



 Märkischer Kreis

NAHVERKEHRSPLAN



Märkischer Kreis

Der Landrat
Fachdienst Bauen und Planen
Heedfelder Straße 45
58509 Lüdenscheid

Bearbeiter:
Dipl.-Geogr. Frank Oppermann
Dipl.-Ing. Bernd Strotkemper

Nahverkehrsplan

2007

Inhaltsverzeichnis

Nahverkehrsplan Märkischer Kreis

1.	Grundlagen und Verfahren	1
1.1	Gesetzliche Grundlagen	1
1.2	Planerarbeitung und Beteiligungsverfahren	2
2.	Ziele und Rahmenvorgaben	4
2.1	Verkehrliche und finanzielle Rahmenvorgaben	4
2.1.1	ÖPNVG NRW	4
2.1.2	Infrastrukturbedarfspläne des Landes	4
2.1.3	Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur	7
2.1.4	Abgeltungen (§ 45a PBefG, § 148 SGB IX)	7
2.2	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	9
2.2.1	Landesentwicklungsplan (LEP)	9
2.2.2	Gebietsentwicklungsplan (GEP)	9
2.3	Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung (VEP)	11
3.	Entwicklung des ÖPNV im Märkischen Kreis	14
3.1	Entwicklungstrends im ÖPNV des Märkischen Kreises - Angebot, Nachfrage, Wirtschaftlichkeit	14
3.1.1	Entwicklung des Leistungsangebotes	14
3.1.2	Entwicklung des Fahrgastaufkommens	16
3.1.3	Entwicklung der Wirtschaftlichkeit	17
3.2	Liniennetz und Fahrplanangebot	20
3.2.1	Schnellbusverkehr	20
3.2.2	Regionalbusverkehr	21
3.2.3	Stadtverkehr	23
3.2.4	Bürgerbusse	24
3.2.5	Freizeit- und Sonderverkehre	25
3.2.6	Nachtverkehre	25
3.2.7	Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen	26
3.3	Fahrzeuge und Infrastruktur	28
3.3.1	Fahrzeuge	28
3.3.2	Infrastruktur	29
3.4	Kundenservice und Vertrieb	30
3.5	Tarif	31
3.5.1	Ruhr-Lippe-Tarif	31
3.5.2	Sonstige Tarife	31
3.5.3	Ziele für die Weiterentwicklung der Tarife	32

4.	Schienerpersonennahverkehr (SPNV)	34
4.1	Organisation und Finanzierung des SPNV	34
4.2	Entwicklung des Verkehrsangebotes	36
4.2.1	Kursbuchstrecke 427	36
4.2.2	Kursbuchstrecke 433	36
4.2.3	Volmetalbahn (KBS 434)	37
4.2.4	Hönnetalbahn (KBS 437)	37
4.2.5	Ruhr-Sieg-Strecke (KBS 440)	38
4.3	Entwicklung der Infrastruktur – Strecken und Bahnhöfe	39
4.3.1	Streckeninfrastruktur	39
4.3.2	Bahnhöfe und Haltepunkte	41
4.4	Ziele für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Märkischen Kreis	43
4.4.1	Kursbuchstrecke 427	43
4.4.2	Kursbuchstrecke 433	43
4.4.3	Volmetalbahn (KBS 434)	44
4.4.4	Hönnetalbahn (KBS 437)	44
4.4.5	Ruhr-Sieg-Strecke (KBS 440)	45
4.4.6	Strecke Lüdenscheid-Brügge – Marienheide (Volme-Agger-Bahn)	45
4.4.7	Weitere Strecken im Märkischen Kreis	46
5.	Qualitätsstandards für den ÖPNV im Märkischen Kreis	48
5.1	Leitbild für die ÖPNV-Entwicklung im Märkischen Kreis	48
5.2	Entwicklung von Qualitätsstandards für den ÖPNV	49
5.2.1	Vom (abstrakten) Leitbild zum (konkreten) Qualitätsstandard	49
5.2.2	Warum werden Qualitätsstandards definiert?	49
5.2.3	Wofür werden Qualitätsstandards definiert?	50
5.3	Grundlagen und Methodik	51
5.3.1	Siedlungsstrukturelle Gliederung des Märkischen Kreises	51
5.3.2	Vorgehensweise bei der Festlegung von Qualitätsstandards	53
5.4	Erschließungsqualität	55
5.4.1	Zielsetzung und Untersuchungsansatz	55
5.4.2	Maximale fußläufige Entfernung zu Bushaltestellen	55
5.4.3	Maximale fußläufige Entfernung zu Schnellbushaltestellen	56
5.4.4	Verknüpfungspunkte Schiene/Bus und Bus/Bus	57
5.5	Angebotsqualität	67
5.5.1	Zielsetzung und Methodik	67
5.5.2	Fahrzeitvergleich ÖPNV – MIV im Regionalverkehr	74
5.5.3	Anbindung der Ortsteile und Siedlungen an den ZOB / Bahnhof ihrer Gemeinde	74
5.5.4	Betriebszeiten des Grundangebotes	74
5.5.5	Takt	76
5.5.6	Bedienungshäufigkeit	77
5.5.7	Umsteigequalität	79
5.5.8	Angebotsdifferenzierung	80

5.6.	Beförderungs- und Servicequalität	83
5.6.1	Zielsetzung	83
5.6.2.	Haltestellen	84
5.6.3	Fahrzeuge	88
5.6.3.1	Erscheinungsbild, Fahrzeugausstattung, Fahrgastinformation und Sauberkeit	88
5.6.3.2	Platzangebot und Platzauslastung	92
5.6.4	Betriebsdurchführung	93
5.6.4.1	Personal	93
5.6.4.2	Sicherheit in Fahrzeugen	94
5.6.4.3	Fahrplanzuverlässigkeit – Pünktlichkeit und Anschlussicherheit	94
5.6.4.4	Sonstige Serviceangebote	96
5.6.5	Information und Vertrieb	97
5.6.5.1	Printmedien	97
5.6.5.2	Persönlicher Service in Bussen	99
5.6.5.3	Service-Center / Verkaufsstellen	99
5.6.5.4	Information per Telefon und Internet	101
5.6.6	Marktforschung, Marketing und Werbung	103
5.6.6.1	Marktforschung	103
5.6.6.2	Marketing	104
5.6.6.3	Werbung	104
5.6.7	Qualitätscontrolling	105
6.	Umsetzung und Finanzierung	107
Anlagen		
	Siedlungsstrukturelle Gliederung – Abgrenzung der Gebietstypen (Nord)	A1
	Siedlungsstrukturelle Gliederung – Abgrenzung der Gebietstypen (Süd)	A2

1. Grundlagen und Verfahren

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Rechtliche Grundlagen für die Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen sind das

- **Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)** in der Fassung vom 07.03.2005 sowie die
- Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) in der Fassung vom 10.12.2004.

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

Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV hat der Kreis nach § 8 ÖPNVG NRW als Aufgabenträger einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan hat **Ziele und Rahmenvorgaben** für

- das betriebliche Leistungsangebot,
- dessen Finanzierung sowie
- die Investitionsplanung

festzulegen.

Dazu gehören u.a. die Festlegung von **Mindestanforderungen** für

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

Der erste Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises wurde am 26.03.1998 durch den Kreistag beschlossen. In ihm kommt bereits zum Ausdruck, dass parallel zu seiner Umsetzung die Planung weiterzuführen ist. Dabei sollen die im Rahmen der erstmaligen Aufstellung des Nahverkehrsplans weniger berücksichtigten Aspekte in Angriff genommen werden. Gemäß § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW ist der Aufgabenträger verpflichtet, den Nahverkehrsplan spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und dann bei Bedarf fortzuschreiben. Dieser Vorgabe kommt der Märkische Kreis nach.

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

1.2 Planerarbeitung und Beteiligungsverfahren

Der Kreistag des Märkischen Kreises beauftragte mit Beschluss vom 07.12.2000 die Kreisverwaltung das förmliche Verfahren für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans einzuleiten. Wegen der zukünftig noch wachsenden Bedeutung des Nahverkehrsplans für die Sicherung der Angebotsqualität im ÖPNV soll die **Konkretisierung von Qualitätsstandards** dabei im Mittelpunkt der Fortschreibung stehen.

Zu Beginn der Planerarbeitung fanden Workshops mit Vertretern der kreisangehörigen Gemeinden sowie mit Vertretern der Verkehrsunternehmen und der Nachbargaufgabenträger statt. Dabei wurden Erfahrungen mit dem ersten Nahverkehrsplan bilanziert, Planungen und Projekte der Beteiligten vorgestellt und das Thema Qualitätsstandards hinsichtlich Schwerpunkte, Konkretisierung und Umsetzung diskutiert. Die als unmittelbar nächster Schritt geplante Erarbeitung eines Vorentwurfs musste dann jedoch aus mehreren Gründen zurückgestellt werden:

- Anfang 2001 wurden von der MVG Überlegungen zur Überplanung ihres gesamten Liniennetzes im Kreisgebiet auf der Grundlage von Daten zur Nachfrage und zu Fahrgastpotenzialen angestellt. Hieraus entwickelte sich das Projekt Busnetz 2000x. Es wurde deutlich, dass eine enge Verzahnung zwischen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und dem Projekt im Sinne eines optimalen Gesamtergebnisses sinnvoll und notwendig war. Zwischen der Kreisverwaltung und MVG wurde deshalb folgende Vorgehensweise vereinbart: Auf Grundlage der Ergebnisse der geplanten Markt- und Potenzialanalyse sollten die Qualitätsstandards für den ÖPNV im Kreis entwickelt werden und auf dieser Basis dann eine Neuplanung des ÖPNV-Netzes erfolgen. Nachdem das Land aufgrund seiner angespannten Haushaltslage von einer Förderung des Projektes abrückte, wurde im Herbst 2002 zwischen Kreis und MVG vereinbart, das Projekt auf den Baustein Markt- und Potenzialanalyse zu beschränken. Schließlich konnte mit reduzierter Landesförderung Anfang 2003 durch die MVG der Baustein Markt- und Potenzialanalyse mit dem Schwerpunkt Fahrgastzählung vergeben werden. Erste Ergebnisse lagen ab Herbst 2003 vor.
- Ab Sommer 2002 wurden Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung der ÖPNV-Verkehre der MVG in Schwerte angestellt. Nach intensiven Verhandlungen zwischen den beiden Kreisen sowie den Verkehrsunternehmen und damit verbundenen Erhebungen und Neuplanungen der MVG wurde letztlich der Beschluss gefasst, dass die MVG sich aus diesem Teil ihres bisherigen Bedienungsgebietes zurückzieht, was Anfang Januar 2005 erfolgte.
- Mit der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 24.07.2003 wurde nach langem Vorlauf deutlich, welche Anforderungen zukünftig Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bezüglich einer EU-beihilferechtskonformen Finanzierung des ÖPNV zu erfüllen haben. Im Ergebnis wird der hier gewählte Ansatz bestätigt, im Nahverkehrsplan eindeutige Qualitätsstandards festzulegen, um dann im folgenden Schritt Vereinbarungen über die Finanzierung dieser Leistungen zwischen Kreis und Verkehrsunternehmen schließen zu können.

Bis Anfang 2004 wurden durch die Verwaltung Qualitätsstandards für den ÖPNV im Märkischen Kreis erarbeitet und in einem ersten Vorentwurf zusammengefasst. Auf dieser Grundlage erfolgte sodann eine intensive Abstimmung mit den maßgeblichen Vertretern der MVG. Hierzu wurden mehrere Workshops im Frühjahr 2004 durchgeführt.

Im Anschluss daran erfolgten weitere Abstimmungen, nun mit den Fachverwaltungen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Dazu fanden im Sommer / Herbst 2004 mehrere Erörterungstermine statt, an denen auch Vertreter der MVG teilnahmen. Die in den Gesprächsrunden vorgetragenen und diskutierten Anregungen der Städte und Gemeinden wurden ebenfalls eingearbeitet.

Ergebnis dieser umfangreichen Vorarbeiten und Abstimmungen war der Entwurf der Nahverkehrsplan-Fortschreibung. Er bildete die Grundlage für das gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfahren.

In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr am 03.06.2005 wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans erstmals diskutiert. Zudem wurde beschlossen, eine vertiefte Beratung in den Fraktionen zu ermöglichen.

Mit Beschluss des Kreistags vom 23.03.2006 erfolgte schließlich die Einleitung des nach § 9 ÖPNVG NRW vorzusehenden förmlichen Beteiligungsverfahrens. Städte und Gemeinden, Nachbargaufgabenträger, konzessionierte Verkehrsunternehmen sowie Dritte (Verbände, Vereine) hatten nun die Möglichkeit zur formellen Stellungnahme.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde an 34 Institutionen mit der Bitte verschickt, Stellung zu nehmen und etwaige Anregungen und Bedenken vorzubringen. Angeboten wurde auch die Möglichkeit zu Erörterungsgesprächen.

Insgesamt gingen 21 schriftliche Stellungnahmen ein. In einem Fall wurde von der Möglichkeit eines Erörterungsgesprächs Gebrauch gemacht. Stichprobenartige Rückfragen bei Institutionen, die keine Stellungnahme abgegeben hatten, ergaben, dass sie keine Bedenken / Anregungen hatten und sie ihre Interessen bereits im vorangegangenen Erarbeitungsverfahren angemessen berücksichtigt fanden.

Die insgesamt rund 120 einzelnen Anregungen / Bedenken wurden in Form einer Synopse aufbereitet und bewertet.

Der Kreistag des Märkischen Kreises hat sodann in seiner Sitzung am 14.12.2006 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Kreistag nimmt das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des Nahverkehrsplans und die sich aus der Abwägung der vorgetragenen Anregungen und Bedenken ergebenden Änderungen am Nahverkehrsplan-Entwurf des Märkischen Kreises zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Kreistag beschließt gemäß § 9 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) den zweiten Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises mit den sich aus dem Beteiligungsverfahren ergebenden Änderungen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren notwendigen Arbeitsschritte (Einarbeitung des Abwägungsergebnisses, redaktioneller Ergänzungen, Druck, Bekanntmachung) durchzuführen.

Nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans wurden die sich aus den Stellungnahmen ergebenden Änderungen in den Text eingearbeitet. Zudem wurde der Plan vom Stand 02/2006 auf den Stand 12/2006 nachgeführt. Die Ergänzungen beziehen sich lediglich auf zwischenzeitliche Änderungen im Bestand (z.B. aktuellere statistische Angaben), nicht aber auf konzeptionelle Aussagen des Nahverkehrsplans.

Mit der Anzeige des Beschlusses bei der Bezirksregierung und der öffentlichen Bekanntmachung des Plans ist das Verfahren abgeschlossen.

2. Ziele und Rahmenvorgaben

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind Ziele und Grundsätze der Fach- und Querschnittsplanung des Landes NRW zu beachten. In verschiedenen Programmen und Plänen sind die vom Land NRW als bedeutend anerkannten und daher möglichst umzusetzenden Maßnahmen festgeschrieben worden. Voraussetzung für die Umsetzung entsprechender Infrastrukturmaßnahmen ist deren Aufnahme in die einschlägigen Förderprogramme des Landes.

Im folgenden Kapitel werden – bezogen auf den Märkischen Kreis - die verkehrlichen Ziele der einschlägigen Pläne und Programme benannt sowie die entsprechenden Maßnahmen erläutert.

Darüber hinaus werden hier auch Ziele dargestellt, die sich aus der aktuellen kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung ergeben und für die Fortentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet relevant sind.

2.1 Verkehrliche und finanzielle Rahmenvorgaben

2.1.1 ÖPNVG NRW

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ist die gesetzliche Grundlage für die Organisation, Finanzierung und Ausgestaltung des ÖPNV in NRW.

Das Gesetz formuliert wichtige Ziele, die bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen sind.

Für die konkrete Ausgestaltung des Nahverkehrs gibt das ÖPNVG NRW verbindlichen Standards nicht vor. Damit eröffnen sich für die Kreise und kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger Handlungsspielräume, um entsprechend den Bedürfnissen vor Ort ihren Nahverkehr zu gestalten. § 2 ÖPNVG NRW enthält jedoch Grundsätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen sind.

Für den öffentlichen Personennahverkehr sind insbesondere folgende Grundsätze zu beachten:

- In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-Schiene-Konzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, Anruf-Sammel-Taxen (AST) und Bürgerbusse sollen bei geringer Nachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu beachten.
- Den Belangen von Personen, die Kinder zu betreuen haben, von Kindern und von Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV Rechnung zu tragen.
- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu vergleichbaren Bedingungen beteiligt werden.

2.1.2 Infrastrukturbedarfspläne des Landes

Im Jahr 2006 nahm das Land NRW grundlegende Änderungen an seiner für den öffentlichen Nahverkehr maßgeblichen Infrastrukturbedarfsplanung vor. Ersetzt wurden der bis dahin geltende ÖPNV-Bedarfsplan 1998 sowie der auf ihm aufbauende ÖPNV-Ausbauplan durch den neuen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene).

Nachfolgend werden die für den Märkischen Kreis maßgeblichen Aussagen dieser Pläne dargestellt.

ÖPNV-Bedarfsplan 1998

Der ÖPNV-Bedarfsplan 1998 enthält die langfristigen Infrastrukturvorhaben für den öffentlichen Personennahverkehr von landesplanerischer Relevanz. Um einen gezielten Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur und den effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten, werden die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben nach den drei Dringlichkeitsstufen „vordringlicher Bedarf“, „weiterer Bedarf“ und „möglicherer späterer Bedarf“ klassifiziert. Der Realisierungszeitraum für die in den vordringlichen Bedarf eingestuften Vorhaben umfasst rund 10 Jahre (bis zum Jahr 2007). Die Maßnahmen des weiteren Bedarfs erstrecken sich bis zum Jahr 2015. Maßnahmen des möglichen späteren Bedarfs sind erst nach 2015 realisierbar.

Für den Märkischen Kreis enthält der ÖPNV-Bedarfsplan folgende Maßnahmen:

- Vordringlicher Bedarf:
Reaktivierung der Bahnstrecke Gummersbach - Brügge
Ausbau der Bahnstrecke Brügge - Lüdenscheid
- Möglicher späterer Bedarf:
Reaktivierung der Strecke Iserlohn – Hemer – Menden
Ausbau der Strecke Iserlohn - Schwerte

ÖPNV-Ausbauplan

Der ÖPNV-Ausbauplan für das Land NRW konkretisiert den ÖPNV-Bedarfsplan für einen mittelfristigen Zeitrahmen. Ebenso wie der ÖPNV-Bedarfsplan umfasst der ÖPNV-Ausbauplan die verkehrsbedeutsamen ÖPNV-Vorhaben von landesplanerischer Relevanz. Dies sind vor allem Neu- und Ausbaivorhaben im Bereich des Schienennetzes. Erhaltungsmaßnahmen und kleinere Neu- und Ausbaivorhaben sind nicht Bestandteil des ÖPNV-Ausbauplans.

Der ÖPNV-Ausbauplan ist bis ins Jahr 2006 die Grundlage für die Aufstellung der ÖPNV-Förderprogramme des Landes. Die in die Förderprogramme aufgenommenen Maßnahmen werden durch Mittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und ÖPNVG NRW finanziert.

Im Hinblick auf ihre Eilbedürftigkeit werden die Projekte in Ausbauplan in zwei Gruppen eingeteilt. Vorhaben der ersten Ausbaustufe sollen laut Plan im Zeitraum 2000 bis 2005 realisiert werden. Hierzu zählt die Reaktivierung der Bahnstrecke Gummersbach – Lüdenscheid-Brügge und der Ausbau der Strecke Lüdenscheid-Brügge - Lüdenscheid. Projekte der Stufe 2 sollen im Jahr 2005 überprüft und bei Fortschreibung des ÖPNV-Ausbauplans berücksichtigt werden. Bahnhöfe und Haltepunkte sind bei Neu- und Ausbaivorhaben der Bahntrassen Bestandteil dieser Projekte.

Unabhängig von den Streckenausbauvorhaben wird im Rahmen der Bahnhofsoffensive des Landes die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten vorangetrieben. Sie basiert auf einer Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 2001 zwischen der DB AG und dem Land zur Modernisierung von mehr als 100 Bahnhöfen. Innerhalb des Programms sollen im MK die Bahnhöfe Plettenberg, Werdohl, und Altena modernisiert werden (vgl. Kap. 4.3.2 Haltepunkte und Bahnhöfe).

IGVP NRW / Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan Schiene 2006

Mit der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP NRW) sollten die in der Vergangenheit entwickelten sektoralen Pläne für einzelne Verkehrsträger (ÖPNV-Bedarfsplan NRW, ÖPNV-Ausbauplan, Landesstraßenbedarfsplan NRW) ersetzt werden. Ziel war die Erstellung eines Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes, der alle Verkehrsträger berücksichtigt.

Nach mehrjährigen Vorarbeiten wurden im Dezember 2005 die Vorschläge zur Maßnahmeneinstufung bekannt gegeben. Sowohl die Ergebnisse selbst als auch das Verfahren stießen auf erhebliche Kritik insbesondere bei den Gebietskörperschaften.

Eine formelle Beteiligung der Gebietskörperschaften fand lediglich über den Regionalrat statt. Dieser hat das Recht, einen – für das Land nicht bindenden – Vorschlag zur Maßnahmenreihung abzugeben.

Nachfolgend sind die auf den Märkischen Kreis bezogenen SPNV-Projekte, die vom Ministerium im Entwurf beabsichtigten Einstufungen sowie die Ergebnisse der Beratung im Regionalrat Arnberg dargestellt.

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW			
Nr.	VORHABEN Bezeichnung	Einstufung laut Ministerium (12/2005)	Einstufungsvorschlag Regionalrat (02/2006)
11080	Gummersb. – Lüdenscheid, Brügge	Indisponibles Vorhaben	Stufe 1
11077	Fröndenberg – Neuenrade	„nicht aufzunehmen“	Stufe 2
11086	Hagen, Delstern – Brügge	„nicht aufzunehmen“	Stufe 2
11104	Iserlohn – Menden	„nicht aufzunehmen“	Stufe 2
11118	Oberbrügge – Halver	„nicht aufzunehmen“	Stufe 2
11123	Schwerte – Iserlohn	„nicht aufzunehmen“	Stufe 2
11154	Lüdenscheid – Hagen, Delstern	„nicht aufzunehmen“	Stufe 2
Stufe 1 = Vorhaben bis 2015.			
Stufe 2 = Vorhaben, für die ab 2015 weiterer Bedarf gesehen wird und die auch vor 2015 weiter geplant werden können.			

Festzustellen ist, dass das Land außer dem bereits im Teilabschnitt Gummersbach - Marienheide realisierten Vorhaben der Reaktivierung der Bahnstrecke Gummersbach - Lüdenscheid, Brügge (Nr. 11080) nun kein Vorhaben aus dem Märkischen Kreis in den IGVP aufzunehmen beabsichtigt. Konkret bedeutet dies, dass das im bis dahin gültigen ÖPNV-Bedarfsplan 1998 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs geführte Vorhaben des Ausbaus der Bahnstrecke von Lüdenscheid nach Hagen nun nicht mehr als umsetzungswürdig angesehen wird. Auch die im ÖPNV-Bedarfsplan 1998 als „Möglicher späterer Bedarf“ geführten Vorhaben „Reaktivierung der Bahnstrecke Iserlohn - Menden“ und „Ausbau der Strecke Schwerte - Iserlohn“ sollen laut IGVP nicht mehr im Bedarfsplan enthalten sein. Die weiteren im Rahmen der IGVP bewerteten Maßnahmen sollen ebenfalls nicht Eingang in den Bedarfsplan finden.

Der Vorschlag des Regionalrates aus Februar 2006 zielte dahin, dass der Bedarf an diesen Vorhaben anerkannt wird, und sie deshalb zumindestens in eine Stufe 2 (Maßnahmen für die ab 2015 weiterer Bedarf gesehen wird) aufgenommen werden.

Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan 2006 des Landes NRW - Teil Schiene -		
VORHABEN im Märkischen Kreis		
Nr.	Bezeichnung	Einstufung
11134	Hagen, Hbf – Siegen, Hbf (– Gießen)	Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan
11080	Gummersbach – Lüdenscheid, Brügge	Indisponibles Vorhaben
11040	Dortmund, Hbf – Brügge	Stufe 2
11077	Fröndenberg – Neuenrade	Stufe 2
11104	Iserlohn – Menden	Stufe 2
11118	Oberbrügge – Halver	Stufe 2
11123	Schwerte – Iserlohn	Stufe 2
Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan: Unter Indisponible Vorhaben werden auch Vorhaben des BVWP nachrichtlich mit dargestellt.		
Indisponible Vorhaben: Die Umsetzung wird vom Land davon abhängig gemacht, dass die Aufgabenträger die erforderlichen Bestellgarantien abgeben und dass die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stehen.		
Stufe 2: Mögliche Umsetzung erst nach 2015. Eine Neubewertung der Vorhaben erfolgt bei der Fortschreibung des Bedarfsplans.		

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags NRW hat in seiner Sitzung am 11.05.2006 das Einvernehmen zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung und zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Teil Schiene) hergestellt. Damit ist der Bedarfsplan Schiene 2006 für das Land NRW verabschiedet.

Der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan 2006 gliedert die Infrastrukturmaßnahmen in die Kategorien Indisponible Vorhaben, Stufe 1 und Stufe 2. Die folgende Tabelle zeigt die Einstufung derjenigen Maßnahmen, die Bahnstrecken im Märkischen Kreis betreffen.

2.1.3 Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur

ÖPNV-Fahrzeug- und ÖPNV-Infrastrukturförderung des Landes

Nach § 13 ÖPNVG NRW gewährt das Land NRW den ÖPNV-Aufgabenträgern Zuwendungen, welche für die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV bestimmt sind.

Für die öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, die im Kreisgebiet Linienverkehr fahren, ist der Märkische Kreis seit 1997 Fördergeber.

Insgesamt wurden im Zeitraum von 1997 bis 2006 durch den Kreis Fördermittel in Höhe von 24,0 Mio. € verausgabt. Davon entfielen 17,9 Mio. € auf die Neubeschaffung von Linienbussen und 6,1 Mio. € auf sonstige Infrastrukturmaßnahmen. Insgesamt erhielten in diesem Zeitraum 38 Unternehmen eine Förderung. Sie nutzten die Mittel zur Mitfinanzierung von Investitionen in neue Fahrzeuge und Infrastrukturprojekte im Umfang von 140 Mio. €.

ÖPNV-Förderprogramm 2002-2006

Das Land NRW unterstützt auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Das Förderprogramm des Landes hat eine Geltungsdauer von 2002 bis 2006. Für den Bereich des Märkischen Kreises enthält es folgende Infrastrukturmaßnahmen:

- Ausbau des Bahnhofes Iserlohn durch die Stadt Iserlohn für DB AG Station&Service.
- Umbau des Bahnhofbereiches Iserlohn einschließlich Bau eines zentralen Omnibusbahnhofes durch die Stadt Iserlohn.
- Einrichtung von P+R-Plätzen am Bahnhof Plettenberg durch die Stadt Plettenberg.

Darüber hinaus wurden in das ÖPNV-Programm für den Zeitraum ab 2008 weitere Maßnahmen aufgenommen. Allerdings ist eine Förderung dieser Maßnahmen nur vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung und Bewilligung möglich.

- Neubau und Verlegung des Bahnhofes Lüdenscheid, Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofes mit angrenzenden Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen.
- Neubau des zentralen Omnibusbahnhofes in Kierspe.
- Ausbau des Bahnhofes Menden.

2.1.4 Abgeltungen (§ 45a PBefG, § 145 SGB IX)

Verkehrsunternehmen erhalten

- für die Beförderung von Schülern gesetzliche Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a Personenbeförderungsgesetz) sowie
- für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Fahrgäste Erstattungsleistungen (§ 145 Sozialgesetzbuch IX, SGB IX).

Mit den Zahlungen nach § 45a PBefG soll den Verkehrsunternehmen ein Ausgleich dafür gewährt werden, dass Auszubildende mit dem ÖPNV ihren Schulstandort erreichen können und dafür gegenüber dem Regelfahrpreis rabattierte Fahrscheine nutzen können. Die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG sind ein wichtiges Standbein der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland.

Nach § 148 SGB IX erhalten die Verkehrsunternehmen eine Erstattung für ihre Fahrgeldausfälle aufgrund ihrer Pflicht zur kostenlosen Beförderung von schwerbehinderten Menschen.

Die Abwicklung der aufwändigen Ausgleichsverfahren erfolgt direkt zwischen Verkehrsunternehmen und Land.

Auf aktuelle Entwicklungen bei den Abgeltungen sowie deren Auswirkungen auf die MVG wird im Kapitel 3.1.3 eingegangen.

2.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Als fachübergreifende Planung formuliert die Landesplanung verkehrliche Ziele und Grundsätze, die zu beachten sind. Im folgenden Kapitel werden diese erläutert.

2.2.1 Landesentwicklungsplan (LEP)

Der Landesentwicklungsplan NRW ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes über die nächsten 10 Jahre und darüber hinaus. Die zeichnerischen und textlichen Darstellungen im LEP sind Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

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

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

Konkretere Aussagen liefert der Gebietsentwicklungsplan (GEP).

2.2.2 Gebietsentwicklungsplan (GEP)

Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Bochum und Hagen, konkretisiert die Darstellungen des Landesentwicklungsplans. Der GEP enthält Grundsätze und Ziele, die bei der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen sind:

Als allgemeine Grundsätze für den ÖPNV werden formuliert:

- Der ÖPNV muss die Erreichbarkeit der zentralen Orte als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Ausbildungsschwerpunkte, der Freizeit- und Erholungsstätten sowie der sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens sicherstellen.
- Der ÖPNV muss attraktiv gestaltet und so ausgebaut werden, dass er in der Lage ist, die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen.
- Die Verkehrsnetze des ÖPNV sind miteinander zu verknüpfen. Es müssen Schnittstellen geschaffen werden, die das Umsteigen vom Kraftfahrzeug und vom Fahrrad auf den ÖPNV erleichtern (Park and Ride, Bike and Ride).

Mit Bezug auf den Märkischen Kreis werden folgende Ziele festgeschrieben („Ziel35“):

- Der ÖPNV muss im Plangebiet in großem Umfang durch den SPNV gestaltet werden. Im Märkischen Kreis ist dafür der Nah- und Regionalverkehr auf dem Schienennetz der DB AG vorzuhalten. Außerdem sollte auf der Strecke Brügge – Kierspe – Meinerzhagen – Gummersbach Personenverkehr eingeführt werden. Im nördlichen Teil des Märkischen Kreises (Iserlohn – Hemer – Menden) ist eine Stadtbahnstrecke zur Verfügung zu stellen.
- Mittelzentren, Grundzentren und größerer Siedlungsbereiche, die nicht durch die Schiene erschlossen sind, sollen durch Schnellbuslinien angebunden werden.
Folgende Linien sollten betrieben werden:
 - Radevormwald – Halver – Brügge – Lüdenscheid
 - Iserlohn – Nachrodt – Altena – Lüdenscheid
 - Plettenberg – Herscheid – Lüdenscheid
 - Neuenrade – Werdohl – Lüdenscheid(Hiervon werden durch eine Schnellbuslinie bisher nur die Relation Iserlohn – Lüdenscheid und der Teilabschnitt Werdohl – Lüdenscheid bedient.)

In den Erläuterungen zu den Zielen wird ausgeführt:

Nach Einstellung des SPNV zwischen Iserlohn und Menden ist wieder eine attraktive Verbindung durch eine Regionalstadtbahn herzustellen. Der Verlauf der Regionalstadtbahn könnte auf einer anderen Trasse als der ursprünglichen DB-Strecke verlaufen.

Größere Siedlungsbereiche der Mittel- und Grundzentren, die nicht an den SPNV angebunden sind, sollen durch Schnellbuslinien erschlossen werden. An den Haltepunkten der Schienenstrecken soll eine Verknüpfung mit dem SPNV-Angebot erfolgen. Außerdem sollten bis zur Realisierung des SPNV auch im Verlauf der Verbindung Iserlohn – Hemer – Menden und Brügge – Kierspe – Meinerzhagen – Gummersbach Schnellbuslinien betrieben werden.

2.3 Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung (VEP)

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 gemeinsam im Jahre 2001 die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans in Auftrag gegeben. Dieser interkommunale Ansatz trägt der starken siedlungsstrukturellen und damit auch verkehrlichen Verflechtungen der drei Städte Rechnung.

Mit dem VEP besteht somit ein Gesamt-Verkehrskonzept für das stark verdichtete Siedlungsband mit immerhin rund 185.000 Einwohnern.

Das Teilkonzept ÖPNV des im Herbst 2003 fertiggestellten Verkehrsentwicklungsplans betrachtet den straßen- wie auch den schienengebundenen ÖPNV. Es analysiert die aktuelle Situation, ermittelt Verbesserungsbedarf und liefert konkrete Maßnahmenvorschläge. Dabei wird das Ziel verfolgt, dass derzeitige ÖPNV-Angebot aus Sicht der Fahrgäste unter Berücksichtigung der finanziellen Machbarkeit zu optimieren. Eine betriebliche Bewertung der Maßnahmen erfolgt auf dieser Stufe noch nicht.

Der Verkehrsentwicklungsplan sieht für die drei Städte nachfolgende Maßnahmen vor. Diese sollen in Verbindung mit den Qualitätsstandards dieses Nahverkehrsplans Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im nördlichen Kreisgebiet sein.

Kommunaler Verkehrsentwicklungsplan der Städte Iserlohn, Hemer und Menden Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Stadtgebiet Hemer			
Lfd. Nr.	Maßnahme	Ziel	Frist
HE01	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer – Menden	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer – Menden	mittelfristig
HE02	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer – Iserlohn	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer – Iserlohn	langfristig
HE03	Anbindung des Gewerbegebietes Edelburg in Richtung Menden und Iserlohn durch Bus-Shuttle-Angebote	Verbesserung der ÖPNV-Nutzung im Gewerbegebiet Edelburg	mittelfristig
HE04	Verlängerung der Linie 2 bis zum Bahnhof Binolen (Hönnetalbahn)	Verbesserung der Verbindung Hemer / Deilinghofen – Balve / Neuenrade	kurzfristig
HE05	Neukonzeption der Linie 3	Verbesserung der Erschließung von Sundwig und den Hemeraner Stadtteilen	kurzfristig
HE06	Ersatz der Linie 233 durch Taxibus / Anruf-Sammeltaxi	Kosteneinsparung	kurzfristig
HE07	Veränderung der Führung der Linie 2 im Bereich Apricke, Brockhausen (alternativ zu HE04)	Verbesserung des Bedienungsangebotes in Apricke, Riemke und Brockhausen	kurzfristig
HE08	Aufwertung und ggfs. Verlegung des ZOB Hemer in den Bereich des Hallenbades	Verbesserung der Erschließungswirkung zur Innenstadt, Steigerung der ÖPNV-Attraktivität	mittelfristig

Kommunaler Verkehrsentwicklungsplan der Städte Iserlohn, Hemer und Menden Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Stadtgebiet Menden			
Lfd. Nr.	Maßnahme	Ziel	Frist
ME01	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer – Menden	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer – Menden	mittelfristig
ME02	Bedienung der Haltestelle Abzweig Bahnhof in beiden Richtungen	Verbesserung der Verknüpfung des Linienbusverkehrs mit dem SPNV Vereinfachung der Netzstruktur im zentralen Bereich von Menden	kurzfristig
ME03	Realisierung eines zentralen Verknüpfungspunktes für den Busverkehr am Bahnhof	Verbesserung der Verknüpfung des Linienbusverkehrs mit dem SPNV	mittelfristig
ME04	Realisierung einer neuen Ortsbuslinie Bahnhof – Schwittener Weg – Schwitten	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung von Schwitten, Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Bereich Schwittener Weg / Ostwall	kurzfristig
ME05	Schaffung eines vertakteten Linienangebots im Bereich Hasenbruch und Platte Heide durch Kombination der Linien 23 und 24	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in Hasenbruch und Platte Heide	kurzfristig
ME06	Umwandlung der Linie 25 auf AST und Rufbusbetrieb	Schaffung eines wirtschaftlicheren und effizienteren Bedienungsangebots	kurzfristig
ME07	Ausbau des Bahnhofes Menden zu einem attraktiven ÖPNV-Knotenpunkt	Verbesserung der Gesamtattraktivität des ÖPNV in Menden	mittelfristig

Kommunaler Verkehrsentwicklungsplan der Städte Iserlohn, Hemer und Menden Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Stadtgebiet Iserlohn			
Lfd. Nr.	Maßnahme	Ziel	Frist
IS01	Reaktivierung des SPNV auf der Schienenverbindung Hemer – Iserlohn – Menden	Verbesserung der ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer – Iserlohn	langfristig
IS02	Verlegung der Linie S4 auf die Streckenführung Bahnhof Iserlohn – Hohler Weg – Konrad-Adenauer-Ring – Karnacksweg – Hansaallee – Westfalenstraße – Hemer ZOB	Verkürzung der Fahrzeit und Möglichkeit zur besseren Anbindung an das Regionalbahnangebot	kurzfristig
IS03	Ergänzungsangebot Linie 6: Schwerte – Stübbecken – Letmathe – Grürmannsheide	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung von Stübbecken und Grürmannsheide	kurzfristig
IS04	Direktere Routenführung der Linie 2 zwischen Landhausen und Kalthof	Kosteneinsparung, Verbesserung der Attraktivität des Linienangebotes	kurzfristig
IS05	Reduzierung des Bedienungsangebotes der Linie 1 zwischen Letmathe und Osterfeld auf 30 min Takt	Kosteneinsparung	kurzfristig
IS06	Aufteilung der Linie 15 in zwei Parallellinien	Verbesserung der Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS07	Klare Trennung der Linie 130 und 131	Verbesserung der Begreifbarkeit der ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS08	Trennung der Linie 130 im Bereich Hennen	Unterbindung von Parallelverkehren; bessere Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS09	Vertaktetes Angebot der Linie 4 zwischen Iserlohn und Ihmert	Verbesserung des Angebots; bessere Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS10	Ausweitung der Bedienungszeit der Linie S1	Durchgehendes Angebot bis 22.00 Uhr	kurzfristig
IS11	Führung der Linie 7 über einheitlichen Linienweg	Verbesserung der Begreifbarkeit für ÖPNV-Fahrgäste	kurzfristig
IS12	Zusätzliche ÖPNV-Haltestelle auf der Hennener Straße	Verbesserte ÖPNV-Anbindung des südöstlichen Bereichs von Hennen	kurzfristig
IS13	Aufwertung des Bahnhofsbereiches Iserlohn	Verbesserung der Gesamtattraktivität des ÖPNV in Iserlohn	mittelfristig

Kommunaler Verkehrsentwicklungsplan der Städte Iserlohn, Hemer und Menden Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV für das Gesamtgebiet Iserlohn – Hemer – Menden			
Lfd. Nr.	Maßnahme	Ziel	Frist
GE01	Verbesserung des Angebots im SPNV (Fahrzeuge, Bahnhofsausstattung)	Attraktivitätssteigerung des SPNV	mittelfristig
GE02	Vertaktung des Linienangebots (Regelfall 30-min-Takt, auf Relationen mit geringer Nachfrage 60-min-Takt)	Verbesserung der Angebotsqualität und der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE03	Ausweitung des Bedienungsangebotes auf 6.00 bis 22.00 Uhr	Verbesserung der Angebotsqualität und der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE04	Bedienung von Gebieten und Zeitbereichen mit geringer ÖPNV-Nachfrage durch alternative Bedienungsformen (Taxibus, AST)	Verbesserung der Angebotsqualität im Sinne der Daseinsvorsorge, nachfragegerechte Bedienung	kurzfristig
GE05	Vermeidung diffuser Linienverläufe, Schaffung einer klaren Linienstruktur	Verbesserung der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE06	Trennung zwischen vertakteten ÖPNV-Angeboten und Angeboten im Schülerverkehr	Verbesserung der Begreifbarkeit durch den Kunden	kurzfristig
GE07	Verbesserung der Ausstattung der Bushaltestellen	Verbesserung des Komforts und der Gesamtattraktivität des ÖPNV aus Sicht des Kunden	kurzfristig
GE08	Verbesserung der Möglichkeiten von B+R und P+R	Verbesserung der Gesamtattraktivität des ÖPNV	kurz- / mittelfristig
GE09	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung insbesondere im Bereich der Zentren	Verbesserung der Beförderungsgeschwindigkeit	kurzfristig
GE10	Realisierung einer Mobilitätszentrale und von ÖPNV-Agenturen	Verbesserung der Information von (potentiellen) Fahrgästen	kurzfristig
GE11	Marketingmaßnahmen	Verbesserung der Information von (potentiellen) Fahrgästen	kurzfristig
GE12	Verbesserung des Übergangstarifs zum VRR oder Integration in den VRR-Tarif	Erhöhung der Attraktivität der Verbindungen zwischen Märkischem Kreis und Rhein-Ruhr-Raum	kurzfristig
GE13	Einführung eines „Nordkreis-Ticket“ für den nördlichen Märkischen Kreis	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zwischen den Städten Hemer, Menden, Iserlohn	kurzfristig
GE14	Verbesserung des Angebots der Linie S4 durch höhere Bedienungsqualität, Verkürzung der Fahrzeiten und bessere Einbindung in den SPNV	Stärkung der Schnellbuslinie als Rückgrad des ÖPNV in Hemer, Menden und Iserlohn mit „Leuchtturmfunktion“ für den ÖPNV	kurzfristig

3. Entwicklung des ÖPNV im Märkischen Kreis

In diesem Kapitel wird auf wichtige Entwicklungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Märkischen Kreis der letzten Jahre eingegangen. Schwerpunkt ist dabei der Zeitraum seit Verabschiedung des ersten Nahverkehrsplans.

Nach einem Überblick über die Gesamtentwicklung des ÖPNV im MK (Betriebsleistung, Fahrgastnachfrage und wirtschaftliche Entwicklung, Kapitel 3.1) wird auf die Bereiche Liniennetz und Fahrplanangebot, Fahrzeuge und Infrastruktur sowie Kundenservice und Vertrieb eingegangen.

Abschließend wird der Bereich Tarif dargestellt. Hier werden zugleich auch Ziele für die weitere Entwicklung der Beförderungstarife formuliert (Kapitel 3.5).

3.1. Entwicklungstrends im ÖPNV des Märkischen Kreises – Angebot, Nachfrage, Wirtschaftlichkeit

Zeitreihen zur Entwicklung des Leistungsangebotes, der Fahrgastnachfrage und der Wirtschaftlichkeit liegen nur für das Unternehmen MVG Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH vor, nicht aber für den gesamten ÖPNV im Gebiet des Märkischen Kreises. Da die MVG Linienverkehre auch außerhalb des Kreises anbietet, umgekehrt aber andere Verkehrsunternehmen auch Linienverkehre im Kreisgebiet durchführen, können diese Daten die Entwicklung im Märkischen Kreis nicht ganz scharf abbilden. Die MVG ist aber mit weitem Abstand der größte Anbieter von ÖPNV im Kreis, damit zeigen die Unternehmensdaten den Trend gut auf.

Für die Betriebsleistungen verfügt der Märkische Kreis darüber hinaus auch über gebietsbezogene Daten.

3.1.1 Entwicklung des Leistungsangebotes

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

BETRIEBSLEISTUNG IM LINIENVERKEHR INNERHALB DES MÄRKISCHEN KREISES									
<i>Alle Verkehrsunternehmen (Konzessionsinhaber) einschließlich ihrer Auftragsunternehmen</i>									
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Betriebsleistung (Mio. Wagen-km)								
MVG	14,13	13,66	13,41	13,05	13,10	13,29	13,05	12,79	12,60
WB / BRS	1,14	1,07	1,21	1,18	1,25	1,23	1,25	1,23	1,22
VWS	0,28	0,29	0,28	0,29	0,29	0,29	0,28	0,24	0,24
OVAG	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01
H&M	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
RVK	0,01	0,01	0,01	0,01	-	-	-	-	-
Bürgerbusse*	0,29	0,33	0,36	0,37	0,37	0,41	0,42	0,43	0,45
gesamt	15,88	15,39	15,30	14,94	15,07	15,25	15,04	14,72	14,54
	Entwicklung (1998 = 100)								
gesamt	100	97	96	94	95	96	95	93	92
* = Inhaber der Linienkonzessionen: MVG (12 Bürgerbusse)									
MVG = Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH; WB / BRS = Westfalenbus GmbH / Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH; VWS = Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd AG; OVAG = Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG; H&M = Hausemann & Mager KG; RVK = Regionalverkehr Köln GmbH									
<i>Quelle: Märkischer Kreis</i>									

Der Umfang des Linienverkehrsangebotes ist tendenziell sinkend. So wurden im Jahre 2006 8,4 % weniger Linienverkehre angeboten als 1998.

Im Jahr 2006 wurden rund 87 % der Betriebsleistungen von dem kommunalen Verkehrsunternehmen MVG erbracht. Mit gut 8 % erbringt darüber hinaus die BRS (Busverkehr Ruhr-Sieg, hervorgegangen aus der Westfalenbus GmbH, beide zur Deutschen Bahn AG gehörig) einen wesentlichen Anteil des Linienverkehrs im Kreisgebiet.

Für das Unternehmen MVG stellt sich die Entwicklung wie folgt da (siehe folgende Tabelle): Nach einem Maximum im Jahre 2000 ist die Betriebsleistung seitdem wieder gesunken. Im Zuge der im Frühjahr 2004 umgesetzten Angebotskürzungen in Tagesrandlagen in Höhe von 350.000 Wagen-km verminderte sich die Betriebsleistung auf das Niveau von Mitte der 90er-Jahre. Anfang 2005 wurde von der MVG die Verkehrsbedienung in Schwerte aufgegeben. Zu der damit verbundenen Reduzierung der Betriebsleistung kamen Leistungseinschränkungen in den Jahren 2005 und 2006 hinzu. So fuhr die MVG im Jahr 2006 8,6 % weniger Linienverkehr als im Jahr 2000.

Von den 14,1 Mio. Wagen-km Betriebsleistung der MVG wird etwa die Hälfte von Unternehmen im Auftrag der MVG erbracht.

Da neues Fahrpersonal seit 1998 nicht mehr bei der MVG sondern ausschließlich bei deren Schwesterunternehmen MBG eingestellt wird, verschieben sich die Leistungsanteile kontinuierlich von der MVG zur MBG. So lag die Betriebsleistung der MBG im Jahre 2004 erstmals höher als die der MVG.

BETRIEBSLEISTUNG IM LINIENVERKEHR DER MVG											
<i>Linienverkehr der MVG nach § 42 PBefG innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreises (ohne Bürgerbusse)</i>											
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Betriebsleistung (Mio. Wagen-km)*										
MVG	7,35	7,19	6,65	5,87	5,19	4,56	4,06	3,70	3,11	2,94	2,95
MBG	-	-	0,62	1,82	2,51	2,88	3,28	3,54	3,67	3,74	3,51
AU	7,62	7,78	7,74	7,69	7,72	7,89	7,92	7,94	7,93	7,53	7,64
MVG gesamt	14,97	14,96	15,01	15,38	15,43	15,32	15,27	15,18	14,71	14,21	14,10
	Entwicklung (1996 = 100)										
MVG gesamt	100	100	100	103	103	102	102	101	98	95	94
MVG = Märkischer Verkehrsgesellschaft GmbH; MBG = Märkische Bus-Gesellschaft mbH (Schwester der MVG); AU = Unternehmen im Auftrag der MVG * = einschließlich Ein- und Ausrückfahrten, Verbindungsfahrten, Sport- und Badefahrten sowie Fahrten mit 8-Sitzern; 2006 = insgesamt 0,96 Mio. Wagen-km											
<i>Quelle: Märkische Verkehrsgesellschaft</i>											

Zum allgemeinen Linienverkehr gehören auch die von den Bürgerbusvereinen ehrenamtlich betriebenen Bürgerbuslinien.

Im Märkischen Kreis führten im Jahre 2006 12 Vereine mit jeweils einem Fahrzeug insgesamt 448.000 km Linienfahrten durch. Dabei bedienen sie solche Ortslagen, die aufgrund der geringen Nachfrage oder der schwierigen Erschließung nicht mit normalen Buslinien angebunden werden können.

Je Verein / Fahrzeug beläuft sich die jährliche Betriebsleistung auf 20.000 bis 46.000 km.

Mit dem Bürgerbusverein Herscheid nahm im Jahr 2005 der 12. Bürgerbus im Kreis seinen Betrieb auf.

BETRIEBSLEISTUNG DER BÜRGERBUSSE IM MÄRKISCHEN KREIS													
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Betriebsleistung (1.000 Wagen-km)												
Bürgerbus													
Altena	-	-	-	-	-	10	28	34	33	32	34	35	38
Balve	-	-	-	-	-	-	-	-	6	44	48	42	40
Halver	-	-	-	23	45	46	47	47	46	50	50	49	46
Hemer	-	-	-	3	36	36	39	38	38	35	36	38	39
Herscheid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	27
Kierspe	22	46	48	49	48	44	41	43	43	43	44	46	46
Menden	-	-	-	3	29	36	37	39	38	38	40	43	42
Nachrodt-Wibl.	-	-	2	32	34	33	36	38	37	36	36	35	35
Neuenrade	-	-	24	40	40	40	40	42	42	43	42	42	41
Plettenberg	-	11	18	18	18	17	19	19	19	19	20	20	20
Schalksmühle	22	22	22	26	25	25	28	30	28	28	32	33	33
Werdohl	-	-	-	-	20	38	40	45	43	39	39	39	39
gesamt	43	79	114	193	294	326	356	375	374	406	421	427	448

Quelle: Märkische Verkehrsgesellschaft

3.1.2 Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Zur Entwicklung der Fahrgastnachfrage liegen Zahlen ausschließlich für die MVG vor. Die Daten werden aus hochgerechneten durchschnittlichen Nutzungszahlen für Zeitkarten, aus Verkaufszahlen von Fahrscheinen sowie aus Stichprobenerhebungen gewonnen.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, ist die Zahl der Fahrgäste in den Bussen der MVG insgesamt rückläufig. Waren es 1994 46,66 Mio. Fahrgäste, so waren dies 12 Jahre später noch 39,46 Mio. Fahrgäste (= -15,4 %).

FAHRGASTAUFKOMMEN IM LINIENVERKEHR DER MVG													
<i>Linienverkehr der MVG nach § 42 PBefG innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreises (ohne Bürgerbusse)</i>													
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Fahrgäste (Mio. Fahrgäste)												
Einzel- u. Mehrfahrtenk.	9,13	8,97	8,42	7,96	7,76	7,55	7,14	7,02	6,56	6,55	6,61	6,25	6,13
Allgemeine Zeitkarten	7,31	7,41	7,30	7,08	7,00	6,81	6,62	6,53	6,15	5,85	5,93	5,52	5,30
Schülerzeitkarten	16,28	16,35	16,87	17,26	17,40	17,62	17,61	17,80	17,90	17,28	17,13	16,29	16,61
Zeitkarten Senioren	4,77	4,88	4,89	4,89	4,96	5,06	5,06	5,03	4,92	4,81	4,64	4,47	4,20
Schwerbehinderte	6,66	6,65	5,28	5,25	4,36	4,46	3,81	3,83	3,74	3,47	3,45	3,08	3,05
Sonstige	2,51	2,36	2,30	2,31	3,12	3,96	4,19	4,48	4,35	4,55	4,53	4,36	4,18
MVG gesamt	46,66	46,61	45,07	44,74	44,61	45,45	44,43	44,70	43,61	42,50	42,29	39,96	39,46
	Entwicklung (1994 = 100)												
Einzel- u. Mehrfahrtenk.	100	98	92	87	85	83	78	77	72	72	72	68	67
Allgemeine Zeitkarten	100	101	100	97	96	93	91	89	84	80	81	76	72
Schülerzeitkarten	100	100	104	106	107	108	108	109	110	106	105	100	102
Zeitkarten Senioren	100	102	103	102	104	106	106	106	103	101	97	94	88
Schwerbehinderte	100	100	79	79	65	67	57	58	56	52	52	46	46
Sonstige	100	94	91	92	124	158	167	178	173	181	180	173	166
MVG gesamt	100	100	97	96	96	97	95	96	93	91	91	86	85

Quelle: Märkische Verkehrsgesellschaft

Bemerkbar macht sich dabei auch der Rückzug der MVG aus der Bedienung des Stadtverkehrs in Schwerte zu Beginn des Jahres 2005.

Aufgegliedert nach Fahrkartenarten wird deutlich, dass die Entwicklung des Fahrgastaufkommens uneinheitlich war:

Während im Segment Schülerzeitkarten das Nachfrageniveau zwischenzeitlich gesteigert werden konnte und es sich heute in etwa wieder auf dem Niveau von Mitte der 90er-Jahre befindet, weist das Segment der Jedermann-Fahrscheine (Einzelkarten, Mehrfahrtenkarten, allgemeine Zeitkarten) eine stark rückläufige Tendenz auf. Fuhren 1994 noch rund 16,4 Mio. Fahrgästen mit diesen Karten so waren es 2004 noch 12,5 Mio. und 2006 11,4 Mio. Fahrgäste (= -30 %). Rückläufig ist somit vor allem die ÖPNV-Nutzung für Fahrten zur Arbeit, zum Einkauf oder für Freizeitzwecke.

Zu der Fahrgastnachfrage in den Linienverkehren der MVG sind die Fahrgäste der 12 Bürgerbusse hinzuzurechnen. Diese beförderten 2006 insgesamt 159.000 Fahrgäste. Spitzenjahr war 2005 mit 162.000 Fahrgästen.

Betrachtet man die Nachfrageentwicklung der einzelnen Bürgerbusse so ist festzustellen, dass in der Regel wenige Jahre nach Betriebsaufnahme ein jeweils relativ konstantes Niveau erreicht wird und dann in den Folgejahren in etwa gehalten werden kann.

FAHRGASTAUFKOMMEN DER BÜRGERBUSSE IM MÄRKISCHEN KREIS													
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Fahrgastaufkommen (1.000 Fahrgäste)												
Bürgerbus													
Altena	-	-	-	-	-	4	13	18	19	18	19	18	18
Balve	-	-	-	-	-	-	-	-	0	8	16	17	16
Halver	-	-	-	6	13	16	18	17	16	18	16	17	16
Hemer	-	-	-	0	8	12	11	12	11	13	12	15	14
Herscheid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4
Kierspe	5	15	18	20	20	20	20	21	21	20	18	17	17
Menden	-	-	-	0	6	11	17	21	20	19	18	19	17
Nachrodt-Wibl.	-	-	0	5	8	8	8	10	10	10	10	10	10
Neuenrade	-	-	11	21	21	21	22	25	22	19	18	18	18
Plettenberg	-	3	6	7	8	7	6	6	5	5	5	6	5
Schalksmühle	9	9	8	9	8	7	8	9	10	9	9	9	9
Werdohl	-	-	-	-	3	9	10	14	16	14	15	15	16
gesamt	14	27	43	68	95	116	133	153	150	155	156	162	159

Quelle: Märkische Verkehrsgesellschaft

3.1.3 Entwicklung der Wirtschaftlichkeit

In der nachfolgenden Tabelle ist die Entwicklung von Aufwand und Ertrag dargestellt.

Die MVG konnte ihre Erträge von gut 34 Mio. € im Jahre 1996 auf über 40 Mio. € im Jahre 2001 steigern. In den Folgejahren waren die Einnahmen dann leicht niedriger. Im Jahre 2006 wurde fast wieder das Niveau von 2001 erreicht.

Zeitgleich stieg auch der Aufwand, wobei für den starken Anstieg von 2002 auf 2003 einmalige Sondereffekte verantwortlich sind.

Abgesehen von dem aufwandsbedingt niedrigen Wert im Jahre 2003, erreicht die MVG im betrachteten Zeitraum durchgängig Kostendeckungsgrade zwischen knapp 74 % und 81 %.

ENTWICKLUNG DER WIRTSCHAFTLICHKEIT DES ÖPNV											
Aufwand und Ertrag der MVG											
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	absolut (Mio. €)										
Erträge	34,28	35,50	35,19	35,94	37,41	40,74	39,83	38,17	39,49	38,72	40,03
Aufwand	42,75	43,62	44,72	47,21	48,62	52,18	50,83	57,02	53,17	52,48	53,96
Ausgleichsbedarf	-8,47	-8,11	-9,53	-11,27	-11,21	-11,45	-11,00	-18,85	-13,68	-13,76	-13,92
	Entwicklung (1996 = 100)										
Erträge	100	104	103	105	109	119	116	111	115	113	117
Aufwand	100	102	105	110	114	122	119	133	124	123	126
Ausgleichsbedarf	100	96	113	133	132	135	130	223	162	162	164
	<i>Quelle: Märkische Verkehrsgesellschaft</i>										

Wichtigster Teil der Einnahmen sind die aus dem ÖPNV-Betrieb erzielten Verkehrserträge. Diese setzen sich zusammen aus:

- Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf,
- Ausgleichszahlungen für die vergünstigte Beförderung von Schülern sowie die Beförderung von Schwerbehinderten,
- Einnahmen aus sonstigen Verkehren wie dem freigestellten Schülerverkehr.

In der folgenden Tabelle ist die absolute und die relative Entwicklung dieser Positionen dargestellt. Als Trends lassen sich erkennen:

- Die Verkehrserträge insgesamt sind bis zum Jahre 2001 angestiegen (= + 9 % gegenüber 1996). In den Folgejahren setzte sich dieser Trend nicht fort. Vielmehr verharrten die Verkehrserträge der MVG auf einem Niveau von gut 30 Mio. € / Jahr. Im Jahre 2006 lagen sie nur rund 2 % über denen des Jahres 1996.
- Die Erträge aus dem Verkauf von Fahrscheinen sind über den betrachteten Zeitraum insgesamt gestiegen (= +15 %). Nach vier Jahren ohne Einnahmezuwachs konnte für das Jahr 2006 wieder ein relevanter Anstieg verzeichnet werden.
- Stark rückläufig sind die vereinnahmten Abgeltungen. Von 1996 bis 2006 sanken diese um 37 %! Hier machen sich die trotz gleichbleibend hoher Zahl von verkauften Schulwegjahreskarten sinkenden Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG bemerkbar. Ab 2005 kam die, auf eine Initiative der Bundesländer („Koch-Steinbrück-Papier“) zurückgehende, pauschale Kürzung um 4 / 8 / 12 % hinzu. Zudem hat das Land NRW im Jahr 2006 die Zahl der anzuerkennenden Gültigkeitstage auf die ausbildungsnotwendigen Tage beschränkt. Zwar wurden die Sollkostensätze zugleich etwas angehoben, insgesamt kam es aber zu einer weiteren Reduzierung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG.

Betrachtet man die einzelnen Segmente der Fahrgelderträge, so fällt auf, dass die Einnahmen aus Schülerzeitkarten zwischen den Jahren 1996 und 2006 mit + 31 % sehr deutlich gesteigert werden konnten. Demgegenüber stagnierten die Einnahmen im Segment Allgemeine Zeitkarten. Bei den Einzel-/Mehrfahrtenkarten kam es - über den Gesamtzeitraum betrachtet - zu einem Rückgang um 4%.

Setzt man die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Bereich der Jedermann-Fahrscheine (Einzel- und Mehrfahrtenkarten, Allgemeine Zeitkarten) zur Entwicklung der Einnahmen in Relation, so wird deutlich, dass trotz deutlich gesunkener Nachfrage die absoluten Einnahmen in diesem Segment in etwa gehalten werden konnten. Dies bedeutet, dass pro Fahrgast im Jahre 2006 rund 34 % höherer Erträge als im Jahr 1996 erzielt wurden. Diese Entwicklung dürfte sich aber nur beschränkt fortsetzen, da vor dem Hintergrund sinkender Realeinkommen deutlich steigende Fahrpreise zu überproportionalen Fahrgastrückgängen führen dürften.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSERTRÄGE IM ÖPNV											
Verkehrserträge der MVG											
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Erträge (Mio. €)										
Einzel- u. Mehrfahrtenk.	8,59	8,37	8,23	8,21	8,11	8,14	8,02	8,18	8,25	8,13	8,27
Allgemeine Zeitkarten	3,33	3,25	3,28	3,35	3,43	3,55	3,46	3,36	3,25	3,26	3,34
Schülerzeitkarten	7,62	7,87	8,06	8,17	8,59	9,14	9,29	9,25	9,31	9,28	9,95
Zeitkarten Senioren	1,56	1,60	1,64	1,71	1,84	1,92	1,94	1,95	1,92	1,90	1,86
Sonstige	0,29	0,30	0,62	0,74	0,82	0,93	0,96	1,08	1,05	1,07	1,13
Fahrgelderträge gesamt	21,39	21,40	21,83	22,18	22,79	23,68	23,67	23,82	23,78	23,64	24,56
Abgeltungen*	7,20	7,24	6,47	6,98	7,65	7,26	6,43	6,09	5,76	5,23	4,52
Sonstiger Verkehr**	1,90	1,94	1,94	2,08	2,13	2,23	2,35	2,26	2,08	2,01	2,12
Verkehrserträge gesamt	30,48	30,59	30,25	31,23	32,57	33,16	32,45	32,17	31,63	30,88	31,19
	Entwicklung (1996 = 100)										
Einzel- u. Mehrfahrtenk.	100	97	96	96	94	95	93	95	96	95	96
Allgemeine Zeitkarten	100	98	99	101	103	107	104	101	98	98	100
Schülerzeitkarten	100	103	106	107	113	120	122	121	122	122	131
Zeitkarten Senioren	100	102	105	109	118	123	124	125	123	122	119
Sonstige	100	104	212	253	280	318	328	369	362	369	390
Fahrgelderträge gesamt	100	100	102	104	107	111	111	111	111	111	115
Abgeltungen*	100	101	90	97	106	101	89	85	80	73	63
Sonstiger Verkehr**	100	102	102	110	112	118	124	119	110	106	112
Verkehrserträge gesamt	100	100	99	102	107	109	106	106	104	101	102
* = § 45a PBefG u. § 148 SGB IX											
** = Schülerfreistellungs- u. sonstiger Verkehr											
<i>Quelle: Märkische Verkehrsgesellschaft</i>											

3.2 Liniennetz und Fahrplanangebot

Seit der Verabschiedung des ersten Nahverkehrsplans wurden zahlreiche Änderungen im Liniennetz und im Fahrplanangebot vorgenommen. Im folgenden werden die wesentlichen Veränderungen seit 1998 erläutert.

3.2.1 Schnellbusverkehr

Schnellbusse verbinden Ober- und Mittelzentren entlang der Hauptverkehrsachsen. Sie kommen dort zum Einsatz, wo ein SPNV-Angebot fehlt. Im Gegensatz zum Regionalbus bedienen Schnellbusse nicht alle Haltestellen am Linienweg sondern nur aufkommensstarke Haltestellen und solche mit Verknüpfungsfunktion. Zusammen mit der direkten, also umwegfreien, Linienführung ergeben sich dadurch kürzere Reisezeiten. Schnellbusse verkehren grundsätzlich im Takt (vgl. Kapitel 5.5.8 Angebotsdifferenzierung).

Das Leistungsangebot der Schnellbuslinien wurde seit Mitte der 90er-Jahre mehrfach verändert:

Im Jahre 1997 wurden die im Takt verkehrenden Fahrten der Regionallinie 20 (Iserlohn – Hemer – Menden) zur neuen Schnellbuslinie S4 zusammengefasst. Bei der Linie 20 verblieben noch einzelne, unvertaktete Fahrten überwiegend im Abschnitt Hemer – Menden. Parallel dazu wurde der Laufweg der S1 Lüdenscheid – Iserlohn – Hemer – Menden auf den Abschnitt Lüdenscheid – Iserlohn gekürzt. Zuvor wurde Menden lediglich Mo-Fr mit zwei Fahrtenpaaren von der Linie S1 erreicht.

Als wesentliche Maßnahmen des 1998 verabschiedeten Nahverkehrsplans wurden zum Fahrplanwechsel 1999 die Angebote der Schnellbuslinien S1 und S2 deutlich ausgebaut. Auf der Linie S1 Lüdenscheid – Iserlohn wurde Taktverkehr eingeführt: Mo-Fr bestand nun durchgehend von 7.00 Uhr bis 19.00 Uhr ein 60-min-Takt, der zudem nachmittags auf einen 30-min-Takt verdichtet wurde. Bei der S2 Lüdenscheid – Werdohl – Plettenberg wurde der bestehende 60-min-Takt Mo-Fr nachmittags im Abschnitt Lüdenscheid – Werdohl ebenfalls auf einen 30-min-Takt verdichtet.

2001 wurde das Angebot der Linie S1 Lüdenscheid – Iserlohn dahingehend erweitert, dass seitdem samstags zwischen 7.00 und 13.00 Uhr ein 60-min-Takt besteht, der durch eine zusätzliche Fahrt am Nachmittag ergänzt wird.

Zu den Fahrplanwechseln 2002 und 2004 erfolgten Angebotskürzungen: Bei der S2 endet seit dem 15.12.2002 an Samstagen die letzte Fahrt von Plettenberg bereits in Werdohl. Bei der S4 entfiel 2004 die erste Frühfahrt zwischen Menden und Hemer.

Schnellbuslinien im Märkischen Kreis (Stand: 2006)			
	Linie S1 Lüdenscheid – Altena – Iserlohn	Linie S2 Lüdenscheid – Werdohl – Plettenberg	Linie S3 Iserlohn – (Hemer –) Menden
Bedienungs- zeitraum	Mo-Fr: 6.50 – 19.01 Uhr Sa: 6.50 – 15.07 Uhr	Mo-Fr: 6.00 – 22.02 Uhr Sa: 6.00 – 20.02 Uhr So: 10.02 – 20.02 Uhr	Mo-Fr: 5.08 – 20.08 Uhr Sa: 7.38 – 14.38 Uhr
Takt	Mo-Fr: 60-min-Takt, zwischen 15.01 u. 18.01 Uhr 30-min-Takt Sa: 60-min-Takt	Mo-Fr: 60-min-Takt Mo-Fr zwischen 13.00 u. 18.00 Uhr im Abschnitt Lüdenscheid – Werdohl 30-min-Takt	Mo-Sa: 60-min-Takt
Fahrtenzahl	Mo-Fr: 17 Fahrtenpaare Sa: 8 Fahrtenpaare	Mo-Fr: 23 Fahrtenpaare zwischen Lüdenscheid u. Werdohl sowie 16 Fahrtenpaare zwischen Werdohl u. Plettenberg Sa: 15 Fahrtenpaare So: 11 Fahrtenpaare	Mo-Fr: 16 Fahrtenpaare Sa: 8 Fahrtenpaare

Mit der Fahrplanänderung 2006 wurde die neue Linie S3 als schnelle Direktverbindung zwischen Iserlohn und Menden eingerichtet. Die Linie verkehrt von Iserlohn bis Menden über die Bundesstraße

7. Die Kernstadt von Hemer wird daher lediglich randlich über die Haltestelle „Niederhemer“ angebunden. Die Fahrten der S3 werden ab Menden als Linie 27 bis Unna durchgebunden, damit entstand eine durchgängige Verbindung Iserlohn – Unna. Das Fahrtenangebot der Linie S4 ging in der Linie 1 auf, die Linienbezeichnung S4 entfiel.

3.2.2 Regionalbusverkehr

Regionalbusse verbinden die Gemeinden untereinander. Sie bedienen dabei alle Haltestellen am Linienweg. Regionalbuslinien erschließen heute durch z.T. zeitintensive Umweg-, Stich- und Schleifenfahrten die Siedlungsbereiche abseits der Hauptverkehrsachsen (= Flächenerschließung).

Seit Verabschiedung des Nahverkehrsplans im Jahre 1998 kam es zu folgenden wesentlichen Entwicklungen:

Änderungen im Angebot auf Linien der Busverkehr Ruhr-Sieg (BRS)

Zum Jahreswechsel 1999/2000 beabsichtigte die Westfalenbus GmbH (ab 1.1.2002 Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, eine Tochter der Westfalenbus) ihr Fahrplanangebot zu reduzieren, da sie es nach ihrer Auffassung nicht mehr eigenwirtschaftlich betreiben konnte. Hiervon betroffen waren im Märkischen Kreis Fahrten in Tagesrandlagen oder an Wochenenden in den Bereichen Iserlohn (Linien 130, 131), Hönnetal (Linien 132, 134, 136, 137) und Menden (514). Die Angebotskürzungen konnten 2001/2002 dank einer befristeten Mitfinanzierung durch den MK vermieden werden.

Verhandlungen mit der BRS führten für die einzelnen Linien schließlich zu folgendem Ergebnis:

- Die Linien 130, 131 werden als Gemeinschaftskonzession von MVG und BRS betrieben. Das bestehende Angebot wird ohne Zahlungen durch den MK weitergeführt.
- Die Linien 514, 136, 137 werden von der BRS ohne finanziellen Ausgleich im leicht reduzierten Umfang weiter betrieben.
- Die Linie 132 Fröndenberg – Menden – Balve – Neuenrade wird weiterhin von der BRS bedient. Aufgrund der nicht verlängerten Mitfinanzierung durch den Kreis wurde jedoch zum Fahrplanwechsel 2002 das Angebot der Linie weitestgehend reduziert.

Anfang 2006 gab die BRS bekannt, das Fahrplanangebot auf den Linien 55 und 134 aus wirtschaftlichen Gründen stark reduzieren zu wollen. Nach intensiven Verhandlungen unter Einbeziehung der Anliegerkommunen und des Oberbergischen Kreises konnte zwischen dem Märkischen Kreis und der BRS für die Linie 134 eine Lösung gefunden werden, die im Abschnitt Lüdenscheid – Halver eine weitgehende Beibehaltung des Angebotes und zwischen Halver und Radevormwald Montag bis Freitag einen verdichteten 2-h-Takt, Samstag einen 2-h-Takt und Sonntag 4 Fahrtenpaare vorsieht. Auf der Linie 55 Lüdenscheid – Halver – Wipperfürth wurde das Angebot mangels Nachfrage zum 01.08.2006 weiter verringert.

Änderungen im Kreisgrenzen überschreitenden Regionalverkehr

Seit Gründung der MVG wurden von ihr Linien in Schwerte im Kreis Unna bedient (Linien 8/208, 9/209 und 31). Abgesehen von der Regionallinie 31 von Iserlohn-Letmathe über Schwerte nach Dortmund-Holzen handelte es sich um Stadtverkehrslinien. Das aus dem MVG-Verkehrsangebot in Schwerte resultierende Finanzdefizit wurde der MVG über den allgemeinen Defizitenausgleich durch den Märkischen Kreis ausgeglichen. Dies obwohl der zuständige Aufgabenträger für Schwerte nicht der MK sondern der Kreis Unna ist.

Ende 2002 beschloss der Kreistag des MK, die Finanzierung nur bis Ende 2004 weiter zu führen. Ergebnis der sich anschließenden Verhandlungen war neben der Übernahme der Finanzverantwortung durch den Kreis Unna auch ein Betreiberwechsel von der MVG zur VKU (Verkehrsgesellschaft Kreis Unna).

Seit dem Fahrplanwechsel 2005 verkehrt statt der Linie 31 nun zwischen Iserlohn „Letmathe Mitte“ und Schwerte-Ergste „Kirchstraße“ die neu gestaltete MVG-Linie 5. An der Haltestelle „Kirchstraße“ besteht in beiden Richtungen Anschluss mit der neuen Linie C32 der VKU/BRS, die zwischen

Schwerte-Ergste und Schwerte Bf. verläuft. Die bisherige Linie 129 der MVG/BRS entfällt, da sie in die neue Linie C32 der VKU/BRS aufgegangen ist.

Auf der Linie 5 werden zwischen Iserlohn-Letmathe und Schwerte-Ergste Mo-Fr 12 Fahrtenpaare (davon 2 als ALF), Sa 7 Fahrtenpaare (davon 2 als ALF) und sonntags 9 Fahrtenpaare (alle als Anruf-Linienfahrt) angeboten.

Flächendeckende Angebotskürzungen 2004

Nachdem durch eine kreisweite Fahrgastzählung im Jahre 2003 aktuelle Daten zur ÖPNV-Nutzung der einzelnen Linien vorlagen, ergriff die MVG die Initiative, alle Fahrten, die im Schnitt von drei oder weniger Fahrgästen genutzt wurden, dahingehend zu überprüfen, ob sie aus verkehrlichen Gründen notwendig sind.

Aufgrund dieser Überprüfung wurden zum Fahrplanwechsel am 18.04.2004 als entbehrlich eingeschätzte Fahrten mit weniger als drei Fahrgästen eingestellt. Betroffen waren überwiegend Fahrten in den Neben- und Schwachverkehrszeiten. Als Grundangebot wurden jedoch mindestens zwei Fahrtenpaare je Linie beibehalten. Von den Angebotskürzungen waren insbesondere die Linie 49 Iserlohn-Lasbeck – Nachrodt-Wiblingwerde – Lüdenscheid und die Linie 55 Wipperfürth – Halver – Lüdenscheid durch die Einstellung des Verkehrsangebotes an Wochenenden betroffen. Insgesamt wurden auf 90 Linien 474 Fahrten im Regionalbus- und Stadtbusverkehr gestrichen.

Änderung der Linie 1 Hagen-Hohenlimburg – Iserlohn – Hemer – Menden

Im Rahmen der Neukonzeption des MVG-Liniennetzes in Iserlohn, Hemer und Menden wurde zum Fahrplanwechsel im August 2006 die Linie 1 von Iserlohn kommend alle 30 min über Hemer ZOB hinaus bis Menden verlängert. Sie ersetzt die dort bisher verkehrende Linie S4. Aufgrund geringer Nachfrage wird zudem der Abschnitt zwischen den Haltestellen „Letmathe Krankenhaus“ und „Letmathe Mitte“ seitdem nur noch halbstündlich bedient.

Änderung der Linie 2 Hemer – Iserlohn-Kalthof

Als Maßnahme des Nahverkehrsplans und auf Wunsch der Stadt Hemer wurde zum Fahrplanwechsel 2001 die Linie 2 im 60-min-Takt über Hemer-Landhausen, Iserlohn-Sümmern und das Gewerbegebiet Iserlohn-Rombrock bis nach Iserlohn „Kalthof Bf.“ verlängert. Ziel war eine Anbindung der Gewerbegebiete Rombrock und Zollhaus sowie eine direkte und schnelle Verbindung zum Bahnhof Kalthof. Der Fahrplan war dabei so konzipiert, dass am Bahnhof Kalthof Anschluss mit der RB 53 „Ardey-Bahn“ in / aus Richtung Dortmund bestand. Zudem sollte die Linie 2 eine Verknüpfung mit der Linie 22 Iserlohn – Menden herstellen.

Deutlich wurde in der Folgezeit, dass die in die Linie gesetzten Erwartungen aufgrund der aus Kostengründen realisierten Linienvorstellung nicht erfüllt werden konnten: Für Bahnreisende aus Hemer war die Nutzung der Linie 2 aufgrund des zeitaufwendigen Umwegs durch das Gewerbegebiet Rombrock unattraktiv. Für Beschäftigte dieses Gewerbegebietes stellte sich der am Bahnanschluss ausgerichtete Stundentakt als ungeeignet heraus, da er nicht die Schichtzeiten berücksichtigen kann.

Aufgrund schwacher Nachfrage wurde schließlich die Verlängerung der Linie 2 ab Iserlohn-Sümmern, Haltestelle „Rombrocker Str.“ zum Fahrplanwechsel 2004 komplett zurückgenommen. Für Berufstätige blieben einzelne Fahrten über Hemer-Landhausen hinaus zum Gewerbegebiet Rombrock erhalten. Deren Fahrplanlagen wurden auf die Arbeitszeiten der dort Beschäftigten abgestimmt.

Neue Regionallinie 87 Schalksmühle – Lüdenscheid

Zum Fahrplanwechsel 2001 wurde die Linie 44 Lüdenscheid-Hellersen – Schalksmühle-Rotthausen an der Haltestelle Lüdenscheid „Freisenberg“ gekappt und eine neue Regionallinie 87 Schalksmühle-Reeswinkel – Lüdenscheid „Kulturhaus“ eingeführt. Damit erfolgte eine Trennung zwischen Stadt- und Regionalverkehrsfunktionen. Insbesondere konnten so für Fahrgäste aus Schalksmühle zeitaufwendige und daher unattraktive Erschließungsfahrten im Lüdenscheider Stadtgebiet vermieden werden. Die Linie 87 hat sich bewährt, sie verkehrt an allen Wochentagen im 60-min-Takt.

3.2.3 Stadtverkehr

Der Stadtverkehr ist ein Verkehrsangebot innerhalb der stark verdichteten Mittel- und Oberzentren. Stadtverkehrslinien verbinden Stadtteile untereinander sowie mit dem jeweiligen Zentrum der Stadt. An Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) sind Stadtverkehrslinien untereinander und mit Regionalbuslinien verknüpft.

Seit 1998 wurden schwerpunktmäßig nachfolgende Maßnahmen umgesetzt:

Neuordnung des Stadtverkehrs Altena

1999 wurde das Stadtverkehrsnetz in Altena neu geordnet. Ziel war eine Anschlussoptimierung der Buslinien untereinander und eine bessere Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof Altena. Hierzu wurde die Führung der Linien 32, 34, 36, 38 geändert.

Neuordnung Stadtverkehr Lüdenscheid

Zum 30.05.1999 wurde das Wohngebiet Vogelberg erstmalig mit der Linie 40 erschlossen. Die starken Fahrgastzuwächse auf der nur mit Midi-Bussen bedienbaren Linie 40 und die Anbindung des Wohngebietes Vogelberg II waren Anlass, die Stadtlinien 40, 43, 50 und 53 neu zu überplanen. Zum Fahrplanwechsel 2004 wurden die Stadtlinien 43 und 53 zu einer Stadtlinie 43 zusammengefasst. Die Stadtlinie 40 wurde am „ZOB Sauerfeld“ in zwei Linien aufgeteilt. Die neue Stadtlinie 53 bedient den Streckenabschnitt „ZOB Sauerfeld“ – „Vogelberg“. Das Baugebiet Vogelberg II wird durch Änderung der Linienführung und zwei neue Haltestellen angebunden. Die neue Stadtlinie 40 verkehrt nun von „Schubertstraße“ über „Christuskirche“ bis „ZOB Sauerfeld“ und unter Einbindung eines Streckenabschnittes der Stadtlinie 50 weiter über „Schlittenbacher Straße“ bis „Saarlandstraße“. Das Fahrtenangebot zum Baugebiet Vogelberg wurde insbesondere am Wochenende erweitert, d.h. durch zusätzliche Fahrten Samstag Nachmittag und eine erstmalige Anbindung an Sonntagen.

Neuordnung des Ortsverkehrs Meinerzhagen

Der Stadtverkehr in Meinerzhagen wurde zum Fahrplanwechsel 2001 durch eine Trennung der Stadt- und Regionalverkehrsfunktionen neu geordnet. Die Regionalbuslinien 58 Lüdenscheid – Meinerzhagen und 82 Kierspe – Meinerzhagen enden nun an der Haltestelle „Stadthalle ZOB“. Die Anbindung der Stadtteile wurde durch vier schleifenförmig verlaufende Stadtbuslinien übernommen:

Linie 80: Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“ – „Schöppenkamp/Schlenke“

Linie 81: Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“ – „Heerhof“

Linie 97: Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“ – „Scherl/Schwenke“

Linie 98: Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“ – „Goethestraße“

Linie 281: Meinerzhagen „Ringverkehr“

Mit der Linie 281 erhielt Meinerzhagen erstmals ein Stadtverkehrsangebot in der Schwachverkehrszeit (hier: Mo-Fr: 19.00 bis 23.00 Uhr; Sa: 14.00 bis 22.00 Uhr; So: 9.30 bis 23.30 Uhr) mit Fahrtenfolge im 60-min Takt.

Im Jahr 2002 überprüfte die MVG die Fahrplanänderungen aus dem Jahr 2001. Der Verlauf der Ringlinie 281 wurde daraufhin in drei Linien (280, 281, 282) aufgeteilt. Gleichzeitig wurde der 60-min Takt in der Schwachverkehrszeit für die Bereiche Schöppenkampstr. / Scherl auf einen 120-min Takt ausgedünnt. 2004 wurde das Angebot der Stadtverkehrslinien 280, 281 und 282 im Rahmen kreisweiter Angebotskürzungen durch Streichung der ersten Frühfahrt und Kürzung des Angebotes am Sonntag Vormittag reduziert.

Flächendeckende Angebotskürzungen 2004

Zum Fahrplanwechsel 2004 wurden auch im Stadtverkehr kreisweit Angebotskürzungen vorgenommen (vgl. Kap. 3.2.2 Regionalverkehr). Davon betroffen waren Verbindungen in den Tagesrandlagen mit i.d.R. drei oder weniger Fahrgästen.

Neuordnung des MVG-Liniennetzes in Iserlohn, Hemer und Menden

Mit dem Fahrplanwechsel am 1. August 2006 traten weitreichende Änderungen im Busliniennetz der MVG in den Städten Iserlohn, Hemer und Menden in Kraft. Ziel der Überplanung war es, das Verkehrsangebot an geänderte Nachfragestrukturen anzupassen und dabei den Betriebsaufwand zu senken.

Als wesentliche Änderungen sind zu nennen:

Stadt Iserlohn: In Iserlohn wurden die Linienverläufe zahlreicher Stadtverkehrslinien (insbesondere Linien 11, 12, 13, 14) geändert. Die Linien 8 und 9 übernehmen Abschnitte der Linie 15, welche wiederum entsprechend ihren bestehenden Linienwegsvarianten in die Linien 15 und 16 aufgeteilt wurde. Das Fahrplanangebot wurde insbesondere im Bereich Nußberg (alle 30 statt alle 15 min) reduziert. Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen kommen – hier in Form von Anruf-Linienfahrten (ALF) – verstärkt im südlichen Stadtgebiet zum Einsatz. Damit konnten die Fahrtmöglichkeiten in den Bereichen Kesbern und Grüner Tal verbessert werden.

Stadt Menden: Neben der Neuordnung des Regionalverkehrs durch die Schnellbuslinie 3 zwischen Menden und Iserlohn und die modifizierte Linie 1 (Regionalverbindung Menden – Hemer – Iserlohn, vgl. Kap. 3.2.2.) erfolgte auch eine Neukonzeption zahlreicher Stadtverkehrslinien. Ziel war dabei eine eindeutige Trennung zwischen den Funktionen Regionalverbindung und Flächenerschließung. So wurde die Linie 22 zu einer schnelleren Regionalverbindung ausgebaut und verkehrt nun auf direktem Wege bis nach Lendringsen und Hüingsen. Die nicht mehr bedienten Linienabschnitte wurden in die Linie 21 einbezogen. Eine Neuordnung erfolgte auch bei den Linien 23 und 24. Durch Anruf-Linienfahrten wurde das Fahrplanangebot der zuvor ausschließlich auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien 25 und 26 ergänzt.

Stadt Hemer: Änderungen ergaben sich v.a. durch den Ersatz der bisherigen Linie S4 durch die neu konzipierte Linie S3 und die Durchbindung der Regionallinie 1 bis Menden. Die von Iserlohn kommende Linie 13 wurde über die Stadtmitte von Hemer bis nach Sundwig verlängert. Die Anbindung von Außenbezirken erfolgt nun verstärkt durch Anruf-Linienfahrten. Damit konnte das ÖPNV-Angebot insbesondere im Stephanopeler Tal verbessert werden.

3.2.4 Bürgerbusse

Bürgerbusse sind eine Ergänzung des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs. Sie kommen in den Bereichen zum Einsatz, in denen eine Bedienung durch Linienbusse aus verkehrlichen oder topographischen Gründen nicht möglich ist (vgl. Kapitel 5.5.8 Angebotsdifferenzierung). Träger der Bürgerbusse sind örtliche Bürgerbusvereine mit ehrenamtlichen Fahrern. Im Märkischen Kreis werden 12 Bürgerbusse betrieben.

Bürgerbusse im Märkischen Kreis		
	Vereinsgründung	Aufnahme Fahrbetrieb
Bürgerbusverein Schalksmühle e.V.	21. April 1988	21. November 1988
Bürgerbusverein Kierspe e.V.	28. September 1993	09. Mai 1994
Bürgerbusverein Plettenberg e.V.	13. Oktober, 1994	15. Mai 1995
Neuenrader Bürgerbus e.V.	26. Juni 1995	20. Mai 1996
Bürgerbusverein Nachrodt-Wiblingwerde e.V.	26. April 1996	02. Dezember 1996
Bürgerbusverein Halver e.V.	20. August 1996	24. März 1997
Bürgerbusverein Menden e.V.	13. Februar 1997	03. November 1997
Bürgerbusverein Hemer e.V.	22. April 1997	17. November 1997
Bürgerbusverein Werdohl e.V.	04. Juni 1997	23. April 1998
Bürgerbusverein Altena e.V.	24. September 1998	01. August 1999
Bürgerbusverein Balve e.V.	28. Januar 2002	04. November 2002
Bürgerbusverein Herscheid e.V.	14. September 2004	04. Oktober 2005

3.2.5 Freizeit- und Sonderverkehre

Als spezielles Angebot für Erholungssuchende (Tagestourismus) verkehrt seit Sommer 2004 in den Monaten Mai bis September an Sonntagen die eigenständige Wanderbuslinie 252 von Lüdenscheid in den Naturpark Ebbegebirge. Dieses Angebot entwickelte sich schrittweise:

Bis zum Fahrplanwechsel 2001 bestand jeweils in den Sommermonaten Juni bis September an Sonn- und Feiertagen eine Verbindung der Linie 52 von Lüdenscheid „ZOB Sauerfeld“ zum Freizeitschwerpunkt „Homert“ (zwei Fahrtenpaare). In der Saison 2002 wurde das Fahrtenangebot erweitert, in dem die Linie über „Homertturm“ – „Fürwiggetalsperre“ – „Versetalsperre“ verlängert und die Zahl der Fahrtenpaare auf drei erhöht wurde.

Seit 2002 wird das Angebot vermarktet, ab 2004 die Linie als eigenständige Wanderbuslinie 252 geführt. Die Linie führt nun von Lüdenscheid „ZOB Sauerfeld“ über „Homert“ und „Fürwiggetalsperre“ weiter über „Nordhelle“ - der höchstgelegenen Haltestelle im Kreisgebiet - bis nach Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“. Im Jahr 2006 besteht dieses Angebot vom 1. Mai bis 7. Oktober. Die erste Fahrt beginnt um 9.17 Uhr ab Haltestelle „ZOB Sauerfeld“, die letzte Rückfahrt ist um 16.17 Uhr ab Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“. Insgesamt werden vier Fahrtenpaare im 120-min-Takt gefahren.

3.2.6 Nachtverkehre

Nachtverkehre sind eine Ergänzung des regulären Liniennverkehrs in den Nachtstunden. Sie dienen v.a. dem Freizeitverkehr.

Nachtverkehre existieren im Märkischen Kreis in Form von Nachtbuslinien und Anruf-Sammeltaxi-Verkehren (AST).

Unter der Produktbezeichnung „Sternbus“ verkehrt in den Nächten von Fr / Sa und Sa / So sowie vor ausgewählten Feiertagen und bei Sonderveranstaltungen das Nachtliniennetz in Lüdenscheid. Regionale, von Lüdenscheid ausgehende Nachtverkehrslinien werden als Nachtbusse bezeichnet. In Iserlohn besteht ein flächendeckendes Nacht-AST-Netz in allen Nächten der Woche (siehe Kapitel 3.2.7).

Die Sternbusse in Lüdenscheid nahmen 1998 den Betrieb auf. Auf drei verschiedenen Linien wurden jeweils drei Fahrten angeboten und dabei 41 Haltestellen bedient. Umsteigemöglichkeiten bestanden am „Sternplatz“. Das Projekt wurde durch privates Sponsoring möglich. Zum Einsatz kamen Midi-Busse mit eigenem Stern-Bus-Design.

Ab 1999 wurde das Fahrtenangebot durch eine regionale Nachtbusverbindung erweitert. Der Nachtbus N4 nach Schalksmühle führt von Lüdenscheid nach Schalksmühle, ab 2002 von dort weiter bis Lüdenscheid-Brügge und neu weiter als N5 nach Halver. Der N3 aus Lüdenscheid-Zentrum hatte am Bahnhof Brügge direkten Anschluss an den N5. Daneben wurde das Fahrtenangebot der Stern-Busse von drei auf zwei Fahrten pro Nacht reduziert.

Im Oktober 2000 wurde der N7 Lüdenscheid – Herscheid eingeführt. Ab April 2002 wurde die Linie bis Plettenberg verlängert.

2004 erfolgte die Überplanung des Nachtverkehrs. Anlass war eine schwache Fahrgastnachfrage auf allen Stern-Bus-Linien sowie dem Nachtbus Halver. Die drei vorhandenen Sternbus-Linien wurden in sechs Linien mit direktem Liniennweg und geringerer Reisezeit gesplittet. Die neuen Stern-Bus-Linien fahren zweimal pro Nacht unter den Liniennummern N11 bis N16. Zeitgleich wurde der ZOB Sauerfeld zentrale Abfahrtsstelle für alle Stern- und Nachtbusse.

Als (regionale) Nachtbuslinien verkehren die N4 nach Schalksmühle, die N5 nach Halver und die N7 nach Herscheid und Plettenberg.

Zum Fahrplanwechsel 2005 wurden Liniennverlauf (N4 und N5), Fahrplanlagen (N4, N5, N7) bzw. Fahrtenangebot (N7) dieser regionalen Nachtbuslinien geändert.

Der Nachtbus Schalksmühle verkehrt nur noch bis Schalksmühle „Strücken“. Der Nachtbus Halver beginnt seine Fahrt nun nicht mehr in „Brügge Bf.“, sondern wie alle regionalen Nachtbuslinien ab Lüdenscheid „ZOB Sauerfeld“. Ein Umstieg ist nicht mehr erforderlich. Durch die direkte Linienführung reduziert sich zudem die Reisezeit deutlich.

Seit dem 10.09.2004 besteht eine Nacht-Anruf-Sammeltaxi-Verbindung von Menden nach Fröndenberg.

Seit Fahrplanwechsel am 01.08.2006 verkehrt in den Nächten Fr / Sa und Sa / So auf der Achse Hemer – Iserlohn – Letmathe neu ein Nachtbusfahrtenpaar (N1 / N 3).

3.2.7 Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen

Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen kommen in Räumen oder Zeiten mit schwacher Nachfrage zum Einsatz und ersetzen bzw. ergänzen dort Stadtbus- und Regionalbusverkehre. Grundsätzlich werden zwei Bedienungsformen unterschieden:

Anruf-Sammeltaxi (AST): Bei diesem System bringt ein Taxi oder ein Mietwagen nach telefonischer Anmeldung die Fahrgäste von der Abfahrtshaltestelle bis zur Zieladresse. Es besteht keine Bindung an einen festen Linienweg (= Flächenbedienung).

Anruf-Linienfahrt (ALF) bzw. TaxiBus: Die bei der MVG unter der Produktbezeichnung ALF und bei der BRS 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 bis 60 min vor der Fahrt erforderlich.

Zu weiteren Merkmalen siehe Kapitel 5.5.8 Angebotsdifferenzierung.

Seit Februar 1999 besteht für das gesamte Stadtgebiet von Iserlohn ein Anruf-Sammeltaxi-Angebot. Die Anruf-Sammeltaxen ergänzen das vorhandene Linienverkehrsangebot an allen Wochentagen von ca. 23.00 Uhr bis 01.00 Uhr. Zur Nutzung der AST muss der Fahrtwunsch 30 min vor Abfahrtszeit telefonisch angemeldet werden.

Nach dem die Fahrgastzahlen im ersten Jahr hinter den Erwartungen geblieben sind, wurde ab Mai 2000 das Angebot deutlich erweitert. Die Anruf-Sammeltaxen verkehren nun am Wochenende im Stundentakt von 23.00 bis ca. 4.00 Uhr früh. In der Innenstadt (Ohl) wurde eine zentrale AST-Haltestelle eingerichtet, von der aus die Sammeltaxen ohne Voranmeldung genutzt werden können. Mit dem AST sind Fahrten im gesamten Stadtgebiet möglich.

Darüber hinaus gibt es im Märkischen Kreis auf folgenden Linien Anruf-Linienverkehr:

- MVG-Linie 3 Hemer „ZOB“ – „Heppingsen“ – „Frönsberg“ – „Ruthenbeck“: hier werden Mo-Fr 14, Sa 5 und So 4 ALF-Fahrtenpaare angeboten.
- MVG-Linie 4 Iserlohn „Bahnhof“ – Kesbern – Hemer „Ihmert Tütebelle“ – Iserlohn „Dannenhöfer“ – „Grüner Talstraße“. Im Abschnitt „Bahnhof“ – „Dannenhöfer“ werden Mo-Fr 11 und Sa 4 ALF-Fahrtenpaare angeboten. Am So erfolgt auch auf die Bedienung der übrigen Linienabschnitte in Form von ALF.
- MVG-Linie 5 Iserlohn-Letmathe – Schwerte-Ergste: hier verkehren samstags 2 und sonntags 9 Fahrtenpaare. Das Angebot besteht seit Fahrplanwechsel 2005. Ab der Endhaltestelle Schwerte-Ergste, „Kirchstraße“ erfolgt eine Verknüpfung mit der Linie C32 der VKU bis Schwerte „Bahnhof“.
- MVG-Linie 25: Menden „Lendringens Sparkasse“ – Asbeck – Balve-Eisborn: hier werden Mo-Fr 7, und Sa 4 Fahrten angeboten.
- MVG-Linie 26: Menden „Bahnhof“ – Oesbern – „Werringsen Kapelle“: Das Angebot besteht Mo-Fr aus 6, Sa aus 5 Fahrtenpaaren.
- VWS-Linie R52 Meinerzhagen – Olpe: Es existiert samstags ein Fahrtenpaar (Produktbezeichnung der VWS: ALT = Anruflinientaxi).

- VWS-Linie R61 Meinerzhagen – Attendorn: Hier werden samstags drei Fahrtenpaare als ALT angeboten.
- BRS-Linien 136 / 137 Stadtverkehr Balve: 136: Mo-Fr 3 bzw. 4 Fahrten; 137: Mo-Fr 5 Fahrten (z.T. nur in den Schulferien). Die Produktbezeichnung der BRS lautet TaxiBus.
- BRS-Linie 514 Menden – Wickede: Hier verkehrt Mo-Fr als Abendverbindung ein Fahrtenpaar als TaxiBus.

Da diese Verkehre von den Verkehrsunternehmen unter verschiedenen Produktbezeichnungen geführt werden, ist im Sinne besserer Transparenz für den Kunden eine Vereinheitlichung zu erreichen.

Seit dem Fahrplanwechsel am 01.08.2006 können über die einheitliche Rufnummer 01803 - 504038 alle ALF-Angebote der MVG bestellt werden.

3.3 Fahrzeuge und Infrastruktur

In den letzten Jahren erfolgten erhebliche Investitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur. Möglich wurde dies zu einem wesentlichen Teil durch Fördermittel nach § 13 ÖPNVG NRW (vgl. Kapitel 2.1.3).

Im folgenden wird ein Überblick über die wesentlichen Infrastrukturvorhaben im Märkischen Kreis gegeben und der Umfang der Fahrzeugförderung dargestellt.

3.3.1 Fahrzeuge

Seit 1971 fördert das Land NRW die Anschaffung von Fahrzeugen für den Linienverkehr im ÖPNV.

Ab 1997 sind die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zuständig für die Abwicklung des Förderverfahrens. Hierzu erhalten sie pauschalierte Zuschüsse auf der Grundlage der Betriebsleistungen vor Ort gewährt.

Ziel der Fahrzeugförderung ist es, durch den Einsatz moderner Fahrzeuge die Qualität und Attraktivität des ÖPNV zu steigern und damit u.a. auch die Barrierefreiheit als Konsequenz des Behindertengleichstellungsgesetzes zu verbessern. Gefördert wird die Beschaffung von Niederflurfahrzeugen, die (nahezu) ausschließlich im ÖPNV eingesetzt werden.

Im Zeitraum von 1997 bis 2006 sind die Investitionen der Verkehrsunternehmen mit Linienverkehr im Märkischen Kreis mit rund 17,6 Mio. € bezuschusst worden. Die Förderung floss in Fahrzeuginvestitionen in Höhe von insgesamt 132 Mio. € ein.

Allein die MVG konnte mit den Fördermitteln in Höhe von 9,1 Mio. € insgesamt 86 Standard-Linienbusse, 19 Standard-Gelenkbusse und 8 Minibusse beschaffen und so ihren Fuhrpark kontinuierlich modernisieren. Insgesamt investierte sie 25,2 Mio. €

Die übrigen im Märkischen Kreis verkehrenden Unternehmen (OVAG, VWS, Westfalenbus/BRS, RVK) nutzten die ihnen bewilligten Fördermittel zur Beschaffung von 301 Standard-Linienbussen, 31 Standard-Gelenkbussen, einem Großraumbus, 5 Minibussen und 2 Kleinbussen. Allerdings war die Höhe der ihnen gewährten Zuschüsse aufgrund ihres geringeren Fahrleistungsanteils im Kreisgebiet mit ca. 0,64 Mio. € wesentlich niedriger als bei der MVG.

Die für die Linienkonzessionäre tätigen Auftragsunternehmen investierten ebenfalls kontinuierlich in die Erneuerung ihrer Fahrzeugflotte. Sie erhielten hierzu insgesamt rund 8,1 Mio. € Fördermittel. Diese flossen in Investitionen in Höhe von gut 39 Mio. € Sie schafften insgesamt 169 Standardlinienbusse, 6 Minibusse, 2 Kleinbusse und 3 Großraumbusse an.

Fahrzeugförderung 1997 bis 2006		
Förderung durch den Märkischen Kreis aus Mitteln nach § 13 ÖPNVG NRW		
Fördernehmer	Investitionsvolumen	Fördervolumen
	(1.000 €)	(1.000 €)
MVG	25.221	9.167
OVAG	11.706	9
VWS	22.785	212
Westfalenbus/BRS	23.066	424
RVK	10.891	4
Auftragsunternehmen	39.102	8.129
Summe	132.771	17.945

Quelle: Märkischer Kreis

Laut Geschäftsbericht 2005 unterhält die MVG insgesamt 45 Gelenkbusse, 155 Standardlinienbusse, 13 Midi-Busse sowie 13 Bürgerbus-Fahrzeuge. Darüber hinaus hat die MVG zur Abwicklung des Linienverkehrs 263 Fremdfahrzeuge angemietet, so dass von ihr insgesamt rd. 490 Fahrzeuge eingesetzt werden.

3.3.2 Infrastruktur

Im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, neben neuen Fahrzeugen auch sonstige Investitionen in den ÖPNV (Infrastrukturmaßnahmen) zu fördern. Hiervon wurde seit 1997 Gebrauch gemacht. Wichtige Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV wurden so möglich.

Insgesamt wurden im Zeitraum 1997 bis 2006 Investitionen in Höhe von 7,1 Mio. € mit einer Förderung von rd. 6,1 Mio. € bezuschusst.

Förderung von Infrastrukturvorhaben 1997 bis 2006		
Förderung durch den Märkischen Kreis aus Mitteln nach § 13 ÖPNVG NRW		
Fördernehmer	Investitionsvolumen (1.000 €)	Fördervolumen (1.000 €)
MVG	6.339	5.447
Westfalenbus	17	1
Auftragsunternehmen	783	627
Summe	7.139	6.075

Quelle: Märkischer Kreis

So realisierte Maßnahmen waren u.a.:

- Verbesserung der Fahrzeugausstattung: Nachrüstung aller Busse der MVG und ihrer Auftragsunternehmer mit insgesamt 180 Haltestellen-Innenanzeigen und 220 Haltestellenansagegeräten.
- Beschaffung eines neuen Infobusses: Der Bus ist u.a. ausgestattet mit dem elektronischen Fahrplan-Auskunftssystem (EFA) und Fahrscheindrucker.
- Beschaffung von Bordrechnern: Als Bestandteil des rechnergestützten Betriebsleitsystems wurden insgesamt 535 Bordrechner für Fahrzeuge der MVG und der Auftragsunternehmen angeschafft.
- Modernisierung von Haltestellen: Hierzu wurden über 200 Haltestellenmasten und Schilder an Haltestellen erneuert. Ferner wurden an 66 Haltestellen Fahrgastinformationskästen mit Umgebungsplänen installiert.
- Ausbau der MVG-Kundencenter

Nicht über den Märkischen Kreis gefördert wurde der Aufbau des rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) der MVG. Eine Förderung erfolgte durch das Land NRW zum Teil bereits vor 1997. Die Umsetzung der Maßnahme wurde in den vergangenen Jahren stetig vorangetrieben.

Mit dem RBL wird vor allem das Ziel verfolgt, die Pünktlichkeit der Busse zu verbessern. Herzstück des RBL ist die Leitzentrale. Hier werden alle Informationen über die Fahrplanlage der Fahrzeuge automatisch gesammelt. Dadurch ist permanent ein Vergleich zwischen Fahrplan-Soll und realem Betriebsgeschehen möglich.

Für das RBL wurden die Fahrzeuge mit Bordrechnern, Fahrgastinformationssystemen und Kommunikationseinrichtungen ausgestattet. Die Bordrechner sind die Schnittstelle zur Leitzentrale. Die Ortung der Fahrzeuge erfolgt über GPS. Der Bordrechner führt selbsttätig und permanent einen Vergleich zwischen Fahrplan und aktuellem Standort durch. Das RBL befindet sich zur Zeit in der Erprobungsphase.

3.4 Kundenservice und Vertrieb

Unter Kundenservice können im ÖPNV alle Dienstleistungen verstanden werden, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Fahrkarten und der Weitergabe von Informationen an Kunden stehen.

Neben der Möglichkeit zur telefonischen Beratung während der Geschäftszeiten der MVG sowie der telefonischen Fahrplanauskunft rund um die Uhr („Die schlaue Nummer für Bus und Bahn“) gibt es im Märkischen Kreis verschiedene weitere ÖPNV-Serviceeinrichtungen:

Service-Center

Die Märkische Verkehrsgesellschaft betreibt in Iserlohn und Lüdenscheid jeweils ein Service-Center mit einem umfangreichen Beratungs- und Verkaufsangebot. Das Service-Center in Lüdenscheid befindet sich nach Umzug nun in der Knapper Straße direkt am Rathausplatz. In Iserlohn liegt das Service-Center am ZOB Konrad-Adenauer-Platz. Eine Verlagerung zum im Jahre 2007 in Betrieb gehenden neuen ZOB am Stadtbahnhof ist z.Z. nicht geplant

In den beiden Servicecentern werden folgende Dienstleistungen angeboten:

- Verkauf des gesamten Fahrkartensortiments,
- Verkauf / Ausgabe von Fahrplanmedien,
- Individuelle Fahrplanauskunft,
- Beschwerdestelle,
- Fundbüro.

TUI Reisecenter Plettenberg

Die kommunale MST Mark-Sauerland-Touristik betreibt in Plettenberg ein Reisebüro (TUI Reisecenter). Auch hier werden ÖPNV-Kunden beraten und können Fahrkarten kaufen.

Verkaufsstellen

Zum Vertrieb des Fahrkartensortiments stehen in den Städten und Gemeinden des Kreises sowie in Hagen-Hohenlimburg insgesamt 39 Verkaufsstellen zur Verfügung. Es handelt sich hierbei um Privat-Unternehmen wie z.B. Lottoagenturen. Sie führen den Fahrkartenverkauf im Auftrag der MVG durch.

In 15 dieser Verkaufsstellen werden darüber hinaus weitergehende Leistungen wie die Neuausstellung von Kundenkarten oder die Fahrplanauskunft angeboten.

Infobus

Seit Anfang der 80-iger Jahre setzt die MVG einen Info-Bus als bürgernahe Anlaufstelle ein. Im Jahr 2000 wurde ein neuer Info-Bus angeschafft. Er verfügt über ein elektronisches Fahrplan-Auskunftssystem (EFA). Neben dem Erwerb von Fahrkarten besteht die Möglichkeit zur individuellen Fahrplanauskunft / Beratung durch qualifiziertes Personal. Der Infobus besucht nach einem festen Fahrplan die Städte und Gemeinden. Er wird auch bei besonderen Anlässen wie Stadtfesten eingesetzt.

3.5 Tarif

Die Beförderungstarife sind von zentraler Bedeutung für den Öffentlichen Personennahverkehr: Zum einen sind sie die Basis für die Fahrgeldeinnahmen – der wichtigsten Finanzierungsquelle des ÖPNV. Zum anderen spielen Tarifniveau und Tarifstruktur eine entscheidende Rolle für die Akzeptanz des ÖPNV in der Bevölkerung.

Bei den Tarifen wächst das Spannungsfeld zwischen einer aus wirtschaftlichen Gründen notwendigen Ertragssteigerung durch Ausschöpfung der maximal erzielbaren Einnahmen und einer ebenso wichtigen attraktiveren Tarifgestaltung die das Ziel verfolgt, vorhanden Kunden zu halten und neue für den ÖPNV zu gewinnen.

3.5.1 Ruhr-Lippe-Tarif

In Bussen und Bahnen im Märkischen Kreis gilt der Ruhr-Lippe-Tarif. Damit gibt es für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr einen einheitlichen Tarif (= Gemeinschaftstarif).

Der Ruhr-Lippe-Tarif wurde zum 28.05.2000 im Märkischen Kreis sowie dem Kreis Unna, der Stadt Hamm, dem Kreis Soest und dem Hochsauerlandkreis eingeführt. Er gilt auch in einem sogenannten Tarifkragen im östlichen Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Damit besteht die Möglichkeit, mit einem durchgehenden Fahrschein von allen Gemeinden im MK die Oberzentren Dortmund und Hagen zu erreichen und auch dort den örtlichen ÖPNV zur Weiterfahrt zum Ziel zu nutzen.

Der Ruhr-Lippe-Tarif löste im Märkischen Kreis den seit 1996 geltenden Übergangs- und Gemeinschaftstarif zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Märkischen Kreis (ÜT VRR-MK) ab. Zu einem Zeitpunkt, als die Einführung des Ruhr-Lippe-Tarifs nicht absehbar war, wurde mit dem ÜT VRR-MK bereits ein Tarif geschaffen, mit dem erstmals für Fahrten mit Bus und Bahn innerhalb des MK ein einheitlicher Tarif galt und mit dem für Fahrten in den VRR durchgehende Verbundfahrscheine erhältlich wurden. Deren Preisniveau orientierte sich an dem sehr günstigen des VRR. Möglich wurde diese Tarifabsenkung durch finanzielle Unterstützung des Tarifs durch den Kreis.

Eine wesentliche Änderung der Tarifstruktur trat in den Städten Iserlohn und Lüdenscheid zum 01.08.2006 in Kraft. Auf Initiative der MVG wurde bei Zeitkarten das bisherige System aus den Preisstufen 1 und 2 durch die Preisstufen City und 2 (= ganzes Stadtgebiet) ersetzt. Im Bar-Tarif traten an Stelle der Preisstufen 1 und 2 nun die Preisstufen Kurzstrecke und 2. Der Geltungsbereich der Kurzstrecke folgt nicht einer festen Regel, sondern wurde von der MVG für jede Haltestelle und Linie individuell festgelegt, er orientiert sich aber an einer maximalen Distanz von ca. 1,5 km. In den übrigen Kommunen im Märkischen Kreis wurden die Tarifstrukturen nicht verändert.

3.5.2 Sonstige Tarife

Neben dem Ruhr-Lippe-Tarif kommen weitere Tarife im Kreis zur Anwendung. Sie haben Bedeutung bei Fahrten über die Kreisgrenzen hinweg. So gilt für Fahrten von Kierspe, Meinerzhagen und Plettenberg nach Attendorn, Drolshagen und Olpe der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS).

Für Bahnfahrten zu Zielen innerhalb Nordrhein-Westfalens gilt bei kooperationsraumüberschreitenden Fahrten der NRW-Tarif. In einem ersten Schritt wurde im Jahre 2001 das „SchönerTagTicket NRW 5 Personen“, ein PauschalPreisTicket für bis zu 5 Personen, eingeführt; parallel erfolgte die Namensumstellung des NRW-weit gültigen Ferientickets zu „SchöneFerienTicket NRW“. Ergänzt wurden diese 2004 um das „SchönerTagTicket NRW Single“ für 1 Person und das „SchöneFahrtTicket NRW“, wahlweise für Erwachsene oder Kinder.

In der zweiten Stufe zur Umsetzung des NRW-Tarifs löste im Juni 2005 der NRW-Tarif durch Einführung des RelationsPreisTickets (z.B. „SchöneReiseTicket NRW“) den bisher für landesweite Fahrten geltenden DB-Tarif ab. Im Unterschied zum DB-Tarif sind im Fahrpreis der Relations-

PreisTickets des NRW-Tarifes neben dem sogenannten Hauptlauf (= Fahrt mit der Bahn zum Zielort) auch der kommunale Vor- und Nachlauf (Fahrt mit dem örtlichen ÖPNV zum Bahnhof bzw. vom Bahnhof zum Zielpunkt) enthalten. Finanziert wird dies durch einen Zuschlag auf alle RelationsPreisTickets des NRW-Tarifes. Des Weiteren wurde in der zweiten Stufe das Ticketsortiment bezüglich der PauschalPreisTickets um das „SchöneJahrTicket NRW“ (Einführung im Juni 2005) und das „SchöneJahrTicket NRW Abo“ (Einführung im Dezember 2005) erweitert. Gleichzeitig mit der Einführung der Abo-Varianten wurden die „SchöneReiseTickets NRW Rad“ von dem „FahrradTicket NRW“, einem PauschalPreisTicket, abgelöst.

Weitere Schritte zur Ausweitung des Angebotes sowie zur Verbesserung des Vertriebs sind für die dritte Stufe der Umsetzung des NRW-Tarifs in 2007 vorgesehen.

Wegen seiner Lage an der Grenze zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der starken Ausrichtung des Märkischen Kreises auf den Ballungsraum Ruhrgebiet spielt der VRR-Tarif weiterhin eine wichtige Rolle: Insbesondere aufgrund des günstigen Tarifniveaus im VRR nutzen zahlreiche Bürgerinnen und Bürger für Fahrten in den VRR-Raum zwei Fahrscheine: Zum Ruhr-Lippe-Tarif bis zur Tarifgrenze und von dort zum VRR-Tarif in den VRR (= „gebrochenes Lösen“). Dieser schon traditionellen Praxis wird dadurch Rechnung getragen, dass VRR-Fahrscheine bereits vor Fahrtantritt im MK entwertet werden können – also nicht erst an der Tarifgrenze (z.B. Bahnhof Hohenlimburg). Zudem besteht die Möglichkeit zum Kauf von VRR-Tickets des Bartarifs (Einzel-, Vierer- und Gruppentickets) im MK in den Service-Centern und Vorverkaufsstellen der MVG, in den Bussen der BRS und der MVG sowie in DB-Agenturen.

3.5.3 Ziele für die Weiterentwicklung der Tarife

Wie in der Einleitung zu Kapitel 3.5 dargestellt wurde, befinden sich die Tarife in einem Spannungsfeld zwischen den Zielen Steigerung von Einnahmen und Erhöhung der Kundenattraktivität.

Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung der Beförderungstarife im Raum Ruhr-Lippe wird auf Seiten der Verkehrsunternehmen wie auch der Aufgabenträger gesehen. Daher wurde 2003 eine Untersuchung für eine Tarifreform in den Räumen Ruhr-Lippe und Münsterland in Auftrag gegeben. War ursprünglich bereits für 2005 die Umsetzung wesentlicher Maßnahmen geplant, so hat sich gezeigt, dass eine Tarifreform unter den bestehenden Rahmenbedingungen nur in sehr kleinen Einzelschritten realisiert werden kann. Vorgesehen sind hier vertiefende Untersuchungen und Pilotprojekte.

Maßnahmen der Tarifreform sollten sich an folgenden generellen Zielen orientieren:

- Transparenz für Kunden erhöhen: Sonderbestimmungen abbauen, Tarifstrukturen und Tarifbestimmungen vereinfachen und vereinheitlichen.
- Fahrscheinangebote zielgruppenorientiert fortentwickeln.
- Tarifniveau verstärkt an Zahlungsmöglichkeit / -bereitschaft der einzelnen Kundengruppen ausrichten.

Konkrete Ansatzpunkte sind dabei die:

- Neukonzeption der Tarifierung im Stadtverkehr (MVG-Pilotprojekt in Iserlohn und Lüdenscheid, siehe Kapitel 3.5.1)
- Straffung der Preisstufen im Regionalverkehr.
- Weiterentwicklung der Angebote im Segment Schüler-(Freizeit-)Verkehr.
- Erhöhung der Attraktivität von Jedermann-Zeitkarten (räumliche statt rein relationsbezogene Geltung).

Mit der Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide (– Köln) ist eine tarifliche Übergangslösung zwischen dem Raum Ruhr-Lippe und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg zu schaffen.

Bei der Weiterentwicklung des Ruhr-Lippe-Tarifs sind auch die hinter dem Tarif stehenden Organisations- und Entscheidungsstrukturen mit zu betrachten. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass diese Strukturen aufgrund der vielfältigen unterschiedlichen Interessen der im Tarifausschuss

vertretenen Unternehmen und SPNV-Aufgabenträger und der vereinbarten Entscheidungswege sehr aufwändig sind.

Ziel für die Fortentwicklung der Organisations- und Entscheidungsstrukturen muss sein, die Mitgestaltungsmöglichkeiten der Aufgabenträger im Bereich Tarif so abzusichern, dass damit ihrer wachsenden Verantwortung bezüglich der ÖPNV-Finanzierung Rechnung getragen wird. So hat der ZRL als kommunaler SPNV-Aufgabenträger durch die Vergabe von Verkehren im Rahmen von Wettbewerbsverfahren bereits heute eine direkte Einnahmeverantwortung. Gleiches dürfte mittelfristig auch für die ÖPNV-Aufgabenträger der Fall sein.

4. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr im Märkischen Kreis erfüllt die Aufgaben:

- Anbindung der Region an das Fernverkehrsangebot (ICE/IC) ab Hagen bzw. Dortmund
- Anbindung an Nachbarregionen, insbesondere das Ruhrgebiet und Südwestfalen
- Hochwertige Regionalverbindungen innerhalb des Kreises
- Schneller Nachbarortsverkehr, z.T. auch Ortsverkehr (Hönnetalbahn mit hoher Haltestellendichte)

Heute verkehren auf folgenden Strecken Züge des SPNV:

STRECKE	LINIE	TAKT*
Kursbuchstrecke 427 (Hagen -) Letmathe – Iserlohn	RB 56 Der Iserlohner Hagen – Iserlohn	60-min
	RB 56 Der Iserlohner Letmathe – Iserlohn	60-min
	RB 53 Ardey-Bahn Dortmund – Schwerte- Iserlohn	(30-)/60-min
Kursbuchstrecke 433 (Schwerte -) Hennen – Iserlohn	RB 53 Ardey-Bahn Dortmund – Schwerte- Iserlohn	(30-)/60-min
Volmetalbahn (KBS 434) (Hagen -) Dahlebrück – Lüdenscheid	RB 52 Volmetalbahn Dortmund – Hagen – Lüdenscheid	60-min
	Hönnetalbahn (KBS 437) (Unna -) Böisperde – Neuenrade	
Hönnetalbahn (KBS 437) (Unna -) Böisperde – Neuenrade	RB 54 Hönnetal-Bahn Unna – Fröndenberg – Menden	60-min
	RB 54 Hönnetal-Bahn Fröndenberg – Menden – Neuenrade	60-min
Ruhr-Sieg-Strecke (KBS 440) (Hagen -) Letmathe – Plettenberg (- Siegen)	RE 16 Ruhr-Sieg-Express Essen – Hagen – Siegen	60-min
	RB 91 Ruhr-Sieg-Bahn Hagen – Siegen	60-min

* Taktangabe bezieht sich auf Mo-Fr

4.1 Organisation und Finanzierung des SPNV

Der Märkische Kreis bildet - entsprechend dem gesetzlichen Auftrag - gemeinsam mit den Kreisen Unna und Soest, dem Hochsauerlandkreis und der kreisfreien Stadt Hamm seit 1996 den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL). Dieser ist für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV in der Region zuständig.

Der ZRL schließt dazu mit den Verkehrsunternehmen, die in seinem Auftrag Schienenpersonennahverkehr erbringen, Verkehrsverträge ab. Die Verkehrsverträge sollen regeln, welche Leistungen in welcher Qualität und zu welchen Kosten zu erbringen sind. Während in der Vergangenheit Verkehrsverträge ausschließlich aufgrund von Verhandlungen zwischen dem Zweckverband (=Besteller) und der Deutschen Bahn AG (=Ersteller) zustande kamen, spielen Wettbewerbsverfahren eine immer wichtigere Rolle.

Als erste Linie in NRW wurde die Verbindung Dortmund – Lüdenscheid (Volmetalbahn) bereits 1996 ausgeschrieben. Von 1999 bis Ende 2004 bediente die Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH, ein zu diesem Zweck gegründetes Tochterunternehmen der Dortmunder Stadtwerke und der Märkischen Verkehrsgesellschaft, die Linie.

Eine erneute Ausschreibung dieser Verbindung zusammen mit drei weiteren (Dortmund – Iserlohn, Dortmund – Winterberg, Unna – Neuenrade) konnte die Regionalbahn NRW, eine Tochter der Deutschen Bahn AG, für sich entscheiden. Seit Ende 2004 werden somit bis Ende 2016 die Volmetalbahn (RB 52), die Ardey-Bahn (RB 53, Dortmund - Iserlohn) und die Hönnetalbahn (RB 54, Unna – Neuenrade) aufgrund einer europaweiten Ausschreibung von der DB bedient.

Die Bedienung der Linien Hagen – Iserlohn (Der Iserlohner), Essen – Siegen (Ruhr-Sieg-Express) und Hagen - Siegen (Ruhr-Lenne-Bahn) wurde erstmals im Jahre 2004 ausgeschrieben. Die

Vergabeentscheidung erfolgte im April 2005. Mit der Übernahme dieser Linien durch den Ausschreibungsgewinner Abellio, - einem Unternehmen im mehrheitlichen Eigentum des britischen Investmentfonds Star Capital Partners sowie der kommunalen EVAG Essener Verkehrs AG - werden ab Ende 2007 alle Linien des heutigen SPNV-Netzes im Märkischen Kreis im Wettbewerb vergeben worden sein. Im SPNV ist also, anders als im straßengebundenen Linienverkehr, der Vergabewettbewerb gelebte Praxis.

Mit der Vergabe der SPNV-Leistungen im Rahmen von Wettbewerbsverfahren konnte die Angebotsqualität – insbesondere hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge – verbessert werden. Durch die für 12 Jahre vereinbarten Verkehrsverträge erhalten sowohl die Aufgabenträger als auch die Kunden Planungssicherheit bezüglich Qualität und Leistungsumfang des SPNV-Angebotes. Zudem haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, eine Nichterbringung der vereinbarten Qualität zu sanktionieren.

Für die Finanzierung des SPNV stehen dem ZRL Mittel nach § 8 Regionalisierungsgesetz des Bundes zur Verfügung. Diese Mittel werden vom Land über den SPNV-Finanzierungsplan auf die neun Zweckverbände in NRW aufgeteilt. Im Jahre 2005 standen dem ZRL für die Bestellung der SPNV-Leistungen in seinem Zuständigkeitsbereich insgesamt 83,452 Mio. € zur Verfügung.

Der ZRL stellt für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan auf bzw. schreibt diesen fort. In das Verfahren sind die fünf den ZRL bildenden Gebietskörperschaften eingebunden. Umgekehrt ist auch der ZRL bei der Aufstellung der kommunalen ÖPNV-Nahverkehrspläne beteiligt. Eine wichtige inhaltliche Schnittstelle ist dabei die Abstimmung von Bus- und Bahnangebot. Ziel ist deren optimale Verknüpfung zu einem für den Kunden einheitlichen und durchgängigen Mobilitätsangebot.

Von Seiten der Landesregierung wurde Ende 2005 eine Diskussion über die Aufgabenträger-Strukturen in NRW angestoßen. Im Mittelpunkt steht dabei die Organisation der Aufgabenträgerschaft im SPNV. Ende September 2006 hat das Landskabinett hierzu Eckpunkte vorgelegt. Im Rahmen einer Novelle des ÖPNVG NRW soll danach die Zahl der SPNV-Aufgabenträger von 9 auf 3 reduziert werden. Daneben soll ein SPNV-Netz von landesweiter Bedeutung definiert werden, welches vorrangig zu finanzieren wäre. Des Weiteren sollen Fördermittel zukünftig den SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträgern pauschaliert zu Verfügung gestellt werden. Geplant ist, das Gesetzgebungsverfahren so durchzuführen, dass die Änderung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2008 in Kraft treten kann.

Mit dem vom Bundestag am 19.5.2006 verabschiedeten Haushaltsbegleitgesetz 2006 wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes - bezogen auf den Zeitraum 2006 bis 2010 - um insgesamt rund 3,3 Mrd. € gekürzt. Die verringerte Mittelbereitstellung wird Abbestellungen im SPNV in NRW nach sich ziehen. Erste Kürzungen erfolgten im Märkischen Kreis bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006. Umfangreichere Angebotsreduktionen sind für den folgenden Fahrplanwechsel vorgesehen.

4.2 Entwicklung des Verkehrsangebotes

Seit der Regionalisierung des SPNV im Jahre 1996 konnte das Fahrplanangebot deutlich ausgeweitet werden: Wurden im Gebiet des ZRL im Fahrplanjahr 1994/95 rund 7,4 Mio. Zug-km gefahren, so waren dies im Jahr 2004 gut 10,6 Mio. Zug-km.

Im Märkischen Kreis konnte nach Angaben des ZRL zwischen 1999 und 2004 die Betriebsleistung von ca. 1,3 Mio. Zug-km auf knapp 1,7 Mio. Zug-km, also um rund 30 % gesteigert werden.

Diese Angebotsausweitung erfolgte im Rahmen der Umsetzung des landesweiten Integralen Taktfahrplans (ITF) I im Jahre 1998, ITF Ia im Jahre 1999 und ITF II im Jahre 2002.

Profitiert haben von den Angebotsverbesserungen insbesondere die Ruhr-Sieg-Strecke, die Hönnetalbahn und die Verbindung Hagen – Iserlohn.

Die Kürzung der Bundesregionalisierungsmittel ab 2006 (siehe Kapitel 4.1) wird sich negativ auf das Fahrplanangebot auswirken. Erste Kürzungen erfolgen bereits zum Fahrplanwechsel 2006/07.

Im einzelnen kann das Verkehrsangebot auf den Bahnstrecken im Märkischen Kreis wie folgt eingeschätzt werden.

4.2.1 Kursbuchstrecke 427

Die Strecke Iserlohn – Letmathe – Hagen wird von der Regionalbahnlinie „RB 56 Der Iserlohner“ bedient. Dabei pendelt ein Zug im Stundentakt zwischen Hagen Hbf und Iserlohn über Hohenlimburg Letmathe und Letmathe-Dechenhöhle. Eine zweite Einheit pendelt zusätzlich im Abschnitt Iserlohn - Letmathe. Sie stellt in Letmathe Anschlüsse von / zu der Linie RE 16 her. Seit der Wiedereinrichtung des fahrplanmäßigen Haltes an der Dechenhöhle ist die Tropfsteinhöhle direkt per Bahn erreichbar. Zwischen Iserlohn und Letmathe fahren zwei Züge pro Stunde und Richtung. Mit dem Fahrplanwechsel 2006/07 entfällt an den Wochenenden der Pendel Iserlohn – Letmathe.

Erste Fahrtmöglichkeit Richtung Hagen ist ab Iserlohn Mo-Fr um 5.10 Uhr (mit Umstieg in Letmathe) bzw. 5.30 Uhr (umsteigefrei), Sa um 6.30 Uhr und So um 7.30 Uhr. Die letzte Rückfahrtmöglichkeit aus Hagen ist an allen Wochentagen um 0.24 Uhr (ohne Umstieg).

Auf der Linie wurden von DB Regio NRW im Fahrplan 2003/04 Elektro-Triebzüge der Baureihe 426 eingesetzt, als Ersatz verkehren seitdem Kombinationen aus einem Doppelstocksteuerwagen und einer E-Lokomotive.

Das Bedienungskonzept der Strecke hat sich in der Vergangenheit mehrfach verändert. Anders als heute bestanden zeitweise umsteigefreie Verbindungen von Iserlohn über Hagen hinaus Richtung Düsseldorf bzw. Essen. Hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit und des Bedienungszeitraums konnte das Fahrplanangebot stark verbessert werden.

Ab Ende 2007 wird sich das Betriebskonzept auf der Strecke ändern. Dann sollen die aus Richtung Hagen kommenden Züge der Linien RE 16 und RB 91 im Bahnhof Letmathe geflügelt, d.h. geteilt werden. Eine Triebzuginheit fährt Richtung Iserlohn, die andere Richtung Siegen. In umgekehrter Richtung werden die aus Iserlohn und Siegen kommenden Zugeinheiten in Letmathe gekoppelt um gemeinsam Richtung Hagen bzw. Essen zu fahren. Mit diesem Konzept werden zukünftig zweimal pro Stunde umsteigefreie Verbindungen Iserlohn – Hagen bzw. stündlich über Hagen hinaus nach Essen hergestellt.

4.2.2 Kursbuchstrecke 433

Auf der Strecke Iserlohn – Schwerte fährt die Regionalbahnlinie „RB 53 Ardey-Bahn“ Dortmund – Schwerte – Iserlohn. Im Iserlohner Stadtgebiet bedient sie die Haltepunkte / Bahnhöfe Hennen, Kalthof, Iserlohner Heide und Iserlohn. Die Linie verkehrt an allen Wochentagen im Stundentakt, Mo-

Fr ist im Abschnitt Dortmund – Schwerte der Takt durchgehend zu einem Halbstundentakt verdichtet. Zwischen Iserlohn und Schwerte gibt es Taktverdichtungen Mo-Fr nur in den frühen Morgenstunden und am Nachmittag.

Erste Fahrtmöglichkeit aus Richtung Iserlohn nach Dortmund ist Mo-Fr um 5.23 Uhr, Sa um 7.17 Uhr, So um 8.17 Uhr. Letzte Rückfahrtmöglichkeit Mo-Do um 21.53 Uhr, Fr, Sa und So um 23.17 Uhr.

Eingesetzt werden von der DB Regio NRW auf der Linie Dieseltriebwagen des Typs Alstom LINT 41. Sie lösten sehr alte und wenig zuverlässige Triebwagen der Baureihe 624 bzw. Triebwagen der Baureihe 628 aus den 90er-Jahren ab.

Das Fahrplanangebot auf der Strecke wurde – mit Ausnahme der Spätverbindung am Wochenende bis Iserlohn – in den letzten Jahren nicht erweitert.

Mit ca. 44 km/h auf der Relation Iserlohn – Dortmund und ca. 51 km/h in Gegenrichtung ist die Reisegeschwindigkeit insgesamt relativ gering. Verantwortlich für die niedrigere Reisegeschwindigkeit in Richtung Dortmund ist die 7 Minuten lange Standzeit der RB 53 in Schwerte.

4.2.3 Volmetalbahn (KBS 434)

Auf der Volmetalbahn verkehrt die Regionalbahnlinie „RB 52 Volmetalbahn“. Deren Züge pendeln im Stundentakt zwischen Lüdenscheid und Dortmund. Im Streckenabschnitt im Märkischen Kreis wird an den Bahnhöfen / Haltepunkten Lüdenscheid, Brügge, Schalksmühle und Dahlebrück gehalten. Die Volmetalbahn ist bis zu einer Reaktivierung der Strecke Lüdenscheid – Marienheide die einzige SPNV-Anbindung der Kreisstadt.

Das Fahrplanangebot umfasst Mo-Fr 17, Sa 16 und So 14 Zugpaare. Erste Fahrtmöglichkeit Richtung Hagen ist ab Lüdenscheid Mo-Fr um 5.06 Uhr, Sa um 6.06 Uhr und So um 8.06 Uhr. Die letzte Rückfahrtmöglichkeit aus Hagen ist an allen Wochentagen bereits um 21.11 Uhr. Damit werden die im Rahmen des ITF NRW gesetzten Standards deutlich unterschritten.

Eingesetzt werden von der DB Regio NRW auf der Linie Dieseltriebwagen des Typs Alstom LINT 41. Zuvor verkehrten Dieseltriebwagen des Typs Bombardier Talent der DME.

Das Fahrplanangebot konnte in den letzten Jahren im geringeren Umfang verbessert werden (Auffüllen von Taktlücken am Samstag Abend und am Sonntag Vormittag). Unverändert geblieben ist jedoch der für die Anbindung der Kreisstadt Lüdenscheid mit ihren rund 80.000 Einwohner an Hagen und Dortmund viel zu frühe Betriebsschluss.

Im Vergleich zu der parallelen Straßenverbindung (A 45 und B 54) ist die Reisegeschwindigkeit als gering einzuschätzen (Lüdenscheid – Hagen = ca. 48 km/h, Lüdenscheid – Dortmund = ca. 42 km/h).

4.2.4 Hönnetalbahn (KBS 437)

Die Hönnetalbahn ist die Strecke mit der höchsten Zahl von Haltepunkten im Märkischen Kreis: Insgesamt 11 Bahnhöfe / Haltepunkte (Bösperde, Menden, Menden Süd, Lendringsen, Binolen, Volkringhausen, Sanssouci, Balve, Garbeck, Küntrop und Neuenrade) sorgen für eine hohe Erschließungsdichte. Bedient wird die Strecke von der Regionalbahnlinie „RB 54 Hönnetal-Bahn“. Bei der RB 54 handelt es sich um zwei sich überlagernde Teillinien: Die eine bedient die Relation Unna – Fröndenberg – Menden, die andere die Relation Fröndenberg – Menden – Neuenrade. Im Abschnitt Fröndenberg – Menden ist das Fahrplanangebot somit verdichtet. Zwischen Neuenrade und Menden übernimmt die Linien die Aufgaben des Nachbarorts-Buslinienverkehrs.

Die Teillinie Unna – Fröndenberg – Menden verkehrt im 60-min-Takt mit Ausnahme des Sonntag Vormittags (120-min-Takt). Bei der Teillinie Fröndenberg – Menden – Neuenrade ist der 60-min-Takt Samstag und Sonntag auf einen 120-min-Takt reduziert. Im Abschnitt Neuenrade – Menden verkehren Mo-Fr / Sa / So jeweils 15 / 7 / 6 Zugpaare, im Abschnitt Menden – Fröndenberg 33 / 23 / 16 Zugpaare.

Erste Fahrtmöglichkeit ab Neuenrade ist Mo-Fr um 5.39 Uhr, Sa um 7.39 Uhr und So um 9.39 Uhr. Letzte Rückfahrtmöglichkeit ab dem Umsteigebahnhof Fröndenberg Richtung Neuenrade ist Mo-Fr um 19.38 Uhr, Sa und So um 18.38 Uhr. Menden kann von Fröndenberg aus noch um 20.38 Uhr erreicht werden.

Der Bahnhof Fröndenberg ist wichtigster Umsteigepunkt: Hier bestehen gute Anschlüsse zum / vom „RE 17 Sauerland-Express“ (Hagen – Fröndenberg – Warburg – Kassel). Die Anschlüsse zum „RE 57 Dortmund–Sauerland-Express“ (Dortmund – Fröndenberg – Winterberg) sind deutlich zu lang und damit unattraktiv.

Auf der Hönnetalbahn werden von der DB Regio NRW moderne Dieseltriebwagen des Typs Alstom LINT 41 eingesetzt.

Die „RB 54 Hönnetalbahn“ weist eine sehr geringe Reisegeschwindigkeit auf: Zwischen Menden und Neuenrade beträgt sie lediglich 33 km/h, in Gegenrichtung 40 km/h.

Das Fahrplanangebot wurde in den letzten Jahren in zwei Schritten ausgebaut: Im Sommer 1998 erfolgte die Ausweitung des Verkehrsangebotes auf das Wochenende. Zum Fahrplanwechsel Ende 2002 wurde dann das aktuelle Betriebskonzept mit zwei sich im Abschnitt Fröndenberg – Menden überlagernden Linien (s.o.) eingeführt.

Seit Fahrplanwechsel 2006/07 verkehrt die Teillinie Fröndenberg – Menden – Neuenrade an Wochenenden nur noch im Zweistundentakt.

4.2.5 Ruhr-Sieg-Strecke (KBS 440)

Die Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen – Siegen) ist die einzige Bahnstrecke im Märkischen Kreis mit Durchgangsverkehr. Ihre Bedeutung für den Fernverkehr hat sie aber mit Einstellung der Interregio-Linie 22 im Jahre 2001 eingebüßt. Als zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn wird sie neben dem Personenverkehr auch vom überregionalen Güterverkehr genutzt.

Im Schienenpersonennahverkehr wird die Ruhr-Sieg-Strecke von den Linien „RE 16 Ruhr-Sieg-Express“ (Essen – Hagen – Siegen) und „RB 91 Ruhr-Sieg-Bahn“ (Hagen – Siegen) bedient. Beide Linien halten innerhalb des Märkischen Kreises mit Letmathe, Altena, Werdohl, Plettenberg an allen Bahnhöfen. Beide Linien verkehren im 60-min-Takt. Durch Überlagerung der Linien ergibt sich - mit Ausnahme der Abendstunden - eine in etwa halbstündliche Bedienung in beiden Richtungen.

Erste Fahrtmöglichkeit in Richtung Hagen ist ab Plettenberg (übrige Bahnhöfe entsprechend später) Mo-Fr, Sa um 5.03 Uhr und So um 6.03 Uhr. Die letzte Rückfahrtmöglichkeit von Hagen ist Mo-So um 23.15 Uhr. In Richtung Siegen fahren die ersten Züge ab Plettenberg Mo-Sa um 6.17 Uhr, So um 6.53 Uhr. Letzte Rückfahrtmöglichkeit aus Richtung Siegen ist an allen Wochentagen um 22.11 Uhr.

Das Fahrplanangebot auf der Ruhr-Sieg-Strecke wurde in den letzten Jahren schrittweise ausgebaut: Mit Einstellung der einzigen Fernverkehrslinie im Kreisgebiet, der zweistündlich verkehrenden IR-Linie 22, wurde zum Sommer 2001 ein neues Fahrplankonzept auf der Ruhr-Sieg-Strecke notwendig. Seitdem verkehren stündlich der „Ruhr-Sieg-Express“ und – bis Ende 2002 zweistündlich, seitdem stündlich – die Ruhr-Sieg-Bahn. Letztere hält auch an kleineren, von der RE 16 nicht bedienten Haltepunkten in Olpe und Siegen-Wittgenstein. Insgesamt kann das aktuelle Fahrplanangebot hinsichtlich Fahrtenzahl und Angebotsdichte als gut bezeichnet werden.

Auf der Linie RE 16 werden von der DB Regio NRW Elektro-Triebzüge der Baureihe ET 425 eingesetzt. In den Jahren 2002 und 2003 wurden diese Fahrzeuge auch für die RB 91 verwendet. Seitdem fahren wieder lokbespannte Züge mit modernisierten „Silberlingen“ auf der RB 91.

Im Rahmen der Ausschreibung des Ruhr-Sieg-Netzes wird ab Ende 2007 durchgängig fabrikneues und im Fahrgastkomfort verbessertes Zugmaterial eingesetzt werden. Dabei wird es sich um Triebzüge vom Typ FLIRT der Firma Stadler handeln. Zum Betriebskonzept siehe oben unter KBS 427.

4.3 Entwicklung der Infrastruktur – Strecken und Bahnhöfe

4.3.1 Streckeninfrastruktur

Zur Streckeninfrastruktur der DB Netz zählen das Gleisnetz einschließlich Weichen, Signalanlagen, Überwegsicherungen sowie Kunstbauten wie Tunnel und Brücken. Die Entwicklung des Netzes im Märkischen Kreis wird seit mehreren Jahren durch folgende Trends geprägt:

- Reduzierung der Infrastruktur auf einen minimalen, für den Regelbetrieb notwendigen Umfang. Durch den Rückbau zweigleisiger Strecken, den Abbau von Überholmöglichkeiten und von Abstellgleisen wird ein flexibler Umgang mit Betriebsstörungen oder das Durchführen von Sonder- / Verstärkerverkehren erschwert oder ganz unmöglich gemacht.

Als Beispiele sind hier der Abbau des zweiten Streckengleises zwischen Hagen-Delstern und Lüdenscheid-Brügge oder der weitestgehende Abbau der Gleisanlagen in Iserlohn zu nennen. Dort enden die beiden Strecken aus Richtung Schwerte bzw. Letmathe ohne das zwischen ihnen eine Weichenverbindung besteht oder ein Abstellgleis vorhanden wäre. Sonderzüge oder das Abstellen eines Triebwagens sind somit dort heute unmöglich.

Mit diesem Infrastrukturabbau verfolgt die DB Netz das Ziel, ihre Unterhaltskosten zu senken. Zugleich werden so aber zusätzliche Verkehre, für die die abgebaute Infrastruktur Voraussetzung wäre, verhindert. Eine – sofern überhaupt mögliche – Wiederherstellung von Gleisanlagen würde nämlich nicht von der DB Netz selbst finanziert, sondern müsste von dem Verkehrsunternehmen bezahlt werden, für dessen zusätzlichen Zug die Anlagen benötigt werden. Von dieser Entwicklung sind insbesondere private Güterverkehrsbahnen betroffen.
- Modernisierung und Rationalisierung der Sicherungstechnik. Durch den Einsatz elektronischer Stellwerke (ESTW) wird die Leit- und Sicherungstechnik größerer Streckenabschnitte bzw. ganzer Netzteile zentral steuerbar. Örtliche Stellwerke können dadurch entfallen. Dies ermöglicht der DB Netz, ihren Personalaufwand deutlich zu reduzieren.

Mit der Einrichtung von ESTW wird in der Regel zugleich auch die Gleisinfrastruktur auf das aktuell betrieblich notwendige Maß reduziert. Mit jeder an das ESTW anzuschließenden Weiche / jedem Signal steigen nämlich die Kosten der Umstellung.

Auf der Ruhr-Sieg-Strecke, der am stärksten von Personen- und Güterzügen genutzten Strecke im MK, werden die örtlichen, mit Fahrdienstleitern besetzten Stellwerke z.Z. durch ein ESTW ersetzt. Zur Verbesserung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen werden diese – obwohl z.T. rechtlich nicht notwendig – zunehmend technisch gesichert. So wurden 2004 an der Hönnetalbahn 2 Bahnübergänge in Balve und 1 Bahnübergang in Neuenrade mit Lichtsignalanlagen und Halbschranken ausgestattet.
- Aufgabe von Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen. Bei Nebenstrecken mit geringem Verkehrsaufkommen und / oder anstehenden größeren Investitionen verfolgt DB Netz das Ziel, diese zu veräußern oder stillzulegen um sich so kostenmäßig zu entlasten.

Werden Strecken von der DB zu Übernahme durch einen Dritten ausgeschrieben, so finden sich kaum Übernahmeinteressenten, da die DB mittlerweile hohe Preisforderungen stellt und zudem der Betrieb einer einzelnen Strecke mit geringem Verkehrsaufkommen dem Übernehmer nur geringe Einnahmen aus Trassenpreisen verspricht. Ein Dritter hat zudem nicht die Möglichkeit der DB zum internen Ausgleich zwischen Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen und damit hohen Trassenpreiserlösen und solchen mit geringen Erlösen.

Wenn eine Übernahme einer Strecke durch Dritte nicht zustande kommt, wird sie dauerhaft stillgelegt und später dann abgebaut.

Ergebnis dieser Entwicklung ist ein weiteres Schrumpfen des Bahnnetzes in der Region, wovon insbesondere der Güterverkehr betroffen ist. In diesem Zusammenhang sind zu nennen:

Bahnstrecke Plettenberg-Bahnhof - Plettenberg-Oberstadt: Obwohl die ortsansässige Industrie bis zuletzt erhebliche Mengen an Gütern über die gut 6 km lange Strecke transportieren ließ, beabsichtigte die DB diese Strecke aufgrund notwendiger Investitionen abzugeben bzw. stillzulegen. Nachdem eine Übernahme der Strecke durch die Stadt Plettenberg trotz einer zugesagten Landesförderung nicht erfolgte, wurde der Betrieb dieser Eisenbahninfrastruktur zum 01.07.1999 dauerhaft eingestellt.

Bahnstrecke Halver-Oberbrügge – Halver: Nachdem die DB die Bedienung von Halver im Güterverkehr 1995 eingestellt hat verfolgte die DB das Ziel, die Strecke stillzulegen und

abzubauen. Um diese sonst unwiederbringlich verlorene regionale Infrastruktur zu erhalten engagierten sich Bürger, die hierzu eine GmbH gründeten und letztlich im Jahre 2000 die Strecke übernehmen konnten. Durch diese Aktivitäten konnte die Strecke bis heute gesichert und unterhalten werden. Einer Nutzung der Strecke etwa für touristische Verkehre oder Güterverkehre stehen z.Z. Investitionen in eine Brücke entgegen, die von den Privatpersonen nicht finanziert werden können.

Ende 2003 wurden Pläne der DB Netz bekannt, die Strecken Menden – Hemer und Meinerzhagen – Krummenerl stillzulegen. Beide Strecken werden ausschließlich im Güterverkehr bedient. Begründet wurde die Absicht damit, dass die mit diesen Streckenabschnitten zu erzielenden Erlöse nicht deren Unterhaltskosten decken.

Die Strecke Meinerzhagen – Krummenerl dient überwiegend der Abfuhr von Bahn-Schotter aus den Steinbrüchen am Streckenende. Aufgrund breiten öffentlichen Drucks sagte die DB im Sommer 2004 zu, die Strecke weiter zu unterhalten. Im Herbst 2005 wurden dann die in früheren Jahren nicht erneuerten Streckenabschnitte saniert.

Die Strecke Menden – Hemer ist das verbliebene Teilstück der ehemals durchgehenden und im Personen- und Güterverkehr bedienten Strecke Menden – Iserlohn. Sie wird nur noch für Panzertransporte vom / zum Bundeswehrstandort Hemer sowie für Sonderfahrten genutzt. Zwar konnte eine Stilllegung der Strecke Ende 2004 verhindert werden, in dem der DB die Vorhaltung der Strecke für die Bundeswehrtransporte auferlegt wurde. Mit der Schließung des Bundeswehrstandortes in Hemer Anfang 2007 verliert die Strecke aber die letzte regelmäßige Nutzung. Den Überlegungen zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs in diesem bevölkerungsreichen Raum steht eine angespannte SPNV-Finanzierung entgegen.

- Reaktivierung der Strecke Lüdenscheid - Gummersbach für den SPNV: Mit der Einstellung des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke zwischen Lüdenscheid-Brügge und Gummersbach durch die Deutsche Bundesbahn verloren 1986 die Gemeinden Halver, Kierspe, Meinerzhagen und Marienheide mit zusammen rund 70.000 Einwohnern ihre Bahnanbindung. Die zuvor durchgehende Bahnstrecke Köln – Hagen ist seitdem auf ihrem 32 km langen Mittelabschnitt zwischen den Kreisstädten Gummersbach und Lüdenscheid unterbrochen.

Seit mehreren Jahren ist die Wiederaufnahme des Personenverkehrs und damit die Schließung der Netzlücke Thema. Anders als vor 1986 sollen bei einer Reaktivierung Taktverkehr (Studentakt), systematische Anschlüsse (Bus-Schiene-Verknüpfung, Integraler Taktfahrplan NRW) und moderne, wirtschaftliche Triebwagen Grundlagen der zukünftigen Angebotsgestaltung sein.

Wichtige Schritte in Richtung Konkretisierung und Umsetzung des Vorhabens waren bis jetzt:

- Aufnahme des Vorhabens in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes im Jahre 1998 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs.
- Erstellung des Gutachtens zur Streckenreaktivierung im Auftrag des Märkischen und des Oberbergischen Kreises im Jahre 1999. Es bildet die Grundlage für das Reaktivierungskonzept.
- Aufnahme des Projektes in die Vorhabenliste (Stufe 1) des ÖPNV-Ausbauplans des Landes NRW im Jahre 2000.
- Wiederaufnahme des Personenverkehrs im Abschnitt Gummersbach – Marienheide: Seit dem 20. April 2003 verkehren auf dem zuvor sanierten Streckenabschnitt wieder stündlich Züge von / nach Köln.
- Grundsaniierung des anschließende Streckenabschnitts zwischen Marienheide und Meinerzhagen im Jahre 2003.
- Abgabe einer Bestellzusage für den SPNV-Betrieb durch den Verkehrsverbund Rhein-Sieg und den ZRL Ende 2003 / Mitte 2004.
- Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen DB und Land NRW. Abschließende Freigabe durch den DB-Konzernvorstand Anfang 2006.

Die nächsten Schritte wären: Die Durchführung der Entwurfsplanung, der Abschluss eines Bau- und Finanzierungsvereinbarung sowie die eigentlichen Baumaßnahmen an der Strecke und den Haltepunkten.

Im Juni 2006 wurde durch den Verkehrsminister des Landes NRW ein Planungsstopp für insgesamt 16 SPNV-Vorhaben in NRW verhängt. Dazu zählt auch die Reaktivierung der Strecke zwischen Marienheide und Brügge.

Mit der sog. „Meinerzhagener Erklärung“ (Januar 2007) versuchen die Landräte und Bürgermeister der Anliegerkommunen das Reaktivierungsprojekt wieder anzuschieben. Darin

fordern sie die Planungen für eine nächste Teilreaktivierung (Abschnitt Marienheide – Meinerzhagen) rechtzeitig zu starten, damit bis zum Jahr 2013 der Betrieb in diesem Streckenabschnitt wieder aufgenommen werden kann. Dann könnten die aus Köln kommenden Züge über Marienheide hinaus bis Meinerzhagen verkehren. Eine Wiederherstellung der Verbindung bis Lüdenscheid wäre dann für die Zeit nach 2013 vorzusehen.

Bei einer Komplettreaktivierung soll die Linie Köln – Lüdenscheid stündlich in Brügge am gleichen Bahnsteig Anschluss an die Volmetalbahn Lüdenscheid – Dortmund erhalten, so dass mit maximal einem Umstieg alle Ziele im Korridor Dortmund – Hagen – Lüdenscheid – Gummersbach – Köln erreicht werden können. Eine Verknüpfung mit den Buslinienverkehr soll neben Brügge auch in Kierspe (Neubau eines ZOB am Bahnhof) und Meinerzhagen erfolgen.

4.3.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

Insgesamt 24 Bahnhöfe und Haltepunkte bilden derzeit im Märkischen Kreis die Zugangsstellen zum Verkehrsträger Bahn. Ihr Zustand prägt das Bild des Schienenpersonenverkehrs in der Öffentlichkeit entscheidend mit.

Zuständig für Pflege, Instandsetzung und Modernisierung der sog. Verkehrsstationen (Bahnsteiganlagen und Zuwegungen) ist DB Station und Service. Insgesamt sind deren Anlagen stark modernisierungsbedürftig. Der Investitionsbedarf ist offenkundig, doch fehlen der DB-Tochter Station und Service vor Ort die notwendigen Investitionsmittel

Mit der Schließung der DB-eigenen Fahrkartenausgaben wurden auch die Bahnhofsgebäude als entbehrlich angesehen, weshalb sie an Dritte verkauft wurden bzw. werden. In der Regel hat die neue Nutzung keinen Bezug mehr zum Eisenbahnverkehr. Auch der durch die Gebäude führende Bahnsteigzugang ist nicht mehr gegeben. Fahrgäste müssen um die Gebäude herumgehen (z.B. in Altena). Der Bahnsteigzugang ist deshalb oft nur schwer zu erkennen.

Ein Fahrkartenverkauf im Bahnhof erfolgt derzeit nur noch in Letmathe (DB-Agentur) und Iserlohn (Reisezentrum der DB Fernverkehr). Ansonsten sind Fahrscheine entweder an Automaten oder außerhalb der Bahnhöfe in Reisebüros / Agenturen zu erwerben.

Im November 2001 wurde von der DB Station und Service, Bahnhofsmanagement Hagen, der Haltepunkt Klusenstein an der Hönnetalbahn geschlossen. Begründet wurde dies damit, dass der auf dem Stadtgebiet von Hemer liegende Bedarfshaltepunkt über keine Beleuchtung verfügt. Da der Haltepunkt ausschließlich von Wanderern genutzt wurde und in der „dunklen Jahreszeit“ nur tagsüber bedient wurde, war die Begründung allgemein nicht nachzuvollziehen. Trotz breitem Engagement konnte eine Wiedereröffnung nicht erreicht werden, da durch die Entscheidung der DB Station und Service der Bestandsschutz erloschen ist und laut Aussage der DB eine Wiedereinrichtung nur bei Anwendung (hier vollkommen unangemessener) Neubaustandards möglich sei.

Im Rahmen der Ende 2000 gestarteten Modernisierungsoffensive NRW fördert das Land die Modernisierung von Bahnsteiganlagen / -zuwegungen. Im Märkischen Kreis zählen dazu die Bahnhöfe Altena, Werdohl und Plettenberg. Geplant war ein Abschluss aller Maßnahmen bis Ende 2004. Da im Rahmen der detaillierteren Planungen die Kosten erheblich anstiegen und sich gleichzeitig die Finanzlage bei DB Station und Service und Land verschlechterte, wurde das Programm neu gefasst. So wurde die Realisierung von Maßnahmen z.T. in die Zeit nach 2008 verschoben. Im Märkischen Kreis sollen bis 2008 die Bahnhöfe Werdohl und Plettenberg, nach 2008 der Bahnhof Altena ausgebaut werden.

Unabhängig von der Modernisierungsoffensive werden vom ZRL im Rahmen eines Bahnhofsprogramms Maßnahmen finanziert und zusammen mit der DB umgesetzt, die einen unmittelbaren Kundennutzen haben und ohne größeren planerischen Aufwand kurzfristig realisiert werden können. Hierzu zählte bis jetzt die Aufstellung von Wartehäuschen, die Verbesserung der Ausschilderung der Bahnhöfe / Haltepunkte oder die Installation von Rufsäulen an Haltepunkten ohne Möglichkeit von Lautsprecherdurchsagen (Hönnetalbahn).

An den Haltepunkten / Bahnhöfen Hennen, Kalthof, Iserlohner Heide, Balve und Brügge wurden sog. Pluspunkte installiert. Dabei handelt es sich um einen Fahrgastunterstand mit Infovitrine und Automat

im speziellen DB-Design. Aufgrund der hohen Kosten wurde seine durch das Land geförderte Beschaffung nicht weitergeführt.

Obwohl sich die Gemeinde **Schalksmühle** bereits 1998 finanziell an einer Modernisierung der beiden Haltepunkte Schalksmühle und Dahlerbrück beteiligt hat, wurden die von DB Station und Service wiederholt angekündigten Bauarbeiten am Haltepunkt Schalksmühle erst im Winter 2004/05 aufgenommen. Sie wurden im Frühjahr 2006 abgeschlossen. Bezüglich der Sanierung des Haltepunktes Dahlerbrück gibt es bisher keine Terminankündigung.

Auf Initiative der Gemeinde **Neuenrade** wurde das ehemalige Bahnhofsgebäude umfangreich instandgesetzt und wird von ihr nun selbst genutzt (Stadtwerke). Im Gebäude besteht die Möglichkeit für Wartende sich unterzustellen, zudem stehen Mitarbeiter der Stadtwerke Fahrgästen als Ansprechpartner und für den Verkauf von Tickets (Vorverkaufsstelle der MVG) zur Verfügung.

In **Iserlohn** hat die Stadt Bahnhofsgebäude und Bahnhofsgelände erworben. Hier wird an Stelle des baufälligen Bahnhofsgebäudes ab Mitte 2006 ein neues errichtet. Vorgesehen ist, darin im Erdgeschoss bahnhofstypische Angebote wie Fahrkartenverkauf, Stadtinformation und Bahnhofsbuchhandlung unterzubringen. Unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude erstellt die Stadt den neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) von Iserlohn. In diesem Zusammenhang wird die Stadt auch die Bahnsteiganlagen erneuern.

In **Lüdenscheid** ist geplant, das heute weitgehend brachgefallene innerstädtische Bahnhofsgelände neu zu nutzen. Dazu soll der verbliebene Gleisstrang an den Rand der Fläche verlegt werden und in Richtung Bahnhofstraße verlängert werden. Dort soll ein neuer Haltepunkt mit direkter Bus-Schiene-Verknüpfung entstehen. Ob dabei auch ein Ersatz des alten Bahnhofsgebäudes am neuen Standort zur Unterbringung bahnbezogener Dienstleistungen vorgesehen ist, ist offen. Mit einer Umsetzung des Konzeptes ist ab 2008 zu rechnen.

Die Stadt **Plettenberg** hat erhebliche Anstrengungen unternommen, ihren Bahnhof im Ortsteil Eiringhausen zu modernisieren. Neben den von der Stadt angestoßenen, sich leider stark verzögernden Aktivitäten der DB im Rahmen der Modernisierungsoffensive (s.o.), wurde von der Stadt auch das Bahnhofsgebäude erworben. Über ihre Vermögensverwaltungs-Gesellschaft erfolgte eine umfassende Modernisierung und Neugestaltung des Gebäudes. Nutzer sind neben Bahnhofskiosk und Friseur auch die Musikschule. Das Bahnhofsumfeld wird in die Sanierung mit einbezogen. Die Sanierung des Bahnsteigs sowie der Neubau der Unterführung durch die DB AG stehen noch aus.

In **Menden** hat sich die Situation am Bahnhof über Jahre immer weiter verschlechtert. Das sanierungsbedürftige, bis vor wenigen Jahren noch eine Bahnagentsur beherbergende Gebäude steht leer und ist mittlerweile vollkommen verwahrlost. Nachdem sich das Vorhaben eines Investors, auf dem Bahnhofsgelände großflächigen Einzelhandel anzusiedeln, zerschlagen hatte, wurde im Jahre 2001 eine örtliche Wohnungsbaugesellschaft neuer Träger. Sie trat aber im Frühjahr 2003 vom Kaufvertrag zurück, womit das Gelände wieder an den ursprünglichen Investor zurückfiel. Seitdem sind keine konkreten Fortschritte erkennbar. Für die Fahrgäste ist neben der Schließung der Bahnagentsur die Stilllegung des Gleises 1, welches von der DB mit verkauft wurde, schmerzlich, da nun nicht mehr am ebenerdig erreichbaren Hausbahnsteig ein- und ausgestiegen werden kann, sondern alle Fahrgäste die unattraktive Unterführung zum Mittelbahnsteig nutzen müssen.

4.4 Ziele für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Märkischen Kreis

Auf der Grundlage

- des ersten Nahverkehrsplans des ZRL,
- der regionalen Anmeldungen zu den Infrastrukturbedarfsplänen des Landes,
- den bisher erfolgten und z.Z. laufenden Aktivitäten des Märkischen Kreises und seiner Kommunen zum Erhalt und zur Verbesserung des SPNV sowie
- einschlägiger Beschlüsse und Resolutionen des Kreistags

werden nachfolgend Ziele für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Märkischen Kreis formuliert. Diese dienen dazu, die regionalen Interessen und Positionen im Rahmen der Arbeit des ZRL zum Ausdruck bringen. Sie sollen insbesondere auch in die Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans des ZRL einfließen.

4.4.1 Kursbuchstrecke 427

Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes:

Ab Ende 2007 wird ein neues Betriebskonzept auf der Strecke zum Tragen kommen (siehe Kapitel 4.2.1). Damit werden zweimal pro Stunde umsteigefreie Verbindungen Iserlohn – Hagen bzw. einmal stündlich über Hagen hinaus nach Essen hergestellt. Eine Ergänzung des Fahrplanangebotes dürfte bezüglich der Tagesrandlagen (Früh- bzw. Nachtverkehr) zu prüfen sein.

Weiterentwicklung der Streckeninfrastruktur:

Die heutige Streckenleistungsfähigkeit ist zu sichern, darüber hinaus besteht z.Z. kein weitergehender Handlungsbedarf.

Weiterentwicklung der Stationen:

Mit dem Neubau des Bahnhofsgebäudes in Iserlohn wird eine deutliche Attraktivitätssteigerung eintreten. Sicherzustellen ist, dass neben dem Neubau von Bahnhofsgebäude und ZOB zeitgleich auch die Bahnsteiganlagen modernisiert werden. In Letmathe sind Möglichkeiten zur barrierefreien Erreichbarkeit des Mittelbahnsteigs zu schaffen.

4.4.2 Kursbuchstrecke 433

Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes:

Ziel für die Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes auf der Strecke Iserlohn – Schwerte ist die Einrichtung eines durchgehenden 30-min-Taktes (Mo-Fr) der „RB 53 Ardey-Bahn“. Dieser besteht bis jetzt nur im Abschnitt Dortmund – Schwerte. Zudem sollte Iserlohn - wie von Hagen aus – auch vom Oberzentrum Dortmund her an allen Wochentagen nach 0 Uhr noch erreichbar sein.

Weiterentwicklung der Streckeninfrastruktur:

Vordringlich anzustreben ist eine Beschleunigung des SPNV-Verkehrs auf der Strecke (= Erhöhung der Reisegeschwindigkeit). Begrenzender Faktor sind nicht die eingesetzten modernen Züge sondern die zulässige Streckengeschwindigkeit sowie der Zeitaufwand für die Zugkreuzung im Bahnhof Kalthof (notwendige Modernisierung der Sicherungstechnik). Die Halteszeiten an den Stationen sollten auf den für den Fahrgastwechsel notwendigen Umfang reduziert werden (in Fahrtrichtung Dortmund 7 Minuten Halt in Schwerte).

Weiterentwicklung der Stationen:

Möglichkeiten, durch die Neueinrichtung von Haltepunkten die Zugangsmöglichkeiten zu verbessern und damit die Fahrgastzahlen zu erhöhen, sind konkret zu prüfen. In Frage dafür kommt hier der bereits im ÖPNV-Bedarfsplan aufgeführte Standort Iserlohn-Gerlingsen. Zum Bahnhof Iserlohn siehe unter 4.4.1.

4.4.3 Volmetalbahn (KBS 434)

Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes:

Beim Fahrplanangebot auf der Volmetalbahn besteht Verbesserungsbedarf hinsichtlich des Bedienungszeitraums und der Taktichte. In einem ersten Schritt ist das Fahrplanangebot am Abend entsprechend vergleichbaren Strecken auszuweiten. Anzustreben ist eine letzte Fahrtmöglichkeit ab Hagen nach 0 Uhr. Im zweiten Schritt soll in eine Verdichtung des Fahrplanangebotes (30-min-Takt) eingestiegen werden. Insbesondere in der werktäglichen Hauptverkehrszeit kann so die Attraktivität der Verbindung gesteigert werden (zusätzliche Anschlüsse in Hagen Hbf). Mit Durchbindung der Linie Köln – Marienheide bis Lüdenscheid dürfte sich dank der direkten Anschlüsse zur „RB 52 Volmetalbahn“ im Bahnhof Brügge die Nachfrage auf der Volmetalbahn nach Hagen / Dortmund weiter erhöhen.

Weiterentwicklung der Streckeninfrastruktur:

Ziele für die zukünftige Entwicklung der Streckeninfrastruktur sind die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der „RB 52 Volmetalbahn“ sowie die Schaffung infrastrukturseitiger Voraussetzungen für die Einrichtung eines 30-min-Taktes.

Da von Seiten des Fahrplans nur geringe Möglichkeiten zur Kürzung der Reisezeit bestehen, ist zu prüfen, durch welche Infrastrukturmaßnahmen eine Reduzierung der Fahrzeiten zu erreichen und damit die Attraktivität der Bahnverbindung verbessert werden kann.

In diesem Zusammenhang ist weiterhin die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Hagen-Delstern und Lüdenscheid-Brügge zu fordern. Damit kann die betriebliche Stabilität und Flexibilität erhöht werden.

Weiterentwicklung der Stationen:

Wichtige Maßnahmen der nächsten Jahre sind die Neugestaltung des Bahnhofs (-geländes) in Lüdenscheid (siehe Kapitel 4.3.2) sowie der mit der Reaktivierung der Verbindung nach Marienheide / Köln notwendige Neubau eines Mittelbahnsteigs in Brügge.

4.4.4 Hönnetalbahn (KBS 437)

Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes:

Vordringliche Ziele für die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes auf der Hönnetalbahn sind:

- Verbesserung der Verknüpfung der „RB 54 Hönnetalbahn“ in Fröndenberg an den RE 57 in / aus Richtung Dortmund
- Verbesserung des Fahrplanangebotes für den Berufspendler durch Studenttakt auch in den frühen Morgenstunden. Taktverkehr ist im morgendlichen Berufsverkehr z.Z. nicht möglich, da der Fahrplan auf den Schulbeginn in Menden abgestimmt ist. Für eine Vertaktung wären die Schulanfangszeiten der betreffenden Schulen zu verschieben.
- Ergänzung des Fahrplanangebotes in den Abendstunden, d.h. Zugangebote auf der Gesamtstrecke auch noch nach 20 Uhr. Denkbar ist dabei eine abgestufte Ausweitung der Betriebszeiten (Fröndenberg – Menden länger als Menden – Neuenrade). Mit dieser Maßnahme wird die Attraktivität der bisher v.a. vom Schülerverkehr genutzten Linie für den Jedermann-Verkehr erhöht.
- Beschleunigung der Linien v.a. im Abschnitt Neuenrade – Menden (s.u.).

Weiterentwicklung der Streckeninfrastruktur:

Wie unter 4.2.4 dargestellt, weist die Hönnetalbahn eine sehr geringe Streckengeschwindigkeit auf. Hier besteht Verbesserungsbedarf zumal gleichzeitig parallele Straßenverbindungen in den nächsten Jahren weiter ausgebaut und damit schneller werden. Die in den letzten Jahren erfolgte technische Sicherung von Bahnübergängen sowie der Einsatz moderner Triebwagen sind gute Voraussetzungen für eine Reduzierung der Fahrzeiten. Die technische Sicherung weiterer Bahnübergänge als Möglichkeit zur Geschwindigkeitserhöhung ist zu prüfen. Zu prüfen ist dabei auch, inwiefern durch zusätzliche Begegnungsmöglichkeiten für Züge bzw. deren Verlegung bessere Fahrplan- / Anschlusskonzepte ermöglicht werden. Unabhängig davon ist sicherzustellen, dass die Streckeninfrastruktur mindestens in ihrer gegenwärtigen Leistungsfähigkeit erhalten bleibt. Dies betrifft insbesondere die Gleiskapazitäten im Bahnhof Menden.

Weiterentwicklung der Stationen:

Die seit Jahren bestehende desolade Situation am Bahnhof Menden bedarf umgehend einer Verbesserung (siehe Kapitel 4.3.2). Ansätze und Erfahrungen etwa aus Iserlohn, Plettenberg oder Lüdenscheid sollten dazu von Seiten der Kommune aufgegriffen werden, um so das citynahe Zugangstor Bahnhof aufzuwerten. Im Rahmen einer Neugestaltung des Bahnhofs ist auch die Frage nach einem - bis jetzt fehlenden - Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) für Menden zu klären. Der Standort Bahnhof bietet sich aufgrund der verkehrsgünstigen Lage dazu an.

Mit Ausnahme von Neuenrade befinden sich die übrigen Bahnsteiganlagen der Hönnetalbahn durchweg in einem nicht mehr zeitgemäßen Zustand (u.a. nicht befestigte Bahnsteige mit teilweise zu niedrigen Bahnsteigkanten). Hier besteht konkreter Verbesserungsbedarf.

Zu prüfen ist, ob durch Anlage eines bereits im ÖPNV-Bedarfsplan aufgeführten Haltepunktes Balve-Schulzentrum zusätzliche Schülerverkehre auf die Bahn verlagert werden können.

Wünschenswert ist die Wiedereinrichtung des (Bedarfs-) Haltepunktes Klusenstein insbesondere für den Freizeitverkehr im Hönnetal. Hier sollte eine den Bedürfnissen im Freizeitverkehr angepasste Lösung gefunden werden, die sich nicht an den für neue SPNV-Haltepunkte üblichen Baustandards orientiert.

4.4.5 Ruhr-Sieg-Strecke (KBS 440)

Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes:

Ab Ende 2007 wird das neue Betriebskonzept des Ruhr-Sieg-Netzes zum Tragen kommen. Dann verkehren die Züge der Linien RE 16 und RB 91 aus Richtung Hagen bis Letmathe in Doppeltraktion (= zwei Triebzüge gekoppelt) um dort geflügelt zu werden, d.h. eine Zugeinheit fährt nach Iserlohn, die andere nach Siegen. In umgekehrter Richtung fahren die Züge von Siegen bzw. Iserlohn ab Letmathe vereint nach Hagen bzw. weiter stündlich bis Essen. Durchgängig moderne Fahrzeuge mit verbesserter Ausstattung werden zudem die Reisequalität steigern.

Bedarf zur Ergänzung des Fahrplanangebotes dürfte nur in Tagesrandlagen (Früh- bzw. Nachtverkehr) bestehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ruhr-Sieg-Strecke nicht nur der Anbindung der Lennetalgemeinden dient, sondern die Verbindung zwischen dem Oberzentrum Siegen / dem Siegerland und dem Ballungsraum Rhein-Ruhr herstellt.

Weiterentwicklung der Streckeninfrastruktur:

Vor dem Hintergrund der laufenden Rationalisierungsanstrengungen der DB Netz ist zu fordern, dass die Leistungsfähigkeit der Strecke in Zukunft gewahrt bleibt, dass also nicht durch Rückbaumaßnahmen betriebliche Optionen verloren gehen (Flexibilität im Störfall, Fahrplantrassen für Zusatzverkehre oder andere Zeitlagen).

Weiterentwicklung der Stationen:

Neben den bereits angelaufenen Maßnahmen (siehe Kapitel 4.3.2) sind insbesondere in Altena die im Rahmen der Modernisierungsoffensive NRW geplanten Verbesserungen an Bahnsteig und Zuwegung zu verwirklichen. Daneben besteht dort auch dringender Bedarf zur Aufwertung des Umfeldes, wozu v.a. die Inwertsetzung des Bahnhofsgebäudes zählt.

Anders als im südlichen Streckenabschnitt existieren im nördlichen Streckenabschnitt (MK) Bahnhöfe nur noch in größeren Orten. Um die Möglichkeiten einer Wiedereinrichtung von Haltepunkten zu klären, sind für die im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes aufgeführten zusätzlichen Haltepunkte im ersten Schritt deren Fahrgastpotenziale zu ermitteln.

4.4.6 Strecke Lüdenscheid-Brücke – Marienheide (Volme-Agger-Bahn)

Die unter 4.3.1 näher beschriebene Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide (– Köln) ist das einzige, derart weit gereifte Vorhaben in Westfalen.

Für eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs notwendige Baumaßnahmen sind: Sanierung der Gleisanlagen, Neuanlage eines Kreuzungsbahnhofs in Kierspe, Anpassung der Bahnübergänge an den beschleunigten Verkehr, Sanierung / Neubau der Bahnsteiganlagen in Brücke, Oberbrücke, Kierspe und Meinerzhagen.

Bevor mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann sind die Entwurfsplanungen durchzuführen und auf dieser Basis dann eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung zu schließen.

Mit der dann stündlich zwischen Köln und Lüdenscheid bestehenden Zugverbindung ergeben sich ganz neue Angebotsqualitäten (neue Fahrtmöglichkeiten). Damit ist aber auch eine neue Aufgabenverteilung zwischen Bus und Bahn notwendig. Dabei erhält der Busverkehr v.a. eine Zubringerfunktion sowie die Aufgabe der ergänzenden Erschließung der Ortsteile im Volmetal ohne Bahnhaltdepunkte. Zudem dürften weiterhin im nennenswerten Umfang durchgehende Fahrtmöglichkeiten vorzuhalten sein. Ein entsprechendes abgestimmtes Bus-Schiene-Bedienungskonzept ist rechtzeitig vor Betriebsaufnahme zu erarbeiten.

Die Wiederaufnahme des SPNV auf der Strecke ist zugleich Voraussetzung, dass in Kierspe ein ZOB errichtet werden kann. Am Standort Bahnhof besteht die Möglichkeit, nicht nur Anschlüsse zu den aus beiden Richtungen gleichzeitig ankommenden Zügen herzustellen, sondern Bus-Bus-Anschlüsse mit sicheren und kurzen Umsteigewegen zu realisieren.

Bis zur Betriebsaufnahme der Bahnverbindung muss auch die Tarifsituation im Übergangsraum Märkischer Kreis – Oberbergischer Kreis (ZRL/VRL – VRS) gestaltet sein. Ähnlich wie derzeit schon in Richtung VRR müssen durchgängige und attraktive Tarifangebote bestehen sowohl für Nahrelationen (z.B. Marienheide – Meinerzhagen) als auch für mittlere oder weitere Verbindungen wie z.B. Gummersbach – Hagen oder Lüdenscheid – Köln. Mögliche Ansätze dafür dürften im Rahmen des NRW-Tarifs, des Ruhr-Lippe-Tarifs (Tarifkragen in den VRS analog Lösung zum VRR) oder VRS-Tarifs (Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Volme-Korridor) liegen.

4.4.7 Weitere Strecken im Märkischen Kreis

Eine überschaubare Perspektive, zusätzlich zur Reaktivierung der Strecke Lüdenscheid-Brügge – Marienheide auf weiteren Strecken im Märkischen Kreis wieder regulären Personenverkehr aufzunehmen, ist angesichts der angespannten Finanzsituation des Landes z.Z. nicht erkennbar. Davon betroffen ist insbesondere die Bahnstrecke Menden – Hemer. Denn im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans der drei Städte Iserlohn, Hemer und Menden wurde aufgezeigt, dass diese Strecke aufgrund ihrer Lage auf einer hochbelasteten Hauptverkehrsachse durchaus SPNV-würdig ist. Zudem könnte mit ihr eine schnelle regionale Verkehrsverbindung geschaffen werden.

Ist eine Bahnstrecke nach Einstellung des verbliebenen Güterverkehrs einmal stillgelegt und entwidmet, besteht kaum Aussicht sie zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Damit geht diese Form der Infrastrukturanbindung in der Regel unwiederbringlich verloren (siehe auch Kapitel 4.3.1). Soll dies nicht der Fall sein, so muss eine von Stilllegung bedrohte Strecke zumindestens in ihrem Bestand gesichert werden. Besteht keine Möglichkeit zu regulärem Personennahverkehr, so sind die Nutzungsoptionen Sonderverkehr zu besonderen Anlässen (wie auf der Strecke Hemer - Menden neben dem Güterverkehr bis jetzt praktiziert) oder neue Güterverkehre in Betracht zu ziehen.

Für die Strecken Menden – Hemer und Halver-Oberbrügge – Halver können folgende Ziele formuliert werden:

Die Zukunft der Strecke Menden – Hemer ist nach Abzug der Bundeswehr davon abhängig, welche grundsätzliche Zielrichtung von den Anliegerkommunen verfolgt wird. Nur wenn vor Ort die Initiative ergriffen wird, ein Trägermodell für die Infrastruktur zu entwickeln, dürfte die Strecke auch ohne konkrete SPNV-Perspektive erhalten werden können. Inwiefern neben den heutigen Sonderverkehren zusätzliche Fahrten angeboten werden können, wäre zu prüfen.

Ein Fortbestand der Strecke ist auch Voraussetzung für das von den Städten Iserlohn, Hemer und Menden verfolgte Konzept einer durchgehenden Regionalstadtbahn von Iserlohn bis Menden.

Halver-Oberbrügge – Halver: Bei dieser Strecke ist einerseits zu klären, mit welchem Aufwand sie unterhalten werden muss, um eine Nutzung für Sonderverkehre (z.B. traditionelle Pendelverkehre zur Kirmes) oder ggfs. Güterverkehre zu ermöglichen. Zum anderen stellt sich die Frage nach einer längerfristig angelegten Eigentümer- und Betreiberstruktur. Auch hier sind entsprechende Entscheidungen vor Ort zu treffen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzsituation dürfte die nach einer vorliegenden Untersuchung durchaus prüfungswerte Reaktivierung der Strecke für den SPNV im Zusammenhang mit der

Wiederaufnahme des Verkehrs von Lüdenscheid nach Marienheide (Köln) auf absehbare Zeit kaum möglich sein.

5. Qualitätsstandards für den ÖPNV im Märkischen Kreis

Eine sinnvolle Entwicklung des ÖPNV kann nur auf der Basis klarer Ziele erfolgen. Diese Ziele müssen für die tägliche Praxis konkretisiert werden. Hierzu sind nachvollziehbare Qualitätsstandards zu definieren.

5.1 Leitbild für die ÖPNV-Entwicklung im Märkischen Kreis

Das Leitbild hat die Funktion die grundsätzliche Richtung der beabsichtigten Entwicklung aufzuzeigen. Es ist damit die Basis für die Herleitung konkreter Entscheidungen. Der ÖPNV-Entwicklung im Märkischen Kreis liegt das nachfolgende Leitbild zugrunde.

- Der ÖPNV soll als Grundelement der Daseinsvorsorge den Bürgerinnen und Bürgern die Chance zur Teilnahme am öffentlichen Leben gewährleisten.
- Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes ist die Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im Kreisgebiet.
- Die Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personen wie Behinderten und älteren Menschen soll gesichert werden.
- Die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs soll durch kontinuierliche Verbesserung der Attraktivität des Fahrplanangebotes und der Betriebsmittel gesichert werden. Ziel ist dabei den Modal-Split im Jedermann-Verkehr zu halten.
- Der Fahrgast soll die verschiedenen Bus- und Bahnangebote als aufeinander abgestimmt und in sich schlüssig erfahren.
- Die Kreisgrenze soll sich nicht in der ÖPNV-Qualität niederschlagen.
- Sicherung und Ausbau der besonderen Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels ÖPNV.
- Sicherung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes durch Steigerung der Effizienz und Erschließung neuer Kundengruppen.
- Die Qualität des ÖPNV-Angebotes soll im Hinblick auf Organisation, Technik, Zuverlässigkeit und Service mit führend in Nordrhein-Westfalen sein.

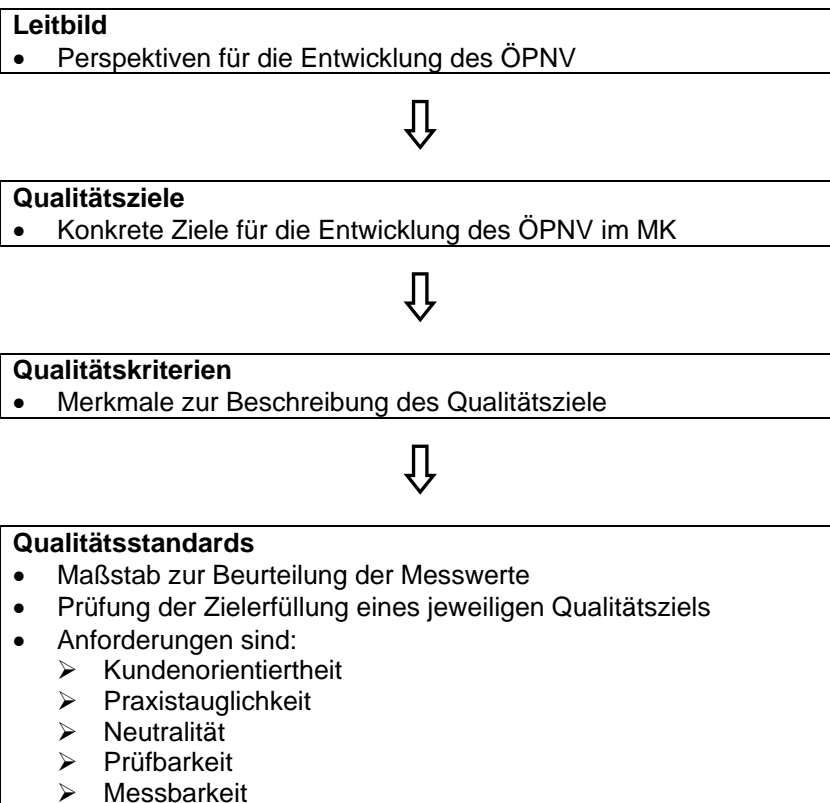
Das Leitbild ist Grundlage für die Herleitung von Qualitätszielen, -kriterien und -standards.

5.2 Entwicklung von Qualitätsstandards für den ÖPNV

In diesem Kapitel wird die Methodik beschrieben wie aus dem abstrakten Leitbild konkrete Qualitätsstandards hergeleitet werden, warum und auf welcher Grundlage dies erfolgt.

5.2.1 Vom (abstrakten) Leitbild zum (konkreten) Qualitätsstandard

Abstrakte Leitbilder für die Entwicklung des ÖPNV müssen konkretisiert werden, damit sie umgesetzt werden können. Hierzu sind die in der nachfolgenden Grafik dargestellten Schritte bis zur Definition von Qualitätsstandards zu gehen.



5.2.2 Warum werden Qualitätsstandards definiert?

Mit der Definition von Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

- A) Rechtssichere Finanzierung des ÖPNV
- Qualitätsstandards sind Voraussetzung für die Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips und damit Grundlage für die beihilferechtskonforme Finanzierung des ÖPNV. Aufgrund des EuGH-Urteils vom 24.07.2003 zur beihilferechtskonformen Finanzierung des ÖPNV wurde es notwendig, die Finanzierung des ÖPNV durch den MK auf eine neue rechtliche Grundlage zu stellen. Dabei sind die vom Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen und die dazu notwendige Finanzierung durch den Kreis als Aufgabenträger zu definieren und festzuschreiben. Hierfür sind die Qualitätsstandards eine Grundlage.
 - Mit Beschluss des Kreistags vom 14.12.2006 wurde die MVG mit der Erbringung von Verkehrsleistungen bis Ende 2011 betraut.

B) Qualitätssicherung

- Qualitätsstandards sind Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle im Alltag.
- Qualitätsstandards sind Grundlage für die weitere Angebotsplanung.
- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes kann nur anhand klar formulierter Qualitätsstandards erfolgen – durch Qualitätsstandards wird deutlich, dass dem finanziellen Aufwand für den ÖPNV eine konkret fassbare Leistung gegenüber steht.
- Dem Fahrgast wird gezeigt, dass er einen klar definierten Leistungsstandard erwarten kann.

C) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

- Nur auf der Basis von Qualitätsstandards kann ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV gewährleistet werden. Deshalb beziehen sich die Qualitätsstandards auf ein Grundangebot.

D) Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb schaffen

- Wird es aufgrund weiterer rechtlicher Entwicklungen zwingend sein, den ÖPNV wettbewerbsfähig zu gestalten, so wird dafür eine rechtzeitige unternehmensneutrale Festlegung des Angebotsstandards notwendig. Hierfür sind Qualitätsstandards Voraussetzung. Nur so kann die Chancengleichheit der Unternehmen im Konzessionswettbewerb gewahrt werden.
- Bei der Bestellung von Verkehrsleistungen bilden Qualitätsstandards die Grundlage für die Ausschreibung und Vertragsgestaltung.

5.2.3 Wofür werden Qualitätsstandards definiert?

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW haben die Kreise und kreisfreien Städte einen Nahverkehrsplan aufzustellen, der „die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisiert“. Damit sind im Nahverkehrsplan verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität vorzugeben und entsprechende planerische Maßnahmen auszuweisen. Wirksam kann dies nur umgesetzt werden, in dem Qualitätsstandards definiert und als verbindlich beschlossen werden.

Qualitätsstandards werden für die in der folgenden Tabelle dargestellten Bereiche definiert:

Definition von Qualitätsstandards für die Bereiche		
Erschließungsqualität	Angebotsqualität	Beförderungs- u. Servicequalität
- Kapitel 5.4 -	- Kapitel 5.5 -	- Kapitel 5.6 -
Qualitätskriterien		
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit von Bushaltestellen und Schnellbushaltestellen • Verknüpfungspunkte Schiene / Bus und Bus / Bus 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeit des ÖPNV-Angebotes • ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum • Betriebszeiten im Regional- und Stadtverkehr • Taktangebot im Regional- und Stadtverkehr • Bedienungshäufigkeit im Regional- und Stadtverkehr • Umsteigequalität – max. Zahl der Umsteigevorgänge und max. Wartezeit • Einsatz bedarfsgerechter ÖPNV-Produkte 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen • Fahrzeuge • Betriebsdurchführung • Information und Vertrieb • Marktforschung, Marketing und Werbung • Qualitätscontrolling

5.3 Grundlagen und Methodik

Wesentliche Grundlage für die Erarbeitung von Qualitätsstandards für das kreisweite ÖPNV-Angebot ist die Gliederung des Kreisgebietes nach einheitlichen siedlungsstrukturellen Kriterien, welche die unterschiedliche Bedeutung der Gemeinden und ihrer Gemeindeteile widerspiegeln (Kapitel 5.3.1)

In Kapitel 5.3.2. wird kurz die Vorgehensweise zur Festlegung der Qualitätsstandards vorgestellt.

5.3.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Märkischen Kreises

Der Märkische Kreis weist eine abwechslungsreiche Topographie auf. Dieses schlägt sich in einer heterogenen Siedlungsstruktur nieder: So konzentriert sich die Bevölkerung im Nordbereich in einem Siedlungsband (Hohenlimburg -) Iserlohn - Hemer - Menden (Fröndenberg). Der südliche Bereich ist durch klar voneinander abgegrenzte Gemeinden geprägt. Hier bestimmt zusätzlich die bergige Topographie Lage und Ausdehnung der Siedlungsflächen. Zudem finden sich hier zahlreiche kleine Streusiedlungen.

Um vor diesem Hintergrund vergleichbare Standards bezüglich der ÖPNV-Bedienung zu schaffen, wurden die Städte und Gemeinden klassifiziert. Grundlage war dabei ein raumplanerischer Ansatz. In Anlehnung an die zentralörtliche Gliederung des Landesentwicklungsplanes werden die Städte und Gemeinden in vier Gemeindetypen unterteilt:

Diese sind:

- Oberzentren
- Mittelzentren
- Grundzentren
- Ländliche Zentren.

Die Gliederung berücksichtigt

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

In der folgenden Tabelle werden die Gemeindetypen mit ihren wesentlichen Merkmalen dargestellt und die Städte und Gemeinden im Märkischen Kreis diesen zugeordnet.

	Gemeindetyp			
	Oberzentrum (OZ)	Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)	Ländliches Zentrum (LZ)
Kriterien				
EINWOHNER	über 75.000	20.000 bis 75.000	10.000 bis 20.000	bis 10.000
TYPISCHE INFRA-STRUKTUR	Schulen SEK I + II Berufskollegs Krankenhäuser Altenheime Stadion Hallenbad Einkaufsangebot des episodischen Bedarfs	Schulen SEK I + II (Berufskolleg) (Krankenhaus) Altenheime Stadion Hallenbad Einkaufsangebot des periodischen Bedarfs	Schulen SEK I Altenheim Einkaufsangebot des periodischen Bedarfs	Schulen SEK I Altenheim Einkaufsangebot des täglichen Bedarfs
Gemeinden	Iserlohn Lüdenscheid	Altena Hemer Meinerzhagen Menden Plettenberg Werdohl	Balve Halver Kierspe Neuenrade Schalksmühle	Herscheid Nachrodt-Wiblingwerde

Da die einzelnen Gemeinden jedoch in sich keine einheitlich Siedlungsstruktur aufweisen, ist eine weitere Differenzierung notwendig. Das Gemeindegebiet wird deshalb nach vier Gebietstypen unterschieden:

- Kernbereich
- verdichteter Bereich
- Ortsteil
- Siedlung

Die Kriterien für die Abgrenzung der Gebietstypen werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

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

In der Tabelle auf der folgenden Seite werden die einzelnen Gemeinden im Märkischen Kreis hinsichtlich des Gemeindetyps und der in ihnen vorkommenden Gebietstypen beschrieben. Deutlich wird, dass nur die Ober- und Mittelzentren Kernbereiche im Sinne der o.g. Definition besitzen.

Gemeindetypen	Gebietstypen			
	Kernbereich (KB)	Verdichteter Bereich (VB)	Ortsteil (O)	Siedlung (S)
Oberzentrum (OZ) - Iserlohn - Lüdenscheid	X	X	X	X
Mittelzentrum (MZ) - Altena - Hemer - Meinerzhagen - Menden - Plettenberg - Werdohl	X	X	X	X
Grundzentrum (GZ) - Balve - Halver - Kierspe - Neuenrade - Schalksmühle		X	X	X
Ländliches Zentrum (LZ) - Herscheid - Nachrodt-Wiblingwerde		X	X	X

Splittersiedlungen mit weniger als 250 Einwohner werden im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht betrachtet.

Untersuchungen haben ergeben, dass in ländlichen Räumen von einer Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV von 0,1 Fahrten pro Einwohner, Tag und Richtungen auszugehen ist. Dabei entfällt der größte Teil der Nachfrage auf den Ausbildungs- und Berufsverkehr (siehe VDV (Hrsg.): „Verkehrerschießung und Verkehrsangebote im ÖPNV“, VDV Schriften Nr. 4, 6/2001, S. 23). Damit wird deutlich, dass Siedlungen dieser Größe alleine keine Nachfrage erzeugen, die eine Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs rechtfertigt. Liegen Siedlungen mit weniger als 250 Einwohnern am Linienweg von Regionalverbindungen oder Verbindungen zu Ortsteilen oder Siedlungen, sollten sie - soweit sinnvoll möglich - mit angebunden werden.

Die Abgrenzung der verschiedenen Gebietstypen innerhalb der Gemeinden ist für den Nord- und den Südteil des Kreisgebietes in den Karten im Anhang dargestellt (Seiten A 1 und A 2).

5.3.2 Vorgehensweise bei der Festlegung von Qualitätsstandards

Die in den Kapiteln 5.4 bis 5.6 definierten Qualitätsstandards sind einheitliche Grundstandards für das gesamte Kreisgebiet. D.h. das mit ihnen festgelegte Qualitätsniveau ist der Kern des ÖPNV-Angebotes im Märkischen Kreis.

In Abhängigkeit von der konkreten Situation vor Ort kann die Qualität der ÖPNV-Bedienung hinsichtlich eines oder mehrerer Qualitätsziele über den Grundstandards des Nahverkehrsplans liegen. Dies ist beim heutigen ÖPNV-Angebot vielfach der Fall und dürfte aufgrund der Fahrgastnachfrage oder zur Herstellung wichtiger Anschlussverbindungen auch zukünftig sinnvoll und notwendig sein.

Die Festlegung der Grundstandards erfolgte auf folgender Basis:

- Aktuelles ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis
- Aktuelle Nachfrage im ÖPNV des Märkischen Kreises - Ergebnisse der Fahrgastzählung „Busnetz 2000x“ der MVG

- Empfehlungen von Fachinstitutionen wie:
 - VDK Deutschland, „Barrierefreiheit im ÖPNV“
 - Bezirksregierung Köln, VRS, AVV (Hrsg.), „Qualitätshandbuch für die Bereiche VRS und AVV“
 - Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.), „Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum“
 - Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.), „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“
 - VDV (Hrsg.), „Verkehrerschießung und Verkehrsangebote im ÖPNV“
- Gesetzliche Vorgaben des ÖPNVG NRW und des PBefG
- Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung wie:
 - Landesentwicklungsplan NRW
 - Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg, TA Oberbereich Bochum und Hagen
- Vorgaben aus dem Bereich SPNV (Nahverkehrsplan des ZRL, Integraler Taktfahrplan NRW)
- Entwicklung der Straßen- und Eisenbahn-Infrastruktur, z.B. Bau von Umgehungsstraßen, Reaktivierung der Bahnstrecke Brügge – Marienheide

5.4 Erschließungsqualität

Vor einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu klären,

- ob das Fahrtziel überhaupt mit Bus oder Bahn erreicht werden kann und – wenn ja –
- wie häufig am Tag,
- mit welchem Zeitaufwand,
- mit wie häufigem Umsteigen und
- wie weit es bis zur Einstiegshaltestelle bzw. von der Ausstiegshaltestelle bis zum Ziel ist.

Nur wenn sich auch im konkreten Fall auf diese Fragen eine befriedigende Antwort ergibt, sind Bürgerinnen und Bürger bereit, den ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu nutzen. Daher ist es notwendig, entsprechende Qualitätsstandards nicht nur für die Angebotsqualität sondern auch für die Erschließungsqualität zu definieren. Sie werden anhand folgender Unterpunkte beschrieben:

- Maximale fußläufige Entfernung zu Bushaltestellen und Schnellbushaltestellen
- Bus-Schiene- und Bus-Bus-Verknüpfung an Bahnhöfen, Zentralen Omnibusbahnhöfen und Dezentralen Verknüpfungspunkten

5.4.1 Zielsetzung und Untersuchungsansatz

Ziel ist es eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ durch Qualitätsziele und Qualitätsstandards inhaltlich zu konkretisieren. Dabei werden entsprechend den unterschiedlichen Gebietstypen differenzierte Standards formuliert.

Basis für die Herleitung von Qualitätsstandards war eine Bestandsaufnahme und Bewertung der bisherigen Erschließungsqualität. Hierzu wurde auf ein Haltestellenkataster der MVG zurückgegriffen, welches um Haltestellen der anderen Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet ergänzt wurde. Die Auswertung erfolgte mit Hilfe eines geographischen Informationssystems.

5.4.2 Maximale fußläufige Entfernung zu Bushaltestellen

Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden Busangebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestelle erschlossen sein.

Bushaltestellen sollen - um auch angenommen zu werden - in maximal 10 Minuten zu Fuß zu erreichen sein. Bei einer typischen Fußgängergeschwindigkeit von 70 m / min würde dies eine maximale Fußweglänge von 700 m bedeuten.

Üblicherweise werden Haltestelleneinzugsbereiche als Radien um eine Haltestelle definiert. Dabei wird mit einem sogenannten Umwegfaktor berücksichtigt, dass der reale Weg zur Haltestelle größer als die Luftlinienentfernung ist. Bei einem allgemein üblichen Umwegfaktor von 1,2 bedeutet dies, dass ein Haltestelleneinzugsbereich mit 600 m Radius einen maximalen Fußweg von rund 700 m (s.o.) entspricht.

Für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ist der o.g. Maximalwert sehr hoch. Gleiches gilt unter Attraktivitätsgesichtspunkten. Deshalb sind insbesondere in den Kernbereichen der Städte geringere Haltestelleneinzugsbereiche und damit auch Haltestellenabstände vorzusehen. Nur durch eine größere Haltestellendichte kann hier dem stärkeren Nachfragepotential entsprochen werden (hohe Nachfragedichte = hohe Haltestellendichte).

In der folgenden Tabelle sind die verschiedenen Werte für die maximale Haltestellenentfernung in Abhängigkeit von den Gebietstypen dargestellt.

Qualitätsziel: In den verschiedenen Gebietstypen ist eine flächendeckende Erschließung mit Bushaltestellen zu gewährleisten. Die dabei zugrunde zu legenden Haltestelleneinzugsbereiche stehen in Abhängigkeit zur Nachfragedichte.			
Qualitätskriterium: Maximale fußläufige Entfernung zur Bushaltestelle			
Qualitätsstandards:			
	Maximaler Haltestelleneinzugsbereich (Radius)		
Gebietstyp	Luftlinie (m)	Fußweg (m)	Gehzeit (min)
<u>Kernbereiche</u> d. Ober- u. Mittelzentren	300	ca. 360	ca. 5
<u>Verdichtete Bereiche</u> d. Ober-, Mittel-, Grund- u. Ländlichen Zentren	400	ca. 480	ca. 7
<u>Ortsteile</u> d. Ober-, Mittel-, Grund- u. ländlichen Zentren	400	ca. 480	ca. 7
<u>Siedlungen</u> d. Ober-, Mittel-, Grund- u. ländlichen Zentren	600	ca. 700	ca. 10

Die Kernbereiche und verdichteten Bereiche weisen heute in der Regel eine höhere Haltestellendichte auf. Dies bedeutet einen geringeren Haltestelleneinzugsbereich als den Maximalwert. Die aktuelle Haltestellendichte hat sich bewährt und soll deshalb beibehalten werden. Eine Ausdünnung ist nicht vorgesehen.

Bereiche mit Erschließungsdefiziten sind zu überplanen. Sofern die Anlage zusätzlicher Haltestellen nicht ausreicht, sind Änderungen im Linienangebot zu prüfen und umzusetzen.

In der Kategorie Siedlungen ist ein Überschreiten der o.g. Werte dann zulässig, wenn aufgrund der Straßeninfrastruktur die Einrichtung einer näher gelegenen Haltestelle nicht möglich ist.

5.4.3 Maximale fußläufige Entfernung zu Schnellbushaltestellen

Das Produkt Schnellbus dient der direkten Verbindung aufkommensstarker Haltestellen im Regionalverkehr. Dementsprechend sind Schnellbushaltestellen in den städtischen Kernbereichen und den Verdichteten Bereichen vorzusehen. Schnellbuslinien bedienen zudem die Verknüpfungspunkte am jeweiligen Linienweg.

Die Lage der Schnellbushaltestellen ist so zu wählen, dass ein möglichst hohes Fahrgastpotential erreicht werden kann ohne dass aber die Beförderungsgeschwindigkeit dadurch beeinträchtigt wird. Aufgrund der gegenüber normalen Regionalbuslinien höheren Attraktivität von Schnellbuslinien ist bei Schnellbushaltestellen von einem größeren Einzugsbereich auszugehen.

Qualitätsziel: Bei Schnellbuslinien sind Haltestellen in den Kernbereichen von Ober- und Mittelzentren sowie in den Verdichteten Bereichen vorzusehen. Zudem werden die Verknüpfungspunkte am Linienweg bedient.			
Qualitätskriterium: Maximale fußläufige Entfernung zu Schnellbushaltestellen			
Qualitätsstandards:			
	Maximaler Haltestelleneinzugsbereich (Radius)		
Gebietstyp	Luftlinie (m)	Fußweg (m)	Gehzeit (min)
<u>Kernbereiche</u> d. Ober- u. Mittelzentren	400	ca. 480	ca. 7
<u>Verdichtete Bereiche</u> d. Ober-, Mittel-, Grund- u. Ländlichen Zentren	600	ca. 700	ca. 10

5.4.4 Verknüpfungspunkte Schiene/Bus und Bus/Bus

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 gesichert werden, z.B. bei Verspätungen.

Unterschieden werden hinsichtlich ihrer Funktion:

- **Bahnhöfe:**
 - Verknüpfung von Schienenpersonennahverkehr mit regionalen Buslinien
 - Verknüpfung von Schienenpersonennahverkehr mit Stadtlinien

Vielfach findet direkt an Bahnhöfen neben der Schiene/Bus-Verknüpfung auch eine Bus/Bus-Verknüpfung statt:

 - Verknüpfung von regionalen Buslinien mit regionalen Buslinien
 - Verknüpfung von regionalen Buslinien mit Stadtlinien
 - Verknüpfung von Stadtlinien mit Stadtlinien
- **Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB):**
 - Verknüpfung von regionalen Buslinien mit regionalen Buslinien
 - Verknüpfung von regionalen Buslinien mit Stadtlinien
 - Verknüpfung von Stadtlinien mit Stadtlinien
- **Dezentrale Verknüpfungspunkte:**
 - Verknüpfung von regionalen Buslinien mit regionalen Buslinien
 - Verknüpfung von regionalen Buslinien mit Stadtlinien
 - Verknüpfung von Stadtlinien mit Stadtlinien

Durch die fahrplanmäßige Abstimmung der Linien sowie die bauliche Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ist eine hohe Umsteigequalität zu gewährleisten. Entsprechende Ausführungen werden in Kapitel 5.5.5 (Umsteigezeiten) und 5.6.2 (Haltestellen) gemacht.

In den folgenden Tabellen werden nur die jeweiligen Endpunkte der Achsen bezeichnet. Damit ist aber keinesfalls nur die Herstellung der Verbindung zwischen diesen Endpunkten über den Verknüpfungspunkt gemeint, sondern die Verknüpfung aller an den beiden Achsen liegenden Haltestellen untereinander.

Dargestellt sind die Anschlussverbindungen in den jeweiligen Verknüpfungspunkten. **Über die Verknüpfungspunkte laufende umsteigefreie Verbindungen sind in Auswahl dargestellt** (siehe auch Kapitel 5.5.7).

Kursiv sind solche Verknüpfungen dargestellt, die derzeit noch nicht bestehen. Ihre Realisierung hat größere bauliche Maßnahmen zur Voraussetzung.

Qualitätsziel:		
An den Verknüpfungspunkten Bahnhöfe sind die Linien des ÖPNV und SPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen		
Qualitätskriterien:		
Verknüpfung Schiene/Bus:		
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Buslinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs • Stadtlinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs 		
Verknüpfung Bus/Bus:		
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Buslinien – regionale Buslinien • Regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 		
Qualitätsstandards:		
<i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>		
Verknüpfungspunkt: Altena Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
Werdohl Bahnhof	Hemer „ZOB“	Bahn / Bus
Werdohl Bahnhof	Iserlohn „ZOB“	Bahn / Bus
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus
Lüdenscheid „Sauerfeld“	Hemer ZOB	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Balve Bahnhof / „Abzweig Bahnhof“		
von ...	nach ...	mit ...
Neuenrade Bahnhof	Sundern „Hauptstraße“	Bahn / Bus
Neuenrade Bahnhof	Arnsberg Bahnhof	Bahn / Bus
Verknüpfungspunkt: Iserlohn Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
Hagen Hbf	Hemer „ZOB“	Bahn / Bus
Hagen Hbf	Menden „Battenfeld“	Bahn / Bus
Hohenlimburg Bahnhof	Schwerte Bahnhof	Bahn / Bahn
Altena Bahnhof	Schwerte Bahnhof	Bus / Bahn
Iserlohn-Letmathe Bahnhof	Hemer „ZOB“	Bahn / Bus
Iserlohn-Letmathe Bahnhof	Menden „Battenfeld“	Bahn / Bus
Hemer „ZOB“	Schwerte Bahnhof	Bus / Bahn
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Iserlohn-Hennen Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
<i>Schwerte Bahnhof</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bahn / Bus nach Fertigstellung des neuen Ortsteil-Zentrums</i>
Verknüpfungspunkt: Iserlohn-Letmathe Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
Hohenlimburg Bahnhof	Iserlohn Bahnhof	Bahn / Bahn, umsteigefrei
Hagen Hbf	Nachrodt-Wiblingwerde „Amtshaus“	Bahn / Bus
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus

Qualitätsziel: An den Verknüpfungspunkten Bahnhöfe sind die Linien des ÖPNV und SPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen		
Qualitätskriterien: Verknüpfung Schiene/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Buslinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs • Stadtlinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs Verknüpfung Bus/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Buslinien – regionale Buslinien • Regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 		
Qualitätsstandards: <i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>		
Verknüpfungspunkt: Kierspe Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
<i>Halver „Sparkasse ZOB“</i>	<i>Meinerzhagen Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide</i>
<i>Linien des SPNV</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bahn / Bus nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Regionallinien</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bus / Bus nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
Verknüpfungspunkt: Lüdenscheid Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
<i>Herscheid „Markt“</i>	<i>Hagen Hbf</i>	<i>Bus / Bahn</i>
<i>Herscheid „Markt“</i>	<i>Kierspe Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide</i>
<i>Herscheid „Markt“</i>	<i>Meinerzhagen Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Herscheid „Markt“</i>	<i>Schalksmühle Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn</i>
<i>Altena Bahnhof</i>	<i>Kierspe Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Altena Bahnhof</i>	<i>Meinerzhagen Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Altena Bahnhof</i>	<i>Schalksmühle Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn</i>
<i>Plettenberg Bahnhof</i>	<i>Kierspe Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Plettenberg Bahnhof</i>	<i>Meinerzhagen Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Plettenberg Bahnhof</i>	<i>Schalksmühle Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn</i>
<i>Werdohl Bahnhof</i>	<i>Kierspe Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Werdohl Bahnhof</i>	<i>Meinerzhagen Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Werdohl Bahnhof</i>	<i>Schalksmühle Bahnhof</i>	<i>Bus / Bahn</i>
<i>Linien des SPNV</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bahn / Bus</i>
<i>Regionallinien</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bus / Bus nach Umbau zum Verknüpfungspunkt</i>
<i>Stadtlinien</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bus / Bus nach Umbau zum Verknüpfungspunkt</i>

Qualitätsziel: An den Verknüpfungspunkten Bahnhöfe sind die Linien des ÖPNV und SPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen		
Qualitätskriterien: Verknüpfung Schiene/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Buslinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs • Stadtlinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs Verknüpfung Bus/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Buslinien – regionale Buslinien • Regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 		
Qualitätsstandards: <i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>		
Verknüpfungspunkt: Lüdenscheid-Brügge Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“	Schalksmühle Bahnhof	Bus / Bahn bis zur Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide
<i>Meinerzhagen Bahnhof</i>	<i>Schalksmühle Bahnhof</i>	<i>Bahn / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“	Hagen Hbf	Bus / Bahn bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
<i>Meinerzhagen Bahnhof</i>	<i>Hagen Hbf</i>	<i>Bahn / Bahn nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
Halver „Sparkasse ZOB“	Schalksmühle Bahnhof	Bus / Bahn
Halver „Sparkasse ZOB“	Hagen Hbf	Bus / Bahn
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Meinerzhagen Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
<i>Lüdenscheid Bahnhof</i>	<i>Attendorf Bahnhof</i>	<i>Bahn / Bus nach Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide</i>
<i>Lüdenscheid Bahnhof</i>	<i>Olpe Bahnhof</i>	<i>Bahn / Bus nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Linien des SPNV</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bahn / Bus nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Regionallinien</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bus / Bus nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
<i>Stadtlinien</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bus / Bus nach Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.</i>
Verknüpfungspunkt: Menden Bahnhof / „Abzweig Bahnhof“		
von ...	nach ...	mit ...
Iserlohn Bahnhof	Fröndenberg Bahnhof	Bus / Bahn
Iserlohn Bahnhof	Balve Bahnhof	Bus / Bahn
Hemer ZOB	Fröndenberg Bahnhof	Bus / Bahn
Hemer ZOB	Balve Bahnhof	Bus / Bahn
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus
Iserlohn „ZOB“	Wickede Bahnhof	Bus / Bus
Hemer „ZOB“	Wickede Bahnhof	Bus / Bus
<i>Regionallinien</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bus / Bus nach Bau eines ZOB</i>
<i>Stadtlinien</i>	<i>Stadtlinien</i>	<i>Bus / Bus nach Bau eines ZOB</i>

Qualitätsziel: An den Verknüpfungspunkten Bahnhöfe sind die Linien des ÖPNV und SPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen		
Qualitätskriterien: Verknüpfung Schiene/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • regionale Buslinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs • Stadtlinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs Verknüpfung Bus/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • regionale Buslinien – regionale Buslinien • regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 		
Qualitätsstandards: <i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>		
Verknüpfungspunkt: Neuenrade Bahnhof		
Werdohl Bahnhof	Menden Bahnhof	Bus / Bahn
Verknüpfungspunkt: Plettenberg Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
Herscheid „Markt“	Werdohl Bahnhof	Bus / Bahn
Herscheid „Markt“	Siegen Hbf	Bus / Bahn
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Schalksmühle Bahnhof / „Rathausplatz“		
von ...	nach ...	mit ...
Hagen Hbf	Lüdenscheid (über Heedfeld)	Bahn / Bus
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus
Verknüpfungspunkt: Werdohl Bahnhof		
von ...	nach ...	mit ...
Neuenrade Bahnhof	Hagen Hbf	Bus / Bahn
Neuenrade Bahnhof	Siegen Hbf	Bus / Bahn
Lüdenscheid „Sauerfeld“	Siegen Hbf	Bus / Bahn
Linien des SPNV	Stadtlinien	Bahn / Bus
Neuenrade Bahnhof	Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“	Bus, umsteigefrei
Neuenrade Bahnhof	Plettenberg „Grünstraße ZOB“	Bus / Bus
Neuenrade Bahnhof	Altena „Am Markaner ZOB“	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus

Qualitätsziel: An den Verknüpfungspunkten Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen		
Qualitätskriterien: Verknüpfung Bus/Bus:		
<ul style="list-style-type: none"> • regionale Buslinien – regionale Buslinien • regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 		
Qualitätsstandards:		
<i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>		
Verknüpfungspunkt: Altena „Am Markaner ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Lüdenscheid „Sauerfeld“	Hemer ZOB	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Halver „Sparkasse ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Breckerfeld „Busbahnhof“	Lüdenscheid „Sauerfeld“	Bus / Bus
Radevormwald „Busbahnhof“	Lüdenscheid „Sauerfeld“	Bus, umsteigefrei
Kierspe „Tannenbaum“	Breckerfeld „Busbahnhof“	Bus, umsteigefrei
Kierspe „Tannenbaum“	Radevormwald „Busbahnhof“	Bus / Bus
Schalksmühle „Rathausplatz“	Radevormwald „Busbahnhof“	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Hemer „ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Iserlohn „ZOB“	Menden „Battenfeld ZOB“	Bus, umsteigefrei
Menden „Battenfeld ZOB“	Altena Bahnhof	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Iserlohn „Konrad-Adenauer-Ring ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Iserlohn-Letmathe „Mitte“	Hemer ZOB	umsteigefrei
Iserlohn-Letmathe „Mitte“	Menden „Battenfeld ZOB“	Bus / Bus
Schwerte Bahnhof	Hemer ZOB	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Iserlohn-Letmathe „Mitte“		
von ...	nach ...	mit ...
Altena „Am Markaner ZOB“	Hohenlimburg Bahnhof	Bus / Bus
Altena „Am Markaner ZOB“	Schwerte Bahnhof	Bus / Bus
Hohenlimburg Bahnhof	Schwerte Bahnhof	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Kierspe „Tannenbaum“		
von ...	nach ...	mit ...
Kierspe „Feuerwehrgerätehaus“	Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“	Bus, umsteigefrei; Bus / Bus
Kierspe „Rönsahl“	Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“	Bus / Bus

Qualitätsziel: An den Verknüpfungspunkten Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen		
Qualitätskriterien: Verknüpfung Bus/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • regionale Buslinien – regionale Buslinien • regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 		
Qualitätsstandards: <i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>		
Verknüpfungspunkt: Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Altena „Am Markaner ZOB“	Halver „Sparkasse ZOB“	Bus / Bus
Altena „Am Markaner ZOB“	Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide
Altena „Am Markaner ZOB“	Kierspe „Tannenbaum“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Altena „Am Markaner ZOB“	Schalksmühle „Rathausplatz“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Plettenberg „Grüne Straße ZOB“	Halver „Sparkasse ZOB“	Bus / Bus
Plettenberg „Grüne Straße ZOB“	Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Plettenberg „Grüne Straße ZOB“	Kierspe „Tannenbaum“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Plettenberg „Grüne Straße ZOB“	Schalksmühle „Rathausplatz“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Werdohl Bahnhof	Halver „Sparkasse ZOB“	Bus / Bus
Werdohl Bahnhof	Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Werdohl Bahnhof	Kierspe „Tannenbaum“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Werdohl Bahnhof	Schalksmühle „Rathausplatz“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Herscheid „Markt“	Halver „Sparkasse ZOB“	Bus / Bus
Herscheid „Markt“	Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Herscheid „Markt“	Kierspe „Tannenbaum“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Herscheid „Markt“	Schalksmühle „Rathausplatz“	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Meinerzhagen „Stadthalle ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Attendorn Bahnhof	Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung der Bahnverbindung Lüdenscheid – Marienheide
Olpe Bahnhof	Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“	Gummersbach Bahnhof	Bus / Bus bis zur Reaktivierung d. Bahnverb. Lüdens. – Marienh.
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus

Qualitätsziel: An den Verknüpfungspunkten Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen		
Qualitätskriterien: Verknüpfung Bus/Bus: <ul style="list-style-type: none"> • regionale Buslinien – regionale Buslinien • regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 		
Qualitätsstandards: <i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>		
Verknüpfungspunkt: Menden „Battenfeld ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Verknüpfungspunkt: Plettenberg „Grünestraße ZOB“		
von ...	nach ...	mit ...
Herscheid „Markt“	Attendorn Bahnhof	Bus/ Bus
Lüdenscheid „Sauerfeld ZOB“	Attendorn Bahnhof	Bus/ Bus
Plettenberg Bahnhof	Attendorn Bahnhof	Bus / Bus
Regionallinien	Stadtlinien	Bus / Bus
Stadtlinien	Stadtlinien	Bus / Bus

Qualitätsziel: An den Dezentralen Verknüpfungspunkten sind die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abzustimmen				
Qualitätskriterien: Verknüpfung: <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Buslinien – regionale Buslinien • Regionale Buslinien – Stadtlinien • Stadtlinien – Stadtlinien 				
Qualitätsstandards: <i>Verknüpfung gilt jeweils in beiden Richtungen!</i>				
Stadt / Gemeinde	Haltestelle	Linienverknüpfung		
		Regionallinien mit Regionallinien	Regionallinien mit Stadtlinien	Stadtlinien mit Stadtlinien
Altena	„Pleuger“		X	
	„Evingen Im Höttel“		X	
	„Steinbruch“		X	
Hemer	„Auf dem Hammer“	X	X	
	„Niederhemer“	X	X	
	„Westig Drehscheibe“	X	X	
Iserlohn	„Unnaer Platz“	X	X	X
	„Schillerplatz“	X	X	X
	„Dechenhöhle“	X		
	„Pater und Nonne“	X		
	„Abweig Sümmern“	X		
	„Grüner Talstraße“		X	X
	„Obergrüne Kirche“		X	X
Lüdenscheid	„Bräucken“		X	X
	„Christuskirche“	X	X	X
	„Gevelndorf“		X	X
	„Höh / Abzw. Krankenhaus“		X	
	„Kreishaus“		X	X
Menden	„Lendringesen / Sparkasse“		X	X
Plettenberg	„Ohle Post“	X		
	„Holthausen“		X	
Werdohl	„Kirche“	X	X	X
	„Kleinhammer“		X	

Die Verknüpfungspunkte sind in der Regel bereits vorhanden. In einigen Fällen bestehen aber bereits in den Gemeinden konkrete Planungen zum Neubau bzw. zum Um- und Ausbau vorhandener Verknüpfungspunkte. Dies gilt für den zukünftigen ZOB am Bahnhof Iserlohn, den ZOB am Bahnhof Kierspe sowie die Neuanlage von Bahnhof und ZOB am Standort Bahnhof in Lüdenscheid.

In Meinerzhagen wird mit der Reaktivierung der Bahnverbindung zwischen Marienheide und Lüdenscheid der Busbahnhof / Bahnhof wieder eine zentrale Bedeutung als Verknüpfungspunkt Bus / Bahn bekommen.

Darüber hinaus gibt es Bereiche, wo die Neueinrichtung zentraler Verknüpfungspunkte dringend erforderlich ist. Hier ist insbesondere die Innenstadt von Menden zu nennen. Dort werden weder die Haltestellen „Battenfeld“ noch „Bahnhof / Abzw. Bahnhof“ der Funktion von zentralen

Verknüpfungspunkten gerecht. Deshalb sollte in Menden ein Zentralen Omnibusbahnhof im Bereich des Bahnhofs angelegt werden. Dieser Standort bietet sich wegen der citynahen Lage und der Möglichkeit zur Bus-Schiene-Verknüpfung an.

Als Haltestelle mit dem höchsten Fahrgastaufkommen (Fahrgastwechseln) im MK besitzt der ZOB „Sauerfeld ZOB“ in Lüdenscheid eine herausragende Funktion im ÖPNV-Netz. Aufgrund der topographischen und baulichen Situation (u.a. Lage in Steigung / im Gefälle, sehr weite Umsteigewege, für Mobilitätsbehinderte ungeeignete Zuwegung, unattraktives Erscheinungsbild) besteht hier akuter Verbesserungsbedarf, der über eine Sanierung der vorhandenen Anlage

5.5. Angebotsqualität

Unter Angebotsqualität werden die Eigenschaften des ÖPNV hinsichtlich der Art und des Umfangs (zeitliche Verteilung) des Fahrplanangebotes verstanden.

Die Angebotsqualität im ÖPNV wird nachfolgend anhand verschiedener Kriterien beschrieben. Hierfür werden jeweils Qualitätsziele, Qualitätskriterien und -standards definiert. Im einzelnen handelt es sich um die Kriterien:

- Geschwindigkeit des ÖPNV-Angebotes: Fahrzeit im regionalen ÖPNV im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – Kapitel 5.5.2
- ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum: Anbindung der Ortsteile und Siedlungen an den ZOB / Bahnhof der Gemeinde – Kapitel 5.5.3
- Betriebszeiten im Regional- und Stadtverkehr – Kapitel 5.5.4
- Taktangebot im Regional- und Stadtverkehr – Kapitel 5.5.5
- Bedienungshäufigkeit im Regional- und Stadtverkehr – Kapitel 5.5.6
- Umsteigequalität – maximale Zahl der Umsteigevorgänge und maximale Wartezeit – Kapitel 5.5.7
- Einsatz bedarfsgerechter ÖPNV-Produkte – Kapitel 5.5.8

5.5.1 Zielsetzung und Methodik

Zielsetzung dieses Kapitels ist die Formulierung von Grundstandards für das ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis. Das damit definiertes Leistungsangebot ist der Kern der ÖPNV-Bedienung und daher zu gewährleisten.

Sofern der Grundstandard bezüglich des Leistungsumfangs (Bedienungszeitraum, Takt, Bedienungshäufigkeit) auf einer bestimmten Relation noch nicht realisiert ist, sollen notwendige Angebotsergänzungen nach Aufforderung durch den Aufgabenträger vom Verkehrsunternehmen geplant werden. Die Umsetzung der Angebotsergänzungen steht unter Vorbehalt einer Beschlussfassung durch den Kreistag MK.

Je nach örtlichem Bedarf kann selbstverständlich ein über den Grundstandard hinausgehender Bedienungsumfang notwendig sein. Dies ist an vielen Stellen im Kreisgebiet bisher und auch zukünftig der Fall, wie Fahrgastnachfrage und Fahrplanangebot seit Jahren zeigen. In konkreten Fällen kann jedoch auch zwischen dem Aufgabenträger Märkischer Kreis, dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und den betreffenden Gemeinde im Einvernehmen vereinbart werden, dass Grundstandards unterschritten werden können.

Umfang und Struktur des öffentlichen Nahverkehrsangebotes stehen in starker Abhängigkeit zur Siedlungsstruktur. Deshalb fußen die Qualitätsstandards für die Angebotsqualität auf einer Gliederung der Siedlungsstruktur nach Kriterien der Landesplanung und Raumordnung (siehe Kapitel 5.3):

Die Städte und Gemeinden im Märkischen Kreis werden den vier **Gemeindetypen**

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Ländliches Zentrum

zugeordnet.

Die Siedlungsflächen der Gemeinden werden wiederum hinsichtlich der **Gebietstypen**

- Kernbereich
- Verdichter Bereich
- Ortsteil
- Siedlung

differenziert.

In den Ober- und Mittelzentren weist der verdichtete Bereich einen Kernbereich mit besonders hoher Bebauungs- / Wohn- / Arbeitsplatzdichte auf. Für die Grund- und Ländlichen Zentren wird ein solcher nicht abgegrenzt.

Demnach bestehen

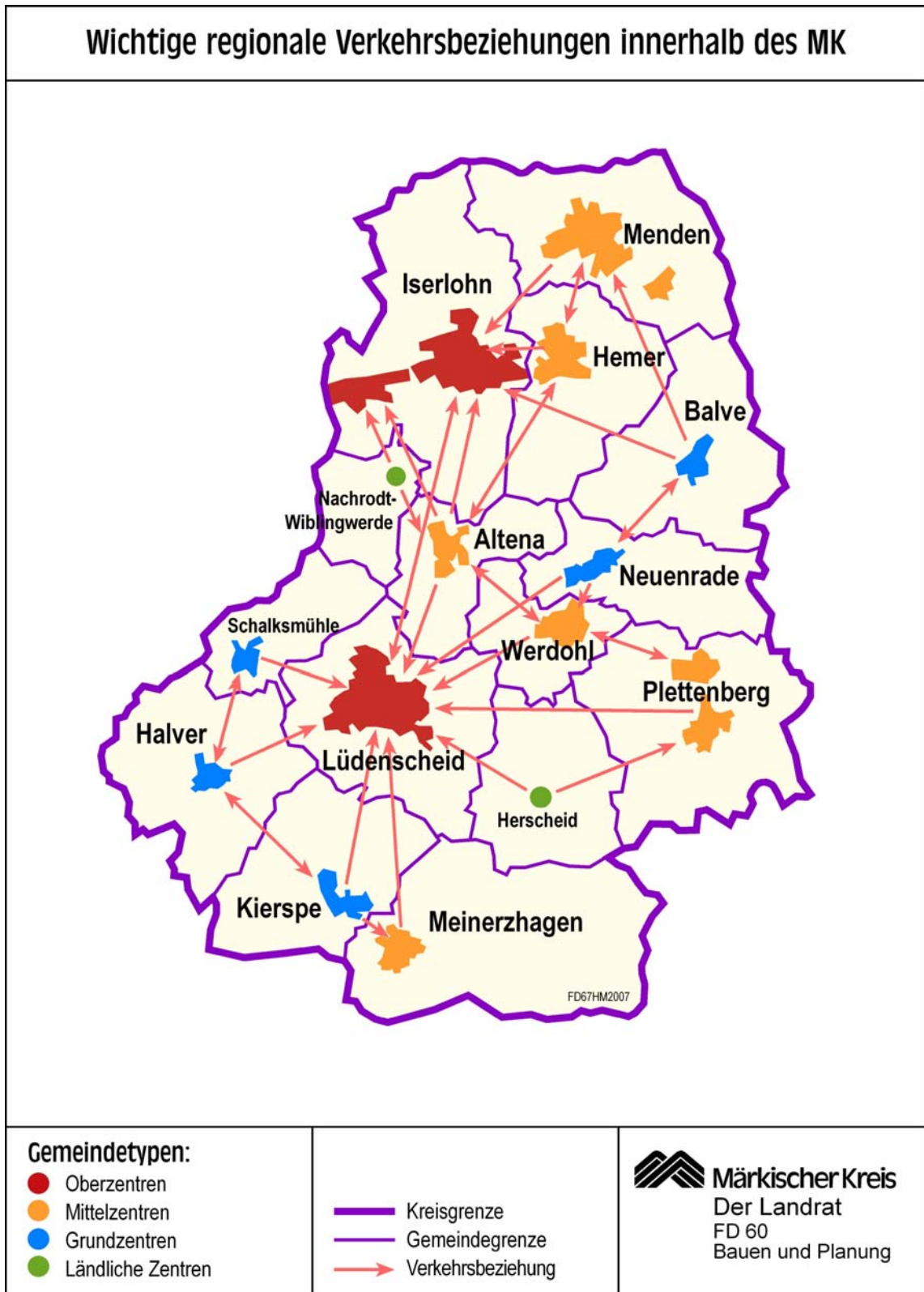
- Oberzentren (OZ) aus den Gebietstypen Kernbereich, verdichteter Bereich, Ortsteil und Siedlung;
- Mittelzentren (MZ) aus den Gebietstypen Kernbereich, verdichteter Bereich, Ortsteil und Siedlung;
- Grundzentren (GZ) aus den Gebietstypen verdichteter Bereich, Ortsteil und Siedlung;
- Ländliche Zentren (LZ) aus den Gebietstypen verdichteter Bereich, Ortsteil und Siedlung.

Als Flächenkreis mit unterschiedlich großen Gemeinden und Siedlungsstrukturen weist der Märkische Kreis vielfältige Typen von Verkehrsbeziehungen auf. Entsprechend sind hierfür differenzierte Qualitätsstandards zu definieren. In einem ersten Schritte wurden daher die Verkehrsbeziehungen im MK in die Typen A) Regionale Verkehrsbeziehungen (Regionalverkehr) und B) Verkehrsbeziehungen innerhalb einer Gemeinde (Ortsverkehr) aufgliedert. Nachfolgend wird auf ihre Abgrenzung und die weitere Untergliederung eingegangen.

Die Definition der Angebotsqualität umfasst Grundstandards für folgende Verkehrsbeziehungen:

A) Regionale Verkehrsbeziehungen:

- Verkehrsbeziehungen zwischen nächstgelegenen Gemeinden unterschiedlichen Gemeindetyps.
Betrachtet wird die Verkehrsbeziehung einer Gemeinde zur jeweils nächstgelegenen Gemeinde eines hierarchisch höheren Gemeindetyps.
Konkret bedeutet dies: Für ein Ländliches Zentrum werden die Regionalverbindungen zum nächstgelegenen Grund- oder Mittelzentrum sowie zum Oberzentrum bewertet. Also von Nachrodt-Wiblingwerde (LZ) nach Altena (MZ) und Iserlohn (OZ) oder von Herscheid (LZ) nach Plettenberg (MZ) und Lüdenscheid (OZ).
Für ein Grundzentrum werden die Regionalverbindungen zum nächstgelegenen Mittelzentrum und Oberzentrum betrachtet, z.B. von Balve (GZ) nach Mendен (MZ) und Iserlohn (OZ).
Bei Mittelzentren werden Standards für die Regionalverbindungen zum nächstgelegenen Oberzentrum, also z.B. von Meinerzhagen (MZ) nach Lüdenscheid (OZ) festgelegt.
- Verkehrsbeziehungen zwischen angrenzenden Gemeinden des gleichen Gemeindetyps.
Betrachtet wird die Verkehrsbeziehung einer Gemeinde zu den angrenzenden Gemeinden des gleichen Gemeindetyps, also z.B. von Balve (GZ) nach Neuenrade (GZ), von Werdohl (MZ) nach Plettenberg (MZ) und Altena (MZ) oder von Hemer (MZ) nach Mendен (MZ) und Altena (MZ).
Die Relation Ländliches Zentrum – Ländliches Zentrum wird nicht betrachtet, da sie im MK faktisch nicht vorkommt.

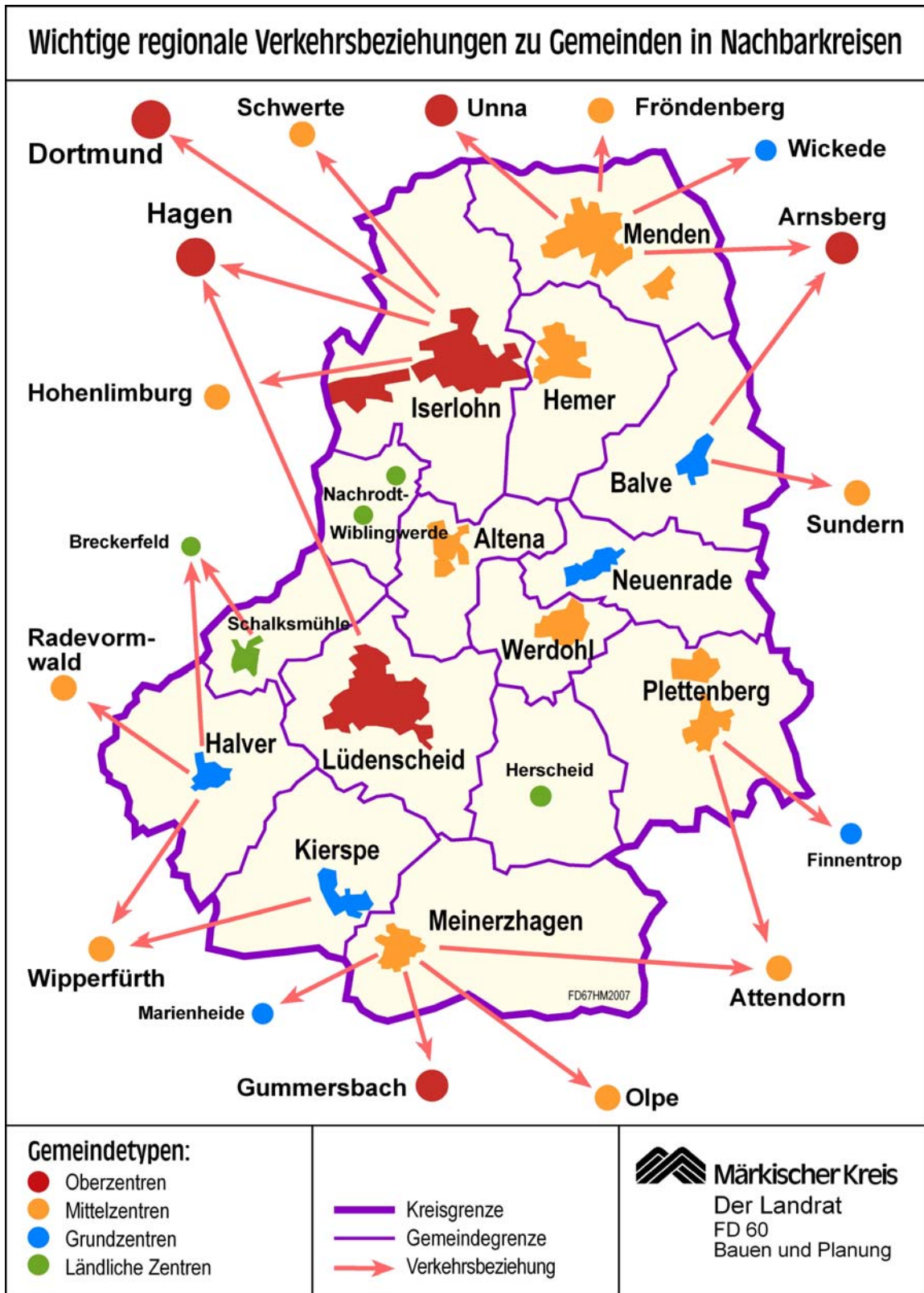


- Verkehrsbeziehungen zwischen Gemeinden im MK und benachbarten Gemeinden in angrenzenden Kreisen.

Bei den grenzüberschreitenden Relationen werden die Verkehrsbeziehungen zwischen den direkt an der Kreisgrenze liegenden Gemeinden und ihren Nachbargemeinden außerhalb des MK betrachtet.

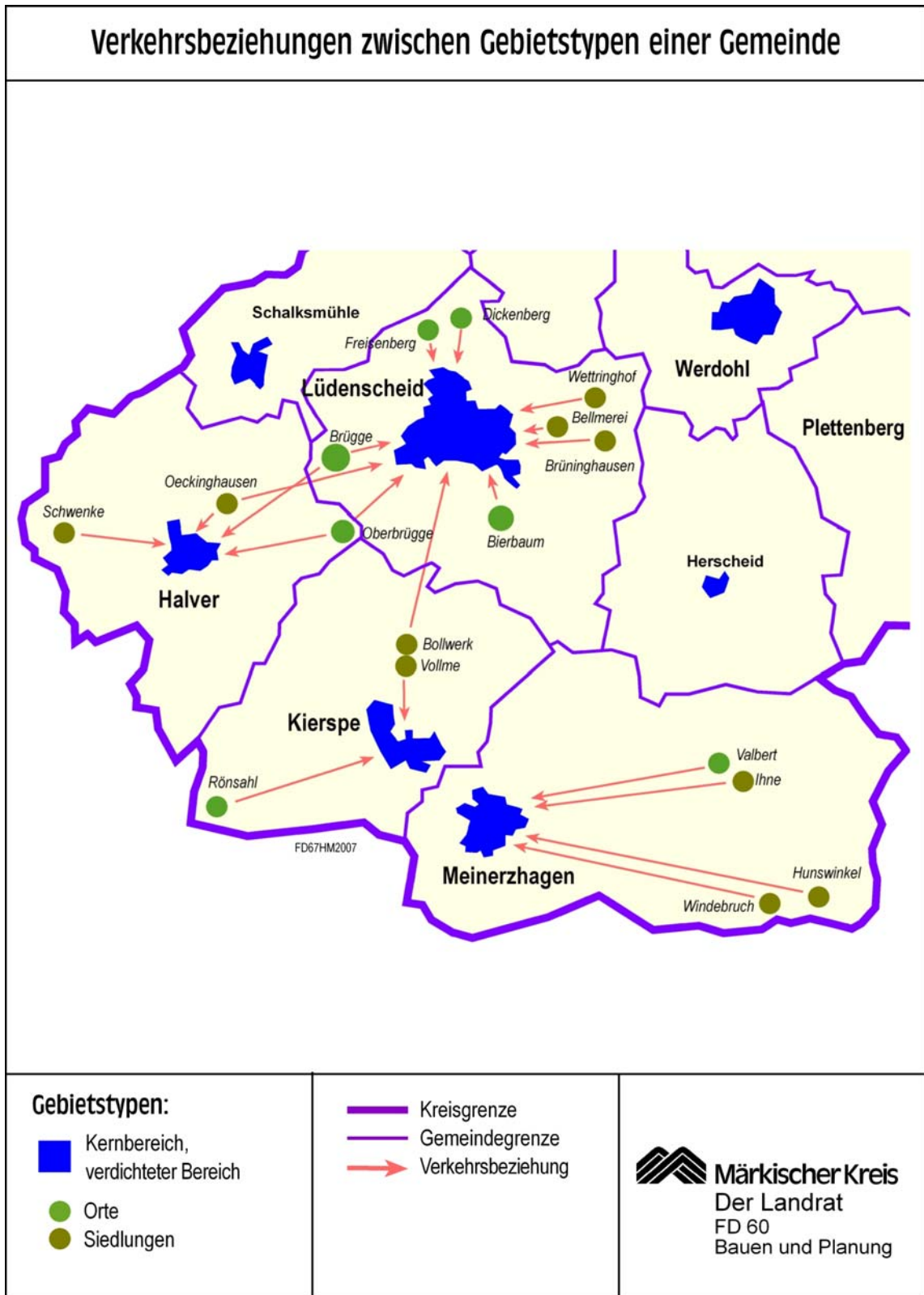
Die für diese Verbindungen anzuwendenden Qualitätsstandards entsprechen grundsätzlich denjenigen für Relationen innerhalb des MK (s.o.).

Betrachtet wird beispielsweise die Verbindungen von Meinerzhagen (MZ) nach Attendorn (MZ) und Olpe (MZ) im Kreis Olpe und Gummersbach (OZ) und Marienheide (GZ) im Oberbergischen Kreis.



B) Verkehrsbeziehungen innerhalb einer Gemeinde:

- Verkehrsbeziehungen zwischen Ortsteilen und dem Kernbereich / verdichteten Bereich (Zentraler Omnibusbahnhof / Bahnhof) der eigenen Gemeinde.
Betrachtet wird die Erreichbarkeit der zentralen Bereiche einer Gemeinde aus den Ortsteilen heraus. Maßstab dafür ist die Verbindung Ortsteil – Zentraler Omnibusbahnhof bzw. Bahnhof der Gemeinde.
Beispiele sind etwa die Verbindung vom Ortsteil Iserlohn-Hennen zum Kernbereich der Stadt Iserlohn (ZOB Konrad-Adenauer-Ring) oder vom Ortsteil Plettenberg-Ohle zum Kernbereich der Stadt Plettenberg (ZOB Grünestraße).
- Verkehrsbeziehungen zwischen Siedlungen und dem Kernbereich / verdichteten Bereich (Zentraler Omnibusbahnhof / Bahnhof) der eigenen Gemeinde.
Betrachtet wird die Erreichbarkeit der zentralen Bereiche einer Gemeinde aus den Siedlungen heraus. Maßstab dafür ist die Verbindung Siedlung - Zentraler Omnibusbahnhof bzw. Bahnhof der Gemeinde.
Beispiele sind etwa die Verbindung von der Siedlung Balve-Mellen in den verdichteten Bereich der Stadt Balve (Bahnhof) oder von der Siedlung Lüdenscheid-Brüninghausen zum Kernbereich der Stadt Lüdenscheid (ZOB Sauerfeld).
- Verkehrsbeziehungen zwischen Ortsteilen und dem Kernbereich / verdichteten Bereich (Zentraler Omnibusbahnhof / Bahnhof) von Nachbargemeinden.
Sind Ortsteile aufgrund ihrer Lage zu einer Nachbargemeinde hin orientiert, wird für diese Relation ebenfalls ein Qualitätsstandard definiert. Dieser entspricht grundsätzlich demjenigen für die Verbindung zum Zentralen Omnibusbahnhof / Bahnhof der eigenen Gemeinde (s.o.).
Als Beispiele sind die Verkehrsbeziehung von Meinerzhagen-Valbert nach Attendorn oder von Halver-Oberbrügge nach Lüdenscheid zu nennen.
- Verkehrsbeziehungen innerhalb der verdichteten Bereiche und Kernbereiche der Ober- und Mittelzentren (Stadtverkehr).
Die Ober- und Mittelzentren weisen in ihren verdichteten Bereichen und Kernbereichen ein Stadtverkehrsangebot auf. Dieses stellt Verbindungen zwischen Zentrum und Stadtteilen bzw. zwischen den Stadtteilen untereinander her. Die Standards beziehen sich auf die radialen Verbindungen vom / zum Kernbereich (ZOB).
Beispiele sind etwa die Verbindungen vom Stadtteil Hemer-Sundwig nach Hemer ZOB oder vom Stadtteil Iserlohn-Nußberg nach Iserlohn ZOB.



5.5.2 Fahrzeitvergleich ÖPNV – MIV im Regionalverkehr

Maßstab für die Qualität einer ÖPNV-Verbindung ist nicht nur deren absolute Fahrdauer sondern auch ihre Geschwindigkeit im Vergleich zum Konkurrenzprodukt, dem PKW. Nur wenn eine konkrete Fahrt per Bus nicht wesentlich länger dauert als mit dem eigenen PKW, sind Bürger bereit, auf den ÖPNV „umzusteigen“.

Zur Fahrzeit im ÖPNV zählen neben der eigentlichen Fahrdauer im Bus auch die z.T. notwendigen Umsteigezeiten, nicht jedoch der Zeitaufwand für den Weg zur Einstiegs- bzw. von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel. Der nachfolgend festgelegte Standard, um wieviel Busverbindungen maximal langsamer als PKW-Fahrten auf gleicher Relation sein sollen, bezieht sich auf Regionalverbindungen zwischen Gemeinden.

Grundlage für die Festlegung des Standards war eine Untersuchung der aktuellen Situation im Märkischen Kreis. Hierfür wurden die Fahrzeiten im ÖPNV für Regionalverbindungen zwischen den einzelnen Gemeinden anhand des MVG-Fahrplanes ermittelt. Die Fahrzeiten im MIV wurden mit Hilfe des über das Internet zugänglichen Routensuchprogramms der Firma Falk gewonnen. Das Programm geht von unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten auf Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßen sowie Autobahnen aus.

Qualitätsziel: Die Fahrzeiten im regionalen ÖPNV sollen im Verhältnis zum MIV konkurrenzfähig sein.	
Qualitätskriterium: Verhältnis der Fahrzeit ÖPNV zu MIV	Qualitätsstandard: Auf einer Relation soll das Verhältnis der Fahrzeit ÖPNV zum MIV den Faktor 1,5 nicht übersteigen.

Ein Faktor von 1,5 bedeutet natürlich, dass unter Berücksichtigung der Zu- und Abgangswege zur bzw. von der Haltestelle das Zeitverhältnis MIV / ÖPNV noch ungünstiger für den ÖPNV sein kann.

5.5.3 Anbindung der Ortsteile und Siedlungen an den ZOB / Bahnhof ihrer Gemeinde

Aus den Ortsteilen und Siedlungen sollen die jeweiligen Zentralen Omnibusbahnhöfe bzw. Bahnhöfe (siehe Kapitel 5.4.4) der Gemeinde in einer angemessenen Beförderungszeit erreicht werden können. Damit kann sichergestellt werden, dass weiterführende ÖPNV-Linien sowie die in der Regel in unmittelbarer Nähe der ZOB / Bahnhöfe liegenden Ortskerne mit vertretbarem Zeitaufwand zu erreichen sind.

Qualitätsziel: Aus den Ortsteilen und Siedlungen sind die zugehörigen ZOB bzw. Bahnhöfe in angemessener Zeit zu erreichen.	
Qualitätskriterium: Maximale Fahrzeit zwischen Ortsteilen bzw. Siedlungen und ZOB / Bahnhof	Qualitätsstandard: max. 20 min (sofern Straßeninfrastruktur dies zulässt)

Sollten Fahrtmöglichkeiten mit unterschiedlichen Fahrzeiten bestehen, ist der Mittelwert die Bewertungsgrundlage.

5.5.4 Betriebszeiten des Grundangebotes

Als Betriebszeit des Grundangebotes wird der Zeitraum definiert, in dem ein ÖPNV-Angebot mindestens vorzuhalten ist. Maßgeblich ist jeweils die erste und letzte Abfahrt einer Verbindung.

Die Betriebszeiten sind so auszulegen, dass die Bedürfnisse im Berufs- und Schülerverkehr – dem zahlenmäßig größten Teil der Nachfrage – auf jeden Fall befriedigt werden können.

Definiert werden Betriebszeiten des Grundangebotes für

- die Regionalverbindungen zwischen den Gemeinden. Dabei werden die Standards nach Gemeindetypen und Wochentagen unterschieden.
- die Anbindung von Ortsteilen und Siedlungen einer Gemeinde an den zugehörigen zentralen Omnibusbahnhof bzw. Bahnhof. Hier wird ebenfalls nach Gemeindetypen und Wochentagen differenziert.
- den Stadtverkehr in den Ober- und Mittelzentren an den verschiedenen Wochentagen.

Qualitätsziel: Die Linien des Regionalverkehrs haben festgelegte Betriebszeiten des Grundangebotes			
Qualitätskriterien: Nach Gemeindetypen und Wochentagen differenzierte Mindestbetriebszeiten für den Regionalverkehr.			
Qualitätsstandards:			
Relation	Mo-Fr	Sa	So
Oberzentrum – Oberzentrum	5.00 – 22.00 Uhr	6.00 – 21.00 Uhr	8.00 – 20.00 Uhr
Mittelzentrum – Oberzentrum	6.00 – 22.00 Uhr	7.00 – 21.00 Uhr	8.00 – 19.00 Uhr
Mittelzentrum – Mittelzentrum	6.00 – 22.00 Uhr	7.00 – 21.00 Uhr	9.00 – 19.00 Uhr
Grundzentrum – Oberzentrum	6.00 – 22.00 Uhr	7.00 – 20.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr
Grundzentrum – Mittelzentrum	6.00 – 22.00 Uhr	7.00 – 20.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr
Grundzentrum – Grundzentrum	6.00 – 21.00 Uhr	7.00 – 18.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr
Ländliches Zentrum – Oberzentrum	6.00 – 21.00 Uhr	7.00 – 18.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr
Ländliches Zentrum – Mittelzentrum	6.00 – 21.00 Uhr	7.00 – 18.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr

Qualitätsziel: Von den Ortsteilen und Siedlungen sind die zugehörigen zentralen Omnibusbahnhöfe bzw. Bahnhöfe während festgesetzter Betriebszeiten des Grundangebotes zu erreichen.			
Qualitätskriterium: Nach Gemeinde- und Gebietstypen sowie Wochentagen differenzierte Mindestbetriebszeiten.			
Qualitätsstandards:			
Relation	Mo-Fr	Sa	So
<u>Oberzentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	6.00 – 22.00 Uhr	7.00 – 21.00 Uhr	8.00 – 20.00 Uhr
Siedlung – ZOB / Bf.	6.00 – 20.00 Uhr	8.00 – 18.00 Uhr	9.00 – 18.00 Uhr
<u>Mittelzentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	6.00 – 22.00 Uhr	7.00 – 21.00 Uhr	9.00 – 19.00 Uhr
Siedlung – ZOB / Bf.	6.00 – 20.00 Uhr	8.00 – 18.00 Uhr	9.00 – 18.00 Uhr
<u>Grundzentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	6.00 – 20.00 Uhr	8.00 – 18.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr
Siedlung – ZOB / Bf.	6.00 – 19.00 Uhr	8.00 – 18.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr
<u>Ländliches Zentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	7.00 – 19.00 Uhr	8.00 – 18.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr
Siedlung – ZOB / Bf.	7.00 – 18.00 Uhr	8.00 – 18.00 Uhr	10.00 – 18.00 Uhr

Qualitätsziel: Im Stadtverkehr der Ober- und Mittelzentren sind die festgelegten Betriebszeiten des Grundangebotes einzuhalten.			
Qualitätskriterium: Nach Gemeindetypen und Wochentagen differenzierte Mindestbetriebszeiten für den Stadtverkehr.			
Qualitätsstandards:			
Gemeindetyp	Mo-Fr	Sa	So
Oberzentrum	5.00 – 22.00 Uhr	6.00 – 21.00 Uhr	8.00* – 20.00 Uhr
Mittelzentrum	6.00 – 22.00 Uhr	7.00 – 21.00 Uhr	8.00* – 19.00 Uhr
* = Bis 10 Uhr mindestens Anbindung größerer Stadtteile an den jeweiligen Bahnhof / Haltepunkt			

Fahrtenangebote außerhalb der Betriebszeiten des Grundangebotes sind anzubieten, wenn die Fahrgastnachfrage oder wichtige Verbindungsfunktionen (etwa zur Anbindung an den SPNV) dies erfordern. Für diese Leistungen bietet sich insbesondere der Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen wie Anruf-Linie-Fahrt (ALF) und Anruf-Sammel-Taxi (AST) an.

5.5.5 Takt

Ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans durch den Kunden sowie die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch das Verkehrsunternehmen.

Wegen der leichten Merkbarkeit und der Möglichkeit zur Verdopplung / Halbierung des Angebotes bei Nachfrageänderungen ist ein Taktraster von 15 / 30 / 60 / 120 min sinnvoll und deshalb einzuhalten. Sollte wieder auf einer Linie im Märkischen Kreis Bedarf bestehen, wie in früheren Jahren häufiger als viermal die Stunde zu fahren, so wäre dort ein 10-min-Takt einzurichten.

Von der Anwendung von 20- oder 40-min-Takten oder periodisch wechselnden Takten (z.B. Bedienung alle 30 / 90 / 30min) ist entsprechend abzusehen.

Wo nicht andere planerische Ziele (Herstellung von Umsteigemöglichkeiten / 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-min-Takt verkehrenden Linien bedienten Streckenabschnitt ein 30-min-Takt besteht.

Bei einer Linien-Bedienung im 120-min-Takt ist bei der Planung besonderer Augenmerk auf Anschlüsse zu legen, um z.B. den Umstieg zwischen zwei im 120-min-Takt verkehrenden Linien zu gewährleisten.

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

Die Hauptverkehrszeit (HVZ) reicht Montag bis Freitag von 6.00 bis 20.00 Uhr, die Nebenverkehrszeit (NVZ) am Samstag von 6.00 bis 14.00 Uhr. Die übrige Betriebszeit (Montag bis Freitag vor 6.00 bzw. nach 20.00 Uhr, Samstag vor 6.00 bzw. nach 14.00 Uhr und Sonntag / Feiertag ganztägig) wird als Schwachverkehrszeit (SVZ) definiert.

Qualitätsziel: Die Linien des Regionalverkehrs verkehren in festgelegten Taktrastern			
Qualitätskriterien: Nach Gemeindetypen und Haupt-/Nebenverkehrszeit differenzierte Grundtakte für den Regionalverkehr			
Qualitätsstandards:			
Relation	HVZ	NVZ	SVZ
Oberzentrum – Oberzentrum	30-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt
Mittelzentrum – Oberzentrum	30-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt
Mittelzentrum – Mittelzentrum	30-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt
Grundzentrum – Oberzentrum	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
Grundzentrum – Mittelzentrum	30-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
Grundzentrum – Grundzentrum	60-min-Takt	60-min-Takt	120-min-Takt
Ländliches Zentrum – Oberzentrum	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt
Ländliches Zentrum – Mittelzentrum	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt

Qualitätsziel: Von den Ortsteilen sind die zugehörigen zentralen Omnibusbahnhöfe bzw. Bahnhöfe in einem Grundtakt zu erreichen.			
Qualitätskriterium: Nach Gemeinde- und Gebietstypen sowie Haupt-/Nebenverkehrszeit differenzierte Grundtakte.			
Qualitätsstandards:			
Relation	HVZ	NVZ	SVZ
<u>Oberzentrum</u> Ortsteil – ZOB / Bf.	30-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt
<u>Mittelzentrum</u> Ortsteil – ZOB / Bf.	30-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt
<u>Grundzentrum</u> Ortsteil – ZOB / Bf.	60-min-Takt	60-min-Takt	120-min-Takt
<u>Ländliches Zentrum</u> Ortsteil – ZOB / Bf.	60-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt

Für die Siedlungen wird aufgrund des geringen Fahrgastpotentials keine Bedienung im Takt vorgesehen. Fahrten sind dort entsprechend der unterschiedlichen Nachfrage im Tagesverlauf anzubieten (vgl. Kapitel 5.5.6 Bedienungshäufigkeit).

Qualitätsziel: Im Stadtverkehr der Ober- und Mittelzentren sind die festgelegten Grundtakte einzuhalten.			
Qualitätskriterium: Nach Gemeindetypen und Haupt-/Nebenverkehrszeit differenzierte Grundtakte für den Stadtverkehr.			
Qualitätsstandards:			
Gemeindetyp	HVZ	NVZ	SVZ
Oberzentrum	15-min-Takt	15-min-Takt	30-min-Takt
Mittelzentrum	30-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt

Die 15-/30-min-Grundtakte in der HVZ/NVZ können auch durch Überlagerung von Fahrten verschiedener Linien im 30- bzw. 60-min-Takt auf gleichen Linienwegen erreicht werden.

5.5.6 Bedienungshäufigkeit

Als Bedienungshäufigkeit wird die Zahl der Fahrtenpaare (Hin- und Rückfahrt) einer Verbindung definiert. Sie ist abhängig vom Takt (Fahrzeugfolgezeiten) und der Betriebszeit.

Aus den in Kapitel 5.5.4 und 5.5.5 dargestellten Werten für Betriebszeit und Takt ergeben sich dementsprechend die nachfolgend in den Tabellen dargestellten Bedienungshäufigkeiten.

Aufgrund der höheren Nachfrage in der Hauptverkehrszeit ist das Fahrtenangebot in der Woche größer als am Wochenende. Deutlich wird zudem, dass Relationen, die ein hohes Fahrgastpotential aufweisen, eine große Zahl von Fahrtmöglichkeiten besitzen, zugleich aber Verbindungen mit geringerem Nachfragepotential auch eine angemessene Zahl von Verbindungen aufweisen, so dass auch auf diesen Relationen die Nutzung des Busses für Fahrten zur Schule, zur Arbeitsstätte oder für Besorgungen bzw. Freizeitgestaltung möglich ist.

Qualitätsziel: Die Linien des Regionalverkehrs weisen ein differenziertes Basis-Fahrtenangebot auf.			
Qualitätskriterien: Nach Gemeindetypen und Wochentagen differenziertes Grundfahrtenangebot (Fahrtenpaare) für den Regionalverkehr.			
Qualitätsstandards:			
Relation	Mo-Fr	Sa	So
Oberzentrum – Oberzentrum	32	24	13
Mittelzentrum – Oberzentrum	31	22	12
Mittelzentrum – Mittelzentrum	31	22	11
Grundzentrum – Oberzentrum	31	14	9
Grundzentrum – Mittelzentrum	31	14	9
Grundzentrum – Grundzentrum	17	12	5
Ländliches Zentrum – Oberzentrum	16	12	9
Ländliches Zentrum – Mittelzentrum	16	12	9

Da für die Anbindung der Siedlungen zwar ein Bedienungszeitraum definiert wird aber kein Grundtakt vorgesehen ist, ergibt sich das Fahrtenangebot für Siedlungen nicht aus dem Produkt von Bedienungszeitraum und Takt. Insbesondere bei einem vorgesehenen Grundfahrtenangebot von 9 und mehr Fahrten pro Tag soll dieses vertaktet sein (ggfs. mit Taktlücken). Wo das Nachfragepotential nur eine geringere Fahrtenzahl zulässt, ist der Fahrplan primär auf den örtlichen Bedarf abzustimmen (z.B. Öffnungszeiten des Einzelhandels).

Qualitätsziel: Von den Ortsteilen und Siedlungen sind die zugehörigen zentralen Omnibusbahnhöfe bzw. Bahnhöfe mit einem Grundfahrtenangebot zu erreichen.			
Qualitätskriterium: Nach Gemeinde- und Gebietstypen sowie Wochentagen differenziertes Grundfahrtenangebot (Fahrtenpaare).			
Qualitätsstandards:			
Relation	Mo-Fr	Sa	So
<u>Oberzentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	31	22	13
Siedlung – ZOB / Bf.	15	9	6
<u>Mittelzentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	31	22	11
Siedlung – ZOB / Bf.	12	9	6
<u>Grundzentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	15	9	5
Siedlung – ZOB / Bf.	10	6	5
<u>Ländliches Zentrum</u>			
Ortsteil – ZOB / Bf.	13	6	5
Siedlung – ZOB / Bf.	8	6	5

Qualitätsziel: Im Stadtverkehr der Ober- und Mittelzentren ist das festgelegte Grundfahrtenangebot vorzuhalten.			
Qualitätskriterium: Nach Gemeindetypen und Wochentagen differenziertes Fahrtenangebot (Fahrtenpaare) der Linien im Stadtverkehr.			
Qualitätsstandards:			
Gemeindetyp	Mo-Fr	Sa	So
Oberzentrum	63	47	25
Mittelzentrum	31	22	12

5.5.7 Umsteigequalität

Umsteigen ist zwar im ÖPNV notwendig, mindert aber den Reisekomfort und die Reisegeschwindigkeit. Daher sind Umsteigevorgänge – sofern sie nicht vermieden werden können – optimal, also sicher, bequem und schnell zu gestalten.

Nachfolgend werden Standards für Mindestumsteigezeiten, maximale Umsteigewartezeiten und Zahl der maximal notwendigen Umsteigevorgänge definiert.

Die Wartezeit auf Anschlüsse soll einerseits möglichst kurz sein, andererseits aber ausreichend lang, um ggfs. nötige Fußwege ohne Hast zurücklegen zu können. Darüber hinaus müssen Verspätungen in einem angemessenen Maße mit berücksichtigt werden (Anschlussicherheit).

Bei der Fahrplangestaltung im ÖPNV und SPNV ist darauf zu achten, dass Anschlüsse an den definierten Verknüpfungspunkten (siehe Kapitel 5.4.4.4) systematisch geplant werden (Integraler Taktverkehr) und hierfür die aufgrund der baulichen Situation notwendigen Mindestumsteigezeiten vorgesehen werden.

Verbindungen zwischen Städten und Gemeinden im Regionalverkehr sollen grundsätzlich umsteigefrei sein. Daher werden für diese in den folgenden Tabellen keine Umsteige-Standards definiert.

Qualitätsziel:	
An den Verknüpfungspunkten Bahnhöfe und Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind die Linien des ÖPNV und SPNV so aufeinander abzustimmen, dass die Umsteigezeiten einerseits ausreichend lang bemessen sind, zugleich aber unnötige Wartezeiten vermieden werden.	
Qualitätskriterien:	
Mindestumsteigezeiten und maximale Umsteigewartezeiten für die Verknüpfung Schiene/Bus:	
<ul style="list-style-type: none"> • regionale Buslinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs • Stadtlinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs 	
Mindestumsteigezeiten und maximale Umsteigewartezeiten für die Verknüpfung Bus/Bus:	
<ul style="list-style-type: none"> • regionale Buslinien – regionale Buslinien • regionale Buslinien – Stadtlinien 	
Qualitätsstandards:	
<u>Mindestumsteigezeiten</u>	
Entsprechend der jeweiligen baulichen Situation und den u.a. dadurch bedingten Umsteigewegen sind für die in Kapitel 5.4.4. aufgeführten Verknüpfungspunkte Bahnhöfe und Zentrale Omnibus-Bahnhöfe (ZOB) individuelle Mindestumsteigezeiten durch die Verkehrsunternehmen zu definieren.	
<u>Maximale Umsteigewartezeiten</u>	
Für die in Kapitel 5.4.4. aufgeführten Verknüpfungspunkte Bahnhöfe und Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) gelten die folgenden maximalen Umsteigewartezeiten.	
Verknüpfung Schiene/Bus:	
• regionale Buslinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs	10 min
• Stadtlinien – Linien des Schienenpersonennahverkehrs	10 min
Verknüpfung Bus/Bus:	
• regionale Buslinien – regionale Buslinien	10 min
• regionale Buslinien – Stadtlinien	05 min

Qualitätsziel: Von den Ortsteilen und Siedlungen aus sind die benachbarten Grund- / Mittel- und Oberzentren mit einer möglichst geringen Zahl von Umsteigevorgängen bzw. Umsteigewartezeit zu erreichen.
Qualitätskriterium: Zahl und Dauer der notwendigen Umsteigevorgänge
Qualitätsstandards:
<ul style="list-style-type: none"> • Von den Ortsteilen und Siedlungen der Ober-, Mittel- Grundzentren sind die Kernbereiche der benachbarten gleich- oder höherrangigen Zentren mit maximal einem Umsteigevorgang und maximal 10 min Umsteigewartezeit zu erreichen. • Von den Ortsteilen und Siedlungen der Ländlichen Zentren sind die Kernbereiche der benachbarten höherrangigen Zentren mit maximal einem Umsteigevorgang und maximal 10 min Umsteigewartezeit zu erreichen.

Qualitätsziel: Aus den verdichteten Bereichen der Ober- und Mittelzentren sind die Kernbereiche der benachbarten Mittel- und Oberzentren mit möglichst wenig Umsteigevorgängen und geringer Umsteigewartezeit zu erreichen.
Qualitätskriterium: Zahl und Dauer der notwendigen Umsteigevorgänge
Qualitätsstandards:
Aus den verdichteten Bereichen der Ober- und Mittelzentren sind die Kernbereiche der benachbarten Mittel- und Oberzentren mit maximal einem Umsteigevorgang und maximal 5 min Umsteigewartezeit zu erreichen.

5.5.8 Angebotsdifferenzierung

Entsprechend den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ist das ÖPNV-Angebot nach Produkten zu differenzieren. Damit kann den Fahrgästen ein attraktiver, bedarfsgerechter, und zugleich wirtschaftlicher ÖPN geboten werden.

Die ÖPNV-Produkte unterscheiden sich hinsichtlich Reisegeschwindigkeit, Erschließungswirkung, Reisekomfort und Erscheinungsbild. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale der Produkte beschrieben sowie dargestellt, auf welchen Relationen die Produkte eingesetzt werden sollen. Qualitätsstandards für die einzusetzenden Fahrzeuge sind in Kapitel 5.6.3 aufgeführt.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- RegionalExpress (RE)
 - schnelle Verbindung auf nachfragestarken Relationen
 - bedient i.d.R. nur aufkommensstarke Bahnhöfe / Haltepunkte
 - verkehrt im Takt
 - zumeist lange Linienwege
- RegionalBahn (RB)
 - Grundangebot im SPNV
 - wird auf nachfragestarken Relationen oft mit einem RE überlagert
 - bedient aller Stationen einer Linie
 - verkehrt im Takt
 - hat Zubringer- / Erschließungsfunktion

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Schnellbus
 - Ergänzung zum SPNV-Angebot auf Achsen ohne Schienenverbindung
 - verbindet Ober- und Mittelzentren miteinander

- schneller als Regionalbus, da Linienführung direkt also umwegfrei ist, und nur ausgewählte, stark frequentierte Haltestellen bedient werden
- hat keine Erschließungsfunktion
- verkehrt im Takt
- hoher Reisekomfort durch gehobene Fahrzeugausstattung und großes Sitzplatzangebot
- Verknüpfung mit Stadt- und Regionalverkehr an Zentralen Verknüpfungspunkten
- Regionalbus
 - verbindet Gemeinden untereinander
 - bedient alle Haltestellen am Linienweg
 - verkehrt i.d.R. im Takt
 - Bindeglied zwischen dem Schnellverkehr (RE / RB, Schnellbus), dem Stadtverkehr (Stadtbus, Bürgerbus) und bedarfsgesteuerten Bedienungsformen
 - Verknüpfung mit Schnell- und Stadtverkehr an Zentralen Verknüpfungspunkten
- Stadtbus
 - Verkehrsangebot innerhalb der Mittel- und Oberzentren
 - verbindet Zentrum und Stadtteile mit- / untereinander
 - verkehrt im Takt
 - Taktverdichtung auf innerörtlichen Hauptachsen durch Überlagerung von Linien
 - Verknüpfung mit Schnell- und Regionalverkehr an Zentralen Verknüpfungspunkten
- Bürgerbus
 - Ergänzung zum Linienverkehr mit Stadt- und Regionalbussen: Bedienung von Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage sowie von Gebieten, in denen aufgrund topographischer oder verkehrlicher Gegebenheiten kein regulärer Linienverkehr möglich ist.
 - Einsatz von Fahrzeugen mit begrenzter Sitzplatzkapazität (8-Sitzer)
 - auf lokale Kundenbedürfnisse abgestimmter Linienverlauf und Fahrplan
 - Träger ist ein örtlicher Bürgerbusverein mit ehrenamtlichen Fahrern
 - Einrichtung erfolgt auf örtliche Initiative
- TaxiBus / Anruf-Linienfahrt (ALF)
 - Bedienung von Linien in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage
 - verkehrt entweder auf einer Linie ausschließlich oder in Ergänzung zum Regional- oder Stadtbus (z.B. zur Bedienung von Tagesrandzeiten)
 - Fahrten laut Fahrplan finden nur bei Bedarf nach vorheriger telefonischer Anmeldung statt, bedient wird dann auch nur der entsprechende Linienabschnitt
 - Betrieb erfolgt i.d.R. durch örtliches Taxi- oder Mietwagenunternehmen im Auftrag eines Verkehrsunternehmens
 - angewendet wird der reguläre ÖPNV-Tarif
- Anruf-Sammeltaxi (AST)
 - ÖPNV-Angebot für Räume und Zeiten schwacher Nachfrage
 - Flächenbedienung, d.h. es besteht keine Bindung an einen festen Linienweg (z.B. Verbindung von allen Haltestellen eines Ortsteils mit dem Stadtzentrum)
 - Einstieg an Abfahrthaltestellen, Ausstieg nach Fahrgastwunsch
 - Fahrten laut Fahrplan finden nur bei Bedarf nach vorheriger telefonischer Anmeldung statt, bedient wird dann nur die gewünschte Relation zwischen Einstiegshaltestelle und Ziel auf direktem Wege
 - Betrieb i.d.R. durch örtliches Taxi- oder Mietwagenunternehmen im Auftrag eines Verkehrsunternehmens
 - gesonderte AST-Tarife (Komfortzuschlag zum ÖPNV-Tarif)

In den nachfolgenden Tabellen werden die für den Regionalverkehr zwischen den Zentren sowie zur Anbindung der ländlichen Ortsteile und Siedlungen einzusetzenden Produkte benannt.

Qualitätsziel: Im Regionalverkehr sind den Relationen adäquate Angebots-Produkte einzusetzen.			
Qualitätskriterium: Differenzierte Angebotsformen im Regionalverkehr			
Qualitätsstandards:			
Relation	<u>Oberzentrum</u>	<u>Mittelzentrum</u>	<u>Grundzentrum</u>
<u>Oberzentrum</u>	Schnellbus	Schnellbus	Regionalbus
<u>Mittelzentrum</u>	Schnellbus	Schnellbus	Regionalbus
<u>Grundzentrum</u>	Regionalbus	Regionalbus	Regionalbus
<u>Ländliches Zentrum</u>	Regionalbus	Regionalbus	Regionalbus

Dort wo eine Bahnstrecke vorhanden ist, sollte diese mit einer entsprechenden SPNV-Linie im Regionalverkehr genutzt werden.

Aufgrund seiner hohen Haltestellendichte / Erschließungsfunktion übernimmt der SPNV im Hönnetal auf wichtigen Abschnitten die sonst vom Regionalbus wahrzunehmende Aufgabe der Verbindung von Grund- und Mittelzentren.

Auf Verbindungen nach außerhalb des Kreisgebietes, auf denen heute kein oder nur ein unzureichendes ÖPNV-Angebot besteht, kann zum Erreichen des Bedienungsstandards das Produkt Anruf-Linien-Fahrt / TaxiBus anstelle eines Regionalbusses eingesetzt werden.

Qualitätsziel: Zur Anbindung der Ortsteile und Siedlungen an ihre ZOB / Bahnhöfe sind dem Bedarf angepasste Angebots-Produkte einzusetzen.
Qualitätskriterien: Differenzierte Angebotsformen
Qualitätsstandards:
<ul style="list-style-type: none"> • Für die Anbindung der Ortsteile und Siedlungen der Ober- und Mittelzentren ist das Produkt Stadtbus (und ggfs. Regionalbus) einzusetzen. • Für die Anbindung der Ortsteile und Siedlungen der Grund- und ländlichen Zentren ist mindestens das Produkt Anruf-Linien-Fahrt / TaxiBus einzusetzen.

5.6 Beförderungs- und Servicequalität

Unter der Beförderungs- und Servicequalität ist aus Sicht des Kunden die Qualität der eigentlichen ÖPNV-Dienstleistung zu verstehen. Dabei spielen nicht nur der Beförderungsvorgang im engeren Sinne sondern auch die „Rahmenbedingungen“ aus Information und Service im Vorfeld und an der Haltestelle sowie die Reaktion auf ggfs. notwendige Beschwerden im Nachhinein eine wichtige Rolle.

In diesem Kapitel werden für die Beförderungs- und Servicequalität im ÖPNV des Märkischen Kreises nach folgenden Bereichen gegliedert Qualitätsziele und Qualitätsstandards definiert:

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Betriebsdurchführung
- Information und Vertrieb
- Marktforschung, Marketing und Werbung
- Qualitätscontrolling

5.6.1 Zielsetzung

An die Definition der Qualitätsziele und Qualitätskriterien sowie die darauf fußenden Qualitätsstandards zur Beförderungs- und Servicequalität sind folgende Anforderungen zu stellen:

- Kundenorientiert: Bei der Festlegung der Standards hat der Kundennutzen klar im Mittelpunkt zu stehen.
- Praxistauglich: Die Standards müssen in der tägliche Praxis handhabbar sein.
- Neutral: Die Standards sind unternehmensneutral und damit kreisweit einheitlich und wettbewerbsgerecht zu formulieren.
- Prüfbar: Die Einhaltung der Standards muss mit vertretbarem Aufwand möglich sein.

5.6.2 Haltestellen

Bushaltestellen sind die Zugangsstellen zum System ÖPNV. Ihr Erscheinungsbild prägt das Image des öffentlichen Nahverkehrs entscheidend mit. Durch eine attraktive Ausstattung und einen gepflegten Zustand sollen sie die Bürgerinnen und Bürger als potentielle Nutzer für den ÖPNV ansprechen sowie den Fahrgästen Informationen und Aufenthaltsqualität vermitteln.

Die Verkehrsunternehmen sind zur verkehrlichen Ausstattung der Haltestellen verpflichtet, dabei sind die Mindestanforderungen des § 40 Abs. 4 PBefG und des § 32 Abs. 2 BOKraft zu erfüllen. Für die Anlage und bauliche Ausgestaltung der Haltestellen sind die Kommunen bzw. sonstige Straßenbaulastträger zuständig.

Haltestellen werden aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktion in nachfolgende Kategorien unterschieden:

Kategorie:	Eigenschaft:
Kategorie I	Zentrale Verknüpfungspunkte bzw. wichtigste Haltestellen: Bahnhöfe(Bus/Schiene), ZOB – zentrale Omnibusbahnhöfe (Bus/Bus)
Kategorie II	Dezentrale Verknüpfungspunkte und bedeutsame Haltestellen: Haltepunkte SPNV (Bus/Schiene), Umsteigehaltestellen (Bus/Bus)
Kategorie III	Standardhaltestellen
Kategorie IV	Haltestellen ausschließlich für den Schülerverkehr oder den AST-Verkehr

Die verschiedenen Bahnhöfe bzw. Haltestellen werden wie folgt den Kategorien zugeordnet:

Kategorien:	Bezeichnung
Kategorie I	<u>Altena</u> : Bahnhof, „Am Markaner ZOB“ <u>Balve</u> : Bahnhof / „Abzweig Bahnhof“ <u>Halver</u> : „Sparkasse ZOB“ <u>Hemer</u> : „ZOB“ <u>Herscheid</u> : „Markt“ <u>Iserlohn</u> : Bahnhof, Letmathe-Bahnhof, „Konrad-Adenauer-Ring ZOB“, „Letmathe Mitte“ <u>Kierspe</u> : <i>Bahnhof</i> , „Tannenbaum“ <u>Lüdenscheid</u> : Bahnhof, Brügge-Bahnhof, „Sauerfeld ZOB“ <u>Meinerzhagen</u> : <i>Bahnhof</i> , „Stadthalle ZOB“ <u>Menden</u> : Bahnhof / „Abzweig Bahnhof“, „Battenfeld ZOB“ <u>Nachrodt-Wiblingwerde</u> : „Amtshaus“ <u>Neuenrade</u> : Bahnhof <u>Plettenberg</u> : Bahnhof, „Grüne Straße ZOB“ <u>Schalksmühle</u> : Bahnhof / „Rathausplatz“ <u>Werdohl</u> : Bahnhof
Kategorie II	<u>Altena</u> : „Pleuger“, „Steinbruch“ <u>Hemer</u> : „Auf dem Hammer“, „Niederhemer“, „Westig Drehscheibe“ <u>Iserlohn</u> : „Unnaer Platz“, „Schillerplatz“, „Dechenhöhle“, „Pater und Nonne“, Kalthof Bahnhof, „Grüner Talstraße“, „Obergrüne Kirche“ <u>Lüdenscheid</u> : „Bräucken“, „Christuskirche“, „Höh / Abzw. Krankenhaus“, „Kreishaus“ <u>Menden</u> : „Lendringsen / Sparkasse“ <u>Plettenberg</u> : „Ohle Post“, „Holthausen“ <u>Werdohl</u> : „Kirche“, „Kleinhammer“
Kategorie III	Standardhaltestellen: alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören.
Kategorie IV	Haltestellen mit einem Busangebot, welches ausschließlich auf die Beförderung von Schülern von bzw. zur Schule ausgerichtet ist.

Haltestellen sind mit der in der folgenden Tabelle aufgeführten Ausstattung als Grundstandard vorzuhalten. Dabei bedeutet X = verpflichtend vorzusehen, O = optional vorzusehen.

Qualitätsziel:					
Dem Fahrgast ist an der Haltestelle ein angenehmer und bequemer Aufenthalt in einem sicheren und sauberen Umfeld zu ermöglichen. Fahrgastinformationen sind den Bedürfnissen des Fahrgastes entsprechend darzustellen.					
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:	Kategorien:			
		I	II	III	IV
1. Haltestellenmast und Haltestellenschild	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenmast und -schild Diese haben folgende Anforderungen zu erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> Bei Ersatz- / Neubeschaffung Verwendung der Schildform „FIS“ o.ä. im einheitlichen Farbton rot Angabe des Linienziels: für innerörtliche Linien: Zielhaltestelle (u. soweit möglich Ortsteil); für Nachbarortslinien: Gemeinde (u. soweit möglich Zielhaltestelle) Bei Bedienung durch bedarfsgesteuerte Verkehre ist die Rufnummer der Buchungshotline darzustellen. 	X	X	X	X
2. Haltestellenbezeichnung	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	X	X	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	X	X	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Namensänderungen sind im Vorfeld mit der jeweiligen Gemeinde und dem Aufgabenträger abzustimmen. 	X	X	X	X
3. Fahrgastinformationen	<ul style="list-style-type: none"> Fahrpläne und Tarifinformationen Diese haben folgende Anforderungen zu erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> Aushangfahrpläne mit Angabe von: Abfahrtszeiten, Linienband, Fahrtdauer (nach: VDV-Empfehlung „Aushangfahrpläne im ÖPNV“) Tarifinformationen: Fahrkartensortiment und Preisstufenübersicht, Servicenummer, Preisstufenübersicht der Region Ruhr-Lippe Aushangkästen sind so zu dimensionieren, dass die Informationen vollständig ausgehängt werden können; Aushangkästen sind mit Servicenummern zu versehen (Meldung von Beschädigungen) gedruckte Fahrgastinformationen sind aus nicht bleichenden und wetterfesten Materialien zu erstellen; Kombinationen von rot/grünen Farben sind zu vermeiden, die Schriftgröße ist auch für Sehbehinderte ausreichend groß zu wählen 	X	X	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Stadtliniennetzplan (Bus/Bahn) mit Infos zu Preisstufen im Ortsbereich 	X	X	O	
	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenfunktionsplan, Haltestellenumgebungsplan, Erreichbarkeitsverzeichnis (wichtige innerörtliche Ziele, Ortsteile sowie Nachbargemeinden) 	X	X		
	<ul style="list-style-type: none"> Gesamtliniennetzplan Kreisgebiet 	X	X		
	<ul style="list-style-type: none"> Systemfahrplan Bus/Schiene 	X	O		
	<ul style="list-style-type: none"> Die an den Haltestellen ausgehängten Kundeninformationen sind bei Änderungen im Angebot umgehend zu aktualisieren, dies gilt insbesondere für Fahrplan- und Tarifinformationen 	X	X	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Aushangmöglichkeiten für aktuelle Tarif- und Fahrplaninformationen 	X	X		

Fortsetzung nächste Seite!

<i>Fortsetzung von Vorseite!</i>					
	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamische Fahrgastinformation als Vorankündiger für gesamtes Angebot (zur Anzeige aller dort verkehrenden Linien / Fahrten) • Dynamische Fahrgastinformation als Bussteiganzeiger (zur Anzeige aller dort verkehrenden Linien / Fahrten) 	X			
		X	O		
4. Witterungsschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Witterungsschutz Der Witterungsschutz hat folgende Anforderungen zu erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> - Schutz vor Wind, Regen, Sonne und Lärm - Ausreichend Sitzgelegenheiten – Sitzen auf den Lehnen nicht möglich - Beleuchtung - Boden mit festem Bodenbelag - Mülleimer - Kundeninformationen sind im Witterungsschutz anzubringen - gute Einsehbarkeit (soziale Kontrolle) 	X	X	O	O
5. Sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Uhr • Fahrradabstellanlage • Rufsäule (Kundeninfo, Notfall) • Innerstädtische Wegweiser zur Haltestelle • Gepäckschließfächer • Kiosk mit Fahrscheinverkauf • Stationärer Fahrscheinautomat • Toiletten 	X X O X X O O X	X X O O O O	O	O
6. Bauliche Gestaltung von Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Haltestellen sind in Form von Buskaps bzw. Fahrbahnrandhaltestellen anzulegen; die Bordsteinhöhe soll mindestens 16 cm betragen • Busbuchten sollen in Buskaps umgestaltet werden, wenn das Verkehrsaufkommen dies zulässt • Haltestellen müssen für den Busfahrer einsehbar sein; Haltestellen müssen für den Fahrgast sicher zu erreichen sein (ggfs. Querungshilfen anlegen) 	X X X	X X X	X X X	 X
7. Sauberkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Kundeninformationen: Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen; bedarfsabhängig zu reinigen. Bei Anzeige von Verunreinigungen erfolgt Reinigung bei <ul style="list-style-type: none"> - Kategorie I innerhalb von 2 Werktagen - Kategorie I: innerhalb von 3 Werktagen - Kategorie III innerhalb von 4 Werktagen - Kategorie IV innerhalb von 5 Werktagen 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 <ul style="list-style-type: none"> - Kategorie I: 2 mal wöchentlich - Kategorie II: 1 mal wöchentlich - Kategorie III und IV: Reinigung nach Bedarf 	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X

Fortsetzung nächste Seite!

<i>Fortsetzung von Vorseite!</i>					
8. Instandhaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen sind hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit durch das Verkehrsunternehmen zu kontrollieren, bei <ul style="list-style-type: none"> - Kategorie I mindestens wöchentlich - Kategorie II mindestens wöchentlich - Kategorie III mindestens monatlich - Kategorie IV mindestens monatlich 	X	X	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind durch das Verkehrsunternehmen bei Haltestellen der <ul style="list-style-type: none"> - Kategorien I u. II innerhalb von 3 Tagen - Kategorie III innerhalb von 4 Tagen - Kategorie IV innerhalb von 5 Tagen nach Meldung zu ersetzen 	X	X	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Beschädigte Fahrgastunterstände und Haltestellenflächen, die aufgrund von Schäden oder Mängeln die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleisten, sind unverzüglich durch die Kommune zu reparieren 	X	X	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	X	X	X	X
9. Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> • 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. Das Kataster soll innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans aufgebaut werden. 	X	X	X	X

5.6.3 Fahrzeuge

Im folgenden werden Qualitätsziele und -standards für die Kriterien

- Erscheinungsbild
- Fahrzeugausstattung
- Fahrgastinformation
- Sauberkeit der Fahrzeuge
- Platzangebot und Platzauslastung

beschrieben und tabellarisch dargestellt.

5.6.3.1 Erscheinungsbild, Fahrzeugausstattung, Fahrgastinformation und Sauberkeit

Aus Fahrgastsicht kommt neben Art und Umfang des Verkehrsangebotes sowie dessen Zuverlässigkeit im täglichen Betrieb der Qualität der eingesetzten Fahrzeuge eine wesentliche Bedeutung für die Bewertung des ÖPNV zu. Ein qualitativ hochwertiger und damit attraktiver ÖPNV hat gut ausgestattete und gepflegte Fahrzeuge zur Voraussetzung.

Die nachfolgend definierten Qualitätsstandards zur Fahrzeugart und -ausstattung sind bei der Neubeschaffung und bei der Förderung von Fahrzeugen zu beachten.

Grundsätzlich sind für Neufahrzeuge folgende Vorschriften zu beachten:

- VDV-Schriften 230 09/2001 „Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ und 231 06/2004 „Rahmenempfehlung für Überland-Niederflur-Linienbusse“
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und Änderung anderer Gesetze – Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Richtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 („EU-Bus-Richtlinie“)
- Kriterienkatalog für die Beschaffung von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW
- Schadstoffgrenzwerte „Euro IV“

Neben den in den o.g. Vorschriften enthaltenden technischen Anforderungen sind weitere Qualitätsstandards insbesondere für die Bereiche Fahrzeugausstattung und -erscheinungsbild erforderlich, die nachfolgend festgelegt werden.

Die Zuständigkeit für die Einhaltung der Qualitätskriterien bei den eigenen Fahrzeugen und denen der beauftragten Unternehmen liegt bei den jeweiligen Linienkonzessionären.

Qualitätsziel: Die eingesetzten Fahrzeuge erfüllen hinsichtlich ihrer Art, Merkmale und Ausstattung die formulierten Qualitätsstandards.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
1. Grundsätzliche Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> • Das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge beträgt maximal 10 Jahre; Ausnahme: das Höchstalter für Reservefahrzeuge beträgt 13 Jahre • Die im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge sollen im Durchschnitt nicht älter als 8 Jahre sein • 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 • Es sind ausschließlich Niederflerbusse einzusetzen. Davon ausgenommen sind Busse für Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, für bedarfsgesteuerte Angebote (AST, ALF) eingesetzte Fahrzeuge sowie Bürgerbusse. • Beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen gelten die gleichen Qualitätsstandards wie für den Normalbetrieb
2. Erscheinungsbild	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge sind hinsichtlich ihrer äußeren Gestaltung einheitlich und zeitgemäß zu gestalten • Seiten- und Frontscheiben sind grundsätzlich von Werbung frei zu halten. Ausnahmen: 1. Beklebungen mit ÖPNV-produktbezogenen Informationen / Logos, 2. auf der linken Fahrzeugseite teilweise Beklebung mit Werbung aus semitransparenter Window-Graphics-Folie, sofern diese nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen der Sicht der Fahrgäste führt. • Im Bereich hinter dem Fahrerarbeitsplatz sind folgende Informationen anzubringen: Name des VU, „Im Auftrag ...“ (Zuordnung zum Konzessionär), „Schlaue Nummer“ / Servicenummer, e-mail / homepage des Konzessionärs • Zur Wahrnehmbarkeit der optischen Angaben ist eine kontrastreiche Gestaltung unter Verwendung einer blendfreien und angemessenen Schriftgröße erforderlich • Zur Informationsvermittlung sind leicht erkennbare Piktogramme zu verwenden • Die Fahrtzielanzeigen an Seiten- und Frontbereichen sollen bei direkter Sonneneinstrahlung, Dunkelheit und starken Niederschlägen gut lesbar und beschlagfrei sein • Die Sitze von Neufahrzeugen sind pflegeleicht, vandalismusresistent und leicht auswechselbar zu polstern
3. Fahrzeugausstattung <u>Türen:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge sind mit mindestens 2 Türen auszustatten; für Busse ab 10 m Länge ist mindestens eine doppelbreite Tür (>1250 mm) erforderlich • Neufahrzeuge müssen ab 7 m Fahrzeuglänge über mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (Hublift oder Rampe) sowie eine Absenkvorrichtung (80 mm) als elektronisch-pneumatisches System (Kneeling) verfügen. • Türen und der gesamte Eingangsbereich einschließlich Haltegriffe, Bedienungselemente und Piktogramme sind kontrastreich zu gestalten
<u>Fußboden:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Belag des Fußbodens muss aus rutschfestem Material sein. In den Gängen der Fahrzeuge dürfen sich keine Stufen oder Podeste befinden.
<i>Fortsetzung nächste Seite!</i>	

<i>Fortsetzung von Vorseite!</i>	
<u>Bestuhlung:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Sitze gegen die Fahrtrichtung sollten insbesondere im Schnellbus- und Regionalverkehr soweit möglich vermieden werden • Der Sitzabstand soll mindestens der Rahmenempfehlung des VDV (VDV-Schriften 230 und 231) entsprechen • Schnell- und Regionalbusse müssen über Kleiderhaken verfügen
<u>Haltewunschtaster:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Alle sitzenden Personen müssen mindestens ein Bedienelement erreichen können
<u>Sondernutzungsflächen:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 7 m müssen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und Gepäck über eine Sondernutzungsfläche verfügen • Standardlinienbusse mit mehr als 12 m Länge müssen über eine Sondernutzungsfläche mit einer Länge von 1,8 m verfügen, wobei sich diese Fläche mit den Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer überschneiden darf. Die Fläche muss so gestaltet sein, dass bei der Beförderung von Kinderwagen oder Fahrrädern die Ein- / Ausstiegstüren nicht verstellt werden. • Haltestangen und Haltestellenwunschtaster an den Sondernutzungsflächen müssen in einer Höhe von 0,85 m angebracht sein • Im Bereich der Sondernutzungsfläche sind Haltewunschtaster und Taster für die Rampenanforderung anzubringen • Im Bereich der Sondernutzungsflächen sind Klappsitze für Begleiter von Rollstühlen und Kinderwagen und sicherheitsrelevante Prallplatten für Rollstuhlfahrer anzubringen • In den Fahrzeugen sind entsprechende Bereiche durch die Piktogramme „Sitzplätze für Schwerbehinderte“, „Kinderwagen“ und „Rollstuhl“ zu kennzeichnen
<u>Gangbreiten:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Soll der obligatorische Vorneeinstieg zur Anwendung kommen, ist die Gangbreite zwischen der 1. und 2. Tür möglichst breit zu wählen, um einen zügigen Fahrgastfluss zu gewährleisten
<u>Klimatisierung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Neufahrzeuge sollten über eine Klimatisierung (Luftkühlung) des Fahrgastraumes verfügen
4. Kundeninformation	<ul style="list-style-type: none"> • Die Haltestellenansage erfolgt über digitale Ansagegeräte mit geräuschabhängiger Lautstärkenregulierung • Die Haltestellenanzeige erfolgt digital; in Standardlinienbussen ist eine Anzeige mittig hinter dem Fahrerplatz über dem Gang anzubringen, in Gelenkbussen müssen 2 Anzeigen vorhanden sein • Haltestellenanzeigen dürfen nicht mit kommerzieller (Bildschirm-Werbung) kombiniert werden • Neufahrzeuge sind mit einer elektronischen Anzeige des Linienverlaufes (Linienband) auszustatten • Alle Fahrzeuge sind mit einer Informationstafel (Klapprahmen DIN A2), die hinter dem Fahrerplatz angebracht wird und ausschließlich zu ÖPNV Werbezwecken zu nutzen ist, auszustatten • Zur Verteilung von Informationsmaterial des VU oder Aufgabenträgers ist eine Handzettelbox im Bereich der hinteren Tür anzubringen

Fortsetzung nächste Seite!

<i>Fortsetzung von Vorseite!</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Das Kassen- und Druckersystem muss in der Lage sein, Fahrscheine des Ruhr-Lippe-Tarifs, des NRW-Tarifs und ggfs. der Tarife von Nachbarverkehrsverbänden bzw. -gemeinschaften auszustellen. Die Zahlungsmöglichkeit per Geldkarte sollte gegeben sein. • Die Fahrzeuge müssen über ein einheitliches digitales Funknetz verfügen; die Kommunikation mit einer während des gesamten Bedienungszeitraumes besetzten Leitstelle muss kreisweit gewährleistet sein. Dies gilt gleichermaßen für Linienbusse, Bürgerbusse sowie Fahrzeuge, die für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen eingesetzt werden.
5. Sauberkeit der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Reinigung der Fahrzeuge ist das VU zuständig • Innerhalb der Fahrzeuge ist mindestens während der Personenbeförderung 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 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 (täglich bis max. 1 mal pro Woche) Außerordentliche Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen • Reinigungsarbeiten sind zu dokumentieren. Entsprechende Angaben sind für den Fall einer Beschwerde vorzuhalten

5.6.3.2 Platzangebot und Platzauslastung

Als Platzangebot wird die Zahl der Sitz- und Stehplätze pro Fahrzeug verstanden. Es ist abhängig vom jeweiligen Fahrzeugtyp. Bei der Ermittlung der Zahl der Stehplätze pro Fahrzeug ist eine Mindestfläche von 0,25 m² je Stehplatz zugrunde zu legen.

Der Besetzungsgrad eines Fahrzeuges ist der Quotient aus der Anzahl der Fahrgäste und der Gesamtzahl der Sitz- und Stehplätze je Richtung bezogen auf ein definiertes Zeitintervall. Für die Hauptverkehrszeit (HVZ = Montag – Freitag 6.00 bis 20.00 Uhr), die Nebenverkehrszeit (NVZ = Samstag 6.00 bis 14.00 Uhr) und die übrige Betriebszeit (Schwachverkehrszeit, SVZ) werden unterschiedliche maximal Besetzungsgrade vorgegeben. Bei ihrer Bemessung sind die Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit zu berücksichtigen.

Qualitätsziel: Dem Fahrgast ist während des gesamten Bedienungszeitraumes ein ausreichendes Platzangebot zu bieten, um eine angemessene Beförderungsqualität sicherzustellen.		
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:	
	Haupt- und Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Maximaler Besetzungsgrad:	als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 v.H. aller Sitz- und Stehplätze (4 Plätze pro m ²); als Mittelwert über die Spitzenstunde 65 v.H. aller Sitz- und Stehplätze	als Mittelwert über eine Stunde 80 v.H. aller Sitzplätze
Sitzplatzangebot nach Linientypen:	auf langlaufenden S-Bus- und Regionallinien sind für Fahrgäste mit einer Fahrtzeit über 15 min Sitzplätze vorzuhalten (Ausnahme: morgendliche und mittägliche Spitze im Schülerverkehr)	für alle Fahrgäste sind Sitzplätze vorzuhalten

Zur Bemessung des Besetzungsgrades sind die Verfahren gemäß VDV-Schrift 4 6/2001 „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ zu verwenden.

5.6.4 Betriebsdurchführung

Im dem folgenden Kapitel werden für die Bereiche

- Personal
- Sicherheit in Fahrzeugen
- Fahrplanzuverlässigkeit – Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit – sowie
- Sonstige Serviceangebote

die Qualitätsstandards definiert.

5.6.4.1 Personal

Zur Sicherstellung des Betriebsablaufes ist der Personaleinsatz hinsichtlich Umfang und Qualität ausreichend zu bemessen. Serviceorientierung, Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit sind die entscheidenden Qualitätskriterien, die das Personal betreffen. Darüber hinaus muss das Personal über beförderungsbezogene Kompetenzen wie Informiertheit zum Fahrbetrieb oder als Fahrer Kenntnisse zur Fahrzeugtechnik verfügen.

Die Zuständigkeit für die Einhaltung der Qualitätskriterien beim eigenen Personal und dem der beauftragten Unternehmen liegt bei den jeweiligen Linienkonzessionären.

Die folgenden Ziele gelten für das gesamte Personal mit Kundenkontakt, insbesondere für Fahrer, Verkaufspersonal, Sicherheits- und Servicekräfte und Kontrolleure.

Qualitätsziele:	
<ul style="list-style-type: none"> • Der Kunde erhält in allen Fragen freundliche Auskunft und Hilfe. Das Personal verhält sich den Kundenerwartungen gegenüber angemessen und ist für die Fahrgäste als Servicepersonal erkennbar. • Der Kunde erhält kompetente Auskunft zu Tarif- und Fahrplanfragen. Der Fahrer steuert das Fahrzeug sicher und kompetent. • Das Personal mit Kundenkontakt trägt eine einheitlich und gepflegte Dienstkleidung. Die materielle Ausstattung muss sicherstellen, dass die betrieblichen Aufgaben in vollem Umfang jederzeit gewährleistet sind. 	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Serviceorientierung	Das Verhalten des Servicepersonals gegenüber dem Fahrgast ist freundlich und zuvorkommend. Das Personal ist stets hilfsbereit sowie besonnen und handelt kundenorientiert.
Fahrweise	Die Verkehrsunternehmen stellen durch entsprechende Schulungen sicher, dass die Fahrer ihre Fahrzeuge sicher, komfortabel und verbrauchsschonend fahren.
Informiertheit	Das Personal verfügt über vollständige Kenntnisse in allen beförderungsbezogenen Fragen wie Tarif, Vertrieb, Fahrplan, Fahrbetrieb. Darüber hinaus sind Ortskenntnisse erforderlich. Die Mitarbeiter sind mit den notwendigen Unterlagen zur Fahrgastinformation sowie Funkgerät oder Mobiltelefon auszustatten, so dass sie jederzeit Informationen über eine Leitstelle beschaffen bzw. an diese weitergeben können. Mitarbeiter mit Kundenkontakt werden von ihrem Verkehrsunternehmen zu den relevanten Themen wie Service, Umgang mit Publikum, Verhalten in Konfliktsituationen mindestens zweimal jährlich geschult. Erkennbare Defizite sind durch Nachschulungen innerhalb von 3 Monaten zu beseitigen. Die Durchführung der Schulungen ist zu dokumentieren. Entsprechende Angaben sind für den Fall einer Beschwerde vorzuhalten.
Äußeres Erscheinungsbild	Dienstkleidung mit Namensschild
Sonstige Qualifikationen	Das Personal muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen

5.6.4.2 Sicherheit in Fahrzeugen

Dieses Ziel umfasst den Schutz der Fahrgäste vor jeglicher Art von Belästigungen. Hierzu gehören verbale Äußerungen, Gesten sowie tätliche Übergriffe. Verantwortlich für die Sicherheit der Fahrgäste ist das jeweilige Verkehrsunternehmen.

Zur Vermeidung von Belästigungen und Übergriffen kommen

- technische Maßnahmen, der
- Einsatz von Service- / Sicherheitspersonal sowie
- Schulbusbegleiter

in Betracht.

Insbesondere der Einsatz von Schulbusbegleitern kann dazu beitragen, das Aggressionsniveau im Bus zu senken. Schulbusbegleiter-Projekte sind im Rahmen von Sicherheitspartnerschaften zwischen Verkehrsunternehmen, Schule und Polizei zu realisieren.

Qualitätsziel: Der Kunde soll sich vor Belästigungen und Übergriffen in den Bussen sicher fühlen.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Technische Einrichtungen	Insbesondere bei Gelenkbussen soll der vom Fahrer nicht unmittelbar einsehbarer Heckbereich videoüberwacht werden.
Fahrzeugführer	Alle Fahrzeugführer sind regelmäßig im Rahmen eines Deeskalationstrainings zu schulen; Belästigungen, Übergriffe u.ä. sind vom Fahrzeugführer zu protokollieren und zentral vom Verkehrsunternehmen auszuwerten und in ein Maßnahmenkonzept umzusetzen.
Service- / Sicherheitspersonal	Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen ist Service- / Sicherheitspersonal einzusetzen.
Schulbusbegleiter	Bei Bedarf sind Schulbusbegleiter-Projekte zu entwickeln. Sie sind im Rahmen von Sicherheitspartnerschaften zwischen Schule, Polizei und Verkehrsunternehmen zu realisieren.

5.6.4.3 Fahrplanzuverlässigkeit – Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit

Ein verlässlicher Fahrplan ist die wesentliche Voraussetzung dafür, dass Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV als Mobilitätsangebot für tägliche Fahrten – etwa zur Arbeitsstelle – nutzen können.

Zu unterscheiden sind einmalige und wiederkehrende Fahrplanabweichungen:

Unvorhersehbare Ereignisse (z.B. Straßensperrungen aufgrund von Verkehrsunfällen) können zu einer einmaligen Abweichung vom Fahrplan führen, für die planerisch keine Vorsorge getroffen werden kann.

Häufiger wiederkehrende Fahrplanabweichungen sind schnellstmöglich durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen, etwa durch Änderungen im Fahrplan, durch Beschleunigungsmaßnahmen oder den Einsatz von Verstärkerfahrzeugen. Der Grad der Pünktlichkeit ist durch Messung der Abweichungen vom Fahrplan festzustellen.

Aus Kundensicht sind verfrühte Abfahrten und verspätete Ankünfte zu vermeiden und daher für die Messung der Fahrplanzuverlässigkeit maßgeblich.

Verantwortlich für die Abweichung vom Fahrplan ist das Verkehrsunternehmen.

Qualitätsziele: Der jeweils gültige Fahrplan ist auf allen Einzellinien einzuhalten. Die Anforderungen einer kundenorientierten Anschlussicherung sind bei der Fahrplangestaltung planerisch zu berücksichtigen und damit im Einklang mit dem Pünktlichkeitsziel zu bringen. Bei Anschlussverlusten ist eine Weiterbeförderung im angemessenen Zeitrahmen sicherzustellen.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Pünktlichkeit – Abweichungen vom Fahrplan	Eine verfrühte Haltestellenabfahrt ist nicht zulässig. Verspätungen NVZ: Der Fahrplan ist durchgängig pünktlich zu fahren (Abweichungen bis 1 Minute). Verspätungen HVZ: Verspätungen von maximal 5 Minuten (bezogen auf die Ankunftszeit) sind im Einzelfall zulässig, sofern alle fahrplanmäßigen Anschlüsse sichergestellt werden können. Max. 5 v.H. aller Fahrten einer Linie dürfen entsprechend den o.g. Werten vom Fahrplan abweichen.
Anschlussverluste	Gehen aufgrund von Verspätungen Anschlüsse verloren, so ist bei stündlich oder seltener bestehenden Verbindungen sowie Fahrten in Tagesrandlagen die Weiterbeförderung der Fahrgäste durch das Verkehrsunternehmen möglichst umgehend zu gewährleisten, etwa durch die rechtzeitige Bereitstellung von Taxen.
Fahrzeugausfall	Fällt ein Fahrzeug im Linienverkehr aus, so muss spätestens nach 30 Minuten die Fahrt mit einem Ersatzfahrzeug fortgesetzt werden können.

Die Ursachen für Fahrplanabweichungen liegen in den Bereichen:

- höhere Gewalt (z.B. Verkehrsunfälle, Streik, Glatteis)
- infrastrukturelle Voraussetzungen (z.B. ungenügende Straßenquerschnitte, fehlende Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen)
- betrieblich-planerische Ursachen (z.B. Pulkbildung mehrerer Busse an zu gering dimensionierten Haltestellen, lange Fahrgastwechselzeiten aufgrund ungünstiger Einstiegsverhältnisse, geringe Reservevorhaltung von Fahrzeugen, Nichtbeachtung von längerfristigen baulichen Infrastrukturmaßnahmen)

Während der 1. Punkt kaum zu beeinflussen ist, können Infrastrukturengpässe in enger Abstimmung zwischen Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen beseitigt werden. Die wirtschaftlichen Folgen einer ungenügenden Infrastruktur für den ÖPNV sind nicht zu unterschätzen (erhöhter Fahrzeugeinsatz, sinkende Kundenzufriedenheit). Betrieblich-planerische Ursachen sind von den Verkehrsunternehmen zu beheben. Als Grundlage sind hierzu Pünktlichkeitsmessungen vorzunehmen. Entsprechende Protokolle / statistische Auswertungen sind dem Aufgabenträger auf Verlangen vorzulegen.

5.6.4.4 Sonstige Serviceangebote

Folgende ergänzende Serviceangebote sind von den Verkehrsunternehmen den Fahrgästen mindestens anzubieten:

Qualitätsziel: Zur Erhöhung der Angebotsattraktivität sind ergänzende Beförderungsdienstleistungen anzubieten.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Taxi-Ruf	Beim Einstieg in den Bus kann ein Taxi an die gewünschte Ausstiegshaltestelle bestellt werden. Der Anruf per Funk an die Leitstelle ist kostenlos.
Halt auf Wunsch	Ab 20.00 Uhr können Fahrgäste auch zwischen offiziellen Haltestellen aussteigen, wenn es die Verkehrssituation es zulässt. Auf Schnellbuslinien können Fahrgäste ab 20.00 Uhr auch an den übrigen Haltestellen am Linienweg aussteigen.
Fahrradmitnahme	Fahrgäste können Fahrräder im Bus mitnehmen. Es sollten 4 Fahrräder pro Bus transportiert werden können. Kinderwagen und Rollstühle werden bevorzugt befördert.
Transport von Tieren	Die Beförderung von Hunden und Kleintieren ist möglich, sofern keine Beeinträchtigung der Fahrgäste damit verbunden ist.
Gepäcktransport	Handgepäck, Koffer, Kinderwagen, Rollstuhl, ein Paar Ski oder ein Rodelschlitten werden pro Fahrgast kostenlos befördert, soweit die Mitnahme im Fahrgastraum möglich ist.
Fundsachenbehandlung	Fundstücke aus Fahrzeugen und von Haltestellen sind durch das Verkehrsunternehmen aufzubewahren. Es ist eine Kartei mit Angabe des Gegenstandes sowie Fundort / -zeit zu führen. Im Rahmen einer aktiven Kommunikation gegenüber den Kunden ist Hinweisen auf die Eigentümer von Fundgegenständen nachzugehen. Die Rückführung an den betreffenden Kunden ist zu gewährleisten.
Neubürger-Informationen	Alle Neubürgerinnen und -bürger erhalten in Zusammenarbeit von Einwohnermeldeämtern und Verkehrsunternehmen ein Informationspaket über das örtliche ÖPNV-Angebot. Dieses soll das regionale Fahrplanbuch, einen Liniennetzplan, sowie Tarifinformationen und eine Vierer-Karte für Fahrten in der jeweiligen Kommune beinhalten.

5.6.5 Information und Vertrieb

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

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

Es kommen folgende Vertriebswege in Betracht:

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

5.6.5.1 Printmedien

Unter Printmedien werden die Veröffentlichungen zum ÖV-Angebot, insbesondere Fahrplan, Tarif und Liniennetz in gedruckter Form verstanden.

An Printmedien sind folgende Anforderungen zu stellen:

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

Qualitätsziel: Fahrgastinformationen zu Fahrplan, Tarif und Liniennetz sind in gedruckter Form in gut wahrnehmbarer Darstellung und in ausreichender Anzahl bereit zu stellen.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
1. Fahrplanbuch	Es ist ein Fahrplanbuch für das gesamte ÖV-Angebot zu erstellen. Dieses kann in Teilausgaben (z.B. Nord- und Südbereich) geteilt werden. Die Fahrplanbücher sind jeweils zum Fahrplanwechsel neu zu erstellen. Die Fahrplanbücher enthalten mindestens folgende Informationen: <ul style="list-style-type: none"> - Fahrplantabellen zu allen Linien des konzessionierten Liniennetzes und des SPNV - Erläuterungen zu Änderungen im neuen Fahrplan - Ausführungen zum Angebot und zum Umgang mit bedarfsgesteuerten Angeboten - Haltestellenverzeichnis - Haltestellenfunktionspläne für die Verknüpfungspunkte Bahn/Bus, ZOB und weitere wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Bus - Tarifinformationen (Fahrkartensortiment, Preisstufenübersicht lokal / regional, Tarifinformationen) - Beförderungsbedingungen - Besondere Serviceangebote - Verzeichnis der Service-Center und Vertriebsstellen - Informationen zu Servicenummern, Adressen, Zuständigkeiten
2. Liniennetzplan	Es ist ein Liniennetzplan für das gesamte ÖV-Angebot im MK einschließlich der kreisgrenzüberschreitenden Verbindungen zu erstellen. Zur Tarifinformation ist ein Preiszonenplan zu erstellen. Eine dazu ergänzende tabellarische Darstellung der Preisstufen ist wünschenswert. Diese Medien sind jeweils zum Fahrplanwechsel aktualisiert neu herauszugeben.
3. Stadtliniennetzplan	Für alle Mittel- und Oberzentren sind separate Stadtliniennetzpläne auszugeben. Diese sollten möglichst auf einer topographischen Kartengrundlage fußen. Die erstmalige Erstellung soll innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans erfolgen.
4. Pocket-Folder	Für Schnellbus-Linien, Nachtbus-Linien und wichtige Regional-Linien sind die Fahrplaninformationen in Einzeldarstellungen (Pocket-Foldern o.ä.) bereitzustellen. Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten. Die Darstellung kann kreis- oder gemeindebezogen erfolgen.
5. Handzettel	Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o.ä.) sind durch die Ausgabe von Handzetteln bekannt zu machen.
6. Plakate	Über wichtige Änderungen im ÖPNV-Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz usw.) ist durch Aushang entsprechender Plakate in den Bussen rechtzeitig zu informieren.
7. Pressemitteilungen	Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o.ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse zeitnah zu veröffentlichen.
8. Vertrieb und Verfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Die unter 1. bis 4. aufgeführten Medien werden über die Service-Center bzw. Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ganzjährig vertrieben. Neben der persönlichen Abholung ist eine telefonische / schriftliche Bestellung mit Zusendung per Post möglich. • Ein Vertrieb der Medien über weitere Stellen wie etwa Bürgerämter ist wünschenswert. • Fahrplanbücher und Liniennetzpläne werden mindestens 4 Wochen lang nach ihrer Veröffentlichung in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen angeboten. • Die Auflagen sind so zu bemessen, dass eine lückenlose Verfügbarkeit der Medien gewährleistet ist. • Die Fahrplanmedien werden an Abo-Kunden kostenlos, an die übrigen Kunden kostenlos oder gegen eine Schutzgebühr (Fahrplanbuch) abgegeben.

5.6.5.2 Persönlicher Service in 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 5.6.4.1. „Personal“ verwiesen.

Qualitätsziele: Das Fahrpersonal berät den Kunden umfassend bezüglich seines Fahrtwunsches. Es führt den Fahrscheinverkauf kompetent und kundenorientiert durch.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> • Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zu Fahrzeiten, Anschlüssen und Tarifen im Bedienungsgebiet und berät den Fahrgast hinsichtlich seines Fahrtwunsches. • Es besteht für den Fahrer die Möglichkeit, fahrgastbezogene Informationen über eine Leitstelle zu beschaffen bzw. an diese weiterzugeben. • Das Fahrpersonal ist über aktuelle Änderungen informiert und gibt diese ohne Aufforderung an die Fahrgäste weiter.
Fahrscheinverkauf	<ul style="list-style-type: none"> • In allen Fahrzeugen im Gebiet des MK werden Fahrausweise des Bartarifs verkauft. Hierzu sind die Fahrzeuge mit Fahrausweisdruckern und Entwertern auszurüsten. • Neben dem Ruhr-Lippe-Tarif wird der NRW-Tarif (nur Pauschalpreistickets mit Ausnahme SchönesJahrTicket NRW) sowie das Schöne-Wochenende-Ticket verkauft. In Grenzübereichen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften / -verbänden sollen auch deren Tarife verkauft werden können. • In den Fahrzeugen ist die bargeldlose Bezahlung zu ermöglichen.

5.6.5.3 Service-Center / Verkaufsstellen

Öffentlicher Nahverkehr ist insbesondere für Erstnutzer eine erklärungsbedürftige Dienstleistung.

Wollen Verkehrsunternehmen neue Kunden gewinnen, so müssen sie diese kompetent an das ÖPNV-Angebot heranführen. Fragen potentieller Kunden wie

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

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

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

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 5.6.4.1. „Personal“ verwiesen.

Qualitätsziele:	
<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens in den beiden Oberzentren Iserlohn und Lüdenscheid sind in verkehrsgünstiger Lage Service-Center vorzuhalten, die umfassende Information und Beratung zum öffentlichen Verkehrsangebot bieten und das gesamte Fahrscheinsortiment vertreiben. • In allen Städten und Gemeinden des Märkischen Kreises sind flächendeckend Verkaufsstellen vorzuhalten. Sie bieten ein Grundangebot an Kundeninformationen und das gesamte Fahrscheinsortiment. • Die Öffnungszeiten der Service-Center und Verkaufsstellen entsprechen den tatsächlichen Kundenbedürfnissen. • Eine mobile Kundeninformation (Info-Bus) bietet die Dienstleistungen der Service-Center auch in Ortsteilen ohne Service-Center regelmäßig an. • In den Bürgerbüros/-ämtern der Städte und Gemeinden sollte zukünftig die Möglichkeit zur Information über das örtliche ÖPNV-Angebot bestehen. 	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Service-Center	<p>Die Service-Center liegen in verkehrsgünstiger Innenstadtlage an Bahnhöfen / ZOB.</p> <p>Die Service-Center erfüllen mindestens folgende Aufgabe: umfassende Beratung über das ÖPNV- und SPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif etc.), Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben / Verkauf von Medien, Entgegennahme vom Beschwerden / Reklamationen, Verwaltung von Fundsachen.</p> <p>Die Öffnungszeiten der Service-Center orientieren sich an denen des innerstädtischen Einzelhandels. Die Service-Center sollen Montag bis Freitag von 9.00 bis 19.00 Uhr, Samstag von 9.00 bis 16.00 Uhr geöffnet sein.</p> <p>Die Personalausstattung soll sich an der Kundennachfrage orientieren, eine Besetzung mit mindestens zwei Beratern ist kontinuierlich sicherzustellen.</p> <p>Die Service-Center sollen Besuchern den Zugang zur elektronischen Fahrplanauskunft ermöglichen, so dass diese Fahrplaninformationen selbständig ausdrucken können.</p>
Verkaufsstellen	<p>In allen 15 Städten und Gemeinden des MK sind Verkaufsstelle flächendeckend, d.h. in der Nähe zentraler Haltestellen und in den Ortsteilen vorzuhalten.</p> <p>Die Verkaufsstellen erfüllen mindestens folgende Aufgabe: Grundangebot an Kundeninformationen, Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben / Verkauf von Medien. Anzustreben ist die Möglichkeit der elektronischen Fahrplanauskunft in den Verkaufsstellen.</p> <p>Die Öffnungszeiten der Verkaufsstellen sind Montag bis Freitag von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr, Samstag von 9.00 bis 14.00 Uhr. Die Öffnungszeiten können durch eine Mittagspause unterbrochen werden.</p> <p>Die Verkaufsstellen sind durch eine einheitliche Außenwerbung kenntlich zu machen.</p>
Info-Bus	<p>In allen Orten ohne Service-Center sind die entsprechenden Dienstleistungen durch eine mobile Beratung (Info-Bus) regelmäßig anzubieten.</p> <p>Der Info-Bus verkehrt nach einem festen, zuvor in der Presse und der Internet veröffentlichten Fahrplan.</p>
Bürgerbüros/-ämter	<p>Um den Bürgerinnen und Bürgern an ihrem Wohnort die Möglichkeit zur persönlichen ÖPNV-Information zu bieten, sollten die Bürgerbüros/-ämter der Städte und Gemeinden in die Lage versetzt werden, Beratungen in einfacheren Angelegenheiten durchzuführen. Hierzu sind sie mit dem Zugang zur elektronischen Fahrplanauskunft sowie Informationsmaterialien auszustatten. Ein Fahrscheinverkauf sollte ggfs. möglich sein. Die Betreuung (z.B. Schulung) dieses Beratungsangebotes der Bürgerbüros/-ämtern liegt in der Zuständigkeit der Service-Center der Verkehrsunternehmen.</p>

5.6.5.4 Information per Telefon und Internet

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

Für die zunehmend bedeutsameren bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (Anruf-Sammel-Taxi und Anruf-Linie-Fahrten) sind einheitliche Buchungsmöglichkeiten zu schaffen.

Qualitätsziel: Informationen zum gesamten Bus- und Bahnangebot im Kreis und den angrenzenden Regionen sind ganztägig in aktueller Form über Telefon oder Internet anzubieten.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Information per Telefon	<ul style="list-style-type: none"> • Für die telefonische Kundeninformation wird die landesweit 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 Fahrplanangebot und zum Tarif auch Informationen zu aktuellen Änderungen sowie kurzfristigen Betriebsstörungen gegeben werden kann. Auf Wunsch werden die Informationen auch per Post oder Fax zugesandt. • In der Zeit von werktags 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr und sonntags ganztägig ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufer Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot sowie - soweit möglich – Informationen zu aktuellen Änderungen erhalten. • Die bereitzustellende Kapazität hat sich an der tageszeitlich schwankenden Zahl der Anrufe auszurichten. Sicherzustellen ist, dass 80 % der Anrufer im ersten Versuch bedient werden. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.
Information per Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrplanauskunft per Internet (EFA bzw. HAFAS) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist auch eine Tarifauskunft für das Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe und angrenzende Räume anzubieten. • Informationen zu aktuellen Änderungen (z.B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) innerhalb von 24 Stunden in das System einzupflegen. • Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf den Homepages der Verkehrsunternehmen laufend aktuell darzustellen. Eine Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft ist anzustreben. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen. Für den Fahrscheinkauf (Zeitkarten) per Internet sind geeignete Lösungen zu finden. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen sind die Fahrpläne aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten. • Anzubieten sind weiterhin Infos zu Zuständigkeiten / Ansprechpartnern und ein Newsletter-mailverteiler. • Ein Gästebuch / Kundenforum ist anzubieten.

Qualitätsziel: Zur Buchung von Fahrten bedarfsgesteuerter Angebotsformen (wie AST und ALF) ist ganztägig eine Telefonhotline anzubieten.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Buchung per Telefon	<ul style="list-style-type: none">• Für die Buchung von Fahrten bedarfsgesteuerter Angebote (Anruf-Sammel-Taxi und Anruf-Linien-Fahrten) im Kreisgebiet ist eine einheitliche, aus dem Festnetz und dem Mobilfunknetz gleichermaßen erreichbare Telefonnummer vorzuhalten.• Die Erreichbarkeit der Hotline ist an allen Wochentagen ganztägig zu gewährleisten.• Für die verschiedenen Angebote ist eine einheitliche Buchungsfrist vorzusehen. Diese darf maximal eine Stunde betragen, eine Verkürzung auf einheitlich 30 Minuten ist anzustreben.• Die Möglichkeit zur Buchung per Internet sollte ebenfalls geschaffen werden - sobald dafür geeignete und bewährte technische Lösungen zur Verfügung stehen. Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

5.6.6 Marktforschung, Marketing und Werbung

5.6.6.1 Marktforschung

Qualitätsziele:	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsunternehmen kennen ihre Kundengruppen und deren sich wandelnde Wünsche und Bedürfnisse. So können Sie umgehend auf Veränderungen reagieren. • Die Verkehrsunternehmen kennen die Wünsche und Bedürfnisse von potentiellen Neukunden. Sie wissen so, auf welche Weise sie Neukunden für den ÖPNV gewinnen können. 	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Ermittlung der Kundenzufriedenheit durch <ul style="list-style-type: none"> - Kundenbefragungen - Kundenbarometer - Testkunden - Kundenforum - Fahrgastbeirat 	siehe Kapitel 5.6.7 Qualitätscontrolling siehe Kapitel 5.6.7 Qualitätscontrolling siehe Kapitel 5.6.7 Qualitätscontrolling siehe Kapitel 5.6.5.4 Information per Telefon / Internet Für die Einrichtung eines Fahrgastbeirates ist vom Märkischen Kreis in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ein Konzept zu erarbeiten. Der Fahrgastbeirat soll die Möglichkeit zum direkten Austausch zwischen Kunden / Fahrgast- / Fachverbänden und Verkehrsunternehmen / Aufgabenträgern bieten.
Ermittlung der Marktpotentiale durch <ul style="list-style-type: none"> - Haushaltsbefragungen - Auswertung statistischer Erhebungen - Auswertung raumstruktureller Daten 	Die Untersuchungen sind für konkrete Teilräume oder ÖPNV-Angebote differenziert durchzuführen. An die Erhebungen im Rahmen der Marktforschung sind grundsätzlich folgende Anforderungen zu stellen: <ul style="list-style-type: none"> - sie müssen repräsentativ sein - sie sind im regelmäßigen Turnus (mindestens alle 5 Jahre) durchzuführen - sie haben alle Kundengruppen zu erfassen - ihre Ergebnisse sind umsetzungsorientiert aufzubereiten und zu veröffentlichen

5.6.6.2 Marketing

Qualitätsziele: <ul style="list-style-type: none"> • Durch geeignete Maßnahme verbessern die Verkehrsunternehmen Bekanntheitsgrad und Image des öffentlichen Verkehrsangebotes • Das Marketing hat unternehmensübergreifend zu erfolgen und das ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis einheitlich darzustellen (Corporate Design) 	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Bekanntheitsgrad und Image	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. Zur Messung des Erfolgs der Marketingaktivitäten werden die unter 5.6.6.1 aufgeführten Verfahren eingesetzt.
Corporate Design / Einheitliche Darstellung	<p>Die verschiedenen Elemente des Öffentlichen Nahverkehrsangebotes werden gegenüber dem Kunden als Teile eines einheitlichen und in sich abgestimmten Systems vermarktet.</p> <p>Die Marketingaktivitäten dienen im Sinne eines modernen Dienstleistungsmarketings der kontinuierlichen Pflege der Marke und der zugehörigen Produktfamilie.</p>

5.6.6.3 Werbung

Qualitätsziele: <ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsunternehmen werben produkt- und zielgruppenorientiert für die ÖPNV-Angebotspalette im Kreisgebiet. Damit schaffen sie wirksame Anreize zur Nutzung des Verkehrsangebotes um so die Zahl der Kunden zu erhöhen. • Die Werbung hat unternehmensübergreifend abgestimmt zu erfolgen. 	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Werbung für das ÖPNV-Angebot (neue bzw. veränderte Fahrplan- / Tarif- / Serviceprodukte)	<p>Werbemaßnahmen haben eingebettet in ein Gesamtkonzept zu erfolgen.</p> <p>Ziele des Werbeauftritts sind im Vorfeld klar zu definieren, so dass eine Erfolgsmessung möglich wird.</p> <p>Zur Erfolgsmessung werden die unter 5.6.6.1 aufgeführten Verfahren eingesetzt.</p> <p>Die Gestaltung der Produktwerbung hat aktuell zu sein. Werbeaussagen müssen glaubwürdig den Produktnutzen herausstellen. Die Kundenansprache hat zielgruppengerecht zu erfolgen.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen haben mit Ihrer Werbung für das Grundangebot kontinuierlich beim Kunden präsent zu sein.</p> <p>Die Einführung neuer / veränderter Angebote wird jeweils durch Werbemaßnahme im angemessenen Umfang begleitet. Diese werden rechtzeitig vorher gestartet.</p>

5.6.7 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.

Besondere Bedeutung kommt diesem Sachverhalt vor dem Hintergrund des Urteils des EuGH vom 24.07.2003 („Altmark Trans“) zu. Danach hat nämlich der Kreis 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 soll in enger Abstimmung zwischen dem Kreis als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen aufgebaut werden.

Bausteine für das Qualitätscontrolling sind:

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

Die Verkehrsunternehmen führen häufig schon ein innerbetriebliches Controlling durch, um ihre eigenen Leistungs- und Qualitätsstandards zu erfassen. Sofern noch kein standardisiertes Verfahren vorliegt, ist dieses zu entwickeln. Die Dokumentation durch das Verkehrsunternehmen kann gleichzeitig als Leistungsnachweis genutzt werden.

Unter speziellen Qualitätsprüfungen wird der Einsatz von Qualitätstestern verstanden. Dies sind Stammkunden, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes für Fahrten im ÖPNV Qualitätsprotokolle erstellen, die anschließend ausgewertet werden. Hierdurch kann die Wahrnehmung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des Kunden dokumentiert werden.

Durch Kundenbefragungen können Kundenerwartungen erfasst werden. Dies kann beispielsweise durch Interviews mit Fahrgästen oder Fragebogenaktionen erfolgen.

Ein Schwerpunkt des Qualitätsmonitoring bildet das Beschwerdemanagement. Ein kundenorientiertes Beschwerdemanagement greift Kritik und Anregungen der Kunden auf und setzt sie in qualitätssichernde und qualitätsverbessernde Maßnahmen um.

Qualitätsziel: Die Einhaltung der Qualitätsziele und Qualitätsstandards des NVP ist zu überprüfen. Abweichungen sind zu dokumentieren.	
Qualitätskriterien:	Qualitätsstandards:
Nachweise der Verkehrsunternehmen	Das Verkehrsunternehmen führt Nachweise zur Mitarbeiterschulung, Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen. Diese sind für den Beschwerdefall vorzuhalten sowie auf Wunsch dem Aufgabenträger vorzulegen.
Auswertung betrieblicher Messdaten	Erhebungsergebnisse der Verkehrsunternehmen zur Leistungserbringung, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit sind in zu vereinbarenden Abständen dem Aufgabenträger mitzuteilen.
Spezielle Qualitätsprüfungen	Die Verkehrsunternehmen setzen regelmäßig Stammkunden als Qualitätstester ein, die Informationen über die Leistungs- und Servicequalität ermitteln. Die Ergebnisse sind dem Aufgabenträger mitzuteilen.
Kundenbefragungen	Um die Kundenerwartungen und die Kundenzufriedenheit zu ermitteln sind in regelmäßigen Abständen (einmal jährlich) Kundenbefragungen durchzuführen. Art und Umfang sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen, die Ergebnisse sind mitzuteilen.
Beschwerdemanagement	Beschwerden sind im Unternehmen zentral durch geschulte Mitarbeiter zu erfassen und auszuwerten. Nach Eingang einer Beschwerde erhält der Kunde spätestens nach 1 Woche einen Eingangsbescheid. Die endgültige Antwort wird innerhalb von 3 Wochen gegeben. Notwendige Konsequenzen aus Beschwerden sind umgehend zu ziehen. Der Aufgabenträger wird durch das Verkehrsunternehmen halbjährlich in geeigneter Weise über die einzelnen eingegangenen Beschwerden und den Stand ihrer Bearbeitung informiert.
Entschädigungssystem	Für nicht oder unzureichend erbrachte Leistungen, Qualitätsmängel und Schadensfälle ist bis Januar 2008 ein einheitliches, für den Kunden nachvollziehbares Entschädigungssystem aufzubauen und anzuwenden.

6. Umsetzung und Finanzierung

Umsetzung

Zentrales Element des Nahverkehrsplans sind die Qualitätsstandards (siehe Kapitel 5). Sie bilden die Basis für die Fortentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet.

Die Qualitätsstandards beschreiben das bereits heute Erreichte bzw. zeigen den Rahmen dessen auf, was für die nächsten Jahre geplant und auch machbar ist. Von daher ergeben sich aus diesen Qualitätsstandards für das kommunale Verkehrsunternehmen MVG keine ungeplanten Zusatzkosten. Für andere Verkehrsunternehmen ist dies im Einzelfall zu prüfen.

Mit den Qualitätsstandards wird dokumentiert, dass dem finanziellen Aufwand des Kreises für den ÖPNV eine konkret beschreibbare und prüfbare Leistung gegenübersteht. Das ÖPNV-Angebot besitzt somit konkrete Leistungsmerkmale. Diese sind auch deshalb notwendig, weil ÖPNV sich nur über Qualität am Mobilitätsmarkt behaupten kann.

Auf der Grundlage der Qualitätsstandards werden Anstöße, Ideen, Konzepte und Planungen der Kommunen, Verkehrsunternehmen und sonstigen Planungsträger aufgegriffen. Diese beziehen sich v.a. auf das Leistungsangebot im Linienverkehr.

Eine Überplanung des ÖPNV-Netzes ist z.Z. vorgesehen in den Bereichen

- Iserlohn / Hemer / Menden (Neukonzeption Stadt- und Regionalnetz, Umsetzung erfolgte bereits zum August 2006)
- Werdohl / Neuenrade (optimierte Verknüpfung Bus/Bus, Bus/Bahn, Umsetzung beabsichtigt zum Januar 2008)
- Lüdenscheid – Werdohl / Herscheid – Plettenberg (Regionalverkehr im Doppelkorridor mit Auswirkung auf den Stadtverkehr, Umsetzung beabsichtigt zum Januar 2008)
- Oberes Volmetal (Neukonzeption zum Zeitpunkt der Aufnahme des SPNV-Betriebs im Abschnitt Lüdenscheid – Marienheide)

Sollte bei den Planungen dieser und weiterer Bausteine deutlich werden, dass damit eine Erhöhung des finanziellen Aufwandes für den Kreis verbunden ist, ohne dass entsprechende Mehreinnahmen zu erwarten sind, so wird hierzu der Kreistag rechtzeitig gesondert beraten und beschließen.

Finanzierung

Der Märkische Kreis ist einerseits Aufgabenträger für den ÖPNV. Zugleich ist er über seine MKG - Märkische Kommunale Wirtschafts-GmbH Mehrheitsgesellschafter des kommunalen Verkehrsunternehmens MVG. Über die MKG deckt der Märkische Kreis die Verluste der MVG.

Mit dem Urteil des EuGH in der Rechtssache AltmarkTrans wurden Anforderungen an eine beihilferechtskonforme Finanzierung des ÖPNV formuliert. Den nach dem EuGH-Ausgleichsansatz¹

¹ Nach dem Urteil des EuGH vom 24.07.2003 müssen öffentliche Zuschüsse, sollen sie mit dem Beihilferecht vereinbar sein, folgenden Anforderungen genügen:

- „Erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden;
- zweitens sind die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden;
- drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken;
- viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgen soll, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.“

gestellten Anforderungen wurde die bisher vom Kreis praktizierte ÖPNV-Finanzierungsweise (= pauschaler Defizitausgleich) nicht mehr gerecht.

Daher wurde es notwendig, die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue Grundlage zu stellen.

Neben der Möglichkeit, Bus-Verkehrsleistungen durch Ausschreibungen zu vergeben, können die Aufgabenträger auch von der Option Gebrauch machen, Verkehrsunternehmen im Wege einer (marktorientierten) Direktvergabe mit der Leistungserbringung zu betrauen.

Werden die Anforderungen des EuGH-Urteils erfüllt, ist eine Betrauung von Verkehrsunternehmen aus beihilferechtlicher Sicht möglich. Auch die geltenden vergaberechtlichen Bedingungen lassen dies z.Z. zu.

Im Rahmen der Betrauung sind die vom Verkehrsunternehmen zu erbringenden (gemeinwirtschaftlichen) Leistungen sowie der dafür notwendige finanzielle Ausgleich durch den Kreis als Aufgabenträger festzuschreiben.

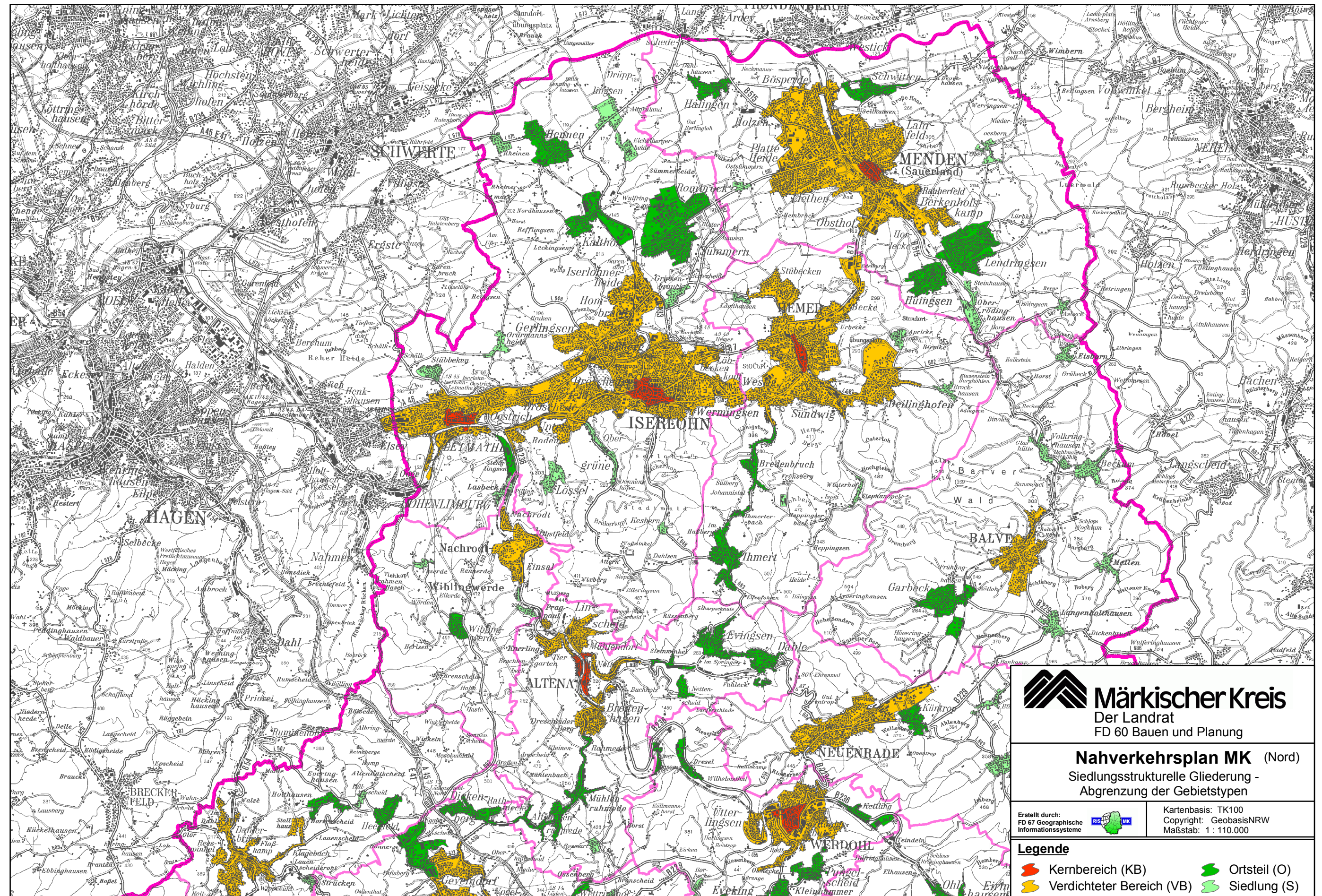
Mit der Festlegung der Qualitätsstandards für den ÖPNV im MK wird dafür eine wichtige Grundlage gelegt, denn die Qualitätsstandards sind ein wesentlicher Teil der Leistungsbeschreibung.

Mit Beschluss des Kreistags vom 14.12.2006 wurde die MVG mit der Erbringung von Verkehrsleistungen bis Ende 2011 betraut.

Offen ist z.Z., ob sich in Zukunft weitere rechtliche Anforderungen an die ÖPNV-Finanzierung - etwa aus dem Vergaberecht - stellen werden. Neben den Entwicklungen auf EU-Ebene könnten sich insbesondere aus Gerichtsentscheidungen noch Konsequenzen ergeben.

Sollte sich in den nächsten Jahren zeigen, dass ein Übergang in einen wettbewerblich organisierten ÖPNV aufgrund rechtlicher Vorgaben notwendig wird, soll dieser möglichst schrittweise erfolgen. Um den Prozess dann effizient steuern zu können, wäre ein Linienbündelungskonzept für das gesamte Linienverkehrsangebot im MK zu erarbeiten.

Generell ist darauf zu achten, dass die Handlungsfähigkeit des Märkischen Kreises bei der Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV unter den veränderten und sich weiter verändernden Rahmenbedingungen gewährleistet bleibt, der Kreis also in der Lage ist, die Entwicklungen im ÖPNV-Markt aktiv zu gestalten und nicht lediglich darauf reagieren zu müssen. Dies ist insbesondere deshalb wichtig, weil zwar eine Diskussion über die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung auf Bundes- und Landesebene stattfindet, verlässliche Aussagen zur mittelfristigen Finanzausstattung des öffentlichen Nahverkehrs sich daraus aber z.Z. nicht ableiten lassen.



 Märkischer Kreis Der Landrat FD 60 Bauen und Planung	
Nahverkehrsplan MK (Nord) Siedlungsstrukturelle Gliederung - Abgrenzung der Gebietstypen	
Erstellt durch: FD 67 Geographische Informationssysteme	Kartenbasis: TK100 Copyright: GeobasisNRW Maßstab: 1 : 110.000
Legende	
 Kernbereich (KB)	 Ortsteil (O)
 Verdichteter Bereich (VB)	 Siedlung (S)

