

Märkischer Kreis

Nahverkehrsplan 2026 (Entwurf)

Oktober 26

plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG

Impressum

Auftraggeber:

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

Bearbeitung durch:

plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Dr. Timo Barwisch, Christian Kühn

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

Stand: 23.10.26

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort des Landrates 7

2 Planaufstellung und Fortschreibungsprozess 9

2.1 Hintergrund und Zielsetzung des NVP 2026 9

2.2 Fortschreibungsverfahren 12

3 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben 14

3.1 Gesetzliche Grundlagen 14

3.1.1 EU-Verordnung (EG) 1370/2007 14

3.1.2 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) 15

3.1.3 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) 15

3.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 15

3.1.5 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) 15

3.1.6 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) 17

3.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte 17

3.2.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen 17

3.2.2 Regionalplan Arnsberg (Räumlicher Teilplan Märkischer Kreis – Kreis Olpe – Siegen-Wittgenstein) 18

3.2.3 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne 18

3.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ÖPNV-Bedarfsplan 19

3.2.5 Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis 21

3.2.6 Machbarkeitsstudie für die Einführung von alternativen Antriebstechnologien im straßengebundenen ÖPNV im Märkischen Kreis 22

3.2.7 Mobilitätsstrategie Südwestfalen 24

3.2.8 Integriertes Schnellbuskonzept für den Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe zur Vernetzung mit den SPNV-Zielnetzplanungen 2032+2040 25

3.2.9 NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen 26

3.2.10 Klimaschutzprogramm und Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Lüdenscheid 27

3.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger 28

3.4 Allgemeine Rahmenbedingungen 33

3.4.1 Folgen der A45-Sperrung und Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede ... 33
3.4.2 Megatrends ... 35
3.4.3 Demografie ... 36
3.4.4 Fachkräftemangel ... 37
3.4.5 Deutschland-Ticket ... 38
3.5 Bilanz der NVP 2016 und 2025 ... 39
3.6 Finanzierung und Betrauung im Märkischen Kreis ... 40
4 Bestandsaufnahme ... 42
4.1 Darstellung bedeutender Maßnahmen und Veränderungen im ÖPNV in der Laufzeit des NVP 2016 ... 42
4.2 Raumstruktur ... 42
4.2.1 Beschreibung der Raum- Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur ... 42
4.2.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung ... 45
4.2.3 Arbeitsplätze und Berufspendelnde ... 48
4.2.4 PKW-Bestand ... 48
4.2.5 Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr ... 49
4.2.6 Freizeit und Tourismus ... 49
4.2.7 Krankenhäuser und Kliniken ... 51
4.2.8 Verwaltungsstandorte ... 53
4.2.9 Seniorenheime ... 53
4.2.10 Einzelhandelsstandorte ... 53
4.2.11 Flüchtlingsunterkünfte ... 54
4.2.12 Zusammenfassung ... 56
4.3 ÖPNV-Angebotsstruktur ... 57
4.3.1 SPNV ... 58
4.3.2 Straßengebundener ÖPNV ... 59
4.4 Entwicklung des Leistungsangebots des straßengebundenen ÖPNVs 71
4.5 Fahrgastnachfrage im ÖPNV ... 73
4.6 Gemeldeter Fahrzeugbestand ... 74
4.6.1 Fahrzeugmerkmale ... 75
4.6.2 Umweltmerkmale der Fahrzeuge ... 77
4.6.3 Ausstattung mit rechnergestützten Betriebsleitsystemen und Echtzeitdaten-Bereitstellung ... 77
5 Anforderungsprofil ... 78

5.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Märkischen Kreis 78
5.1.1 Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV 79
5.1.2 ÖPNV-Nachfrage 80
5.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur 82
5.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit 82
5.1.5 Wirtschaftlichkeit und finanzielle Tragfähigkeit des ÖPNV 84
5.1.6 ÖPNV und Umwelt 86
5.1.7 ÖPNV-Organisation 87
5.1.8 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur 88
5.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen 89
5.1.10 Ableitung der zentralen Handlungsfelder 90
5.2 Raum- und Netztypologie 91
5.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Märkischen Kreises 91
5.2.2 Ableitung der Netzhierarchie 93
5.3 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis 95
5.3.1 Qualitätsstandards im Überblick 98
5.3.2 Verkehrstage und Verkehrszeiten 99
5.3.3 Standards der Erschließungsqualität des ÖPNV 100
5.3.4 Standards der Bedienungsqualität 102
5.3.5 Standards zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 105
5.3.6 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung 109
5.3.7 Anforderungen an bedarfsgesteuerte Bedienangebote 110
5.3.8 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit 113
5.3.9 Qualitätsanforderungen Haltestellen 114
5.3.10 Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge 125
5.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrpersonal 133
5.3.12 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement 134
5.3.13 Anforderungen an Informationen und Betrieb 135
5.3.14 Anforderungen an das Marketing 141
5.3.15 Anforderungen an das Qualitätscontrolling 141
5.3.16 Anforderungen an die Schülerbeförderung 142
5.3.17 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement 145

6 Bestandsbewertung 148
6.1 Abweichungen vom Anforderungsprofil 148
6.2 Bewertung der Bedienungsqualität 148
6.3 Bewertung der Erschließungsqualität 151
6.4 Bewertung der Verbindungsqualität 159
6.5 Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung 159
6.6 Bewertung Tarif und Ticketangebot 160
6.7 Bewertung Schulverkehr 160

7 Verkehrsprognose 160
7.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung 161
7.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes 162
7.3 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur 163
7.4 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens 164
7.5 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV 165
7.6 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung 166

8 Maßnahmenkonzeption 169
8.1 Maßnahmen für ein wirtschaftlich tragfähiges Grundnetz auf Basis der Mindeststandards 170
8.2 Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsmonitoring 179
8.3 Zielnetz 2030 183
8.4 Regionale Mobilität 196
8.5 Flexible Mobilität und bedarfsgesteuerte Bedienung 200
8.6 Effizienz, Qualität und Infrastruktur 205
8.6.1 Effizienz 205
8.6.2 Qualität 208
8.6.3 Infrastruktur 212

9 Linienbündelungskonzept 221
9.1 Festlegung der zu bündelnden Verkehre 222
9.1.1 Linienbündel „Nord“ 222
9.1.2 Linienbündel „Zentral“ - (MVG-Bündel) 223
9.1.3 Linienbündel „Ost“ 229
9.1.4 Linienbündel „West“ 230
9.1.5 Linienbündel „Nordwest“ 231

10 Finanzierung des ÖV im Märkischen Kreis 232

Abbildungsverzeichnis **236**

Tabellenverzeichnis **237**

Abkürzungsverzeichnis **239**

1 Vorwort des Landrates

Mobilität nach Maß – verlässlich, bedarfsgerecht und zukunftsfähig

Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensqualität. Sie ist Voraussetzung dafür, dass sich Menschen treffen, am gesellschaftlichen Leben teilhaben und Arbeitsplätze, Schulen, Ausbildungsstätten, medizinische Einrichtungen und Angebote des täglichen Lebens erreichen können. Gerade in einem Flächenkreis wie dem Märkischen Kreis mit seinen unterschiedlichen Siedlungsstrukturen, lebendigen Städten und ländlich geprägten Räumen kommt dem öffentlichen Personennahverkehr eine besondere Bedeutung zu.

Gleichzeitig stehen wir vor großen Herausforderungen: Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr haben sich in den vergangenen Jahren grundlegend verändert. Steigende Kosten und die begrenzten finanziellen Spielräume unserer Städte und Gemeinden verlangen von uns, bestehende Strukturen und Angebote kritisch zu überprüfen und den Einsatz öffentlicher Mittel noch stärker an ihrer Wirksamkeit auszurichten.

Als Märkischer Kreis stellen wir uns dieser Verantwortung. Unser Ziel ist es, einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr zu erhalten, der sich an den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientiert und zugleich langfristig finanzierbar bleibt.

„Mobilität nach Maß“ ist deshalb der zentrale Leitgedanke dieses Nahverkehrsplans.

Dahinter steht ein klares Verständnis: Nicht überall wird das gleiche Verkehrsangebot benötigt. Während auf nachfragestarken Verbindungen und in unseren größeren Städten ein attraktives und verlässliches Angebot sinnvoll ist, müssen wir in anderen Regionen genauer prüfen, welche Bedienungsformen den tatsächlichen Bedürfnissen am besten entsprechen. Klassische Linienverkehre, bedarfsgerechte Bedienungsangebote und flexible Mobilitätslösungen sollen dort eingesetzt werden, wo sie ihren jeweiligen Nutzen am besten entfalten können.

Dabei geht es ausdrücklich nicht darum, Mobilität allein unter Kostengesichtspunkten zu betrachten. Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil der Daseinsvorsorge. Er muss auch künftig eine verlässliche Verkehrsbedienung gewährleisten und insbesondere denjenigen Menschen Mobilität ermöglichen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind.

Es geht darum, die richtige Balance zu finden zwischen verkehrlichen Anforderungen und wirtschaftlichen Möglichkeiten, zwischen verlässlichen Mindeststandards und bedarfsgerechten Angeboten sowie zwischen dem berechtigten Mobilitätsanspruch der Menschen und der finanziellen Leistungsfähigkeit unserer kommunalen Gemeinschaft.

Mit diesem Nahverkehrsplan schaffen wir dafür einen verbindlichen Rahmen. Die festgelegten Mindeststandards sichern ein verlässliches Grundangebot.

Zugleich eröffnen sie die notwendige Flexibilität, Verkehrsleistungen entsprechend der tatsächlichen Nachfrage weiterzuentwickeln, betriebliche Abläufe zu optimieren und wirtschaftliche Potenziale verantwortungsvoll zu nutzen. Der Nahverkehrsplan ist damit nicht nur ein verkehrsplanerisches Instrument. Er bildet zugleich eine wichtige Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie für die anstehenden Verkehrsverträge. Er schafft Orientierung, Verlässlichkeit und Gestaltungsspielräume für die kommenden Jahre.

Die Weiterentwicklung unseres Nahverkehrs ist eine gemeinsame Aufgabe. Sie erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Märkischen Kreis, unseren Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen und allen weiteren Beteiligten. Vor allem aber braucht sie die Bereitschaft, gewachsene Strukturen zu hinterfragen und neue Lösungen zu ermöglichen.

Eine wichtige Grundlage hierfür bilden aktuelle Erkenntnisse über die tatsächliche Nutzung unserer Verkehrsangebote, insbesondere die Daten aus den automatischen Fahrgastzählsystemen. Sie helfen uns, die Verkehrsleistungen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und vorhandene wirtschaftliche Potenziale zu erschließen. In einem nächsten Schritt wollen wir auf Grundlage vertiefter Analysen der Mobilitätsbedürfnisse und geeigneter Mobilitätsdaten ein zukunftsfähiges Zielnetz für den Märkischen Kreis entwickeln.

So schaffen wir die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten öffentlichen Personennahverkehr, der einen Beitrag zur Mobilitätswende leistet, ohne die Finanzkraft unserer Städte und Gemeinden zu überfordern. Genau dafür steht „Mobilität nach Maß“.

Ralf Schwarzkopf
Landrat des Märkischen Kreises

2 Planaufstellung und Fortschreibungsprozess

2.1 Hintergrund und Zielsetzung des NVP 2026

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet die strategische und planerische Grundlage für die Sicherung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Märkischen Kreis. Er legt insbesondere die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes fest und schafft damit zugleich einen wesentlichen Rahmen für die Bestellung und Finanzierung der Verkehrsleistungen durch den Märkischen Kreis als Aufgabenträger.

Der Begriff Wirtschaftlichkeit wird in diesem NVP im Sinne des öffentlichen Haushaltsrechts verwendet und bedeutet, das bestmögliche Verhältnis zwischen dem beabsichtigten Zweck und den eingesetzten Mitteln zu erreichen.

Obwohl der NVP des Märkischen Kreis erst im Jahr 2025 fortgeschrieben wurde, ist bereits 2026 eine erneute Überprüfung und Anpassung erforderlich. Anlass hierfür sind wesentlich veränderte finanzielle und betriebliche Rahmenbedingungen. Die Haushalte des Märkischen Kreises sowie seiner Städte und Gemeinden sind erheblich belastet. Gleichzeitig ist der Zuschussbedarf für die Erbringung der Verkehrsleistungen durch die Märkische Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Wesentliche Ursachen hierfür sind unter anderem die allgemeine Preis- und Kostenentwicklung, höhere Personal-, Energie- und Sachkosten sowie zusätzliche Anforderungen an Fahrzeuge, Infrastruktur und Betriebsqualität. Hinzu kommen weitere Aspekte wie ein zunehmender Fachkräftemangel und die damit verbundenen betrieblichen Herausforderungen.

Unter diesen Rahmenbedingungen kann der bisherige Leistungsumfang des ÖPNV nicht unverändert fortgeschrieben werden. Vielmehr ist im Rahmen der gesetzlichen Aufgabenwahrnehmung des Märkischen Kreises als Aufgabenträger zu prüfen, welches Verkehrsangebot zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlich ist und zugleich dauerhaft finanziert sowie betrieblich zuverlässig erbracht werden kann. Hierzu sind die bestehenden und absehbaren Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung zunächst aus verkehrsplanerischer Sicht zu bewerten. Die daraus abgeleiteten Anforderungen an das Verkehrsangebot sind anschließend unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers, einer sparsamen und schonenden Verwendung öffentlicher Haushaltsmittel sowie der betrieblichen Umsetzbarkeit zu einem tragfähigen Gesamtkonzept zusammenzuführen. Die Fortschreibung verfolgt deshalb nicht primär das Ziel eines weiteren quantitativen Angebotsausbaus, sondern einer bedarfsgerechten, strukturellen und wirtschaftlichen Konsolidierung des bestehenden Verkehrsnetzes unter Wahrung einer ausreichenden Verkehrsbedienung.

Besondere Bedeutung hat dabei die anstehende erneute Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG). Der neue öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) soll im Juni 2028 wirksam werden. Der NVP schafft hierfür die strategische und verkehrsplanerische Grundlage. Er legt insbesondere die Anforderungen an eine ausreichende

Verkehrsbedienung sowie die hierfür maßgeblichen Mindeststandards fest. Diese bilden den Rahmen für die weitere Konkretisierung des künftig zu erbringenden Verkehrsangebotes. Die verbindliche Ausgestaltung der zu erbringenden Verkehrsleistungen erfolgt im Rahmen der Vorabbekanntmachung und des darauf aufbauenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Dabei sind geeignete Regelungen vorzusehen, die eine bedarfsgerechte und wirtschaftlich begründete Anpassung des Verkehrsangebotes auch während der Vertragslaufzeit ermöglichen. Ziel der Fortschreibung ist es, die Voraussetzungen für eine nachhaltige und ergebniswirksame Konsolidierung des Verkehrsangebotes zu schaffen. Hierzu wird eine Verringerung des Verkehrsleistungsvolumens um bis zu etwa 25 Prozent gegenüber dem zugrunde gelegten Ausgangsangebot als planerische Zielgröße untersucht. Diese Zielgröße stellt weder eine pauschale Kürzung sämtlicher Linien und Fahrten noch eine bereits verbindlich festgelegte Reduzierung des Verkehrsangebotes dar. Die erforderlichen Anpassungen sind vielmehr räumlich und zeitlich differenziert auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, der Fahrgastnachfrage, der betrieblichen Zusammenhänge sowie der wirtschaftlichen Auswirkungen zu entwickeln. Dabei sind insbesondere schwach nachgefragte Verkehrsleistungen, bestehende Parallelangebote, Taktüberlagerungen und weitere Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen. Maßgeblich für die wirtschaftliche Bewertung ist nicht allein die Verringerung der Fahrplankilometer, sondern die tatsächlich erreichbare Reduzierung des betrieblichen Aufwandes und des daraus resultierenden öffentlichen Finanzierungsbedarfs. Die Umsetzung der Maßnahmen hat unter Wahrung der im NVP festgelegten Mindeststandards für eine ausreichende Verkehrsbedienung zu erfolgen.

Die Überprüfung des Verkehrsangebotes erfolgt auf Grundlage einer umfassenden Datenanalyse. Berücksichtigt werden insbesondere:

- Fahrgastzahlen und linien- beziehungsweise fahrtenbezogene Auslastungen,
- zeitliche und räumliche Nachfragestrukturen,
- Parallelverkehre und sich überlagernde Linienangebote,
- durch Taktüberlagerungen entstehende Überangebote,
- schwach nachgefragte Fahrten und Bedienungszeiträume,
- Verknüpfungen mit dem Schienenpersonennahverkehr und anderen Buslinien,
- Anforderungen des Schüler-, Berufs- und Versorgungsverkehrs,
- demografische und strukturelle Nachfrageentwicklungen,
- betriebliche Zusammenhänge und Umlaufwirkungen sowie
- wirtschaftliche Kennzahlen und die Ergebniswirksamkeit möglicher Maßnahmen.

Aus der Gesamtbetrachtung werden Optimierungspotenziale abgeleitet und zu einem kreisweiten Angebotskonzept zusammengeführt. Dabei ist

sicherzustellen, dass Einsparungen nicht allein rechnerisch, sondern tatsächlich haushalts- und ergebniswirksam werden. Maßgeblich sind daher nicht nur die Reduzierung einzelner Fahrten oder Fahrplankilometer, sondern insbesondere die Auswirkungen auf Fahrzeug- und Personalbedarf, Umlaufplanung, Betriebszeiten und betriebliche Vorhaltekosten.

Mobilität nach Maß

Leitgedanke der Fortschreibung ist die „Mobilität nach Maß". Ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot bemisst sich nicht allein an der Zahl der eingesetzten Busse oder der angebotenen Fahrplankilometer. Entscheidend ist vielmehr, ob die Menschen im Märkischen Kreis ihre wesentlichen Ziele zuverlässig erreichen können – insbesondere Arbeits- und Ausbildungsplätze, Schulen, medizinische Einrichtungen, Einkaufs- und Versorgungsangebote, Behörden sowie Freizeitziele.

Während die vorausgegangenen NVP stärker durch eine angebotsorientierte Planung und den Ausbau des Verkehrsangebotes geprägt waren, rückt unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen eine konsequentere Nachfrageorientierung in den Mittelpunkt. Verkehrsleistungen sollen künftig noch stärker dort gebündelt werden, wo eine ausreichende und langfristig tragfähige Nachfrage besteht. Stark nachgefragte Hauptachsen, bedeutsame Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden sowie für den Schul- und Berufsverkehr unverzichtbare Angebote sollen möglichst stabil und verlässlich erhalten werden.

In schwächer nachgefragten Räumen und Zeiten ist dagegen zu prüfen, ob das bestehende Linienangebot angepasst, gebündelt oder durch flexiblere Bedienungsformen ergänzt beziehungsweise ersetzt werden kann.

Sicherung der Daseinsvorsorge

Die angestrebte Konsolidierung darf nicht dazu führen, dass einzelne Städte, Gemeinden oder Ortsteile von der öffentlichen Mobilität abgekoppelt werden oder erhebliche Beeinträchtigungen ihrer Erreichbarkeit hinnehmen müssen. Auch künftig ist eine angemessene Grundversorgung im gesamten Kreisgebiet sicherzustellen. Dabei sind insbesondere die Belange von Schülerinnen und Schülern, Berufspendelnden, älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen und Menschen ohne verfügbaren Pkw zu berücksichtigen.

Zwischen dem Einsparziel und dem gesetzlichen sowie politischen Auftrag zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung besteht ein Spannungsverhältnis, das im Rahmen der Fortschreibung transparent aufzulösen ist. Die Bewertung der vorgesehenen Maßnahmen erfolgt daher nicht ausschließlich nach wirtschaftlichen Kriterien. Ebenso einzubeziehen sind ihre verkehrlichen, räumlichen und sozialen Auswirkungen sowie die Möglichkeiten, entfallende oder reduzierte Leistungen durch andere Angebote angemessen aufzufangen.

Mit der Fortschreibung wird somit ein verlässlicher Rahmen für einen finanziell tragfähigen, betrieblich stabilen und nachfragegerechten ÖPNV geschaffen. Das daraus abgeleitete Leistungsvolumen soll Bestandteil der im Jahr 2027 zu

treffenden Beschlüsse zur Direktvergabe werden und ab Juni 2028 die Grundlage für die Leistungserbringung durch die MVG bilden. Ziel bleibt es, Mobilität im Märkischen Kreis auch unter deutlich schwierigeren Rahmenbedingungen dauerhaft zu sichern und die vorhandenen finanziellen Mittel dort einzusetzen, wo sie für die Bevölkerung den größten verkehrlichen und gesellschaftlichen Nutzen entfalten.

2.2 Fortschreibungsverfahren

Die Bearbeitung der Fortschreibung des NVP erfolgte federführend durch das vom Kreis beauftragte Planungsbüro plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung, in enger Abstimmung mit der Kreisverwaltung. Die Bearbeitung wurde im Juli 2026 begonnen und im Oktober 2026 fachlich, inhaltlich abgeschlossen.

Aufgrund der zeitnahen Fortschreibung des NVP und aufgrund des sehr kurzen Bearbeitungszeitfensters, wurde kein Beteiligungsverfahren wie zum NVP 2025 durchgeführt. Da die Ergebnisse der Beteiligung aus 2025 jedoch noch größtenteils aktuell sind, konnte auf diesen aufgebaut werden. Die Fortschreibung des NVP 2025 wurde seinerzeit durch Beteiligung verschiedener Planungspartnerinnen und -partner unterfüttert. Folgende Schritte wurden dabei durchgeführt:

- Städte und Gemeinden (2024 – 2025): Die Städte und Gemeinden des Märkischen Kreises wurden über eine schriftliche Befragung beteiligt. Die damit verbundenen Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturen und der Mitteilung relevanter Unterlagen, Informationen, Hinweise und Anregungen an den Gutachter.
- Verkehrsunternehmen (2025 – 2026): Während der Planerarbeitung fanden intensive Abstimmungsgespräche zwischen Kreis, MVG und dem Gutachter statt. Über eine schriftliche Befragung wurden bereits zu Beginn unter anderem Informationen zur Fahrzeugausstattung und Hinweise zu Problemen im Betriebsablauf dem Gutachter mitgeteilt. Auf Grundlage der Ergebnisse der automatischen Fahrgastzählsysteme (AFZS) konnten im weiteren Projektverlauf schwach nachgefragte Linien und Streckenabschnitte identifiziert werden.
- Beteiligung der Öffentlichkeit (2024): Die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte in der Phase der Bestandsanalyse. Über eine digitale Ideenkarte sowie einen online bereitgestellten Fragebogen bestand über eine Website im Zeitraum vom 21. Oktober bis 22. November 2024 die Möglichkeit Anregungen, Ideen, Wünsche und Kritikpunkte zum ÖPNV einzubringen.
- Politische Gremien (2025 – 2026): Entsprechend des Bearbeitungsstandes wurden die vorliegenden Ergebnisse im Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Struktur und Verkehr des Märkischen Kreises vorgestellt.
- Benachbarte Aufgabenträger (2024 – 2025): Zu Beginn der Fortschreibung wurden die benachbarten Aufgabenträger über eine schriftliche Befragung beteiligt.

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP 2026 für den Märkischen Kreis wurde das Anhörungsverfahren zwischen dem _____ und _____durchgeführt. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des NVP für den Märkischen Kreis mit der Bitte um Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst. Der Gutachter hat in Zusammenarbeit mit der Verwaltung einen Vorschlag zum Umgang mit den Stellungsnahmen erarbeitet.

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

3 Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

3.1 Gesetzliche Grundlagen

Der NVP bildet das strategische Planungs- und Steuerungsinstrument des Märkischen Kreises für die langfristige Entwicklung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. Er konkretisiert die verkehrsplanerischen Zielsetzungen des Aufgabenträgers und legt insbesondere die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung sowie die hierfür maßgeblichen Mindeststandards fest. Die vorliegende anlassbezogene Fortschreibung baut auf dem im Jahr 2025 beschlossenen NVP auf und berücksichtigt insbesondere die zwischenzeitlich veränderten finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen sowie die daraus resultierenden Anforderungen an eine bedarfsgerechte und wirtschaftlich tragfähige Ausgestaltung des Verkehrsangebotes. Den rechtlichen Rahmen hierfür bilden insbesondere die einschlägigen europäischen, bundesrechtlichen und landesrechtlichen Vorschriften. Diese bestimmen die Aufgaben und Zuständigkeiten des Aufgabenträgers sowie die wesentlichen Anforderungen an die Planung, Organisation, Finanzierung und Durchführung des ÖPNV.

Für die Nahverkehrsplanung des Märkischen Kreises gelten insbesondere folgende Grundlagen:

3.1.1 EU-Verordnung (EG) 1370/2007

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

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

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

Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die von einer Genehmigungsbehörde erteilt wird. Das PBefG bestimmt den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen. Die Vergabe öffentlicher

Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie ist damit beschränkt auf Sachverhalte, bei denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienung, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDA vorab bekannt gemacht hat, zurückbleiben. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.

3.1.2 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

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

3.1.3 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)

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

3.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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

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

3.1.5 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Die europäischen und bundesrechtlichen Vorgaben für den öffentlichen Personennahverkehr werden durch die landesrechtlichen Bestimmungen

konkretisiert. Maßgebliche Rechtsgrundlage in Nordrhein-Westfalen ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), das insbesondere die Zuständigkeiten der Aufgabenträger, die Anforderungen an die Nahverkehrsplanung sowie die Finanzierung des ÖPNV regelt.

Das ÖPNVG NRW bestimmt den öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Märkische Kreis ist als Aufgabenträger im Rahmen der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV verantwortlich. Hierzu gehört insbesondere die Gewährleistung einer angemessenen Verkehrsbedienung der Bevölkerung. Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat der Märkische Kreis zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen NVP aufzustellen. Gemäß § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW ist dieser in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Der NVP konkretisiert die öffentlichen Verkehrsinteressen und legt nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, dessen Finanzierung sowie die Investitionsplanung fest. Hierzu gehören insbesondere die für eine angemessene Verkehrsbedienung erforderlichen Mindestanforderungen an Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten einschließlich der Anschlusssicherung. Darüber hinaus sind die gesetzlichen Anforderungen an die Qualifikation und Entlohnung des eingesetzten Personals sowie an die Ausstattungsstandards der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Der NVP bildet damit die strategische und verkehrsplanerische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV. Er dient zugleich der politischen Willensbildung sowie der Konkretisierung der Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung, die insbesondere im Zusammenhang mit der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge von Bedeutung sind. Die Genehmigung von Linienverkehren richtet sich nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Dabei sind die Festlegungen des Nahverkehrsplans im Rahmen der gesetzlichen Voraussetzungen zu berücksichtigen. Zuständige Genehmigungsbehörde für den Märkischen Kreis ist die Bezirksregierung Arnsberg.

Das ÖPNVG NRW wurde zuletzt durch das Zehnte Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 12. Mai 2026 umfassend novelliert. Die Neuregelungen sind überwiegend am 22. Mai 2026 in Kraft getreten; weitere Bestimmungen gelten seit dem 1. Januar 2026 beziehungsweise treten am 1. Januar 2027 in Kraft. Die Novelle betrifft insbesondere die Organisation und Finanzierung des SPNV, die Einführung eines SPNV-Grundangebotes, die Anforderungen an die Nahverkehrsplanung sowie die dauerhafte gesetzliche Verankerung des Deutschlandtickets. Bereits mit der vorangegangenen Änderung vom 5. Dezember 2023 waren erste Anpassungen an die Einführung des Deutschlandtickets vorgenommen worden.

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

Neben dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bilden das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) sowie das Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW) wesentliche rechtliche Grundlagen für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Barrierefreiheit umfasst dabei nicht ausschließlich die Zugänglichkeit für Menschen mit Gehbehinderungen oder Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Vielmehr sind auch die Belange von Menschen mit sensorischen oder anderen mobilitätsbezogenen Einschränkungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere den Zugang zu Fahrzeugen und Haltestellen, die Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur sowie die Bereitstellung verständlicher und zugänglicher Fahrgastinformationen. Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere die Anforderungen des § 8 Abs. 3 PBefG maßgeblich. Der NVP hat die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen und gegebenenfalls vorgesehenen Ausnahmen sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben darzustellen und zu begründen.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit erfolgt im Rahmen der jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten. Dabei sind insbesondere die Aufgaben des Aufgabenträgers, der Verkehrsunternehmen sowie der für die Haltestellen und Verkehrsinfrastruktur zuständigen Stellen zu unterscheiden. Die im NVP vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit sind unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen, der bestehenden Infrastruktur, der jeweiligen Zuständigkeiten sowie der technischen, betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu entwickeln und zu priorisieren. Gesetzlich verbindliche Anforderungen bleiben hiervon unberührt.

3.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte

3.2.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

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

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

Die zentralörtliche Gliederung weist den Städten Altena, Hemer, Iserlohn, Lüdenscheid, Meinerzhagen, Menden, Plettenberg und Werdohl die Funktion

[1] Quelle: Landesplanung NRW, www.landesplanung.nrw.de, Zugriff 27.08.2026

eines Mittelzentrums zu. Die übrigen Städte des Kreises sollen die Funktion eines Grundzentrums wahrnehmen.

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

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

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

- Das raumordnerisch bedeutsame Schienennetz ist zu sichern und nach dem Bedarfsplan des Bundes zu ergänzen. Die Erschließung des Schienenpersonenverkehrs ist durch darauf abgestimmte öffentliche Verkehrsmittel zu ergänzen.
- Die Ruhr-Sieg Strecke soll wegen ihrer Bedeutung für die Region ausgebaut werden. Die vorgesehene Bedarfsplanmaßnahme des Bundesverkehrswegeplans soll dabei zeitnah erfolgen.
- Die Reaktivierung von Haltepunkten sowie neue Haltepunkte sollen die Infrastruktur erweitern. Insbesondere die im NVP Westfalen-Lippe genannten Haltepunkte sollen entwickelt werden: Balve-Schulzentrum, Kreuztal-Buschhütten, Kreuztal-Mitte, Siegen-Kaan, Wilnsdorf-Niederdielfen, Bad Laasphe-Kurpark
- Dazu sind folgende Grundsätze festgelegt:
  - Haltepunkte sollen ausgestaltet werden, um Umstiege zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Auch neue Mobilitätsformen sollen dabei berücksichtigt werden.
  - Ein tragfähiges ÖPNV-Netz soll konzipiert werden. Dabei sollen insbesondere alternative Bedienungsformen berücksichtigt werden.

3.2.3 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

Unter kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) sind Rahmenpläne[2] 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

[2] Diese entwickeln keine verbindliche Vorgabe für den NVP, sondern sind als informelle Planung anzusehen.

- Problempunkte zu ermitteln und
- Lösungsansätze zu erarbeiten.

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

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

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

3.2.4 ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan/ÖPNV-Bedarfsplan

Die landesweite Planung und Finanzierung bedeutsamer Infrastrukturmaßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt in Nordrhein-Westfalen insbesondere auf Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans und des darauf aufbauenden ÖPNV Infrastrukturfinanzierungsplans gemäß § 7 ÖPNVG NRW. Der ÖPNV-Bedarfsplan bildet die Grundlage für die langfristige Planung des Neu- und Ausbaus bedeutsamer ÖPNV Infrastruktur. Nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW umfasst er grundsätzlich die gesetzlich bestimmten Infrastrukturmaßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro. Gesetzlich vorgesehene Ausnahmen bleiben hiervon unberührt. Auf Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Dieser umfasst gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW Maßnahmen

mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 10 Millionen Euro, die vom Land nach § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW gefördert werden sollen. Die landesseitigen Planungen bilden einen wesentlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und sind bei der Nahverkehrsplanung des Märkischen Kreises entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung zu berücksichtigen. Dabei sind insbesondere die Schnittstellen zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem Schienenpersonennahverkehr von Bedeutung. Hierzu zählen die Erreichbarkeit und Verknüpfung wichtiger Verkehrsstationen sowie die Abstimmung der Verkehrsangebote. Die Aufnahme einzelner Maßnahmen in die landesseitigen Planungs- und Finanzierungsinstrumente begründet für sich genommen keine unmittelbare Verpflichtung des Märkischen Kreises zu deren Finanzierung oder Umsetzung. Maßgeblich bleiben die jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten, Finanzierungsregelungen und gesonderten Entscheidungen der zuständigen Stellen.

Bestandteile des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind:

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

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

Für das Gebiet des Märkischen Kreises sind im Zusammenhang mit der landesseitigen ÖPNV-Infrastrukturplanung verschiedene Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur von Bedeutung. Zu den im bisherigen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan aufgeführten Vorhaben zählen insbesondere der Ausbau der Station Meinerzhagen sowie Maßnahmen an den Bahnhöfen Menden, Altena und Letmathe. Die jeweiligen Maßnahmen befinden sich nach den bislang vorliegenden Angaben in unterschiedlichen Umsetzungsstadien beziehungsweise sind bereits abgeschlossen. Der konkrete Sachstand ist im Zuge der abschließenden Bearbeitung des NVP zu aktualisieren. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen weitere Infrastrukturmaßnahmen mit Bezug zum Märkischen Kreis angemeldet. Hierzu zählen insbesondere:

- der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstationen Kalthof, Bösperde, Menden Süd, Lendringsen, Binolen, Volkringhausen, Sanssouci, Garbeck und Küntrop,
- die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes Balve-Schulzentrum,
- die Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn,
- die Schaffung zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten zur Ermöglichung eines 30-Minuten-Taktes auf der Strecke Brügge – Hagen, signaltechnische Maßnahmen am Bahnhof Kalthof, zusätzliche Weichenverbindungen am Bahnhof Iserlohn
- sowie die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Menden und Hemer.

Bei diesen Vorhaben handelt es sich um angemeldete beziehungsweise in unterschiedlichen Planungsstadien befindliche Infrastrukturmaßnahmen. Aus ihrer Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan lässt sich weder eine verbindliche Umsetzungsentscheidung noch eine gesicherte Finanzierung oder ein konkreter Realisierungszeitpunkt ableiten.

Die genannten Vorhaben sind für die langfristige Entwicklung und Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs im Märkischen Kreis von Bedeutung. Ihre möglichen Auswirkungen auf das straßengebundene Verkehrsangebot sind im Rahmen der weiteren Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen, soweit entsprechende Planungs- und Umsetzungsentscheidungen vorliegen.

Die Verantwortung für Planung, Finanzierung und Realisierung der Schieneninfrastruktur richtet sich nach den jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten und gesonderten Finanzierungsentscheidungen. Durch die Darstellung der Vorhaben im NVP werden keine eigenständigen Finanzierungs- oder Umsetzungsverpflichtungen des Märkischen Kreises begründet.

3.2.5 Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis

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

Der Masterplan Radverkehrsnetz bildet eine eigenständige fachliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs im Märkischen Kreis. Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere die Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr von Bedeutung. Hierzu zählen vor allem die Erreichbarkeit wichtiger Haltestellen und NVP 2026 · Arbeitsfassung – Änderungsvorschläge und Bearbeitungshinweise Verkehrsstationen,

die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel sowie die Verbesserung der Voraussetzungen für intermodale Wegeketten.

Die Zielsetzungen und Maßnahmen des Masterplans Radverkehrsnetz werden bei der Weiterentwicklung des ÖPNV entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung berücksichtigt. Eine unmittelbare Übernahme sämtlicher Maßnahmen in das Maßnahmenprogramm des NVP ist damit nicht verbunden.

Die Planung, Finanzierung und Umsetzung konkreter Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur richten sich nach den jeweiligen Zuständigkeiten und gesonderten Entscheidungen der verantwortlichen Stellen. Durch die Berücksichtigung des Masterplans im NVP werden keine zusätzlichen verbindlichen Investitions- oder Finanzierungsverpflichtungen des Märkischen Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger begründet.

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

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

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

3.2.6 Machbarkeitsstudie für die Einführung von alternativen Antriebstechnologien im straßengebundenen ÖPNV im Märkischen Kreis

Vor dem Hintergrund der Clean Vehicles Directive[3] beauftragte der Märkische Kreis eine Machbarkeitsstudie für die Einführung von alternativen Antriebstechnologien im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Die Ergebnisse der Studie wurden im Juli 2021 vorgestellt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben ist im Märkischen Kreis gut möglich.

[3] siehe Kapitel 2.1

- Batterieelektrische Busse nach Depotladungskonzept sind als Vorzugstechnologie mit wirtschaftlichen und betrieblichen Vorteilen sowie kurzfristiger Einführung zu betrachten
- Brennstoffzellentechnologie ist sekundär zu betrachten.
- Durch die E-Bus-Anschaffung entstehen zusätzliche Finanzierungsbedarfe, die in Teilen durch Bundes- und Landesförderungen gedeckt werden können.

Anmerkung: Nach der Bundestagswahl 2025 haben sich die förderpolitischen Rahmenbedingungen für die Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe teilweise konkretisiert. Förderprogramme von Bund und Land bestehen weiterhin; die verfügbaren Mittel, Förderquoten und Fördergegenstände stehen jedoch nicht mehr in der bisherigen Breite und Verlässlichkeit zur Verfügung. So werden im Bundesförderaufruf 2026 – abhängig vom bisherigen Elektrifizierungsgrad des Unternehmens – nur noch bis zu 70 beziehungsweise 55 Prozent der förderfähigen Investitionsmehrkosten eines emissionsfreien Busses übernommen. Zudem werden die Mittel wettbewerblich vergeben und je Antragsteller begrenzt.

Auch die Fördermöglichkeiten des Landes Nordrhein-Westfalen konzentrieren sich zunehmend auf ausgewählte Infrastrukturmaßnahmen und unterliegen begrenzten Förderquoten, Höchstbeträgen und haushaltsabhängigen Programmaufrufen. Für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger steigen damit der erforderliche Eigenmittelanteil sowie die finanziellen und zeitlichen Risiken der Fahrzeug- und Infrastrukturplanung. Eine beschleunigte Flottenumstellung bleibt daher grundsätzlich erforderlich, kann jedoch nur schrittweise und auf Grundlage einer langfristig gesicherten Finanzierung sowie tragfähiger betrieblicher Einsatzkonzepte erfolgen. Für den Märkischen Kreis und die MVG ergibt sich daraus die Notwendigkeit, die weitere Umstellung mit der regulären Fahrzeugerneuerung, den gesetzlichen Beschaffungsvorgaben und den jeweils verfügbaren Förderprogrammen abzustimmen.

Umsetzungskonzept zur Dekarbonisierung des Bus-ÖPNV im Märkischen Kreis

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

- CVD-Vorgaben verlangen 20 E-Solobusse bis zum Jahr 2025
- nahezu parallele Umstellung der Solobusflotten in Lüdenscheid und Iserlohn als strategischer Ansatz

Im Jahr 2024 schrieb die MVG insgesamt 25 E-Busse aus. 20 davon werden ab 2025 eingesetzt, fünf weitere werden in der zweiten Jahreshälfte des Jahrs 2026 in Betrieb genommen. Aufbauend auf den Aussagen zum durchschnittlichen Fahrzeugalter und des maximal zulässigen Fahrzeugalters gemäß NVP 2025 und in Korrespondenz zum Vorgänger-NVP, werden wegen dieser Neuregelung die zukünftigen Neubeschaffungen bei der MVG mit einem zeitlichen

Versatz im Rahmen der Flottenmodernisierung erfolgen. Auftragnehmerleistungen fallen erst mit Wechsel in den neuen öDA unter die CVD-Vorgaben. Zusatzaufwände durch den Einsatz von batterieelektrischen Bussen bei Auftragnehmern werden nach aktuellem Vorhaben über geeignete Vergütungsstrukturen abgebildet.

3.2.7 Mobilitätsstrategie Südwestfalen

Im Rahmen des Strukturprogramms REGIONALE 2025 des Landes Nordrhein-Westfalen wurde im Themenfeld Mobilität eine Mobilitätsstrategie für die Region Südwestfalen entwickelt. Ziel ist es, vernetzte, intuitiv nutzbare, nachhaltige und vor allem verlässliche Mobilitätsangebote für die Region zu entwickeln, die zukünftig gemeinsam ein resilientes Verkehrssystem für die Menschen und Unternehmen in der Region garantieren. Insbesondere die nachhaltige Verbesserung von Erreichbarkeiten und die Sicherung der Daseinsvorsorge im zum Großteil ländlich geprägten Südwestfalen spielt dabei eine wesentliche Rolle.

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

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

Die REGIONALE 2025 Südwestfalen wurde im Zeitraum von 2018 bis 2026 durchgeführt und ist inzwischen abgeschlossen. Insgesamt erhielten 56 Projekte den dritten Stern und damit die Freigabe zur Förderung und Umsetzung. Zahlreiche Vorhaben werden über den formalen Abschluss der REGIONALE hinaus fortgeführt beziehungsweise realisiert.

Ein wesentliches Ergebnis im Themenfeld Mobilität ist die gemeinsam mit den fünf südwestfälischen Kreisen und weiteren regionalen Akteuren erarbeitete Mobilitätsstrategie Südwestfalen. Sie bildet einen regionalen Orientierungsrahmen für eine alltagstaugliche, vernetzte und nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum. Im Zuge der REGIONALE entstanden konkrete Projekte und Erprobungsansätze, die unter anderem On-Demand-Verkehre und den Alltagsradverkehr stärken, die Voraussetzungen für automatisierte Verkehre verbessern sowie die Erreichbarkeit von Ortsmitten, Gewerbegebieten und touristischen Zielen weiterentwickeln. Beispiele sind der Mobilitäts-Hub im Gewerbegebiet Hämmer in Menden und das Forschungsprojekt „DEmandäR“ zum automatisierten Fahren im ländlichen Raum.

Die mit der REGIONALE angestoßene strategische Zusammenarbeit endet nicht mit dem Strukturprogramm. Die Südwestfalen Agentur koordiniert die Mobilitätsstrategie weiterhin als gemeinsame Arbeitsgrundlage für die Region. Perspektivisch sollen die aufgebauten Netzwerke weiter genutzt, die Strategie

fortgeschrieben und die entwickelten Ansätze verstärkt durch die Kreise, Städte, Gemeinden und Verkehrsakteure umgesetzt werden.

Die sechs in der Mobilitätsstrategie formulierten Zielqualitäten behalten dabei ihre Funktion als regionaler Orientierungsrahmen:

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

Die Mobilitätsstrategie Südwestfalen bildet einen übergeordneten regionalen Orientierungsrahmen für die langfristige Weiterentwicklung der Mobilität. Ihre Zielsetzungen werden bei der Nahverkehrsplanung des Märkischen Kreises insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Erreichbarkeit, der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel sowie der Entwicklung bedarfsgerechter und wirtschaftlich tragfähiger Mobilitätsangebote berücksichtigt.

Die konkrete Ausgestaltung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt jedoch auf Grundlage der gesetzlichen Aufgabenstellung des Märkischen Kreises als Aufgabenträger, der im NVP festgelegten Mindeststandards sowie der verkehrsplanerischen, betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Aus den übergeordneten Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie Südwestfalen ergeben sich keine unmittelbaren zusätzlichen Verpflichtungen zur Ausweitung des Verkehrsangebotes oder zur Finanzierung bestimmter Maßnahmen. Die Umsetzung konkreter Vorhaben setzt die hierfür erforderlichen fachlichen Bewertungen und Entscheidungen der jeweils zuständigen Stellen voraus.

Die Zielsetzungen der regionalen Mobilitätsstrategie sind darüber hinaus bei der Entwicklung und Fortschreibung einer eigenständigen Mobilitätsstrategie des Märkischen Kreises entsprechend ihrer fachlichen Bedeutung zu berücksichtigen. Deren konkrete Inhalte und Maßnahmen bleiben den hierfür vorgesehenen politischen Entscheidungsverfahren vorbehalten.

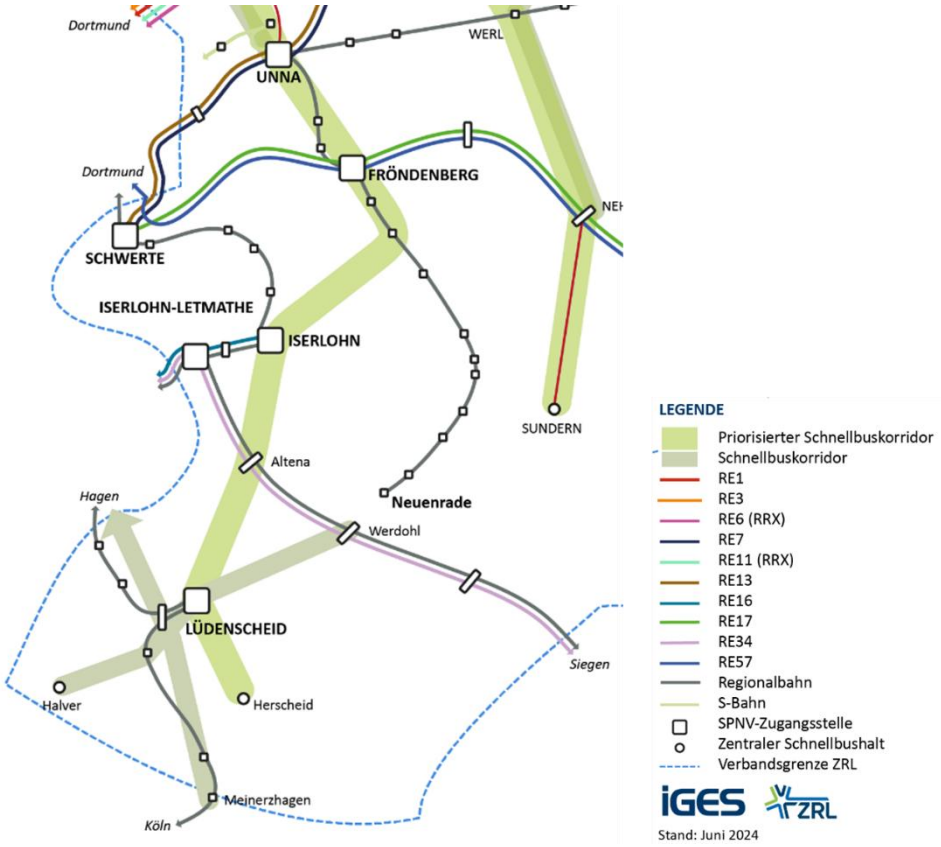
3.2.8 Integriertes Schnellbuskonzept für den Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe zur Vernetzung mit den SPNV-Zielnetzplanungen 2032+2040

Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) hat im Jahr 2020 eine landesweite Schnellbusförderung initiiert. Auf dieser Grundlage vergibt der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), einer der drei Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Fördergelder zum Ausbau von Schnellbuslinien an seine Verbandsmitglieder. Der Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL), als einer der Mitgliedzweckverbände des NWL, leitet mögliche

Fördergelder an seine Verbandsmitglieder (die Kreise Soest und Unna, den Märkischen Kreis, den Hochsauerlandkreis sowie die Stadt Hamm) weiter.

Ziel ist eine bessere Vernetzung im ÖPNV durch die Anbindung von Orten ohne Zugang zur Schiene bzw. die Schließung nachfragerelevanter Lücken im SPNV per Bus. Das von NWL und ZRL erarbeitete integrierte Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe soll zur Erreichung dieses Ziels beitragen und den damit verbundenen Einsatz möglicher Fördermittel steuern. Innerhalb des Konzeptes werden für den Märkischen Kreis priorisierte sowie normale Schnellbuskorridore vorgeschlagen.

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



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

Das Integrierte Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe stellt einen strategischen Bedarfsplan dar, um schienenferne Räume qualifiziert an die Hauptachsen des SPNV anzubinden. Die verkehrlichen Ziele und vorgeschlagenen Linienkorridoren und die darin definierten Maßnahmen dienen als Grundlage für die langfristige Raum-, Siedlungs- und Infrastrukturplanung im Kreisgebiet und über seine Grenzen hinaus.

3.2.9 NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen

Die zunehmende Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette stellt neue Anforderungen an die Verknüpfung der Mobilitätsangebote. Mobilstationen können hierzu einen Beitrag leisten, indem sie den

Umstieg zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Radverkehr und weiteren Mobilitätsangeboten erleichtern.

Das NWL-weite Mobilstationskonzept verfolgt das Ziel, geeignete Verknüpfungspunkte innerhalb des Verbandsgebietes zu identifizieren und deren Weiterentwicklung auf Grundlage einheitlicher fachlicher Kriterien zu unterstützen. Hierzu wurden potenzielle Standorte insbesondere hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung, ihrer bestehenden Ausstattung sowie ihrer Entwicklungsmöglichkeiten bewertet und priorisiert.

Das Konzept enthält Empfehlungen zur Ausstattung von Mobilstationen. Hierzu zählen unter anderem die barrierefreie Erreichbarkeit und Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote, Fahrradabstellanlagen sowie gegebenenfalls weitere Service- und Mobilitätsangebote. Umfang und Ausgestaltung der Ausstattung richten sich nach der jeweiligen Funktion des Standortes und den maßgeblichen fachlichen Anforderungen.

Die im NWL-weiten Mobilstationskonzept identifizierten Standorte und Ausstattungsmerkmale stellen fachliche Entwicklungsperspektiven dar. Ihre Aufnahme in das Konzept begründet keine unmittelbare Verpflichtung des Märkischen Kreises zur Errichtung, Ausstattung oder Finanzierung entsprechender Anlagen.

Die konkrete Umsetzung einzelner Maßnahmen setzt eine gesonderte Bewertung des verkehrlichen Bedarfs, die Klärung der jeweiligen Zuständigkeiten sowie die Sicherstellung der erforderlichen Investitions- und Betriebskostenfinanzierung voraus. Bestehende gesetzliche Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit, bleiben hiervon unberührt.

3.2.10 Klimaschutzprogramm und Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Lüdenscheid

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

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

Die in der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Lüdenscheid formulierten Zielsetzungen und Maßnahmenvorschläge werden im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Märkischen Kreises entsprechend ihrer fachlichen Bedeutung berücksichtigt. Sie stellen kommunale Entwicklungsziele dar, aus denen sich jedoch keine unmittelbaren verbindlichen Anforderungen an Umfang und Ausgestaltung des kreisweiten ÖPNV-Angebotes ergeben.

Die konkrete Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt auf Grundlage der gesetzlichen Aufgabenstellung des Märkischen Kreises als Aufgabenträger, der im NVP festgelegten Mindeststandards sowie der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse und der betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Dies gilt insbesondere für den in der Nachhaltigkeitsstrategie vorgeschlagenen innerstädtischen „City-E-Shuttle“. Eine mögliche Umsetzung eines solchen Angebotes setzt eine gesonderte verkehrsplanerische Prüfung voraus. Hierbei sind insbesondere die bestehende Verkehrserschließung, die zu erwartende Nachfrage, mögliche Überschneidungen mit vorhandenen Linienverkehren sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen zu berücksichtigen.

Die Aufnahme der kommunalen Maßnahmenvorschläge in die Darstellung der relevanten Rahmenpläne und Konzepte begründet keine eigenständige Verpflichtung des Märkischen Kreises zur Einrichtung zusätzlicher Verkehrsleistungen oder zur Finanzierung entsprechender Maßnahmen. Über eine mögliche Umsetzung wird im Rahmen der jeweils zuständigen Entscheidungsverfahren gesondert entschieden.

3.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

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

Im Einzelnen sind dies:

- Kreis Unna (2024)
- Kreis Soest (2025)
- Hochsauerlandkreis (2019)
- Ennepe-Ruhr-Kreis (2016, befindet sich aktuell in der Fortschreibung)
- Kreis Olpe (2025)
- Oberbergischer Kreis (2017)
- Stadt Hagen (2020)

Hinzu kommt der übergeordnete NVP Westfalen-Lippe für den SPNV im NWL (2011, befindet sich aktuell in Neuaufstellung). Ergänzt wird dieser durch weitere Planungen auf der Schiene, die z. B. in Form der Zielnetze 2032 und 2040 konkretisiert wurden. Das Zielnetz SPNV 2032 umfasst den nicht kommunalen Nahverkehr auf der Schiene (Regional Express (inkl. Rhein Ruhr Express),

Regional Bahn und S-Bahn). Das Zielnetz wird vom Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen zusammen mit dem Deutsche Bahn Netz und den ÖPNV-Aufgabenträgern für den nicht kommunalen Schienenverkehr entwickelt. Dies ist für den Märkischen Kreis der NWL.

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

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

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

NVP	Linie	Maßnahme	Status
Kreis Unna (2024)	SPNV	-	Verweis auf NWL
	X7	Neue Schnellbus-Linie, X-Bus-Prinzip mit Option zur späteren Weiterführung über Menden nach Iserlohn	Maßnahme steht unter Finanzierungsvorbehalt. Realisierung z. B. durch Landesmittel (Schnellbusförderung) möglich
	18, R30, T30, 130	Linienbündelung	Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch MK erfolgt
	5, 23, 27, 132	keine	-
Kreis Soest (2025)	514/R44	Einbindung in Linienbündel West Verdichtung des Angebots auf der Linie R44 an Sonn- und Feiertagen auf einen T120 sowie Verknüpfung der Linie R44 in Wickede (Ruhr) mit der Linie R42, wodurch sich entweder eine neue Direktverbindung zwischen Menden	Umgesetzt Umsetzung für Mai 2026 geplant

NVP	Linie	Maßnahme	Status
		und Werl oder eine Umsteigeverbindung mit geringer Umsteigezeit ergibt	
Ennepe-Ruhr-Kreis (2016)	84	Umwandlung in Schnellbus-Linie	umgesetzt, aber mehr Halte als vorgesehen
	RB52	Angebotsausweitung	nicht umgesetzt
Kreis Olpe (2025)	R52 / A552	Neues Linienangebot mit Flexbus/ 301, Überführung der schulrelevanten Fahrten in A-Linie	noch nicht umgesetzt
	R61	Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	umgesetzt
	R80	Integration Schulfahrten bis Plettenberg	umgesetzt
	70	Erschließung und Anbindung von Ortsteil Bamenohl und Finnentrop Ortskern an Verkehre Richtung Lennestadt-Altenhundem und Plettenberg	Über L531 umgesetzt
		Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	Mittlerweile als Regelverkehr zu allen Verkehrszeiten umgesetzt
		Erhalt des Status Quo. Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus bzw. ALF).	
	72	keine	-
	96	keine	-
Oberbergischer Kreis (2017)	RB25	Reaktivierung	Umgesetzt, aber kein regulärer Betrieb

NVP	Linie	Maßnahme	Status
	134, 320, 336	keine	-
Hochsauer-landkreis (2019)	336	keine	-
Stadt Hagen (2020)	1, 5, 9, 57, 537, 538, 539	keine	-
NWL	Der NVP des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wird derzeit unter dem Titel „Vernetzte Mobilität 2025+“ fortgeschrieben. Der aktuelle Entwurf besteht aus den Bausteinen Gestaltungsrahmen, Bestandsanalyse, strategische Ausrichtung und Handlungskonzept. Neben der Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs behandelt er insbesondere die Betriebsqualität, die Infrastruktur- und Stationsentwicklung, Reaktivierungsvorhaben, die Dekarbonisierung sowie die Verknüpfung des SPNV mit Busverkehren und weiteren Mobilitätsangeboten. Die abschließende Beschlussfassung ist nach Beendigung des formalen Beteiligungsverfahrens für 2026 vorgesehen (Stand 10/26). Bis dahin sind die Aussagen des Planentwurfs als fortgeschrittener, aber noch nicht endgültig beschlossener Planungsstand einzuordnen. Der Plan greift die landesweiten Zielnetze NRW 2032 und 2040 auf und konkretisiert sie durch teilräumliche sowie korridorbezogene Handlungskonzepte. Grundlage ist weiterhin die fahrplanbasierte Infrastrukturplanung: Aus einem angestrebten Fahrplan mit definierten Linienführungen, Takten und Anschlüssen wird der erforderliche Ausbau der Schieneninfrastruktur abgeleitet. Die Planungen sind mit dem Deutschlandtakt abzustimmen und sollen zu diesem aufwärtskompatibel sein. Die Jahreszahlen 2032 und 2040 sind dabei weniger als verbindliche Fertigstellungstermine, sondern als Planungs- und Umsetzungshorizonte zu verstehen. Die Realisierung der Maßnahmen steht jeweils unter dem Vorbehalt der planerischen, infrastrukturellen, finanziellen und personellen Umsetzbarkeit. Für den Märkischen Kreis sind nach dem aktuellen Entwurf insbesondere folgende Entwicklungen von Bedeutung: ■ Stabilisierung des bestehenden SPNV-Angebotes: Angesichts wiederkehrender Streckensperrungen,		

NVP	Linie	Maßnahme	Status
		infrastruktureller Schäden und betrieblicher Einschränkungen misst der NWL der zuverlässigen Erbringung des bestehenden Angebotes zunächst eine hohe Priorität bei. Dies betrifft insbesondere die Volmetal- und Oberbergische Bahn sowie die Ruhr-Sieg-Strecke. ■ Oberbergische Bahn und Volmetalbahn: Die heutige RB 25 soll im Zielnetz NRW 2040 als S 15 in das Kölner S-Bahn-System integriert werden. Zwischen Köln und Gummersbach ist ein 20-Minuten-Takt vorgesehen; Lüdenscheid soll weiterhin stündlich und umsteigefrei aus Richtung Köln erreicht werden. Hierfür ist langfristig eine Elektrifizierung bis Lüdenscheid erforderlich. ■ Neue Linie RB 55: Ergänzend ist eine stündliche Verbindung Gummersbach – Meinerzhagen – Lüdenscheid-Brügge – Hagen – Dortmund vorgesehen. Gemeinsam mit der S 15 beziehungsweise RB 25 und der RB 52 sollen dadurch auf den einzelnen Streckenästen halbstündliche Fahrtmöglichkeiten entstehen. Erforderlich sind unter anderem zusätzliche Kreuzungs- und zweigleisige Abschnitte im Raum Schalksmühle sowie weitere Bahnsteigkapazitäten im Bahnhof Lüdenscheid-Brügge. ■ RB 52 Dortmund – Hagen – Lüdenscheid: Die stündliche Direktverbindung soll erhalten bleiben. Perspektivisch ist die Umstellung auf batterieelektrische Fahrzeuge vorgesehen. Hierfür werden unter anderem Lade- beziehungsweise Oberleitungsanlagen im Bahnhof Lüdenscheid-Brügge betrachtet. ■ Reaktivierung Halver – Halver-Oberbrügge: Die rund 6,5 Kilometer lange Strecke wird einschließlich einer möglichen Weiterführung über die bestehende Strecke bis Lüdenscheid-Brügge in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Im Zielhorizont 2040 ist sie als Reaktivierung mit einer möglichen Flügelung beziehungsweise Verlängerung der RB 52 berücksichtigt. ■ Reaktivierung Menden – Hemer: Die Verbindung wird im Zielnetz NRW 2040 weiterhin als mögliche Reaktivierung geführt. Vorgesehen ist perspektivisch eine Verlängerung der künftigen RB 58 von Unna über Fröndenberg und Menden bis Hemer. Der NWL ordnet das Vorhaben als langfristige Planungsperspektive ein; eine erneute beziehungsweise vertiefende Untersuchung soll in den kommenden Jahren erfolgen.	

NVP	Linie	Maßnahme	Status
		■ Weiterentwicklung des Hönnetalverkehrs: Im Zielnetz NRW 2040 soll die Verbindung Neuenrade – Menden – Fröndenberg über Schwerte bis Hagen geführt werden. Dadurch entstünde eine neue umsteigefreie Verbindung aus dem Hönnetal nach Hagen. Der verbleibende Linienast Unna – Fröndenberg – Menden wird als RB 58 bezeichnet und könnte perspektivisch bis Hemer verlängert werden. ■ Ruhr-Sieg-Strecke: Der IC 34 soll zum Fahrplanjahr 2027 entfallen. Die Linie RE 34 Dortmund – Siegen übernimmt dessen Leistungen und soll durchgehend im Stundentakt verkehren. ■ RE 16 und RB 91: Im Zielnetz NRW 2040 soll die heutige RE 16 in eine halbstündliche Linie RE 14 überführt werden. Die heutigen Leistungen der RB 91 zwischen Letmathe und Iserlohn sollen in diesem Konzept aufgehen. ■ RB 92 Olpe – Finnentrop: Die Linie soll perspektivisch über Finnentrop, Letmathe und Schwerte bis Dortmund verlängert werden. Sie würde damit eine dritte stündliche SPNV-Leistung auf Teilen der Ruhr-Sieg-Strecke schaffen.	

Quelle: NVP der Nachbarkreise, Informationen des Märkischen Kries

3.4 Allgemeine Rahmenbedingungen

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

3.4.1 Folgen der A45-Sperrung und Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede

Die mehr als vierjährige Vollsperrung der A45 im Bereich der Talbrücke Rahmede stellte für den Märkischen Kreis und insbesondere für die Stadt Lüdenscheid eine erhebliche wirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Belastung dar. Die Brücke war im Dezember 2021 wegen gravierender Schäden am Tragwerk vollständig gesperrt worden. Infolge der Sperrung wurde ein erheblicher Teil des Pkw- und Schwerlastverkehrs auf das nachgeordnete Straßen- und innerstädtische Verkehrsnetz verlagert. Dies führte insbesondere entlang der Umleitungsstrecken zu regelmäßigen Staus, verlängerten Reisezeiten sowie erheblichen Belastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe.

Auch der öffentliche Personennahverkehr war von den Folgen der Sperrung unmittelbar betroffen. Die Überlastung des Straßennetzes beeinträchtigte die Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit und machte die Anpassung von Linienwegen, Fahrzeiten, Takten und Endhaltestellen erforderlich. Darüber hinaus erhöhte sich der betriebliche Aufwand infolge längerer Fahrzeiten und zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbindungen.

Am 22. Dezember 2025 wurde das erste Teilbauwerk der neuen Talbrücke Rahmede für den Verkehr freigegeben. Seitdem ist die A45 wieder durchgehend befahrbar; der Verkehr wird bis zur Fertigstellung der Gesamtanlage in beiden Fahrtrichtungen über das erste Teilbauwerk geführt. Damit ist die Vollsperrung beendet und das nachgeordnete Straßennetz im Raum Lüdenscheid erheblich entlastet worden. Die MVG konnte deshalb zum Fahrplanwechsel am 9. Februar 2026 zahlreiche sperrungsbedingte Sonderfahrpläne aufheben und betroffene Linien weitgehend auf ihre ursprünglichen Linienwege, Takte und Endhaltestellen zurückführen.

Der Ersatzneubau ist gleichwohl noch nicht vollständig abgeschlossen. Die Verkehrsfreigabe des zweiten Teilbauwerks ist nach gegenwärtigem Planungsstand für das zweite Quartal 2027 vorgesehen. Anschließend stehen noch Restarbeiten am ersten Teilbauwerk an, für die nach derzeitiger Planung jedoch keine erneute Vollsperrung der A45 erforderlich sein wird.

Ungeachtet der Wiederfreigabe wirken die Folgen der langjährigen Umleitungsverkehre fort. Zahlreiche Bundes-, Landes-, Kreis- und kommunale Straßen sowie Brücken im nachgeordneten Netz wurden durch das stark erhöhte Verkehrsaufkommen und insbesondere durch den Schwerlastverkehr erheblich beansprucht. Der daraus resultierende Sanierungsbedarf kann in den kommenden Jahren zu Baustellen, Fahrbahnverengungen sowie Teil- und Vollsperrungen führen. Kreis, Kommunen und Straßenbaulastträger stehen daher vor der Aufgabe, die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen räumlich und zeitlich aufeinander abzustimmen. Für die Nahverkehrsplanung bedeutet dies, dass die unmittelbaren Auswirkungen der A45-Vollsperrung zwar weitgehend beendet sind, mittelbare Beeinträchtigungen durch die Sanierung des nachgeordneten Straßennetzes jedoch weiterhin berücksichtigt werden müssen. Dies betrifft insbesondere die Fahrzeitbemessung, Fahrplanstabilität, Umleitungsplanung, Anschlusssicherung und betriebliche Reservebildung. Bei längerfristigen Sperrungen sind die Auswirkungen auf Linienwege und Erreichbarkeiten frühzeitig zwischen den Straßenbaulastträgern, dem Märkischen Kreis und der MVG abzustimmen.

Im Rahmen der weiteren Verkehrs- und Wirtschaftsplanung ist zwischen den inzwischen entfallenen unmittelbaren Auswirkungen der A45-Vollsperrung und den weiterhin möglichen Beeinträchtigungen durch Sanierungsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz zu unterscheiden. Sperrungsbedingte Anpassungen der Fahrzeiten, Linienwege, Fahrzeugumläufe und betrieblichen Reserven sind daraufhin zu überprüfen, ob ihre ursprüngliche Erforderlichkeit nach Wiederfreigabe der A45 noch besteht. Soweit entsprechende Sonderaufwendungen dauerhaft entfallen sind, ist dies bei der zukünftigen betrieblichen und wirtschaftlichen Bemessung der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen.

Weiterhin erforderliche Anpassungen aufgrund konkreter Straßenbaumaßnahmen sind dagegen bedarfsgerecht und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen vorzusehen. Ziel ist eine zuverlässige Verkehrsbedienung bei zugleich wirtschaftlich angemessenem Einsatz der verfügbaren betrieblichen Ressourcen.

3.4.2 Megatrends

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

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

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

Das Mobilitätsverhalten wird immer stärker durch den Trend zur Flexibilisierung geprägt. Dieser Trend bezieht sich auf die schrittweise Aufgabe bisher fester Strukturen (bspw. einheitlicher Arbeitsanfangs- und -endzeiten), um sich einer neuen Situation (z. B. im Bereich des Arbeitsmarkts oder Wohnungsmarkts) anzupassen. Der Trend zur 24-Stunden-Gesellschaft (auch „24/7-Gesellschaft" genannt) bedeutet eine Veränderung hin zu flexiblen Arbeits- und Freizeitmodellen. Immer mehr Menschen gehen mittlerweile mehr oder weniger häufig an Sonn- und Feiertagen ihrer Arbeit nach und/oder verlegen arbeitsfreie Zeiten auf den Montag oder den Freitag. Dienstleistungen, wozu auch passende Mobilitätsangebote gezählt werden müssen, werden in der Konsequenz rund um die Uhr erwartet.

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

entsprechende Transformation eines vielerorts noch analogen ÖPNV-Produktionsprozesses.

3.4.3 Demografie

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

- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-jährigen ggü. früheren Generationen leicht, aber signifikant geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Aus aktuellen Trendbetrachtungen kann abgelesen werden, dass die hochmobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) durch einen rückläufigen Pkw-Besitz gekennzeichnet ist. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es anzuraten, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese Nachfragegruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist für diese Nachfragegruppe ein bedeutendes Entscheidungskriterium bei der Wohnstandortfrage.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto. Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität und in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der PKW-orientierte Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen.
- Die jüngeren Bevölkerungsgruppen weisen demgegenüber aktuell eine höhere ÖPNV-Affinität auf als noch vor einigen Jahren, es wird zumindest in den großen Städten eine weitere Orientierung zur Multimodalität erwartet.
- Altersgruppenübergreifend steigt das Fahrrad (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Auf längeren Strecken wird zunehmend häufiger das Fahrrad bzw. das E-Bike genutzt.
- Der Anteil des Berufsverkehrs ist durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein.

3.4.4 Fachkräftemangel

Die Verfügbarkeit qualifizierten Personals bleibt eine wesentliche Rahmenbedingung für die zuverlässige Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dies betrifft insbesondere das Fahrpersonal, daneben aber auch Beschäftigte in Werkstätten, Leitstellen, Planung, IT und Verwaltung.

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

Der Personalbedarf wird allerdings nicht allein durch mögliche Angebotsausweitungen bestimmt. Auch bei einem gleichbleibenden oder reduzierten Leistungsvolumen müssen altersbedingte Abgänge, Fluktuation, längerfristige Erkrankungen und Wechsel zu anderen Arbeitgebern ersetzt werden. Hinzu kommen mögliche zusätzliche Personalbindungen durch ungünstige Umlaufstrukturen, längere Wendezeiten, Baustellen und Umleitungen. Umgekehrt kann eine Verringerung des Leistungsvolumens den Fahrpersonalbedarf reduzieren, sofern die Maßnahmen tatsächlich fahrzeug-, umlauf- und dienstplanwirksam ausgestaltet werden.

Für die MVG stellt sich die kurzfristige Situation günstiger dar als in vorangegangen Jahren. Nach Angaben der MVG konnte der bestehende Fahrpersonalmangel insbesondere durch die Ausbildung in der unternehmenseigenen Fahrschule verringert werden; der aktuelle Bedarf war Mitte 2026 gedeckt. Diese Entwicklung verbessert die betriebliche Stabilität, stellt aber angesichts der Altersstruktur, des bundesweiten Wettbewerbs um Fahrpersonal und der weiterhin erforderlichen Ersatzbedarfe keine dauerhafte Entwarnung dar.

Zur Sicherung der Leistungserbringung sind insbesondere die eigene Aus- und Weiterbildung, die Gewinnung von Quereinsteigerinnen und Quereinsteigern, vereinfachte und beschleunigte Qualifizierungswege, eine gezielte Ansprache bislang unterrepräsentierter Beschäftigtengruppen sowie eine stärkere Personalbindung weiterhin erforderlich.

3.4.5 Deutschland-Ticket

Mit dem zum 1. Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket wurde erstmals ein auf Dauer angelegtes, bundesweit gültiges Abonnement für den öffentlichen Personennahverkehr geschaffen. Das Deutschlandticket gilt unabhängig von Verbund- und Landestarifgrenzen in den Verkehrsmitteln des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs der teilnehmenden Verkehrsunternehmen.

Aus Sicht der Fahrgäste stellt das Deutschlandticket vor allem eine erhebliche Vereinfachung des Tarifsystems dar. Für verbundübergreifende Fahrten ist keine Kenntnis der jeweils geltenden Verbund- und Übergangstarife mehr erforderlich. Das personengebundene Abonnement ist monatlich kündbar und kostet seit dem 1. Januar 2026 63 Euro pro Monat. Für Fahrgäste, die den ÖPNV regelmäßig oder über Tarifraumgrenzen hinweg nutzen, ist es weiterhin häufig preislich attraktiv.

Für Aufgabenträger, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen verändert das Deutschlandticket die bisherigen Erlös- und Einnahmeaufteilungsstrukturen grundlegend. Insbesondere die Ablösung höherpreisiger Zeitkarten durch das Deutschlandticket kann zu Mindereinnahmen führen. Dem stehen zusätzliche Einnahmen durch neu gewonnene Abonnentinnen und Abonnenten sowie Ausgleichsleistungen von Bund und Ländern gegenüber. Eine pauschale Aussage, wonach sämtliche Verkehrsunternehmen durch das Deutschlandticket sinkende Gesamterlöse verzeichnen, ist daher nicht sachgerecht. Die finanziellen Auswirkungen unterscheiden sich nach der bisherigen Tarifstruktur, dem Abonnentenbestand, der Nachfrageentwicklung und dem jeweils angewandten Einnahmeaufteilungsverfahren.

Die Finanzierung des Deutschlandtickets wurde inzwischen bis Ende 2030 gesetzlich abgesichert. Bund und Länder stellen hierfür jeweils 1,5 Mrd. Euro pro Jahr, insgesamt somit 3 Mrd. Euro jährlich, zum Ausgleich der tarifbedingten Mindereinnahmen bereit. Gleichwohl verbleiben finanzielle Risiken. Die staatlichen Ausgleichsbeträge sind bislang nicht automatisch an die allgemeine Kostenentwicklung im ÖPNV gekoppelt. Ab 2027 soll deshalb zumindest der Ticketpreis anhand eines Kostenindexes fortgeschrieben werden, der unter anderem die Entwicklung der Personal- und Energiekosten berücksichtigt.

Das Deutschlandticket hat die Zugangshürden zum ÖPNV gesenkt und die Zahl der Abonnements deutlich erhöht. Daraus folgt jedoch nicht automatisch ein flächendeckender Bedarf an zusätzlichen Verkehrsleistungen. Angebotsanpassungen sind dort zu prüfen, wo belastbare Fahrgast- und Auslastungsdaten wiederkehrende Kapazitätsengpässe oder veränderte Nachfragestrukturen erkennen lassen. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen kommt daher einer nachfrageorientierten Verteilung der verfügbaren Mittel besondere Bedeutung zu. Stark nachgefragte Verbindungen und Zeiten sind angemessen zu dimensionieren, während schwach ausgelastete Angebote auf ihre Ausgestaltung und ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft werden müssen.

3.5 Bilanz der NVP 2016 und 2025

NVP 2016

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

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

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

Auch äußere Einflüsse haben die Umsetzung einiger Maßnahmen beeinträchtigt. So sind neun Maßnahmen, welche mit dem Stadtverkehr Iserlohn (oder den Linien nach Hemer und Menden) sowie dem Stadtverkehr Lüdenscheid in Verbindung stehen, aktuell aufgrund der Auswirkungen sowie dem zeitlichen Verzug durch die Corona-Pandemie unbearbeitet geblieben. Hinzu kamen weitere Auswirkungen im Kontext der Sprengung und des Neubaus der Talbrücke Rahmede (siehe Kapitel 3.4.1).

Acht Maßnahmen und Prüfaufträge aus dem NVP 2016 wurden aufgrund ihrer Relevanz für den ÖPNV in den NVP 2025 aufgenommen und fortgeschrieben. Dabei handelte es sich insbesondere um Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, wie beispielsweise der (barrierefreie) Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen oder der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen und die Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten für flexible Verkehrsangebote.

Jedoch gibt es auch Maßnahmen, welche an Relevanz verloren haben bzw. mittlerweile nicht mehr zeitgemäß sind. Hierzu gehört beispielsweise die Ausweitung des stationären Ticketverkaufs, da dieser mittlerweile größtenteils vom digitalen Verkauf abgelöst wurde.

NVP 2025

Aufgrund der nur sehr kurzen Laufzeit des NVP 2025 und der veränderten Sachlage (vgl. Kapitel 2.1) hat der NVP 2025 keine Wirkung erzielen können. Eine bilanzielle Auseinandersetzung mit den Inhalten entfällt dementsprechend.

3.6 Finanzierung und Betrauung im Märkischen Kreis

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Märkischen Kreis erfolgt aus unterschiedlichen Finanzierungsquellen. Hierzu zählen insbesondere die Beförderungserlöse der Verkehrsunternehmen, öffentliche Förder- und Ausgleichsleistungen sowie die zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen erforderlichen Mittel des Aufgabenträgers. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Finanzierung der Märkischen Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) zu.

Die MVG ist in die Konzernstruktur der Märkischen Kommunalen Wirtschaftsgesellschaft mbH (MKG) eingebunden. Der Märkische Kreis ist alleiniger Gesellschafter der MKG. Der Verlustausgleich der MVG erfolgt im Rahmen der bestehenden gesellschaftsrechtlichen und finanziellen Beziehungen. Zur Finanzierung werden unter anderem die nach Abzug eigener Aufwendungen verfügbaren Erträge der MKG aus ihrem Kapitalanlageportfolio eingesetzt.

Der darüberhinausgehende Finanzierungsbedarf wird durch Haushaltsmittel des Märkischen Kreises gedeckt. Die Entwicklung dieses Finanzierungsbedarfs stellt eine wesentliche Rahmenbedingung für die zukünftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Vor dem Hintergrund der erheblich gestiegenen Kosten und der begrenzten finanziellen Leistungsfähigkeit des Kreises und seiner kreisangehörigen Kommunen verfolgt der Märkische Kreis das Ziel, den öffentlichen Zuschussbedarf durch eine bedarfsgerechte und wirtschaftlich tragfähige Verkehrsbedienung zu begrenzen. Hierzu wurde unter dem Leitgedanken „Mobilität nach Maß“ ein Konsolidierungsprozess eingeleitet, der insbesondere eine nachfrageorientierte Überprüfung und Anpassung des Verkehrsangebotes sowie eine Verbesserung der betrieblichen Wirtschaftlichkeit umfasst. Die nachfolgende Tabelle stellt die im Haushaltsentwurf 2027 vorgesehenen Finanzierungsansätze für die Jahre 2027 bis 2029 dar.

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

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

Der operative liquiditätsmäßige Verlustausgleich der MVG wird zum Teil über die Erträge der MKG aus dem Portfolio am Kapitalmarkt bedient, abzüglich eigener Aufwendungen. Das verbleibende Delta wird komplett über den MK gestellt. Hierzu sind die nachfolgenden Haushaltsmittel vorgesehen:

Tabelle 2: Geplante Haushaltsmittel für den ÖPNV

2027	2028	2029
37.238.000 €	34.245.000 €	31.709.000 €

Die dargestellten Haushaltsansätze bilden die zum Zeitpunkt der Fortschreibung vorgesehene finanzwirtschaftliche Entwicklung ab. Für das Jahr 2029 ist ein Finanzierungsbedarf von rund 31,7 Mio. Euro vorgesehen. Gegenüber dem Haushaltsansatz 2026 von rund 38,6 Mio. Euro entspricht dies einem geplanten Rückgang um rund 6,9 Mio. Euro beziehungsweise 17,9 Prozent. Die Ansätze stellen finanzwirtschaftliche Planungsgrößen dar. Sie sind nicht mit bereits realisierten Einsparungen gleichzusetzen. Die tatsächliche Entwicklung hängt insbesondere von der Umsetzung und Kostenwirksamkeit der Konsolidierungsmaßnahmen sowie von der Entwicklung der Personal- und Sachkosten, der Beförderungserlöse, der staatlichen Ausgleichsleistungen und der verfügbaren Erträge der MKG ab.

Bei der Bewertung der Konsolidierungsmaßnahmen ist insbesondere zwischen einer rechnerischen Verringerung der Fahrplanleistung und einer tatsächlichen Reduzierung des betrieblichen Aufwandes zu unterscheiden. Eine Verringerung der Fahrplankilometer führt nicht zwangsläufig zu einer proportionalen Verringerung des Finanzierungsbedarfs. Maßgeblich sind insbesondere die Auswirkungen auf den Personal- und Fahrzeugbedarf, die Fahrzeugumläufe sowie die übrigen beeinflussbaren Betriebskosten. Die wirtschaftliche Wirkung der Maßnahmen ist daher im Rahmen der weiteren Angebots- und Betriebsplanung sowie der Wirtschafts- und Verkehrsvertragsplanung fortlaufend zu überprüfen. Ziel ist es, die im NVP festgelegten Mindeststandards und die erforderliche Verkehrsbedienung dauerhaft sicherzustellen und gleichzeitig die finanzielle Tragfähigkeit des gesamten ÖPNV-Systems zu gewährleisten. Den abschließenden Absatz zum Linienbündel West zunächst beibehalten, jedoch hinsichtlich Aktualität und Bezugsjahr überprüfen.

4 Bestandsaufnahme

4.1 Darstellung bedeutender Maßnahmen und Veränderungen im ÖPNV in der Laufzeit des NVP 2016

Während der Laufzeit des NVP 2016 wurden einige der formulierten Maßnahmen umgesetzt, welche wesentliche Veränderungen im ÖPNV herbeigeführt haben. Dazu gehören unter anderem:

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

Die seit 2016 umgesetzten Maßnahmen und die damit gewonnenen Erfahrungen bilden eine wichtige fachliche Grundlage für die weitere Nahverkehrsplanung. Ihre Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage, die Angebotsqualität sowie die betriebliche und wirtschaftliche Entwicklung sind bei der Fortschreibung zu berücksichtigen.

Eine unmittelbare Übernahme bisheriger Angebotsstrukturen oder Maßnahmen ergibt sich daraus jedoch nicht. Vielmehr sind die bestehenden Verkehrsangebote unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbedürfnisse, der festgelegten Mindeststandards sowie der betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen erneut zu bewerten. Die Erkenntnisse aus der bisherigen Angebotsentwicklung können dabei sowohl zur Sicherung nachfragestarker Verkehrsverbindungen als auch zur Identifizierung von Anpassungs- und Konsolidierungspotenzialen beitragen.

4.2 Raumstruktur

4.2.1 Beschreibung der Raum- Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Der Märkische Kreis liegt in Nordrhein-Westfalen und umfasst den westlichen Teil des Sauerlandes. Umgeben von den Nachbarkreisen Unna, Soest, Olpe, dem Oberbergischen Kreis, Hochsauerlandkreis, Ennepe-Ruhr-Kreis sowie der kreisfreien Stadt Hagen zählt der Märkische Kreis ca. 410.000 Einwohnerinnen und Einwohner[4] auf einer Fläche von 1.060 Quadratkilometern (ca. 387 Einwohnerinnen und Einwohner pro km²).

[4] siehe: https://www.maerkischer-kreis.de/der-kreis/infos-ueber-den-maerkischen-kreis

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

In nahezu allen Städten und Gemeinden wurden in den letzten Jahren Siedlungserweiterungen im Bereich des Wohnungsbaus wie auch im Bereich der Gewerbeausweitung entwickelt (siehe Tabelle 3). Die zukünftigen siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden haben Einfluss auf die Entwicklungsdynamik im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel.

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

Tabelle 3: Flächenentwicklung bis 2035

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Altena	k.A.	k.A.	k.A.
Balve	Schmandsack, ca. 50 WE	-	Quartiersentwicklung Hönnequartier (Bau Kindergarten, Bau Mehrzweckhalle, Modernisierung Sporthalle und Sportplatz) Quartiersentwicklung Gesundheitsquartier (Balve, Sauerlandstraße, Brucknerweg, In der Murmke)
Halver	Herksiepe / Schillerstein Wohngebiet, ca. 4 ha Forellenweg, ca. 3	Leifersberge, ca. 13 ha	-

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
	ha		
Hemer	Stübecken / Landhauser Straße – Stübecker Weg, ca. 4 ha Landhausen / nördl. Dorfstraße ca. 2 ha	Erweiterung Gewerbepark Deilinghofen, ca. 12,5 ha Landhausen, ca. 15 ha	-
Herscheid	Hüinghausen Lingenbecke, ca. 60 WE	-	Wander- und Naturerlebniszentrum
Iserlohn	Areal Bernhard-Hülsmann Kaserne, ca. 400 WE	-	Zentrum Schillerplatz (Wohnen, Arbeiten, Hotel, Veranstaltung etc.) Stadtbahnhof/Wissenscampus
Kierspe	Rönsahl, Vor dem Isern, ca. 3,4 ha Haunerbusch, ca. 75 WE Asternweg, ca. 2,5 ha	-	-
Lüdenscheid	Parkstraße, Oeneking/ Stüttinghausen, ca. 2,1 ha Wiesenstraße, Tinsberg, ca. 0,6 ha	-	-
Meinerzhagen	Birkeshöh, ca. 120 – 130 WE OT Valbert /Vorderhagen, ca. 20 - 30 WE	Gewerbegebietserweiterung Schwenke, ca. 2 ha OT Ihne, ca. 13 ha	Innenstadt Meinerzhagen -„Neues kommerzielles Zentrum“ (rd. 4.900 m² Nutzfläche + ca. 16 WE)
Menden	-	Bösperde Hämmer: ca. 30 ha	-
Nachrodt-	k.A.	k.A.	k.A.

Gemeinde / Stadt	Wohnen (Hektar oder Wohneinheiten)	Gewerbe (Hektar)	Weitere Flächenentwicklung
Wiblingwerde			
Neuenrade	Bahnhofstr., ca. 36 WE Brunnenbach, ca. 16 WE Küntroper Str. ca. 8 WE	-	-
Plettenberg	-	Gewerbegebiet Oberes Elsetal I, ca. 8,4 ha Gewerbegebiet Oberes Elsetal II, ca. 12,6 ha	
Schalksmühle	Hülscheid, ca. 15 WE Rotthausen, ca. 25 WE	Heedfeld, ca. 15 ha	Erweiterung Kurort, VHS + Musikschule Mehrzweckhalle Am Mathagen/Löh, ca. 1000 Zuschauer
Werdohl	-	Werdohl Elverlingsen (k. A.)	-

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

4.2.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Seit Mitte der 1980er Jahre ist die Bevölkerung im Märkischen Kreis konstant angestiegen. Im Jahr 1998 wurde (mit 460.200 Einwohnern) der vorläufige Bevölkerungshöchststand erreicht. Seither nimmt die Bevölkerung im Kreisgebiet sukzessive ab, bedingt durch natürliche Bevölkerungsentwicklungen und Wanderungsverluste. Im Jahr 2013 lebten im Märkischen Kreis 416.240 Menschen[5]. Im Jahr 2023 waren es noch ca. 409.000. Der Rückgang der Bevölkerung zieht sich weiter, laut Prognose mindestens bis ins Jahr 2050. Die Einwohnerstärke einzelner Städte und Gemeinden sowie die Entwicklung seit 2013 sind der Karte 2 „räumliche Verteilung der Einwohner im Märkischen Kreis“ zu entnehmen.

Die Bevölkerungsentwicklung ist räumlich differenziert: Zwar sinkt die Bevölkerungszahl in allen Kommunen im Märkischen Kreis, in manchen jedoch mehr als in anderen. Überdurchschnittlich vom demografischen Wandel betroffen sind Neuenrade, Balve, Altena und Plettenberg. In der folgenden Tabelle sind die

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

Bevölkerungszahlen nach Gemeinde von 2013, 2023, 2030 und 2050 sowie die prozentuale Entwicklung einsehbar.

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 2013 – 2050 (eigene Angabe der Kommune)

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

Quelle: IT.NRW; Bevölkerungsstand und -bewegung

4.2.3 Arbeitsplätze und Berufspendelnde

Im Märkischen Kreis gab es im Jahr 2023 in den 15 Städten und Gemeinden ca. 161.600 (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigte am Arbeitsort.[6] Die Pendlerrelationen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für die Städte und Gemeinden des Märkischen Kreises sind im Kartenband dargestellt (vgl. Karten 3a bis 3c).

Die mit Abstand stärksten Beziehungen bestehen zwischen den Städten Iserlohn, Menden und Hemer sowie zwischen der Kreisstadt Lüdenscheid und ihren Nachbargemeinden, wobei hier insbesondere die Einpendelnden in die Stadt Lüdenscheid von besonderer Bedeutung sind. Die größten Verflechtungen mit Orten außerhalb des Kreises bestehen zu den Städten Hagen und Dortmund. Weiterhin sind auch die Städte nördlich des Märkischen Kreises (Schwerte, Unna, Fröndenberg) von Bedeutung.

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

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

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

4.2.4 PKW-Bestand

Zum 31. Dezember 2025 waren im Märkischen Kreis 258.285 Pkw zugelassen. Gegenüber dem Vorjahr mit 257.359 Pkw nahm der Bestand um 926 Fahrzeuge beziehungsweise rund 0,4 % zu. Im Jahr 2014 waren im Kreisgebiet noch rund 236.000 Pkw gemeldet. Damit erhöhte sich der Pkw-Bestand innerhalb von elf Jahren um rund 22.300 Fahrzeuge beziehungsweise etwa 9,4 %. Gleichzeitig ging die Einwohnerzahl langfristig zurück und lag Ende 2025 bei 405.164 Personen. Die Pkw-Dichte ist dadurch auf rund 638 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner gestiegen. Der wachsende Motorisierungsgrad weist auf die weiterhin hohe Bedeutung des privaten Pkw und die ausgeprägte Pkw-Orientierung im Märkischen Kreis hin.

[6] Quelle: IT.NRW (Stand 05/2024)

4.2.5 Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

Der Schülerverkehr hat aufgrund der Größe des Nachfragepotenzials eine wichtige Bedeutung für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots. Insgesamt gab es im Märkischen Kreis im Schuljahr 2025/26 rund 37.800 Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen (inkl. Förderschulen) bzw. ca. 53.820 Schülerinnen und Schüler an allen allgemeinbildenden und beruflichen Schulen einschließlich Grund- und Förderschulen aus[7].

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

Tabelle 5: Anzahl der Schulen und Schülerinnen und Schüler im Märkischen Kreis (Stand 2026)

Schulform	Anzahl Schulen	Schülerzahl
Grundschulen	66	ca. 14.700
Hauptschule	5	1.230
Sekundarschule	4	1.635
Realschule	11	5.570
Gymnasium	13	9.510
Gesamtschule	7	6.840
Förderschule[8]	9	2.095
Waldorfschule	2	425
Berufskolleg	7	10.025
Primusschule	1	505

4.2.6 Freizeit und Tourismus

Der Freizeitverkehr stellt einen wesentlichen Bestandteil der Alltagsmobilität dar. Nach den Ergebnissen der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland 2023“ entfallen rund 29 % aller Wege auf Freizeitaktivitäten. Aufgrund der

[7] siehe: https://statistik.nrw/service/veroeffentlichungen/schulen-in-nordrhein-westfalen-und-ihre-erreichbarkeiten

[8] Die Schüler an den Förderschulen werden zu 80 % im Schülerspezialverkehr befördert.

mit durchschnittlich etwa 15 Kilometern vergleichsweise großen Wegelänge erreicht der Freizeitverkehr einen Anteil von rund 37 % an der gesamten Verkehrsleistung. Das Spektrum reicht von privaten Besuchen, sportlichen Aktivitäten und Spaziergängen über gastronomische, kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen bis hin zu Tagesausflügen und Kurzreisen.

Freizeitverkehre unterscheiden sich in ihrer zeitlichen Struktur deutlich vom Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr. Eine besondere Bedeutung haben die Abendstunden, Wochenenden, Feiertage und Schulferien. Freizeit-, Kultur- und Tourismusziele sind daher bei der Gestaltung der Bedienungszeiträume und der Anschlüsse ebenso zu berücksichtigen wie bei der räumlichen Erschließung. Dies gilt insbesondere für Ziele mit regelmäßigem Besucheraufkommen, größere Veranstaltungen und Einrichtungen, die auch von Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen oder Gästen ohne verfügbaren Pkw aufgesucht werden. Die für die Nahverkehrsplanung bedeutsamen Freizeitziele sind in Karte 4 „Raumstruktur“ des Kartenbandes dargestellt.

Der Märkische Kreis verfügt über eine vielfältige Natur-, Kultur- und Freizeitlandschaft. Nach Angaben des Kreises bestehen mehr als 170 Sehenswürdigkeiten, Museen und Denkmäler. Zu den landschaftlich und touristisch bedeutsamen Zielen zählen insbesondere die zahlreichen Talsperren, Wander- und Radwege, Aussichtspunkte sowie die Höhlen und geologischen Besonderheiten der Region. Hervorzuheben sind die Dechenhöhle in Iserlohn, die Balver Höhle, die Heinrichshöhle in Hemer und das unmittelbar angrenzende Felsenmeer. Die Nordhelle bei Herscheid ist mit rund 663 Metern die höchste Erhebung des Märkischen Kreises und ein bedeutendes Ziel für Wander- und Naturverkehre. Wichtige Ziele der Naherholung sind unter anderem die Glörtalsperre, die Fuelbecker Talsperre, die Jubachtalsperre und die Versetalsperre.

Für den Aktivtourismus sind insbesondere die Fernwanderwege Sauerland-Höhenflug und Sauerland-Waldroute, die Lenneroute, der RuhrtalRadweg im nördlichen Kreisgebiet sowie weitere regionale Wander- und Radwege von Bedeutung. Aufgrund der teilweise peripheren Lage vieler Ausgangspunkte und Ziele kommt der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fuß- und Radverkehr eine besondere Rolle zu.

Zu den besucherstarken Freizeit- und Sporteinrichtungen gehören der Sauerlandpark Hemer und das Erlebnisbad AquaMagis in Plettenberg. Der Sauerlandpark am östlichen Stadtrand von Hemer bietet ganzjährig Spiel-, Sport-, Natur- und Veranstaltungsangebote. Das AquaMagis hat aufgrund seines überregionalen Einzugsbereichs ebenfalls eine besondere verkehrliche Bedeutung. Ergänzt wird das Angebot durch Hallen- und Freibäder, Sportanlagen und kommunale Parkanlagen in zahlreichen Städten und Gemeinden des Kreises.

In Lüdenscheid bildet der Bereich am Nattenberg einen größeren Freizeit- und Sportstandort. Hier befinden sich das Nattenberg-Stadion, die Tennisanlage des LTC Augustenthal, das Familienbad Nattenberg und das Saunadorf. Das Stadion wird vor allem für den Fußball- und Leichtathletiksport sowie für Veranstaltungen genutzt. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Lüdenscheid liegt

zudem das Erlebnismuseum PHÄNOMENTA. Aufgrund seiner zentralen Lage und der unmittelbaren Nähe zum Busbahnhof und zum Schienenverkehr weist es besonders günstige Voraussetzungen für eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf.

Eine hohe Bedeutung besitzen darüber hinaus die kulturhistorischen Ziele des Kreises. Hierzu gehören insbesondere die Burg Altena mit dem Museum der Grafschaft Mark und der historischen Jugendherberge, das Deutsche Drahtmuseum, die Luisenhütte Wocklum in Balve, das Museumsdorf Maste-Barendorf in Iserlohn und die Märkische Museumseisenbahn in Herscheid-Hüinghausen. Bedeutende Veranstaltungsorte sind unter anderem das Kulturhaus Lüdenscheid, das Parktheater Iserlohn und die Wilhelmshöhe in Menden.

Neben dem Freizeitverkehr der Kreisbevölkerung erzeugt auch der Übernachtungstourismus zusätzliche Verkehrsnachfrage. Der Märkische Kreis weist auf seiner aktuellen Tourismusseite 113 Beherbergungsbetriebe mit mindestens zehn Schlafgelegenheiten und jährlich mehr als 460.000 Übernachtungen aus.

Für die Nahverkehrsplanung folgt daraus, dass Freizeit- und Tourismusverkehre nicht allein anhand der werktäglichen Hauptverkehrszeiten bewertet werden dürfen. Relevante Kriterien sind vielmehr die Erreichbarkeit am Abend und am Wochenende, die Anschlüsse an den SPNV, saisonale Nachfragespitzen, Veranstaltungstage sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme und zur Verknüpfung mit Wander- und Radwegen. Gleichzeitig ist wegen der räumlich und zeitlich häufig stark schwankenden Nachfrage zu prüfen, ob reguläre Linienverkehre, saisonale Angebote oder bedarfsgesteuerte Bedienungsformen jeweils die wirtschaftlich und verkehrlich geeignete Lösung darstellen.

4.2.7 Krankenhäuser und Kliniken

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

Tabelle 6: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenzahl (Stand 2025)

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

Quelle: Märkischer Kreis

4.2.8 Verwaltungsstandorte

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

Jobcenter sind flächendeckend in jeder Kommune des Märkischen Kreises vertreten[9], wobei sich in den Kommunen Schalksmühle, Nachrodt-Wiblingwerde, Neuenrade und Balve die Öffnungszeiten auf ein bis zwei Tage in der Woche beschränken.

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

Alle wichtigen Verwaltungseinrichtungen sind in Karte 4 verortet.

4.2.9 Seniorenheime

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

4.2.10 Einzelhandelsstandorte

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

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

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

[9] Ausnahme Stadt Nachrodt-Wiblingwerde und keine Sprechstunde in Herscheid

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

4.2.11 Flüchtlingsunterkünfte

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

Tabelle 7: Flüchtlingsunterkünfte Märkischer Kreis (Stand 2025)

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

Stadt	Standort	Kapazität	Bedient von Linie(n)
	Friedrich-Ebert-Str. 345	Max. 8 Personen	BBus Kierspe 1, 82, 83, 94, 282, 283
	Friedrich-Ebert-Str. 355	Max. 30 Personen	BBus Kierspe 1, 82, 83, 94, 282, 283
	Haunerbusch 68	Max. 32 Personen	58, 82, 94, 99, BBus Kierspe 1, 282
	Hauptstr. 11	Max. 20 Personen	94, 336R
	Herlinghauser Weg 20 – 24	Max. 48 Personen	58
	In der Helle 15	Max. 12 Personen	(94)
	Kölner Str. 96	Max. 35 Personen	58, 82, 94, 282, BBus Kierspe 1
Meinerzhagen	Butmicke 5	Max. 12 Personen	80, 95, 281
Menden	k. A.		
Nachrodt-Wiblingwerde[10]	Altenaer Str. 31	Max. 6 Personen	Nachrodt 1, BBus Nachrodt 2 (37, 49, 249)
	Altenaer Str. 53	k. A.	Nachrodt 1, BBus Nachrodt 2 (37, 49, 249)
	Bachstr. 22, 26, 28, 29, 31, 32, 33	Max. 39 Personen	249, BBus Nachrodt 1 und 2
	Ehrenmalstraße 62	k. A.	49, 249, BBus Nachrodt 1 und 2
	Eichendorffstraße 28	k. A.	249, BBus Nachrodt 1
	Friedhofsweg 9 und 9a	k. A.	249, BBus Nachrodt 2
	Hagener Str. 65	k. A.	37, 49, 249

[10] Die Entwicklung der Unterbringungssituation ist zum Teil sehr dynamisch

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

Quelle: Informationen der Kommunen des Märkischen Kreises

4.2.12 Zusammenfassung

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

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

4.3 ÖPNV-Angebotsstruktur

Die nachfolgende Bestandsaufnahme beschreibt die Struktur und das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs im Märkischen Kreis auf Grundlage der jeweils angegebenen Daten- und Fahrplanstände. Für das straßengebundene Verkehrsangebot ist grundsätzlich der Fahrplanstand Oktober 2026 maßgeblich, soweit nicht ausdrücklich ein anderer Bezugszeitpunkt genannt wird.

Die dargestellten Linien, Bedienungsangebote und Verkehrsleistungen bilden den zum jeweiligen Erhebungszeitpunkt bestehenden Zustand ab. Sie stellen keine eigenständige Festlegung des zukünftig vorzuhaltenden Verkehrsangebotes dar. Vor dem Hintergrund der laufenden wirtschaftlichen Konsolidierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind weitere Anpassungen der Angebotsstruktur vorgesehen.

Die Bestandsaufnahme dient deshalb insbesondere als Grundlage für die Bewertung der bestehenden Verkehrsangebote und die Ermittlung möglicher Anpassungsbedarfe. Die zukünftigen Anforderungen an das Verkehrsangebot ergeben sich aus den im NVP festgelegten Mindeststandards und der darauf aufbauenden Angebots- und Maßnahmenplanung. Dabei sind die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse sowie die betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die dargestellte Liniennetzstruktur bildet den Bestand zum Fahrplanstand Oktober 2026 ab; zwischenzeitliche und zukünftige Angebotsanpassungen im Rahmen der wirtschaftlichen Konsolidierung sind hiervon zu unterscheiden.

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

Tabelle 8: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis (Stand 10/2026)

	Anzahl Linien
Schienengebundener Verkehr	
Regionalbahn	5
Regionalexpress	2
Straßengebundener ÖPNV, MVG-Linien	
Schnellbuslinien	2
Stadt- und Regionalbuslinien (inkl. Schulbuslinien)	102 und eine Linie im Mischbetrieb (Linie 64)
Nachtbus	1
AnrufLinienFahrt (ALF)	5

AnrufSammelTaxi (AST)	3 (AST Iserlohn wird im November 26 eingestellt)
TaxiBus (TB)	1
Bürgerbuslinien	29
Straßengebundener ÖPNV, Linien weiterer Verkehrsunternehmen	
Westfalenbus (WB)	5+1 Linie im Mischbetrieb (Angebot wird kooperativ durch zwei VU erbracht)
Linien Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS)	3 Linien im Mischbetrieb (siehe oben)
Linien Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG)	2
Linien Hagener Straßenbahn (HST)	1
Verkehrsgesellschaft Breitenbach (VGB)	1

4.3.1 SPNV

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

Tabelle 9: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis (Stand 2026)

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

RB 52	**Volmetal-Bahn:** Dortmund – Hagen - Lüdenscheid	T60/T60/T60
RB 53	**Ardey-Bahn:** Dortmund – Schwerte – Iserlohn	T30/T60/T60
RB 54	**Hönnetal-Bahn:** Unna – Fröndenberg – Menden – Neuenrade	T60/T60/T60 (Menden – Neuenrade: T60/T60/T120)

Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte

Bis auf die Städte und Gemeinden Hemer, Nachrodt-Wiblingwerde und Herscheid verfügen alle weiteren Kommunen über einen direkten Zugang zum SPNV. Die Gemeinde Kierspe und Halver wurden 2017 mit der Reaktivierung des Abschnitts Meinerzhagen – Brügge ebenfalls an das Schienennetz angebunden. Insgesamt gibt es im Märkischen Kreis 27 Bahnhöfe bzw. Bahnhaltepunkte, die im Personenverkehr angebunden sind. Von diesen Bahnhöfen sind mittlerweile neunzehn barrierefrei ausgebaut. Weitere Informationen zu den Stationen des SPNV werden über den NWL zur Verfügung gestellt (siehe https://www.nwl-info.de/der-nwl/qualitaet-und-sicherheit/stationsqualitaet.html).

4.3.2 Straßengebundener ÖPNV

Der straßengebundene ÖPNV im Märkischen Kreis besteht aus über 100 regionalen und städtischen Buslinien. Ergänzt werden diese durch bedarfsgesteuerte Verkehre (AnrufLinienFahrten (ALF), On-Demand-Verkehr (ODV) und Taxi-Bus (TB) sowie AnrufSammelTaxi (AST[11])) in Zeiten und Bereichen mit schwacher Fahrgastnachfrage.

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

Darstellung und Bewertung des straßengebundenen ÖPNV

Folgende Angebotsformen sind im straßengebundenen ÖPNV im Märkischen Kreis vorzufinden:

Tabelle 10: Produkte im straßengebundenen ÖPNV

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
Schnellbus	60-Minuten-Takt tlw. 30-Minuten-Takt	■ direkte Linienführung ■ Bedienung aufkommensstarker Haltestellen

[11] in Iserlohn nur bis Nov 26

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
Regionalbus	vertaktet	■ Verbindungen zwischen den verschiedenen Städten und Gemeinden ■ feste Taktzeiten mit Anschluss an wichtige Bus- und Bahnverbindungen ■ übernimmt auch Aufgaben des innerstädtischen Busverkehrs
Stadtbus	vertaktet	■ verkehrt innerhalb einer Stadt ■ feste Taktzeiten
Nachtbus	einzelne Fahrten	■ Nächte Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag
AnrufLinien-Fahrt (ALF) bzw. TaxiBus (TB)	120-Minuten-Takt tlw. 60-Minuten-Takt	■ bedarfsgesteuerte Angebotsform ■ kleine, nicht barrierefreie Fahrzeuge ■ vorgegebener Fahrplan mit Linienweg und Haltestellen ■ spätestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonische Vorbestellung
AnrufSammel-Taxi (AST)	nach Bedarf	■ in den Abend- und Nachtstunden Freitag und Samstag ■ bedarfsorientiert, nach telefonischer Anmeldung spätestens 30 Minuten vor Abfahrt ■ kein festgelegter Linienweg ■ im Status quo: Finanzierung zu 100% durch Stadt Iserlohn; Sondertarif
On-Demand-Verkehr (ODV)	nach Bedarf	■ bedarfsorientiert, per BEA-App oder telefonisch buchbar ■ kein festgelegter Linienweg ■ Nutzung von echten und virtuellen Haltestellen ■ Großraum Valbert und ins Zentrum von Meinerzhagen
Bürgerbus	Örtlich unterschiedliches Angebot	■ ehrenamtlich tätiger Bürgerbusverein ■ Linienverkehr auf konzessionierten Linien mit festen Haltestellen und

Produkt	Bedienungsangebot	Spezifische Eigenschaften
		Abfahrtszeiten sowie im Einzelfall Fahrten nach telefonischer Voranmeldung ■ Die Bürgerbusvereine Altena, Balve, Halver, Nachrodt-Wiblingwerde, Neuenrade, Schalksmühle und Werdohl[12] erkennen zum Status quo die Tickets des NRW- und Verbundtarifes an, verkaufen diese aber nicht. Darüber hinaus gibt es sieben verschiedene Tarifstrukturen, die bei den Bürgerbussen angewendet werden. Eine Vereinheitlichung sollte hier angestrebt werden. ■ Bedienung nur an Werktagen (es gibt Ausnahmen zu Veranstaltungen oder aber auch z. B. der Verkehr zur Burg Altena) ■ alle Bürgerbusse des Regelfuhrparks im MK sind gem. NRW-Förderbedingungen mit niederflurigem Mittelteil sowie mechanischer Klapprampe und Aufnahmemöglichkeit für Rollstühle ausgestattet und damit barrierefrei

Schnellbus:

Insgesamt verkehren im Märkischen Kreis zwei Schnellbuslinien (Stand 10/2026), welche im Gegensatz zum Regelangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr auf direktem Linienweg also ohne Umwege verlaufen. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte, sowie eine exklusiv ausgewählte Anzahl von Haltestellen mit erhöhter Fahrgastnachfrage schneller erreicht werden. Die Schnellbuslinien weisen außer dem Zeitvorteil auf ausgewählten Relationen keine ergänzenden Produktmerkmale wie eine besondere Fahrzeugausstattung auf.

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

Alle Systeme gehören zu den bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und kommen in Räumen oder Zeiten mit schwacher Nachfrage zum Einsatz und/oder ersetzen bzw. ergänzen Stadtbus- und Regionalbusverkehre. Die bei der MVG

[12] zum 01.01.2027 auch Kierspe

unter der Produktbezeichnung ALF und bei der WB und VWS unter der Produktbezeichnung TaxiBus geführten Anruf-Linienverkehre verkehren wie reguläre Buslinien auf festen Linienwegen, aber nur bei vorhergehender telefonischer Bedarfsanmeldung. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an den Haltestellen zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge. Eine Fahrtenanmeldung ist 30-60 Minuten (je nach Linie) vor Fahrtbeginn erforderlich. ALF-Fahrten finden auf insgesamt fünf Linien statt, auf vielen weiteren findet ein Mischbetrieb statt, AST-Verkehre verkehren nach telefonischer Voranmeldung ausschließlich in Iserlohn (kommunal finanziertes Angebot, endet im Nov. 2026). Ein On-Demand-Angebot besteht für den Großraum Valbert und für Fahrten in das Zentrum von Meinerzhagen.

Es gibt Entwicklungen, die einem weiteren Ausbau der bedarfsgesteuerten Bedienformen entgegenstehen: Zum einen bestehen Schwierigkeiten darin klassische Taxi-Unternehmen zu gewinnen, die diese Aufgabe übernehmen. Beim Zurückgreifen auf Omnibusunternehmen entstehen vergleichsweise hohe Kilometerpreise, da das hier eingesetzte Fahrpersonal höhere Stundensätze hat. Darüber hinaus sind die Kosten durch die Anwendung des Tariftreuegesetzes generell gestiegen. Auch für On-Demand-Verkehre hat sich gezeigt, dass sie in besonderem Maße kostenintensiv sind.

Bürgerbus:

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

Planung, Betrieb und Wartung der Bürgerbusverkehre erfolgen ehrenamtlich, die MVG unterstützt die Vereine bei der Planung der Verkehre. Insgesamt gibt es im Märkischen Kreis 29 Bürgerbuslinien. Es wird jedoch zunehmend schwieriger für die Vereine, genügend Freiwillige für den Fahrdienst zu finden, besonders in den ländlichen Regionen mit stark alternder Bevölkerung. Auch sind die Bürgerbusvereine oft auf Zuschüsse von Kommunen, Sponsoren oder Förderprogramme angewiesen. Die MVG ist Halter der Fahrzeuge.

Nachtverkehre:

Darüber hinaus gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie den Nachtverkehr der Linie N7 (bzw. Linie 54). Sie verkehrt in den Nächten Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag mit einer Fahrt um 00:00 ab Plettenberg über Herscheid nach Lüdenscheid und mit einer Fahrt um 01:00 Uhr zurück. Das AST Iserlohn 1-3 (kommunal finanziertes Angebot) verkehrt ebenfalls in den Nächten

von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag stündlich ab ca. 23.40 Uhr bis ca. 3.00 Uhr (Betrieb wird im November 2026 eingestellt).

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

Liniennetz

Das Liniennetz im Märkischen Kreis besteht aus verschiedenen Stadtbus-, Regionalbus-, und Schnellbuslinien, die das SPNV-Angebot ergänzen. Flexible Bedienformen verkehren insbesondere in ländlicheren Bereichen. Die im Märkischen Kreis verkehrenden Linien zum Fahrplanstand Oktober 2026 sind mit ihrem Linienweg im Kartenband (vgl. Karte 1) dargestellt.

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

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

Bedienungsangebot

Tabelle 11: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis (Stand 10/2026)

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Takt Sa	Takt So
Schnellbuslinien der MVG				
S1	Lüdenscheid / Iserlohn	T60*	-	-
S2	Lüdenscheid / Plettenberg	T60*	T60	T60
Stadt- und Regionalbuslinien der MVG				
Linie 1	Iserlohn / Menden	T15***	T30***	T60*
Linie 2	Hemer / Iserlohn	T30**	T30***	T60
Linie 3	Hemer	T60**	T120	T120
Linie 4 (teilweise ALF)	Iserlohn / Hemer	T120**	T120	T120
Linie 5	Iserlohn / Schwerte	T60**	T60***	T120
Linie 6	Iserlohn	T60***	-	-
Linie 7	Iserlohn	T60	T60	T60
Linie 8	Iserlohn	T60*	T60	T60
Linie 9	Iserlohn / Hagen	T30*****	T30***	T60

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Takt Sa	Takt So
Linie 10	Hemer / Iserlohn	Schulver-kehr	-	-
Linie 11	Iserlohn	T60**	T60***	T120
Linie 12	Iserlohn	T60	T60***	T120
Linie 13	Iserlohn / Hemer	T60	T60***	T120
Linie 14	Iserlohn	T60	T60***	T120
Linie 15	Iserlohn	T60**	-	-
Linie 16	Iserlohn	T30**	T30***	T60*
Linie 17	Iserlohn	T60**	T60	-
Linie 19[13]	Hagen / Iserlohn	T60	T120	T120
Linie 21	Menden	T30***	T60	T60
Linie 22	Iserlohn / Menden	T30***	T30***	T60
Linie 23	Menden / Fröndenberg	T60**	T60***	-
Linie 24	Menden	T30**	T30***	T60
Linie 25 ALF	Menden / Hemer	T120	T120	-
Linie 26 ALF	Menden / Wickede	T120	T120	-
Linie 27	Menden / Unna	T30**	T60	T60
Linie 29	Menden / Fröndenberg	4-5 FP	-	-
Linie 30	Altena	5-6 FP	-	-
Linie 32	Altena	T60*	T60	T120
Linie 33	Altena / Hemer	T30**	T30***	T120
Linie 34	Altena	T60**	T60	-
Linie 35	Altena	T60**	T60	-
Linie 36	Altena / Werdohl	T60**	-	-
Linie 37	Lüdenscheid / Iserlohn	T30	T30***	T60
Linie 38	Altena	T30***	T30***	T60
Linie 40	Lüdenscheid	T30**, *****	T30***, *****	T120
Linie 41	Lüdenscheid	T15**, ***	T30	T30
Linie 42	Lüdenscheid	T30	T30***	T60

[13] Interimsangebot

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Takt Sa	Takt So
Linie 43	Lüdenscheid	T120**, ***	3-4 Fahrten	-
Linie 44	Lüdenscheid	T30*, ***	T30	
Linie 46	Lüdenscheid	T60**, *****	T60***, *****	-
Linie 47	Halver / Lüdenscheid	T30**	T30***	T60
Linie 48	Lüdenscheid	T30	T30***	T60
Linie 49	Lüdenscheid / Nachrodt	Schulverkehr	1 Fahrt	-
Linie 52	Lüdenscheid / Herscheid	Schulverkehr	2 FP	-
Linie 53	Lüdenscheid	T30*****	T30***, *****	T120
Linie 54	Lüdenscheid / Herscheid / Plettenberg	T30**	T30***	T60
Linie 55	Lüdenscheid / Halver / Wipperfürth	Schulverkehr	-	-
Linie 56	Lüdenscheid	Schulverkehr	-	-
Linie 57	Schalksmühle / Hagen	T60**, ****	4 FP	2 FP
Linie 58	Lüdenscheid / Kierspe	T60**	T60	T60*****
Linie 60	Werdohl / Neuenrade	T30***	T60	T60
Linie 61	Lüdenscheid / Werdohl	T30**, ***	T60	T60
Linie 62	Werdohl	T30**, ***	T60	T60
Linie 63	Werdohl	T30**, ***, ****	T60	-
Linie 64 (tlw. ALF)	Werdohl	T60**	T60*****	T60*****
Linie 65	Werdohl	T30**, ***	T60	T60*****
Linie 66 ALF	Werdohl	T60*****	T60***	T120
Linie 67 ALF	Neuenrade / Balve	T120	T120	T120
Linie 70	Plettenberg / Attendorn	T60**** (Schule), 6-9 Fahrten (Ferien)	T120	T120

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Takt Sa	Takt So
Linie 71	Plettenberg	-	T60/ T120*	T60/ T120*
Linie 72	Plettenberg	T120**	2-3 Fahrten	-
Linie 73	Plettenberg	T30**, *****	T30***, *****	T120
Linie 74	Plettenberg	T60**	T60***/ *****	T120
Linie 75	Plettenberg	T60*****	T60***, *****	T120
Linie 76	Plettenberg / Neuenrade	T30/ T60	T60***	T120
Linie 80	Meinerzhagen	T60	T60	-
Linie 81	Meinerzhagen	T60/	T60	-
Linie 82	Meinerzhagen / Kierspe	T30**, *****	T60*	T60
Line 83	Kierspe	Schulver-kehr	-	-
Linie 84	Kierspe / Halver Breckerfeld / Hagen	T60****	T120*	3 FP
Linie 85	Schalksmühle / Halver	T60****	4 FP	2 FP
Linie 86	Schalksmühle / Breckerfeld	Schulver-kehr / 3 FP	-	-
Linie 87	Lüdenscheid / Schalksmühle	T60**	T60	T120
Linie 88	Schalksmühle	Schulver-kehr	-	-
Linie 89	Schalksmühle	Schulver-kehr	-	-
Linie 90	Plettenberg	Schulver-kehr	-	-
Linie 91	Halver	Schulver-kehr	-	-
Linie 92	Halver	Schulver-kehr	-	-
Linie 93	Halver	Schulver-kehr	-	-
Linie 94	Kierspe	T120**	3 FP	-
Linie 95	Meinerzhagen / Kierspe	Schulver-kehr / EF	-	-

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Takt Sa	Takt So
Linie 96	Meinerzhagen / Drolshagen / Meinerzhagen	Schulverkehr	-	-
Linie 99	Kierspe / Meinerzhagen	Schulverkehr	-	-
Linie 204	Iserlohn / Hemer	Schulverkehr	-	-
Linie 210	Hemer / Iserlohn	Schulverkehr / EF	-	-
Linie 214	Iserlohn	Schulverkehr	-	-
Linie 218	Iserlohn	Schulverkehr	-	-
Linie 221	Menden	Schulverkehr	-	-
Linie 222	Iserlohn / Menden	Schulverkehr	-	-
Linie 237	Altena / Lüdenscheid	Schulverkehr	-	-
Linie 243	Lüdenscheid	Schulverkehr	-	-
Linie 245	Lüdenscheid	Schulverkehr	-	-
Linie 246	Lüdenscheid	Schulverkehr	-	-
Linie 249	Nachrodt / Altena	Schulverkehr	-	-
Linie 254	Lüdenscheid / Herscheid / Plettenberg	Schulverkehr	-	-
Linie 260	Altena / Neuenrade / Werdohl	Schulverkehr	-	-
Linie 261	Werdohl	Schulverkehr	-	-
Linie 267	Neuenrade / Balve	Schulverkehr	-	-
Linie 270	Plettenberg / Attendorn	Schulverkehr	-	-
Linie 272	Plettenberg	Schulverkehr	-	-
Linie 274	Neuenrade / Werdohl / Plettenberg	Schulverkehr / EF	-	-
Linie 275	Plettenberg	Schulverkehr	-	-

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Takt Sa	Takt So
Linie 277	Herscheid	Schulver-kehr	-	-
Linie 279	Herscheid / Werdohl	Schulver-kehr	-	-
Linie 281	Meinerzhagen	4 Fahrten	T60	T60
Linie 282	Kierspe / Meinerzhagen	Schulver-kehr / EF	-	-
Linie 283	Kierspe	Schulver-kehr	-	-
Linie 291	Halver	Schulver-kehr	-	-
FH-Shuttle	Iserlohn	1 – 2 Fahr-ten	-	-
Wanderbus				
Linie 252	Lüdenscheid / Meinerzhagen	Verkehrt nicht in 2026		
Nachtbus				
Linie N7	Lüdenscheid / Plettenberg	EF in den Nächten Fr/Sa und Sa/So		
Westfalen Bus GmbH (WB)				
Linie 18	Iserlohn	T60	T60	T120
Linie R30	Schwerte / Iserlohn	T60	T60***	T120
Linie T30 (TaxiBus)	Schwerte / Iserlohn	T60*****	T60***, *****	T120
Linie 132	Fröndenberg / Neuenrade	Schulver-kehr	-	-
Linie 134	Lüdenscheid / Halver / Radevormwald	T30**, *****	T60*****	T60*****
Linie 137	Balve	Schulver-kehr	-	-
Linie 336	Sundern / Balve	Schulver-kehr	-	-
Verkehrsgesellschaft Breitenbach (VGB)				
Linie R44	Wickede / Menden	T60*, ****	T120	T120
Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH (VWS)				
Linie R52 (teilweise ALT)	Meinerzhagen / Olpe	T120*, **	T120	T120
Linie R61	Meinerzhagen / Attendorn	T120**, ***	T120	T120

Produkt/Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr)	Takt Sa	Takt So
(teilweise ALT)				
Linie R80 (teilweise ALT)	Finnentrop / Plettenberg	T60*, **	T120*	T120
Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)				
Linie 320	Meinerzhagen / Marienheide	Schulverkehr / 2 FP	-	-
Linie 336R	Kierspe / Wipperfürth	6 Fahrten	6 Fahrten	-
Hagener Straßenbahn AG (HST)				
Linie 539	Wiblingwerde / Hagen	T60*****	T60	T120

Ergänzend zum regulären Schienen- und Busliniennetz gibt es im Märkischen Kreis ein Angebot an lokalen Bürgerbussen für die Feinerschließung in der jeweiligen Kommune.

Tabelle 12: Bedienungsangebot Bürgerbus im Märkischen Kreis

Linie	von/nach	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
Bürgerbus Altena		
Linie 1	Altena, ALDI – Am Markaner ZOB – Breitenhagen – Drescheider Berg – Buchholz – Mühlendorf	T60 (09.00 – 17.00 Uhr, einzelne Fahrten an einzelnen Verkehrstagen abweichend, ausgewählte Haltestellen nur als bedarfshaltestelle)
Bürgerbus Balve		
Linie B1	Balve – Garbeck – Langenholthausen – Mellen – Balve	Einzelfahrten Mo – Fr
Linie B2	Innenstadtlinie	Einzelfahrten Mo – Fr
Linie B3	Balve – Beckum – Balve	Einzelfahrten Mo – Fr
Bürgerbus Halver		
Linie 1	Halver, ZOB – Eichholz – Halver, ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Halver, ZOB – Mittelstraße/Rathaus – Mozartstraße – Halver, ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr

Linie 3	Halver, ZOB – Mittelstraße/Rathaus – Birkenbaum – Halver, ZOB	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Hemer		
Linie A	Hemer, ZOB – Realschule – Unter dem Asenberg – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie B	Hemer, ZOB – Waldfriedhof – Danziger Straße – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie C	Hemer, ZOB – Hademareplatz – Sauerlandpark – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Linie D	Hemer, ZOB – Woeste Gymnasium – Gesamtschule – Hemer, ZOB	Einzelfahrten Mo – Sa
Bürgerbus Herscheid (aktuell in Überplanung Stand 10/26)		
Linie 1	Neuer Weg – Breslauer Straße – Am Rohbusch – Neuer Weg	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Elsen Dorfplatz – Mittelstraße – Bergstraße – Elsen Dorfplatz	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Neuer Weg – Friedlin Im Lohsiepen – Sparkasse – Neuer Weg	Einzelfahrten Di, Do
Bürgerbus Kierspe		
Linie 1	Königsberger Str. – Friedhof – AOK – Sparkasse – Schleifkotten	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Menden		
Linie 1	Battenfeld – Bahnhof – Eichendorffstr. – Krankenhaus – Ludwig-Richter-Str. – Bösperde Schule – Bahnhof – Krankenhaus – Ludwig-Richter-Str. – Battenfeld	Einzelfahrten Mo – Sa
Bürgerbus Nachrodt-Wiblingwerde		
Linie 1	Bahnhofsbrücke – Grundschule – Wiblingwerde	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 2	Amtshaus Parkplatz – Grundschule – Buchenweg – Markaner – Bornstraße	Einzelfahrten Mo - Fr
Bürgerbus Neuenrade		
Linie 1	Neuenrade, Zweite Straße – Kantstraße – Mitte – Bahnhof – Neuenrade, Zweite Straße	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Neuenrade, Zweite Straße – Südstraße – Rathaus/Schule – Mitte - Neuenrade, Zweite Straße	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 3	Kindergartenlinie	Einzelfahrten Mo - Fr

Bürgerbus Plettenberg		
eingestellt		
Bürgerbus Schalksmühle		
Linie 1	Rathauscenter – Asenbach – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Rathauscenter – Heedfeld – Gewerbegebiet – Linscheid – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Fr
Linie 3	Rathauscenter – Dahlerbrück – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 4	Rathauscenter – Strücken – Rathauscenter	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 5	Rathauscenter – Friedhof Wippekühl – Rathauscenter	Einzelfahrten Di, Do
Bürgerbus Werdohl		
Linie 1	Werdohl, ZOB – Kettling – Königsburg – ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 2	Werdohl, ZOB – Kirche – Espenhagen – ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa
Linie 3	Werdohl, ZOB – Wilhelmshöhe – Bausenberg – ZOB	Einzelfahrten Mo - Sa

4.4 Entwicklung des Leistungsangebots des straßengebundenen ÖPNVs

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

Tabelle 13: Betriebsleistung im Linienverkehr innerhalb des Märkischen Kreises

Konzessionär	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km						
	2006	2010	2014	2018	2022	2023	2026
MVG	12.596	12.374	11.893	11.987	11.931	11.759	11.634
BRS/WB	1.225	1.235	1.168	-	-	571	-
VWS	236	318	261	-	-	k. A.	-
OVAG	14	14	14	-	-	14	-
VLD	-	18	-	-	-	-	-
Bürgerbusse	448	422	452	436	370	359	-
Märkischer Kreis gesamt	14.541	14.381	13.783	-	-	-	-

Quelle: MVG, WB Westfalen Bus GmbH

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

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

Im Märkischen Kreis führen elf Bürgerbusvereine (Plettenberg Ende 2022 eingestellt) insgesamt 346.000 km (Stand 2025) Linienfahrten durch. Je Verein beläuft sich die jährliche Betriebsleistung auf 20.000 bis 39.000 km. Dabei zeigt sich, dass das Angebot der meisten Vereine im Lauf der Jahre geringer geworden ist. Lediglich in Neuenrade ist die Betriebsleistung in den letzten Jahren wieder angewachsen.

Tabelle 13: Betriebsleistung der Bürgerbusse im Märkischen Kreis (Stand 2025)

Bürgerbusverein	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km						
	2006	2010	2014	2018	2022	2023	2025
Altena	38	38	45	43	33	41	38
Balve	40	29	46	45	34	33	31
Halver	46	41	32	35	29	29	30
Hemer	39	35	40	39	39	36	33
Herscheid	27	24	36	23	21	20	20
Kierspe	46	40	39	43	39	36	34

Bürgerbusverein	Betriebsleistung in 1.000 Wagen-km						
	2006	2010	2014	2018	2022	2023	2025
Menden	42	39	39	39	34	43	32
Nachrodt-W.	35	36	32	32	29	27	32
Neuenrade	41	42	43	37	34	36	39
Plettenberg	20	29	29	30	12	-	-
Schalksmühle	33	30	30	29	27	24	23
Werdohl	39	38	40	39	37	33	34
Gesamt	448	422	452	436	370	359	346

Quelle: MVG

4.5 Fahrgastnachfrage im ÖPNV

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

Tabelle 14: Fahrgastaufkommen im Linienverkehr innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreis der MVG ohne Bürgerbusse

	Fahrgastaufkommen in 1.000 Fahrgäste							
	2006	2010	2014	2018	2022	2023	2024	2025
Bartarif	6.133	6.259	5.590	6.254	3.828	3.830	1.959	1.761
Zeitkarten								
Jedermann	5.298	4.567	4.509	6.314	7.605	9.526	1.721	1.231
Schüler (ab 2024 inkl. Deutschlandticket Schüler)	16.609	13.888	13.869	14.467	13.602	11.117	13.118	13.700
Senioren	4.197	3.527	3.078	3.118	2.251	1.230	563	497
Schwerbehinderte	3.047	2.477	2.194	2.320	1.800	1.695	1.586	1.016
Deutschlandticket (auch Deutschlandticket Job + Sozial)	-	-	-	-	-	k.A.	9.595	11.911

	Fahrgastaufkommen in 1.000 Fahrgäste							
	2006	2010	2014	2018	2022	2023	2024	2025
Summe	35.284	30.718	29.240	32.473	29.086	27.398	28.542	30.116

Quelle: MVG

Wie Tabelle 14 zeigt, ist die Zahl der Fahrgäste in den Bussen der MVG in der Tendenz rückläufig, jedoch mit zum Teil deutlichen Schwankungen in den hier betrachteten Jahren. Ebenfalls ist die hohe Bedeutung des Deutschlandtickets ablesbar, ebenso wie der analoge Bedeutungsverlust des Bartarifs und der übrigen Zeitkarten im Jedermannverkehr und bei den Senioren.

Tabelle 15: Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse im Märkischen Kreis

	Fahrgastaufkommen in 1.000 Fahrgäste							
	2006	2010	2014	2018	2022	2023	2024	2025
Altena	18	16	18	14	7	13	14	14
Balve	16	11	17	13	6	6	4	4
Halver	16	12	10	11	9	9	10	8
Hemer	14	10	10	10	6	5	7	8
Herscheid	4	4	8	4	7	6	6	5
Kierspe	17	11	11	11	9	9	10	9
Menden	17	14	16	14	13	13	13	13
Nachrodt-W.	10	11	8	7	6	6	8	9
Neuenrade	18	13	14	13	11	10	15	14
Plettenberg	5	7	7	7	3	-	-	-
Schalksmühle	9	9	9	8	5	6	7	6
Werdohl	16	13	20	17	14	15	15	15
Gesamt	**159**	**132**	**147**	**129**	**96**	**98**	**109**	**105**

Quelle: MVG

Das Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse hat in den vergangenen Jahren stetig abgenommen, was in den letzten Jahren auch auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen ist. In Bezug auf das Jahr 2014 ist das Fahrgastaufkommen um rund ein Drittel gesunken bis heute gesunken.

4.6 Gemeldeter Fahrzeugbestand

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

4.6.1 Fahrzeugmerkmale

Fahrzeuge der WB

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

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

Fahrzeuge der MVG (inkl. Auftragsunternehmen)

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

Tabelle 16: Fahrzeugmerkmale MVG (Stand 2025)

Fahrzeug-merkmale	Standard-Linienbus		13,5-15m Bus	Ge-lenk-bus	Ge-lenk-bus	Bür-ger-bus	Klein-bus	Midi-bus	gesamt
	Eigenes Unter-nehmen	Subun-terneh-men	Subun-terneh-men	Eigenes Unter-nehmen	Subun-terneh-men	Eigenes Unter-nehmen	Subun-terneh-men	Eigenes Unter-nehmen	
Anzahl Fahrzeuge	87	117	0	58	2	11 +2 Res.	30	4	311
davon mit Niederflur-technik	87	117	0	58	2	9	26	4	303
davon Low-Entry -Busse	28	79	0	0	2	0	10	0	119
davon mit Rampe	87	117	0	58	2	9	25	4	302
mit gesetz-lich gefor-dertem Standard bzgl. Son-dernut-zungsfläche	87	117	0	58	2	(9) Gem. Förder-bed.	28	4	305
davon mit Klimaan-lage	87	117	0	58	2	13	30	4	311
davon mit Fahrgastin-formation (Anzeige und oder Ansage)	87	117	0	58	2	0	20	4	288
davon mit elektr. Fahrt-Ziel-anzeige (außen)	87	117	0	58	2	4	20	4	292
Durch-schnittsalter der Fahr-zeugflotte	7,06	5,1	-	4,97	2,0	3,12	6,6	6,02	-

Quelle: MVG

Zu den Fahrzeugmerkmalen der weiteren Verkehrsunternehmen, die im Märkischen Kreis verkehren, können aufgrund fehlender Informationen keine Aussagen getroffen werden.

4.6.2 Umweltmerkmale der Fahrzeuge

Von den angegebenen Fahrzeugen sind laut MVG alle, auch die der Subunternehmer, mit einem umweltschonenden Antrieb (Euro-Norm 5 oder besser) ausgestattet. Fahrzeuge, die nur die Euro-Abgasnorm IV oder schlechter erfüllen, sind nicht mehr im Einsatz.

Tabelle 17: Umweltmerkmale der Fahrzeuge

Euro -Norm	Anzahl Fahrzeuge MVG 30.06.25	Anzahl Fahrzeuge MVG 31.12.25	Anzahl Fahrzeuge MVG 30.06.26	Anzahl Fahrzeuge MVG 31.10.26
Euro-Norm I	0	0	0	0
Euro-Norm II	0	0	0	0
Euro-Norm III	0	0	0	0
Euro-Norm IV	0	0	0	0
Euro-Norm V	0	0	0	0
Euro-Norm VI	146	145	137	137 (Ausmusterung von 11 Fzg. in Vorbereitung)
EEV-Standard	3	3	3	3
E-Bus	0	2	20	25

Quelle: MVG

4.6.3 Ausstattung mit rechnergestützten Betriebsleitsystemen und Echtzeitdaten-Bereitstellung

In der Tabelle 18 werden die Anzahl der Fahrzeuge, die in ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem eingebunden sind und für die darüber Echtzeitdaten bereitgestellt werden können, dargestellt.

Tabelle 18: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) und Echtzeitdaten

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

Quelle: MVG

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

5 Anforderungsprofil

5.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Märkischen Kreis

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie für deren weitere Entwicklung. Zugleich verursacht der mit der Mobilität verbundene Verkehr Belastungen für die natürliche Umwelt und die Lebensqualität sowie erhebliche Kosten, insbesondere für die öffentlichen Straßenbaulastträger und die ÖPNV-Aufgabenträger. Die nachhaltige Weiterentwicklung des ÖPNV soll dazu beitragen, die negativen Umweltwirkungen des Verkehrs zu begrenzen und zugleich eine angemessene Mobilitätsversorgung dauerhaft zu sichern. Unter den gegenwärtigen finanziellen Rahmenbedingungen ist der ÖPNV gemeinsam mit dem Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr integriert und stärker nachfrageorientiert zu planen. Dabei sind die soziale, ökologische und ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit gleichermaßen zu berücksichtigen.

- Das Ziel der sozialen Nachhaltigkeit wird durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Besucherinnen und Besucher des Märkischen Kreises verfolgt. Ein aufeinander abgestimmtes und integriertes Verkehrsangebot soll Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen die Teilhabe am sozialen und wirtschaftlichen Leben ermöglichen. Auch bei der notwendigen Konsolidierung des Verkehrsangebotes ist deshalb eine angemessene Grundversorgung im Kreisgebiet sicherzustellen. Besondere Bedeutung haben dabei die Erreichbarkeit zentraler Versorgungs-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorte sowie die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen, die nicht oder nur eingeschränkt über einen Pkw verfügen.
- Das Ziel der ökologischen Nachhaltigkeit besteht darin, die Umweltbelastungen des Verkehrs zu verringern. Hierzu sollen geeignete Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr, Bus und Bahn verlagert und die Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen des motorisierten Verkehrs reduziert werden. Voraussetzung für eine positive ökologische Wirkung des ÖPNV ist jedoch ein angemessenes Verhältnis zwischen dem eingesetzten Verkehrsangebot und seiner tatsächlichen Nutzung. Verkehrsleistungen sollen daher stärker auf nachfragestarke Verbindungen und Zeiten konzentriert und emissionsarme beziehungsweise emissionsfreie Antriebstechnologien schrittweise eingesetzt werden.
- Das Ziel der ökonomischen Nachhaltigkeit umfasst eine wirtschaftliche und dauerhaft finanzierbare Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes. Angesichts der erheblich belasteten kommunalen Haushalte und des steigenden Zuschussbedarfs für den ÖPNV ist der Ressourceneinsatz künftig konsequenter an der tatsächlichen Mobilitätsnachfrage auszurichten. Fahrgastzahlen, Auslastungen, Parallelverkehre, Taktüberlagerungen, betriebliche Zusammenhänge und wirtschaftliche Kennzahlen sind dabei gemeinsam zu

betrachten. Ziel ist es, die verfügbaren Mittel dort einzusetzen, wo sie den größten verkehrlichen und gesellschaftlichen Nutzen entfalten. Schwach nachgefragte Leistungen mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis sind auf Möglichkeiten zur Anpassung, Bündelung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen zu überprüfen. Soweit rechtlich möglich und wirtschaftlich sinnvoll, können ergänzende Formen der Nutzer- und Nutznießerfinanzierung berücksichtigt werden.

Die drei Nachhaltigkeitsziele sind nicht in jedem Fall konfliktfrei miteinander vereinbar. Insbesondere zwischen einer flächendeckenden öffentlichen Mobilitätsversorgung, ökologischen Zielsetzungen und der finanziellen Tragfähigkeit können Zielkonflikte entstehen. Die angestrebte Reduzierung des Leistungsvolumens soll deshalb nicht als pauschale Kürzung des Angebotes erfolgen, sondern räumlich und zeitlich differenziert sowie unter Beachtung der Anforderungen der Daseinsvorsorge.

Neben der Gestaltung des eigentlichen Verkehrsangebotes ist eine nachhaltige Mobilitätskultur zu unterstützen. Hierzu können insbesondere Fahrgastinformation, Marketing, Mobilitätsmanagement und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander beitragen. Voraussetzung für die Entwicklung eines bedarfsgerechten, wirtschaftlich tragfähigen und verlässlich erbringbaren Mobilitätsangebotes ist eine kontinuierliche Zusammenarbeit des Märkischen Kreises, der Städte und Gemeinden, der MVG, weiterer Verkehrsunternehmen und Nachbaraufgabenträger sowie der Straßenbaulastträger über räumliche und sachliche Zuständigkeitsgrenzen hinweg.

5.1.1 Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsversorgung im Märkischen Kreis. Er trägt zur Sicherung der Erreichbarkeit zentraler Versorgungs-, Bildungs- und Arbeitsplatzstandorte sowie zur gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Teilhabe der Bevölkerung bei.

Der Märkische Kreis verfolgt als Aufgabenträger das Ziel, eine ausreichende Verkehrsbedienung dauerhaft sicherzustellen und zugleich die langfristige Finanzierbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten.

Die konkrete Ausgestaltung des Verkehrsangebotes erfolgt auf Grundlage der tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse sowie unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen, der verkehrsplanerischen Zielsetzungen und der betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Hierzu werden im NVP verbindliche Mindeststandards für die Verkehrsbedienung festgelegt. Diese bilden die Grundlage für die zukünftige Angebotsplanung und die Bewertung der bestehenden Verkehrsangebote.

Die Mindeststandards beschreiben das grundsätzlich sicherzustellende Angebotsniveau. Sie stellen keine generelle Obergrenze des Verkehrsangebotes dar. Soweit die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr, bedeutende Verkehrsverflechtungen oder betriebliche Erfordernisse dies rechtfertigen, können darüberhinausgehende Verkehrsleistungen vorgesehen werden.

Die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes erfolgt nachfrageorientiert und unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Hierzu gehören sowohl die Sicherung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung wichtiger Verkehrsverbindungen als auch die Überprüfung und Anpassung schwach nachgefragter Verkehrsleistungen.

Die im NVP festgelegte Netzhierarchie und die Qualitätsstandards bilden hierfür den verkehrsplanerischen Rahmen. Ihre Anwendung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und der Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung.

Ergänzende Mobilitätsangebote wie Carsharing, Bikesharing, Fahrradabstellanlagen und weitere intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten können dazu beitragen, die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern und die Erreichbarkeit einzelner Standorte zu verbessern. Die Weiterentwicklung entsprechender Angebote und die Einrichtung von Mobilstationen sind unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage, der vorhandenen Infrastruktur sowie der jeweiligen Zuständigkeiten und finanziellen Rahmenbedingungen zu prüfen.

Auch die stärkere organisatorische und digitale Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote kann eine sinnvolle Entwicklungsperspektive darstellen. Hierzu gehören insbesondere gemeinsame Informations-, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten.

Die Umsetzung entsprechender Maßnahmen setzt eine gesonderte Bewertung ihrer verkehrlichen Wirkung, ihrer organisatorischen und technischen Voraussetzungen sowie ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen voraus. Aus der Darstellung dieser Entwicklungsperspektiven im NVP ergeben sich keine unmittelbaren Verpflichtungen zur Einrichtung zusätzlicher Mobilitätsangebote oder zur Durchführung entsprechender Investitionen.

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

5.1.2 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems soll dazu beitragen, die Bedeutung des ÖPNV sowie weiterer umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie des Fuß- und Radverkehrs zu sichern. Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Märkischen Kreis mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, soll gegenüber dem motorisierten Individualverkehr möglichst stabil gehalten und – soweit dies unter den finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen möglich ist – gesteigert werden.

Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen (Stand 08/2026) kann dieses Ziel jedoch nicht vorrangig durch eine allgemeine Ausweitung des Verkehrsangebotes verfolgt werden. Im Mittelpunkt steht vielmehr eine konsequentere

Ausrichtung der vorhandenen Ressourcen an der tatsächlichen und künftig zu erwartenden Nachfrage. Das Verkehrsangebot soll insbesondere dort gesichert und verlässlich ausgestaltet werden, wo eine hohe oder für die Daseinsvorsorge bedeutsame Nachfrage besteht. Schwach nachgefragte Leistungen sind dagegen auf Möglichkeiten zur Anpassung, Bündelung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen zu überprüfen.

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

- die Sicherung und Stabilisierung der Fahrgastnachfrage auf den nachfragestarken Relationen sowie im Berufs-, Ausbildungs-, Schul- und Versorgungsverkehr,
- die gezielte Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste dort, wo freie Kapazitäten vorhanden sind und zusätzliche Nachfrage ohne einen unverhältnismäßigen betrieblichen oder finanziellen Mehraufwand aufgenommen werden kann,
- die Überprüfung schwach nachgefragter Fahrten und Bedienungszeiträume anhand von Fahrgastzahlen, Auslastungen, Verkehrsaufgaben und ihrer Bedeutung für die Daseinsvorsorge,
- die verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich sinnvolle Abwicklung des Schulverkehrs im allgemeinen ÖPNV, einschließlich der Prüfung von Parallelverkehren, Taktüberlagerungen und Möglichkeiten zur Bündelung von Leistungen,
- die Wahrung der Attraktivität und Nutzbarkeit des öffentlichen Mobilitätsangebotes durch abgestimmte Fahrpläne, verlässliche Anschlüsse für festgelegte Bus-Bus oder Bus-Bahn Relationen mit verständlichen Fahrgastinformationen, ergänzende bedarfsgesteuerte Angebote und eine optimierte Fuß- und Radverkehrsverknüpfung,
- die Berücksichtigung demografischer und struktureller Veränderungen sowie der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Kundengruppen und Teilräume und
- die Prüfung flexibler und bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in Räumen und Zeiten, in denen ein regulärer Linienverkehr keine ausreichende Nachfrage erreicht.

Das Hinzugewinnen von Fahrgästen bleibt ein wichtiges Ziel, ist jedoch nicht in allen Teilräumen und zu allen Tageszeiten gleichermaßen realistisch oder wirtschaftlich sinnvoll. Nachfragepotenziale sollen deshalb differenziert bewertet werden. Maßgeblich sind neben den Fahrgastzahlen und Auslastungen auch die Erreichbarkeit zentraler Ziele, die Verfügbarkeit von Alternativen, die Anforderungen der Daseinsvorsorge und die tatsächliche Ergebniswirksamkeit möglicher Angebotsänderungen.

Die nachfrageorientierte Planung verfolgt das Ziel, die vorhandenen finanziellen, personellen und betrieblichen Ressourcen dort einzusetzen, wo sie den größten verkehrlichen und gesellschaftlichen Nutzen erzielen. Sie bildet

zugleich die Grundlage für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes und die Umsetzung der wirtschaftlichen Konsolidierung. Dabei sind insbesondere stark nachgefragte und für die Daseinsvorsorge bedeutsame Verbindungen zu berücksichtigen.

Mögliche Anpassungen des Leistungsumfangs sind auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, der festgelegten Mindeststandards sowie der betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu bewerten. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit einzelner Städte, Gemeinden oder Ortsteile sollen dabei möglichst vermieden werden.

5.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur

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

Neue Siedlungs- und Gewerbegebiete sollen möglichst im Einzugsbereich bestehender Haltestellen und leistungsfähiger ÖPNV-Achsen entwickelt werden. Durch eine frühzeitige Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Nahverkehrsplanung können vorhandene Verkehrsangebote besser genutzt und zusätzliche Erschließungsaufwendungen möglichst vermieden werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbestandorte sind die voraussichtlichen Verkehrsbedürfnisse sowie die Möglichkeiten einer Erschließung durch den ÖPNV frühzeitig zu berücksichtigen. Ob und in welchem Umfang zusätzliche Verkehrsangebote erforderlich sind, ist unter Berücksichtigung der Größe und Lage des jeweiligen Gebietes, der zu erwartenden Verkehrsnachfrage, der vorhandenen ÖPNV-Erschließung sowie der festgelegten Mindeststandards zu bewerten.

Dabei sind insbesondere die betrieblichen Auswirkungen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit möglicher Angebotsanpassungen zu berücksichtigen. Soweit dies verkehrsplanerisch sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist, können zeitlich begrenzte Probebetriebe zur Ermittlung der tatsächlichen Nachfrage vorgesehen werden.

Die Nahverkehrsplanung unterstützt damit eine integrierte und bedarfsgerechte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Sinne der regionalplanerischen Zielsetzungen.

5.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit

Im Kapitel 3.1.6 wurde der Begriff der Barrierefreiheit definiert und die Bedeutung der Barrierefreiheit für den ÖPNV dargestellt. Dem Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV wurde schon mit den vorangegangenen NVP eine zentrale Rolle

eingeräumt. Dabei wurden bereits konkrete Aussagen, aber auch Ausnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen.

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

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

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

Abbildung 2: Mobilitätskette im ÖPNV[14]



5.1.5 Wirtschaftlichkeit und finanzielle Tragfähigkeit des ÖPNV

Ein wesentliches Ziel der Fortschreibung des NVP ist es, die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern und den vom Märkischen Kreis zu tragenden Finanzierungsausgleich dauerhaft zu begrenzen. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage, des gestiegenen Zuschussbedarfs und der anstehenden Direktvergabe an die MVG ist das Verkehrsangebot stärker an der tatsächlichen Nachfrage, der Bedeutung für die Daseinsvorsorge und seiner betrieblichen Effizienz auszurichten.

Die bereits eingeleitete wirtschaftliche Konsolidierung des ÖPNV soll in den kommenden Jahren konsequent fortgesetzt werden. Hierzu sind die bestehenden Verkehrsangebote auf ihre tatsächliche Nachfrage, ihre betriebliche Effizienz und ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit zu überprüfen.

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

Mit dem Beginn des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Juni 2028 sollen die bis dahin entwickelten verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Grundlagen in einen dauerhaft tragfähigen vertraglichen Rahmen überführt werden. Entscheidend für die wirtschaftliche Wirkung der vorgesehenen Maßnahmen ist nicht allein die Verringerung von Fahrten oder Fahrplankilometern. Vielmehr ist zu bewerten, in welchem Umfang hierdurch tatsächlich Einsparungen beim Fahrzeug- und Personalbedarf, bei den Fahrzeugumläufen, den Betriebszeiten oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen erzielt werden können.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung auf Grundlage der festgelegten Mindeststandards bleibt dabei eine wesentliche Voraussetzung.

Wesentliche Strategien sind:

- Eine angemessene Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Kreisgebiet sicherzustellen. Dabei sind räumliche, wirtschaftliche und verkehrliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Für Raumeinheiten mit weniger als 250 Einwohnerinnen und Einwohnern besteht kein Anspruch auf eine eigenständige Bedienung durch den konventionellen Linienverkehr, wenn diese nicht auf der direkten Route einer durchfahrenden Linie erschlossen werden können. Ihre Mobilitätsbedürfnisse sind jedoch in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen und können gegebenenfalls durch benachbarte Haltestellen, Schülerverkehr, bedarfsgesteuerte Angebote oder andere geeignete Mobilitätsformen abgedeckt werden. Verkehrliche Einschränkungen, insbesondere eine für Standardlinienbusse ungeeignete Straßeninfrastruktur, können eine unmittelbare Bedienung ebenfalls ausschließen oder den Einsatz anderer Fahrzeug- und Bedienungsformen erfordern.
- Investitionen sind auf die Sicherung eines verlässlichen, wirtschaftlich tragfähigen und zukunftsfähigen ÖPNV zu konzentrieren. Maßgeblich sind ihre verkehrliche Wirksamkeit, ihre Bedeutung für das Gesamtsystem, die Zahl der profitierenden Fahrgäste, ihre Folgekosten und ihre Vereinbarkeit mit den finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers. Gesetzliche Anforderungen, insbesondere an die Barrierefreiheit und an die Beschaffung sauberer beziehungsweise emissionsfreier Fahrzeuge nach dem SaubFahrzeugBeschG, sind zu erfüllen. Über gesetzlich zwingende Anforderungen hinausgehende Investitionen sind nach Nutzen, Dringlichkeit und Wirtschaftlichkeit zu priorisieren.
- Die angebotenen Verkehrsleistungen werden regelmäßig auf der Grundlage aktueller Fahrgast-, Auslastungs-, Betriebs- und Kostendaten überprüft. Das Monitoring soll möglichst linien-, abschnitts-, richtungs- und fahrtenbezogen erfolgen. Zusätzlich sind Parallelverkehre, Taktüberlagerungen, Anschlüsse, Schulverkehrsbedarfe, demografische Entwicklungen und betriebliche Umlaufzusammenhänge zu berücksichtigen. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Anpassung von Linienwegen, Takten, Bedienungszeiträumen und Fahrzeuggrößen sowie für die Bündelung oder Umstellung von Verkehrsleistungen.

- Bei dauerhaft geringer Nachfrage sind zunächst Möglichkeiten zur betrieblichen Optimierung und zur bedarfsgerechteren Ausgestaltung zu prüfen. Dies kann die Reduzierung einzelner Fahrten, die lokale Anpassung von Bedienungszeiträumen, die Zusammenlegung paralleler Angebote, die Verkürzung oder Neuordnung von Linien sowie den Ersatz konventioneller Linienverkehre durch bedarfsgesteuerte Angebote umfassen. Die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit, die Daseinsvorsorge und bestehende Anschlussbeziehungen sind in die Abwägung einzubeziehen.
- Angebotsausweitungen kommen künftig vorrangig dort in Betracht, wo ein nachgewiesener verkehrlicher Bedarf besteht und die Finanzierung sowie die betriebliche Erbringbarkeit gesichert sind. Sie sollen möglichst durch Umschichtungen innerhalb des festgelegten Leistungsvolumens, durch die Nutzung vorhandener Kapazitäten oder durch eine gesonderte Finanzierung ermöglicht werden. Eine Angebotsausweitung darf die angestrebte Konsolidierung des Gesamtsystems nicht infrage stellen.
- Die mittelfristige Planung und Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen erfordern einen verlässlichen finanziellen und vertraglichen Rahmen. Der NVP legt hierfür die verkehrsplanerischen Anforderungen und die Mindeststandards der Verkehrsbedienung fest. Auf dieser Grundlage erfolgt die weitere Konkretisierung des Verkehrsangebotes im Rahmen der Vorabbekanntmachung und des öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag soll einen belastbaren Rahmen für die zukünftige Leistungserbringung und deren Finanzierung schaffen. Gleichzeitig sind geeignete vertragliche Steuerungs- und Anpassungsmöglichkeiten vorzusehen, um auf Veränderungen der Nachfrage, der betrieblichen Rahmenbedingungen sowie der wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung reagieren zu können. Die langfristige Finanzierbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs ist dabei als wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu berücksichtigen.
- Einsparmaßnahmen sind so zu gestalten, dass sie tatsächlich zu einer Verringerung des Zuschussbedarfs beitragen und zugleich möglichst geringe Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage und die Erreichbarkeit haben. Vorrang besitzen deshalb Maßnahmen, mit denen schwach ausgelastete Leistungen, unwirtschaftliche Doppelstrukturen und betriebliche Ineffizienzen reduziert werden können. Die finanziellen, betrieblichen und verkehrlichen Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen sind im Rahmen des Monitorings nachzuhalten.

5.1.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen des Märkischen Kreises unterstützen, welche eine Schadstoffreduzierung zum Ziel haben. Hierzu ist der wichtigste Ansatzpunkt die Förderung des ÖPNV und weiterer umwelteffizienter Verkehrsmittel wie Fuß- und Radverkehr, die effiziente Verknüpfung der Verkehrsmittel sowie Informations- und Beratungsleistungen zur Nutzung der Angebote. Positive Umweltwirkungen gehen

insbesondere mit der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV einher. Unterstützt wird dies durch technische Weiterentwicklungen, bspw. durch die Betankung alternativer Kraftstoffe oder durch die Anschaffung von Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotoren oder nach höchstem Euro-Norm-Standard sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten).

Im Rahmen eines kontinuierlichen Controllings ist zu überprüfen, ob und in welchem Maße die gesteckten Ziele erreicht werden.

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs soll im Rahmen seiner gesetzlichen Aufgaben und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit einen Beitrag zur Erreichung der umweltpolitischen Zielsetzungen des Märkischen Kreises leisten. Hierzu gehören insbesondere die Verringerung verkehrsbedingter Schad-stoff- und Treibhausgasemissionen sowie die Förderung einer ressourcenschonenden Mobilität.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt ist die bedarfsgerechte und effiziente Gestaltung des ÖPNV-Angebotes. Durch die Bündelung von Verkehrsbedürfnissen und die Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV können positive Umweltwirkungen erzielt werden.

Dabei sind insbesondere die tatsächliche Nachfrage, die Auslastung der Verkehrsangebote sowie die betriebliche Effizienz zu berücksichtigen. Ergänzend können die Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr, geeignete Informations- und Beratungsangebote sowie technische und betriebliche Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastungen beitragen. Hierzu gehört auch die schrittweise Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte hinsichtlich emissionsarmer und emissionsfreier Antriebstechnologien. Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung erfolgt unter Beachtung der jeweils geltenden gesetzlichen Anforderungen sowie unter Berücksichtigung der betrieblichen Einsatzmöglichkeiten, der erforderlichen Infrastruktur und der wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Aus den umweltpolitischen Zielsetzungen des NVP ergeben sich keine darüberhinausgehenden eigenständigen Verpflichtungen zur Beschaffung bestimmter Fahrzeugzahlen oder zur Einhaltung zusätzlicher Fahrzeugerneuerungsquoten.

5.1.7 ÖPNV-Organisation

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

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

5.1.8 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur

Das straßengebundene ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis übernimmt sowohl die Erschließung der Siedlungsbereiche als auch die Verbindung zwischen zentralen Orten und die Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Hauptorte. Auf wichtigen Verkehrsachsen, die nicht durch den SPNV bedient werden, kommt den Buslinien eine besondere Verbindungsfunktion zu.

Bei der Gestaltung des Liniennetzes sind die unterschiedlichen Erschließungs- und Verbindungsfunktionen zu berücksichtigen. Insbesondere auf nachfragestarken Verkehrsachsen sind möglichst direkte und wirtschaftlich effizient zu betreibende Linienführungen anzustreben. Soweit dies verkehrsplanerisch und betrieblich sinnvoll ist, können Erschließungs- und Verbindungsfunktionen voneinander getrennt werden. In ländlich geprägten Teilräumen kann dagegen die Bündelung beider Funktionen zweckmäßig sein. Ergänzende intermodale Angebote, insbesondere Bike+Ride, können dazu beitragen, den Einzugsbereich bestehender ÖPNV-Haltestellen zu erweitern und die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Sie können bei der Bewertung der Erschließung berücksichtigt werden, soweit dies mit den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen und den festgelegten Mindeststandards vereinbar ist.

Eine erforderliche ÖPNV-Erschließung wird hierdurch nicht pauschal ersetzt. Die Angebote des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV sind insbesondere auf den Hauptnachfrageachsen und an bedeutenden Verknüpfungspunkten möglichst so aufeinander abzustimmen, dass verlässliche und verkehrlich attraktive Umsteigeverbindungen entstehen. Dabei sind die tatsächlichen Verkehrsverflechtungen, die betrieblichen Rahmenbedingungen und die jeweiligen Zuständigkeiten zu berücksichtigen. Die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes erfolgt auf Grundlage der tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse sowie der im NVP festgelegten Mindeststandards.

Dabei sind örtliche und teilräumliche Besonderheiten, insbesondere die Anforderungen des Schüler- und Berufsverkehrs, die Siedlungsstruktur, die Topografie sowie die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen der Daseinsvorsorge, zu berücksichtigen. Die Weiterentwicklung des Liniennetzes erfolgt nachfrageorientiert und unter Berücksichtigung der betrieblichen und finanziellen

Rahmenbedingungen. Ziel ist eine ausreichende, verlässliche und langfristig wirtschaftlich tragfähige Verkehrsbedienung.

5.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

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

- Fahrgastinformation: Sicherstellung einer verlässlichen, verständlichen und barrierefrei zugänglichen Information über das bestehende Verkehrsangebot, die Fahrpläne, die aktuelle Betriebslage, geplante und ungeplante Störungen sowie geeignete alternative Fahrtmöglichkeiten. Hierzu sind die jeweils geeigneten Informationsmedien unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen, der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten sowie unter Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses einzusetzen. Bestehende Informationssysteme und Kooperationsstrukturen der Verkehrsunternehmen, der Tarif- und Verbundorganisationen sowie der zuständigen Zweckverbände sollen dabei vorrangig genutzt und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.
- Zielgruppenorientierte Information und Beratung: Bereitstellung leicht zugänglicher Mobilitätsinformationen und bedarfsgerechte Ansprache ausgewählter Zielgruppen, insbesondere von Schulen, Unternehmen und größeren Verkehrserzeugern. Entsprechende Maßnahmen sollen vorrangig dazu beitragen, die Nutzung bestehender Verkehrsangebote zu erleichtern und deren Auslastung zu verbessern. Umfang und Ausgestaltung zusätzlicher Informations- und Beratungsangebote sind unter Berücksichtigung des zu erwartenden verkehrlichen Nutzens, der vorhandenen organisatorischen Strukturen und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses festzulegen.
- Mobilitätsmanagement: Bedarfsgerechte Entwicklung und Nutzung geeigneter Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, insbesondere zur Analyse der Verkehrsbedürfnisse und zur besseren Verknüpfung vorhandener Mobilitätsangebote. Hierbei sollen bestehende Kooperationen und Informationsangebote genutzt werden. Weitergehende Maßnahmen in den Bereichen Service, Infrastruktur oder Verkehrsangebot bedürfen einer gesonderten verkehrsplanerischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Bewertung. Aus den allgemeinen Zielsetzungen des Mobilitätsmanagements ergeben sich keine unmittelbaren Verpflichtungen zur Einrichtung zusätzlicher Verkehrsleistungen oder organisatorischer Strukturen.

5.1.10 Ableitung der zentralen Handlungsfelder

Aus dem dargestellten Leitbild ergeben sich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen, der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, der festgelegten Mindeststandards sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen folgende zentrale Handlungsfelder für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Märkischen Kreis:

- Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und bedarfsgerechte Angebotsgestaltung Sicherstellung einer ausreichenden und verlässlichen Verkehrsbedienung auf Grundlage der im NVP festgelegten Mindeststandards. Die bestehenden Verkehrsangebote sind kontinuierlich hinsichtlich ihrer tatsächlichen Nachfrage, ihrer verkehrlichen Bedeutung und ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu überprüfen und bedarfsgerecht anzupassen. Verkehrsangebote oberhalb der Mindeststandards können bei entsprechendem Bedarf und wirtschaftlicher Vertretbarkeit vorgesehen beziehungsweise beibehalten werden.
- Nachfrageorientierte Weiterentwicklung des Liniennetzes Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV mit besonderer Berücksichtigung der nachfragestarken Hauptachsen, möglichst direkter Linienführungen und einer bedarfsgerechten Erschließung der übrigen Siedlungsbereiche. Parallelangebote und betrieblich ineffiziente Linienführungen sind zu überprüfen und soweit verkehrsplanerisch sinnvoll und wirtschaftlich wirksam anzupassen. Die festgelegten Mindeststandards sind dabei zu berücksichtigen. Sicherung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung verkehrlich bedeutsamer Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten. Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen, der Orientierung, der Fahrgastinformation und der baulichen Gestaltung sind unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage, der gesetzlichen Anforderungen, der jeweiligen Zuständigkeiten sowie der wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu bewerten. Prüfung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung geeigneter Verknüpfungen zwischen dem ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr. Hierzu können auch Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen gehören. Die Einrichtung oder Erweiterung entsprechender Anlagen erfolgt auf Grundlage einer gesonderten Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsbewertung unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten. Die Fahrradmitnahme ist im Rahmen der geltenden Beförderungsbedingungen und der betrieblichen Möglichkeiten zu berücksichtigen.
- Herstellung und Weiterentwicklung der Barrierefreiheit Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten, der erforderlichen Maßnahmen- und Umsetzungsplanung sowie der gesetzlich zulässigen und konkret zu begründenden Ausnahmen.
- Berücksichtigung des ÖPNV bei raum- und verkehrsplanerischen Entwicklungen Frühzeitige Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs bei verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen. Dabei sind insbesondere die Erreichbarkeit wichtiger Ziele, die Auswirkungen

auf bestehende Verkehrsangebote sowie die betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

- Bedarfsgerechte Erschließung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete Frühzeitige Prüfung der verkehrlichen Erschließung neuer Wohn- und Gewerbestandorte unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsangebote, der zu erwartenden Nachfrage und der festgelegten Mindeststandards. Zusätzliche Verkehrsleistungen oder neue Bedienungsformen sind nur vorzusehen, soweit sie verkehrsplanerisch erforderlich und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen wirtschaftlich tragfähig sind.
- Abstimmung mit der Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs Berücksichtigung langfristiger Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonennahverkehr und Prüfung hieraus resultierender Anpassungsbedarfe im straßengebundenen ÖPNV. Entsprechende Maßnahmen sind anhand ihrer verkehrlichen Bedeutung, der betrieblichen Umsetzbarkeit und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu bewerten. Die genannten Handlungsfelder bilden den fachlichen Orientierungsrahmen für die weitere Nahverkehrsplanung.

Konkrete Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der festgelegten Mindeststandards, der jeweiligen Zuständigkeiten sowie der betrieblichen und finanziellen Auswirkungen gesondert zu bewerten und zu priorisieren.

5.2 Raum- und Netztypologie

5.2.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Märkischen Kreises

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

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

- Oberzentren
- Mittelzentren+
- Mittelzentren
- Grundzentren

Die Gliederung berücksichtigt:

- die unterschiedliche Konzentration in den Bereichen Arbeit / Wohnen / Freizeit / Einkauf / Bildung,

- die Bevölkerungsgröße sowie
- das Vorhandensein regional bedeutsamer Institutionen.

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

Tabelle 19: Gemeindetypologie im Märkischen Kreis und Umland

Kriterium	Oberzentrum (OZ)	Mittelzentrum+ (MZ+)	Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)
Einwohnerinnen und Einwohner	über 100.000	60.000 bis 100.000	20.000 bis 60.000	bis 20.000
Infrastrukturelle Ausstattungsmerkmale (Beispiele)	■ Schulen SEK I+II ■ Berufskollegs und FH ■ Krankenhäuser ■ Bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hallenbad etc. ■ Einkaufsangebot des episodischen Bedarfs	■ Schulen SEK I+II ■ Berufskollegs und FH ■ Krankenhäuser ■ Bedeutende Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hallenbad etc. ■ Einkaufsangebot des episodischen Bedarfs	■ Schulen SEK I + II ■ (Berufskolleg) ■ (Krankenhaus) ■ Hallenbad ■ Einkaufsangebot des periodischen Bedarfs	■ Schulen SEK I ■ Einkaufsangebot des periodischen oder des täglichen Bedarfs
Städte / Gemeinden	■ Dortmund ■ Hagen	■ Iserlohn ■ Lüdenscheid ■ Unna	■ Altena ■ Attendorn ■ Gummersbach ■ Hemer ■ Meinerzhagen ■ Menden	■ Balve ■ Halver ■ Kierspe ■ Neuenrade ■ Schalksmühle ■ Herscheid

Kriterium	Oberzentrum (OZ)	Mittelzentrum+ (MZ+)	Mittelzentrum (MZ)	Grundzentrum (GZ)
			■ Plettenberg ■ Radevormwald ■ Schwerte ■ Sundern ■ Werdohl ■ Wipperfürth	■ Nachrodt-Wiblingwerde

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

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

Die siedlungsstrukturelle Gliederung bildet eine wesentliche Grundlage für die räumlich differenzierte Festlegung der Mindeststandards der Verkehrsbedienung. Die Zuordnung zu den jeweiligen Gemeinde- und Gebietstypen dient dabei der verkehrsplanerischen Bewertung und berücksichtigt die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen und Verkehrsbedürfnisse im Märkischen Kreis. Die Einstufung eines Gebietes begründet für sich genommen keinen Anspruch auf ein bestimmtes, über die festgelegten Mindeststandards hinausgehendes Verkehrsangebot. Bei der Anwendung der Mindeststandards sind neben den Einwohner- und Arbeitsplatzgrößen insbesondere die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, die räumlichen Gegebenheiten sowie besondere Verkehrserzeuger zu berücksichtigen.

5.2.2 Ableitung der Netzhierarchie

Aufbauend auf den Ergebnissen der Raumstrukturanalyse, der siedlungsstrukturellen Gliederung und den Pendlerrelationen wird die Netzhierarchie im ÖPNV

abgeleitet, die für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von Bedeutung ist.

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

Die Zuordnung der einzelnen Verkehrsrelationen zu den Netzfunktionen erfolgt auf Grundlage ihrer verkehrlichen Bedeutung. Maßgeblich sind insbesondere die siedlungsstrukturellen Verflechtungen, die tatsächliche und zu erwartende Verkehrsnachfrage, die Pendlerbeziehungen sowie die Bedeutung der verbundenen Orte und Einrichtungen. Die Netzhierarchie dient der räumlich differenzierten Anwendung der im NVP festgelegten Mindeststandards. Die Einstufung einer Verbindung als Hauptachse oder nachgeordnete Verbindung begründet für sich genommen keine Verpflichtung zur Ausweitung des bestehenden Verkehrsangebotes. Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsbedienung erfolgt unter Berücksichtigung der festgelegten Mindeststandards, der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Verkehrsangebote oberhalb der Mindeststandards können bei entsprechendem Bedarf und wirtschaftlicher Tragfähigkeit vorgesehen beziehungsweise beibehalten werden.

Die Netzfunktionen unterteilen sich wie folgt:

Tabelle 20: Netzhierarchie im Märkischen Kreis

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	**Charakterisierung**
Achsen	■ Relationen zwischen OZ und MZ+ sowie ■ direkte Verbindungen zwischen MZ und OZ/MZ+ mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung ■ Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors in der Regel nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
Hauptverbindungen	■ Relationen zwischen MZ und MZ+ mit moderater Quelle-/Zielbeziehung ■ sowie zwischen MZ und MZ sowie zwischen GZ und OZ/MZ+ ■ und zwischen MZ und GZ, mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung.

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	**Charakterisierung**
	■ Möglichst direkte Verbindungen die in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen
Nebenverbindungen	■ Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion ■ Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung ■ Verbindungen zwischen mehreren größeren, räumlich zusammenhängenden Ortsteilen/Siedlungen im Zulauf auf ein MZ+
Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter	
Erschließungsverkehre Kernbereich	■ Erschließung verdichteter, multifunktionaler Kernbereiche innerhalb der Ober- und Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung zu den umliegenden Siedlungsbereichen
Erschließungsverkehre verdichteter Bereich	■ Erschließung städtischer Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderatem Binnenverkehr
Erschließungsverkehre Ortsteile und Siedlung	■ Erschließung von Siedlungsrändern, Siedlungsflächen und Ortsteilen, abseits der verbindenden Korridore, mit eingeschränkter Versorgungssituation

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

- Abstufung der Verbindung Neuenrade und Iserlohn zur Nebenverbindung
- Abstufung der Achse Lüdenscheid und Werdohl zur Hauptachse
- Abstufung der Achse Lüdenscheid und Altena zur Hauptachse
- Rücknahme der gemäß NVP 2025 definierten neuen Nebenverbindung zwischen Kierspe und Wipperfürth

5.3 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis

Ein wesentlicher Bestandteil des NVP ist die Festlegung der Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung im Märkischen Kreis. Hierzu werden Qualitätsstandards definiert, die als Grundlage für die Bewertung des

bestehenden Verkehrsangebotes sowie für dessen zukünftige bedarfsgerechte Ausgestaltung dienen.

Die Qualitätsstandards berücksichtigen die unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse, die Funktion der jeweiligen Verkehrsverbindungen sowie die betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Entsprechend den vom Kreistag beschlossenen Planungsleitlinien bildet das Prinzip „Mobilität nach Maß“ die Grundlage der zukünftigen Angebotsgestaltung. Der NVP legt hierzu verlässliche Mindeststandards einer ausreichenden Verkehrsbedienung fest. Diese Mindeststandards beschreiben das grundsätzlich zu gewährleistende Niveau der Verkehrsbedienung. Sie stellen ausdrücklich kein Maximalangebot dar. Soweit die tatsächliche Verkehrsnachfrage, die Funktion einer Verbindung innerhalb des Gesamtnetzes, die Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs, besondere Anschlusserfordernisse oder sonstige sachlich begründete Verkehrsbedürfnisse dies rechtfertigen, können Verkehrsleistungen auch oberhalb der festgelegten Mindeststandards vorgesehen beziehungsweise beibehalten werden.

Bei der Ausgestaltung und Anwendung der Qualitätsstandards ist zwischen folgenden Anforderungen zu unterscheiden:

- Gesetzliche Anforderungen: Unmittelbar geltende rechtliche Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und sonstiger gesetzlich geregelter Anforderungen.
- Mindestbedienungsstandards: Vom Aufgabenträger festgelegte Anforderungen an das grundsätzlich zu gewährleistende Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung, insbesondere hinsichtlich der räumlichen Erschließung, der Bedienungshäufigkeit und der Verkehrszeiten.
- Betriebliche und technische Qualitätsanforderungen: Anforderungen insbesondere an Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Zuverlässigkeit und Durchführung der Verkehrsleistungen, deren konkrete Verbindlichkeit sich nach den jeweils geltenden rechtlichen, genehmigungsrechtlichen und vertraglichen Regelungen richtet.
- Planerische Entwicklungsziele: Weitergehende Zielsetzungen zur qualitativen Verbesserung und zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese begründen nicht ohne gesonderte Konkretisierung und Entscheidung eine unmittelbare Verpflichtung zur Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen oder Verkehrsleistungen.

Die Qualitätsstandards bilden eine wesentliche fachliche Grundlage für die Berücksichtigung der Belange des Aufgabenträgers in Genehmigungsverfahren, für die Vorbereitung und Ausgestaltung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie für die Bewertung und Kontrolle der Leistungserbringung. Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsleistungen und der vertraglichen Verpflichtungen erfolgt unter Berücksichtigung der Festlegungen des Nahverkehrsplans im Rahmen der jeweils maßgeblichen rechtlichen und vertraglichen Instrumente. Die für die jeweilige Verkehrsleistung geltenden Qualitätsanforderungen sind grundsätzlich auch bei der Durchführung durch Nachauftragnehmer

einzuhalten. Die entsprechende Verpflichtung ist im Rahmen der jeweiligen Vertragsgestaltung sicherzustellen.

Die Ableitung der Qualitätsstandards erfolgt unter Berücksichtigung der bisherigen Festlegungen des NVP, der veränderten verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen sowie anerkannter fachlicher Empfehlungen, insbesondere der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen.

Die fachlichen Empfehlungen dienen hierbei als Orientierung für eine sachgerechte Ausgestaltung des Verkehrsangebotes. Ihre Anwendung erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die nachfolgend dargestellten Qualitätsstandards sind entsprechend ihrer jeweiligen rechtlichen und planerischen Funktion anzuwenden. Die Festlegungen zur ausreichenden Verkehrsbedienung bilden dabei die Grundlage für ein verlässliches Grundangebot und ermöglichen zugleich eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes.

Abweichungen von den Qualitätsstandards

Die im NVP festgelegten Qualitätsstandards bilden die Grundlage für die bedarfsgerechte Ausgestaltung des ÖPNV im Märkischen Kreis. Bei ihrer Anwendung sind die unterschiedlichen räumlichen, demografischen, verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Hierzu gehören insbesondere die Siedlungsstruktur, die tatsächliche Verkehrsnachfrage, besondere Anforderungen des Schüler- und Berufsverkehrs sowie die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Verkehrsbedienung. Die festgelegten Mindestbedienungsstandards beschreiben das grundsätzlich zu gewährleistende Niveau einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Sie sind bei der Angebotsgestaltung maßgeblich und dürfen nicht allein aufgrund allgemeiner wirtschaftlicher Erwägungen unterschritten werden. Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsangebote kann innerhalb dieser Mindeststandards entsprechend den örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten differenziert erfolgen. Hierzu können insbesondere unterschiedliche Linienführungen, zeitliche Bedienungsschwerpunkte sowie geeignete bedarfsgesteuerte Bedienungsformen gehören. Besondere Verkehrsbedürfnisse können insbesondere in folgenden Bereichen bestehen:

- Räume mit besonderen demografischen oder siedlungsstrukturellen Herausforderungen: Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage und Prüfung geeigneter Bedienungsformen. Größere Gewerbe- und Arbeitsplatzstandorte: Bedarfsgerechte Berücksichtigung besonderer Arbeits- und Schichtzeiten sowie entsprechender Verkehrsnachfrage.
- Neue Wohn- und Gewerbegebiete: Prüfung der erforderlichen ÖPNV-Erschließung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Nachfrage und der vorhandenen Verkehrsangebote. Zeitlich begrenzte Probebetriebe können im begründeten Einzelfall vorgesehen werden.

- Einzelziele mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Freizeit: Prüfung spezifischer Verkehrsbedürfnisse und gegebenenfalls geeigneter Bedienungszeiten oder Bedienungsformen.

Soweit im begründeten Einzelfall eine Unterschreitung der festgelegten Mindestbedienungsstandards erforderlich erscheint, ist dies gesondert zu prüfen und nachvollziehbar zu begründen. Dabei sind insbesondere die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit wichtiger Ziele, die Belange des Schüler- und Berufsverkehrs, mögliche alternative Bedienungsformen sowie die betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu berücksichtigen.

Über entsprechende Abweichungen ist durch den Märkischen Kreis als Aufgabenträger im Rahmen seiner Zuständigkeiten und der hierfür maßgeblichen Verfahren zu entscheiden. Soweit eine Abweichung eine Änderung verbindlicher Festlegungen des NVP erfordert, sind die hierfür geltenden rechtlichen und verfahrensmäßigen Anforderungen zu beachten. Gesetzliche Anforderungen und Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit, bleiben hiervon unberührt. Ausnahmen von gesetzlichen Anforderungen sind ausschließlich im jeweils rechtlich zulässigen Umfang möglich.

Die im NVP enthaltenen planerischen Entwicklungsziele sind von den verbindlichen Mindestbedienungsstandards zu unterscheiden. Ihre Umsetzung erfolgt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die räumliche Differenzierung nach Gebietstypen sowie die Darstellung besonderer struktureller Merkmale sind der Karte „Siedlungsstrukturelle Gliederung und besondere Merkmale“ (Kartenband, Karte 5) zu entnehmen.

5.3.1 Qualitätsstandards im Überblick

Die Qualitätsstandards werden differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Verkehrstage und Verkehrszeiten
- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Anforderung an die Netz- und Fahrplangestaltung
- Anforderungen an bedarfsgesteuerte Bedienangebote
- Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Qualitätsanforderungen Haltestellen
- Qualitätsanforderungen Fahrzeuge
- Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards
- Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

- Anforderungen an Information und Vertrieb
- Anforderungen an das Marketing
- Anforderungen an das Qualitätscontrolling
- Anforderungen an die Schülerbeförderung
- Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

5.3.2 Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs werden die Verkehrstage Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertage unterschieden. Die Verkehrszeiten beschreiben die unterschiedlichen zeitlichen Nachfrageschwerpunkte innerhalb der jeweiligen Verkehrstage und bilden die Grundlage für die Anwendung der nachfolgend festgelegten Mindestbedienungsstandards. Die Festlegung der Verkehrszeiten erfolgt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsnachfrage, der unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Entsprechend den vom Kreistag beschlossenen Planungsleitlinien werden grundsätzlich folgende Bedienungszeiträume zugrunde gelegt:

- Montag bis Freitag: 05:00 bzw. bis 21:00 Uhr,
- Samstag: 07:00 bis 22:00 Uhr,
- Sonn- und Feiertage: 11:00 bis 19:00 Uhr.

Innerhalb dieser Bedienungszeiträume erfolgt eine weitere Differenzierung zwischen Tagesverkehrszeit und Schwachverkehrszeit entsprechend der jeweiligen zeitlichen Nachfrageverteilung.

Die frühe Zeitlage vor 06:00 Uhr an Werktagen wird entsprechend der tatsächlichen Nachfrage und besonderer Verkehrsbedürfnisse, insbesondere des Berufs- und Schülerverkehrs, gesondert betrachtet. Aus der Ausweisung einer Schwachverkehrszeit von 05:00 bis 06:00 Uhr ergibt sich keine allgemeine Verpflichtung zur Bedienung sämtlicher Verkehrsrelationen in diesem Zeitraum.

Die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Betriebspausen kennzeichnen Zeiträume, für die grundsätzlich kein flächendeckender Mindestbedienungsstandard vorgesehen wird. Sie stellen jedoch keine generellen Betriebsverbote dar.

Soweit die tatsächliche Verkehrsnachfrage, die Funktion einer Verbindung innerhalb des Gesamtnetzes, besondere Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs, Anschlusserfordernisse oder sonstige sachlich begründete Verkehrsbedürfnisse dies rechtfertigen, können Verkehrsleistungen auch außerhalb der grundsätzlichen Bedienungszeiträume vorgesehen beziehungsweise beibehalten werden.

Die konkrete Ausgestaltung erfolgt bedarfsgerecht unter Berücksichtigung der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Tabelle 21: Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Zeitfenster
Montag - Freitag	Schwachverkehrszeit I Tagesverkehrszeit Schwachverkehrszeit II	SVZ I TVZ SVZ II	05:00 – 06:00 Uhr 06:00 – 19:00 Uhr 19:00 – 21:00 Uhr
	Betriebspause		00:00 – 05:00 Uhr 21:00 – 24:00 Uhr
Samstag	Schwachverkehrszeit I Tagesverkehrszeit Schwachverkehrszeit II	SVZ I TVZ SVZ II	07:00 – 08:00 Uhr 08:00 – 16:00 Uhr 16:00 – 22:00 Uhr
	Betriebspause		00:00 – 07:00 Uhr 22:00 – 24:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	11:00 – 19:00 Uhr
	Betriebspause		00:00 – 11:00 Uhr 19:00 – 24:00 Uhr

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

- Einführung einer durchgängigen Tagesverkehrszeit von 06:00 bis 19:00 Uhr an Werktagen anstelle der bisherigen Differenzierung zwischen Haupt- und Normalverkehrszeiten. Die konkrete Angebotsgestaltung innerhalb dieses Zeitraums erfolgt entsprechend den Mindestbedienungsstandards und der tatsächlichen Nachfrage.
- Auflösung der bisherigen allgemeinen Nachtverkehrszeit und Einführung von Betriebspausen als Zeiträumen ohne flächendeckenden Mindestbedienungsstandard. Verkehrsangebote außerhalb der grundsätzlichen Bedienungszeiträume bleiben bei entsprechendem Bedarf möglich.
- Nachfrageorientierte Anpassung der grundsätzlichen Bedienungszeiträume an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Besondere örtliche Verkehrsbedürfnisse und nachfragestarke Verbindungen können eine darüberhinausgehende Bedienung rechtfertigen.

5.3.3 Standards der Erschließungsqualität des ÖPNV

Unter ÖPNV-Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Erschließungsqualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer

unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur bzw. von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und ist damit nicht mehr konkurrenzfähig insbesondere gegenüber dem MIV. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

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

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

Die Erschließung und die Definition der Haltestelleneinzugsbereiche berücksichtigt die in Kapitel 5.2.1dargestellte Untergliederung der Gebietstypen in Kernbereich, verdichteter Bereich, Ortsteil und Siedlung.

Tabelle 22: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche

Anforderung	Charakterisierung
Räumliche Erschließung des MK durch den öffentlichen Verkehr	Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen bzw. Bahnhöfe in einem Einzugsbereich von maximal: ■ 300 m: bei Bushaltestellen im Kernbereich und im verdichteten Bereich ■ 500 m: bei Bushaltestellen im Ortsteil oder in einer Siedlung ■ 1.000 m: bei Bahnhöfen des SPNV

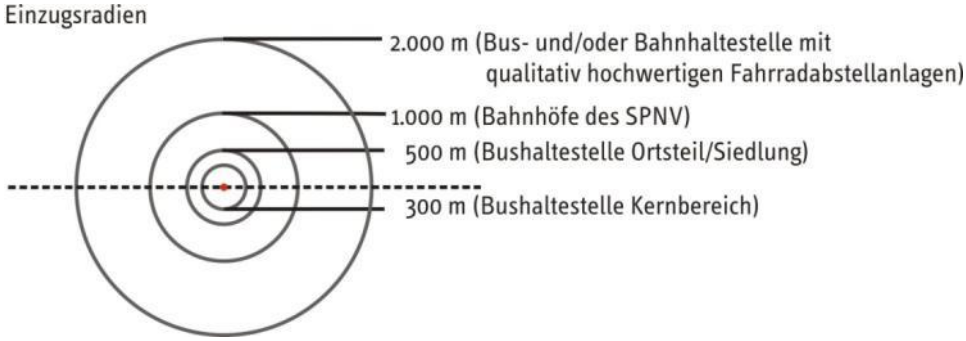
Abweichungen von den hier dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Folgende Aspekte sind dabei von besonderer Bedeutung:

- Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (z. B. Gewässer oder Schienenstrecken) im Einzelfall auch geringere Standards für den Haltestelleneinzugsbereich zu festgelegt werden.

- Für Siedlungsbereiche (auch mit mehr als 250 Einwohnerinnen und Einwohnern) und Gewerbestandorte, die nur sehr aufwändig erschlossen werden können, ist zu prüfen, ob eine Verbesserung der Anbindung über eine nahgelegene ÖPNV-Zugangsstelle bspw. mit dem Fahrrad erreicht werden kann. Die Einrichtung von qualitativ hochwertigen und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen, mit etwaigen Sonderausstattungen wie Ladestationen für Elektrofahrräder und / oder Leihfahrrädern, kann die Erschließungswirkung einer Haltestelle deutlich erhöhen.

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

Abbildung 3: Erweiterte Erschließungswirkung



5.3.4 Standards der Bedienungsqualität

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

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

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

Ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot ist maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans durch den Kunden sowie bedeutend für die Planung und Sicherung von über den ganzen Tag gleichen Anschlüssen durch die Verkehrsunternehmen. Im Märkischen Kreis ist im SPNV ein Fahrplanangebot im 60- bzw.

30-Minuten-Takt vorherrschend. Wegen der leichten Merkbarkeit und der Möglichkeit zur Verdopplung bzw. Halbierung des Angebotes bei Nachfrageänderungen soll daher auch im Märkischen Kreis das Taktraster von 15/30/60/120 Minuten eingehalten werden. Dies gilt im Besonderen für die Achsen und Hauptverbindungen, wo im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Verknüpfungsqualität dabei sogenannte integrale Taktfahrpläne umgesetzt werden sollen.

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

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

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

Tabelle 23: Standards der Bedienungsqualität

Netzkategorie	Mindestbedienung zu den Verkehrszeiten (Angabe in Taktzeiten)	
	TVZ	SVZ
Achsen	T 30	T 60
Hauptverbindungen	T 60	T120
Nebenverbindungen	T 60	T120
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen		
Erschließungsverkehr Kernbereich	T 30 (2FP/h)	T 60 (1FP/h)
Erschließungsverkehr verdichteter Bereich	T 60 (1FP/h)*	T 120 (0,5FP/h)*
Erschließungsverkehr Ortsteil und Siedlung	T 120 (0,5FP/h)	bedarfsgerechte Bedienung

Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); TVZ = Tagesverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit. Die Bedienungsqualität (Mindesttaktzeiten) orientiert sich an der vorherrschenden Taktfamilie des SPNV, d.h. der 30-Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforderungen in untergeordneten Hierarchiestufen.

Generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.
*städtische Bereich mit erhöhtem Nachfragepotenzial können häufiger bedient werden

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

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

Für einzelne Linien ist aufgrund der tatsächlichen Fahrgastnachfrage, ihrer besonderen Netzfunktion oder spezifischer Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs ein über die Mindeststandards hinausgehendes Verkehrsangebot sachlich gerechtfertigt. Dies kann insbesondere einen früheren Betriebsbeginn, ein späteres Betriebsende oder eine höhere Bedienungshäufigkeit umfassen. Die nachfolgend aufgeführten Linien stellen Beispiele für Verkehrsangebote

dar, deren tatsächliches Bedienungsniveau oberhalb der allgemeinen Mindeststandards liegt:

Tabelle 24: Linien die generell von den Qualitätsstandards nach oben abweichen

Linie	Linienweg	Begründung
1	Iserlohn – Menden	besonders hohe Fahrgastnachfrage, Bedeutung im Berufsverkehr
22	Iserlohn – Menden	besonders hohe Fahrgastnachfrage, Bedeutung im Berufsverkehr
31 und 37	Lüdenscheid – Iserlohn	hohe Fahrgastnachfrage, Netzfunktion, Kompensationsleistung für andere wegfallende Angebote
41 und 42	Stadtverkehr Lüdenscheid	hohe Fahrgastnachfrage sowie Bedeutung im Berufsverkehr (Klinikum Hellersen + Sportklinik)
54	Plettenberg – Lüdenscheid	Bedeutung im Berufsverkehr

Weitergehende Abweichungen von den dargestellten Standards der Bedienungsqualität können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden. Die konkrete Angebotsgestaltung ist weiterhin anhand der Nachfrageentwicklung sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen.

5.3.5 Standards zur Verbindungsqualität und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verbindungsqualität beschreibt die Erreichbarkeit wichtiger Ziele und die Qualität der Verkehrsbeziehungen im ÖPNV. Wesentliche Bewertungskriterien sind die Gesamtreisezeit, das Verhältnis der Reisezeit im ÖPNV zur Reisezeit im MIV sowie die Anzahl und Qualität erforderlicher Umsteigevorgänge. Ziel der Nahverkehrsplanung im MK ist es, die Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden, ihren Stadt- und Ortsteilen sowie den zentralen Orten möglichst direkt, zeitlich angemessen und zuverlässig zu gestalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein wirtschaftlich tragfähiges ÖPNV-Netz nicht ausschließlich auf Direktverbindungen beruhen kann. Insbesondere die Bündelung von Verkehrsangeboten auf nachfragestarken Hauptachsen und die Verknüpfung mit nachgeordneten Verkehrsangeboten können eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Netzgestaltung ermöglichen.

Die nachfolgend festgelegten Mindeststandards für Reisezeiten, Reisezeitverhältnisse und Umsteigehäufigkeiten sind als maßgebliche Anforderungen bei der Netz- und Fahrplangestaltung zu berücksichtigen. Ob und in welchem Umfang eine Abweichung im Einzelfall vertretbar ist, ist unter Berücksichtigung der Bedeutung und Nachfrage der jeweiligen Verkehrsrelation, der räumlichen und topografischen Gegebenheiten sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu bewerten und nachvollziehbar zu begründen.

Eine Abweichung begründet dabei nicht automatisch einen Anspruch auf zusätzliche Verkehrsleistungen oder die Einrichtung einer Direktverbindung. Entscheidend bleibt, dass insgesamt eine ausreichende Verkehrsbedienung nach Maßgabe der im NVP festgelegten Mindeststandards gewährleistet wird.

Tabelle 25: Planerische Ziel- und Bewertungsgrößen der Verbindungsqualität im Märkischen Kreis

Kategorie	Standards / Messgrößen	
Verbindung	Die nachfolgend dargestellten Werte dienen als Orientierungsgrößen für die Bewertung der Verbindungsqualität. Sie stellen keine ausnahmslos einzuhaltenden Mindeststandards dar. Bei ihrer Anwendung sind die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, die Bedeutung der jeweiligen Verkehrsrelation sowie die betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. ■ Umsteigefreie Verbindung aller Orte mindestens mit dem zugehörigen Grundzentrum bzw. umsteigefreie Anbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde innerhalb von 30 Minuten ■ Verbindung der Städte und Gemeinden mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg ■ Verbindung aller Mittel- / Grundzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum bzw. Mittelzentrum+ (Iserlohn, Lüdenscheid, Dortmund oder Hagen) innerhalb von 60 Minuten (in der TVZ) ■ Verbindung eines in einem SPNV-Korridor liegenden Siedlungsbereichs mit einem SPNV-Halt innerhalb von 30 Minuten (das Fahrtenangebot bleibt hier unberücksichtigt).	
Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV[15]	Achsen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
	Hauptverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,8 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Nebenverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 2,1 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
	Spezialverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 2,1 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten

[15] Gemäß: FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln

Kategorie	Standards / Messgrößen	
	Erschließungs-, Verflechtungs- und Zubringernetz	maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
Umsteigehäufigkeit	Grundsätzlich maximal zwei Umsteigevorgänge zur Erreichung der zentralen Orte im Märkischen Kreis (sofern keine anderen Anforderungen formuliert werden)	

Die planerischen Ziel- und Bewertungsgrößen sind bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes angemessen zu berücksichtigen. Soweit diese Werte auf einzelnen Verkehrsrelationen nicht erreicht werden, ist anhand der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse und der verkehrlichen Bedeutung der Verbindung zu bewerten, ob ein konkreter Handlungsbedarf besteht. Eine Verpflichtung zur Einrichtung zusätzlicher Verkehrsleistungen ergibt sich hieraus nicht unmittelbar. Entsprechende Maßnahmen sind gesondert hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit sowie ihrer betrieblichen und wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu prüfen.

Die Erreichbarkeit von SPNV-Haltepunkten kann durch geeignete ergänzende Mobilitätsangebote, insbesondere durch die Verknüpfung mit dem Radverkehr, verbessert werden. Eine solche ergänzende Erschließung setzt geeignete örtliche und topografische Bedingungen sowie eine entsprechende Infrastruktur voraus. Sie ist nicht generell als gleichwertiger Ersatz für eine nach den festgelegten Mindeststandards erforderliche ÖPNV-Verbindung anzusehen. Die unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten und Bedürfnisse der Fahrgäste sind zu berücksichtigen.

Systematische Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten

An verkehrlich bedeutsamen Verknüpfungspunkten sollen die Fahrpläne der beteiligten Verkehrsangebote möglichst so aufeinander abgestimmt werden, dass attraktive und zuverlässige Umsteigebeziehungen entstehen. Dabei sind insbesondere die Bedeutung der jeweiligen Verkehrsrelation, die Zahl der umsteigenden Fahrgäste, die Taktfolge der beteiligten Linien sowie die betrieblichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer verkehrlichen Funktion und Bedeutung festgelegt. Die Fahrplanplanung hat dabei die unterschiedlichen räumlichen und baulichen Gegebenheiten sowie die tatsächlich erforderlichen Umsteigewege zu berücksichtigen. Die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Umsteigezeitfenster dienen als planerische Orientierungsgrößen für die Fahrplangestaltung. Sie sind bei der konkreten Planung anzustreben, soweit dies unter Berücksichtigung der übrigen Verkehrsbeziehungen und der betrieblichen sowie wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglich und sinnvoll ist. Eine durchgängige Einhaltung sämtlicher Umsteigezeitfenster an allen Verknüpfungspunkten wird nicht vorausgesetzt. Bei der Fahrplanentwicklung sind die Anschlüsse entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung zu priorisieren. Hierbei sind insbesondere nachfragestarke Umsteigebeziehungen, Anschlüsse bei langen Taktfolgen sowie die Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs zu berücksichtigen. Eine betriebliche Anschlusssicherung ist für

entsprechend priorisierte Verbindungen vorzusehen, soweit dies betrieblich umsetzbar und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf nachfolgende Fahrten und weitere Anschlüsse vertretbar ist. Die konkreten Regelungen zur Anschlusssicherung, insbesondere zu Wartezeiten und zum Verhalten bei Verspätungen, sind im Rahmen der betrieblichen Planung und der jeweiligen vertraglichen Regelungen festzulegen.

Tabelle 26: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit

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

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

Bei der konkreten Fahrplan- und Umlaufplanung können Abweichungen von den dargestellten Orientierungswerten erforderlich sein, insbesondere wenn mehrere Anschlüsse miteinander konkurrieren oder die Einhaltung einzelner Umsteigezeitfenster zu unverhältnismäßigen betrieblichen Auswirkungen führen würde. Die Priorisierung der Anschlüsse erfolgt unter Berücksichtigung ihrer verkehrlichen Bedeutung und wird zwischen dem Märkischen Kreis als Aufgabenträger und den betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmt. Für besonders bedeutsame Anschlüsse mit langen Taktfolgen sind geeignete Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen von Anschlussverlusten zu prüfen. Die Einrichtung zusätzlicher Ersatz- oder Rückfallangebote erfolgt nicht automatisch, sondern bedarf einer gesonderten verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Bewertung.

5.3.6 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung

Übergeordnetes Ziel der Netz- und Fahrplangestaltung ist ein übersichtliches, leicht verständliches und bedarfsgerechtes Liniennetz, das eine ausreichende Verkehrsbedienung auf Grundlage der festgelegten Mindeststandards gewährleistet und zugleich eine wirtschaftlich tragfähige Betriebsdurchführung ermöglicht.

Die unterschiedlichen Funktionen der Verkehrsangebote sollen für die Fahrgäste möglichst nachvollziehbar erkennbar sein. Hierzu können insbesondere eine geeignete Liniennummernsystematik und eine verständliche Fahrgastinformation beitragen. Bestehende und bewährte Kennzeichnungen sind dabei zu berücksichtigen. Weitergehende Maßnahmen zur Kennzeichnung oder Vermarktung sind unter Berücksichtigung ihres Nutzens und der wirtschaftlichen

Rahmenbedingungen zu bewerten. Auf den verkehrlich bedeutsamen Hauptachsen sind grundsätzlich möglichst direkte und einheitliche Linienführungen anzustreben. Abweichende Linienwege einzelner Fahrten können jedoch vorgesehen werden, soweit dies aufgrund besonderer Verkehrsbedürfnisse, insbesondere des Schüler- und Berufsverkehrs, der tatsächlichen Nachfrage oder betrieblicher und wirtschaftlicher Erfordernisse sachgerecht ist.

Dabei ist auf eine möglichst verständliche Fahrplangestaltung zu achten. Unnötige Linienwegvarianten und betriebliche Parallelangebote sollen vermieden werden. Bei regelmäßig vertakteten Verkehrsangeboten sind möglichst einheitliche und leicht merkbare Abfahrtszeiten anzustreben. Abweichungen können insbesondere aufgrund unterschiedlicher Verkehrszeiten, besonderer Anforderungen des Schüler- und Berufs-verkehrs, der Anschlusssicherung oder zur Gestaltung wirtschaftlicher Fahrzeugumläufe erforderlich sein.

Die Fahrzeiten und gegebenenfalls erforderlichen Aufenthaltszeiten sind so festzulegen, dass ein zuverlässiger und wirtschaftlicher Betriebsablauf ermöglicht wird. Die veröffentlichten Abfahrtszeiten sind einzuhalten. Unnötige Standzeiten sollen vermieden werden, soweit hierdurch keine wesentlichen Nachteile für die Fahrgäste oder die Anschlusssicherung entstehen. Die konkrete Netz- und Fahrplangestaltung erfolgt unter Berücksichtigung der festgelegten Mindeststandards, der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Verkehrsangebote oberhalb der Mindeststandards können bei entsprechendem Bedarf und wirtschaftlicher Tragfähigkeit vorgesehen beziehungsweise beibehalten werden.

5.3.7 Anforderungen an bedarfsgesteuerte Bedienangebote

Bedarfsgesteuerte Bedienangebote, insbesondere Anruf-Linien-Fahrten (ALF), Anruf-Sammel-Taxen (AST) und On-Demand Verkehre, können einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten und wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsbedienung im Märkischen Kreis leisten. Sie kommen insbesondere dort in Betracht, wo aufgrund der Siedlungsstruktur, der tatsächlichen Verkehrsnachfrage oder besonderer zeitlicher Verkehrsbedürfnisse ein konventionelles Linienangebot nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand betrieben werden kann.

Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote können sowohl zur Erfüllung der festgelegten Mindestbedienungsstandards als auch zur Ergänzung bestehender Verkehrsangebote eingesetzt werden. Eine Verpflichtung zur flächendeckenden Einführung zusätzlicher bedarfsgesteuerter Angebote ergibt sich daraus nicht. Die Wahl der jeweiligen Bedienungsform erfolgt unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, der Funktion des Angebotes innerhalb des Gesamtnetzes sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Eine pauschale Festlegung auf eine bestimmte Bedienungsform erfolgt nicht.

Räumliche Erschließung und Zugangspunkte

- Die räumliche Erschließung bedarfsgesteuerter Angebote ist entsprechend der jeweiligen Angebotsfunktion und den örtlichen Verkehrsbedürfnissen festzulegen.
- Neben bestehenden Haltestellen können hierzu auch virtuelle Zugangspunkte vorgesehen werden. Deren Lage und Dichte sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur, der tatsächlichen Erreichbarkeit, der topografischen Verhältnisse und der Anforderungen der jeweiligen Fahrgastgruppen zu bestimmen.
- Ein Abstand von maximal 250 Metern kann bei geeigneten Angebotsformen als planerischer Orientierungswert herangezogen werden. Eine allgemeine Verpflichtung zur flächendeckenden Einrichtung virtueller Zugangspunkte in diesem Abstand besteht nicht.

Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV

Bedarfsgesteuerte Angebote sollen entsprechend ihrer jeweiligen Funktion sinnvoll mit dem bestehenden Bus- und Schienenverkehr verknüpft werden. Dabei sind insbesondere bedeutende Verknüpfungspunkte, die Nachfrage nach Anschlussverbindungen sowie die jeweiligen betrieblichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Neben der Funktion als Zubringer zum übrigen ÖPNV können bedarfsgesteuerte Angebote auch andere örtliche oder regionale Verkehrsbedürfnisse erfüllen.

Fahrzeiten, Wartezeiten und Fahrtlängen

- Die Anforderungen an Fahrzeiten, Wartezeiten und Fahrtlängen sind für das jeweilige Bedienungskonzept unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage, der Angebotsfunktion und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit festzulegen. Dabei sind angemessene Reisezeiten, eine möglichst zuverlässige Bedienung sowie eine effiziente Bündelung von Fahrtwünschen anzustreben.
- Orientierungswerte, beispielsweise hinsichtlich der maximalen Wartezeit oder zulässiger Umwege, können bei der Entwicklung konkreter Bedienungskonzepte berücksichtigt werden. Sie gelten jedoch nicht pauschal für sämtliche bedarfsgesteuerten Angebotsformen.
- Eine allgemeine Mindestfahrtlänge wird nicht festgelegt, es können jedoch im jeweiligen Bedienungskonzept geeignete Regelungen zur Vermeidung von Kurzfahrten vorgesehen werden, die die Leistungsfähigkeit des Systems einschränken.

Buchung und Disposition

- Bedarfsgesteuerte Angebote müssen für die vorgesehenen Fahrgastgruppen in geeigneter Weise zugänglich und buchbar sein. Dabei ist sicherzustellen, dass die Nutzung nicht ausschließlich vom Besitz eines Smartphones oder von der Verwendung einer bestimmten digitalen Anwendung abhängig ist.
- Die konkrete Ausgestaltung der Buchungswege, der Buchungsfristen und der Disposition erfolgt entsprechend der jeweiligen Angebotsform unter

Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Anforderungen.

- Die technische Ausstattung der Fahrzeuge und die Kommunikation zwischen Disposition und Fahrpersonal sind so zu gestalten, dass ein zuverlässiger und sicherer Betrieb gewährleistet wird. Die Festlegung auf bestimmte Endgeräte oder technische Lösungen erfolgt nicht im Nahverkehrsplan.

Vermeidung unwirtschaftlicher Parallelangebote

- Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote sind so in das bestehende ÖPNV-System einzubinden, dass unnötige und wirtschaftlich nicht gerechtfertigte Parallelangebote vermieden werden. Bestehende Linienverkehrsangebote sind dabei hinsichtlich ihrer tatsächlichen Eignung zur Erfüllung des jeweiligen Verkehrsbedürfnisses zu berücksichtigen.
- Soweit erforderlich, können für einzelne Bedienungskonzepte geeignete Regelungen zur zeitlichen oder räumlichen Abgrenzung gegenüber dem konventionellen Linienverkehr vorgesehen werden.
- Eine pauschale Sperrzeit vor oder nach Fahrten des regulären Linienverkehrs wird nicht festgelegt. Entsprechende Regelungen sind unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse und der betrieblichen sowie wirtschaftlichen Auswirkungen zu bestimmen.

Barrierefreiheit und Fahrzeugausstattung

- Bei der Ausgestaltung bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote sind die geltenden gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit und die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen.
- Die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und die barrierefreie Nutzbarkeit sind entsprechend der jeweiligen Bedienungsform, den örtlichen Gegebenheiten und den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben festzulegen. Soweit unterschiedliche Fahrzeugtypen oder ergänzende organisatorische Lösungen vorgesehen werden, muss sichergestellt sein, dass die erforderlichen Beförderungsmöglichkeiten tatsächlich und zuverlässig zur Verfügung stehen.
- Die konkrete technische und organisatorische Umsetzung ist im jeweiligen Bedienungs- und Betriebskonzept festzulegen.

Wirtschaftlichkeit und Weiterentwicklung

- Bedarfsgesteuerte Angebote sind regelmäßig hinsichtlich ihrer tatsächlichen Inanspruchnahme, ihrer verkehrlichen Wirksamkeit und ihrer Wirtschaftlichkeit zu bewerten. Dabei sind insbesondere die Kosten je tatsächlich durchgeführter Fahrt, die Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge, die Bündelungsmöglichkeiten, die Auswirkungen auf bestehende Verkehrsangebote sowie die erforderlichen betrieblichen Ressourcen zu berücksichtigen.
- Die Weiterentwicklung und Anpassung bedarfsgesteuerter Angebote erfolgt auf Grundlage dieser Erkenntnisse und unter Beachtung der festgelegten Mindeststandards der Verkehrsbedienung.

5.3.8 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist für die Fahrgäste neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif ein entscheidendes Merkmal für die Beurteilung der Qualität des ÖPNV-Systems. Dies ergeben regelmäßig Befragungen von Fahrgästen zur Kundenzufriedenheit. Dabei ist für den Fahrgast entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist. Die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit haben eine besondere Bedeutung für abseits gelegene Bereiche sowie für die Tagesrandzeiten, da in diesen Bereichen und Zeiten nur ein begrenztes Angebot im Busverkehr besteht.

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

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

Die Verkehrsunternehmen haben die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ihrer Verkehrsleistungen im Rahmen der vertraglich festgelegten Anforderungen zu überwachen, wesentliche Störungsursachen zu analysieren und geeignete Verbesserungsmaßnahmen zu prüfen beziehungsweise einzuleiten. Die konkreten Anforderungen an die Messung, Bewertung und Überwachung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie die jeweiligen Verantwortlichkeiten werden im Rahmen der Verkehrsverträge und des Qualitätscontrollings festgelegt. Dabei sind die unterschiedlichen Einflussmöglichkeiten der beteiligten Akteure sowie die betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Für den öffentlichen Personennahverkehr im Märkischen Kreis gelten die jeweils maßgeblichen Regelungen der landesweiten Mobilitätsgarantie NRW. Diese ermöglichen den Fahrgästen unter bestimmten Voraussetzungen bei erheblichen Abweichungen vom vorgesehenen Fahrplan die Nutzung alternativer Verkehrsmittel und eine Erstattung der hierdurch entstehenden Kosten im Rahmen der geltenden Bestimmungen. Die Anspruchsvoraussetzungen, die anerkannten Ersatzverkehrsmittel, die Erstattungsregelungen sowie mögliche Ausschlussgründe richten sich nach den jeweils gültigen landesweiten Bestimmungen. Die Mobilitätsgarantie ergänzt die Anforderungen an einen pünktlichen und zuverlässigen ÖPNV-Betrieb. Sie ersetzt weder die Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Erbringung der vorgesehenen Verkehrsleistungen noch die im jeweiligen Verkehrsvertrag festgelegten Qualitätsanforderungen. Die Fahrgäste sind über die geltenden Regelungen in geeigneter Weise zu informieren.

5.3.9 Qualitätsanforderungen Haltestellen

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

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

Barrierefreiheit und Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

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

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

Tabelle 27: Grundanforderungen an die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[16]	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[17]
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/	niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bussteigkante

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

[17] nach: ebenda; Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (http://www.vdk.de/deutscher-

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[16]	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[17]
Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	(visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)
Personen mit Rollstuhl	niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Rufsäule bzw. Notruftaster

behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf); VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[16]	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[17]
	niveaugleiche, nahezu stufenfreie und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Aufzügen (180°-Wende ermöglichen) niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) ausreichende Durchfahrtsbreiten horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Greifbehinderte Personen	Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) leichtgängige Benutzbarkeit von Bedienelementen Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen Erreichbarkeit/ Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Aufzügen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung[16]	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe[17]
	ausreichende Bewegungsflächen[18] einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Ticketautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen[19])
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	ausreichend breite Bewegungsflächen zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Ticketautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) standardisierte Informationen (Piktogramme) leichtverständliche Sprache/ Schrift

Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Es sind die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes zu beachten.

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

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

[18] Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

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

Bodenbelägen). Bei der barrierefreien Gestaltung wird eine Längsneigung von deutlich unter den vorgeschriebenen sechs Prozent angestrebt.

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

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

Tabelle 28: Kategorisierung der Haltestellen im Märkischen Kreis

Kategorie	Haltestelle
Kategorie Ia	Bedeutendste Verknüpfungspunkte Bus/Schiene ■ Iserlohn: Stadtbahnhof, Letmathe-Bahnhof ■ Lüdenscheid: Bahnhof ■ Plettenberg: Bahnhof ■ Werdohl: Bahnhof
Kategorie I	Wichtige Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und zentrale Umsteigehaltestellen in den Zentren (zentrale Omnibusbahnhöfe) Bus/Bus, hohes Fahrgastaufkommen und hohe Zahl an Umsteigern ■ Altena: Bahnhof, Am Markaner ZOB ■ Halver: Sparkasse ZOB ■ Hemer: ZOB ■ Iserlohn: Konrad-Adenauer-Ring ZOB, Letmathe-Mitte ■ Kierspe: Bahnhof/ZOB ■ Lüdenscheid: Brügge-Bahnhof, Sauerfeld ZOB ■ Meinerzhagen: Bahnhof/ ZOB ■ Menden: Bahnhof/Abzweig Bahnhof, Battenfeld ■ Neuenrade: Bahnhof ■ Plettenberg: Grüne Straße ZOB ■ Schalksmühle: Bahnhof/Rathausplatz
Kategorie II	Weitere Verknüpfungspunkte Bus/Schiene und Umsteigehaltestellen Bus/Bus sowie Haltestellen an aufkommensstarken Schulstandorten (Schulzentren). Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen und moderate Umsteigebedeutung, weitere Haltestellen die im Rahmen der Errichtung der Mobilstationen MK aufgewertet werden: ■ Altena: Pleuger ■ Balve: Bahnhof / Abzweig Bahnhof ■ Halver: Halver-Oberbrügge ■ Hemer: Auf dem Hammer, Niederhemer, Westig Zeppelinstraße, Westig Drehscheibe, Ihmert Berkenhoff ■ Herscheid: Markt ■ Iserlohn: Unnaer Platz, Schillerplatz, Dechenhöhle, Hennen Bahnhof, Grüner Talstraße, Obergrüne Kirche,

Kategorie	Haltestelle
	Iserlohner Heide, Hemberg, Seilerseebad, Kalthof Bahnhof, Sümmern Burgräfte ■ Lüdenscheid: Bräucken, Christuskirche, Höh/Abzw. Krankenhaus, Kreishaus ■ Menden: Lendringsen/Sparkasse ■ Meinerzhagen: Stadtsparkasse ■ Nachrodt-Wiblingwerde: Amtshaus ■ Plettenberg: Ohle Post, Holthausen ■ Werdohl: Kirche, Kleinhammer, Friedrich-Kessler-Platz
Kategorie III	Standardhaltestellen (alle Haltestellen, die nicht zu den Kategorien I, II, IV gehören) Geringeres Fahrgastaufkommen, kaum Umsteigebeziehungen
Kategorie IV	Haltestellen mit einem Busangebot, welches ausschließlich auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern von bzw. zur Schule ausgerichtet ist.

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

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

Erläuterung für die nachfolgende Tabelle:

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

Tabelle 29: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen

	Kategorie				
Ausstattungsmerkmal	**Ia**	**I**	**II**	**III**	**IV**
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit					
Witterungsschutz[20] für relevante Einstiegsrichtungen mit guter Einsehbarkeit auch der Sitzgelegenheit mit Schutz vor Wind, Regen, Sonne und Lärm	■	■	■	○*	○*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle (Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein; Fahrgastinformationen müssen lesbar sein)	■	■	■	■	○
Sitzgelegenheit[21]	■	■	■	■	○*
Abfallbehälter	■	■	■	■	○
Fahrgastinformation					
Haltestellenmast / -schild[22]	■	■	■	■	■
Haltestellenbezeichnung (es gilt: Haltestellen sind nach Straßennamen, örtlich bekannten und wichtigen Zielpunkten wie öffentlichen Gebäuden, Kirchen, Plätzen etc. oder Ortsteilen zu benennen. Die Lage der Haltestelle muss aufgrund ihres Namens im Stadtplan in etwa auszumachen sein. Bei der Vermarktung von Haltestellenbezeichnungen durch Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass der o.g. örtliche Bezug im Haltestellennamen nicht verloren geht. Zudem sind Namen zu vermeiden, die ein öffentliches Ärgernis hervorrufen können. Namensänderungen sind im Vorfeld mit der jeweiligen Gemeinde und dem Aufgabenträger abzustimmen.)	■	■	■	■	■

[20] Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.
[21] siehe Fußnote 20
[22] 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. FIS-Schilder für die Kategorien 1a,1 und 2; Kategorie 3 und 4 Kompaktschild in 4mm Stärke.

	Kategorie				
Ausstattungsmerkmal	**Ia**	**I**	**II**	**III**	**IV**
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)[23]	■	■	■	■	■
umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Stadtliniennetzplan, schematischer Liniennetzplan Bus / Schiene, Haltestellenübersichtsplan)	■	■	○	○	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs, falls erforderlich	■	○	-	-	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	■	○	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt inkl. Uhr	■	■	○	-	-
behindertengerechte Gestaltung/Barrierefreiheit					
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle[24]	■	■	■	■	○*
Bushaltestellen sind in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung[25] (Bordhöhe: 18 - 22 cm[26])	■	■	■	■	-*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	■	-*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	■	○

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

[24] siehe Fußnote 20

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

[26] Bei Busbuchten 16 cm zur Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens" der Haltestellenbereiche. Im Fall unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall auch 14 cm an Busbuchten möglich. Weitergehende Abweichungen, bspw. begründet durch besonderen Fahrzeugeinsatz, sind zwischen Baulastträger, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im Einzelfall abzustimmen.

	Kategorie				
Ausstattungsmerkmal	**Ia**	**I**	**II**	**III**	**IV**
akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■	○	○*	○*	-*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	■	-	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)[27]	■	■	■	■	-*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	■	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	■	○
Barrierefreie Toiletten	■	○	-	-	-
Sicherheit					
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben	■	■	■	○	-
Videoüberwachung / Videoschutz[28]	■ /○	○	○	-	-
Notruf / Telefon	■	○	○	-	-
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung[29]					
Park-and-ride-Stellplätze	■[30]	○	○	-	-
Carsharing-Stellplätze	■[31]	○	○	-	-
Kurzzeitparkzonen	■	○	○	-[1]	-

[27] siehe Fußnote 20

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

[29] unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten

[30] siehe Fußnote 22

[31] siehe Fußnote 22

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

	Kategorie				
Ausstattungsmerkmal	**Ia**	**I**	**II**	**III**	**IV**
Beschädigte Fahrgastunterstände und Haltestellenflächen, die aufgrund von Schäden oder Mängeln die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleisten, sind unverzüglich durch die Kommune zu reparieren	■	■	■	■	■
Sonstige Mängel am Witterungsschutz und an der Haltestellenfläche sind von der Kommune innerhalb von 4 Werktagen nach Meldung zu beseitigen, sofern die Ersatzbeschaffung dies ermöglicht.	■	■	■	■	■
Dokumentation					
Es ist ein Haltestellenkataster mit Inventarisierung der Ausstattung, statistischer Auswertung der Schadenshäufigkeit und -art, Auflistung der durchgeführten Instandhaltungsarbeiten und Reinigungstermine zu führen; das Haltestellenkataster wird durch das jeweilige Verkehrsunternehmen geführt.	■	■	■	■	■

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

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

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

5.3.10 Qualitätsanforderungen an Fahrzeuge

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

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

zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

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

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

Tabelle 30: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge

Kategorie	Standards / Messgrößen
Fahrzeugalter und -typ	■ Maximales Fahrzeugalter für alle im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge: 16 Jahre für Solobusse sowie von 20 Jahren für Gelenkbusse. ■ Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik mindestens in den Stadtverkehren. Der Einsatz von Fahrzeugen mit stufenlosem Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür ist auf allen weiteren Linien zulässig (Low-Entry-Fahrzeuge). Die Anzahl der eingesetzten Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeuge (Konzessionärs inklusiv seiner Subunternehmer) bzw. der jeweilige Anteil an der Gesamtflotte ist zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die einzelnen Linienbündel separat abzustimmen. ■ Lediglich auf explizit ausgewiesenen und mit dem Aufgabenträger abgestimmten Fahrten mit bedarfsgesteuerten Angeboten und Bürgerbussen kann von der Anforderung, Fahrzeuge mit Niederflurtechnik oder stufenlosem Ein- und Ausstieg an der ersten und zweiten Tür, abgewichen werden.

Kategorie	Standards / Messgrößen
Ein- und Ausstieg	■ Fahrzeuge sind mit mindestens 2 Türen auszustatten; für Busse ab 10 m Länge sind doppelbreite Türen (>1250 mm) erforderlich. Mini- und Kleinbusse können in Abstimmung mit dem Aufgabenträger auch als eintürige Fahrzeuge beschafft werden. ■ kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (besonders Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen) ■ Absenkvorrichtung (Kneeling) zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite, Absenkbarkeit der Einstiegskante um ca. 80 mm ■ Hublift oder fahrzeuggebundene Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in ausreichender Länge; Rufeinrichtung für die Hublift- / Rampennutzung innen und außen ■ Haltewunschtasten mit akustischer / optischer Bestätigung, die in der Regel von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen erreichbar sind
Nutzungssicherheit	■ Haltestangen und/oder Haltegriffe gangseitig ■ Fensterschutzstange im Bereich des Stehperrons ■ Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen/Rollatoren im Bereich des Stehperrons / der Sondernutzungsfläche ■ Absperrung des Raumes zwischen Fahrer und dem ersten Türflügel über Federpendel oder vergleichbare technische Lösungen ■ Innenraumbeleuchtung getrennt zuschaltbar für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). ■ Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z. B. Spots oder Trittstufenleuchten) ■ Das Verkehrsunternehmen garantiert die technische Schadensfreiheit der im Fahrgastbetrieb eingesetzten Fahrzeuge; Fahrzeuge mit nicht sicherheitsrelevanten Schäden dürfen max. 5 Tage im Betrieb bleiben; Fahrzeuge mit sicherheitsrelevanten Mängeln sind unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen

Kategorie	Standards / Messgrößen
Fahrgastinformation im Fahrzeug	■ Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (digitales Ansagegerät mit geräuschabhängiger Lautstärkeregulierung) ■ Optische Haltestellenanzeige; Anzeige des Linienverlaufes (Linienband mit Umsteigehinweisen und Hinweisen bei etwaigen Umleitungen) ■ Bordmikrofon für Ansagen ■ Akustische und optische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer
Fahrgastinformation am Fahrzeug	■ Linienbeschilderung außen: Frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige; den besonderen Belangen von sehbehinderten Fahrgästen muss Rechnung getragen werden, insbesondere bei Schriftgröße, Kontrast, Reflexionsfreiheit ■ Im Bereich hinter dem Fahrerarbeitsplatz oder an der Trennscheibe vor der ersten Sitzreihe sind folgende Informationen anzubringen: Name des VU, „Im Auftrag ...“ (Zuordnung zum Konzessionär), „Schlaue Nummer“ / Servicenummer, E-Mail / Homepage des Konzessionärs

Fahrgastkomfort/ Barrierefreier Bus	■ Mindestsitzabstand von 71 Zentimetern ■ Mindestens eine ausgewiesene Sondernutzungsfläche bei Tür 2 für mindestens einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches, mit Klappsitzen und sicherheitsrelevanten Prallplatten für Rollstuhlfahrer. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wird eine Mindestlänge der Sondernutzungsfläche von 2,00 Metern oder alternativ von zwei Sondernutzungsflächen empfohlen. Kleinbusse sind von dieser Regelung ausgenommen ■ Rückenstütze im Bereich des Stehperrons ■ kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen) ■ Heizung und Klimaanlage (Mindestens 25 bis 30 kW für Solo-Fahrzeuge und Klimaanlage am Arbeitsplatz des Fahrpersonals) ■ Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, die mit leicht erkennbaren Piktogrammen versehen sind ■ Seiten- und Frontscheiben sind grundsätzlich von Werbung freizuhalten. Ausnahmen: 1. Beklebungen mit ÖPNV-produktbezogenen Informationen/Logos, 2. auf der linken Fahrzeugseite teilweise Beklebung mit Werbung aus semitransparenter Window-Graphics-Folie, sofern diese nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen der Sicht der Fahrgäste führt: ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 zur Gewährleistung eines unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barrierefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte; maximal 20% der gesamten Seitenfensterflächen dürfen mit Werbung beklebt werden, wobei das ungestörte Rausschauen insbesondere zur rechten Seite (Einsichtigkeit Haltestellen) gewährleistet sein muss.) ■ Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an/bei Tür 2 sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche ■ Alle Tasten müssen sich farblich von ihrer Umgebung absetzen und deutlich erkennbar sein ■ Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Rollatoren (z.B. Gurte) ■ Die Fahrradmitnahme im Bus ist im Märkischen Kreis

<table>
<tr><th>Kategorie</th><th>Standards / Messgrößen</th></tr>
<tr><td></td><td>grundsätzlich möglich. Sofern keine weiteren Transportmittel wie Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sind, kann das Fahrrad auf der Sondernutzungsfläche abgestellt werden.</td></tr>
<tr><td>Umwelt- und Leistungsstandards</td><td>

Angemessene Motorleistung zur Erfüllung der betrieblichen Vorgaben (abhängig von der Topografie)
Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche
Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sind generell die zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeuges jeweils aktuelle EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte bei Neufahrzeugen einzuhalten. Ferner sind die UNECE-Regelung 107 sowie die EU-VO 1161/2019 (Clean Vehicle Directive) und die Umsetzung in das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) zu beachten. Hierzu hat der Aufgabenträger und die MVG bereits ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches einen Umsetzungsfahrplan für die Erfüllung der Anforderungen der CVD darstellt. Im Zuge der anstehenden Vergaben und Ausschreibungen wird sukzessive auf alternative Antriebsarten gemäß den Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG umgestellt.

<table>
<tr><th>Phasen</th><th>Quoten der Anforderungen an alternative Antriebsformen</th></tr>
<tr><td>Phase 1:
ab 02.08.2021 bis 31.12.2025 (nachrichtlich)</td><td>> 45 % (davon > 22,5 % Null-Emission)</td></tr>
<tr><td>Phase 2:
Ab 01.01.2026 bis mind. 31.12.2030 (bzw. gemäß Anschlussregelung)</td><td>> 65 % (davon > 37,5 % Null-Emission)</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td></td><td>Für die im Betrieb befindlichen Diesel- und Hybridfahrzeuge gelten folgende Mindeststandards:

Einhaltung der Emissionsgrenzwerte entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro–Norm, mindestens jedoch entsprechend Euro 6.
Fahrgeräusch von maximal 78 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130

</td></tr>
</table>

Kategorie	Standards / Messgrößen
Vertrieb und Kommunikation	■ Vorhandensein eines Ticketverkaufsgerätes mit ggf. weiteren Ausstattungselementen (z. B. Chipkartenlesegerät). Das Kassen- und Druckersystem muss in der Lage sein Tickets des Westfalentarifs, des NRW-Tarifs und ggfs. der Tarife von Nachbarverkehrsverbünden bzw. -gemeinschaften auszustellen. ■ Informationsmaterialien und Möglichkeiten zu deren Bereitstellung ■ Alle Fahrzeuge sind mit einer Informationstafel (Klapprahmen DIN A2), die hinter dem Fahrerplatz angebracht wird und ausschließlich zu ÖPNV Werbezwecken zu nutzen ist, auszustatten
Betriebstechnik	■ Die Fahrzeuge müssen über ein einheitliches digitales Funknetz verfügen; die Kommunikation mit einer während des gesamten Bedienungszeitraumes besetzten Leitstelle muss kreisweit gewährleistet sein. Für Bürgerbusse sowie Fahrzeuge, die für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen eingesetzt werden, ist eine Kommunikation über Handy ausreichend. Möglichkeit der direkten Kommunikation von Fahrer zu Fahrer im Nahbereich sollte ermöglicht werden. ■ Lautsprecheranlage im Innenraum mit Bordmikrofon (Ausführung als 2-Kanal-Anlage mit zusätzlichem Eingang für akustische Haltestellenansage) ■ Die Ausrüstung von Fahrzeugen mit AFZS-Geräten erfolgt derzeit im Rahmen der ZRL-Förderrichtlinie. Grundsätzlich ist die Ausrüstung sämtlicher Busse mit einem AFZS, möglichst im Rahmen von Förderprogrammen oder Drittfinanzierungen durchzuführen.

Kategorie	Standards / Messgrößen
Sauberkeit der Fahrzeuge	■ Für die Reinigung der Fahrzeuge ist das VU zuständig ■ Innerhalb der Fahrzeuge ist das Rauchen nicht gestattet ■ Vor Dienstbeginn hat das Fahrzeug frei zu sein von: Innen: Müll, klebrigen und abfärbenden Rückständen, Schmierereien, Feuchtigkeit auf Böden und Scheiben; Außen: Verunreinigungen auf Scheiben, die die klare Durchsicht behindern ■ Vandalismusschäden im Fahrzeug sind innerhalb einer Woche zu beseitigen ■ Vandalismusschäden am Fahrzeugäußeren sind umgehend zu beseitigen ■ Die Fahrzeuge sind durch das Verkehrsunternehmen in einem sauberen, gepflegten und hygienisch einwandfreien Zustand zu halten. Die Art, Häufigkeit und Durchführung der hierfür erforderlichen Reinigungsmaßnahmen liegen in der betrieblichen Verantwortung des Verkehrsunternehmens und richten sich nach dem tatsächlichen Verschmutzungsgrad und den jeweiligen Einsatzbedingungen. Erhebliche oder hygienisch relevante Verschmutzungen sind unverzüglich beziehungsweise vor einer weiteren Fahrgastbeförderung zu beseitigen, soweit sie die sichere oder zumutbare Nutzung des Fahrzeugs beeinträchtigen.

Einsatz automatisierter Fahrzeuge

Der zukünftige Einsatz automatisierter Klein-, Midi- und Standardbusse kann langfristig neue Möglichkeiten für eine bedarfsgerechte und wirtschaftlich tragfähige Verkehrsbedienung eröffnen. Insbesondere können sich hierdurch Perspektiven zur Bewältigung des Fachkräftemangels sowie zur Weiterentwicklung bestehender Betriebsmodelle ergeben. Die tatsächliche Einsatzfähigkeit und Wirtschaftlichkeit entsprechender Systeme hängen insbesondere vom technologischen Entwicklungsstand, den rechtlichen Rahmenbedingungen, den erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen sowie den betrieblichen Anforderungen und der Akzeptanz der Fahrgäste ab. Der Märkische Kreis verfolgt die weitere Entwicklung automatisierter Verkehrssysteme und kann geeignete Einsatzmöglichkeiten im Rahmen der zukünftigen Nahverkehrsplanung prüfen. Die Durchführung eigener Erprobungsprojekte oder die Einführung automatisierter Verkehrsangebote setzt eine gesonderte fachliche, rechtliche und wirtschaftliche Bewertung sowie die erforderlichen Entscheidungen über deren Finanzierung voraus. Aus der Berücksichtigung automatisierter Fahrzeuge im Nahverkehrsplan ergibt sich keine unmittelbare Verpflichtung zur Durchführung entsprechender Projekte oder zur Bereitstellung zusätzlicher Infrastruktur.

Flexibilität beim Einsatz unterschiedlicher Fahrzeuggrößen/Gefäßgrößen

Die bedarfsgerechte Auswahl der eingesetzten Fahrzeuggrößen ist ein wesentlicher Bestandteil einer wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsbedienung. Neben Standard- und Gelenkbussen können abhängig von der tatsächlichen Verkehrsnachfrage, den örtlichen Gegebenheiten und den betrieblichen Anforderungen auch kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden. Dies gilt insbesondere für nachfrageschwache Verkehrsrelationen sowie für geeignete bedarfsgesteuerte Bedienangebote. Die Wahl der Fahrzeuggröße erfolgt unter Berücksichtigung der erforderlichen Beförderungskapazität, der Anforderungen an die Barrierefreiheit, der betrieblichen Einsatzmöglichkeiten sowie der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems. Der Einsatz von Fahrzeugen unterschiedlicher Klassen, insbesondere der Klassen M2 und M3, ist im Rahmen der jeweils geltenden gesetzlichen Anforderungen möglich. Soweit kleinere Fahrzeuge von zusätzlichen, im Nahverkehrsplan festgelegten Ausstattungsstandards abweichen, können im begründeten Einzelfall geeignete abweichende Anforderungen zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Die Einhaltung der jeweils maßgeblichen gesetzlichen Anforderungen bleibt hiervon unberührt. Die konkrete Festlegung der Fahrzeuggrößen erfolgt im Rahmen der Angebots- und Betriebsplanung. Dabei sind insbesondere die tatsächliche Nachfrage, die Fahrzeugauslastung, die Möglichkeiten zur Umlaufgestaltung und die wirtschaftlichen Auswirkungen zu berücksichtigen.

5.3.11 Qualitätsanforderungen Fahrpersonal

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

Tabelle 31: Qualitätsanforderungen Fahrpersonal

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
■ Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache[32] ■ Kennen und Anwenden von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen. Auch über die tariflichen Übergangsgebiete und über	■ Für das eingesetzte Personal gilt das Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen (TVgG-NRW bzw. seine Nachfolgegesetz Tarifentgeltsicherungsgesetz Nordrhein-Westfalen (TESG NRW))

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

Sonderangebote (z.B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können ■ Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden ■ Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können sowie Fähigkeit zur Beratung des Fahrgastes hinsichtlich des für ihn passenden Tarifangebotes ■ Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte) ■ Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können sowie ■ Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten ■ Sofern vom Verkehrsunternehmen vorgegeben, Tragen einer Dienstkleidung ■ Über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können.	■ Mindestens jährliche Schulung der Fahrzeugführer. Inhalte sind: ■ Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung) ■ korrektes Anfahren von (barrierefreien) Haltestellen etc. ■ freundlicher Umgang mit Fahrgästen und Kunden ■ Deeskalationstraining ■ Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal ist Service-/Sicherheitspersonal einzusetzen

5.3.12 Anforderungen an Betrieb und Störungsmanagement

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

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

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

Die Anforderungen zur Weitergabe der Informationen bis zum Fahrgast werden im Kapitel 5.3.13 dargestellt. Bei regelmäßig wiederkehrenden Veranstaltungen sind dauerhaft installierte Ersatzhaltestellen auf Umleitungsstrecken vorzusehen.

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

Anforderungen zur Fahrplanzuverlässigkeit werden in Kapitel 5.3.8 beschrieben.

5.3.13 Anforderungen an Informationen und Betrieb

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

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

Es kommen folgende Vertriebswege in Betracht:

- Verkaufsstellen und Kundencenter
- Servicemobil
- Verkauf in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen
- Bestellservice über Internet, APP oder nach Telefonkontakt
- Stationäre Ticketautomaten

Printmedien

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

insbesondere für den öffentlichen Aushang bestimmt sind. An Printmedien sind folgende Anforderungen zu stellen:

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

Tabelle 32: Standards Printmedien

Kategorie	Standards/Messgrößen
Liniennetzplan	Es ist ein Liniennetzplan für das gesamte ÖV - Angebot im MK einschließlich der kreisgrenzüberschreitenden Verbindungen zu erstellen, digital und als Download-Option vorzuhalten, der für den Kunden ausdruckbar ist. Zur Tarifinformation ist ein Preiszonenplan zu erstellen. Eine dazu ergänzende tabellarische Darstellung der Preisstufen ist wünschenswert. Diese Medien sind bei Bedarf zum Fahrplanwechsel aktualisiert neu herauszugeben. Linien mit nur temporärem Angebot sollten entsprechend gekennzeichnet werden.
Stadtliniennetzplan	Für alle Kommunen sind separate Stadtliniennetzpläne zu erstellen, digital und als Download-Option vorzuhalten, die für die Kunden ausdruckbar sind.
Tarifinformation	Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten. Die Darstellung kann kreis- oder gemeindebezogen erfolgen.
Plakate	Über wichtige Änderungen im ÖPNV - Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz, langfristige Baustellen usw.) ist durch Aushang entsprechender Plakate in den Bussen rechtzeitig zu informieren. Alternativ können diese Information auch als digitale Lösung angeboten werden bspw. über die Bordinnenanzeige.
Tageszeitungen etc.	Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o.ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse als Pressemitteilung zeitnah zu veröffentlichen
Vertrieb und Verfügbarkeit	Informationen werden über die Kundencenter bzw. Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen ganzjährig zur Verfügung gestellt.

Service in den Bussen

Bezüglich der Qualitätsstandards zur Serviceorientierung, zur Informiertheit, zum äußeren Erscheinungsbild und zu sonstigen Qualifikationen der in den Verkehrsunternehmen Beschäftigten mit Kundenkontakt wird auf das Kapitel 5.3.11 verwiesen.

Tabelle 33: Standards Service in den Bussen

Kategorie	Standards/Messgrößen
Fahrgastinformation	■ Das Fahrpersonal verfügt über Informationen zu Fahrzeiten, Anschlüssen und Tarifen im Bedienungsgebiet und berät den Fahrgast hinsichtlich seines Fahrtwunsches. ■ Es besteht für die Fahrerin bzw. den Fahrer die Möglichkeit, fahrgastbezogene Informationen über eine Leitstelle zu beschaffen bzw. an diese weiterzugeben. ■ Das Fahrpersonal ist über aktuelle Änderungen informiert und gibt diese ohne Aufforderung an die Fahrgäste weiter.
Ticketverkauf	■ In allen Fahrzeugen im Gebiet des MK wird mindestens der Vertrieb von Tickets für Gelegenheitsfahrer gewährleistet. Hierzu sind die Fahrzeuge mit entsprechender Vertriebstechnik auszurüsten. ■ Neben dem Westfalen-Tarif wird der NRW-Tarif (soweit vertriebstechnisch möglich) verkauft. In Grenzräumen zu Nachbarverkehrsgemeinschaften / -verbünden sollen auch deren Tarife verkauft werden können. ■ In den Fahrzeugen ist die bargeldlose Bezahlung anzustreben. Der Einsatz von bargeldlosen Ticketautomaten im Bus ist zu prüfen.

Kundencenter/Verkaufsstellen

Eine verständliche und leicht zugängliche Kundeninformation sowie ein bedarfsgerechter Vertrieb von Fahrausweisen sind wesentliche Voraussetzungen für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierfür stehen unterschiedliche Informations-, Beratungs- und Vertriebswege zur Verfügung. Neben stationären Service- und Verkaufsstellen gewinnen insbesondere digitale Angebote, mobile Anwendungen, telefonische Auskünfte und weitere alternative Vertriebsformen zunehmend an Bedeutung. Die Ausgestaltung des Beratungs- und Vertriebsangebotes hat sich an den tatsächlichen Kundenbedürfnissen, der Nachfrage nach den jeweiligen Dienstleistungen sowie den wirtschaftlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu orientieren. Persönliche Beratungsmöglichkeiten sollen weiterhin in angemessenem Umfang zur Verfügung stehen. Dabei sind insbesondere die Bedürfnisse von Fahrgästen zu

berücksichtigen, die digitale Informations- und Vertriebsangebote nicht oder nur eingeschränkt nutzen können. Die Vorhaltung eigenständiger Kundencenter wird nicht verbindlich vorgeschrieben. Bestehende Kundencenter und Verkaufsstellen können entsprechend der tatsächlichen Nachfrage und ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses weiterbetrieben, organisatorisch angepasst, zusammengelegt oder durch geeignete alternative Beratungs- und Vertriebsangebote ersetzt werden. Dies schließt auch die Möglichkeit ein, bestehende stationäre Serviceeinrichtungen aufzugeben, sofern die erforderlichen Informations-, Beratungs- und Vertriebsleistungen weiterhin in angemessener und für die Fahrgäste zugänglicher Weise gewährleistet werden. Art, Umfang, Standort und Öffnungszeiten persönlicher Beratungs- und Vertriebsangebote werden unter Berücksichtigung der Kundenfrequenz, der tatsächlichen Inanspruchnahme und der vorhandenen alternativen Vertriebswege und der festgelegt. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der betrieblichen und vertraglichen Regelungen.

Tabelle 34: Standards stationärer Service

Kategorie	Standards / Messgrößen
Kundencenter	Die Kundencenter sollen in verkehrsgünstiger Innenstadtlage in der Nähe von Bahnhöfen/ZOB liegen. In den Städten Iserlohn und Lüdenscheid betreibt die MVG-Kundencenter. Die Kundencenter erfüllen mindestens folgende Aufgabe: ■ bedarfsgerechte Beratung über das ÖPNV- und SPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif etc.), ■ Verkauf der gesamten vorverkaufsfähigen Ticket-Angebotspalette, ■ Ausgabe/Verkauf von Medien, ■ Entgegennahme von Beschwerden/Reklamationen, ■ Verwaltung von Fundsachen. ■ Die Kundencenter sollen zu nachfragerelevanten Zeiten und nach kundenorientierten Gesichtspunkten geöffnet haben. ■ Die Kundencenter sollen den Besuchenden Selbstbedienung ermöglichen. ■ Zusätzlich können für die individuelle Planung auch detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen im Kundencenter angeboten werden.

Kategorie	Standards / Messgrößen
Verkaufsstellen	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. Die Öffnungszeiten der Verkaufsstellen orientieren sich möglichst am Angebot der Kundencenter. Die Öffnungszeiten können durch eine Mittagspause unterbrochen werden. Die Verkaufsstellen sind durch eine einheitliche Außenwerbung kenntlich zu machen. Als Alternative zur Verkaufsstelle kann die Aufstellung eines Ticketautomaten in einem geschützten Umfeld (z. B. Supermarkt, Bankfiliale bzw. -vorraum) vorgesehen werden.
Öffentliche Einrichtungen mit hohem Bezug zum ÖPNV	Die Ausstattung von zentralen Einrichtungen in den Städten und Gemeinden des Märkischen Kreis mit Monitoren mit dynamischen Fahrgastinformationen („Abfahrtsmonitore“) sind wünschenswert
Servicemobil	Mobiles Kundencenter zum Einsatz für Veranstaltungen, Märkte etc.

Information per Telefon, App und Internet

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

Tabelle 35: Standards Information über Telefon und Internet

Kategorie	Standards / Messgrößen
Buchung bedarfsgesteuerter Verkehre	■ Für die Buchung der vom Aufgabenträger finanzierten Fahrten bedarfsgesteuerter Angebote (TaxiBus, Anruf-Linien-Fahrten, On-Demand) im Kreisgebiet ist eine einheitliche erreichbare Telefonnummer vorzuhalten. ■ Die Erreichbarkeit der Hotline ist an allen Wochentagen zu gewährleisten.

Kategorie	Standards / Messgrößen
	■ Für die verschiedenen Angebote ist eine einheitliche Buchungsfristvorzusehen. Diese darf maximal 45 Minuten betragen. ■ Die Buchungsmöglichkeit per Internet ist zu gewährleisten. ■ Über die Nutzung und Buchung (Anzahl und Art der Anrufe) der Bedarfsverkehre ist eine Statistik zu führen und dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.
Information per Telefon	■ Für die telefonische Kundeninformation wird die landesweiteinheitliche „Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ eingesetzt[33].
Information per Internet	■ Das Internetangebot ist möglichst barrierefrei auszugestalten und die Barrierefreiheit mit der technischen Weiterentwicklung kontinuierlich zu verbessern (barrierefreies Internetangebot). ■ Die Fahrplanauskunft per Internet (EFA) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist auch eine Tarifauskunft für das Gebiet des Westfalentarifs und angrenzende Räume anzubieten. ■ Informationen zu aktuellen Änderungen (z. B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) innerhalb von 24 Stunden in das System einzupflegen. ■ Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf den Homepages und in weiteren digitalen Kanälen wie z. B. App der Verkehrsunternehmen laufend aktuell darzustellen. Eine Aufnahme in die elektronische Fahrplanauskunft ist anzustreben. ■ Über eine App oder die Homepages der Verkehrsunternehmen oder des Westfalentarifs ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen und geeignete Lösungen für den Ticketkauf anzubieten. ■ Über die Homepages der Verkehrsunternehmen sind die Fahrpläne aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten. ■ Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch das Internet abrufbar sein.

[33] siehe https://infoportal.mobil.nrw/information-service/schlaue-nummer.html

Verkauf von Tickets

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

- Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen oder an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe erworben werden (siehe hierzu auch Kapitel 5.3.13).
- Der Vertrieb von Tickets soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein.
- Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Tickets ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

5.3.14 Anforderungen an das Marketing

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes sind durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsunternehmen und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Dabei sind in Kooperation mit weiteren Partnern übergreifende Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln. Durch Marketingaktivitäten (z. B. Imagekampagnen, kontinuierliche Pressearbeit/Öffentlichkeitsarbeit, Events, Sponsoring etc.) werden Bekanntheitsgrad und Image des ÖPNV gepflegt und verbessert. Ziel ist es, vorhandene Kunden zu pflegen und neue zu gewinnen. Marketingmaßnahmen auf Basis des etablierten Corporate Designs sind fortzuentwickeln.

5.3.15 Anforderungen an das Qualitätscontrolling

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

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

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

den Verkehrsunternehmen aufgebaut. Bausteine für das Qualitätscontrolling sind:

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

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

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

Der Prozess des Qualitätscontrollings beinhaltet folgende Punkte:

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

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

5.3.16 Anforderungen an die Schülerbeförderung

Schulverkehre haben eine besondere Bedeutung für den ÖPNV. Der Schulverkehr im MK ist insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Aufgrund raumstruktureller und demographischer Veränderungen der letzten Jahre, sind die Rahmenbedingungen für den Schulverkehr schwieriger

geworden. Folgende Aspekte sind dabei besonders bedeutend und wirken sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus:

- Veränderungen der Schullandschaft mit der Ausweitung von Ganztagsunterricht, Standortschließungen, Schulfusionen und Kooperationen sowie die Einrichtung besonderer Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich und räumlich) veränderten Schülerströmen. Seitens der Elternschaft wird der Anspruch auf umsteigefreie Verbindungen formuliert. Damit gehen tendenziell größere ausgeweitete Einzugsbereiche der Schulen, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit der Verkehre, weitere Wege für Schülerinnen und Schüler und insgesamt ein gesteigerter Beförderungsaufwand einher.
- In Folge des generellen Preisanstiegs (Kraftstoffe, Löhne und Gehälter, Fahrzeugkosten etc.) nimmt der Aufwand für die Durchführung des ÖPNV und insbesondere des Schülerverkehrs in Spitzenzeiten zu. Dies gilt v.a. dann, wenn eine hohe Angebotsqualität, z. B. durch eine moderne Fahrzeugflotte, geboten wird.
- Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung nehmen von Seiten der Schulen, der Elternschaft und der Gesellschaft allgemein fortwährend zu.
- Die zunehmenden spezifischen Anforderungen der Schülerbeförderung auf der einen Seite, wie auch die Anforderungen an die Beförderung für andere Fahrtzwecke (vor allem Berufs- und Freizeitverkehre) auf der anderen Seite, führen zu einer schwieriger werdenden Kombination bzw. Integration der einzelnen Fahrtzwecke. Zu lösen ist dies häufig nur durch Zusatzangebote mit entsprechenden Sprungkosten und damit insgesamt steigendem Aufwand.
- Das daraus resultierende Missverhältnis zwischen Aufwand und Erträgen wird zukünftig größer und kann durch den Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung aufgrund der eigenen Finanzsituation und der Kommunen zunehmend nicht mehr kompensiert werden.

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

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

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

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

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

Tabelle 36: Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr[34]

Kategorie	Standards / Messgrößen
Einfache Entfernung nach der sich ein Anspruch auf Vorhandensein eines ÖPNV-Angebot ableitet (SchfkVO[35] konform)	■ Grundschulen: ab 2 km Schulweg ■ Sekundarstufe 1: ab 3,5 km Schulweg ■ Sekundarstufe 2: ab 5 km Schulweg
Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	■ Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor solle generell nicht länger als 500 m sein ■ Bei Gymnasien und Berufsschulen bis zu 800 m
Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	■ Der Fußweg zwischen Wohnung und Haltestelle soll für Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen nicht größer als 500 m sein ■ Bei Bahnstationen bis zu 1.000 m
Maximale Dauer des gesamten Schulwegs (ohne	■ Grundschulen: nicht mehr als eine Stunde

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

35 Schülerfahrkostenverordnung

Kategorie	Standards / Messgrößen
Wartezeit) innerhalb des Kreisgebiets (Hin- u. Rückweg)	■ Weiterführende Schulen: nicht mehr als drei Stunden
Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende und Busabfahrt vergehen darf	■ Grundschulen: nicht mehr als 30 Minuten ■ Weiterführende Schulen: nicht mehr als 30 Minuten (Schulbeginn) ■ Weiterführende Schulen: nicht mehr als 45 Minuten (Schulende)
Startzeit früheste mögliche Busabfahrt	■ Grundschulen: nicht vor 07:00 Uhr ■ Weiterführende Schulen: nicht vor 06:00 Uhr
Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	■ Grundschulen: maximal ein Umsteigevorgang ■ Weiterführende Schulen: maximal zwei Umsteigevorgänge ■ Wartezeit an den Umsteigepunkten soll insgesamt pro Richtung den Zeitraum von max. 15-20 min nicht überschreiten
Sitzplatzgarantie	■ Keine Sitzplatzgarantie
Schulstunden zu / nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen ist	■ Grundschulen: drei Fahrten (eine Hinfahrt, zwei Rückfahrten) ■ Weiterführende Schulen: drei Fahrten (eine Hinfahrt, zwei Rückfahrten)

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

Anforderungen die über die im Kap. 5.3.16 definierten Standards hinausgehen, sind gemäß Verursacherprinzip vom jeweiligen Besteller zu finanzieren.

5.3.17 Verleihsysteme, Mitnahmeangebote und Mobilitätsmanagement

Der ÖPNV bildet einen wesentlichen Bestandteil des Mobilitätsangebotes im MK. Aufgrund seiner linien- und fahrplangebundenen Struktur kann er jedoch nicht sämtliche individuellen Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Ergänzende Mobilitätsangebote, beispielsweise Carsharing, Fahrradverleihsysteme,

Mitnahmeangebote oder weitere flexible Mobilitätsformen, können unter geeigneten Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Mobilitätsmöglichkeiten und zur Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel beitragen.

Die Einrichtung und Ausgestaltung entsprechender Angebote hängt insbesondere von der tatsächlichen Nachfrage, den örtlichen Gegebenheiten, geeigneten Betreiberstrukturen und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit ab. Die Trägerschaft für solche Angebote liegt grundsätzlich nicht beim Märkischen Kreis in seiner Funktion als Aufgabenträger des ÖPNV. Eine Verpflichtung des Märkischen Kreises zur Einrichtung, Finanzierung oder dauerhaften Unterhaltung ergänzender Mobilitätsangebote ergibt sich aus dem Nahverkehrsplan nicht. Der Märkische Kreis befasst sich mit der Entwicklung einer kreisweiten Mobilitätsstrategie, in deren Rahmen die grundsätzlichen Ziele und Perspektiven der zukünftigen Mobilitätsentwicklung betrachtet werden.

Auf dieser Grundlage kann in einem weiteren Schritt die Erarbeitung eines vertiefenden Mobilitätskonzeptes beziehungsweise Mobilitätsplans erfolgen. Dabei können auch die Möglichkeiten zur Verknüpfung des ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten sowie geeignete Ansätze des Mobilitätsmanagements untersucht werden. Die konkrete Entwicklung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen bleibt gesonderten fachlichen, organisatorischen und wirtschaftlichen Prüfungen sowie den hierfür erforderlichen Entscheidungen vorbehalten. Der Nahverkehrsplan trifft insoweit keine verbindlichen Festlegungen zur Einrichtung bestimmter Verleihsysteme, Mobilitätsstationen, Netzwerke oder Mobilitätsmanagementangebote.

Tabelle 37: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements

Kategorie	Standards
Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Verwaltungen	■ Ein Netzwerk von Unternehmen und weiteren Akteuren zum Thema „Unternehmen und Mobilität“ wird etabliert. ■ Alle im Kreis sich ansiedelnden Unternehmen werden über das Angebot eines Mobilitätsmanagements informiert. Alle Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zugreifen.
Mobilitätsmanagement für Schulen	■ Zwischen Schulen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen findet eine frühzeitige Abstimmung des ÖPNV-Angebots zu Beginn des neuen Schuljahres statt. ■ Ein Netzwerk zwischen Schulen, Aufgabenträgern und weiteren Akteuren zum Thema „Schule und Mobilität“ wird etabliert. ■ Alle öffentlichen Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.

Kategorie	Standards
Mobilitätsmanagement für Neubürger	■ Neubürgerinnen und Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert.

6 Bestandsbewertung

6.1 Abweichungen vom Anforderungsprofil

Im Rahmen der Bestandsbewertung wird das gegenwärtig vorhandene Verkehrsangebot mit den im NVP 2026 definierten Anforderungen und Mindeststandards verglichen. Das bestehende Verkehrsangebot wurde unter den bisherigen planerischen Rahmenbedingungen und auf Grundlage des NVP 2025 entwickelt. Mit der Fortschreibung des NVP 2026 erfolgt eine Neuausrichtung der Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung unter besonderer Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Gesamtsystems. Aus der Gegenüberstellung des bestehenden Verkehrsangebotes mit dem neu definierten Anforderungsprofil ergeben sich sowohl Über- als auch Unterschreitungen der künftig vorgesehenen Mindeststandards. Die ausgewiesenen Abweichungen sind daher zunächst als Ergebnis dieses planerischen Soll-Ist-Vergleichs zu verstehen.

6.2 Bewertung der Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird das bestehende ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der festgelegten Netzhierarchie mit den Mindeststandards des Nahverkehrsplans 2026 verglichen. Maßgeblich sind insbesondere das vorhandene Taktangebot, die Anzahl der Fahrten und die definierten Verkehrszeiten. Die nachfolgenden Tabellen zeigen auf, auf welchen Verkehrsrelationen das gegenwärtige Angebot die neu festgelegten Mindeststandards über- beziehungsweise unterschreitet. Eine Übererfüllung bedeutet dabei, dass das bestehende Verkehrsangebot oberhalb des planerisch festgelegten Mindestniveaus des vorliegenden Nahverkehrsplans liegt. Hieraus ergibt sich weder unmittelbar ein unwirtschaftliches Verkehrsangebot noch eine Verpflichtung oder Empfehlung zur Reduzierung der betreffenden Verkehrsleistungen. Ob und in welchem Umfang Anpassungen des Verkehrsangebotes sinnvoll und möglich sind, ist im Rahmen der weiteren Angebots- und Betriebsplanung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage, der verkehrlichen Erfordernisse, der betrieblichen Umsetzbarkeit und der wirtschaftlichen Auswirkungen gesondert zu bewerten.

Tabelle 38: Bedienungsqualität auf den Korridoren im Märkischen Kreis – Übererfüllung der Bedienungsqualität

Korridor	Abweichung	Mo-Fr	Sa	So
Altena – Hemer	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	Besser als T60	nein
Hagen – Iserlohn	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	Besser als T120	nein
Hagen – Lüdenscheid	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	nein

Korridor	Abweichung	Mo-Fr	Sa	So
Hemer – Iserlohn	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	nein
Kierspe – Meinerzhagen	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	Besser als T60	nein
Lüdenscheid – Altena	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	nein
Altena – Iserlohn	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	nein
Lüdenscheid – Halver	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T120	Besser als T120	Besser als T120
Halver – Kierspe	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T120	Besser als T120	Besser als T120
Lüdenscheid – Meinerzhagen	Übererfüllung Taktangebot	nein	Besser als T120	nein
Meinerzhagen - Herscheid	Übererfüllung Taktangebot	nein	Besser als T120	nein
Lüdenscheid – Werdohl	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	nein
Werdohl – Plettenberg	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	nein
Menden -Frönden-berg	Übererfüllung Taktangebot	nein	Besser als T120	nein
Plettenberg -Neuenrade	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	nein
Werdohl – Neuenrade	Übererfüllung Taktangebot	nein	nein	Besser als T120
Altena Stadtverkehr	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60/T120	Besser als T120	Besser als T120
Iserlohn Stadtverkehr	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	Besser als T60	Besser als T60
Lüdenscheid Stadtverkehr	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	Besser als T60	Besser als T120
Menden Stadtverkehr	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	Besser als T60	nein
Plettenberg Stadtverkehr	Übererfüllung Taktangebot	Besser als T60	nein	Besser als T120

Auf den nachfolgend dargestellten Korridoren werden gegenwärtig Verkehrsleistungen auch außerhalb der im Anforderungsprofil des NVP 2026 definierten Mindestbedienungszeiten erbracht. Diese Leistungen gehen damit über das künftig festgelegte planerische Mindestniveau hinaus. Ob sie weiterhin bedarfsgerecht und wirtschaftlich sinnvoll sind oder gegebenenfalls angepasst werden können, ist im Rahmen der weiteren Angebotsplanung gesondert zu prüfen.

Tabelle 39: Korridoren im Märkischen Kreis auf denen das Angebot über die definierten Verkehrszeiten hinausgeht

Korridor	Mo – Fr	Sa	So/Fei
Altena – Hemer	x	x	
Altena Stadtverkehr	x	x	x
Hagen – Iserlohn	x	x	x
Hagen – Schalksmühle	x		
Schalksmühle – Iserlohn	x		
Halver – Lüdenscheid	x	x	x
Hemer – Iserlohn	x	x	x
Hemer Stadtverkehr			x
Iserlohn – Hemer	x	x	x
Iserlohn Stadtverkehr	x	x	x
Iserlohn – Menden	x		x
Iserlohn – Nachrodt	x	x	
Wiblingwerde – Lüdenscheid	x	x	
Kierspe – Halver	x	x	x
Halver – Hagen			x
Kierspe – Meinerzhagen	x	x	x
Lüdenscheid – Altena	x		
Lüdenscheid – Herscheid	x		x
Lüdenscheid – Schalksmühle	x	x	x
Lüdenscheid – Werdohl	x	x	x
Werdohl – Plettenberg	x	x	x
Lüdenscheid Stadtverkehr	x	x	x
Meinerzhagen Stadtverkehr	x	x	x
Menden – Fröndenberg – Unna	x	x	x

Korridor	Mo – Fr	Sa	So/Fei
Menden Stadtverkehr			x
Neuenrade – Altena			x
Plettenberg – Attendorn	x		x
Plettenberg – Neuenrade			x
Plettenberg Stadtverkehr	x	x	x
Schalksmühle – Halver	x		
Werdohl – Neuenrade	x	x	x
Werdohl Stadtverkehr	x	x	x

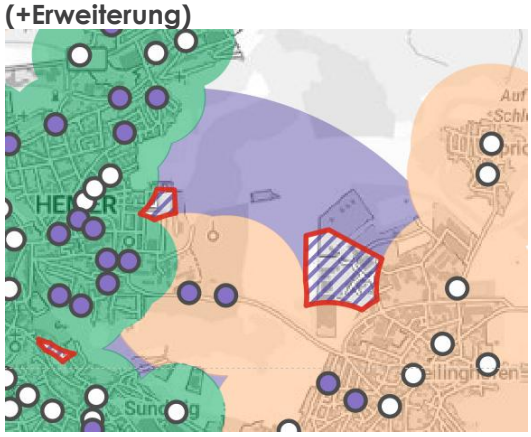
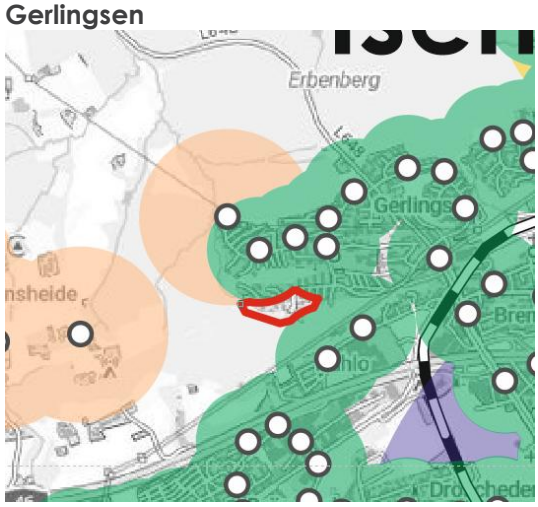
Zwischen Menden und Fröndenberg liegt mit dem Busverkehr eine Parallelbedienung zur RB 54 und damit ein weiteres Überangebot vor.

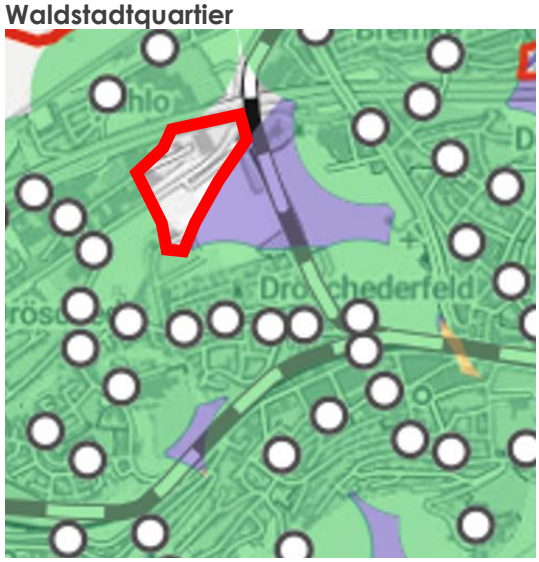
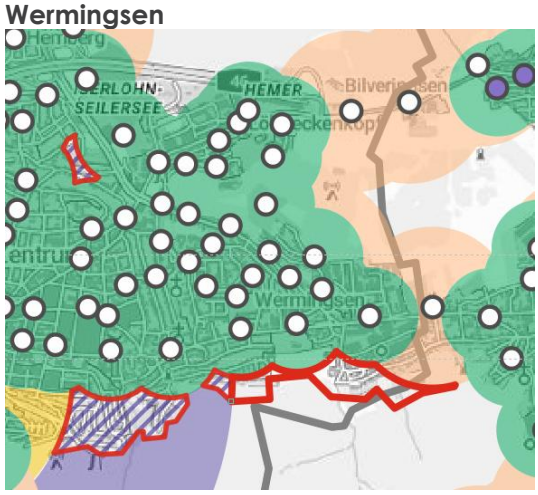
6.3 Bewertung der Erschließungsqualität

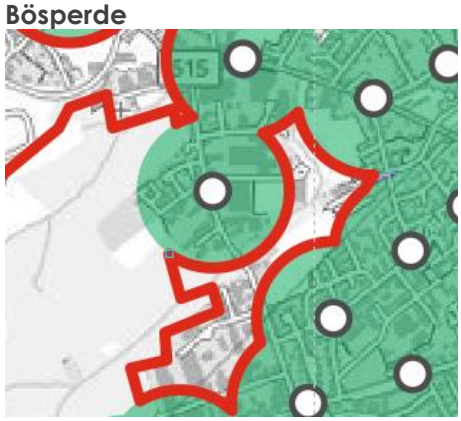
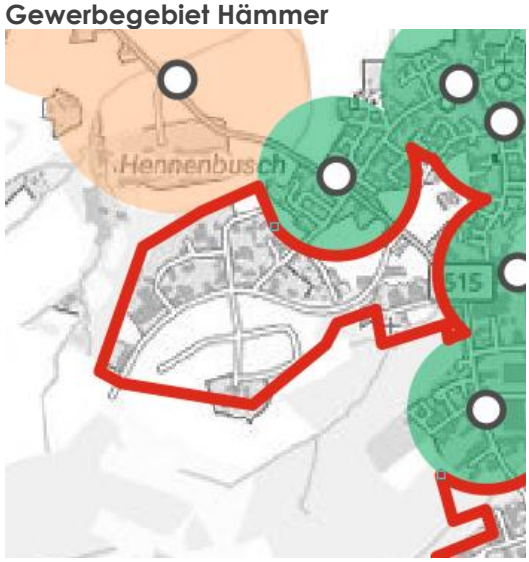
Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Märkischen Kreis dienen die Richtwerte für Haltestelleneinzugsradien wie sie in Kapitel ■ des Anforderungsprofil definiert wurden. Dabei werden alle Siedlungsgebiete ab 250 Einwohnerinnen und Einwohner (entsprechend Karte 5) berücksichtigt. Die Erschließungsqualität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

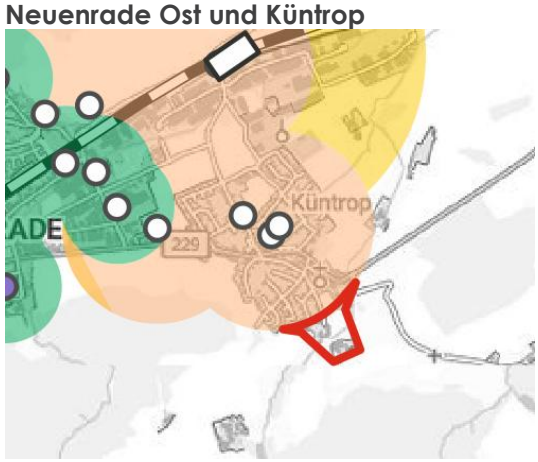
Die Karte „Erschließungsqualität“ im Kartenband (vgl. Karte 7) zeigt die Erschließungswirkung im Märkischen Kreis. Die Erschließungsdefizite werden im Folgenden im Detail betrachtet und eine qualitative planerische Einschätzung hinsichtlich Betroffenheit und Handlungsbedarf vorgenommen. Die Bewertung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

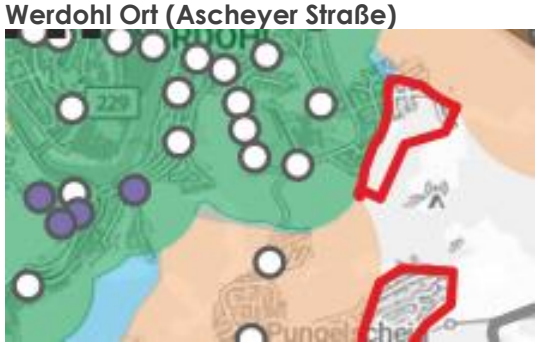
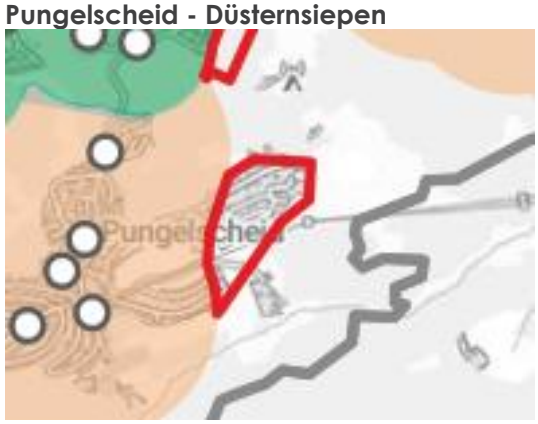
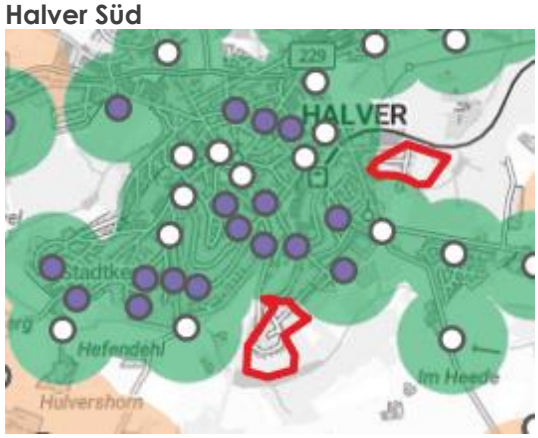
Tabelle 40: Erschließungsdefizite im Detail

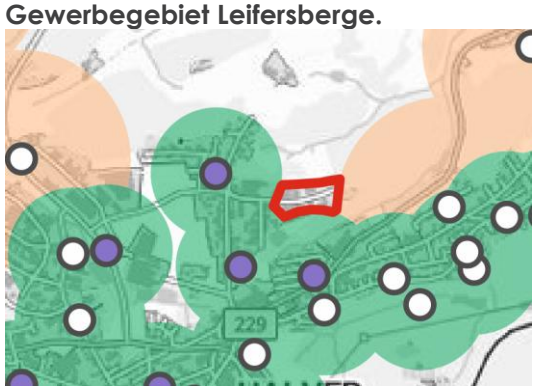
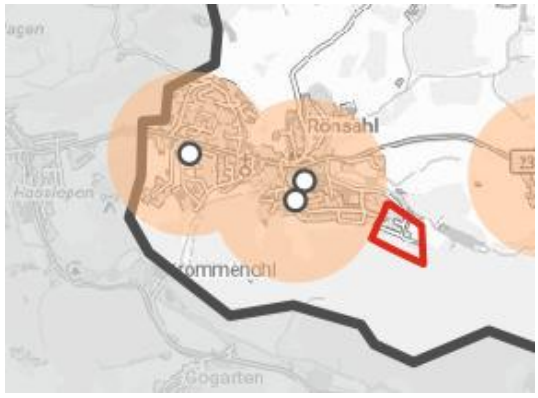
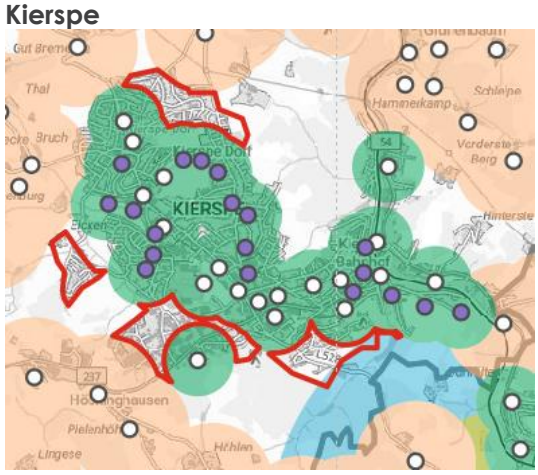
Stadt- / Gemeindebereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Hemer		
Hemer Gewerbegebiet Deilinghofen (+Erweiterung) 	Gewerbegebiet mit kleinteiligen Gewerbeeinheiten. Ca. 10 betroffene Firmen Distanz zur nächsten Haltestelle: ca. 800 m	Mittlerer Handlungsbedarf
Iserlohn		
Gerlingsen 	Gebiet am Siedlungsrand mit Einfamilien-, Reihen- und Mehrparteienhäusern. Ca. 50 betroffene Wohneinheiten. Distanz zur nächsten Haltestelle: 500 m - 600 m	Geringer Handlungsbedarf

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

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

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

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

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

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

6.4 Bewertung der Verbindungsqualität

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

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

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

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

Die dargestellten Abweichungen beziehen sich auf die im Anforderungsprofil definierten Orientierungs- und Qualitätsstandards. Sie begründen für sich genommen keinen unmittelbaren Anspruch auf zusätzliche Verkehrsleistungen oder eine Verpflichtung zum Ausbau des bestehenden Angebotes. Ein möglicher Handlungsbedarf ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, der Fahrgastnachfrage, der betrieblichen Umsetzbarkeit und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit gesondert zu bewerten.

6.5 Bewertung Netz- und Fahrplangestaltung

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

Einzelne Linien verkehren abhängig von den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen und Bedienungszeiten auf unterschiedlichen Linienwegen. Dies kann insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr sowie im Neben- und Ergänzungsnetz aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen erforderlich und wirtschaftlich sinnvoll sein. Soweit hierdurch die Verständlichkeit des Verkehrsangebotes beeinträchtigt wird, sollen vorrangig Möglichkeiten zur Verbesserung der

Fahrgastinformation und der Darstellung in den Liniennetz- und Fahrplanmedien geprüft werden. Anpassungen der Linienführung kommen insbesondere dann in Betracht, wenn hierdurch verkehrliche, betriebliche oder wirtschaftliche Vorteile erzielt werden können. Eine grundsätzliche Verpflichtung zur Vereinheitlichung sämtlicher Linienwege besteht nicht.

6.6 Bewertung Tarif und Ticketangebot

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

6.7 Bewertung Schulverkehr

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

Die Untersuchung zum Schülerverkehr zeigt, dass die Erbringung dieser Verkehre durch die MVG mit hoher Wirtschaftlichkeit, Qualität und Kundenzufriedenheit erfolgt. Die relevanten Planungsabläufe hierfür befinden sich weitgehend in der Hand der MVG. Einzelne problematische Sachverhalte sind ad hoc zwischen Aufgabenträger, dem Verkehrsunternehmen (inkl. Subunternehmer), den Schulen und der Kommune zu erörtern und zu klären[36].

Die in Kapitel 5.3.16 formulierten Anforderungen an den Schulverkehr werden (bis auf wenige Sonderfälle) flächendeckend eingehalten und in vielen Bereichen sogar übererfüllt. Das Niveau sollte vor der Fragestellung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung des ÖPNV zukünftig jedoch unter Anwendung der formulierten Qualitätsstandards zum Schulverkehr überprüft werden.

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

7 Verkehrsprognose

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

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

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

7.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

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

Tabelle 4). In Schalksmühle und Werdohl wird der Rückgang eher unterdurchschnittlich ausfallen. Prozentual die stärksten Verluste werden für Balve und Neuenrade prognostiziert. Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden zu betrachten, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen können, siehe hierzu Tabelle 3.

Tabelle 41: Bevölkerungsprognose für den Märkischer Kreis

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

7.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes

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

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

Folgenden Aspekten muss Beachtung geschenkt werden:

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

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

7.3 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Einzelhandel

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

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

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

Soziale Infrastruktur

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

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

Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus

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

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

7.4 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens

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

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

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

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

7.5 Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung im ÖPNV

Der Rückgang der Schülerzahlen führte in der Vergangenheit zu Schulstandortverlagerungen, Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen. Die Fahrten im Schulverkehr waren jedoch nicht im gleichen Maße mit der Schülerentwicklung rückläufig. Durch die Veränderung der Schullandschaft (bei gleichbleibender disperser Siedlungsstruktur) waren und sind Anpassungen auf den Schulverkehrsrelationen notwendig und führen fast immer zu zusätzlichen Beförderungsbedarfen bzw. zu längeren Reiseweiten. Die aktuellen Entwicklungen der Schülerzahlen lagen für die Bearbeitung des NVP nicht vor, jedoch konnte für die vergangenen Jahren festgehalten werden, dass die Fahrschülerquote (Anteil fahrtberechtigter Schüler an der Gesamtschülerzahl) kontinuierlich gestiegen ist. Bei der konkreten Weiterentwicklung des Schülerverkehrs sind die jeweils aktuellen Schülerzahlen, die tatsächlichen Beförderungsbedarfe sowie die schulorganisatorischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Dabei ist insbesondere auf eine möglichst weitgehende Bündelung der Verkehrsbedürfnisse und eine wirtschaftliche Integration in das reguläre ÖPNV Angebot hinzuwirken.

Aus deutschlandweiten Trendbetrachtungen kann abgelesen werden, dass die hochmobile Altersgruppe der 19-25-Jährigen sich aktuell durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet. Dieser Effekt ist in den Städten ausgeprägter als auf dem Land. Die Mobilitätsbedürfnisse dieser Altersgruppe sind bei der zukünftigen Angebotsplanung angemessen zu berücksichtigen. Ob und in welchem Umfang hieraus konkrete Anpassungen des Verkehrsangebotes abgeleitet werden können, hängt insbesondere von der tatsächlichen Nachfrage sowie der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung ab.

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

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

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

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Ticketangebote – zurückgegangen, da Senioren länger den eigenen PKW nutzen (siehe bspw. hierzu auch Begründungen zur Einstellung des Bürgerbusangebots in Plettenberg).
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status quo kaum mit dem ÖPNV. Dies liegt in der eingeschränkten körperlichen Mobilität, zum Teil an der mangelnden Barrierefreiheit, in der (gefühlten) Komplexität der Nutzung des ÖPNV sowie an verfügbaren bequemeren Alternativen begründet.
- „Silver-Agers" stellen für den ÖPNV eine interessante Kundengruppe dar. Sie sind frei in ihrer Verkehrsmittelwahl und ein Großteil ihrer Wege sind dem Freizeitverkehr zuzurechnen. Damit sind sie nicht zwingend zeitgleich zu den Hauptaufkommenszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs Fahrgäste des ÖPNV. Aufgrund der Wahlfreiheit wird jedoch ein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot benötigt, da bspw. der Komfort einen hohen Stellenwert innerhalb dieser Gruppe einnimmt.
- Die Veränderungen der Altersstruktur können sich auf die Anforderungen an die barrierefreie Nutzbarkeit, die Fahrgastinformation, den Fahrscheinvertrieb sowie die Ausgestaltung der Verkehrsangebote auswirken. Ein hieraus gegebenenfalls resultierender Anpassungsbedarf ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu bewerten.

7.6 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung

- Der ausgeprägte Schrumpfungsprozess im MK wird dazu führen, dass innerhalb des Kreisgebiets zukünftig in Summe absolut weniger Wege zurückgelegt werden wird. Demgegenüber konnte festgestellt werden, dass die Pendelintensität in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat. Weniger Menschen legen demnach längere Wege zurück, was insgesamt zu einer Zunahme der Personenkilometer führen kann.
- Die Lage des Märkischen Kreises vor allem mit räumlicher Nähe zum Ruhrgebiet führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Dortmund als angrenzende Großstadt hat in den Märkischen Kreis hinein Bedeutung. Dortmund ist Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und somit auch wichtigster Arbeitsplatzstandort für den Märkischen Kreis. Auch nach Hagen bestehen wichtige Verflechtungen. Hagen hat mit seiner oberzentralen Bedeutung auch eine Versorgungsfunktion für den Märkischen Kreis. Die Anziehungskraft der Zentren wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen führen und zu einer weiterhin steigenden Verkehrsnachfrage auf diesen Relationen führen. Kreisgrenzen überschreitende Verkehre werden zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen, die Personenkilometer auf diesen Relationen in Summe zunehmen.

- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen, aber auch wegbrechende Bereiche und Unternehmungen, bestimmen maßgebend das zukünftige Mobilitätsverhalten und -nachfrage. Einen Bedeutungsüberschuss haben die Städte und Gemeinden im Norden gegenüber dem Süden. Der voranschreitende Strukturwandel und die aktuelle Krise bspw. in der Automobilbranche verstärken diesen Effekt. Zukünftig erscheinen verstärkte Pendelbeziehungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Bereich des Märkischen Kreis wahrscheinlich.
- Geplante Infrastrukturmaßnahmen, wie der Ausbau oder die Sanierung von Straßen und Brücken, werden das Verkehrsaufkommen beeinflussen. Die Sperrung der A45 bei Lüdenscheid seit Dezember 2021 hat bereits zu erheblichen Verkehrsverlagerungen geführt. Auch die zunehmende Verbreitung von Elektromobilität und autonomen Fahrzeugen könnte das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmuster im Kreis verändern.
- Lüdenscheid und Iserlohn haben aufgrund ihrer Größe eine sehr hohe Bedeutung für alle weiteren Städte und Gemeinden im Kreisgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Beziehungen in Richtung der beiden Städte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen werden und dabei der ÖPNV in seiner Funktion ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle einnehmen wird.
- Wie dargestellt nimmt der Pkw nach wie vor eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Märkischen Kreis ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto aus. Der Führerschein ist in Regionen mit gutem ÖPNV längst kein Muss mehr und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.

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

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

- dem Deutschlandticket und dessen Fortbestand,
- der schwierigen wirtschaftlichen Gesamtsituation (lokal und national),
- der unsicheren Entwicklung der Energiepreise,
- der Perspektive des autonomen Fahrens (kann einerseits Staus reduzieren oder neue Verkehrsbewegungen erzeugen) sowie der Möglichkeiten der Digitalisierung (z. B. Smart Traffic Management),

- ggf. getroffenen politischen Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen,
- der gesellschaftlichen Akzeptanz neuer Mobilitätsformen
- usw.

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

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

Die dargestellten Entwicklungen und Prognoseannahmen bilden eine fachliche Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Märkischen Kreis. Aufgrund der teilweise gegenläufigen Entwicklungstendenzen und bestehenden Prognoseunsicherheiten lassen sich daraus jedoch keine unmittelbaren Verpflichtungen zur Ausweitung des Verkehrsangebotes ableiten. Maßgeblich für die weitere Angebotsplanung sind die im Nahverkehrsplan definierten Mindeststandards einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse. Darüber hinausgehende Verkehrsleistungen sind unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage, der betrieblichen Umsetzbarkeit und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit gesondert zu bewerten. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage soll im Rahmen der laufenden Angebotsplanung beobachtet werden, um auf wesentliche Veränderungen bedarfsgerecht reagieren zu können.

8 Maßnahmenkonzeption

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

Es werden im Folgenden Maßnahmen und Prüfaufträge dargestellt:

Maßnahmen (M) sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und / oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitraum von fünf Jahren (2027 – ca. 2033) umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung einer Maßnahme setzt ein positives Ergebnis einer vorgelagerten Nachfrageabschätzung voraus. Diese wird aus verkehrlicher sowie wirtschaftlicher Sicht analysiert und detailliert bewertet.

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

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

Tabelle 42: Priorität der Maßnahmen und Prüfaufträge

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

8.1 Maßnahmen für ein wirtschaftlich tragfähiges Grundnetz auf Basis der Mindeststandards

Im Rahmen der Angebotsanalyse konnte für viele Verbindungen ein Abweichen der Angebotsqualität im Status quo gegenüber der geforderten Bedienungsqualität festgestellt werden. Die Überprüfung hat gezeigt, dass die aktuelle Bedienungsqualität in vielen Teilbereichen das geforderte Mindestmaß deutlich übersteigt und vor dem Hintergrund der notwendigen Einsparungen besondere Optionen zur Konsolidierung des Gesamtangebots bietet. Die Maßnahmen umfassen eine gezielte Rückführung dieser überhöhten Bedienungsqualität auf das neu definierte Standardniveau, insbesondere durch die Anpassung des Taktangebots, einen verringerten Bedienungszeitraum und die Vermeidung von parallelen Angeboten.

Das Bedienangebot wird im gesamten Netz konsolidiert und nicht nur in Bereichen wo die Fahrgastnachfrage absolut gering ist. Dies führt zu einer optimierten Ressourcenallokation, ohne das grundlegende öffentliche Mobilitätsangebot für die Bürgerinnen und Bürger im Märkischen Kreis zu gefährden.

M-1.1: Reduzierung des Taktangebots auf ausgewählten Linien **HP**

Hintergrund:

Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 5.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität gemäß Kap. 6.2

Planungsansatz:

- Umsetzung der Planungsleitlinie „Mobilität nach Maß“
- Reduzierung der Verkehrsleistung auf Streckenabschnitten und zu Tageszeiten dort, wo das Qualitätsniveau bisher überschritten wird.
- Effizienzsteigerung: Bereinigung des Fahrplans von historisch gewachsenen Sonderleistungen hin zu einem transparenten Kernnetz.

Linie	Abschnitt	Tag	eingesparte Fahrten	Takt	Einsparung (km/Jahr)
2	Hemer - Iserlohn	Mo-Fr	29	T60	75.000
9	Hagen - Iserlohn	Mo-Fr	29	T60	39.000
9	Hagen - Iserlohn	Sa	6	T120	3.000
16	Iserlohn - Iserlohn	Mo-Fr	28	T60	123.000
16	Iserlohn - Iserlohn	Sa	24	T60	22.000
16	Iserlohn - Iserlohn	So Fei	15	T60	14.000
21	Menden - Menden	Mo-Fr	27	T120	100.000
24	Menden Stadtverkehr	Sa	2	T120	1.000

32	Altena Stadtverkehr	Mo-Fr	14	T120	41.000
32	Altena Stadtverkehr	Sa	14	T120	9.000
33	Altena - Hemer	Mo-Fr	31	T60	98.000
33	Altena - Hemer	Sa	26	T120	8.000
34	Altena Stadtverkehr	Mo-Fr	12	T120	19.000
35	Altena Stadtverkehr	Mo-Fr	10	T120	15.000
35	Altena Stadtverkehr	Sa	5	T60	2.000
38	Altena Stadtverkehr	Mo-Fr	26	T60	35.000
40	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Mo-Fr	21	T60	43.000
40	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Sa	14	T60	5.000
41	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Mo-Fr	27	T60	46.000
41	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Sa	29	T60	11.000
41	Lüdenscheid Stadt-verkehr	So Fei	16	T60	7.000
42	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Mo-Fr	23	T60	82.000
42	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Sa	14	T60	11.000
44	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Mo-Fr	25	T60	67.000
44	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Sa	10	T60	6.000
48	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Mo-Fr	21	T60	36.000
48	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Sa	14	T60	5.000
52	Lüdenscheid - Meinerzhagen - Herscheid	Sa	2	T120	1.000
53	Lüdenscheid Stadt-verkehr	Mo-Fr	24	T60	64.000

57	Hagen - Schalksmühle - Lüdenscheid	Mo-Fr	9	T120	17.000
58	Lüdenscheid - Halver - Kierspe	Mo-Fr	10	T120	41.000
58	Lüdenscheid - Halver - Kierspe	Sa	14	T120	12.000
58	Lüdenscheid - Halver - Kierspe	So Fei	8	T120	9.000
60	Werdohl - Neuenrade	So Fei	1	T120	1.000
73	Plettenberg Stadtverkehr	Mo-Fr	1	T60	2.000
75	Plettenberg Stadtverkehr	So Fei	3	T120	2.000
76	Plettenberg - Neuenrade	Mo-Fr	20	T60	13.000
82	Kierspe - Meinerzhagen	Mo-Fr	31	T60	29.000
82	Kierspe - Meinerzhagen	Sa	18	T60	5.000
Summe					**1.120.000**

Umsetzungsperspektive:

Umsetzung zu den jeweiligen Fahrplanwechseln, nach nachgewiesenen verkehrlichen Auswirkungen und betrieblicher Umsetzbarkeit

M-1.2: Reduzierung von Fahrten aufgrund angepasster Verkehrszeiten auf ausgewählten Linien **HP**

Hintergrund:

Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 5.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 6.2

Planungsansatz:

- Umsetzung der Planungsleitlinie „Mobilität nach Maß“
- Abbau von Überangeboten: Reduzierung der Verkehrsleistungen zu Tageszeiten, die den definierten Angebotszeitraum überschreiten.
- Effizienzsteigerung: Bereinigung des Fahrplans von historisch gewachsenen Sonderleistungen hin zu einem transparenten Kernnetz.

Linie	Abschnitt	Tag	eingesparte Fahrten	Einsparung (km/Jahr)
2	Hemer - Iserlohn	Mo-Fr	4	7.000
2	Hemer - Iserlohn	Sa	2	1.000
2	Hemer - Iserlohn	So Fei	5	3.000
3	Hemer Stadtverkehr	So Fei	1	2.000
4	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	So Fei	1	2.000
7	Iserlohn Stadtverkehr	Mo-Fr	2	3.000
7	Iserlohn Stadtverkehr	Sa	1	1.000
7	Iserlohn Stadtverkehr	So Fei	8	3.000
8	Iserlohn Stadtverkehr	So Fei	4	1.000
9	Hagen - Iserlohn	Mo-Fr	7	10.000
9	Hagen - Iserlohn	Sa	7	2.000
9	Hagen - Iserlohn	So Fei	16	6.000
11	Iserlohn Stadtverkehr	Mo-Fr	1	3.000
11	Iserlohn Stadtverkehr	So Fei	2	2.000
12	Iserlohn Stadtverkehr	Sa	2	1.000
12	Iserlohn Stadtverkehr	So Fei	1	1.000
13	Iserlohn - Hemer	Mo-Fr	3	9.000
13	Iserlohn - Hemer	Sa	3	2.000
13	Iserlohn - Hemer	So Fei	7	5.000
14	Iserlohn Stadtverkehr	Mo-Fr	1	5.000
14	Iserlohn Stadtverkehr	Sa	1	1.000

14	Iserlohn Stadtverkehr	So Fei	3	2.000
16	Iserlohn - Iserlohn	Mo-Fr	4	18.000
16	Iserlohn - Iserlohn	Sa	5	5.000
16	Iserlohn - Iserlohn	So Fei	13	2.000
21	Menden - Menden	Mo-Fr	1	4.000
21	Menden - Menden	So Fei	5	5.000
22	Iserlohn - Menden	Mo-Fr	1	6.000
22	Iserlohn - Menden	So Fei	2	3.000
24	Menden Stadtverkehr	So Fei	5	3.000
27	Menden - Fröndenberg - Unna	Mo-Fr	1	3.000
27	Menden - Fröndenberg - Unna	Sa	1	1.000
27	Menden - Fröndenberg - Unna	So Fei	7	9.000
32	Altena Stadtverkehr	So Fei	2	3.000
33	Altena - Hemer	Mo-Fr	6	22.000
33	Altena - Hemer	Sa	4	5.000
33	Altena - Hemer	So Fei	6	8.000
37	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	Mo-Fr	1	7.000
38	Altena Stadtverkehr	Mo-Fr	4	6.000
38	Altena Stadtverkehr	Sa	1	1.000
38	Altena Stadtverkehr	So Fei	6	2.000
40	Lüdenscheid Stadtverkehr	Sa	1	1.000
40	Lüdenscheid Stadtverkehr	So Fei	1	1.000
41	Lüdenscheid Stadtverkehr	Mo-Fr	18	24.000
41	Lüdenscheid Stadtverkehr	Sa	7	3.000
41	Lüdenscheid Stadtverkehr	So Fei	24	9.000
42	Lüdenscheid Stadtverkehr	Mo-Fr	8	13.000
42	Lüdenscheid Stadtverkehr	Sa	5	4.000
42	Lüdenscheid Stadtverkehr	So Fei	9	8.000
43	Lüdenscheid Stadtverkehr	Mo-Fr	2	4.000
43	Lüdenscheid Stadtverkehr	Sa	2	1.000
44	Lüdenscheid Stadtverkehr	Mo-Fr	5	5.000
44	Lüdenscheid Stadtverkehr	Sa	4	1.000

44	Lüdenscheid Stadtverkehr	So Fei	7	4.000
47	Halver - Lüdenscheid	Mo-Fr	3	8.000
47	Halver - Lüdenscheid	So Fei	10	4.000
48	Lüdenscheid Stadtverkehr	Mo-Fr	1	1.000
48	Lüdenscheid Stadtverkehr	So Fei	2	1.000
49	Iserlohn - Nachrodt - Wiblingwerde - Lüdenscheid	Mo-Fr	1	3.000
49	Iserlohn - Nachrodt - Wiblingwerde - Lüdenscheid	Sa	1	1.000
53	Lüdenscheid Stadtverkehr	Sa	2	1.000
53	Lüdenscheid Stadtverkehr	So Fei	3	1.000
54	Lüdenscheid - Herscheid	Mo-Fr	1	2.000
54	Lüdenscheid - Herscheid	So Fei	2	4.000
57	Hagen - Schalksmühle - Lüdenscheid	Mo-Fr	1	2.000
58	Lüdenscheid - Halver - Kierspe	Mo-Fr	3	13.000
58	Lüdenscheid - Halver - Kierspe	Sa	3	3.000
58	Lüdenscheid - Halver - Kierspe	So Fei	10	11.000
60	Werdohl - Neuenrade	Mo-Fr	6	16.000
60	Werdohl - Neuenrade	Sa	6	4.000
60	Werdohl - Neuenrade	So Fei	10	7.000
61	Lüdenscheid - Werdohl	Mo-Fr	7	32.000
61	Lüdenscheid - Werdohl	Sa	5	5.000
61	Lüdenscheid - Werdohl	So Fei	10	12.000
62	Werdohl Stadtverkehr	Mo-Fr	4	3.000
62	Werdohl Stadtverkehr	So Fei	6	2.000
63	Werdohl Stadtverkehr	Mo-Fr	1	2.000
65	Werdohl Stadtverkehr	Mo-Fr	2	4.000
65	Werdohl Stadtverkehr	So Fei	4	3.000
67	Neuenrade - Altena	So Fei	1	2.000
70	Plettenberg - Attendorn	Mo-Fr	2	10.000
70	Plettenberg - Attendorn	So Fei	2	3.000
71	Plettenberg Stadtverkehr	So Fei	5	2.000

73	Plettenberg Stadtverkehr	Mo-Fr	2	2.000
73	Plettenberg Stadtverkehr	Sa	1	1.000
73	Plettenberg Stadtverkehr	So Fei	2	1.000
74	Plettenberg Stadtverkehr	Mo-Fr	3	6.000
74	Plettenberg Stadtverkehr	Sa	4	2.000
74	Plettenberg Stadtverkehr	So Fei	5	2.000
75	Plettenberg Stadtverkehr	Mo-Fr	2	3.000
75	Plettenberg Stadtverkehr	So Fei	7	3.000
76	Plettenberg - Neuenrade	So Fei	2	3.000
82	Kierspe - Meinerzhagen	Mo-Fr	7	13.000
82	Kierspe - Meinerzhagen	Sa	3	2.000
82	Kierspe - Meinerzhagen	So Fei	10	5.000
84	Kierspe - Halver - Hagen	So Fei	1	3.000
85	Schalksmühle - Halver	Mo-Fr	1	3.000
87	Lüdenscheid - Schalksmühle	Mo-Fr	5	15.000
87	Lüdenscheid - Schalksmühle	Sa	3	3.000
87	Lüdenscheid - Schalksmühle	So Fei	5	6.000
281	Meinerzhagen Stadtverkehr	Mo-Fr	2	8.000
281	Meinerzhagen Stadtverkehr	Sa	1	1.000
281	Meinerzhagen Stadtverkehr	So Fei	3	3.000
Summe				**510.000**

Umsetzungsperspektive:

Umsetzung zu den jeweiligen Fahrplanwechseln, nach nachgewiesenen verkehrlichen Auswirkungen und betrieblicher Umsetzbarkeit

M-1.3: Reduzierung von Fahrten aufgrund von Parallelverkehren	HP

Hintergrund:

Anforderungen an die Bedienungsqualität in Kap. 5.3.4 und Bewertung der Bedienungsqualität in Kap. 6.2

Planungsansatz:

- Umsetzung der Planungsleitlinie „Mobilität nach Maß“
- Abbau von Parallelangeboten

Linie	Abschnitt	Tag	Anzahl reduzierter Fahrten	Parallel zu	Verkehrliche Bewertung (Einsparung km/Jahr)
23	Menden - Frön-denberg	Mo – Fr	27	RB 54	42.000
23	Menden - Frön-denberg	Sa	16	RB 54	6.000
S1 [37]	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	Mo – Fr	29	37	225.000
S2	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	Mo – Fr	38	61	260.000
S2	Lüdenscheid - Werdohl – Plettenberg	Sa	30	61	44.000
S2	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	So	21	61	37.000
Summe					**614.000**

Umsetzungsperspektive:

Umsetzung zum jeweiligen Fahrplanwechsel nach positiver Potenzialabschätzung

Die in den Maßnahmen M-1.1 bis M-1.3 dargestellten Reduzierungen der Fahrplanleistung beschreiben zunächst verkehrsplanerisch ermittelte Maßnahmenpotenziale. Sie stellen weder bereits verbindlich festgelegte Angebotsreduzierungen noch unmittelbar haushaltswirksame Einsparungen dar. Die konkrete Umsetzung einzelner Maßnahmen erfolgt auf Grundlage einer gesonderten Prüfung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse, der Einhaltung der Mindeststandards, der betrieblichen Umsetzbarkeit und der wirtschaftlichen Auswirkungen.

[37] dafür neue Linie 31 die in Korrespondenz mit der Linie 37 entwickelt wird

Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass eine Verringerung der Fahrplanleistung nicht zwangsläufig zu einer proportionalen Verringerung der Betriebskosten führt. Maßgeblich sind die tatsächlichen Auswirkungen auf Fahrzeug- und Personaleinsatz sowie die betrieblichen Abläufe. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt schrittweise im Rahmen der weiteren Angebots- und Fahrplanplanung in Abstimmung zwischen dem Märkischen Kreis und den Verkehrsunternehmen.

Tabelle 43: Abschmelzen der Fahrplanleistung und Auswirkung auf ÖPNV-Haushaltsansatz

Jahr	Fahrplanleistung	Reduzierung zum Vorjahr	ÖPNV-Haushaltsansatz
bis 09/2026	13.967.418 km	-	
ab 09/2026	13.851.594 km	115.824	38,613 Mio. €
2027	13.311.376 km	540.218	37,238 Mio. €
2028	12.009.720 km	1.301.656	34,245 Mio. €
2029	11.035.610 km	974.110	31,709 Mio. €

Quelle: Haushaltsplan des Märkischen Kreises für das Jahr 2026 sowie am 01.12.2026 in den Kreistag eingebrachter Haushaltsplanentwurf für das Jahr 2027 (Finanzplanung bis 2029)

Anhand der Haushaltsplanungen wird derzeit von einer Reduzierung der Fahrplanleistung in Höhe von 20,3% (2.815.984 Km[38]) sowie einer Verringerung des Ausgleichsbedarfs für die MVG von 17,9% (6,904 Mio. €) ausgegangen.

Im Entwurf des Haushaltsplans 2026 wurde für die Jahre 2026 bis 2029 von einem gesamten Ausgleichsbedarf in Höhe von 171,811 Mio. € ausgegangen. Der Entwurf des Haushalts 2027 bis 2029 sowie der aktuelle Haushaltsplan 2026 beziffern den Ausgleichsbedarf auf insgesamt 141,805 Mio.€.

Beginnend mit den Angebotskürzungen, die zum Fahrplanwechsel im Herbst 2026 bereits umgesetzt wurden, sollen weitere Schritte realisiert werden. Es werden weitergehende Effizienzgewinne und damit einhergehende Einsparoptionen durch die in den folgenden Kapiteln 8.2 – 8.6 dargestellten Maßnahmen erwartet, die über die Maßnahmen M-1.1 – M-1.3 noch einmal hinausgehen. Insbesondere mit der Umsetzung der Maßnahmen und Prüfaufträge M-3.1, M-3.4, P-5.1 und P-6.1.1 werden Leistungen in einer kilometrischen Bilanzierung von ca. 600.000 km eingespart werden können. Dieser Effizienzgewinn kann aus heutiger Sicht (Stand 10/26) nicht seriös einzelnen Linien zugerechnet werden.

[38] bezogen auf den Zeitraum 2027 – 2029

8.2 Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsmonitoring

Die Aufnahme einer Maßnahme oder eines Prüfauftrags in den NVP begründet keinen Anspruch auf Umsetzung und keine Vorfestlegung insbesondere hinsichtlich einer etwaigen Ausweitung des Verkehrsangebotes. Voraussetzung für die Umsetzung sind ein nachzuweisender verkehrlicher Bedarf, eine positive verkehrswissenschaftliche und betriebswirtschaftliche Bewertung, die betriebliche Umsetzbarkeit sowie eine gesicherte Finanzierung.

M-2.1: Einführung einer Probephase bei Veränderungen im ÖPNV-Angebot	**K**

Für wesentliche Veränderungen des ÖPNV-Angebots ist grundsätzlich eine zeitlich befristete Erprobungsphase vorzusehen. Dieses Prinzip gilt nicht nur für Angebotsverbesserungen, sondern ebenso für Umstrukturierungen des Liniennetzes, Änderungen von Linienwegen und Bedienungszeiten, Taktanpassungen, die Bündelung oder Reduzierung von Leistungen sowie die Einführung oder Ausweitung flexibler und bedarfsgesteuerter Bedienungsformen. Auch die probeweise Ersetzung eines Linienverkehrs durch ein alternatives Mobilitätsangebot kann Gegenstand einer solchen Erprobungsphase sein.

Die Erprobungsphase soll in der Regel mindestens zwei Jahre umfassen. Dadurch können Anlauf- und Gewöhnungseffekte, saisonale Nachfrageschwankungen sowie Veränderungen im Mobilitätsverhalten angemessen berücksichtigt werden. Bei saisonalen Angeboten soll die Untersuchung mindestens zwei vergleichbare Betriebsperioden einschließen. Abweichende Erprobungszeiträume sind möglich, wenn dies aufgrund der Art der Maßnahme, kurzfristiger betrieblicher Erfordernisse oder besonderer finanzieller Rahmenbedingungen sachlich begründet ist.

Vor Beginn der Erprobung sind der Ausgangszustand, die mit der Maßnahme verfolgten Ziele und geeignete Bewertungskriterien festzulegen. Abhängig von der jeweiligen Angebotsveränderung sollen insbesondere folgende Aspekte untersucht werden:

- Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Auslastung,
- Auswirkungen auf Erreichbarkeit, Reisezeiten, Umsteigehäufigkeit und Anschlusssicherheit,
- Akzeptanz bei den Fahrgästen und Rückmeldungen aus den betroffenen Städten, Gemeinden und Ortsteilen,
- betriebliche Umsetzbarkeit, Zuverlässigkeit und Personalbedarf,
- Auswirkungen auf Fahrzeugumläufe und den erforderlichen Ressourceneinsatz,
- Kosten, Erlöse und Ergebniswirksamkeit der Maßnahme,
- Auswirkungen auf den Schüler-, Berufs- und Versorgungsverkehr,

- Wechselwirkungen mit anderen Linien und Verkehrsmitteln sowie
- soziale und räumliche Auswirkungen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen ohne verfügbaren Pkw.

Die Entwicklung ist während der Erprobungsphase durch ein regelmäßiges Monitoring zu begleiten. Bei Bedarf können bereits während des Probezeitraums Nachsteuerungen vorgenommen werden, wenn sich beispielsweise betriebliche Schwierigkeiten, nicht vorhersehbare Nachfrageentwicklungen oder erhebliche Beeinträchtigungen einzelner Nutzergruppen zeigen. Vor Ablauf der Erprobungsphase erfolgt eine abschließende Evaluation. Auf dieser Grundlage wird entschieden, ob das Angebot dauerhaft fortgeführt, in angepasster Form verstetigt, der Erprobungszeitraum verlängert oder die Maßnahme beendet beziehungsweise zurückgenommen wird. Bei Maßnahmen mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Konsolidierung ist zusätzlich nachzuweisen, ob die erwarteten Einsparungen tatsächlich ergebniswirksam erreicht wurden.

Über Inhalt, Dauer und Zielsetzung der Erprobung ist frühzeitig und verständlich zu informieren. Insbesondere bei Angebotsreduzierungen, geänderten Linienwegen oder der Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen sind die Nutzungsvoraussetzungen, Buchungswege und verfügbaren Alternativen transparent darzustellen.

Für die Erprobung erforderliche Haltestellen und weitere Infrastrukturelemente können zunächst in einer provisorischen oder vereinfachten Form hergestellt werden, soweit dies rechtlich zulässig, verkehrssicher und im Hinblick auf die voraussichtliche Nutzungsdauer verhältnismäßig ist. Auch während des Probezeitraums müssen eine sichere Nutzung, eine eindeutige Kennzeichnung, eine angemessene Fahrgastinformation und eine möglichst weitgehende Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet sein. Eine pauschale Ausnahme von den Anforderungen der Barrierefreiheit ist mit dem Erprobungscharakter nicht verbunden. Wird das Angebot nach Abschluss der Evaluation dauerhaft fortgeführt, ist die zugehörige Infrastruktur entsprechend den im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitäts- und Barrierefreiheitsstandards auszubauen, soweit keine sachlich begründete Ausnahme vorgesehen ist.

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

Ist eine zeitlich differenzierte Nachfrage auf den Linien (z. B. nach Stundengruppen) vorhanden, können z. B. genauere Aussagen zu den Verkehrszeiten und dem entsprechenden Bedarf bzw. den vorzuhaltenden Kapazitäten getroffen werden. Aber auch die Detailplanung von Linien- und

bedarfsgesteuerten Verkehren in Abhängigkeit der tageszeitlich sich verändernden Fahrgastnachfrage kann mit dieser Grundlage effizienter erfolgen. Insbesondere auch im Hinblick auf die Entwicklung des Versorgungs- und Freizeitverkehrs sind solche Detailinformationen zur Nachfrage relevant.

Entsprechende Daten sollen und können durch verschiedene Methoden erhoben werden. Hierzu zählen insbesondere Ein- und Aussteigerzählungen in den Fahrzeugen mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS)), aber auch manuelle Haltestellenzählungen, Stichprobenerhebungen mit der Festlegung von bestimmten Zeitintervallen sowie entsprechender Hochrechnung auf Tageswerte sowie die Nutzung von Bewegungsdaten aus Mobilfunkdaten oder ggf. bereits bestehender App-Anwendungen.

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

Vor diesem Hintergrund wird für den Märkischen Kreis folgende Maßnahme als zentrale Daueraufgabe formuliert:

M-2.2: Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs	**K**

Die regelmäßige und standardisierte Erfassung der Fahrgastnachfrage bildet eine wesentliche Grundlage des kontinuierlichen Angebots- und Wirkungsmonitorings. Hierzu ist das bereits vorhandene automatische Fahrgastzählsystem (AFZS) auszubauen und dauerhaft zu betreiben. Ziel ist es, belastbare und über unterschiedliche Zeiträume vergleichbare Daten zur Nutzung und Auslastung des Verkehrsangebotes zu gewinnen.

Die Erhebung soll eine möglichst differenzierte Auswertung nach Linien, Linienabschnitten, Haltestellen, Fahrten, Fahrtrichtungen, Verkehrszeiten und Wochentagen ermöglichen. Voraussetzung hierfür sind eine hinreichende Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge, eine regelmäßige Prüfung und Kalibrierung der Zählsysteme sowie ein einheitliches Verfahren zur Datenaufbereitung, Plausibilisierung und Hochrechnung.

Die mit dem AFZS gewonnenen Daten dienen insbesondere:

- der Analyse von Nachfrage und Auslastung des bestehenden Angebotes,

- der Identifikation stark und schwach nachgefragter Fahrten, Linienabschnitte und Bedienungszeiträume,
- der Untersuchung von Ein-, Aus- und Umsteigerelationen,
- der Überprüfung von Angebotsveränderungen und Konsolidierungsmaßnahmen,
- der Bewertung von Parallelverkehren und Taktüberlagerungen,
- dem regelmäßigen Reporting gegenüber dem Aufgabenträger und den politischen Gremien sowie
- der Ableitung bedarfsgerechter Anpassungen des Liniennetzes, der Fahrpläne, der Bedienungszeiten und der eingesetzten Fahrzeugkapazitäten.

Die Fahrgastzahlen sind mit betrieblichen und wirtschaftlichen Daten zu verknüpfen. Erst die gemeinsame Betrachtung von Nachfrage, Leistung, Erlösen, Kosten, Fahrzeug- und Personalbedarf sowie Umlaufwirkungen ermöglicht eine belastbare Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit einzelner Angebote. Die AFZS-Daten bilden damit eine zentrale, jedoch nicht die alleinige Bewertungsgrundlage.

Das ÖPNV-Angebot ist regelmäßig anhand eines einheitlichen und umfassenden Bewertungskatalogs zu evaluieren. Die Evaluation umfasst sowohl neu eingerichtete oder ausgeweitete Angebote als auch Umstrukturierungen, Taktanpassungen, Leistungsreduzierungen, den Ersatz konventioneller Linienverkehre durch flexible Bedienungsformen und sonstige Veränderungen des Netzes.

Bei flexiblen und bedarfsgesteuerten Bedienungsformen sind ergänzend die Zahl der Fahrtwünsche und Beförderungsfälle, Besetzungsgrade, Wartezeiten, Bündelungsquoten, nicht erfüllte Fahrtwünsche, Stornierungen sowie die Kosten je Fahrgast beziehungsweise je durchgeführter Fahrt zu berücksichtigen. Diese Daten werden aus den systemseitig eingesetzten Softwarelösungen erzeugt und müssen den anderen vorliegenden Daten plausibilisiert werden.

Für jede wesentliche Angebotsveränderung sind vor ihrer Umsetzung der Ausgangszustand, die Zielsetzung und geeignete Erfolgs- beziehungsweise Abbruchkriterien festzulegen. Nach einem angemessenen Beobachtungszeitraum ist zu prüfen, ob die angestrebten verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Wirkungen tatsächlich eingetreten sind. Bei Konsolidierungsmaßnahmen ist insbesondere nachzuweisen, ob die erwarteten Einsparungen nicht nur zu einer rechnerischen Verringerung der Fahrplanleistung, sondern auch zu einer tatsächlichen Reduzierung des Personal-, Fahrzeug- und Zuschussbedarfs geführt haben.

Aufgrund des mit Datenerhebung, Datenaufbereitung und Bewertung verbundenen personellen und finanziellen Aufwandes ist ein kooperatives Vorgehen zwischen dem Märkischen Kreis als Aufgabenträger und der MVG erforderlich. Der Aufgabenträger legt gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen die Untersuchungsziele, Kennzahlen, Auswertungszeiträume und Berichtsstandards fest. Die MVG stellt insbesondere die erforderlichen Nachfrage-, Betriebs-, Leistungs-

und Kostendaten bereit und wirkt an deren Interpretation mit. Die Ergebnisse werden in einem standardisierten, regelmäßig fortzuschreibenden Monitoringbericht zusammengeführt.

Durch die Verknüpfung der automatisierten Fahrgastzählung mit einer systematischen verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Evaluation entsteht eine dauerhaft nutzbare Entscheidungsgrundlage. Sie ermöglicht es, Angebotsveränderungen nachvollziehbar zu bewerten, Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und das Verkehrsangebot fortlaufend an die tatsächliche Nachfrage sowie an die finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen anzupassen.

8.3 Zielnetz 2030

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

Netzweite Planungsgrundsätze

Planungsansatz:

- Bei der Planung und Ausgestaltung der einzelnen Linien ist zukünftig darauf zu achten, dass es eine deutliche Unterscheidung zwischen schnellen, direkten Linien und Erschließungslinien gemacht wird. Zukünftig soll keine Vermischung der unterschiedlichen Charakteristika stattfinden. Das heißt, langlaufenden Regionallinien sind auf möglichst direktem Linienweg zu führen. Mäandrierende Linienführungen und Schleifenfahrten, um Wohn- oder Gewerbegebiete zu erschließen, sind zu vermeiden und entsprechende Aufgaben Linien mit Erschließungsfunktion zuzuordnen.
- Eine fahrplantechnische Verquickung von erschließenden und verbindenden Linien ist an den definierten Verknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 5.3.5) umzusetzen.
- Analog zur Netzhierarchie (vgl. Kapitel 5.2.2) soll das Starke-Achsen-Prinzip sukzessive umgesetzt bzw. weiterentwickelt werden. Insbesondere für die Achsen und die Hauptverbindungen gilt: Gleichmäßiger und dichter Takt, qualitativ hochwertige Umsteigepunkte
- Bereits im vorangegangenen NVP wurde ein ITF-Prinzip für den Märkischen Kreis entwickelt. Dies ist (aufbauend auf den im Folgenden formulierten Planungen und Maßnahmen) zu aktualisieren und fortzusetzen.
- Parallelbedienungen sind zu analysieren und zukünftig zu vermeiden, so existent. Viel mehr sind überlagernde Taktangebote zu entwickeln, wie es im Kapitel 5.3.4 definiert worden ist.

M-3.1: Entwicklung eines ÖPNV-Zielnetzes 2030 für den Märkischen Kreis	HP

Hintergrund:

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist für den Märkischen Kreis ein kreisweites ÖPNV-Zielnetz 2030 zu entwickeln. Dieses soll den langfristigen Rahmen für die nachfragegerechte, betrieblich tragfähige und finanzierbare Weiterentwicklung des Busverkehrs bilden. Das Zielnetz konkretisiert die im NVP formulierten Grundsätze und überführt die Ergebnisse des kontinuierlichen Monitorings in eine zusammenhängende Netz- und Angebotsplanung.

Ausgangspunkt der Untersuchung ist das bestehende Liniennetz. Dieses erfüllt gewachsene Erschließungs-, Verbindungs- und Versorgungsfunktionen und bildet mit seinen Haltestellen, Verknüpfungspunkten, Fahrzeugumläufen und betrieblichen Abhängigkeiten die wesentliche Grundlage der weiteren Planung. Die Entwicklung des Zielnetzes ist daher nicht als vollständige Neuplanung zu verstehen. Vielmehr sind bewährte Strukturen zu sichern und dort gezielt weiterzuentwickeln, neu zu ordnen oder anzupassen, wo Nachfrageentwicklung, Netzfunktion, betriebliche Anforderungen oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen dies erforderlich machen.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Schienenpersonennahverkehr und dessen Weiterentwicklung zu. Die SPNV-Verbindungen und Bahnhöfe im Märkischen Kreis sowie in den angrenzenden Räumen bilden das Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs. Das Busnetz ist deshalb konsequent auf die Erreichbarkeit der Bahnhöfe, verlässliche Anschlüsse und funktionierende Umsteigebeziehungen auszurichten. Parallelführungen zwischen Bus und Bahn sind hinsichtlich ihrer jeweiligen
Erschließungs-, Verbindungs- und Entlastungsfunktion zu überprüfen. Sie sind dort beizubehalten, wo sie eine eigenständige verkehrliche Aufgabe erfüllen, und dort anzupassen, wo durch eine bessere Verknüpfung mit dem SPNV ein effizienterer Ressourceneinsatz erreicht werden kann.

Planungsziele

Mit dem Zielnetz 2030 soll eine klare und verständliche Netzstruktur entwickelt werden. Dabei ist zu prüfen, wie die unterschiedlichen Verkehrsaufgaben künftig sachgerecht auf starke Hauptachsen, ergänzende Verbindungen, Angebote der Grundversorgung und flexible Bedienungsformen verteilt werden können. Wesentliche Ziele sind:

- die Sicherung leistungsfähiger und verlässlicher Hauptverbindungen zwischen den zentralen Orten des Kreises,
- die systematische Verknüpfung des Busnetzes mit dem SPNV,
- die Sicherstellung einer angemessenen Grundversorgung der Städte, Gemeinden und Ortsteile,
- die Konzentration des Ressourceneinsatzes auf verkehrlich wirksame und ausreichend nachgefragte Angebote,

- die Neuordnung nicht hinreichend begründeter Parallelverkehre und Taktüberlagerungen,
- die Verbesserung der Verständlichkeit und Systematisierung des Linien- und Fahrplanangebotes,
- die Gewährleistung wichtiger Verbindungen des Schüler-, Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehrs,
- der gezielte Einsatz flexibler und bedarfsgesteuerter Bedienungsformen in Räumen und Zeiten, in denen ein fahrplangebundener Linienverkehr nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, sowie
- die Berücksichtigung der betrieblichen Umsetzbarkeit und der verfügbaren Personal- und Fahrzeugressourcen.

Die Entwicklung des Zielnetzes steht zugleich unter dem Vorbehalt der dauerhaften Finanzierbarkeit. Die Netzplanung muss daher die im Nahverkehrsplan festgelegten Konsolidierungsziele berücksichtigen und aufzeigen, mit welchem Leistungsvolumen eine angemessene Verkehrsbedienung langfristig gewährleistet werden kann. Maßgeblich ist nicht allein die Veränderung der Fahrplanleistung. Zu bewerten sind auch die tatsächlichen Auswirkungen auf Fahrzeug- und Personalbedarf, Umlaufgestaltung, Betriebszeiten, Vorhaltekosten und Zuschussbedarf.

Datengestützte Netzplanung

Die Entwicklung des Zielnetzes erfolgt auf Grundlage des kontinuierlichen Angebots- und Wirkungsmonitorings (siehe 8.2). Hierfür sind insbesondere die mit automatischen Fahrgastzählsystemen erhobenen Nachfrage- und Auslastungsdaten mit betrieblichen, räumlichen und wirtschaftlichen Informationen zu verknüpfen. Einzubeziehen sind insbesondere:

- linien-, abschnitts- und fahrtenbezogene Fahrgastzahlen und Auslastungen,
- Ein-, Aus- und Umsteigerelationen sowie zeitliche Nachfragestrukturen,
- die Erschließungs- und Verbindungsfunktion der bestehenden Linien,
- Parallelverkehre und Taktüberlagerungen zwischen Buslinien sowie zwischen Bus und Bahn,
- Anschlusssituationen an Bahnhöfen und wichtigen Busverknüpfungspunkten,
- Nachfrage und Anforderungen des Schüler-, Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehrs,
- Siedlungs-, Bevölkerungs-, Gewerbe- und Arbeitsplatzentwicklungen,
- die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und bedeutsamer Ziele,
- betriebliche Abhängigkeiten, Fahrzeugumläufe und Personalbedarf sowie
- Kosten, Erlöse, Zuschussbedarf und Ergebniswirksamkeit möglicher Veränderungen.

Ergänzend sollen neue digitale Datengrundlagen und Planungsinstrumente eingesetzt werden. Hierzu können insbesondere geografische Informationssysteme, digitale Erreichbarkeitsanalysen, automatisierte Fahrplan- und Netzauswertungen, Betriebs- und Umlaufsimulationen sowie geeignete anonymisierte Mobilitäts- und Bewegungsdaten gehören. Digitale Instrumente sollen dazu beitragen, Verkehrsbeziehungen und bislang nicht ausreichend abgebildete Nachfragepotenziale zu erkennen, unterschiedliche Netzvarianten vergleichbar zu bewerten und die Auswirkungen von Angebotsveränderungen transparent darzustellen. Sie ersetzen jedoch nicht die fachliche Bewertung sowie die Einbeziehung der kommunalen Kenntnisse und Anforderungen.

Als Ergebnis ist ein beschlussfähiges ÖPNV-Zielnetz 2030 vorzulegen. Dieses soll mindestens enthalten:

- einen kreisweiten Liniennetzplan mit einer nachvollziehbaren Hierarchie der Verkehrsangebote,
- die vorgesehenen Funktionen, Linienwege und wesentlichen Verknüpfungspunkte der einzelnen Linien,
- die grundlegenden Bedienungszeiträume und Taktstrukturen,
- die Verknüpfung mit dem SPNV und die maßgeblichen Anschlussbeziehungen,
- die vorgesehenen Einsatzbereiche flexibler und bedarfsgesteuerter Angebote,
- das mit dem Zielnetz verbundene Leistungsvolumen,
- eine Abschätzung des Fahrzeug-, Personal- und Finanzierungsbedarfs,
- eine Bewertung der verkehrlichen, räumlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Wirkungen sowie
- einen priorisierten Stufenplan für die Umsetzung bis 2030.

Aufbauend auf den Analysen und den Schwerpunktsetzungen der vorangegangenen NVP sind einzelne räumliche Schwerpunkte zu nennen, die bei der Zielnetz-Entwicklung lokale Bedarfe adressieren, diese werden im Folgenden benannt:

P-3.1.1: Ganzheitliche Betrachtung des Nordraums

Einen räumlichen Schwerpunkt bildet die ganzheitliche Überplanung des nördlichen Kreisgebietes. Bereits im vorangegangenen Nahverkehrsplan wurden für diesen Teilraum umfangreiche Maßnahmen entwickelt, deren Umsetzung unter anderem infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückgestellt wurde. Eine unveränderte Übernahme dieser Maßnahmen ist nicht zielführend, da sich die Fahrgastnachfrage, die Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung, die Arbeitsmarktstrukturen, das Mobilitätsverhalten sowie die finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen inzwischen verändert haben.

Die früheren Planungsansätze sind daher als fachliche Grundlage heranzuziehen, anhand aktueller Daten zu überprüfen und in ein neues Gesamtkonzept für den Nordraum zu überführen. Aufgrund der engen verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der dort verkehrenden Linien sollen keine isolierten Einzelmaßnahmen entwickelt werden. Änderungen von Linienwegen, Takten oder Bedienungszeiten können Auswirkungen auf benachbarte Linien, Anschlüsse, Fahrzeugumläufe und die Erschließung einzelner Ortsteile haben. Erforderlich ist deshalb eine integrierte Betrachtung des gesamten Teilnetzes unter Einbeziehung der betroffenen Städte und Gemeinden sowie der Beziehungen zu angrenzenden Aufgabenträgern und Verkehrsangeboten.

P-3.1.2: Neuorganisation der Verkehre im Korridor Neuenrade – Iserlohn

Die Relation einschließlich bestehender Angebote sind zu untersuchen. Ggf. Neuorganisation, Zusammenfassung und Integration bestehender Linienangebote im Bedienungskorridor in einer optimierten Angebots- und Linienstruktur, ggf. unter Einsatz bedarfsgesteuerter Angebote als räumliches Ergänzungsangebot. Hierdurch verbesserte Anbindung der südlich gelegenen Städte (Balve, Neuenrade, Werdohl) an den Stadtbahnhof in Iserlohn.

P-3.1.3: Untersuchung des Korridors Herscheid – Valbert – Meinerzhagen

Der benannte Korridor ist im Hinblick auf seine Weiterentwicklungsoptionen zu untersuchen und in Hinblick auf sein Fahrgastpotenzial zu bewerten. Es besteht eine Überlagerung verschiedener Interessen und Aspekte, wie u. a. Freizeitverkehr, Schulverkehr, Verbindungs- und Erschließungsfunktion (bspw. Landhaus Nordhelle, westliches Valbert). Die Optionen die sich auch ggf. aus einem erweiterten On-Demand-Angebot (BEA-Bediengebiet in Valbert) ergeben sind zu untersuchen und können beispielhaft für weitere vergleichbare Anwendungsfälle im Märkischen Kreis sein.

P-3.1.4: Neukonzeption Linienangebot im Bereich Balve

Das Bedienungsangebot im Raum Balve begrenzt sich derzeit auf Schulverkehr der Linien 132, 137 und 336 (Balve – Sundern). Der Bürgerbus Balve stellt das einzige ÖPNV-Angebot im Regelverkehr für die Ortsteile dar. Daneben bestehen mehrere Haltepunkte der Hönnetalbahn RB54 (60-Minuten-Takt, aber teilweise weit entfernt von zentralen Siedlungsbereichen) sowie Angebote im Schulverkehr der MVG-Linie 267 zwischen Neuenrade und Balve sowie das Angebot der ALF-Linie 67 mit 120-Minuten-Takt zwischen Neuenrade und Balve.

Das im Bereich Balve bestehende Gesamtsystem aus SPNV, Bus, bedarfsgesteuerten Angeboten, Bürgerbus und Schülerverkehr ist unter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten neu zu bewerten. Optimierungswünsche ergeben sich insbesondere für die Ortsteile Garbeck, Höveringhausen und das Industriegebiet Braukessiepen sowie verbesserte Anschlüsse an die Hönnetalbahn

RB54. Durch Umsetzung eines neuen Ortbuskonzeptes unter Einbezug des Bürgerbusses können hier neue Optionen entwickelt werden.

P-3.1.5: Prüfung der möglichen Schaffung eines Grundangebots für Nachrodt-Wiblingwerde

Prüfung der Umsetzbarkeit eines einheitlichen Angebots von Nachrodt über Wiblingwerde nach Lüdenscheid auch außerhalb des Schulverkehrs, mit einer möglichen Anschlussbildung an reaktiviertem Bahnhof in Nachrodt sowie an HST 539 in Wiblingwerde. Umsetzung einer bedarfsgerechten Bedienung der Relation im Rahmen der Zielnetz-Entwicklung.

P-3.1.6: Prüfung Direktangebot zwischen Kierspe und Wipperfürth

Die Linie 94 endet heutet in Rönsahl. Über die Linie 336R der OVAG besteht ein Fahrtenangebot mit lediglich fünf Fahrten (Mo – Sa) als Linientaxi. Es soll geprüft werden, wie eine bedarfsgerechte kreisgrenzenüberschreitende Verbindung unter Einbeziehung der aktivierbaren Fahrgastnachfrage ausgestaltet werden kann. Etwaige Projektansätze bedürfen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit und Finanzierung des Linienangebotes durch den Märkischen Kreis und den Oberbergischen Kreis.

P-3.1.7: Einstellung Linie S1 und Ersatz durch neue Linie 31 („Schnellbus light“)

Im Zuge des gemäß „Mobilität nach Maß“ vorgesehenen Abbaus von Parallelverkehren wird beabsichtigt, das Angebot im Bedienungskorridor Lüdenscheid – Iserlohn umzustrukturieren. Die Linie S1 entfällt. Zukünftig sollen sich die Linien 31 und 37 auf den weitesten Abschnitten zu einem T30 ergänzen. Die bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach einer schnellen Direktverbindung zwischen den beiden größten Städten des Kreises sollen weiterhin bestmöglich erfüllt werden.

Verkehrliche Bewertung:

Die Entwicklung eines Zielnetzes 2030 ermöglicht es, das ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis erstmals über einzelne Linien- und Fahrplanmaßnahmen hinaus als zusammenhängendes Gesamtsystem zu betrachten und weiterzuentwickeln. Das Zielnetz beschreibt einen langfristig angestrebten Zustand und schafft damit einen verlässlichen Orientierungsrahmen für schrittweise Angebotsanpassungen, Investitionen, betriebliche Planungen und politische Entscheidungen. Einzelmaßnahmen können dadurch daraufhin überprüft werden, ob sie zur angestrebten Netzstruktur beitragen oder lediglich kurzfristig auf einzelne Anforderungen reagieren.

Das Zielnetz schafft die Möglichkeit, diese Zusammenhänge nicht erst nach einer planerischen Entscheidung, sondern bereits bei der Variantenentwicklung zu berücksichtigen. Liniennetz, Fahrplan, Fahrzeugumläufe und Dienstplanung sind deshalb in einem iterativen Verfahren gemeinsam zu entwickeln.

Netzvarianten sollen nicht allein nach ihrer verkehrlichen Qualität, sondern zugleich nach ihrer betrieblichen Umsetzbarkeit bewertet werden.

Es ist nicht zu erwarten, dass sämtliche historisch entstandenen Umlaufstrukturen vollständig aufgelöst werden können oder sollten. Vielmehr soll ermittelt werden, welche Verknüpfungen weiterhin einen wirtschaftlichen Nutzen haben, welche die Angebotsqualität beeinträchtigen und an welchen Stellen durch eine Neuordnung Verbesserungen möglich sind. Das Zielnetz bildet damit einen fachlichen Orientierungsrahmen; die konkrete betriebliche Umsetzung bleibt Gegenstand der detaillierten Fahr- und Umlaufplanung.

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, externer Gutachter

Umsetzung:

- kurz- (aus Komplexitätsgründen) bis mittelfristige Abarbeitung, mit hoher Relevanz für die langfristige Zielsetzung

Ein möglichst wirtschaftliches Zielnetz wird in einem hohen Maße auf effektive Umsteigevorgänge angewiesen sein. Die Sicherung verlässlicher Anschlüsse ist dementsprechend eine zentrale Forderung. Für alle Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abgestimmt sein sollten. Daher sind Umsteigesituationen an den Verknüpfungspunkten gemäß den definierten Umsteigezeiten des Anforderungsprofils (vgl. Kap. 5.3.5) beizubehalten bzw. zu optimieren (vgl. Kap 6.4). Die kontinuierliche Anpassung von Fahrplänen für einen optimalen Umsteigevorgang bleibt Daueraufgabe, insbesondere vor dem Hintergrund der Fahrplanwechsel im SPNV.

Vor dem Hintergrund der vorangestellten Maßnahmen (insbesondere gemäß 8.1) und einem damit einhergehenden differenzierteren Grundangebot bekommt das Themenfeld Anschlussqualität zukünftig eine höhere Bedeutung.

M-3.2: Maßnahmen zur Sicherung der Anschlussqualität	K

Hintergrund:

Bei einem Umstieg zwischen den Angeboten im ÖPNV bzw. zwischen SPNV und ÖPNV sollen kurze Übergangszeiten vorhanden und die Verlässlichkeit des Umstiegs gewährleistet sein. Damit der Umstieg garantiert werden kann, sind Maßnahmen zur Anschlusssicherung zu treffen.

Die Anschlusssicherung spielt eine entscheidende Rolle für die Effizienz und Zuverlässigkeit des Gesamtsystems. Sie bezieht sich auf die Fähigkeit des ÖPNV, eine reibungslose Verbindung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, sodass Fahrgäste pünktlich und ohne größere Wartezeiten ihr Ziel erreichen können. Es ist es von großer Bedeutung, dass unterschiedliche Betreiber über Schnittstellenkommunikation die Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsträgern sicherstellen.

Planungsansatz:

- Ziel ist die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität im ÖPNV im Märkischen Kreis auf Basis der im Anforderungsprofil definierten Umsteigezeiten (vgl. Kapitel 5.3.5) an allen Wochentagen.
- Grundlage für die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität bilden Echtzeitdaten, welche mit Hilfe RBL/ITCS (Intermodal Transport Control System) bereitgestellt werden können.
- Darstellung der Anschlusssicherung im Fahrplan unter Berücksichtigung der Anschlussprioritäten.
- Nutzung der Echtzeitdaten im Busverkehr für die Umsetzung von Anschlusssicherungsmaßnahmen.
- Umsetzung eines Konzeptes zur Gewährleistung der Anschlusssicherung an ausgewählten Verknüpfungspunkten zur Sicherstellung des Anschlusses der letzten Fahrtmöglichkeiten eines Betriebstages.
- Prüfung der Verbesserung von Anschlüssen an relevanten Umsteigepunkten.
- Neben den bestehenden Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an allen Verknüpfungspunkten (auch Bus/Bus) sind die IST-Daten auch direkt am Arbeitsplatz des Fahrpersonals bereitzustellen. Es muss dabei sichergestellt sein, dass das Fahrpersonal zur Anschlusssicherung die Ankunftszeiten der jeweiligen Anschlüsse in Echtzeit auf die Busdrucker oder auf geeignete andere Endgeräte übermittelt bekommt.

Verkehrliche Bewertung:

- optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten möglich und dadurch Reisezeitverkürzung
- Gewährleistung von verlässlichen Anschlüssen

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL

Umsetzung:

- Kontinuierliche Optimierung und Weiterentwicklung bereits bestehender Ansätze

Da verschiedene Linien an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der Entwicklung des Zielnetzes 2030 (siehe oben) sind linienscharfe Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen.

M-3.3: Anschlusspriorität | K

Hintergrund:

Buslinien, die auf ihrem Linienweg mehrere Verknüpfungspunkte bedienen, können unter Umständen nicht bei allen Verknüpfungspunkten einen Anschluss auf weitere Linien herstellen.

Planungsansatz:

- Grundlagen für die Bildung der Anschlussprioritäten sind gewachsene Umsteigebeziehungen, aber insbesondere auch Nachfragepotenziale auf einer Umsteigerelation (z. B. Pendlerdaten). Zu beachten sind daneben weitere Fahrtmöglichkeiten und Taktfolgen der Linien.
- In der Regel ist die Priorität auf eine schnelle Verbindung ausgerichtet, daher wird bei alternativen Verbindungen auf einer Relation mit einer Verknüpfung zwischen zwei Buslinien oder einer Buslinie und dem SPNV der Verknüpfung zum SPNV in der Anschlusspriorität Vorrang gewährt, wenn dadurch eine kürzere Fahrzeit erzielt werden kann.
- Für die Herstellung möglichst vieler geeigneter Anschlussbeziehungen sind die weiteren Prioritätsstufen in der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen, sofern dies eine wirtschaftliche Planung der Linien zulässt.
- Die dargestellten Anschlussprioritäten beziehen sich auf den (Takt-) Fahrplan montags bis freitags. Gegebenenfalls sind in den übrigen Verkehrszeiten alternative Verknüpfungen auf den genannten Verbindungen vorzunehmen, wenn die genannten Linien zu diesen Zeiten in anderen Zeitlagen verkehren.

von Linie	auf Linie	Verknüpfungspunkt	Verbindung	Priorität

1	RE 16 / RB 91	Iserlohn Bf.	Menden - Hemer - Iserlohn - Hagen	1
1	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Hemer - Menden - Balve - Neuenrade	2
1	RB 54	Menden Bf.	Iserlohn - Hemer - Menden - Fröndenberg - Unna	3
1	RE16/ RB91	Letmathe Bf. bzw. Hohenlimburg Bf.	Iserlohn – Letmathe – Hagen	4
13	RB53	Iserlohn Stadtbahnhof	Hemer – Iserlohn – Dortmund	1
13	RE16/ RB91	Iserlohn Stadtbahnhof	Hemer –Iserlohn – Hagen	2
33	RE 34 / RB 91	Altena Bf.	Hemer - Altena - Letmathe - Hagen	1
33	RE 34 / RB 91	Altena Bf.	Hemer - Altena - Werdohl - Plettenberg - Siegen	2
33	1	Hemer Westig Zeppelinstr.	Menden - Hemer - Altena	3
33	1	Hemer Westig Zeppelinstr.	Iserlohn - Hemer - Altena	4
54	RE 16 / RB 91	Plettenberg Bf.	Herscheid - Werdohl - Altena - Letmathe - Hagen	1
54	RB 52	Lüdenscheid Bf.	Herscheid - Lüdenscheid - Hagen	2
54	RB 25	Lüdenscheid Bf.	Plettenberg - Herscheid - Meinerzhagen - Köln	3
55	RB 52	Lüdenscheid-Brügge	Halver – Schalksmühle – Hagen	1
60	RE 16 / RB 91	Werdohl Bf.	Neuenrade - Werdohl - Altena - Letmathe - Hagen	1

60	RB 54	Neuenrade Bf.	Werdohl - Neuenrade - Menden - Fröndenberg	2
70	54	Plettenberg Grünestr., ZOB	Attendorn - Herscheid - Lüdenscheid	1
81	RB 25	Meinerzhagen	Meinerzhagen – Lüdenscheid	1
82	RB 25	Kierspe ZOB	Kierspe – Lüdenscheid	1
134	54	Lüdenscheid Sauerfeld ZOB	Halver - Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	1
134	RB 25	Oberbrügge Bahnhof	Halver - Oberbrügge - Meinerzhagen - Köln	2 [39]

Beteiligte:
- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL

Umsetzung:
- Kontinuierliche Optimierung und Weiterentwicklung bereits bestehender Ansätze

Im Rahmen der Zielnetzentwicklung sind auch die großen Stadtverkehre in Iserlohn und Lüdenscheid mitzubetrachten. Insbesondere auf den größeren Einfallstraßen der Städte überlagern sich die innerstädtischen Verkehre mit den Regionalbusangeboten, was einerseits zu wünschenswerten Angebotsverdichtungen aber auch zu Doppelbedienungen führen kann.

M-3.4: Maßnahme – Planerische Optimierung des Stadtverkehrs in Lüdenscheid **MP**

Hintergrund:

Der Stadtverkehr Lüdenscheid soll während der Laufzeit des NVP einer vertieften verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Überprüfung unterzogen werden. Ziel ist die Entwicklung eines klar strukturierten, nachfragegerechten und langfristig finanzierbaren Bedienungskonzeptes, das sowohl die innerstädtischen Mobilitätsbedürfnisse als auch die regionale Bedeutung Lüdenscheids angemessen berücksichtigt.

Die Untersuchung ist eng mit der Entwicklung des kreisweiten Zielnetzes 2030 zu verknüpfen. Stadt- und Regionalverkehr dürfen dabei nicht unabhängig voneinander geplant werden. Veränderungen im Lüdenscheider Stadtverkehr wirken

[39] Prüfauftrag (in Kombination mit den netzweiten Planungsgrundsätzen gemäß Kapitel 8.1 und der Weiterentwicklung des ITF des MK) für eine höhere Anschlusspriorität der Linie 134 zum SPNV am Bahnhof Oberbrügge.

sich regelmäßig auf regionale Verbindungen, Verknüpfungspunkte, Anschlüsse und Fahrzeugumläufe aus. Umgekehrt übernehmen die aus dem Umland nach Lüdenscheid führenden Regionalbuslinien innerhalb des Stadtgebietes teilweise wichtige Aufgaben der innerstädtischen Erschließung und Verbindung.

Auf den größeren Einfallstraßen und Hauptverkehrsachsen Lüdenscheids überlagern sich innerstädtische Linien mit regionalen Busangeboten. Diese Überlagerungen können zu einer verkehrlich sinnvollen Angebotsverdichtung führen. Werden die Fahrten zeitlich aufeinander abgestimmt, kann auf gemeinsam bedienten Abschnitten ein dichteres und attraktiveres Angebot entstehen, ohne dass hierfür zwingend zusätzliche Fahrten eingerichtet werden müssen. Regionalbuslinien können dabei einen Teil der innerstädtischen Nachfrage aufnehmen und wichtige Stadtteile unmittelbar mit der Innenstadt, zentralen Einrichtungen oder Verknüpfungspunkten verbinden.

Gleichzeitig können Überlagerungen zu nicht beabsichtigten Doppelbedienungen führen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn mehrere Linien in geringem zeitlichem Abstand dieselben Abschnitte und Haltestellen bedienen, ohne dass die Nachfrage oder die erforderliche Fahrzeugkapazität ein solches Angebot rechtfertigt. Eine hohe Zahl von Fahrten allein stellt daher noch keine hochwertige Angebotsverdichtung dar. Entscheidend sind eine gleichmäßige zeitliche Verteilung, die jeweilige Linienfunktion, die Nachfrage sowie die Weiterführung der Linien in unterschiedliche Stadt- und Regionalbereiche.

Veränderungen des Stadtverkehrs sind nicht allein anhand eingesparter Fahrten oder Fahrplankilometer zu bewerten. Stadt- und Regionalbuslinien können in gemeinsamen Fahrzeugumläufen verknüpft sein. Die Veränderung einer innerstädtischen Fahrt kann deshalb Auswirkungen auf regionale Folgefahrten, Pausenzeiten, Ablösungen, Leerfahrten und den gesamten Fahrzeugbedarf haben.

Die Optimierung des Stadtverkehrs und die Entwicklung des kreisweiten Zielnetzes sollen planerisch parallel und in einem wechselseitigen Prozess erfolgen. Für die Hauptachsen im Lüdenscheider Stadtgebiet ist zunächst das gemeinsame Angebot sämtlicher Stadt- und Regionalbuslinien zu erfassen. Anschließend ist festzulegen, welche Linie auf dem jeweiligen Abschnitt die maßgebliche Erschließungs-, Verbindungs- oder Verdichtungsfunktion übernehmen soll.

Aufbauend auf den Ergebnissen des NVP 2025 sind die folgenden zwei Planungsansätze bei der Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Lüdenscheids zusätzlich zu beachten:

Planungsansatz 1: Verbesserte Verknüpfung des Stadtverkehr Lüdenscheid mit dem SPNV

Schon lange bestehen aus Sicht der Stadt Lüdenscheid Defizite bzgl. der Erreichbarkeit des Bahnhofes Lüdenscheid mit dem Stadtverkehr. Es bestehen nicht aus allen Stadtteilen direkte Linienverbindungen zum Bahnhof. Einige Linien fahren den Bahnhof nur aus einer Richtung an. Die Erreichbarkeit wird über die unzureichende räumliche Erschließung hinaus durch die meist

unkomfortable zeitliche Verknüpfung verschlechtert. Überlagert man die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der RB 52, so ist die Lüdenscheider Bevölkerung nur zu einem sehr geringen Anteil an die Bahn angebunden. Eine Anpassung der Linienverläufe und des Fahrplanes im Stadtverkehr für eine gute Anbindung an den SPNV konnte aufgrund der problematischen Verkehrssituation in Lüdenscheid mit hoher Verspätungsanfälligkeit (u.a. verzögerte Fertigstellung Baumaßnahme Rathaustunnel (anvisierte Fertigstellung Frühjahr 2028), langfristig notwendige Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz Lüdenscheids aufgrund der Auswirkungen der seinerzeit gesperrten A45 und damit einhergehender Beeinträchtigungen des ÖPNV) sowie wiederkehrender tlw. massiver Beeinträchtigungen im Bahnverkehr (Schienenersatzverkehre auf Teilabschnitten R25/R52) bisher nicht realisiert werden.

Planungsansatz 2: Teilräumliche Optimierung des Stadtverkehr Lüdenscheid zur Behebung lokaler Defizite

Im Stadtverkehr Lüdenscheid bestehen aus Sicht der Stadt Lüdenscheid und seiner Einwohnerinnen und Einwohner Defizite bzgl. der Erschließung und Bedienungshäufigkeit einzelner Stadtbereiche. In einer Überplanung sind unter anderem folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Allg. Übersichtlichkeit des Liniensystems verbessern
- Optimierte Andienung der Friedhöfe (in Kombination mit Gartencenter)
- Umsetzung des CityBus Konzeptes (Planungskonzept liegt der Stadt Lüdenscheid vor)
- Verbesserte Anbindung und Tiefenerschließung des Stadtteils Hasley
- Prüfung einer Angebotsverdichtung im Bereich der Bromberger Str. für eine verbesserte Andienung der sich hier befindenden Supermärkte. Prüfung: Führung der Linien 47 und 48 über die Bromberger Str.
- Verbesserte Anbindung Sport- und Freizeitzentrum Nattenberg, der Versetalsperre und Fuelbecketalsperre sowie Schloss Neuenhof und Gebiet Stilleking im Freizeitverkehr
- Nach Wiedereröffnung des Rathaustunnels muss mindestens eine Linie über die Haltestelle Augustastraße in der Weststraße geführt werden
- Prüfung einer optimierten Andienung des neuen Wohnquartiers Wiesenstraße

Verkehrliche Bewertung:

Die Optimierung soll nicht zu einer pauschalen Reduzierung der in Lüdenscheid angebotenen Fahrten führen. Ziel ist vielmehr, die vorhandenen Verkehrsleistungen besser aufeinander abzustimmen, unwirksame Doppelstrukturen abzubauen und die verfügbaren Ressourcen dort einzusetzen, wo sie für den Stadt- und Regionalverkehr den größten Nutzen erzielen. Wesentliche Veränderungen

sollen zunächst im Rahmen einer Erprobungsphase umgesetzt und durch das kontinuierliche Monitoring begleitet werden.

Als Ergebnis ist ein integriertes Bedienungskonzept für den Stadtverkehr Lüdenscheid zu entwickeln, welches mit dem kreisweiten Zielnetz 2030 abgestimmt ist. Aus Perspektive der Stadt Lüdenscheid sind folgende drei Aspekte hervorzuheben:

- Verbesserte Verknüpfung von Bus und Schiene
- Verbesserung der Systemzugänglichkeit und Übersichtlichkeit für die Fahrgäste
- Verbesserte lokale Angebote (ÖPNV-Erschließung) und Lückenschlüsse (Erreichbarkeitsoptimierungen)

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Stadt Lüdenscheid

Umsetzung:

- zeitlich abgestimmt und koordiniert mit der Zielnetz-Entwicklung 2030

8.4 Regionale Mobilität

P-4.1: Prüfauftrag - Schnellbusnetz	NP

Hintergrund:

Der Märkische Kreis verfügt über langjährige Erfahrungen mit Schnellbuslinien. Aufgrund der angespannten Haushaltslage und der erforderlichen Konsolidierung des ÖPNV-Leistungsangebotes sollen die noch bestehenden Schnellbusleistungen nach Maßgabe der Maßnahme 8.1.3 zunächst ausgesetzt werden. Damit ist keine grundsätzliche Abkehr von schnellen regionalen Busverbindungen verbunden. Vielmehr soll die Möglichkeit einer Wiedereinführung beziehungsweise eines schrittweisen Neuaufbaus geprüft werden, sobald die finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies wieder zulassen.

Im Rahmen der Beteiligung der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen sowie der Bürgerinnen und Bürger zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 wurde deutlich, dass ein kreisweit beziehungsweise regional ausgerichtetes Schnellbusangebot weiterhin ein wichtiges Anliegen verschiedener Planungspartnerinnen und -partner ist. Ergänzend liegen mit dem „Integrierten Schnellbuskonzept Ruhr-Lippe“ des ZRL (siehe 3.2.8) fachliche Grundlagen und potenzielle Schnellbuskorridore vor, die in die weitere Untersuchung einzubeziehen sind.

Während der Laufzeit des NVP ist zu prüfen, unter welchen finanziellen, verkehrlichen und betrieblichen Voraussetzungen Schnellbusverbindungen im Märkischen Kreis wiedereingeführt oder neu eingerichtet werden können. Die konzeptionellen Untersuchungen können bereits während der Konsolidierungsphase vorbereitet werden. Eine Umsetzung zusätzlicher Verkehrsleistungen setzt jedoch voraus, dass sich die Haushaltslage des Märkischen Kreises nachhaltig verbessert, eine dauerhaft tragfähige Finanzierung gesichert ist und die erforderlichen personellen und betrieblichen Ressourcen zur Verfügung stehen.

Die Prüfung soll sowohl früher bestehende Schnellbusverbindungen als auch die im ZRL-Gutachten entwickelten Korridore und weitere, aus dem Zielnetz 2030 abgeleitete Relationen umfassen. Dabei ist nicht das frühere Schnellbusnetz unverändert wiederherzustellen. Vielmehr ist anhand aktueller Nachfrage-, Struktur- und Betriebsdaten zu untersuchen, auf welchen Verbindungen ein hinreichendes Potenzial für ein schnelles und regional bedeutsames Angebot besteht.

Bei der Weiterentwicklung kommunaler Angebote sind die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung zwischen dem Märkischen Kreis, den beteiligten Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen, dem NWL und gegebenenfalls benachbarten Aufgabenträgern frühzeitig zu klären. Dabei ist insbesondere zu untersuchen, ob aus einer bislang vorrangig örtlichen Verbindung durch die funktionale und betriebliche Aufwertung eine regional bedeutsame und förderfähige Schnellbusleistung entwickelt werden kann.

Die Förderfähigkeit ist für jeden Korridor gesondert zu untersuchen. Dabei sind insbesondere die Anforderungen an regionale Verkehrsbedeutung, Reisezeitgewinn, Bedienungshäufigkeit, Betriebszeitraum, Linienführung, Haltestellenabstand, SPNV-Verknüpfung und Fahrzeugqualität zu berücksichtigen. Eine mögliche Förderung ist als wichtiger Finanzierungsbaustein einzubeziehen, ersetzt jedoch nicht den Nachweis einer langfristig gesicherten Gesamtfinanzierung.

Insgesamt ist zu prüfen, ob mit einem erweiterten Schnellbusangebot im MK eine eigene Produktkategorie Schnellbus (mit eigenen Premium-Fahrzeugen und besonderen Ausstattungsstandards) umsetzen möchte. Hiermit kann eine eigene Vermarktungsstrategie (vgl. 5.1.10) einhergehen, kann aber zu Effizienzverlusten im Fahrzeugeinsatz führen.

Die Ergebnisse sind mit dem Zielnetz 2030 (siehe 8.3) und der weiteren Entwicklung des SPNV abzustimmen. Eine Umsetzung erfolgt nicht unmittelbar aufgrund des Nahverkehrsplans, sondern bedarf einer gesonderten politischen Beschlussfassung und einer dauerhaft gesicherten Finanzierung.

Planungsansatz 1:

- Wiedereinführung und Weiterentwicklung der Linien S1, S2 und S3 vor dem Hintergrund der Ergebnisse zum Zielnetz 2030 und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Planungsansätze.

Planungsansatz 2:

- Prüfauftrag zur Einführung einer Schnellbuslinie zwischen Meinerzhagen – Lüdenscheid – Hagen (gemäß Gutachten ZRL), mit möglichen unterschiedlichen Linienverläufen (Nutzung der A45 und zentral durch Lüdenscheid oder durch das Volmetal, Lüdenscheid-Brügge und Schalksmühle)
  - Vorteile: Umsteigefreie Relation zwischen Meinerzhagen und Hagen sowie Zusatzangebot zum SPNV für zwei Fahrten pro Stunde auf der Relation; Wiederaufnahme und Berücksichtigung des Prüfauftrags des vorangegangenen NVP zur Einführung von Expressfahrten zwischen Schalksmühle und Lüdenscheid; hochwertige Ergänzung zum derzeit (Stand 12/2024) nicht zuverlässigen SPNV-Angebot
  - Risiken: Schienenparallelität; Nutzung der Autobahn mit entsprechender Problematik bei Stausituationen etc.; ggf. ausbleibende Fahrtzeitgewinne bei Führung durchs Volmetal; Finanzierung
  - Betroffene Linien: RB25/RB52 (teilweise Parallelität des Schnellbus zum SPNV), Linie 57 (Hagen – Schalksmühle), Linie 58 Kierspe – Lüdenscheid sowie ehemalige Linie 59

Planungsansatz 3:

- Entwicklung eines durchgehenden Schnellbusangebots zwischen Unna – Menden – Altena – Iserlohn – Lüdenscheid und etwaiger Erweiterung nach Herscheid (gemäß Gutachten ZRL) oder Wipperfürth und Kürten (vgl. hierzu auch P-10).
  - Vorteile: Schaffung einer kreisweiten (und darüber hinaus) durchgehenden Schnellbusverbindung („Sauerland-Schnellbus“) zwischen zentralen Städten im Linienverlauf sowie einer Querverbindung zwischen den bestehenden SPNV-Linien; ggf. Förderfähigkeit
  - Risiken: Hohe Einflussnahme auf Bestandslinien und ggf. notwendige Integration des Angebots in Schnellbuslinie;
  - Betroffene Linien: S1, S3, 27, 54

Planungsansatz 4:

- Einrichtung einer Schnellbuslinie Lennep – Radevormwald – Halver – Lüdenscheid

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

Planungsansatz 5:

- Einrichtung einer Schnellbuslinie Oberes Volmetal (insbesondere für Meinerzhagen, Kierspe, Halver, Schalksmühle (die optionale Einbindung Herscheids ist zu prüfen)) mit der Universitätsstadt Siegen; ggf. Zwischenhalt in Olpe
  - Vorteile: Neues Direktangebot und als grenzübergreifender Schnellbus; deutliches Potenzial zur Verbesserung der Reisezeit im ÖV auf dieser Relation (ca. 50 Minuten MIV (Kierspe) ggü. ca. 3 Stunden im ÖV), Fördermöglichkeit als landesbedeutsame Linie
  - Risiken: sehr langer Linienweg und damit Verspätungsanfälligkeit, mindestens abschnittsweise Führung über Autobahn notwendig
  - Betroffene Linien (im MK): 82, 84, 85, R52

Planungsansatz 6:

- Prüfung zur Einrichtung von Schnellfahrten zwischen Lüdenscheid – Herscheid – Plettenberg im Verlauf der heutigen Linie 54
  - Vorteile: verbesserte Angebotsoption für unterschiedliche Ansprüche im Bedienungskorridor (direkt oder erschließend) und Hebung von Fahrgastpotenzialen
  - Risiken: ggf. wenig Beschleunigungspotenzial im Streckenverlauf
  - Betroffene Linien (im MK): 54, 254

Verkehrliche Bewertung:

- siehe jeweilige Vorteile und Risiken

Beteiligte:

- Märkischer Kreis und Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden

Umsetzung:

- langfristige Abarbeitung der zu prüfenden Sachverhalte, langfristige Umsetzung der Planungen im regionalen Kontext bei positivem Prüfergebnis

8.5 Flexible Mobilität und bedarfsgesteuerte Bedienung

Die systematische Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Bedienungsangebote ist eine zentrale Maßnahme zur Umsetzung des planerischen Leitgedankens „Mobilität nach Maß“. Ziel ist es, auch in Räumen und zu Zeiten mit geringer oder stark schwankender Nachfrage ein verlässliches öffentliches Mobilitätsangebot bereitzustellen und zugleich die eingesetzten finanziellen und betrieblichen Ressourcen stärker an der tatsächlichen Nachfrage auszurichten.

Bedarfsgesteuerte Angebote sind dabei nicht ausschließlich als Ergänzung des bestehenden Linienverkehrs zu verstehen. Abhängig von Nachfrage, Raumstruktur und Verkehrsaufgabe können sie unterschiedliche Funktionen übernehmen: als Zubringer zum Bus- und Schienenverkehr, zur Ergänzung des Linienverkehrs in Tagesrandlagen, zur Erschließung dünn besiedelter Teilräume oder als Ersatz für schwach nachgefragte fahrplangebundene Leistungen. Die Auswahl der Bedienungsform muss jeweils aus der konkreten Verkehrsaufgabe abgeleitet werden.

P-5.1: Systematischer Prüfauftrag – Weiterentwicklung/Neuausrichtung von bedarfsgesteuerten Bedienungsangeboten	**HP**

Hintergrund:

Bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote haben im Märkischen Kreis eine lange Tradition und tragen bereits heute dazu bei, die öffentliche Mobilität in räumlichen und zeitlichen Randbereichen sicherzustellen. Hierfür werden unterschiedliche Angebotsformen eingesetzt, unter anderem Anrufsammeltaxis (AST), Anruflinienfahrten (ALF), Bürgerbusse und app-basierte On-Demand-Verkehre. Perspektivisch können weitere Modelle hinzukommen, beispielsweise stärker in den ÖPNV eingebundene Taxiangebote oder als „ÖPNV-Taxi“ ausgestaltete Bedienungsformen.

Die verschiedenen Angebote unterscheiden sich hinsichtlich ihrer räumlichen Flexibilität, ihrer Buchungsmöglichkeiten, ihrer Vorbestellzeiten, ihrer Beförderungskapazität, ihrer Kostenstruktur und ihrer betrieblichen Organisation. Jede Angebotsform besitzt spezifische Vor- und Nachteile. Aufgrund der heterogenen Siedlungs-, Nachfrage- und Verkehrsstrukturen im Märkischen Kreis ist daher nicht davon auszugehen, dass künftig eine einzige Bedienungsform für das gesamte Kreisgebiet geeignet sein wird.

Die Weiterentwicklung soll deshalb nicht auf eine vollständige Vereinheitlichung der Produkte abzielen. Vielmehr ist ein differenziertes System anzustreben, in dem für jede Verkehrsaufgabe die jeweils geeignete Bedienungsform

eingesetzt wird. Gleichzeitig sind die Angebote aus Sicht der Fahrgäste soweit wie möglich zu harmonisieren. Trotz unterschiedlicher betrieblicher Lösungen sollen Information, Buchung, Tarif, Bezahlung und Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV möglichst einfach und verständlich ausgestaltet werden.

Im Rahmen der Entwicklung des Zielnetzes 2030 und darüber hinaus sind sämtliche Räume und Bedienungszeiten mit geringer Nachfrage systematisch auf die Eignung für bedarfsgesteuerte Angebote zu untersuchen. Die Prüfung soll nicht erst bei der Planung neuer Angebote erfolgen, sondern auch bestehende Linien, Linienabschnitte und einzelne Fahrten einbeziehen.

Bedarfsgesteuerte Angebote sind als Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Gesamtsystems zu planen. Sie dürfen keine isolierten Insellösungen bilden, sondern sollen gezielt mit dem klassischen Linienverkehr und dem SPNV verzahnt werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei verlässliche Anschlüsse an Bahnhöfen, zentralen Haltestellen und wichtigen Busachsen.

Wirtschaftlichkeit und betriebliche Tragfähigkeit

Bedarfsgesteuerte Angebote sind nicht in jedem Fall kostengünstiger als ein klassischer Linienverkehr. Wirtschaftliche Vorteile entstehen insbesondere dann, wenn Leerfahrten vermieden, Fahrzeuge bedarfsgerecht eingesetzt und Fahrtwünsche gebündelt werden können. Bei einer hohen Nachfrage, langen Anfahrtswegen, geringen Bündelungsquoten oder einer dauerhaft vorzuhaltenden Fahrzeug- und Personalreserve können dagegen erhebliche Kosten entstehen. Vor der Einführung oder Umstellung ist deshalb eine vergleichende Betrachtung der möglichen Bedienungsformen vorzunehmen.

Die Folgenden benannten Planungsansätze stellen Ansatzpunkte für eine vertiefende planerische Betrachtung dar.

Planungsansatz 1: Weiterentwicklung BEA

Das On-Demand-Angebot BEA verfügt bislang über eine eigene Buchungsplattform und ist noch nicht an die im Dezember 2025 gestartete landesweite Plattform rufmobil.nrw angebunden. Über rufmobil.nrw werden verschiedene lokale On-Demand-Verkehre in Nordrhein-Westfalen in einer gemeinsamen Anwendung gebündelt. Da die Plattform grundsätzlich weiteren Angeboten offensteht, sollte im Rahmen einer möglichen Verstetigung oder Weiterentwicklung von BEA geprüft werden, ob eine Integration technisch, tariflich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Dadurch könnte auf Dauer auf eine separate Buchungsanwendung verzichtet, die landesweite Sichtbarkeit des Angebotes erhöht und der Zugang für ortsfremde Fahrgäste vereinfacht werden, um folgende Vorteile für Nutzende umsetzen zu können:

- Ein zentraler Zugangspunkt für alle öffentliche Mobilitätsangebote.
- Reduzierte Notwendigkeit, mehrere Apps herunterzuladen und zu verwalten.
- Intuitive Bedienung und einheitliches Design erleichtern die Nutzung.
- Schnelle Buchung und Bezahlung in einer App.

- Echtzeitinformationen zu Verfügbarkeiten und Fahrtzeiten.
- Mögliche Kombination von On-Demand-Diensten (z. B. Ridepooling) mit regulären Linienverkehren.
- Einheitliche Standards können barrierefreie Funktionen fördern (z. B. Text-to-Speech, einfache Bedienung für ältere Menschen).
- Einheitliche Buchungssysteme schaffen gleiche Voraussetzungen für alle Nutzergruppen, unabhängig von Technikaffinität oder Einkommen.

Vorteile für Betreiber/Verkehrsunternehmen:

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

Planungsansatz 2: Bereits abgeleitete oder benannte Potenzialgebiete für bedarfsgesteuerte Bedienangebote

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

- Flächendeckendes Angebot für Nachrodt und Wiblingwerde für eine Verbindung der Ortsteile untereinander (explizit Anbindung des Ortsteils Opperhusen) sowie an den Hauptort.
- Digitalisierung des Bürgerbusangebots Hemer[40] und klarere räumliche Aufgabenteilung zwischen Bürgerbus- und MVG-Angebot Linienführung des Bürgerbusses im Bereich der östlichen Innenstadt (Habichtsweg und Urbecker Straße/Asenberg sowie Linienführung einer neuen MVG-Linie im Bereich der westlichen Innenstadt (Am Oelbusch, Albert-Schweitzer-Straße)).

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

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

Planungsansatz 3: Nächtliches Ergänzungsangebot

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

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

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

Planungsansatz 4: Gesamtbetrachtung

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

Verkehrliche Bewertung:

- Eine einheitliche Buchungsoberfläche kann als Schlüssel zur Modernisierung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV dienen, indem sie Nutzerfreundlichkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit miteinander verbindet.
- Schaffung von flexiblen Angeboten die für die jeweilige räumliche Einheit das passende Angebot darstellen
- Die Weiterentwicklung bedarfsgesteuerter Angebote wird als dauerhafte Planungs- und Steuerungsaufgabe des Märkischen Kreises, der MVG und der beteiligten Städte und Gemeinden verstanden. Sie schafft die Voraussetzung dafür, das ÖPNV-Angebot entsprechend dem Leitgedanken „Mobilität nach Maß“ räumlich und zeitlich stärker an der tatsächlichen Nachfrage auszurichten, ohne die notwendige Mobilitäts- und Grundversorgung in schwach nachgefragten Teilräumen aufzugeben

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Softwaredienstleister, ggf. Land oder Verkehrsverbünde

Umsetzung:

- mittelfristig

8.6 Effizienz, Qualität und Infrastruktur

8.6.1 Effizienz

Schülerbeförderung

P-6.1.1: Prüfauftrag Schulzeitstaffelung **NP**

Hintergrund:

Der zeitlich stark konzentrierte Beförderungsbedarf von Schülerinnen und Schülern führt insbesondere zu den morgendlichen Schulanfangszeiten sowie nach Unterrichtsende zu ausgeprägten Belastungsspitzen. Für deren Bewältigung müssen Fahrzeuge und Fahrpersonal vorgehalten werden, die außerhalb dieser kurzen Zeitfenster teilweise nur eingeschränkt eingesetzt werden können. Der Schülerverkehr ist damit in hohem Maße bestimmend für den maximalen Fahrzeug- und Personalbedarf und besitzt eine besondere Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des gesamten ÖPNV-Angebotes.

Durch eine zwischen den Schulträgern, Schulen, Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger abgestimmte Staffelung der Schulanfangs- und Schulendzeiten können die Beförderungsspitzen zeitlich entzerrt werden. Ziel ist es, mehrere aufeinanderfolgende Schülerfahrten mit denselben Fahrzeugen und demselben Fahrpersonal durchführen zu können. Dadurch lassen sich Fahrzeugumläufe besser verknüpfen, Stand- und Leerzeiten reduzieren und der Bedarf an ausschließlich für einzelne Spitzenfahrten vorzuhaltenden Fahrzeugen und Personalen verringern. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob bislang parallel verkehrende Verstärker- und Linienfahrten gebündelt und vorhandene Kapazitäten gleichmäßiger genutzt werden können.

Eine Staffelung der Schulzeiten führt nicht zwangsläufig zu einer entsprechenden Verringerung der Fahrplankilometer. Die wesentliche Konsolidierungswirkung kann vielmehr aus der Reduzierung des Spitzenfahrzeugbedarfs, einer effizienteren Umlauf- und Dienstplanung sowie einer besseren Auslastung der vorhandenen Fahrzeuge entstehen. Maßgeblich ist daher nicht allein die eingesparte Fahrleistung, sondern die tatsächlich erreichbare Verringerung des Fahrzeug-, Personal- und Zuschussbedarfs.

Im Rahmen einer kreisweiten Untersuchung sind die Schulstandorte, Unterrichtszeiten, Schülerströme, Fahrzeugauslastungen und bestehenden Umlaufverknüpfungen systematisch auszuwerten. Darauf aufbauend sind gemeinsam mit den Schulträgern und Schulen umsetzbare Zeitfenster für eine Staffelung zu entwickeln und hinsichtlich ihrer verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Wirkung zu bewerten. Dabei sind pädagogische und schulorganisatorische

Anforderungen, Betreuungszeiten, Anschlüsse im allgemeinen Linienverkehr sowie zumutbare Warte- und Reisezeiten der Schülerinnen und Schüler zu berücksichtigen. Der NVP hat hierzu Anforderungen definiert (vgl. 5.3.16).

Planungsansatz:

- Prüfung der Möglichkeiten einer Schulzeitstaffelung vor allem für den nördlichen Teil des Märkischen Kreises.
- Berücksichtigung der Schulzeiten in den Nachbarlandkreisen, wenn diese für die Linien relevant sind.

Verkehrliche Bewertung:

- Wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge in der Schülerbeförderung
- Vorrangig sollen solche Anpassungen umgesetzt werden, die ohne erhebliche Einschränkungen für den Schulbetrieb eine nachweisbare Reduzierung der betrieblichen Spitzen ermöglichen. Die Staffelung der Schulzeiten wird damit als wichtiger Baustein der wirtschaftlichen Konsolidierung verstanden, durch den die verlässliche Schülerbeförderung gesichert und zugleich der Fahrzeug- und Personaleinsatz im gesamten ÖPNV-System effizienter gestaltet werden kann.

Beteiligte:

Verkehrsunternehmen, Schulträger, Schulen (Vertreter der verschieden Interessensgruppen), Märkischer Kreis

Umsetzungsperspektive:

mittel- bis langfristige Umsetzung aufgrund des erhöhten Abstimmungsbedarfs

M-6.1.2: Konsequente Umbenennung von Linien die nur zur Schulbeförderung eingesetzt werden — HP

Hintergrund:

Im Märkischen Kreis orientiert sich die Liniennummerierung größtenteils an der Verkehrsfunktion der jeweiligen Linie. Linien mit dreistelliger Liniennummer sind hierüber als Linien im Schulverkehr gekennzeichnet. Aufgrund verschiedener Linienanpassungen in den vergangenen Jahren, bestehen heute Linien, die an ausgewählten Tagen nur zu Schulzeiten verkehren und dennoch unter regulärer Linienbezeichnung verkehren. Hierunter leidet die Fahrplantransparenz und erschwert Fahrgästen die einfache Nutzung des Angebots.

Planungsansatz:

- Konsequente Nummerierung sämtlicher Verkehrsangebote
- Verkehren Linien (auch nur) temporär als Schulverkehrslinie, so ist die Nummerierung konsequent umzustellen (bspw. Linie 10 wird an entsprechenden Tagen zur 210) bzw. eine weitere Linie mit eigenem Fahrplanangebot auszuweisen

■ Vereinfachung der Fahrpläne durch Verzicht auf Sonderzeichen und Fußnoten
Verkehrliche Bewertung: ■ Einfacherer Systemzugänglichkeit, höhere Transparenz, eindeutige Angebotszuordnung
Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Märkischer Kreis, Schulen
Umsetzungsperspektive: kurzfristig

Berufsmobilität

P-6.1.3: Bedarfsgerechte Bedienung von Gewerbegebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten	**MP**
Hintergrund: Die Bedeutsamkeit der Gewerbestandorte für den MK und die Region wurde im Kapitel 4.2.3 dargestellt. Gewerbegebiete werden durch ÖPNV-Fahrten zu Zeiten angedient, die nicht zwangsläufig auf die Bedürfnisse der Arbeitnehmenden oder auf die jeweils herrschenden Schichtzeiten abgestimmt sind, da die Buslinien in ihrem weiteren Verlauf andere Aufgaben übernehmen. Gewerbegebiete bergen jedoch hohes Fahrgastpotenzial für den ÖPNV. Erklärtes Ziel ist es, die Zahl der regelmäßigen ÖPNV-Nutzenden durch einen Maßnahmenmix zu erhöhen.	
Planungsansätze: ■ Analyse der Lage von Industrie- und Gewerbegebieten zum ÖPNV-Netz und Angebot unter Einbezug der Wohnstandorte der Beschäftigten ■ Erhöhung der ÖPNV-Nutzung durch Ausweitung des Jobtickets: Im Vorfeld sind Gespräche mit den Gewerbetreibenden zu führen, in welchem sowohl ein höherer Kenntnisstand über die Struktur der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie deren Wohnorte zu gewinnen ist, aber auch für etwaige Vorteile einer verbesserten ÖPNV-Bedienung geworben werden muss. Die Aspekte Reduzierung der betrieblichen und persönlichen Mobilitätskosten sowie eine verbesserte Erreichbarkeit des Betriebes (erweiterte Möglichkeit der Personalgewinnung) sollten hierbei im Vordergrund stehen. Hierbei sollte ein kooperatives Vorgehen der verschiedenen Akteure (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und IHK/Wirtschaftsförderung) erfolgen. Hierdurch mögliche Etablierung eines Netzwerks „Unternehmen und Mobilität“ und Aufteilung von Aufgaben und Kosten. ■ Detailuntersuchung und Potentialabschätzung in Bezug auf eine gesonderte Berücksichtigung der Belange der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei	

der Fahrplanausgestaltung zu Industrie- u. Gewerbestandorten im MK und ggf. Entwicklung spezifischer Bedienungsangebote für diese Standorte (ggf. KI-gesteuerte dynamische Linienwege zu entsprechenden Verkehrszeiten) durch die Verkehrsunternehmen.

- Klassischer Prüfansatz: Frühangebote sowie deutliche Taktverdichtung zu Arbeitsbeginn und -ende, bzw. zu Schichtzeiten; ausgedünnte bzw. keine Bedienung zu allen anderen Zeiten
- Umsetzung von Zusatzangeboten im ÖPNV nur bei nachgewiesener Nachfrage und positiver Wirtschaftlichkeitsbewertung bzw. bei Kostenbeteiligung Dritter

Verkehrliche Bewertung:

- Hinzugewinnen von zusätzlichem Fahrgastpotenzial
- Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV in den Verkehrsspitzen

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Arbeitgeber, IHK, Wirtschaftsförderung

Umsetzung:

- Langfristige Umsetzung

8.6.2 Qualität

Beschleunigung des ÖPNV

M-6.2.1 Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV	MP

Hintergrund:

Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrtzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrtzeiten im ÖPNV zu beschleunigen. Ein Beispiel für eine dringend notwendige Beschleunigung ist die Linie 1 zwischen Iserlohn – Hemer – Menden.

Planungsansatz:
Es ist ein umfassendes Programm zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV zu konzipieren und umzusetzen. Dieses Programm soll Maßnahmenkonzepte zur Optimierung und Stabilisierung des Betriebsablaufs beinhalten, z. B. durch:

- Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren (ggf. auch Spuren mit temporärer und dynamischer Freigabe für den Busverkehr), mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann (geregelte Ein-/Durchfahrtbeschränkungen z. B. durch Schranken, Poller etc.). ÖPNV-Sonderfahrstreifen (Busspuren) entfalten die höchste Wirksamkeit zur Verminderung der Behinderungen/ Störungen durch den MIV auf den Streckenführungen. Die Realisierung von Busspuren ist jedoch meist mit längeren Planungs- und Abstimmungsverfahren verbunden, häufig wirken ausgeprägte Akzeptanzprobleme umsetzungshindernd. Sind Busspuren nicht oder nur langfristig realisierbar, sind Lösungen vorzusehen, die in ihrer Wirksamkeit der Bestlösung möglichst nahekommen.

  Als (jedoch nicht gleichwertige) Alternative für die Einrichtung von Busspuren ist die Realisierung der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ anzusehen. Das Prinzip beruht auf einer temporären Trennung der Verkehrsarten im Verlauf eines Streckenabschnittes mit Mischverkehr Bus/ MIV. Der Bus wird dazu an LSA und Haltestellen (meist als sog. Busschleuse) bevorrechtigt und kann anschließend als Pulkführer den nachfolgenden Abschnitt durchfahren. Bei konsequenter Anwendung und im Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen (insbesondere Kaphaltestelle in Verbindung mit Busschleusen vor den Knotenpunkten) kann in begrenzten Streckenabschnitten der Bus störungsarm geführt werden.

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

  - bauliche Trennung zwischen Busspur und MIV-Spuren,
  - Optimierung der Ein- und Ausfahrten, insbesondere durch Signalisierung,
  - Abbau der Behinderungen durch widerrechtlich auf den Busspuren parkende und haltende Fahrzeuge (z. B. Halteverbote, Einrichtung von [ggf. temporären] Ladezonen, bauliche Abtrennung der Bussonderfahrstreifen).
- Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen,
- Anlage von Haltestellenkaps: Bei Haltestellenkaps reicht die Haltestelle bis an den Fahrbahnrand, um zeitintensives Einfädeln in den fließenden Verkehr zu verringern. Der Bus kann so fast komplett gerade die Haltestelle anfahren[41],.
- Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten
- Bevorrechtigung und Ausnahmeregelungen für Busse in Tempo-30-Zonen, die abschnittsweise gleichzeitig bedeutsame Achsen des ÖPNV-Angebots darstellen

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

- Prüfung Entfall Ticketverkauf beim Fahrpersonal; stattdessen bargeldlose Ticketautomaten im Bus

Verkehrliche Bewertung:

- Reduzierung der Fahrtzeit
- Erreichung von mehr Fahrplanstabilität
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch positive Beeinflussung des Fahrzeug- und des Personalbedarfs

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Städte und Gemeinden, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

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

Fahrgastinformation, Vertrieb und Marketing

P-6.2.2: Prüfauftrag - Weiterentwicklung barrierefreie Fahrgastinformation	**MP**

Hintergrund:

Fortschreibung des Planungskonzeptes gemäß vorangegangenem NVP.

Gemäß PBefG ist die vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.

Planungsansatz:
Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet im Rahmen der im NVP definierten Qualitätsstandards barrierefreie Fahrgastinformationen zur Verfügung zu stellen. Dies gilt sowohl für Informationen vor Fahrtantritt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) als auch an den Haltestellen.

- Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden
- Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße und in leichter Sprache

- Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile)
- Berücksichtigung sämtlicher rechtlicher und qualitativer Anforderungen
- Umsetzung möglichst digital, standardisiert und wirtschaftlich

Verkehrliche Bewertung:

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

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, NWL, Behindertenverbände

Umsetzung:

- Fortführung der bereits begonnenen Tätigkeiten

P-6.2.3: Mobilitätstraining sowie Schulung für digitale Dienste für Senioren, in Schulen etc.	**K**

Hintergrund:

Anregung der Verkehrsunternehmen

Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis, Technik als Hindernis)

Planungsansatz:
Anbieten von Mobilitätstrainings für z. B.

- ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus)
- mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen)

zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV

- Mobilitätseingeschränkte sowie ältere Menschen erhalten die Möglichkeit direktes Feedback an das Fahrpersonal zu geben, bezogen auf alltägliche Probleme und Hemmnisse

Anbieten von Schulungen für digitale Dienste (App-Nutzung etc.)

- ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang)
- Schulen (z. B. für eigenständige und elternunabhängige Mobilität)

Verkehrliche Bewertung:

- Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV
- Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung
- Sensibilisierung des Fahrpersonals
- Bekanntmachung von Angeboten

Beteiligte:

- Märkischer Kreis, Verkehrsunternehmen, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreterinnen und -vertreter, Behindertenverbände, Behindertenbeauftragte, Schulen etc.

Umsetzung:

- Kurzfristig

8.6.3 Infrastruktur

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

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

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten und der Barrierefreiheit

Die Ausstattungsstandards sowie die Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind in den Entwicklungszielen des NVP im Kapitel 5.1.4 formuliert. Diese sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Bushaltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen sukzessiv angepasst werden. Die dargestellten Ausstattungsstandards sollen beim Um- oder Neubau von Haltestellen vorgesehen werden. Die Planung und Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit soll sukzessive weitergeführt werden und baut auf den bekannten sieben zentralen Schritten auf:

- 1. Schritt: Festlegung Haltestellenkategorien und Ausstattungskatalog (vgl. Kapitel 5.3.9)

- 2. Schritt: Formulierung und Begründung grundsätzlicher Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.3.9)
- 3. Schritt: Erarbeitung der Kriterien für die Prioritätenbildung zum Haltestellenausbau (kooperatives Vorgehen im Nachgang zum NVP durch Projektbeteiligte)
- 4. Schritt: Bestandsaufnahme Haltestellenausstattung (Erstellung bzw. Aktualisierung Haltestellenkataster)
- 5. Schritt: Darstellung des Standes der Barrierefreiheit (Defizitanalyse als Soll-Ist-Vergleich auf Basis des Haltestellenkatasters und der Anforderungen gemäß NVP)
- 6. Einordnung der Haltestellen in Prioritätengruppen
- 7. Schritt: überschlägige Ermittlung des Investitionsbedarfs für jede Prioritätengruppe

Einrichtung einer zentralen Leitstelle

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

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

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

Einrichtung neuer Haltestellen

Die Einrichtung neuer Haltestellen wird dort im Rahmen von Prüfaufträgen vorgeschlagen, wo Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können. Erschließungslücken finden sich gemäß Kapitel 6.3 in wenigen Bereichen des Märkischen Kreis, jedoch wurden im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen verschiedene Vorschläge eingebracht. Neue Haltestellen können auch im Zuge neuer Linien und Linienverläufe eingerichtet werden um die Erreichbarkeit in den neu erschlossenen Bereichen (neue Siedlungsbereiche, Arbeitsplatzstandorte oder Freizeitziele) zu ermöglichen. Die letztendlichen Haltestellenlagen sind zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Baulastträger abzustimmen.

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

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

Errichtung von Mobilstationen

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

Der Ausbau der entsprechenden Haltestellen ist ein gesondertes Projekt im Märkischen Kreis. Gemeinsam mit einem Planungsbüro unterstützt der Kreis die Städte und Gemeinden bei der Umsetzung und dem Bau von Mobilstationen. Das dahinterliegende Konzept wurde im Kapitel 3.2.9 vorgestellt. Mit dem Konzept ist auch die zukünftige Erweiterung der Standorte für dynamische Fahrgastinformationen verbunden.

Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte hin zu sauberen und emissionsfreien Antriebstechnologien erfolgt unter Beachtung der jeweils geltenden gesetzlichen Beschaffungsvorgaben, insbesondere des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG), sowie der bestehenden rechtlichen und vertraglichen Verpflichtungen.

Die für den Märkischen Kreis erarbeitete Machbarkeitsstudie zur Einführung alternativer Antriebstechnologien und das darauf aufbauende Umsetzungskonzept zur Dekarbonisierung des Bus-ÖPNV bilden hierfür fachliche Planungsgrundlagen. Die darin enthaltenen Empfehlungen, insbesondere zur bevorzugten Nutzung batterieelektrischer Busse, sind unter Berücksichtigung der

zwischenzeitlich veränderten technischen, betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu bewerten.

Die Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG) hat bereits Maßnahmen zur Einführung batterieelektrischer Busse eingeleitet. Die weitere Entwicklung der Fahrzeugflotte ist mit den Anforderungen an eine wirtschaftlich tragfähige und betrieblich zuverlässige Verkehrsbedienung abzustimmen. Zusätzliche Beschaffungs- und Investitionsmaßnahmen, insbesondere zur Fahrzeugbeschaffung sowie zum Aufbau und zur Erweiterung der erforderlichen Lade- und Energieversorgungsinfrastruktur, bedürfen einer gesonderten Prüfung ihrer technischen und betrieblichen Erforderlichkeit sowie ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen. Hierbei sind die Gesamtkosten über die Nutzungsdauer, mögliche Fördermittel, bestehende Infrastruktur und die Auswirkungen auf den öffentlichen Finanzierungsbedarf zu berücksichtigen.

Die zukünftige Ausgestaltung der Fahrzeugflotte und der hierfür erforderlichen Infrastruktur erfolgt auf Grundlage der jeweils geltenden gesetzlichen Anforderungen, der betrieblichen Notwendigkeiten und der erforderlichen Finanzierungs- und Investitionsentscheidungen der zuständigen Stellen. Dies gilt entsprechend für die Einbindung privater Verkehrsunternehmen. Die Anforderungen an deren Fahrzeuge und die damit verbundenen betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen sind im Rahmen der jeweils maßgeblichen gesetzlichen, vergaberechtlichen und vertraglichen Regelungen zu berücksichtigen.

Aus der Darstellung der langfristigen Flottenentwicklung im Nahverkehrsplan ergeben sich keine zusätzlichen verbindlichen Beschaffungsquoten, Investitionsprogramme oder Finanzierungszusagen, soweit diese nicht bereits durch gesetzliche Vorgaben, bestehende Verpflichtungen oder gesonderte Entscheidungen begründet sind.

M-6.3.1: Fortführung Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen	**HP**

Hintergrund:

Fortschreibung der Maßnahme gemäß vorangegangenem NVP

Planungsansätze:

- Ausbau auf Basis des Haltestellenkataster und den Anforderungen zur Haltestellenausstattung gemäß Festlegungen im NVP und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen
- Fortführung des Programms zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen mit Prioritätenreihung und Zeitplan: in Abhängigkeit der Haltestellenfrequentierung und der Bedeutung der Haltestelle (z. B. Verknüpfungshaltestelle, Mobilstation, Haltestellen an relevanten Einrichtungen)
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit allen relevanten Beteiligten

- Die Haltestellen der Kategorie Ia und I (vgl. Kap. 5.3.9) sind mit höchster Priorität auszubauen, so noch nicht erfolgt.
- Darüber ist ein Umbau nach Handlungsbedarf (zwingender Neubau einer Haltestelle oder Umbau von Haltestellen im Bereich von Einrichtungen die im besonderen Maße auf mobilitätseingeschränkte Personen schließen lassen) und nach Förderfähigkeit umzusetzen.

Verkehrliche Bewertung:

- Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV
- Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Optimierung der Umsteigesituation
- Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG
- Erfüllung der hier definierten Qualitätsstandards

Beteiligte:

- Straßenbaulastträger (Städte und Gemeinden, Märkischer Kreis, weitere Straßenbaulastträger), Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreterinnen und -vertreter

Umsetzung:

- Fortlaufend

M-6.3.2: Bereits geplanter Ausbau / Neubau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen	K

Hintergrund:

Von den Städten und Gemeinden ist im Gültigkeitszeitraum des NVP der Ausbau von Haltestellen geplant (Angaben der Städte und Gemeinden im Rahmen der Befragung).

Planungsansatz:
Folgende Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum des NVP ausgebaut werden:

- **Balve:** Entwicklung Mobilitäts-Hub, Bahnhof Balve
- **Hagen-Rummenohl:** Prüfung Ausbau zum Verknüpfungspunkt (Kooperatives Vorgehen mit der Stadt Hagen und den Verkehrsunternehmen)
- **Halver:** Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- **Hemer:** Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

- **Iserlohn:** Umbau des Bahnhofsvorplatzes am Bf. Letmathe
- **Kierspe:** Barrierefreier Ausbau von Haltestellen Vogelberger Weg, Am Hochhaus, Berliner Straße, Kalve, Ludwigstraße, Frankenplatz
- **Menden:** Entwicklung Mobilitäts-Hub im Gewerbegebiet Hämmer; barrierefreier Um-/ Ausbau der Haltestellen: Bodelschwinghstraße, Von-Ketteler-Straße, Lendringsen Sparkasse; Ausbau von Bike-and-Ride-Infrastruktur an den Bahnhöfen/Haltepunkten Menden, Bösperde und Lendringsen
- **Neuenrade:** Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- **Lüdenscheid:** Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- **Plettenberg:** Bau Bike-and-Ride Anlage am Bahnhof Eiringhausen; Neubau des ZOB Grünestraße
- **Schalksmühle:** Radabstellanlage und P+R Schnurrenplatz; Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- **Werdohl:** Barrierefreier Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet

Verkehrliche Bewertung:

- Verbesserte Erschließungswirkung des ÖPNV sowie optimierte Verzahnung der unterschiedlichen öffentlichen Mobilitätsangebote

Beteiligte:

- Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, ggf. weitere Beteiligte

Umsetzung:

- In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen und finanziellen Möglichkeiten der Städte und Gemeinden

P-6.3.3: Einrichtung neuer Haltestellen	NP

Hintergrund:

Rückmeldung der Städte und Gemeinden sowie Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie notwendige Veränderungen im Rahmen Netzgestaltung zur Verbesserung der Erschließungsqualität.

Planungsansatz:
Prüfung der Einrichtung von neuen Haltestellen:

- **Altena:** Einrichtung einer Umsteigehaltestelle Altena am Selve-Kreisel

- **Lüdenscheid:** Altenaer Str. 150 oder 181 sowie am Aldi (Haltestelle Schafsbrücke zu weit entfernt); Kreuzung Nottebohmstraße und Bräuckenstraße; Hohe Steinert (Aldi), Neues Wohnquartier Wiesenstraße (optimierte Andienung gemäß Planungsansatz 7.1.9 zu prüfen), auf der Altenaer Straße (Karlshöhe)
- **Plettenberg:** P-Center, Halteposition auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Bestandshaltestelle
- **Werdohl:** Pungelscheid, Im Wiesengrund; Höhenweg, Dösseln 1 (Hof Crone)

Verkehrliche Bewertung:

- Erhöhung der Erschließungsqualität und der Feinerschließung durch den ÖPNV

Beteiligte:

- Städte und Gemeinden, weitere Straßenbaulastträger, ggf. weitere Beteiligte

Umsetzung:

- In Abhängigkeit der jeweiligen Planungen und finanziellen Möglichkeiten der Städte und Gemeinden oder des Kreises

P-6.3.4: Erweiterte Nutzung Stadtbahnhof Iserlohn für den Busbetrieb	HP

Hintergrund:

Anregung Verkehrsunternehmen

Der Stadtbahnhof Iserlohn soll stärker als Verknüpfungs- und innerbetrieblicher Pausen-/Ablösepunkt genutzt werden, da hier Sozialräume und weitere Infrastruktur bereits vorhanden ist.

Es bieten sich besondere Chancen, dass hierdurch unter betrieblichen Gesichtspunkten (wie Pausen-/Ablösepunkt, Umlaufoptimierung und Verfügbarkeit der notwendigen betrieblichen Infrastruktur) Potenziale für einen wirtschaftlicheren Betrieb gehoben werden können.

Planungsansatz:

- Klärung der Nutzbarkeit des Brachgeländes westlich des ZOB

Verkehrliche Bewertung:

- Stärkung des Verknüpfungspunktes Iserlohn Stadtbahnhof
- Schaffung eines notwendigen Pausen- und Ablösepunktes

- Verbesserte Betriebs- und Umlaufplanung

Beteiligte:

- Stadt Iserlohn, Märkischer Kreis , Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

- Fortlaufend

M-6.3.5: Pflege des Haltestellenkatasters	K

Hintergrund:

Das bestehende Haltestellenkataster dient der Bestandserfassung aller Haltestellen im Märkischen Kreis. Das Haltestellenkataster bietet die Grundlage für einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur – insbesondere der Barrierefreiheit. Die systematische und flächendeckende Erfassung der Ausstattungsmerkmale muss kontinuierlich durch die Straßenbaulastträger fortgesetzt werden, neue oder sich in der Lage veränderte Haltestellen sind fortlaufend zu aktualisieren. Die Daten fließen in eine umfassendere Mobilitätsdatenbank ein.

Bei Veränderungen an Haltestellen (z. B. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau) übermitteln die Baulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden) entsprechende Informationen, um das Haltestellenkataster aktuell zu halten.

Planungsansatz:

- Neuaufnahme der Haltestellen gemäß der geltenden DELFI-Richtlinien
- Implementierung in eine übergreifende Mobilitätsplattform
- Definieren von Verantwortlichkeiten und Prozessen zur verlässlichen Pflege und Aktualisierung der Datenbank (möglichst schlanke und eindeutige Organisation des Pflegeprozesses).

Verkehrliche Bewertung:

- Verbesserte Information, Kommunikation und integrierte Planungskultur

Beteiligte:

- Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

- Fortlaufend

9 Linienbündelungskonzept

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

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

Im Märkischen Kreis bestehen derzeit vier Linienbündel:

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

Die Linienbündel wurden vor dem Hintergrund folgender Kriterien seinerzeit festgelegt:

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

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

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

9.1 Festlegung der zu bündelnden Verkehre

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

9.1.1 Linienbündel „Nord“

Tabelle 44: Linienbündel Nord

Übergangslinienbündel „Nord“		
Begründung	■ Fortführung und Sicherstellung der Verkehrsleistungen der seit 19.12.2024 ungebündelten und in die Zuständigkeit des MK übergegangenen Linien ■ Siehe Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, Planungsansatz 13	
Raumstruktur	Direkter Übergangsbereich zwischen dem Märkischen Kreis und dem Kreis Unna	
Verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Verkehr zwischen Iserlohn und Schwerte, auch mit Bedeutung im Schulverkehr	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 400.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: ■ Hennen Bahnhof ■ Kalthof Schule	
Organisation	Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) 1370 mit anschließender regulärer Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste.	
Linien im Linienbündel		
Linie	**Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
R30	Schwerte - Iserlohn	24.05.2026
18	Iserlohn-Kalthof – Iserlohn-Hennen	24.05.2026
130	Schwerte – Iserlohn	24.05.2026

9.1.2 Linienbündel „Zentral“ - (MVG-Bündel)

Tabelle 45: Linienbündel Zentral

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“	
Begründung	■ Linienbündel soll die Direktvergabe an die MVG absichern. ■ Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsarmen Linien, Vermeiden des Herausbrechens ertragsstarker Linien aus dem Netz. ■ Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot. ■ Aus Fahrgastsicht vereinfachte Gewährleistung von Anschlusssicherung und Reaktionen auf Leistungsstörungen (z. B. Fahrzeugausfall) durch weniger Schnittstellen und kürzere Fristen. ■ Optimierungen beim Fahrzeug- und Personaleinsatz durch optimierte Umlauf- und Betriebsplanung, geringere Reservequote erforderlich. ■ Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements. ■ Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen. ■ Vorteile aus der Integration der Verkehre bei der Vermarktung des Netzes und der Erhöhung der Kundenzufriedenheit; Chance auf Nachfragesteigerung und Generierung von mehr Erlösen. ■ Strukturierte Umsetzung der CVD
Raumstruktur	Ausrichtung auf das gesamte Kreisgebiet, um eine umfassende Steuerung des Verkehrsangebots zu ermöglichen.
Verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Gesamtkreis bzw. für sämtliche Städte und Gemeinden im Kreisgebiet
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 12,5 – 13,5 Mio. Linienkilometer pro Jahr, in Abhängigkeit der Umsetzung der leistungsverändernden Maßnahmen gemäß Kapitel 8.1 [42]
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:

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

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“	
	■ Altena Bahnhof ■ Altena Am Markaner ZOB ■ Balve Bahnhof / Abzweig Bahnhof ■ Halver Sparkasse ZOB ■ Hemer Auf dem Hammer ■ Hemer ZOB ■ Iserlohn Stadtbahnhof ■ Iserlohn-Letmathe Bahnhof ■ Iserlohn-Letmathe Mitte ■ Iserlohn K.-Adenauer-Ring ZOB ■ Kierspe Bahnhof / ZOB ■ Lüdenscheid Bahnhof ■ Lüdenscheid Bräucken ■ Lüdenscheid-Brügge Bahnhof ■ Lüdenscheid Christuskirche ■ Lüdenscheid Sauerfeld ZOB ■ Meinerzhagen Bahnhof / ZOB ■ Meinerzhagen Stadtsparkasse ■ Menden Bahnhof / Abzweig Bahnhof ■ Menden Battenfeld ■ Neuenrade Bahnhof ■ Plettenberg Bahnhof ■ Plettenberg Grünestraße ZOB ■ Schalksmühle Bahnhof / Rathausplatz ■ Werdohl Bahnhof
Marketing	Auf den Märkischen Kreis abgestimmte Vertriebs- und Kommunikationsstrategie sowie Marketingaktivitäten.
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.
Die nachfolgende Aufstellung der dem Linienbündel Zentral zugeordneten Linien bildet den zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans bestehenden Linienbestand mit seinen bisherigen Linienwegen und	

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
Genehmigungslaufzeiten ab. Die Darstellung dient insbesondere der Beschreibung und Abgrenzung des Linienbündels. Sie stellt keine verbindliche Festschreibung der bisherigen Linienführungen und Verkehrsangebote für den zukünftigen Betriebszeitraum dar. Im Zuge der Umsetzung des NVP 2026 und der vorgesehenen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Konsolidierung des ÖPNV können sich Änderungen der Linienführungen, Linienabschnitte, Bedienungsangebote und Linienstrukturen ergeben. Die konkrete zukünftige Ausgestaltung der Verkehrsleistungen erfolgt auf Grundlage der im NVP festgelegten Mindeststandards sowie der weiteren verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Prüfungen. Die für die Vergabe und Genehmigung erforderliche Konkretisierung der Verkehre bleibt den jeweiligen Verfahren vorbehalten.		
Linien im Linienbündel		
Linie	**Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
S1	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	31.05.2028
S2	Lüdenscheid - Werdohl - Plettenberg	31.05.2028
1	Letmathe - Hemer - Menden	31.05.2028
2	Hemer	31.05.2028
3	Hemer	31.05.2028
4 (ALF)	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	31.05.2028
5	Iserlohn - Hagen - Schwerte	31.05.2028
6	Iserlohn	31.05.2028
7	Iserlohn	31.05.2028
8	Iserlohn	31.05.2028
9	Iserlohn - Hagen	31.05.2028
10	Iserlohn - Hemer	31.05.2028
11	Iserlohn	31.05.2028
12	Iserlohn	31.05.2028
13	Iserlohn - Hemer	31.05.2028
14	Iserlohn	31.05.2028
15	Iserlohn	31.05.2028
16	Iserlohn	31.05.2028
17	Iserlohn	31.05.2028
21	Menden	31.05.2028

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
22	Iserlohn - Sümmern - Menden	31.05.2028
23	Menden - Fröndenberg	31.05.2028
24	Menden	31.05.2028
25 (ALF)	Menden / Hemer	31.05.2028
26 (ALF)	Menden / Hemer	31.05.2028
27	Menden - Fröndenberg - Unna	31.05.2028
30	Altena	31.05.2028
32	Altena	31.05.2028
33	Altena - Hemer	31.05.2028
34	Altena	31.05.2028
35	Altena	31.05.2028
36	Altena - Werdohl	31.05.2028
37	Lüdenscheid - Altena - Nachrodt - Iserlohn	31.05.2028
38	Altena	31.05.2028
40	Lüdenscheid	31.05.2028
41	Lüdenscheid	31.05.2028
42	Lüdenscheid	31.05.2028
43	Lüdenscheid	31.05.2028
44	Lüdenscheid	31.05.2028
46	Lüdenscheid	31.05.2028
47	Lüdenscheid - Halver	31.05.2028
48	Lüdenscheid	31.05.2028
49	Iserlohn - Nachrodt - Altena - Schalksmühle - Lüdenscheid	31.05.2028
51	Lüdenscheid	31.05.2028
52	Lüdenscheid - Meinerzhagen - Herscheid	31.05.2028
53	Lüdenscheid	31.05.2028
54	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
55 a	Lüdenscheid - Halver	31.05.2028
56	Lüdenscheid - Halver - Lüdenscheid	31.05.2028

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
57	Hagen - Schalksmühle - Lüdenscheid	31.05.2028
58	Kierspe - Lüdenscheid	31.05.2028
60	Werdohl - Neuenrade	31.05.2028
61	Lüdenscheid - Werdohl	31.05.2028
62	Werdohl	31.05.2028
63	Werdohl	31.05.2028
64	Werdohl	31.05.2028
65	Werdohl	31.05.2028
66 (ALF)	Neuenrade - Balve - Neuenrade - Altena	31.05.2028
67 (ALF)	Neuenrade - Balve	31.05.2028
70	Plettenberg - Attendorn	31.05.2028
71	Plettenberg - Plettenberg	31.05.2028
73	Plettenberg	31.05.2028
74	Plettenberg	31.05.2028
75	Plettenberg	31.05.2028
76	Finnentrop - Plettenberg - Neuenrade	31.05.2028
80	Meinerzhagen	31.05.2028
81	Meinerzhagen	31.05.2028
82	Meinerzhagen - Kierspe	31.05.2028
83	Kierspe	31.05.2028
84	Kierspe - Halver - Breckerfeld - Hagen	31.05.2028
85	Schalksmühle - Halver	31.05.2028
86	Schalksmühle - Halver - Breckerfeld	31.05.2028
87	Lüdenscheid - Schalksmühle	31.05.2028
88	Schalksmühle	31.05.2028
89	Schalksmühle - Lüdenscheid - Schalksmühle	31.05.2028
90	Plettenberg	31.05.2028
91	Halver	31.05.2028
92	Halver	31.05.2028

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
93	Halver	31.05.2028
94	Kierspe	31.05.2028
95	Meinerzhagen - Kierspe - Meinerzhagen	31.05.2028
96	Meinerzhagen - Attendorn - Meinerzhagen	31.05.2028
BEA	Valbert - Meinerzhagen	
99	Kierspe	31.05.2028
204	Iserlohn - Hemer - Iserlohn	31.05.2028
210	Hemer - Iserlohn	31.05.2028
214	Iserlohn	31.05.2028
218	Iserlohn - Letmathe	31.05.2028
221	Menden - Wickede / Menden	31.05.2028
222	Iserlohn - Menden	31.05.2028
237	Altena - Lüdenscheid - Altena	31.05.2028
243	Lüdenscheid - Altena - Lüdenscheid	31.05.2028
245	Lüdenscheid	31.05.2028
246	Lüdenscheid	31.05.2028
249	Nachrodt - Altena	31.05.2028
252	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
254	Lüdenscheid - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
260	Werdohl - Neuenrade - Altena	31.05.2028
261	Werdohl	31.05.2028
267	Neuenrade - Balve	31.05.2028
270	Plettenberg - Herscheid / Plettenberg - Attendorn	31.05.2028
272	Plettenberg - Herscheid - Plettenberg	31.05.2028
274	Neuenrade - Werdohl - Plettenberg	31.05.2028
275	Plettenberg	31.05.2028
277	Plettenberg - Herscheid - Meinerzhagen - Herscheid	31.05.2028

Linienbündel „Zentral – (MVG-Bündel)“		
279	Herscheid - Werdohl - Herscheid	31.05.2028
281	Meinerzhagen	31.05.2028
282	Kierspe - Meinerzhagen	31.05.2028
283	Kierspe	31.05.2028
291	Halver	31.05.2028

Vorgabe für das vorangestellte Linienbündel „Zentral“ (MVG-Bündel) ist die Vorhaltung eigener Betriebshöfe in Lüdenscheid und Iserlohn in vergleichbarer Größe und Ausstattung der heutigen Betriebshöfe.

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

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

9.1.3 Linienbündel „Ost“

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

Linienbündel „Ost“		
Linien im Linienbündel		
Linie	**Linienweg**	**Genehmigungs-laufzeit**
132	Fröndenberg – Mellen – Balve – Neu-enrade	31.07.2028
137	Balve - Binolen - Eisborn - Balve	31.07.2028

9.1.4 Linienbündel „West“

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

9.1.5 Linienbündel „Nordwest“

Linienbündel „Nordwest“		
Begründung	Stabile, verlässliche und einheitliche Umsetzung des Produkt- und Linienkonzeptes mit flexiblen Bedienformen aus Sicht des Aufgabenträgers	
Raumstruktur	Ausrichtung auf die Verkehrsbeziehung Schwerte - Iserlohn (Ortsteile Hennen und Kalthof)	
Verkehrliche Ausrichtung	Bedarfsgesteuerte Verkehre mit Kleinbus/Taxibus	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 100.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	- (nur Einzellinie)	
Organisation	Es bestehen ausreichende Vorlaufzeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für die Erstellung der Vorabbekanntmachung und die mögliche Durchführung eines Vergabeverfahrens.	
Linien im Linienbündel		
Linie	**Linienweg**	**Genehmigungslaufzeit**
T30	Schwerte – Hennen/Drüpplingsen	31.12.2029

10 Finanzierung des ÖV im Märkischen Kreis

Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV orientiert sich nicht an der Fortschreibung eines historisch gewachsenen Leistungsvolumens, sondern an der Aufgabe, die erforderlichen Verkehrsbedürfnisse im Märkischen Kreis bedarfsgerecht, wirtschaftlich und dauerhaft finanzierbar zu erfüllen.

Das öffentliche Verkehrsangebot im Märkischen Kreis umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie ergänzende und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote.

Für die einzelnen Komponenten bestehen unterschiedliche Finanzierungs- und Aufgabenzuständigkeiten. Maßgeblich für die Finanzierung und Weiterentwicklung des vom Märkischen Kreis verantworteten straßengebundenen ÖPNV ist der Grundsatz einer **bedarfsgerechten, wirtschaftlichen und dauerhaft finanzierbaren Verkehrsbedienung**.

Der Nahverkehrsplan definiert hierzu die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung und bildet den strategischen Rahmen für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes. Dabei wird kein dauerhaft unveränderliches Leistungsvolumen festgeschrieben. Vielmehr erfolgt die konkrete Ausgestaltung des Verkehrsangebotes entsprechend dem Planungsgrundsatz **„Mobilität nach Maß“** auf Grundlage der tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse, der Funktion einer Verbindung im Gesamtnetz sowie der betrieblichen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

SPNV-Angebot

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr in Westfalen-Lippe liegt beim zuständigen SPNV-Aufgabenträger. Die Finanzierung des bestellten SPNV-Leistungsangebotes erfolgt insbesondere aus den hierfür zur Verfügung stehenden öffentlichen Finanzierungs- und Zuwendungsmitteln.

Straßengebundener ÖPNV in Verantwortung des Märkischen Kreises

Der Märkische Kreis konkretisiert als Aufgabenträger mit dem Nahverkehrsplan das öffentliche Interesse an einer angemessenen und ausreichenden Verkehrsbedienung im straßengebundenen ÖPNV. Die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen erfolgt im Rahmen der hierfür zur Verfügung stehenden gesetzlichen Finanzierungsinstrumente sowie aus Mitteln des Kreishaushaltes. Bei der Planung, Bestellung und Finanzierung der Verkehrsleistungen sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Maßgeblich für Umfang und Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist nicht ein bestimmtes Fahrplan- oder Wagenkilometervolumen, sondern die Erfüllung der im NVP definierten Verkehrsaufgaben und Mindeststandards. Das Verkehrsangebot wird entsprechend dem Planungsgrundsatz „Mobilität nach Maß“

regelmäßig überprüft und an die tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse angepasst. In die Bewertung fließen insbesondere:

- die tatsächliche und prognostizierte Fahrgastnachfrage und Auslastung,
- die Bedeutung einer Verbindung für die Daseinsvorsorge und ihre Funktion im Gesamtnetz,
- die Anforderungen des Schüler-, Berufs- und Versorgungsverkehrs,
- vorhandene Parallel- und Alternativangebote einschließlich des SPNV,
- Möglichkeiten zur Verbesserung von Verknüpfungen und Anschlüssen,
- die betriebliche Effizienz und der erforderliche Ressourceneinsatz,
- Kosten und Zuschussbedarf sowie
- die Möglichkeiten des Einsatzes bedarfsgesteuerter oder anderer flexibler Bedienungsformen ein.

Auf Grundlage dieser Bewertung kann das Verkehrsangebot innerhalb des durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen Rahmens **bedarfsgerecht weiterentwickelt, umstrukturiert, verdichtet oder reduziert werden**. Die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes ist damit kein statischer Zustand, sondern Gegenstand einer kontinuierlichen verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Steuerung.

Ziel ist es, die für die Daseinsvorsorge erforderliche Mobilität dauerhaft sicherzustellen und die hierfür verfügbaren finanziellen Mittel möglichst wirksam einzusetzen. Verkehrsleistung und öffentliche Finanzierung sind deshalb konsequent an Verkehrsbedarf, Netzfunktion, betrieblicher Effizienz und Wirtschaftlichkeit auszurichten.

Damit wird zugleich die bisherige Festlegung eines bestimmten Leistungsvolumens als maßgebliche Größe für die ausreichende Verkehrsbedienung aufgegeben. Die zukünftige Steuerung orientiert sich stattdessen an den im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards und Verkehrsaufgaben.

Durch Dritte finanzierte ergänzende Angebote im ÖPNV

Über die durch den Märkischen Kreis im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft gewährleistete Verkehrsbedienung hinaus können zusätzliche oder weitergehende Verkehrsangebote eingerichtet werden. Dies gilt insbesondere für Angebote, die auf besondere örtliche Anforderungen oder auf über die im Nahverkehrsplan definierten Mindeststandards hinausgehende Bedienungswünsche zurückgehen. Soweit solche zusätzlichen Leistungen nicht Bestandteil der vom Märkischen Kreis finanzierten ausreichenden Verkehrsbedienung sind, setzt ihre Einrichtung grundsätzlich eine gesicherte Finanzierung der hierdurch entstehenden zusätzlichen Aufwendungen durch den jeweiligen Besteller oder andere Dritte voraus.

Als Finanzierungspartner kommen insbesondere kreisangehörige Städte und Gemeinden, sonstige öffentliche Stellen sowie private Einrichtungen oder Unternehmen in Betracht. Die betriebliche Integration zusätzlicher Leistungen in

das Gesamtnetz ist mit dem Aufgabenträger und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Damit wird die bereits im bisherigen Nahverkehrsplan enthaltene Möglichkeit fortgeführt, über das vom Märkischen Kreis verantwortete Angebot hinausgehende Verkehrsleistungen bei entsprechender Drittfinanzierung zu realisieren.

Infrastruktur

Neben dem betrieblichen Verkehrsangebot sind für einen attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV geeignete infrastrukturelle Rahmenbedingungen erforderlich. Die Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur erfolgt entsprechend den jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten, Eigentumsverhältnissen und Fördermöglichkeiten.

Maßnahmen zum Ausbau und zur Weiterentwicklung der Infrastruktur sollen insbesondere dann verfolgt werden, wenn sie

- zur Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit,
- zur Sicherung oder Verbesserung wesentlicher Verknüpfungen,
- zur Verbesserung der Betriebsqualität,
- zur Beschleunigung des ÖPNV oder
- zur Steigerung der betrieblichen Effizienz und Wirtschaftlichkeit beitragen.

Bei der Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen sind insbesondere der verkehrliche Nutzen, die Bedeutung der jeweiligen Haltestelle oder Verknüpfungsanlage im Gesamtnetz, die Fahrgastnachfrage, die betrieblichen Wirkungen, die Investitions- und Folgekosten sowie bestehende Fördermöglichkeiten zu berücksichtigen.

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Sie können nicht nur die Reisezeit und Zuverlässigkeit für die Fahrgäste verbessern, sondern durch kürzere Fahr- und Umlaufzeiten zugleich einen Beitrag zur wirtschaftlicheren Leistungserbringung sowie zur Optimierung des Fahrzeug- und Personaleinsatzes leisten.

Die Maßnahmen im Bereich der kommunalen Infrastruktur umfassen insbesondere den Aus- und Neubau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten sowie Beschleunigungsmaßnahmen. Für deren Realisierung und Finanzierung sind entsprechend der jeweiligen Zuständigkeit insbesondere die kreisangehörigen Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger verantwortlich. Diese grundsätzliche Aufgabenverteilung ist bereits im geltenden Nahverkehrsplan angelegt.

Für geeignete Infrastrukturmaßnahmen sollen die jeweils verfügbaren Fördermöglichkeiten genutzt werden. Die Auswahl und Priorisierung entsprechender Vorhaben hat sich dabei ebenfalls an ihrer verkehrlichen Bedeutung, ihrer Wirtschaftlichkeit und ihrem Beitrag zur Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans zu orientieren.

Damit werden Verkehrsangebot und Finanzierung im Märkischen Kreis dauerhaft miteinander verknüpft: Die zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo sie zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung den größtmöglichen verkehrlichen Nutzen entfalten.

Förderung Infrastruktur durch NWL

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

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

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Potenzielle Schnellbuskorridore im ZRL-Netz (Auszug für den MK) 26
Abbildung 2: Mobilitätskette im ÖPNV 84
Abbildung 3: Erweiterte Erschließungswirkung..... 102

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter NVP mit Bezug zum Märkischen Kreis 29
Tabelle 2: Geplante Haushaltsmittel für den ÖPNV 40
Tabelle 3: Flächenentwicklung bis 2035 43
Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 2013 – 2050 (eigene Angabe der Kommune)....47
Tabelle 5: Anzahl der Schulen und Schülerinnen und Schüler im Märkischen Kreis (Stand 2026) 49
Tabelle 6: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenzahl (Stand 2025) 52
Tabelle 7: Flüchtlingsunterkünfte Märkischer Kreis (Stand 2025) 54
Tabelle 8: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis (Stand 10/2026)....57
Tabelle 9: SPNV-Angebot im Märkischen Kreis (Stand 2026) 58
Tabelle 10: Produkte im straßengebundenen ÖPNV 59
Tabelle 11: ÖPNV-Angebot im Märkischen Kreis (Stand 10/2026)....63
Tabelle 12: Bedienungsangebot Bürgerbus im Märkischen Kreis 69
Tabelle 13: Betriebsleistung im Linienverkehr innerhalb des Märkischen Kreises 72
Tabelle 14: Fahrgastaufkommen im Linienverkehr innerhalb und außerhalb des Märkischen Kreis der MVG ohne Bürgerbusse 73
Tabelle 15: Fahrgastaufkommen der Bürgerbusse im Märkischen Kreis 74
Tabelle 16: Fahrzeugmerkmale MVG (Stand 2025) 76
Tabelle 17: Umweltmerkmale der Fahrzeuge 77
Tabelle 18: Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) und Echtzeitdaten 77
Tabelle 19: Gemeindetypologie im Märkischen Kreis und Umland 92
Tabelle 20: Netzhierarchie im Märkischen Kreis 94
Tabelle 21: Definition der Verkehrstage und Verkehrszeiten 100
Tabelle 22: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche 101
Tabelle 23: Standards der Bedienungsqualität 104
Tabelle 24: Linien die generell von den Qualitätsstandards nach oben abweichen 105
Tabelle 25: Planerische Ziel- und Bewertungsgrößen der Verbindungsqualität im Märkischen Kreis 106
Tabelle 26: Definition der Verknüpfungspunkte und Anforderungen an die Umsteigezeit 108
Tabelle 27: Grundanforderungen an die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen 114

Tabelle 28: Kategorisierung der Haltestellen im Märkischen Kreis 119
Tabelle 29: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen 121
Tabelle 30: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge 126
Tabelle 31: Qualitätsanforderungen Fahrpersonal 133
Tabelle 32: Standards Printmedien 136
Tabelle 33: Standards Service in den Bussen 137
Tabelle 34: Standards stationärer Service 138
Tabelle 35: Standards Information über Telefon und Internet 139
Tabelle 36: Mindestqualitätsstandards für den integrierten Schülerverkehr 144
Tabelle 37: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements 146
Tabelle 38: Bedienungsqualität auf den Korridoren im Märkischen Kreis – Übererfüllung der Bedienungsqualität 148
Tabelle 39: Korridoren im Märkischen Kreis auf denen das Angebot über die definierten Verkehrszeiten hinausgeht 150
Tabelle 43: Erschließungsdefizite im Detail 152
Tabelle 44: Bevölkerungsprognose für den Märkischer Kreis 162
Tabelle 45: Priorität der Maßnahmen und Prüfaufträge 169
Tabelle 43: Abschmelzen der Fahrplanleistung und Auswirkung auf ÖPNV-Haushaltsansatz 178
Tabelle 50: Linienbündel Nord 222
Tabelle 51: Linienbündel Zentral 223

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellplätze für Umsteiger auf den ÖV)
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
EU	Europäische Union
EW	Einwohner/in
FP	Fahrtenpaar(e)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ITCS	Intermodal Transport Control System (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
km	Kilometer
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Märkischer Kreis
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride (Pkw-Langzeitparkplätze für Umsteiger auf den ÖV)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

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

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

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