung	Bedarfsgesteuerte Verkehre mit Kleinbus/Taxibus

Linienbündel „Nordwest“		
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 100.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	- (nur Einzellinie)	
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungs-laufzeit
T30	Schwerte – Hennen/Drüpplingsen	31.12.2029

9 Finanzierung des ÖV im Märkischen Kreis

Finanzierung

Das betriebliche Leistungsangebot im Märkischen Kreis umfasst

- den Schienenpersonennahverkehr (RE- und RB-Linien),
- das auf Grundlage der Standards des NVP von den VU erbrachte Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV,
- das durch Dritte finanzierte erweiterte bzw. ergänzende Angebot im straßengebundenen ÖPNV.

Für die genannten Komponenten des ÖV existieren unterschiedliche Finanzierungsquellen und -zuständigkeiten, die sich in ihrer Aufgabenteilung bewährt haben und im Folgenden näher dargestellt werden. Darüber wird das Themenfeld der Infrastrukturfinanzierung beschrieben.

SPNV-Angebot

Seit der Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zum 01.01.2008 liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV in Westfalen-Lippe beim NWL. Der NWL ist nach § 5 ÖPNVG NRW einer von drei SPNV-Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen.

Zur Finanzierung des beauftragten Leistungsangebotes setzt der NWL vornehmlich die Regionalisierungsmittel des Bundes ein, die das Land an ihn weiterreicht (Mittel nach § 11 Abs. (1) ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)).

Straßengebundener ÖPNV gemäß Vorgaben NVP

Das Angebot im straßengebundenen ÖPNV umfasst alle eigenwirtschaftlichen oder aber - vom Aufgabenträger finanzierten - gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehrsangebote im straßengebundenen ÖPNV, welche die Vorgaben des NVP erfüllen. Über diese Festlegungen konkretisiert der Märkische Kreis sein öffentliches Interesse im Nahverkehr und definiert die sog. „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Stadt- und Regionalverkehr.

Über den NVP wurde eine bedarfsorientierte Optimierung des Angebotes vorgeschlagen. Das verbindlich festgelegte Leistungsvolumen im künftigen Linienbündel „Märkischer Kreis“ liegt bei rund 13,5 Mio. Wagenkilometer pro Jahr.

Für die in diesem Rahmen geleisteten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hat der Märkische Kreis im Jahr 2024 Ausgleichsleistungen in Höhe von rund 33,0 Mio. Euro zur Verfügung gestellt

Durch Dritte finanzierte ergänzende Angebote im ÖPNV

Im NVP werden auch ergänzende ÖPNV-Angebote thematisiert, die über das definierte Angebot gemäß den Vorgaben des NVP hinausgehen (das der Märkische Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger bereitstellt) und die einer externen

Finanzierung bedürfen. Der Märkische Kreis wird diese und ggf. weitere Erweiterungs- und Ergänzungsangebote umsetzen, wenn Dritte – z. B. die kreisangehörigen Städte oder private Einrichtungen – die Finanzierung der zu erwartenden Ausgleichsleistungen übernehmen (bspw. AST-Angebot Iserlohn im Status quo).

Infrastruktur

Durch den NVP werden neben dem betrieblichen Leistungsangebot Vorgaben zum Ausbau der betrieblichen und kommunalen Infrastruktur getroffen. Er enthält u. a. die Maßnahmen, für die die Verkehrsunternehmen und/oder kreisangehörigen Städte und Gemeinden Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW beantragt können.

Die betriebliche Infrastruktur umfasst ortsfeste Anlagen wie Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude. Sie werden über die zuvor dargestellten Ausgleichsleistungen für das Verkehrsangebot finanziert.

Die Maßnahmen im Bereich der kommunalen Infrastruktur umfassen vorrangig den Aus- und Neubau von Bushaltestellen und Verknüpfungspunkten sowie die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen, z. B. durch Busschleusen und Ampelbevorrechtigung, für deren Realisierung und Finanzierung im Märkischen Kreis i. d. R. die kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger zuständig sind. Die durch die Kommunen in den kommenden Jahren vorgesehenen Maßnahmen sind in Kapitel 7.2 aufgelistet und sind soweit Angaben vorliegen mit entsprechenden Kostenangaben und geplanten Realisierungszeitpunkten intern hinterlegt.

Förderung Infrastruktur durch NWL

Der NWL fördert gemäß § 12 ÖPNVG NRW Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Infrastruktur. Dazu zählen z. B. der Bau von Zentralen Omnibusbahnhöfen, der Bau von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen, der Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie Beschleunigungsmaßnahmen bei öffentlichen Verkehrsmitteln. Die zu fördernden Vorhaben werden durch die Zweckverbandsversammlung des NWL beschlossen.

Die Richtlinien und Formulare für die Infrastrukturförderung können dem Internetangebot des NWL unter <https://www.nwl-info.de/der-nwl/aufgaben-und-schwerpunkte/infrastrukturfoerderung.html/> entnommen werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Potenzielle Schnellbuskorridore im ZRL-Netz (Auszug für den MK)	17
Abbildung 2: Mobilitätskette im ÖPNV	62
Abbildung 3: Erweiterte Erschließungswirkung	76

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter NVP mit Bezug zum Märkischen Kreis	19
Tabelle 2: Flächenentwicklung bis 2035	28
Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung 2013 – 2050 (eigene Angabe der Kommune).....	31
Tabelle 4: Anzahl der Schulen, Schülerinnen und Schüler sowie Lehrerinnen und Lehrer pro Schulform im Märkischen Kreis (Stand 2024)	33
Tabelle 5: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenzahl.....	35
Tabelle 6: Flüchtlingsunterkünfte Märkischer Kreis.....	37
Tabelle 7: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis	40
Tabelle 8: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis	41
Tabelle 9: Produkte im straßengebundenen ÖPNV	42
Tabelle 10: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis	46
Tabelle 11: Bedienungsangebot Bürgerbus im Märkischen Kreis	50
Tabelle 12: Betriebsleistung im Linienverkehr innerhalb des Märkischen Kreises	53
Tabelle 13: Fahrgastaufkommen im Linienverkehr innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreis der MVG ohne Bürgerbusse	54
Tabelle 14: Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse im Märkischen Kreis	55
Tabelle 15: Fahrzeugmerkmale MVG.....	57
Tabelle 16: Umweltmerkmale der Fahrzeuge	58
Tabelle 17: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) und Echtzeitdaten	58
Tabelle 18: Gemeindetypologie im Märkischen Kreis und Umland	67
Tabelle 19: Netzhierarchie im Märkischen Kreis	69
Tabelle 20: Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten	74
Tabelle 21: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche	75
Tabelle 22: Standards der Bedienungsqualität.....	78
Tabelle 23: Standards zur Verbindungsqualität im Märkischen Kreis	80
Tabelle 24: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit	83
Tabelle 25: <i>Grundanforderungen an die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen</i>	89
Tabelle 26: Kategorisierung der Haltestellen im Märkischen Kreis	93
Tabelle 27: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	95
Tabelle 28: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge	101

Tabelle 29: Standards Printmedien	111
Tabelle 30: Standards Service in den Bussen	111
Tabelle 31: Standards stationärer Service	113
Tabelle 32: Standards Information über Telefon und Internet	114
Tabelle 33: Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr	120
Tabelle 34: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement	122
Tabelle 35: Bedienungsqualität auf Achsen im Märkischen Kreis – Abweichung von Standards.....	123
Tabelle 36: Bedienungsqualität auf Hauptverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards	124
Tabelle 37: Bedienungsqualität auf Nebenverbindungen im Märkischen Kreis – Nichterfüllung der Standards	125
Tabelle 38: Erschließungsdefizite im Detail	127
Tabelle 39: Bevölkerungsprognose für den Märkischer Kreis	138
Tabelle 40: Priorität der Maßnahmen und Prüfaufträge	146
Tabelle 41: Maßnahmen und Prüfaufträge mit hoher Priorität	196
Tabelle 42: Maßnahmen und Prüfaufträge mit mittlerer Priorität	196
Tabelle 43: Maßnahmen und Prüfaufträge mit niedriger Priorität	197
Tabelle 44: Maßnahmen und Prüfaufträge als kontinuierlicher Prozess	197
Tabelle 45: Linienbündel Nord	199
Tabelle 46: Linienbündel Zentral	200

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellplätze für Umsteiger auf den ÖV)
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
EU	Europäische Union
EW	Einwohner/in
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
km	Kilometer
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Märkischer Kreis
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
NaVZ	Nachtverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride (Pkw-Langzeitparkplätze für Umsteiger auf den ÖV)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	Halbstundentakt
T60	Stundentakt
T120	Zweistundentakt
TVZ	Tagesverkehrszeit
VBH	Verkehrsbetriebe Hamm GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
VO (EG)	Vorordnungen des Europäischen Parlaments
WB	Westfalen Bus GmbH
WE	Wohneinheiten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de