



Datum: 10.09.2018

Vorlage der Verwaltung für:	Abstimmergebnis		
	Ja	Nein	Enth.
Haupt- und Finanzausschuss			
Stadtvertretung			

☒ öffentliche Sitzung	☐ nichtöffentliche Sitzung
---	---

Dezernat: I	Amt: Ordnungsamt	Sachbearb.: Herr Vogt
----------------	---------------------	--------------------------

Beteiligte Ämter:	Sichtvermerk:	gesehen:	I	II	III
Ordnungsamt					

**TOP: Öffentlicher Personennahverkehr
- Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Hochsauerland 2019 - 2023**

1. Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss schlägt der Stadtvertretung folgende Beschlussfassung vor:

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Hochsauerlandkreis 2019 – 2023 wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens soll folgende Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes abgeben werden:

Positiv wird die Entwicklung bei den im Stadtgebiet verkehrenden Schnellbuslinien zur Kenntnis genommen. Die Schnellbuslinien S90 Meschede-Schmallenberg, S40 Niedersfeld-Winterberg-Schmallenberg und die Schnellbuslinie SB9 Altenhundem-Lennestadt bieten ein gutes/zufriedenstellendes Bedienungsangebot entlang der Hauptachsen. Die Schnellbuslinien S90 nach Meschede, SB9 nach Lennestadt und S40 nach Winterberg sind mit den Anschlüssen an den Schienenpersonennahverkehr in Altenhundem, Meschede und Winterberg für die ÖPNV-Erschließung der Stadt Schmallenberg besonders wichtig. Aus diesem Grunde wird die Maßnahme zur Ausweitung des Bedienungszeitraumes an Werktagen aber auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen durchgängig mit einer zufriedenstellenden Taktung bis in die späten Abendstunden bis 22 Uhr als positiv gewertet und ausdrücklich unterstützt.

Des Weiteren wird auch die als Maßnahme im Nahverkehrsplan formulierte Neustrukturierung des ÖPNV-Angebotes mit Einführung der Linie R69 zwischen Schmallenberg und Eslohe mit einer zufriedenstellenden Taktung sowohl an Werktagen als auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen befürwortet.

In der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan wird unter Punkt 3.4.2.1 „Grundstruktur des Liniennetzes“ aufgeführt, dass der Schülerverkehr im Hochsauerlandkreis mit wenigen Ausnahmen in den Linienverkehr integriert ist. Für den Bereich der Stadt Schmallenberg wird im Hinblick auf die Bedienung der Schul-

standorte Berghausen mit Teilstandort Dorlar und Bödefeld dringender Handlungsbedarf gesehen, die Schülerbeförderung dieser Schulstandorte im Rahmen einer Neustrukturierung in den Linienverkehr zu integrieren.

Im Übrigen werden die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes formulierten weiteren Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsprojekte seitens der Stadt Schmallenberg in Abwägung von Machbarkeit/Durchführbarkeit und Finanzierbarkeit akzeptiert.

2. Sachverhalt und Begründung:

Den Entwurf des Nahverkehrsplanes mit allen Anlagen hat der Hochsauerlandkreis mit E-Mail vom 31.08.2018 mit der Bitte **um Stellungnahme bis Mitte November 2018** an die angeschlossenen Städte und Gemeinden übersandt,.

a) Allgemeines

Der Hochsauerlandkreis hat am 19.06.2015 die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beschlossen. Im Dezember 2015 hat der Hochsauerlandkreis eine Befragung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden durchgeführt, in der die planungsrelevanten Grundlagen abgefragt worden sind. Ebenso wurde den Städten und Gemeinden die Möglichkeit gegeben, Hinweise und Anregungen auch im Hinblick auf Forderungen, die im Rahmen der Fortschreibung geprüft werden sollen, vorzutragen. In mehreren Schreiben an den Hochsauerlandkreis in den Jahren 2016 bis 2018 hat die Stadt Schmallenberg die im Rahmen der Befragung vorgetragenen Hinweise und Anregungen bzw. Forderungen nochmals bekräftigt bzw. ergänzt. Die Eckpunkte der vorgetragenen Hinweise und Anregungen bzw. Forderungen sind nachfolgend genannt und in der Anlage 1 zum Nahverkehrsplan unter dem Punkt „Anmerkungen der Städte und Gemeinden“ auch aufgeführt:

- Unzureichendes Angebot bzw. zu frühes Bedienungsende am Wochenende sowie fehlende Busverbindungen zu bestimmten Zeiten
- lange Fahrzeit zwischen Schmallenberg und Meschede
- Umsteigesituation Haltestelle Rimberg unbefriedigend (direkt an der L776, kein Fahrgastunterstand)
- Anbindung des Hennerartals an Meschede ist zu lang, Alternative über Nichtighausen mit Anschluss an die Linie S70 nach Meschede prüfen
- Neustrukturierung der Preiszonen für das Stadtgebiet Schmallenberg notwendig
- unzureichende akustische Durchsagen im Bus
- letzte Verbindung zum Bahnhof von Schmallenberg sollte frühestens um 20:00/21:00Uhr sein
- fehlenden Direktverbindung nach Olsberg (Berufskolleg), Fahrzeiten über Meschede zu lang
- Defizite in der Anbindung verschiedener Ortsteile größer 100 Einwohner (z. B. Brabcke und Osterwald); Zielvorstellung: alle OT größer 100 EW sollten an das ÖPNV-Netz angebunden sein
- Rothaarsteigeinstieg (Stadtteile Schanze)
- Wisent Wildnis (Stadtteil Jagdhaus Richtung Wingeshausen)
- Schaffung einer neuen Haltestelle im Bereich der wiederbesetzten Arztpraxis im Stadtteil Bödefeld in der Graf-Gottfried-Straße im Bereich Graf-Gottfried-Straße 27
- Ilpetal insbesondere Stadtteil Sellinghausen Hotel Stockhausen

Nach Prüfung des Entwurfes des Nahverkehrsplanes ist festzustellen, dass der Hochsauerlandkreis sich mit den Anregungen, Hinweisen und Forderungen der Stadt Schmallenberg im Rahmen der Fortschreibung befasst und diese teilweise als Maßnahmen, die umgesetzt werden sollen, bzw. als Prüfungs- und oder Planungsprojekte formuliert hat.

Im Wesentlichen sind in der Fortschreibung folgende Eckpunkt aufgeführt:

b) Grundlagen, Ziele und Rahmenvorgaben

Nach § 3 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) definiert der Aufgabenträger dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Sie übernehmen demnach die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet und sollen eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung gewährleisten. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

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

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

Der Nahverkehrsplan trifft Aussagen zu den **Qualitätsanforderungen im ÖPNV, zur Investitionsplanung und zur Finanzierung des ÖPNV** und zum betrieblichen Leistungsangebot.

Der erste Nahverkehrsplan des Hochsauerlandkreises wurde im Jahr 1998, der zweite im Jahr 2003 und ein dritter Nahverkehrsplan im Jahr 2012 durch den Kreistag beschlossen.

Um die Regionen bedarfsgerecht in den öffentlichen Personenverkehr einzubeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anzubinden, **kommt dem Busverkehr** insbesondere in den Gebieten, in denen ein schienengebundener Nahverkehr in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder nicht vorhanden ist, **eine immer größere Bedeutung** zu.

Insbesondere in den Städte und Gemeinden im ländlichen Bereich, die nicht an das Schienennetz angebunden sind, wird der ÖPNV durch die Schnellbusverkehre getragen. Die Bedeutung der **Schnellbusverkehre für die Regionen des Hochsauerlandkreises** ist als besonders hoch einzuschätzen. Festzuhalten ist daher, dass regionale Schnellbusverkehre immer mehr an Bedeutung gewinnen und auch im Hochsauerlandkreis eine wichtige Bedienungsebene neben dem bestehenden Schienenschnellverkehr darstellen. Häufig ersetzen sie in der Vergangenheit eingestellte Angebote auf der Schiene und sichern für Städte und Gemeinden ohne Verkehrsstation den Anschluss an das regionale Schienennetz. Daher sollten hierfür **gezielt Finanzierungsmittel bereitgestellt werden**, die bestehende Schnellbuslinien in ihrem Bestand sichern und entsprechende Angebotsausweitungen auf diesen Linien zulassen und damit ein zum SPNV vergleichbares Angebot ermöglichen. Neben der Stärkung der Hauptlinien sollte es Ziel sein, die vorhandenen Nebenlinien in der jetzigen Bedienungsqualität zu erhalten.

c) Bestandsaufnahme

Zur Bewertung des ÖPNV und als Grundlage für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme durchgeführt. Neben der Einwohnerentwicklung und der zukünftigen prognostizierten demographischen Veränderungen wurden insbesondere im Hinblick auf die Wegebeziehungen u.a. die Arbeitsplatzsituation und der Berufsverkehr einschl. Pendlerbeziehungen, Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehre z.B. auch Schü-

lerverkehre, Freizeit- und Tourismusverkehre, Standorte von Krankenhäuser und Kliniken, vorhandene öffentliche Einrichtungen einschl. Versorgungseinrichtungen und Einzelhandel und die vorhandene Siedlungsstrukturen und Verkehrsbeziehungen-/verflechtungen mit einbezogen.

d) Bestandsbewertung

Zur Bewertung der Erschließungsqualität im Hochsauerlandkreis dienen die im Entwurf des Nahverkehrsplanes definierten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche. Bei der Analyse werden alle **Ortsteile und Wohngebiete ab 250 Einwohnern** berücksichtigt.

Die räumliche Erschließungsqualität im Hochsauerlandkreis ist grundsätzlich als gut zu bewerten. Mindestens 80 % der besiedelten Fläche wird vom ÖPNV erschlossen. Das ÖPNV Netz im Untersuchungsgebiet ist weitgehend ohne Mängel in der Erschließung. Die zentralen Bereiche der Kommunen sowie größere zusammenhängende Siedlungen sind ausreichend gut an den ÖPNV angeschlossen.

Kleinere Erschließungslücken konzentrieren sich weitgehend auf die Randbereiche von Wohngebieten, einwohnerschwache Ortsteile und Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung. Lediglich in einzelnen Teilbereichen sind kleinere zusammenhängende Siedlungsbereiche nicht den kreisweit definierten Standards entsprechend erschlossen.

Darüber hinaus treten punktuell Defizite in der Erschließung im Umfeld von Gewerbegebieten auf, wobei Gewerbegebiete in den hier vorliegenden Größenordnungen bzw. Strukturen erfahrungsgemäß eher geringere Potenziale für den ÖPNV aufweisen. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem, dass gerade im produzierenden Gewerbe häufig im Schichtbetrieb gearbeitet wird und eine hierauf ausgerichtete ÖPNV-Erschließung nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Auch das **ÖPNV-Bedienungsangebot im Hochsauerlandkreis ist als gut** bzw. dem Bedarf entsprechend zu bewerten. Weite Teile des Kreisgebietes werden an Werktagen **tagesdurchgängig mit einem Taktangebot bedient**, auf den meisten Relationen wird ein stündliches Angebot vorgehalten. Lediglich in den zeitlichen Randlagen vor 6:00 Uhr morgens bzw. nach 20:00 Uhr können die definierten Standards für die Bedienungsqualität mangels eines Angebotes häufig nicht erfüllt werden. Eine ÖPNV-Erschließung abseits der Hauptverbindungen ist im Abendverkehr nach 20:00 Uhr nahezu nicht vorhanden.

Das Bedienungsangebot am Wochenende wird auf den meisten Linien deutlich reduziert. Auf den Hauptverbindungen wird samstags meist ein zweistündiges und am Sonntag auch ein regelmäßiges Angebot (i.d.R. auch im Zweistundentakt) vorgehalten. Außerhalb der Hauptverbindungen wird samstags ein eingeschränktes Angebot und an Sonn- und Feiertagen werden wenn überhaupt nur einzelne Fahrtenpaare angeboten, viele Linien werden sonntags gar nicht bedient. Auf den einzelnen Relationen beginnt die Betriebszeit an Sonn-/Feiertagen erst gegen 11:00 Uhr.

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität werden die im Anforderungsprofil definierten Richtwerte weitgehend eingehalten. **Nur wenige Orte verfügen nicht über eine direkte Anbindung an den jeweiligen Hauptort.** Die meisten Ortsteile und Stadtbereiche ≥ 250 Einwohner, die durch den ÖPNV erschlossen sind, sind umsteigefrei an den jeweiligen Hauptort angebunden. Die Reisezeit von maximal 30 Minuten bis zum Hauptort wird ebenfalls bei den meisten Relationen erfüllt. Die Anbindung an das jeweils nächstgelegene Mittelzentrum ist für alle Ortsteile ≥ 1.500 Einwohner in ausreichender Qualität gewährleistet. Alle Ortsteile erreichen das jeweilige Mittelzentrum mit maximal einem Umstieg in der definierten Reisezeit von 45 Minuten. Ebenso besteht eine gute bis ausreichende Anbindung aus den Kommunen jeweils mindestens an ein Oberzentrum.

Die Haltestelleninfrastruktur wird gutachterseits als durchschnittlich für einen eher ländlich geprägten Raum eingeschätzt. Es sind im Kreisgebiet große räumlich qualitative Unter-

de des Ausbaustandes erkennbar. Während ein vergleichsweise hoher Standard an Haltestellen und Verknüpfungspunkten entlang der Schienenstrecke sowie in den stark vom Tourismus geprägten Regionen besteht, gibt es in den übrigen Gebieten stark defizitäre Situationen. Insgesamt wird der **barrierefreie Ausbauzustand vieler**, teils auch nachfragestarker **Haltestellen im Kreisgebiet als verbesserungswürdig eingeschätzt**. Auffällig hoch ist der Anteil an Busbuchen, deren Anfahrtsweg meist zu kurz ist und deshalb nicht spaltfrei angefahren werden kann.

Der Bereich „Fahrgastinformation“ (Netz- Linien- und Fahrpläne) ist im Hochsauerlandkreis insgesamt als positiv zu bewerten. Die gesamte Produktpalette gem. Anforderungsprofil wird vorgehalten. Ebenso liegt eine sehr gute und differenzierte Situation im Bereich der Marketingaktivitäten vor.

e) Anforderungsprofil und Festlegung von Standards und Zielen für den Bereich des HSK

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

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

Das Ziel der sozialen Nachhaltigkeit soll durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner und Besucher des Kreises verfolgt werden. Das aufeinander abgestimmte Verkehrsangebot soll es Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen ermöglichen, am sozialen und wirtschaftlichen Leben im Hochsauerlandkreis teilzuhaben. Besonders zu berücksichtigen sind dabei die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit.

Das Ziel der ökologischen Nachhaltigkeit soll mittels Verringerung der Umweltbelastungen des Verkehrs verfolgt werden. Dabei ist insbesondere die Verlagerung möglichst großer Anteile des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr auf Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen sowie durch die Reduzierung der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs, also beispielsweise seiner Lärm- und Abgasemissionen, zu nennen.

Das Ziel der ökonomischen Nachhaltigkeit beinhaltet eine wirtschaftliche Ausgestaltung des gesamten Mobilitätsangebots durch die Orientierung des Ressourceneinsatzes an der Mobilitätsnachfrage. Dies ist ein essentieller Schritt für eine dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Mobilitätssystems und insbesondere für den Öffentlichen Verkehr. Neue Formen der Nutzer- bzw. der Nutznießerfinanzierung sind -wenn möglich- einzubeziehen.

Vorrangiges Ziel des Nahverkehrsplanes ist es, **dass heutige ÖPNV-Angebot in seiner Grundstruktur zu erhalten und langfristig zu sichern**. Dabei ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis grundsätzlich unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

Aufgrund der Novellierung des PBefG nimmt im Entwurf des Nahverkehrsplanes das **Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich zentralere Rolle ein**, als dieses im vorangegangenen Nahverkehrsplan der Fall war. Das Personenbeförderungsgesetz präzisiert in § 8 Abs. 3 die Anforderungen an den von den Aufgabenträgern aufzustellenden Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen, in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme bis zum Jahr 2022 ausdrücklich nicht erreicht werden kann. Der Hochsauerlandkreis verfolgt als Leitziel, **die Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet für alle Fahrgäste. Bis zum Jahr 2022** soll als Zielsetzung in jeder großen und mittelgroßen Ortschaft eine Mindestanzahl an barrierefreien Haltestellen geschaffen werden. Dabei gilt als Zielsetzung, dass **in jeder Ortschaft mit mehr als 500 Einwohnern** mindestens **eine Haltestelle**, in **Ortschaften mit mehr als 5.000 Einwohnern** mindestens **drei Haltestellen** barrierefrei ausgebaut sind. Die Erstellung einer Prioritätenliste mit Festlegung der konkreten Haltestellen erfolgt in enger Abstimmung mit den Kommunen. Für den Bereich der Stadt Schmallenberg bedeutet diese Ziel, dass bis zum Jahr 2022 mindestens eine Haltestelle in den Stadtteilen Bad Fredeburg, Bödefeld, Dorlar, Fleckenberg, Gleidorf, Grafschaft, Holthausen, Oberkirchen und Westfeld barrierefrei ausgebaut werden muss. Im Stadtteil Schmallenberg sind auf Grund der Einwohnerzahl nach der Zielsetzung 3 Haltestellen barrierefrei auszubauen.

Ein wesentliches Ziel des Nahverkehrsplanes ist die **Pflege und Weiterentwicklung bestehender Bedienungsqualitäten im ÖPNV**, unter Berücksichtigung **wirtschaftlicher Gesichtspunkte**. Ein wesentlicher Bestandteil nimmt hier die Formulierung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ ein.

Grundsätzlich sind alle Gebiete und Ziele des Kreises über eine Zugangsstelle durch den ÖPNV zu erschließen. Ausnahmen hiervon gelten für sehr kleine Wohngebiete und disperse Streusiedlungen mit **weniger als 250 Einwohnern**, die abseits definierter Verbindungen liegen. Für diese abseits gelegenen sehr kleinen Siedlungsgebiete ist eine wirtschaftliche ÖPNV-Anbindung nicht möglich. Für Siedlungsbereiche (auch mit mehr als 250 Einwohnern) und Gewerbestandorte die nur sehr aufwändig erschlossen werden können, ist zu prüfen, ob eine Verbesserung der Anbindung über eine nahegelegene ÖPNV-Zugangsstelle mit dem Fahrrad erreicht werden kann.

Im Kreisgebiet wird die Größe der Einzugsbereiche einheitlich jeweils für Bahnhöfe und Bushaltestellen definiert, mit Ausnahme der Erschließung in zentralen Bereichen der Mittel- und Grundzentren, wo aufgrund der hohen Nutzungsdichte und entsprechend höherer Anforderungen an die Erreichbarkeit kleinere Einzugsbereiche vorgesehen werden. Nach dem Nahverkehrsplan beträgt der **Einzugsbereich bei Bushaltestellen außerhalb der zentralen Bereiche von Mittel- und Grundzentren 500 Meter und innerhalb 300 Meter**.

Ein weiteres Merkmal einer ausreichenden Bedienungsqualität stellt die Taktung der Bedienung dar. Im Nahverkehrsplan ist aufgeführt, dass auch wegen der leichten Merkbarkeit des Angebotes **grundsätzlich das Taktraster 30/60/120 Minuten beizubehalten** bzw. weiterzuentwickeln ist. Dabei ist auf Grund der höheren Fahrgastnachfrage in der Hauptverkehrszeit (Mo-Fr: 6:00 bis 9:00 Uhr und 12:00 bis 17:00 Uhr) ein dichter Takt als in der Normalverkehrszeit (Mo-Fr: 9:00 bis 12:00 Uhr und 17:00 bis 19:00 Uhr) und Schwachverkehrszeit (Mo-Fr: ab 19:00 Uhr) anzubieten. Insbesondere für die Hauptverbindungen sollte eine Taktung von 60 Minuten in der Haupt- und Nebenverkehrszeit und in der Schwachverkehrszeit von 120 Minuten Standard sein. Bei den Nebenverkehrsverbindungen sollte in der Haupt- und Nebenverkehrszeit eine Taktung von 60/120 Minuten Standard sein und in den Schwachverkehrszeiten sollte auf eine bedarfsgerechte Bedienung umgestellt werden. An Wochenenden und an Feiertagen sind andere Standards festgeschrieben.

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Hochsauerlandkreis ist es daher, **die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten**. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden. Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen. Die Anforderungen gelten grundsätzlich zwischen dem Hauptort einer Gemeinde und seinen Ortsteilen (umsteigefreie Verbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde innerhalb von 30 Minuten), den Verbindungen zum nächstgelegenen Mittelzentrum (Verbindung der Ortsteile > 1.500 Einwohner mit dem nächsten Mittelzentrum innerhalb von 45 Minuten mit maximal einem Umstieg) und den Verbindungen vom Hauptort eines Mittelzentrums zum nächstgelegenen Oberzentrum (Verbindung aller Mittelzentren mit dem nächstgelegenen Oberzentrum z.B. Dortmund, Hagen, Paderborn, Kassel, Siegen) innerhalb von 90 Minuten in der Haupt und Normalverkehrszeit.

Ein weiteres Ziel ist die **Vorhaltung eines übersichtlichen und leicht begreifbaren Netz-, Linien- und Fahrplanes**.

Des Weiteren soll im gesamten Hochsauerlandkreis ein **flächendeckendes Netz zur Beratung und Bewerbung des ÖPNV** entwickelt werden. Ziel ist ein Service mindestens in allen Grund- und Mittelzentren in der Nähe Zentraler Haltestellen, über den potenzielle Nutzer ein Grundangebot an Kundeninformationen zum ÖPNV sowie die gängigen Fahrausweise erlangen können. Dazu sollen bestehende Verkaufsstellen oder Einrichtungen wie Bürgerbüros, Touristinformation etc. genutzt und bei Bedarf punktuell ausgebaut werden. Ebenso soll die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems gewährleistet werden.

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

Aufgrund raumstruktureller und demografischer Veränderungen der letzten Jahre sind die Rahmenbedingungen für die Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr schwieriger geworden. Die nachfolgend aufgeführten Aspekte sind dabei besonders bedeutend und wirken sich überwiegend negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus. Durch den **demografischen Wandel gehen die Schülerzahlen zurück** und damit zusammenhängend **auch die Einnahmen der Verkehrsunternehmen** in der Schülerbeförderung. Häufig sind noch die gleichen Relationen zu bedienen, um Schüler von ihrem Wohnort zum Schulstandort zu bringen, aber es werden weniger Personen befördert, so dass die zu erbringende Verkehrsleistung gleich bleibt, jedoch die Erlöse sinken. Veränderungen der Schullandschaft mit der Ausweitung von Ganztagsunterricht, Standortschließungen, Schulfusionen und Kooperationen sowie die Einrichtung besonderer Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich) veränderten Schülerströmen. Damit gehen tendenziell ausgeweitete Einzugsbereiche, eine erschwerte Bündelungsfähigkeit, weitere Wege und insgesamt ein gesteigerter Beförderungsaufwand einher. Die 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. Aus diesen Gründen wird es in den nächsten Jahren immer schwieriger werden bzw. teilweise nicht möglich sein, **die Bedienung von Schulstandorten über die vorhandenen Liniennetze im Linienverkehr sicher zu stellen**.

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

Ein sehr wichtiges Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der Umsetzung der darin beschriebenen Maßnahmen ist unter anderem **der Erhalt des wirtschaftlichen Status Quo**. Grundsätzlich ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel zu gestalten.

f) Verkehrsprognose

Für die zukünftige Weiterentwicklung des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Hochsauerlandkreis sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie Entwicklungen bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr im ÖPNV. Ein weiterer Punkt liegt auf der Einwohnerentwicklung. All die vorgenannten Punkte sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes, der auf die Zukunft ausgerichtet ist, zu beachten.

Insgesamt wird für den Hochsauerlandkreis eine **deutliche rückläufige Einwohnerentwicklung** prognostiziert. Diese wird für den Zeitraum 2014 bis 2030 auf ca. – 10 % geschätzt. Ferner sind auch die **Schülerzahlen** insbesondere an weiterführenden Schulen **kurz- bis mittelfristig rückläufig**. Es wird von einem Rückgang bis 2030 von ca. – 29 % ausgegangen. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass der Beförderungsaufwand voraussichtlich linear nicht mit den Schülerzahlen abnimmt, sondern z.B. wegen Standortschließungen sich die Einzugsbereiche erhöhen und somit auch die Fahrwege und Fahrzeiten sich verlängern. Des Weiteren wird auch bei den 19-24-jährigen (Ausbildung/potenziell Studierende), die z.Zt. einen guten Nutzerstamm bilden, bis 2030 von einem Rückgang von – 32 % ausgegangen. Mit – 15 % wird der Rückgang der mitten im Berufsleben stehenden Altersgruppe der 25-64-jährigen etwas geringer angenommen. Der Anteil der Senioren, steigt dagegen auch im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mittel- bis langfristig an. Eine Schätzung, ob dieser Personenkreis jedoch mehr das ÖPNV-Angebot nutzen wird, bzw. auf andere Mobilität wie z.B. das eigene Auto setzt, ist dagegen nicht abschätzbar.

Bezogen auf die Fahrgastzahlen bedeutet dieses für die Zukunft, dass trotz einer evtl. größeren ÖPNV-Akzeptanz es zu einem **Rückgang von Fahrgästen** bei gleichbleibendem bzw. erhöhtem Bedarf kommt.

g) Finanzierungskonzept

Nach dem Entwurf des Nahverkehrsplanes ist die Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochsauerlandkreis unter dem Gesichtspunkt **der Wirtschaftlichkeit und eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel** zu gestalten.

Vor dem Hintergrund der im Entwurf des Nahverkehrsplanes dargestellten Entwicklung der Kosten- sowie der Einnahmensituation, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass zur Aufrechterhaltung des gegenwärtig bestehenden Angebotsniveaus zukünftig wenn überhaupt dann **nur geringfügig höhere Finanzmittel** zur Verfügung stehen werden. Der prognostizierte Rückgang der Einnahmen aus dem Schülerverkehr sowie die durch die Erfordernisse der Barrierefreiheit zusätzlich entstehenden Kosten werden durch die **geringfügige Anhebung der Landesmittel** vermutlich nicht vollständig kompensiert werden.

Es muss vor diesem Hintergrund weiter geprüft werden, ob durch eine weitere Verbesserung der Effizienz der Leistungserstellung und der Angebotsstruktur die fehlenden Finanzmittel kompensiert werden können. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass eine weitere Anpassung des Bedienungsangebotes (Leistungseinsparungen) innerhalb des Kreisgebietes ein großes Risiko überproportionaler Fahrgastrückgänge birgt.

h) Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsprojekte

Im Entwurf des Nahverkehrsplanes werden folgende Erläuterungen zu den Maßnahmen, Prüfaufträgen und Planungsprojekten gegeben:

a) Maßnahmen

Maßnahmen sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die im Zeitraum von fünf Jahren (2018 – 2022) umgesetzt werden sollen.

b) Prüfaufträge

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

c) Planungsprojekte

Planungsprojekte sind (umfangreiche) Planungsvorhaben, die über den zeitlichen und/oder inhaltlichen Rahmen des NVP hinausgehen. Damit verbunden sind oft intensive Abstimmungsverfahren verschiedener Projektbeteiligter sowie Abhängigkeiten, die nicht von den Aufgabenträgern beeinflussbar sind.

Nachfolgend sind die Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsprojekte, die die Stadt Schmallenberg betreffen, aufgeführt:

a) Maßnahmen

- Strukturierung des **ÖPNV Angebotes zwischen Schmallenberg und Eslohe** – neue Linie R69 für die bestehenden Linien 367 und 369. Mit dieser Linie wird eine durchgängige Bedienung des gesamten Linienweges von Schmallenberg nach Eslohe werktags konsequent im 60-Minuten-Takte geschaffen (samstags 60-Minuten-Takt bzw. 120 Minuten-Takt; Sonn- und Feiertags 120-Minuten-Takt). In Verbindung mit der Schnellbuslinie S70 ab Eslohe nach Meschede und der Schnellbuslinie S90 Schmallenberg-Meschede besteht damit werktags ein 30 Minuten-Angebot nach Meschede.
- **Ausbau der Bedienangebote auf Schnellbuslinien** von besonderer regionaler Bedeutung bzw. schienenenergänzende Schnellbus-Linien. **Ausweitung des Bedienungszeitraumes** an Werktagen von ca. 5 bis 21/22 Uhr, an Samstagen von ca. 5 bis 21/22 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von ca. 8/9 Uhr bis 22 Uhr. Hier sind die Linien S90 Schmallenberg-Meschede und SB9 Altenhundem-Schmallenberg betroffen. Angestrebt wird eine mittelfristige Umsetzung in Abhängigkeit der Bereitstellung entsprechender Fördermittel zur Einrichtung und Unterstützung landesbedeutsamer Buslinien durch das Land NRW und den NWL.
- Einstellung des Taxibusangebotes der Linien **T65 Westfeld-Ohlenbach** und Einstellung Samstagsverkehr im Sorpetal auf der Linie 462 Oberkirchen-Winkhausen-Rehsiepen.
- **Überprüfung des Bedienangebotes in den Randzeiten** auf schwach ausgelasteten Linien/Linienabschnitten und ggf. Umstellung auf bedarfsgesteuerte Bedienungsformen z.B. TaxiBus unter Berücksichtigung der Einhaltung der Bedienungsstandards (u.a. soll in dieser Hinsicht die **Linie 462 Oberkirchen-Winkhausen-Rehsiepen** überprüft werden).
- **Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen bis zum Jahr 2022** einschl. Vorhaltung barrierefreie Fahrgastinformation. Ziel bzw. Vorgabe ist, dass in Ortsteilen von 500 – 5.000 Einwohner bis 01.01.2022 mindestens 1 Haltestelle vollständige barrierefrei ausgebaut ist - diese betrifft die Stadtteile Bad Fredeburg, Bödefeld, Dorlar, Fleckenberg, Gleidorf, Grafschaft, Holthausen, Oberkirchen und

Westfeld. In Stadtteilen über 5.000 Einwohner sollen 3 Haltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut werden – betrifft den Stadtteil Schmallenberg. Ab 2022 sollen weitere Haltestellen entsprechend erstellter Prioritätenliste folgen.

- **Überprüfung einzelner Linien im Hochsauerlandkreis** mit Ausrichtung auf die Mittelzentren im **Hinblick auf Harmonisierung der Betriebszeitfenster** insbesondere am Samstag unter Berücksichtigung der heutigen Fahrgastströme (z.B. späterer Betriebsbeginn und punktuell Ausdehnung des Bedienungszeitfensters am Nachmittag). Welche Linien im Stadtgebiet von Schmallenberg überprüft werden sollen ist nicht bekannt – sondern dies wird als kontinuierlicher Prozess angesehen, von denen alle Linien im HSK betroffen sind.
- **Verbesserung der Fahrplandarstellung** z.B. bei Linien, bei denen eine Durchbindung besteht z.B. Linie 465 Bad Fredeburg-Kirchrarbach-Oberhenneborn endet in Bad Fredeburg fährt aber als Linie 466 (Bad Fredeburg-Holthausen-Schmallenberg) ab Bad Fredeburg bis Schmallenberg durch.

b) Prüfaufträge

- Neuordnung des Linienverkehrs im Korridor der **Schnellbuslinie S40 Niedersfeld-Winterberg-Schmallenberg**. Prüfung eines neuen Linienzuschnittes und Schaffung einer Grundlage für betriebliche Einsparungen.
- Überprüfung des Angebotes im Henne- und Rarbachtal. Prüfung der Verlängerung der **Linie 465 Bad Fredeburg-Kirchrarbach-Oberhenneborn** und Bildung eines Anschlusses an die Schnellbuslinie S70 Eslohe-Hennesee-Meschede.
- **Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen**. Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Dabei ist auch der Radverkehr als Zubringer zum Schienen- und Busverkehr ein wichtiger Bestandteil, insbesondere in den Bereichen, in denen der Zugang zu Haltestellen mit einem längeren Weg verbunden ist. (Errichtung diebstalsicherer Abstellanlagen für Fahrräder und Pedelec einschl. Schaffung Möglichkeit Ladung E-Bikes). Im Prüfauftrag wird für den Bereich der Stadt Schmallenberg u.a. die Haltestelle Westernbödefeld zur Verbesserung der Situation für den Stadtteil Brabecke sowie die Haltestelle Abzweig Osterwald zur Verbesserung der Situation für den Ortsteil Osterwald genannt.
- **Verbesserung der Fahrgastinformation** (auch dynamischen Fahrgastinformationen) aller Haltestellen im Kreisgebiet. Geprüft werden soll die Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation bis hin zu Erstellung von Liniennetzplänen für eine Stadt – Liniennetzplan für den Bereich der Stadt Schmallenberg.

c) Planungsprojekte

- **Ausweitung des Bedienangebotes auf einzelnen Korridoren am Wochenende** zur Erfüllung der Bedienungsstandards u.a. auf im Hinblick auf Ausrichtung auf den Tourismus. Schaffung eines Grundangebotes am Wochenende. Schaffung eines zusätzlichen Angebotes zur Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse im Freizeitverkehr.

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes mit Anlagen steht im Kreistagsinformationssystem unter

https://sdooffice.hochsauerlandkreis.de/vorgang/?_LfyIvCWq8SpBQj0Ne.LawFWu8Uq4Pi2PeyGJ

zum Download zur Verfügung. Die Ratsmitglieder, die Papierfassung wünschen, werden gebeten, sich an das Ordnungsamt zu wenden.