Kreis Olpe

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2005 – 2010

Herausgeber:

Kreis Olpe
Danziger Straße 2
57462 Olpe

Koordination:

Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd
Koblenzer Str. 73
57072 Siegen

in Zusammenarbeit mit dem Fachgutachter

Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12
34119 Kassel

und dem Projektteam

Kreis Olpe
Danziger Straße 2
57462 Olpe

Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH
- GBB Westfalen-Süd -
Am Bahnhof 4
57072 Siegen

Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd AG
Marienhütte 2
57080 Siegen

HellertalBahn GmbH
Bindweide
57250 Steinebach

DB Regio NRW GmbH
- Geschäftsbereich Westfalen -
Bahnhofstraße 1 - 5
48143 Münster

Inhaltsverzeichnis

1. Umsetzung des Nahverkehrsplanes 1997 3
1.1 Kurzfristige Maßnahmen 3
1.1.1 Neuordnung der Netzstruktur 3
1.1.1.1 Verknüpfungen 3
1.1.1.2 Einsatz von Bedarfsverkehren 4
1.1.2 Neuordnung des Liniennetzes 4
1.1.2.1 Vereinheitlichung der Linienwege 4
1.1.2.2 Linienbedienung 5
1.1.3 Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur (Investitionsplanung) 5
1.1.3.1 Haltestellenausstattung 5
1.1.3.2 Fahrzeugausrüstung 5
1.1.3.3 ÖPNV-Beschleunigung 6
1.1.4 Neuordnung des Informationssystems 7
1.1.4.1 Informationsanlagen 7
1.1.4.2 Info-Hotline, Mobilitätszentrale 7
1.1.4.3 Elektronische Fahrplan- u. Tarifinformation 7
1.1.4.4 Printmedien (Buch, Orts- u. Aushangfahrpläne) 8
1.1.5 Neuordnung des Tarifsystems 9
2. Rechtliche Rahmenbedingungen 10
2.1 EU-Gesetzgebung 10
2.1.1 Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 24.07.2003 über Betriebskostenzuschüsse im ÖPNV 11
2.2 Bundesgesetzgebung 12
2.3 Landesgesetzgebung NRW 13

3. Verhältnis Aufgabenträger / Verkehrsunternehmen 15
3.1 Funktionale Gliederung und Aufgabenzuordnung 16
3.1.1 Bestellerebene (Aufgabenträger) 16
3.1.2 Regieebene 17
3.1.3 Erstellerebene (Verkehrsunternehmen) 18
3.2 Zukünftige Organisation der Besteller- und Regieebene 19
4. Ziele des Nahverkehrsplanes 20
4.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung 20
4.1.1 Landesentwicklungsplan 21
4.1.2 Gebietsentwicklungsplan 22
4.1.3 Integrierter Gesamtverkehrsplan 23
4.1.3.1 Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV 23
4.2 Ziele des Kreises Olpe 24
4.2.1 Grundsätze 24
4.2.2 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV 25
4.2.3 Sicherung der ÖPNV-Mobilität 26
4.2.4 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV 27
5. Bestandsaufnahme 2003/2004 29
5.1 Raum- und Siedlungsstruktur 29
5.1.1 Lage des Kreises, Fläche und Bevölkerung 29
5.1.2 Raumkategorisierung 30
5.1.3 Bildungswesen (Schulen, Standorte, Schülerzahlen) 33
5.2 ÖPNV Angebotsstruktur 34
5.2.1 Liniennetz des SPNV/ÖPNV 34
5.2.2 Verknüpfung Bahn / Bus und Bus / Bus 38
5.2.3 Tarifsystem 42
5.2.4 Vertriebssystem 46
5.2.5 Bedarfsorientierte Angebote 47
5.2.6 ÖPNV-Information 47

6. Ausreichende Verkehrsbedienung 50
6.1 Wissenschaftliche Qualitätsstandards 50
6.1.1 Räumliche Erschließungsqualität 51
6.1.2 Verbindungsqualität 52
6.1.3 Angebotsqualität 56
6.1.4 Beförderungsqualität 59
6.1.4.1 Haltestellenstandards 59
6.1.4.2 Fahrzeugstandards 63
6.2 Linienbündelung (Sicherungskonzeption) 65
6.2.1 Methodisches Vorgehen 68
6.2.1.1 Kriterien und Bewertungen 68
6.2.2 Empfehlung für den Kreis Olpe 70
6.2.3 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten 71
6.3 Busliniennetzoptimierung 72
6.3.1 Linienbündel „Nordwest“ 73
6.3.2 Linienbündel „Nordost“ 73
7. Verkehrsprognose 2008 74
8. Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes 76
8.1 Kurzfristige Maßnahmen 76
8.1.1 Ausbau der ÖPNV-Information 76
8.1.1.1 Fahrzeuge 76
8.1.1.2 Fahrplanauskunft *INFO*LINE 76
8.1.1.3 Fahrplanmedien 76
8.1.2 Ausbau der bedarforientierten Verkehre 77
8.1.3 Ausbau der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern 77
8.2 Mittelfristige Maßnahmen (ca. 2010) 77
8.2.1 Umsetzung der optimierten Linienbündelung 77
8.2.2 Ausbau der Verkehrsinfrastruktur 78
8.2.2.1 Dynamische Haltestellenanzeigen 78
8.2.2.2 Haltestellenausstattung 78
8.2.2.3 Busbeschleunigungsmaßnahmen 78

9. Finanzierungsplanung 79
9.1 Betriebliches Leistungsangebot 79
9.2 Verkehrsinfrastruktur 80
10. Abkürzungsverzeichnis 83
11. Literaturverzeichnis 85
12. Abbildungsverzeichnis 86
13. Anlagenverzeichnis 87

Vorwort

Die Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland befindet sich im Umbruch. Viele bislang als unverrückbar geltende Einstellungen und Ansichten werden im Zuge der wirtschaftlichen Globalisierung in Frage gestellt. Zunehmend kristallisiert sich aus dieser Entwicklung ein Wettbewerb der Regionen heraus. Regionen, welche die entsprechenden Rahmenbedingungen anbieten, werden zukünftig stärker an der wirtschaftlichen Entwicklung partizipieren. Zu diesen Rahmenbedingungen gehört insbesondere die verkehrliche Erschließung und die Erreichbarkeit der Region. Hierzu zählt auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV).

Eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung des ÖPNV wird dabei dem zuständigen Aufgabenträger zukommen. Ihm obliegt die Aufstellung der maßgeblichen Spielregeln für die künftige Ausgestaltung des Wettbewerbs, insbesondere die Entscheidung darüber, wie bestimmte Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden. Muss oder soll sie erfolgen, wird der Aufgabenträger unter anderem festlegen müssen, welche Losgrößen gebildet werden, wie die Verkehrsleistung beschrieben wird, welche Qualitätskriterien die Verkehre erfüllen sollen usw.

Wesentliches Instrument zur Planung und konzeptionellen Gestaltung des ÖPNV und zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Aufgabenträger ist der Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan ist kein unverbindlicher Zielplan, sondern ein rechtlich verbindlicher Fachplan, der als politische Vorgabe eine relative Selbstbindung des Aufgabenträgers bewirkt.

Die Verwirklichung des Sicherstellungsauftrags steht unter dem Vorbehalt der beim Aufgabenträger vorhandenen Ressourcen.

Seit dem 07. März 1995 ist in Nordrhein-Westfalen das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) in Kraft. Mit der Gesetzesnovelle, die am 01.01.2003 in Kraft trat, wurde u. a. der Titel in „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geändert. Mit Wirkung vom 27.01.2004 wurde das ÖPNVG NRW nochmals novelliert, wobei insbesondere die angemessene Bedienung der Bevölkerung näher definiert wurde. Die angemessene Verkehrsbedienung gemäß § 2 Abs. 3 Satz 1 ist Bestandteil der Nahverkehrpläne in der jeweiligen Region.

Nach § 9 Abs. 6 des ÖPNVG NRW haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan aufzustellen, der spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben ist. Der Kreis Olpe ist Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), wobei der Kreis dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) die Planung und Organisation im Bus-ÖPNV mit Wirkung zum 01.01.2001 als Servicefunktion übertragen hat.

Im Dezember 1997 hat der Kreistag den ersten Nahverkehrsplan beschlossen, der gemäß Beschluss des Kreistages vom 17.12.2001 zu überprüfen und gemäß den geänderten Rahmendaten fortgeschrieben werden soll. Kriterien der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind hier die klare Abgrenzung der Aufgabenzuscheidung von Besteller und Ersteller, die Neudefinition der ausreichenden Verkehrsbedienung und die unternehmensneutrale Verbesserung der ÖPNV-Information.

1. Umsetzung des Nahverkehrsplanes 1997

1.1 Kurzfristige Maßnahmen

1.1.1 Neuordnung der Netzstruktur

Die Neuordnung der Netzstruktur nach Schnell-, Regional- und Lokalverkehrsachsen ist fast vollständig abgeschlossen. Im Busbereich konnte die Schnellverkehrsachse S 1 (SB 1 neu) eingerichtet werden.

Die Umsetzung der Schnellverkehrsachse S 2 (Olpe - Wegeringhausen - Dieringhausen) war u. a. von Entscheidungen über die Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Olpe - Drolshagen - Bergneustadt - Dieringhausen abhängig. Der Kreistag des Kreises Olpe hat am 01.07.2002 beschlossen, die Reaktivierung der Schienenstrecke nicht weiter zu verfolgen.

Hingegen konnte die Schnellbuslinie S 3 (neu SB 3) umgesetzt werden.

1.1.1.1 Verknüpfungen

Eine durchgängige Steigerung der Verknüpfungsqualität i. S. eines integralen Taktes ist noch nicht erreicht worden. Am weitesten fortgeschritten ist die Verknüpfung von Buslinien, wenn lediglich ein Betreiber betroffen ist. Dennoch ist auch dort das Verhalten, auf Anschlüsse nicht zu warten, nach wie vor zu beobachten. Hier besteht Handlungsbedarf.

1.1.1.2 Einsatz von Bedarfsverkehren

Bedarfsverkehre (Ersatz von Standardlinienfahrzeugen durch Kleinfahrzeuge, meist PKW und Kleinbusse, Durchführung von Fahrten auf Anmeldung) sind in zunehmendem Maße eingerichtet worden. Bedarfsverkehre werden im Busbereich von allen Verkehrsunternehmen betrieben. Ein aus Sicht des Fahrgastes einheitliches Angebot bzw. eine einheitliche Vermarktung besteht nicht. Die für einen Bedarfsverkehr typische Bestellung der Fahrleistung erfolgt unter unterschiedlichen Rufnummern und sonstigen Rahmenbedingungen. Zudem stellt der für die Bedarfsfahrten erforderliche Zuschlag eine weitere Hemmschwelle für die Nutzung dieser Angebotsform dar.

1.1.2 Neuordnung des Liniennetzes

1.1.2.1 Vereinheitlichung der Linienwege

Die Neuordnung der Verkehre nach ihrer Aufgabe in Schnell-, Regional-, Lokal- und Ausbildungslinien einschließlich der Neuordnung des Liniennummerierungssystems im Busbereich ist mit Abschluss der zweiten Phase zum Fahrplanwechsel am 10.06.2001 fast vollständig umgesetzt worden.

Der Abbau von konkurrierenden und nicht konkurrierenden schienenparallelen Verkehren ist fortgesetzt und durch die Neuordnung der Linien 98 und 106 in wesentlichen Teilen abgeschlossen worden.

1.1.2.2 Linienbedienung

Die Verbesserung des Leistungsangebotes nach Tagesarten und Tagesbetriebszeitblöcken konnte bislang nicht umgesetzt werden. Statt dessen waren Leistungsreduzierungen durch die Verkehrsunternehmen zu verzeichnen, die mit geringer Fahrgastnachfrage und damit fehlender Wirtschaftlichkeit begründet wurden. Die im Nahverkehrplan hinterlegte ausreichende Verkehrsbedienung wurde aus diesem Grunde durch die Beschlüsse des Kreistags Olpe vom 16.02.2002 auf der Linie R 92, vom 13.10.2003 auf den Linien R 50, R 61, R 90, L 511 und L 570, 15.12.2003 auf der Linie R 98 und am 20.12.2004 auf den Linien R 60, R 80, R 81, R 94, 106 (SB 3 neu) 367 (SB 9 neu), 368 (R 68 neu), L 512, L 513, L 530, L 531 und A 700 zurückgenommen.

1.1.3 Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur (Investitionsplanung)

1.1.3.1 Haltestellenausstattung

Die Neuordnung der Haltestellenkennzeichnung und die Fahrgastinformation an den Haltestellen ist im Kreis Olpe abgeschlossen.

1.1.3.2 Fahrzeugausrüstung

Im Zeitraum von 1997 bis 2004 sind im Kreis Olpe insgesamt 554 Fahrzeuge entsprechend ihres Leistungsanteils im Kreisgebiet gefördert worden. Diese Fahrzeuge sind mit Einrichtungen zur Absenkung des Wagenbodens, Haltestelleninnenanzeige und Klimaanlage ausgestattet. Weitere Ausstattungsmerkmale, insbesondere Kom-

fortausstattungen wie beschlagfreie Fenster, Leselampen, Sonnenschutz etc. sind auf Einzelfälle beschränkt.

1.1.3.3 ÖPNV-Beschleunigung

Die im Nahverkehrsplan 1997 erkannten ÖPNV-Beschleunigungspotentiale (Abbildung 1) sind bislang nicht für den ÖPNV aktiviert worden. Hier besteht weiterhin Handlungsbedarf.

Abbildung 1: ÖPNV-Beschleunigung – Streckenbezogene Schwachstellenanalyse im Kreis Olpe

ÖPNV-Beschleunigungspotentiale

Standort (Streckenabschnitt / Kreuzung)		Fahrzeitverluste durch			Verlustzeitmessung liegt vor.
		Lichtsignalanlagen	Einfädeln in den Verkehr	hohe MIV-Belastung	
Stadt Attendorn					
1	Ortsdurchfahrt Schwalbenohl	Vorfahrtsregelung (rechts vor links)			●
2	Bahnübergang über L 697 in Attendorn	Bahnübergang			●
Gemeinde Finnentrop					
3	Bahnübergang über L 539 in Finnentrop	Bahnübergang			●
Stadt Lennestadt					
4	Ortsdurchfahrt Maumke	Parkraumbewirtschaftung, Vorfahrtregelung (rechts vor links)			●
Stadt Olpe					
5	Bruchstr. ab Haltestelle Schlachthof bis Kreuzung Bruchstr. / Bahnhofstr.		●	●	●
6	Bahnhofstraße ab Einmündung Biggestraße bis Kreuzung Bruchstraße / Bahnhofstraße	●	●	●	●
7	In der Wüste / Franziskanerstraße ab Ortseingang bis Kreuzung Franziskanerstraße / Bahnhofstraße.		●	●	
Gemeinde Wenden					
8	Ortsdurchfahrt Gerlingen (Koblenzer Str.) ab Einmündung BAB-Auffahrt in die L 512 bis Kreuzung Koblenzer Str./Kreuztaler Str.		●	●	

1.1.4 Neuordnung des Informationssystems

1.1.4.1 Informationsanlagen

An den Hauptverknüpfungspunkte in den Bahnhöfen Finnentrop und Altenhundem sind moderne Informationsanlagen aufgebaut worden. In den Rathäusern des Kreises Olpe sowie im Kreishaus wurden Info-Terminals eingerichtet, an denen ÖPNV-Informationen, touristische und kommunale Informationen abrufbar sind.

1.1.4.2 Info-Hotline, Mobilitätszentrale

In Verbindung mit der Info-Hotline und dem Beschwerdemanagementsystem ist die Einrichtung einer unternehmensneutralen Mobilitätszentrale, ZWS*INFO*LINE, initiiert worden, die alle Fragen um Bahn und Bus im Drei-Länder-Eck von Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz kompetent beantwortet.

1.1.4.3 Elektronische Fahrplan- u. Tarifinformation

Eine elektronische Fahrplanauskunft, abgestimmt auf die Belange im Drei-Länder-Eck von Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz, ist aufgebaut worden. Ein weiterer Baustein ist der Ausweis des für die gewählte Fahrt anfallenden Preises. Die Fertigstellung ist in 2005 vorgesehen.

1.1.4.4 Printmedien (Buch, Orts- u. Aushangfahrpläne)

Das VGWS-Fahrplanbuch enthält eine Zusammenfassung aller Linienfahrpläne des Binnenverkehrs, der grenzüberschreitenden Linien sowie der einbrechenden Fremdlinien. Die Darstellung der Fahrplantabellen ist betriebsindividuell gestaltet. Diese uneinheitliche Darstellung entspricht nicht den Erfordernissen einer modernen ÖPNV-Information. Hier besteht Handlungsbedarf. Der ZWS wird weiterhin auf eine einheitliche Darstellung der Fahrgastinformation hinwirken.

Ein Pilotversuch zur Konzeption von Ortsfahrplänen ist in Zusammenarbeit mit fünf Kommunen im ZWS-Bereich (im Kreis Olpe Lennestadt, Kirchhundem und Wenden) von 2001 – 2003 durchgeführt worden. Das zugrunde gelegte Konzept war für unsere Region nicht zielführend.

Aushangfahrpläne sind aufgrund ihrer betriebsindividuellen, nicht abgestimmten Gestaltung in unterschiedlichen Varianten vorhanden. Auch dies trägt dazu bei, dass die ÖPNV-Information im Kreisgebiet von der Bevölkerung als unzureichend empfunden wurde.

Zudem führt die nicht abgestimmte Gestaltung bei den Aushangfahrplänen zu nicht unerheblichen Kapazitätsproblemen an den dafür vorgesehenen Kästen der neu eingeführten Haltestellenausstattung.

Insgesamt ist festzustellen, dass trotz der Aktivitäten der beiden Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein sowie des ZWS hier Handlungsbedarf besteht, eine fahrgastorientierte, unternehmensneutrale ÖPNV-Information sicherzustellen.

1.1.5 Neuordnung des Tarifsystems

Die Neuordnung des Tarifsystems ist durch Einführung des Gemeinschaftstarifs für Bahn und Bus, der auf einem transparenten Flächenzonentarif basiert, am 28.05.2000 abgeschlossen worden.

Im Zuge dieser Neuordnung wurden auch die tariflichen Übergänge in die benachbarten Verkehrsräume kundenfreundlich geregelt.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Der ÖPNV ist sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene durch eine Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen reguliert, die erheblichen Einfluss auf die Wettbewerbsintensität, die Finanzierung, die verkehrlichen Leistungen und die organisatorische Ausgestaltung des ÖPNV haben.

2.1 EU-Gesetzgebung

Auf europäischer Ebene existiert eine Reihe von Verordnungen, die den Wettbewerb und die Organisationsstruktur des ÖPNV beeinflussen:

Die Verordnung 1191/69 des Rates aus dem Jahr 1969, in der Fassung der Verordnung 1893/91 von 1991, hat im wesentlichen folgende Punkte zum Inhalt: Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind grundsätzlich im Wettbewerb und europaweit auszuschreiben. Dabei soll die Lösung mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewählt werden. Die Verordnung legt allerdings nicht fest, welche Verkehrsleistungen als gemeinwirtschaftlich bzw. als eigenwirtschaftlich einzustufen sind.

Die EU-Kommission hat Ende Juli 2000 einen Verordnungsentwurf vorgelegt, der auf der Verordnung 1191/69 basiert und diese durch Anpassung an die Entwicklung eines europäischen Binnenmarktes weiterentwickelt. Die EU-Kommission plädiert in ihrem Verordnungsentwurf für die Einführung eines „kontrollierten Wettbewerbs“ im öffentlichen Personennahverkehr.

2.1.1 Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 24.07.2003 über Betriebskostenzuschüsse im ÖPNV

Der EuGH hat in seinem Spruch vom 24.07.2003 einen Weg aufgezeigt, wie Verkehrsleistungen im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht durch öffentliche Ausgleichszahlungen zu finanzieren sind und zwar ohne Verpflichtung der Aufgabenträger, die Verkehrsleistungen auszuschreiben oder die Ausgleichszahlungen der Kommunen notifizieren zu müssen. Allerdings hat der EuGH hierfür Voraussetzungen formuliert, die auslegungsbedürftig sind. Neben dieser notwendigen Interpretation des Urteils wird in jedem Einzelfall sorgfältig zu prüfen sein, ob die Voraussetzungen für eine ÖPNV-Finanzierung in Übereinstimmung mit dem Urteil gegeben sind bzw. welche Maßnahmen andernfalls zu ergreifen sind.

Der EuGH hat folgende Voraussetzungen genannt, damit ein Ausgleich keine Beihilfequalität erhält:

- Erstens muss das begünstige Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
- Zweitens sind die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufzustellen, um zu verhindern, dass der Ausgleich einen wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringt, der das Unternehmen, dem er gewährt wird, gegenüber konkurrierenden Unternehmen begünstigt.
- Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erziel-

ten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtung ganz oder teilweise zu decken.

- Viertens ist folgendes zu beachten: Wenn die Auswahl des Unternehmens nicht in Form des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens erfolgt, so ist die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die bei einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen, das auch die Eignung zur Erfüllung der Aufgabe hat, entstehen würden.

Die Entwicklung des europäischen Wettbewerbsrechts kann weiterhin als nicht abgeschlossen betrachtet werden. Die weitere Entwicklung bleibt insoweit abzuwarten.

2.2 Bundesgesetzgebung

Die europarechtlichen Vorgaben haben das nationale Personenbeförderungsrecht unmittelbar beeinflusst.

Im Rahmen der 1993 verabschiedeten Bahnstrukturreform wurde die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr regionalisiert, d. h. vom Bund auf die Länder übertragen. Ziel der Regionalisierung ist, durch die Bündelung von Planung, Organisation und Finanzierung - also von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung - in einer Hand ein den Bedürfnissen der Region entsprechendes ÖPNV-Angebot zu entwerfen.

Die Ausdehnung der Regionalisierung auf den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr führte zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das PBefG ist für den straßengebundenen ÖPNV die wichtigste Rechtsgrundlage in Deutschland.

Neu eingeführt wurden der Begriff „Aufgabenträger des ÖPNV“, das Planungsinstrument des Nahverkehrsplanes und die damit verbundene Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung, die Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistung sowie die Einschränkung des bisherigen Besitzstandsschutzes.

2.3 Landesgesetzgebung NRW

In Ausführung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes hat das Land Nordrhein-Westfalen erstmals in 1995 ein „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV des Landes Nordrhein-Westfalen“ erlassen. Dieses Gesetz wurde mehrfach novelliert und am 01.01.2003 in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) umbenannt. Mit der Novelle, die am 27.01.2004 in Kraft getreten ist, wurde u. a. die angemessene Verkehrsbedienung hinsichtlich der Qualität definiert.

Aus dem ÖPNVG NRW ergibt sich folgendes:

- Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§1 Abs. 1)
- Die Angemessenheit der Verkehrsbedienung ist an den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten Fahrzeugen, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen etc. (§ 2 Abs. 3) auszurichten.
- Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte (§ 3 Abs. 1)

- Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch (§ 3 Abs. 1)
- Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (§ 3 Abs. 2)
- Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband (§ 5 Abs. 1)
- Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. (§ 5 Abs. 3)
- Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Nahverkehrssinteressen konkretisieren. (§ 8 Abs. 1)
- Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt (§ 9 Abs. 1)

3. Verhältnis Aufgabenträger / Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS), in der die im Verkehrsraum Westfalen-Süd nach §§ 42, 43 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) oder § 2 des Allgemeinen Einsenbahngesetzes (AEG) im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene tätigen Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen sind, besteht z. Z. aus vier handelsrechtlich organisierten und damit zur wirtschaftlicher Betriebsführung verpflichteten Unternehmen, die aus dieser Verpflichtung heraus im Wettbewerb stehen. Eine der wesentlichen Kernaufgaben der VGWS ist die Anwendung und Weiterentwicklung des am 28.05.2000 eingeführten Gemeinschaftstarifs für Bus und Bahn in Westfalen-Süd.

Die Zusammenarbeit zwischen der VGWS und dem ZWS ist über einen Kooperationsvertrag geregelt.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Novellierung der EWG-Verordnung 1191/69 und der Konsequenzen aus dem EuGH-Urteil v. 24.07.2003 ist eine Trennung von Besteller- und Erstellerebene unbedingt notwendig, um einen diskrimierungsfreien Wettbewerb und eine einheitliche, unternehmensneutrale Benutzeroberfläche im ÖPNV sicherzustellen. Nach diesem Prinzip „bestellen“ die Aufgabenträger gemeinwirtschaftliche Verkehre mit öffentlichen Mitteln (Beihilfen). Verkehrsunternehmen „erstellen“ die ÖPNV-Verkehrsbedienung als Ausschreibungsgewinner bzw. im Rahmen einer freien Vereinbarung oder Auferlegung.

3.1 Funktionale Gliederung und Aufgabenzuordnung

In Anlehnung an das klassische 3-Ebenen-Modell können die Aufgaben funktional einer Besteller-, Regie- und Erstellerebene zugeordnet werden.

3.1.1 Bestellerebene (Aufgabenträger)

Alle hoheitlichen und sonstigen sich aus der Vergabe von Leistungen ergebenden Aufgaben im Zusammenhang mit dem SPNV/ÖPNV sollten vom Aufgabenträger wahrgenommen werden. Dazu sind zu zählen:

- Die Ausschreibung, Vergabe oder Auferlegung von Nahverkehrsleistungen auf Schiene und Straße
- Das Vertragsmanagement und das Vertragscontrolling
- Die Finanzierung bestellter bzw. auferlegter Verkehrsleistungen bzw. des Zuschussbedarfs
- Die Planung und anteilige Finanzierung der Infrastruktur neben der Bundes-/ Landesförderung
- Die Durchführung der Fahrzeugförderung und sonstiger finanzieller Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV
- Die Fortschreibung und Umsetzung des Integralen Taktfahrplanes (ITF) NRW
- Die Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne.

3.1.2 Regieebene

Ein wesentlicher Baustein für die Gestaltung rechtskonformer Strukturen ist die Schaffung einer unternehmensneutralen Regieebene. Ihre Ausformung berührt die vertikale Struktur des ÖPNV in der Region und schafft die Voraussetzungen für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb.

Zu den Aufgaben der Regieebene gehören:

- Die Koordination der Verkehrsleistungen und Optimierung der Umsteigebeziehungen
- Die Erstellung der Gemeinschaftsfahrpläne
- Der Betrieb des Fahrplan- und Tarifauskunftssystems und des Beschwerdemanagements
- Der Pflege und Fortschreibung der VGWS-Haltestellendatei im Sinne eines einheitlichen, vollständigen und systematisierten Haltestellenverzeichnisses für alle Verkehrsunternehmen
- Die Aufstellung zentraler Marketing- und Vertriebskonzepte
- Die Herausgabe von Fahrgastinformationen aller Art
- Die Aufstellung, Entwicklung und Kalkulation des Gemeinschaftstarifs, der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen
- Durchführung von tariflichen Genehmigungsverfahren
- Die Einnahmeabrechnung und Einnahmeaufteilung
- Die Erstellung des Corporate-Design-Konzeptes für die Fahrplaninformation in Print- und elektronischen Medien und an Haltestellen

- Die Wahrnehmung der Funktionen einer regionalen Koordinierungsstelle des ÖV-Datenverbundes
- Die Durchführung von Verkehrserhebungen.

3.1.3 Erstellerebene (Verkehrsunternehmen)

Sinnvoll ist es, die Tätigkeit der Verkehrsunternehmen gemäß dem Besteller-Ersteller-Prinzip und unter dem Gesichtspunkt von Transparenz im Wettbewerb auf die Produktion der Verkehrsleistungen zu konzentrieren.

Zu den Aufgaben der Erstellerebene gehören:

- Die Produktion der Verkehrsleistungen inklusive der Vor- und Nebenleistungen
- Die Einrichtung und Unterhaltung der Haltestellen einschließlich des Betriebs statischer und dynamischer Fahrgastinformationssysteme
- Die ÖPNV-Steuerung in Verbindung mit rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen
- Vergabe von Linienverkehrsleistungen an beauftragte Unternehmen
- Mitwirkung an der Nahverkehrsplanung
- Weiterleitung von Fahrplan- und Verkaufsdaten an die Regieorganisation.

3.2 Zukünftige Organisation der Besteller- und Regieebene

Sofern die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen vorliegen, kann die Regieorganisation sowohl allgemeine als auch spezielle, vor allem operative Managementaufgaben wahrnehmen.

Der ZWS hat sich in den letzten Jahren durch die Übernahme der Planungskompetenz für Bahn und Bus sowie durch die Übernahme unternehmensübergreifender Funktionen hin zu einer “Verbundorganisation“ entwickelt. Diese Entwicklung ist durch eine Verzahnung zwischen den originären hoheitlichen Aufgaben sowie den speziellen Regieaufgaben auszubauen. Dies bedarf allerdings einer vertraglichen Ausgestaltung mit den VGWS.

4. Ziele des Nahverkehrsplanes

4.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen sind die Belange des Umweltschutzes und Städtebaus, die vorhandenen Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans zu berücksichtigen.

Im einzelnen werden in § 2 die Grundsätze der Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen genannt:

- Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben
- Der Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen
- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung sowie des absehbaren Verkehrsbedarfs soweit wie möglich Vorrang erhalten
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten

- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife sowie durch eine koordinierte Fahrgastinformation soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden
- In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Das Busnetz ist auf ein Grundnetz von Schienenverbindungen auszurichten. Verbindungen zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sind sicherzustellen
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen
- Bei geringer Nachfrage sollen die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Taxibusse und Bürgerbusse genutzt werden
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu beachten
- Den Belangen von Frauen, Kindern und Fahrradfahrern ist in geeigneter Weise Rechnung zu tragen
- Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV zu vergleichbaren Leistungen die Beteiligung an der Ausgestaltung des ÖPNV zu ermöglichen.

4.1.1 Landesentwicklungsplan

Nach dem derzeit gültigen Landesentwicklungsplan (LEP NRW) [1] gehört der Kreis Olpe in seiner siedlungsräumlichen Struktur zu den

Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur. Die zentralörtliche Gliederung weist die Städte Attendorn, Lennestadt und Olpe als Mittelzentren aus. Die Stadt Drolshagen sowie die Gemeinden Finnentrop, Kirchhundem und Wenden sind als Grundzentren eingestuft.

Der Kreis Olpe wird gemäß Landesentwicklungsplan von mehreren Entwicklungsachsen durchzogen. Eine großräumige Achse von europäischer Bedeutung verläuft zwischen dem östlichen Ruhrgebiet über Olpe nach Siegen bzw. Gießen. Eine weitere Achse, die großräumig Oberzentren verbindet, führt von Olpe nach Gummersbach und Köln. Den überwiegenden Teil des Kreisgebietes durchziehen überregionale Achsen. Dabei wird, wiederum von Olpe ausgehend, eine Verbindung in nordwestlicher Richtung nach Meschede und Lippstadt gebildet. Eine weitere überregionale Achse folgt dem Lennetal und führt von Hagen und Werdohl im Norden über Finnentrop und Lennestadt in Richtung Schmallenberg und Winterberg. Ferner besteht eine überregionale Achse, die von Olpe über Kreuztal und Hilchenbach nach Biedenkopf führt.

4.1.2 Gebietsentwicklungsplan

Weitere für den Kreis Olpe bedeutsame Rahmenvorgaben enthält der Gebietsentwicklungsplan [2], Teilabschnitt Oberbereich Siegen. Die darin formulierten Ziele für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Jahr 1989 wie

- System des öffentlichen Personennahverkehrs
  Ziel 74:
  Für die Erschließung des Plangebietes mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Siegen ist der öffentliche Personennahverkehr,

auch als Alternative zum Individualverkehr, sowohl auf der Schiene als auch mit dem Bus leistungsfähig zu gestalten“

- Busverkehr und Verkehrsgemeinschaft
  Ziel 76:
  Der im Plangebiet von der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd betriebene Busverkehr ist darauf auszurichten, günstige Verbindungen zwischen den Siedlungsbereichen und zu den Haltepunkten der Schienenstrecken herzustellen

finden bei der Nahverkehrsplanung Berücksichtigung.

4.1.3 Integrierter Gesamtverkehrsplan

Die integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen verfolgt u. a. folgende Ziele:

- Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger sowie deren Vernetzung und Schnittstellenoptimierung, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt.
- Gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und die Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung im ÖPNV.

4.1.3.1 Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV

Die ÖPNV-Bedarfspläne werden aus der Integrierten Gesamtverkehrsplanung [3] abgeleitet. Auf dieser Grundlage wird auch der aktuelle ÖPNV-Ausbauplan fortgeschrieben. Dieser zur Zeit gültige

Ausbauplan [4] sieht für den Kreis Olpe keine Investitionen des vordringlichen Bedarfs vor.

4.2 Ziele des Kreises Olpe

4.2.1 Grundsätze

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, den täglichen Verkehr möglichst sozial- und umweltverträglich zu gestalten. Hierdurch soll die Mobilität der Bevölkerung zur Erhaltung der Lebensqualität und der Attraktivität der Wirtschaftstandorte im Kreis Olpe sichergestellt werden. Deshalb müssen die Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw weiter verbessert und eine sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsmittel erreicht werden. Dabei ist es besonders wichtig, im gesamten Kreisgebiet ein gutes, möglichst flächendeckendes Angebot durch öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen bzw. zu erhalten, welches die Stadt- und Ortsteile der einzelnen Städte und Gemeinden sowie die Kommunen untereinander und mit dem Umland verknüpft.

Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Raumes und jede beliebige Verbindung besteht, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Um das im Raumordnungsgesetz (ROG) verankerte Ziel, in allen Teilräumen gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen, erreichen zu können, muss das Nahverkehrsangebot dazu beitragen, die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner im Rahmen der Daseinsvorsorge zu befriedigen. Vor diesem Hintergrund ergeben sich im wesentlichen drei Leitziele für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im Kreis Olpe:

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Sicherung der ÖPNV-Mobilität

- Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

4.2.2 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Ziel der Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ist die weitere Veränderung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung des Kreises Olpe zugunsten des ÖPNV. Hiermit verbindet sich gleichzeitig eine Steigerung der Erlöse im ÖPNV. Deutliche Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung lassen sich insbesondere dann erreichen, wenn der ÖPNV in Bereichen mit hoher Siedlungsdichte und auf nachfragestarken Verkehrsrelationen eine attraktive Alternative zur privaten Pkw-Nutzung darstellt. Gleichzeitig können selbst bei erheblichen Qualitätsverbesserungen auf nachfrageschwachen Relationen nur relativ wenige Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Vor diesem Hintergrund sollte das Ziel der Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV auf den Hauptverkehrsachsen gegenüber dem Ziel einer qualitativ verbesserten flächendeckenden ÖPNV-Grundversorgung eine vorrangige Bedeutung erhalten. Allerdings ist es auch Aufgabe des Kreises, in den weniger dicht besiedelten Bereichen ÖPNV-Leistungen vorzuhalten. Der unbestimmte Rechtsbegriff einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ muss für die entsprechenden Bereiche definiert werden. Gleichzeitig sollen aus Kostengründen die Vorteile der differenzierten Bedienung (flexible Betriebsformen) genutzt werden.

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen orientiert sich die zukünftige Gestaltung des ÖPNV-Angebotes an folgenden Vorgaben:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur
  - Konzentration auf ein Grundangebot im ÖPNV mit Ausrichtung auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV),

  - Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung),
  - Verbesserung der Anschlusssituation an zentralen Verknüpfungspunkten,
  - Qualitätsverbesserung / Schaffung von Direktverbindungen auf nachfragestarken Relationen.

- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
  - Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung,
  - Modernisierung des Fahrzeugparks,
  - Nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten.

Der Erhalt und der Ausbau einer bedarfsgerechten ÖPNV-Angebotsstruktur muss durch Maßnahmen der Stadtentwicklung unterstützt werden. Vorrangig wird dabei eine Konzentration der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung auf Schwerpunkte verfolgt, die in wirtschaftlich günstiger Form durch den ÖPNV erschlossen und bedient sind bzw. erschlossen und bedient werden können.

4.2.3 Sicherung der ÖPNV-Mobilität

Gemäss ÖPNVG NRW haben die Aufgabenträger für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Kreisgebiet und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten zu sorgen. Hierzu ist es erforderlich, dass die ausreichende Verkehrsbedienung für den Kreis Olpe definiert und festgelegt wird.

Der private Pkw besitzt in gering besiedelten Gebieten deutliche Systemvorteile. Eine wirtschaftlich akzeptable Auslastung von Bus-

sen und Bahnen ist in dünn besiedelten Gebieten nur schwer zu erreichen. Zudem ist wahrscheinlich, dass eine Verdichtung des ÖPNV-Angebotes hier zu keinen nennenswerten Nachfragesteigerungen führt. Eine Bedienung im herkömmlichen Linienverkehr ist hier außerhalb der Kernzeiten nur für Teilbereiche vertretbar, die von Verbindungen auf den Hauptverkehrsachsen tangiert werden. Zu allen übrigen Zeiten und in nachfrageschwachen Räumen sind die Vorteile der bedarforientierten Betriebsformen zu nutzen.

Als wesentliche Maßnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die nicht-motorisierte Bevölkerung werden angestrebt:

- Integration aller Siedlungsbereiche ab 250 Einwohnern (Empfehlung des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [5] in das ÖPNV-Angebot, sofern unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich und zweckmäßig.
- Einsatz bedarfsorientierter Betriebsformen zur Erschließung von Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage, z. B. periphere Ortslagen
- Einsatz bedarfsorientierter Betriebsformen zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage, insbesondere in den Tagesrandlagen und an Wochenenden.

4.2.4 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV sowie zur Sicherung der Mobilität können nur insoweit verfolgt werden, als sie mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln in Einklang stehen. Wesentliches Ziel ist, die Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV möglichst weitgehend zu erhalten bzw. herzustellen. Vor diesem Hintergrund

sind Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV von besonderer Bedeutung, z. B.

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch Differenzierung des Angebotes nach der Verkehrsaufgabe (Produktbildung)
- Abbau von Verkehrsspitzen durch Staffelung der Schulanfangszeiten
- Nachfrageorientierte Anpassung der Angebote außerhalb der Verkehrsspitzen durch verstärkten Einsatz bedarfsorientierter Betriebsformen
- Abbau von Parallelverkehren und Reduktion von zeitlich parallelen Bedienungsangeboten.

5. Bestandsaufnahme 2003/2004

5.1 Raum- und Siedlungsstruktur

5.1.1 Lage des Kreises, Fläche und Bevölkerung

Der Kreis Olpe liegt im Regierungsbezirk Arnsberg und umfasst eine Fläche von ca. 710 km². Der Kreis gliedert sich in

- 4 Städte

  Attendorn

  Drolshagen

  Lennestadt

  Olpe

- 3 Gemeinden

  Finnentrop

  Kirchhundem

  Wenden.

Im Kreisgebiet sind 142.114 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet (Stand: 30.09.2004 [1],

Das Kreisgebiet grenzt im Westen an den Oberbergischen Kreis, im Nordwesten an den Märkischen Kreis, im Nordosten an den Hochsauerlandkreis und im Süden an den Kreis Siegen-Wittgenstein sowie auf einem kürzeren Grenzabschnitt an den Landkreis Altenkirchen in Rheinland-Pfalz. Oberzentrum des Raumes ist die Kreisstadt Siegen.

5.1.2 Raumkategorisierung

Die Zuordnung des Kreises Olpe zu Raumkategorien, die in Anlehnung an Empfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gebildet wurden, ergibt folgende Unterteilung:

- Mittelzentrum

  zentraler Bereich

  nebenzentraler Bereich

  Kernrandbereich

  solitärer Stadt-/Ortsteil

[1] Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW)

- Grundzentrum

  zentraler Bereich

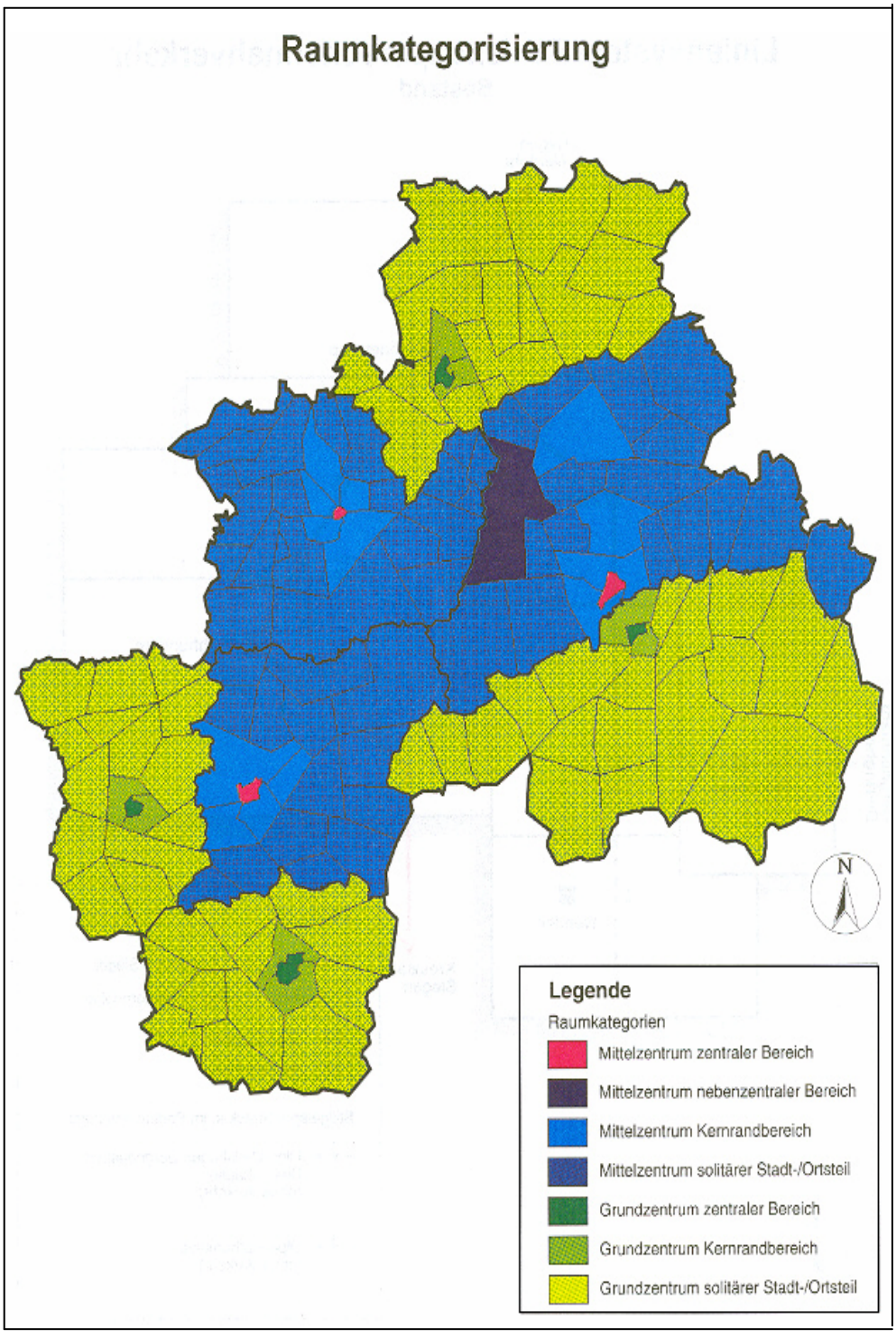
  Kernrandbereich

  solitärer Stadt-/Ortsteil

Die Raumkategorien sind Ausdruck der vorhandenen Raumstruktur und bestimmen mögliche Differenzierungen im Anspruchsniveau an die Angebotsqualität des ÖPNV.

Die Raumkategorisierung des Kreisgebietes ist Abbildung 2 zu entnehmen.

Abbildung 2: Raumkategorisierung des Kreises Olpe [2]



[2] Quelle: Landesentwicklungsplan NW 1995)

5.1.3 Bildungswesen (Schulen, Standorte, Schülerzahlen)

Der Kreis Olpe verfügt zum Schuljahr 2003/2004 über die nachstehend genannte Schulinfrastruktur.

Abbildung: 3 Schulinfrastruktur des Kreises Olpe (Allgemeinbildende Schulen)

A) Allgemeinbildende Schulen			
Schulart	**Schulen**	**Schülerbestand (Schuljahr 2003/2004)**	**Zum Vergleich Schülerbestand (15.10.1997)**
Schulkindergarten	9	112	112
Grundschule	44	6.814	7.442
Hauptschule	9	4.177	3.863
Sonderschule	10	1.359	1.094
Realschule	6	3.350	3.033
Gymnasium	6	4.777	4.553
Insgesamt	**84**	**20.589**	**19.985**

Die Schulen verteilen sich auf folgende Standorte:

- Stadt Attendorn
  15 Schulen, davon 7 Grundschulen, 2 Hauptschulen, 3 Sonderschulen, 1 Realschule, 2 Gymnasien
- Stadt Drolshagen
  4 Schulen, davon 1 Schulindergarten, 3 Grundschulen, 1 Hauptschule
- Gemeinde Finnentrop
  9 Schulen, davon 1 Schulkindergarten, 7 Grundschulen, 1 Hauptschule, 1 Realschule

- Gemeinde Kirchhundem
  8 Schulen, davon 1 Schulkindergarten, 6 Grundschulen, 1 Hauptschule
- Stadt Lennestadt
  18 Schulen, davon 1 Schulindergarten, 10 Grundschulen, 2 Hauptschulen, 1 Sonderschulen, 2 Realschulen, 2 Gymnasien
- Stadt Olpe
  19 Schulen, davon 4 Schulkindergärten, 6 Grundschulen, 1 Hauptschule, 5 Sonderschulen, 1 Realschule, 2 Gymnasien
- Gemeinde Wenden
  9 Schulen, davon 1 Schulkindergarten, 5 Grundschulen, 1 Hauptschule, 1 Sonderschule, 1 Realschule

Abbildung 4: Schulinfrastruktur des Kreises Olpe (Berufliche Schulen)

B) Berufliche Schulen			
Schulart	**Schulen**	**Schülerbestand (Schuljahr 2003/2004)**	**Schülerbestand (Schuljahr 1997/98)**
Berufskolleg	1	3.791	3.207

Schulstandorte sind die Städte Altenhundem, Lennestadt und Olpe.

5.2 ÖPNV Angebotsstruktur

5.2.1 Liniennetz des SPNV/ÖPNV

Neben der DB Regio NRW GmbH, die auf 2 Kursbuchstrecken Schienenpersonennahverkehr betreibt, sind die folgenden vier konzessionierten Verkehrsunternehmen im Kreis Olpe tätig, deren Ver-

kehrsleistungen ausschließlich auf den straßengebundenen ÖPNV entfallen:

- Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd AG (VWS), Siegen,
  39 Linien und 1 Gemeinschaftslinie mit BRS
- Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Siegen,
  20 Linien und 1 Gemeinschaftslinie mit VWS
- Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG), Lüdenscheid,
  1 Linie
- Oberbergische Verkehrs-AG (OVAG), Gummersbach,
  1 Linie

Die insgesamt 62 Linien im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene (ohne Bürgerbusse) werden entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe nach

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Busverkehr (ÖPNV)
- Schnellbusverkehr (SB-Linien)
- Regionalverkehr (R-Linien
- Lokalverkehr (L-Linien)
- Ausbildungsverkehr (A-Linien)

unterschieden.

Die Übersicht der Konzessionierung im ÖPNV des Kreises Olpe enthält Tabelle 5

Abbildung 5: Linien im Kreis Olpe

Linienübersicht Bestand

Linien-Nr.	Linienführung	Konzessionsinhaber	Linienbündel	Konzessionsablauf
Buslinienverkehr				
Ausbildungsverkehrslinien				
A 700	Olpe - Attendorn	BRS	4	30.04.06
Lokallinien				
L 155	Freudenberg - Büschergrund - Hünsborn	VWS	2	09.10.08
L 510	Altenhundem - Jammertal	VWS	5	09.06.09
L 511	Altenhundem - Halberbracht - Elspe - Grevenbrück	VWS	5	31.10.08
L 512	Grevenbrück - Oedingen	BRS	5	22.11.06
L 513	Kirchveischede - Bilstein - Altenhundem	VWS	5	30.09.08
L 514	Meggen - Altenhundem - Milchenbach	BRS	5	09.06.09
L 520	Attendorn - Biekhofen	VWS	4	03.04.10
L 521	Attendorn - Holzweg	VWS	4	03.04.10
L 522	Attendorn - Neu Listernohl - Ebbelinghagen	VWS	4	03.04.10
L 523	Helden - Abzw. Berlinghausen	BRS	4	31.03.10
L 530	Finnentrop - Rathaus - Weringhausen	BRS	5	09.06.09
L 531	Finnentrop - Bamenohl - Fretter	BRS	5	31.08.06
L 532	Finnentrop - Heggen - Hülschotten	BRS	5	31.03.10
L 540	Ortsverkehr Olpe I (Bratzkopf - Hakemicke - Rhode)	VWS	4	30.06.08
L 541	Ortsverkehr Olpe II (Rüblinghausen - Dahl - Saßmicke - Eichhardt)	VWS	4	30.09.05
L 544	Olpe - Stachelau - (Rehringhausen) - Altenkleusheim	VWS	4	30.09.06
L 545	Olpe - Thieringhausen	VWS	4	31.12.05
L 546	Hakemicke Schule - Rhode - Sondern - Neger - Oberveischede	VWS	4	30.09.08
L 548	Olpe Busbahnhof - In der Trift	VWS	4	31.08.07
L 550	Ortsverkehr Wenden	VWS	4	03.04.10
L 551	Heide - Rothemühle (ALT)	VWS	4	31.01.08
L 552	Ortsverkehr Wenden I (Gerlingen - Elben - Schönau - Altenhof)	VWS	4	03.04.10
L 553	Ortsverkehr Wenden II (Ottfingen - Rothemühle - Hünsborn)	VWS	4	03.04.10
L 554	Olpe - Gerlingen - Rothemühle - (Wenden) - Hünsborn	VWS	4	31.08.07
L 560	Olpe - Husten - Drolshagen - Hützemert	VWS	4	31.07.09
L 561	Olpe - (Drolshagen) - Dumicke	VWS	4	31.08.10

L 562	Drolshagen - Hützemert - Bleche - Schreibershof - Dumicke	VWS	4	30.09.06
L 570	Herpel - Hunswinkel - Valbert	VWS	4	31.12.07
Nachtbuslinien				
N 3	Olpe - Rhode - Drolshagen - Sondern - Attendorn - Sondern - Drolshagen - Rhode - Olpe - Gerlingen	VWS		
Regionallinien				
R 36	Altenhundem - Oberhundem - Panorama-Park - Rhein-Weser-Turm	VWS	5	09.06.09
R 42	Freudenberg - Rothemühle - Olpe	VWS	4	30.11.06
R 50	Olpe - Wenden - (Schönau) - Kreuztal - Siegen	VWS	4	31.08.07
R 51	Olpe - Hilmicke - Rothemühle - Hünsborn - Geisweid - Siegen	VWS	4	31.01.08
R 52	Olpe - Drolshagen - Wegeringhausen - Bleche / Herpel - Meinerzhagen	VWS	4	30.09.06
R 53	Siegen/Weidenau - BAB - Saßmicke	VWS	2	31.01.08
R 54	Olpe - Drolshagen - Wegeringhausen - Pernze	VWS	4	27.05.08
R 60	Meinerzhagen - Krummenerl - Neu Listernohl - Attendorn	VWS	4	30.09.06
R 61	Meinerzhagen - (Hardenberg) - Valbert - (Rinkscheid) - Attendorn	VWS	4	31.01.08
R 62	Grevenbrück - Helden - Attendorn	BRS	4	31.03.10
R 68	Grevenbrück - Lennestadt - Eslohe	BRS	5	09.06.09
R 80	Finnentrop - Rönkhausen - Plettenberg	BRS	5	30.04.06
R 81	Finnentrop - Lenhausen - Fretter - Eslohe	BRS	5	31.08.06
R 90	Olpe - Welschen Ennest - Altenhundem	VWS	4	31.05.06
R 91	Altenhundem - Kirchhundem - (Brachthausen) - Silberg	VWS	5	31.05.06
R 92	Altenhundem - Hilchenbach	BRS/ VWS	5	09.06.09
R 93	Altenhundem - Würdinghausen - Heinsberg	VWS	5	31.10.08
R 94	Altenhundem - Grevenbrück - Finnentrop	BRS	5	30.04.06
R 98	Finnentrop - Attendorn	BRS	5	30.04.06
R 98	Finnentrop - Attendorn	VWS	5	31.10.08
098	Olpe - Rhode - Attendorn	VWS	4	31.10.08
Schnellbuslinien				
SB 1	Olpe - Siegen	BRS	4	14.11.08
SB 3	Olpe - Bilstein - Lennestadt - Altenhundem	BRS	4	31.07.09
SB 3	Olpe - Bilstein - Lennestadt-Altenhundem	VWS	4	30.09.08
SB 9	Lennestadt - Altenhundem - Schmallenberg	BRS	5	09.06.09
Einbrechende Linien außerhalb der Linienbündel				
333	Finnentrop - Sundern - Arnsberg	BRS		

345	Schmallenberg - Niederberndorf - Eslohe	BRS		
346	Schmallenberg - Bracht / Niederberndorf - Fredeburg	BRS		
070	Attendorn - Plettenberg	MVG		
301	Gummersbach - Bergneustadt - Drolshagen - Olpe	OVAG		
Schienenverkehr				
RegionalExpressLinien				
RE 16	(Essen - Hagen) - Finnentrop - Siegen	DB		
RegionalBahnLinien				
RB 91	(Hagen - Werdohl - Plettenberg) - Finnentrop - Siegen	DB		
RB 92	Finnentrop - Olpe	DB		

5.2.2 Verknüpfung Bahn / Bus und Bus / Bus

Das Liniennetz des Kreises Olpe ist in Teilnetze gegliedert. In der Erläuterung der im Kreisgebiet liegenden Linienbündeln „Nordwest“ und „Nordost“ sind die Teilnetze detailliert dargestellt. Darüber hinaus sind in den Teilnetzen sonstige, im wesentlichen betrieblich begründete Verknüpfungspunkte markiert (z. B. Wenden-Hünsborn), an denen zwischen den relevanten Buslinien günstige Umsteigebeziehungen einzurichten bzw. zu erhalten sind. In den ergänzenden Übersichten zur Verknüpfungssystematik sind zahlreiche Bahnhöfe mit dem Ziel einer möglichst weitgehenden fahrplantechnischen Verknüpfung zwischen SPNV und Busverkehr angesprochen. Weiterhin sind Verknüpfungen zwischen den relevanten Buslinien des Schnell-, Regional- und Lokalverkehrs in den Zentren der Städte und Gemeinden ausgewiesen.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass nicht grundsätzlich zwischen allen Buslinien (bzw. Bus- und Bahnlinien) Anschlüsse mög-

lich sind. Wenn z. B. in einem Korridor eine abgestimmte Bedienung zweier im Stundentakt verkehrender Linien zum 30-Minuten-Takt vorgesehen ist, können nicht beide Linien einen Anschluss z. B. zur Minute 00 erreichen.

Die Umsteigezeit soll mindestens 3 bis 5 Minuten und maximal 15 Minuten betragen. In den Rahmenfahrplänen sind z. T. Verknüpfungen vorgesehen, die innerhalb von einer oder zwei Minuten durchgeführt werden, da ein wirtschaftlicher Fahrzeugumlauf keine andere Möglichkeit bietet. Hier sind entsprechende betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, z. B. eine Anschlusssicherung per Funk. Sofern sich Abweichungen ergeben, sind diese in den einzelnen Linienbündeln erläutert. Die Zielwerte für Verknüpfungsqualitäten zeigt die nachstehende Abbildung 6.

Abbildung 6: Zielwerte für Verknüpfungsqualitäten

Zielwerte für Verknüpfungsqualitäten

Haltestellenkategorie	Verknüpfungsform	Anforderungen: Umsteigezeit in Minuten min	Umsteigezeit in Minuten max	Umsteigeweg in Meter max.	Anzahl Ebenen max.	Anschlusssicherung in Minuten max.	Orientierungshilfe für Anschlüsse	P+R Einrichtung	K+R-Einrichtung	B+R-Einrichtung
Verknüpfungspunkte mit überregionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie I)	SPNV-SPNV	3	15	250	2	5	ja	ja [1]	ja	Ja
	SPNV-Bus	7	15		2	10				
	Bus-Bus	5	10		1	5				
Verknüpfungspunkte mit überregionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie II)	SPNV-SPNV	3	15	200	2	5	ja	ja [1]	ja	Ja
	SPNV-Bus	5	15		2	10				
	Bus-Bus	3	10		1	5				
Verknüpfungspunkte mit überregionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie III)	SPNV-Bus	5	10	150	2	10	ja	ja [1]	ja	Ja
	Bus-Bus	3	10		1	5				
Sonstige Haltestellen [2] (Kategorien IV+V)	Bus-Bus	3	10	100	1	5	ja			

1) Außer Siegen Hbf und Siegen-Weidenau

2) Haltestellen dieser Kategorie sind als Verknüpfungspunkte vorgesehen, aus betrieblichen Gründen können jedoch Umstiege erforderlich oder P+R- bzw. B+R-Verknüpfungen wünschenswert sein.

Die in Abbildung 6 dargestellten Zielwerte stellen Idealwerte dar. Aus Gründen einer flexiblen Fahrplangestaltung können Abweichungen möglich sein.

An ausgewiesenen Umsteigepunkten sollen Anschlussbeziehungen gesichert werden. Im einzelnen sind folgende Verknüpfungspunkte vorgesehen:

- Verknüpfungspunkte mit überregionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie I)

Abbildung 7: Verknüpfungspunkte mit überregionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie I)

- Finnentrop	SPNV - Bus	Bus - Bus
- Lennestadt-Altenhundem	SPNV - Bus	Bus - Bus

- Verknüpfungspunkte mit regionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie II)

Abbildung 8: Verknüpfungspunkte mit regionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie II)

- Attendorn	SPNV - Bus	Bus - Bus
- Lennestadt-Grevenbrück	SPNV - Bus	Bus - Bus
- Olpe	SPNV - Bus	Bus - Bus

- Verknüpfungspunkte mit lokaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie III)

Abbildung 9: Verknüpfungspunkte mit lokaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie III) Verknüpfungspunkte mit lokaler Verknüpfungs funktion (Kategorie III)

- Drolshagen		Bus - Bus
- Kirchhundem-Welschen Ennest	SPNV - Bus	Bus - Bus
- Lennestadt-Bilstein		Bus - Bus
- Wenden		Bus - Bus
- Wenden-Hünsborn		Bus - Bus
- Wenden-Gerlingen		Bus - Bus

5.2.3 Tarifsystem

Von entscheidender Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV ist auch das Tarifsystem mit möglichst einheitlichen und nutzerfreundlichen Strukturen. Dieses Kriterium ist im Kreis Olpe erfüllt.

Die im Kreis Olpe tätigen Verkehrsunternehmen DB Regio NRW GmbH, Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, VWS Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd AG sind Mitglieder in der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) und wenden als solche den im Mai 2000 eingeführten VGWS-Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn an. Der Gemeinschaftstarif ist als Flächenzonentarif mit vorgelagerter Kurzstrecke aufgebaut.
Angewendet wird der VGWS-Tarif auch auf der Linie 70 der MVG von Plettenberg nach Attendorn.

Für die Kreisgrenzen überfahrende Verkehre bestehen zwischen der VGWS und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) sowie der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL) tarifarische Übergangsregelungen.

Das Fahrausweisangebot des VGWS-Tarifes bietet für Gelegenheitsfahrer Einzelkarten, Mehrfahrtenkarten und Tageskarten für 1 Person und für 5 Personen.

Für ÖPNV-Dauerkunden stehen diverse Zeitkarten-Angebote zur Verfügung. Die Wochen- und Monatskarten werden als „Jedermann-Karten“ angeboten. Auch die 9-Uhr-Karten sind Monatskarten. Im Abonnement sind diese Karten übertragbar.

Abgerundet wird das Fahrkartensortiment im Zeitkartenbereich durch das Job-Ticket. Diese Zeitkarten werden im Großkundenabonnement an Firmen, Behörden, Körperschaften des öffentlichen Rechts etc. ausgegeben. Je nach Mitarbeiterbeteiligung erhält der Besteller einen monatlichen Rabatt auf den Umsatz.

Die genannten Zeitkarten berechtigen im Geltungsbereich montags bis freitags von 19.00 Uhr bis Betriebsschluss, im Schienenverkehr 3:00 Uhr bzw. auf den Nachtbuslinien bis 5:00 Uhr des folgenden Tages zur unentgeltlichen Mitnahme von zusätzlichen Personen, Tieren und Sachen (Beförderungsfälle). An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gilt der Zusatznutzen ganztägig ohne Zeiteinschränkung. Einschließlich des Karteninhabers ist die Zahl der sog. Beförderungsfälle auf 5 begrenzt; anstelle einer Person kann ein Hund und/oder ein Fahrrad mitgenommen werden.

Für Auszubildende und Schüler werden Azubi-Monatskarten und Schulwegkarten angeboten. Mit einer Zusatzwertmarke zur Schulwegkarte bestehen auf der in der Karte eingetragenen Fahrstrecke auch Fahrmöglichkeiten im außerschulischen Bereich.

Fun-Karten werden in den Varianten „Fun-Monatskarte“ und „Fun-Monatskarte-Plus“ für die räumlichen Geltungsbereiche „Stadt-/Ortsnetz“ oder „Binnennetz“ angeboten. Für die Nutzung aller Linien im Binnenbereich incl. der tarifarischen Übergangsbereiche der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd wird die Fun-Karte-Plus als Jahreskarte angeboten.

Für Studierende der Universität Siegen wird ein Semesterticket angeboten.

Die Nutzung der 1. Klasse in den Nahverkehrszügen wird beim Gemeinschaftstarif über Zuschläge geregelt. Hier stehen 4 Fahrausweisarten (für 1 Fahrt, für 1 Kalenderwoche, für 1 Kalendermonat und im Abonnement) mit Differenzierung nach Preisstufen zur Verfügung.

Im Gemeinschaftstarif haben Kinder bis 5 Jahre Freifahrtberechtigung. Kinder von 6 bis 14 Jahren können rabattierte Einzel- und Mehrfahrtenkarten nutzen. Der im Mai 2000 eingeführte Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn in Westfalen-Süd ist als dynamisches System angelegt und unterliegt damit der ständigen Anpassungen an die Entwicklungen im Verkehrsmarkt.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im August 2004 die erste und am 12.06.2005 die zweite Stufe eines landesweit geltenden Tarifs für den öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene eingeführt. Dieser Tarif gilt für Verbundraum überschreitende Fahrten und ermöglicht den Haus-zu-Haus-Verkehr mit einer Fahrkarte. Es ist geplant, die dritte Stufe im Jahr 2006 zu realisieren.

Die Fahrkartenarten und das Preissystem der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd ist in Abbildung 10 dargestellt.

Abbildung 10: Fahrkartenarten und Preistabelle der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (Stand 12/2004)

Fahrpreistabelle

Preisstufe → Fahrausweise ↓	**K 1+2**	**K 3**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5 [1])**
Einzelkarte							
Erwachsene	1,35	1,95	1,95	2,90	3,80	5,20	7,20
Kind	1,05	1,55	1,55	2,30	3,05	4,15	5,80
Mehrfahrtenkarte							
Erwachsene	4,50	6,80	6,80	9,00	11,90	17,00	23,00
Kind	3,60	5,20	5,20	7,70	10,30	13,90	19,40
Tageskarte							
Mini (1 Person)			4,80	5,90	7,50	10,50	12,10
Maxi (5 Personen)			9,60	11,50	15,40	20,60	24,40
SchönesWochenendeTicket							30,00
SchönerTagTicket NRW							
für 5 Personen							27,00
Singet							21,00
SchöneFahrtTicket NRW							
Erwachsene							12,00
Kind							6,00
Gäste-Ticket							
Gäste-Ticket X (3 Tage)							9,30
Gäste-Ticket XL (10 Tage)							19,10
Wochenkarte	11,30	16,80	16,80	21,60	27,80	34,50	42,40
Monatskarte	32,50	46,00	46,00	63,00	74,40	84,00	116,50
9-Uhr-Karte	22,60	33,40	33,40	40,60	52,50	60,70	78,70
Abo	27,10	38,30	38,30	52,50	62,30	70,00	97,10
9-Uhr-Abo	18,80	27,80	27,80	33,80	43,80	50,60	65,60
Jahreskarte 9-Uhr							399,50
Fun-Monatskarte							25,00[2])
Fun-Monatskarte-Plus			12,30[2])				15,70[2])
(festes Kalenderjahr)			8,00[1])				97,10[2])
(gleitendes Kalenderjahr)							115,60[2])
Aufpreis 1. Klasse							
für 1 Fahrt	0,80	0,80	0,80	1,40	1,40	2,70	2,70
für 1 Kalenderwoche	6,00	6,00	6,00	11,00	11,00	17,00	17,00
für 1 Kalendermonat	19,00	19,00	19,00	31,00	31,00	45,00	45,00
im Abonnement	17,00	17,00	17,00	28,00	28,00	41,00	41,00
Zuschlag zum ALT-Verkehr je Fahrt 2,00 Euro							
Ausbildungsverkehr	1 und 2	3 und 4	3 und 4	5 und 6	7 und 8	9 bis 17	18 u. mehr
- Monatskarte Azubi	26,40	36,50	36,50	49,30	58,00	65,00	89,40
- Schulwegkarte	24,40	34,50	34,50	47,30	56,00	63,00	87,40
- Zusatzwertmarke zur Schulwegkarte	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

[1]) einschl. Binnennetz, [2]) im Stadt-/Ortsnetz, [3]) im Binnennetz einschl. Tarifkragen

5.2.4 Vertriebssystem

Unter dem Begriff „Vertriebssystem“ wird neben dem Fahrausweisverkauf auch die Fahrgastinformation sowie die Vermarktung des gesamten ÖPNV-Angebotes verstanden. Aufgrund des bevorstehenden intensiveren Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen wird das Verkehrsgewerbe in den nächsten Jahren gezwungen sein, hohe Investitionen in Programme zur Betriebskostensenkung zu tätigen. Gleichwohl erfordert das Vertriebssystem mit allen seinen Komponenten weitere Anstrengungen. In der Verkehrsregion Westfalen-Süd und damit auch im Kreis Olpe sollte ein aus Sicht des Fahrgastes einheitliches, modernes und leicht zugängliches Vertriebssystem für alle Fahrkartenangebote nach dem Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn in Westfalen-Süd aufgebaut werden. Dies ist deshalb geboten, weil

- für die in Nordrhein-Westfalen laufenden und beispielhaft erwähnten Programme für die landesweite Fahrplan- und Tarifauskunft sowie das elektronische Fahrgeldmanagement ein nicht unerhebliches Maß an regionaler und landesweite Koordination und Vernetzung unerlässlich ist
- die Entwicklung der letzten Jahre durch die Schießung von Fahrkartenverkaufsstellen geprägt war und ist. Der Wegfall dieser, meist im Nahbereich des Fahrgastes gelegenen Einrichtungen bedeutet stets auch den Verlust von Informations- und Beratungsleistungen.

5.2.5 Bedarfsorientierte Angebote

Bedarfsorientierte Angebote kommen dort zum Einsatz, wo der Linienbetrieb mit konventionellen Großfahrzeugen aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich oder wirtschaftlich sinnvoll ist. Um dennoch eine ausreichende Verkehrsbedienung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gewährleisten, können als Ersatz oder in Ergänzung von Linienverkehren alternative Bedienungsformen angeboten werden. Hierbei wird die Einbindung des lokalen Taxi- und Mietwagengewerbes empfohlen.

Produkte alternativer Bedienungsformen sind:

- Taxi-Bus (TB)
- Anruf-Linien-Taxi (ALT) - künftig Umstellung auf TB -
- Anruf-Linien-Bus (ALB)
- Linien-Taxi (LT)
- Bürger Bus

Die Definition der jeweiligen Produkte ist in Abbildung 13 dargestellt.

5.2.6 ÖPNV-Information

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des Nahverkehrsplanes 1997 war die Verbesserung der Fahrgastinformation, die kurzfristig umgesetzt werden sollte. Hintergrund ist, dass sich die Darstellung der ÖPNV-Angebote nicht auf unterschiedliche, betriebsindividuelle Formen beschränken kann. Der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen müssen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV auch bewusst und über individuelle, bedarfsgerechte Information leicht zugänglich gemacht werden.

Der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd hat im Auftrag des Kreises Olpe aus seiner Funktion heraus diverse Aktivitäten entfaltet. Die unternehmensneutrale ZWS*INFO*LINE, die Nahverkehrsauskunft für das Drei-Länder-Eck, gibt Auskünfte zu allen Fragen rund um den ÖPNV und ist gleichzeitig die Anlaufstelle für Beschwerden des Fahrgastes. Des weiteren bietet das Internet-Portal „www.zws-online.de“ Informationen rund um den öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene.

Ein weiterer wichtiger Baustein der ÖPNV-Information ist das von der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd herausgegebene Fahrplanbuch. Es enthält eine Zusammenfassung aller Linienfahrpläne des Binnenverkehrs, der grenzüberschreitenden Linien sowie der einbrechenden Fremdlinien. Die Darstellung der Fahrplantabellen ist betriebsindividuell gestaltet und erschwert hierdurch dem ungeübten Nutzer nach wie vor die schnelle Informationsaufnahme. Hier besteht weiter akuter Handlungsbedarf.

Aushangfahrpläne sind aufgrund ihrer betriebsindividuellen, nicht abgestimmten Gestaltung in unterschiedlichen Varianten vorhanden. Dies erschwert ebenfalls die Informationsaufnahme und führt bei den Aushangfahrplänen teilweise zu nicht unerheblichen Kapazitätsproblemen an den dafür vorgesehenen Kästen der neu eingeführten Haltestellenausstattung.

Die Haltestelleninformation ist an allen Haltestellen durch eine grafische Tarifinformation ergänzt worden. Darüber hinaus wurden Haltestellen der Kategorie I mit Haltestellenfunktions- bzw. Umgebungsplänen ausgestattet.

6. Ausreichende Verkehrsbedienung

Die Nachfrage nach öffentlichen Nahverkehrsleistungen ist in erster Linie von der siedlungsstrukturellen Ausprägung eines Raumes abhängig. Verkehrsaufkommen und Verkehrsbeziehungen im ÖPNV ergeben sich überwiegend aus der Größe und Funktion der einzelnen Siedlungsflächen sowie aus ihrer räumlichen Verteilung.

Als Bezugsbasis zur Festlegung von Standards zur ÖPNV-Bedienungsqualität in einem Verkehrsraum bietet sich deshalb eine Unterteilung der Verkehrsregion nach raumstrukturellen Gesichtspunkten an. Diese bildet die Grundlage für die Definition der Qualitätsmerkmale für die Verkehrsbedienung innerhalb und zwischen den Raumeinheiten.

6.1 Wissenschaftliche Qualitätsstandards

Der Konzeption des Nahverkehrsplanes 1997 lagen Zielvorstellungen für die Bemessung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zugrunde - Attraktivitätsstandard (Q 1), Mindeststandard (Q 2) - zugrunde, die aus Richtlinien verschiedener Institutionen, wie z. B. Empfehlungen zum Bedienungsstandard des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) abgeleitet worden sind. In der Praxis hat sich jedoch innerhalb der letzten Jahre gezeigt, dass unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Qualitätsstandards in dieser Ausprägung nicht realisierbar sind.

6.1.1 Räumliche Erschließungsqualität

Das Kriterium für die räumliche Erschließungsqualität ist der jeweils einer Haltestelle zugeordnete Einzugsbereich. Die Haltestellen des ÖPNV spielen daher im Gesamtsystem eine wichtige Rolle. Sie stellen den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System her und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Haltestellen sind das Zentrum des jeweiligen Einzugsbereichs. Dieser Einzugsbereich ist vereinfacht als Kreis um die Haltestelle zu verstehen. Der Kreisradius gibt die Entfernung an, bis zu der die Haltestelle fußläufig erreichbar erscheint.

Bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel entsteht ein Zeitbedarf, der sich aus folgenden Elementen zusammensetzt:

- Zugangszeit
  Fußweg (ggf. Radweg) von der Quelle zur Einstiegshaltestelle sowie Wartezeit an der Einstiegshaltestelle
- Fahrtzeit
- ggf. Umsteigezeit
- Abgangszeit
  Fußweg (ggf. Radweg) von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel.

Die in Abbildung 11 dargestellten Zielvorstellungen zur Erschließungsqualität sind aus einer Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aus dem Jahre 2001 abgeleitet worden.

Abbildung 11: Empfehlungen für die Einzugsbereiche von Haltestellein in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Lage der Haltestelle [Luftlinie] [3]

Zielwerte für die Raumerschließung

Raumkategorie		Fußwegentfernungen zur Haltestelle (m) SPNV [m]	Fußwegentfernungen zur Haltestelle (m) ÖPNV (Bus) [m]
Oberzentrum	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	<1.000	600
Mittelzentrum	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
	Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	<1.000	600
Unterzentrum (Grundzentrum)	Zentraler Bereich	600	400
	Übriges Gebiet	<1.000	600
Gemeinde		<1.000	600

Angegeben sind die vom VDV empfohlenen Grenzwerte für Fußwegentfernungen zur Haltestelle, die sich aufgrund der raumordnerischen Funktion der jeweiligen Bereiche sowie nach Verkehrsmitteln unterscheiden.

Es wird angestrebt, alle Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern gemäß den ausgewiesenen Erschließungskennwerten zu bedienen, sofern dies verkehrlich und wirtschaftlich vertretbar ist.

6.1.2 Verbindungsqualität

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem. Hierzu gehören insbe-

[3] Quelle: VDV-Schriftenreihe 6/2001 "Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV"

sondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen.

Die Verbindungsqualität wird hierbei durch die Kriterien Bedienungshäufigkeit, Umsteigevorgänge und Luftliniengeschwindigkeit beschrieben.

Für die Bedienungssystematik muss neben der Differenzierung nach der raumordnerischen Funktion von Teilräumen auch nach

- Tagesverkehr (Haupt- und Normalverkehrszeit, HVZ/NVZ)
- Früh-/Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit SVZ)

unterschieden werden. In jedem Fall sollte von einem merkbaren Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden. Die empirisch definierten Zielwerte zur Bedienungshäufigkeit von Verbindungen sind in Tabelle 12 dargestellt.

Abbildung 12: Zielwerte für die Raumverbindung durch öffentliche Verkehrs mittel

Zielwerte für die Raumverbindung

Verbindungskategorie			Fahrzeugfolge-zeit (min.)	Umsteigevorgänge	Luftlinien-geschwindigkeit (Km/h)
Regionale Verbindung	Tagesverkehr	GZ–GZ	60	1	20
		GZ–MZ	60	1	20
		GZ–OZ	60	1	20
		MZ–MZ	60	1	20
		MZ–OZ	30	1	20
	Abendverkehr	GZ–GZ	120	1	20
		GZ–MZ	120	1	20
		GZ–OZ	60	1	20
		MZ–MZ	120	1	20
		MZ–OZ	60	1	20
Lokale Verbindung	Tagesverkehr, OZ	NB/KB/ZB	15	1	10
		OT-ZB	30	1	10
	Abendverkehr, Oz	NB/KB/ZB	30	1	10
		OT-ZB	60	1	10
	Tagesverkehr, OZ	NB/KB/ZB	30	1	15
		OT-ZB	60	1	15
	Abendverkehr, Oz	NB/KB/ZB	60	1	15
		OT-ZB	60	1	15
	Tagesverkehr, OZ	NB/KB/ZB	60	1	15
		OT-ZB	120	1	15
	Abendverkehr, Oz	NB/KB/ZB	120	1	15
		OT-ZB	120	1	15

OZ = Oberzentrum
ZB = Zentraler Bereich
MZ = Mittelzentrum
NB = Nebenzentraler Bereich
GZ = Grundzentrum
KB = Kernrandbereich
OT= solitärer Stadt-/Ortsteil

Tagesverkehr: 6 – 19 Uhr, Abendverkehr: 19 – 24 Uhr sowie an Wochenenden

Für die Umstiegshäufigkeit gilt ebenso wie für Reisezeiten die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Gleichwohl wird auch hier nicht verkannt, dass Mindestmaße aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen nicht immer erreichbar sind. Dies gilt vor allen Dingen für Fälle, in denen Schienenverbindungen vorhanden sind und gestärkt werden sollen. Als Maßgröße der Umstiegshäufigkeit empfiehlt sich ein Bezug auf die überwiegende Anzahl Umsteigevorgänge, die für eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ak-

zeptiert wird. Damit ist im Einzelfall nicht ausgeschlossen, dass auch geringfügig bessere oder schlechtere Zustände für die gleiche Verbindung akzeptiert werden können. Im Interesse der Merkbarkeit sind solche Abweichungen jedoch nicht wünschenswert.

Die Zielwerte zur Umstiegshäufigkeit, differenziert nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume, sind in Abbildung 12 dargestellt.

Die Reisezeiten auf Verbindungen sollten zwar so gering wie möglich sein, sie sind jedoch nicht immer auf Mindestmaße abzusenken. Da Reisezeiten stark durch die Entfernung von Start- und Zielpunkt einer Reise bestimmt sind, wird sinnvollerweise die Relation aus Weg und Zeit - ausgedrückt durch die Geschwindigkeit - betrachtet. Um gleichzeitig Hinweise auf die Direktheit der Verbindungen zu erhalten, empfiehlt sich der Bezug auf die Luftliniengeschwindigkeit. Ursache für eine geringe Luftliniengeschwindigkeit können demnach geringe Reisegeschwindigkeiten ebenso sein wie große Umwege. Von den Flächen, die durch ein öffentliches Verkehrsmittel zu erschließen sind, soll das zugeordnete Unterzentrum (Grundzentrum) in 40 Minuten, das Mittelzentrum in 60 Minuten und das Oberzentrum in 90 Minuten erreichbar sein.

Ziel ist es, die Umsteigehäufigkeiten und die Umsteigewartezeiten auf allen Quelle-Ziel-Beziehungen zu minimieren. Direktverbindungen ohne Umsteigen sollten vor allem auf Relationen zwischen Unter- und Mittelzentren sowie zwischen Mittel- und Oberzentren angeboten werden. Dem Kriterium Umsteigewartezeit kommt eine große Bedeutung bei der Bewertung der Anschlüsse zu. Zu lange Umsteigezeiten machen die ÖPNV-Verbindung unattraktiv, bei zu kurzen Wartezeiten müssen die Fahrgäste befürchten, dass sie ihren An-

schluss verpassen. Eine Zeitspanne von 5 bis 15 Minuten soll nicht überschritten werden.

6.1.3 Angebotsqualität

Bei der Konzeption von Nahverkehrssystemen ist jeweils der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung zu tragen. Eine funktionsgerechte und gleichzeitig attraktive Lösung für die Gestaltung des Nahverkehrs ist unter dieser Voraussetzung nur durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abgestützt und miteinander verknüpft. Die in Abbildung 13 dargestellten Komponenten fügen sich hierbei zu einem Gesamtsystem der ÖPNV-Betriebsformen im Kreis Olpe zusammen.

Abbildung 13: ÖPNV Betriebsformen

ÖPNV-Betriebsformen	
RegionalBahn (RB)	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region und hält an allen Haltepunkten. Sie bildet das Grundangebot des regionalen Schienenpersonennahverkehrs.
RegionalExpress (RE)	Dient der schnellen Verbindung von Regionen und Städten entlang der Hauptverkehrsachsen im Schienenpersonennahverkehr. Er verbindet ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander und hält an ausgewählten Haltepunkten.
Lokalbus	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre) und sichert die Anbindung an den regional Bus- und Schienenverkehr.
Citybus (C)	Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes und sichert die Anbindung an den sonstigen lokalen sowie regionalen Bus- und Schienenverkehr
Regionalbus (R)	Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore. Er übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Stadtbussysteme auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum und verkehren im Takt.
Schnellbus (SB)	Dient der schnellen Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region entland der Hauptverkehrsachsen. Er wird auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung als Ergänzung vorhandener Regionalbuslinien im Taktverkehr eingesetzt.
Nachtbus (N)	Dient insbesondere dem Freizeitverkehr und der Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende.
TaxiBus (TB)	Ersetzt den Regional-/Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit sehr geringer Nachfrage. Bedarfsorientierter Linienverkehr mit Bussen, Kleinbussen oder Taxen erfolgt nach einem festgelegten Fahrplan und rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.
Anruf-Linien-Bus (ALB)	Dient der Flächenerschließung auf Streckenabschnitten mit geringer, unregelmäßiger Nachfrage nach einem festgelegten Fahrplan und rechtzeitiger telefonischer Anmeldung.
Linien-Taxi (LT)	Ersetzt zu den im Fahrplan ausgewiesenen Zeiten einen Linienbus in verkehrsschwachen Zeiten oder auf Strecken mit geringer Nachfrage.
Bürgerbus (BüB)	Dient der Erschließung von Stadt-/Gemeindeteilen mit geringer Verkehrsnachfrage und verkehrt nach festem Fahrplan. Linienverkehr mit Kleinbussen und ehrenamtlichen Fahrern.

Bei der Gestaltung des Liniennetzes ist zu beachten, dass die Schnellbusse sowie Regionalbusse wegen ihrer überwiegend raumverbindenden Funktion möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg

und beschleunigt geführt werden. Lokalbusse wie City- oder Ortsbusse mit überwiegend kleinräumig-erschließender Funktion, Taxi-Busse und Bürgerbusse sichern die flächendeckende Raumerschließung.

Der Einsatz von TaxiBussen (TB) und Bürgerbussen ist wegen ihrer geringen Beförderungskapazität begrenzt. Erfahrungen zeigen, dass der Einsatzbereich dieser Betriebsformen auf Teilräume mit 100 bis max. 500 Einwohnern (bei Anruf-Linienfahrten 800 bis 1.000 Einwohner) sowie auf Zeiten mit entsprechend schwacher Verkehrsnachfrage beschränkt ist.

Das Zusammenspiel der Betriebsformen in einem Gesamtsystem muss die Verhältnisse zu Haupt- und Normalverkehrszeiten einerseits sowie zu Schwachverkehrszeiten andererseits berücksichtigen.

Der Fahrplan ist möglichst übersichtlich und damit merkbar zu gestalten. Sofern es die Bedienungshäufigkeit zulässt, ist eine Vertaktung des Angebotes unbedingt anzustreben. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsnachfrage sowie aus Gründen der Orientierungskraft, der Merkbarkeit und der Einpassung in den regionalen Schienenverkehr bietet sich ein 15- / 30- / 60-Minuten-Takt als Grundmuster der Bedienung an. In Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage bleiben entsprechende Verdichtungen oder Ausdünnungen der Bedienungshäufigkeit zulässig, sofern das Taktgrundmuster beibehalten wird. Im Schulverkehr sind Taktabweichungen möglich, wenn dadurch wenig effiziente Doppelbedienungen vermieden werden können.

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sollen die jeweils gültigen Standards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beachtet werden.

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten. Damit sollen fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Betriebsformen des ÖPNV eingerichtet und die Voraussetzung für die Einführung einer nach Verkehrsaufgaben differenzierenden Produktpalette geschaffen werden.

6.1.4 Beförderungsqualität

Die Beförderungsqualität wird im wesentlichen definiert durch

- Haltestellenausstattung
- Fahrzeugausrüstung
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- Tarifsystem
- Fahrgastinformation.

6.1.4.1 Haltestellenstandards

Die Haltestelle dient dem Kunden als Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr. Die Haltestelle beeinflusst durch ihre Lage, Zugänglichkeit und Erscheinungsbild ganz erheblich die Entscheidung des Kunden, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Die Haltestellenausstattung muss daher in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar und wirksam sein und darüber hinaus einen optimalen Service bieten. In ihrer Gestaltung und in ihrem Design soll sie ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des ÖPNV sein und so gegenüber der Bevölkerung ein

positives Image erwirken.

Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, technisch und wirtschaftlich Machbaren und Vertretbaren bleiben. In dem hier gewählten Baukastenprinzip werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. Die Haltestellenkategorien (I bis V) unterscheiden

- Kategorie I
  Verknüpfungspunkte mit überregionaler Verknüpfungsfunktion, Verknüpfungen im SPNV sowie SPNV - Bus)
  Beispiel: Finnentrop, Bahnhof
- Kategorie II
  Verknüpfungspunkte mit regionaler Verknüpfungsfunktion (Verknüpfungen im SPNV sowie SPNV - Bus, P+R-Verknüpfung)
  Beispiel: Lennestadt-Grevenbrück, Bahnhof
- Kategorie III
  Verknüpfungspunkte mit lokaler Verknüpfungsfunktion (SPNV - Bus, Bus - Bus, P+R-Verknüpfung) und Haltestellen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen
  Beispiel: Drolshagen, Markt
- Kategorie IV
  Haltestellen mit durchschnittlichem Fahrgastaufkommen
  Beispiel: Attendorn-Biekhofen, Mitte
- Kategorie V
  Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen
  Beispiel: Lennestadt-Gleierbrück.

Bei der Zuordnung zu den Kategorien sind die Funktion (Einstieg, Ausstieg, Umstieg) und die Belastung der Haltestellen (Benutzerzahlen, Bus- bzw. Zugfolgen) sowie die örtlichen baulichen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

Die Ausstattung der Haltestellen im Kreis Olpe ist in Abbildung 14 dargestellt.

Abbildung 14: Elemente der Haltestellenausstattung

Haltestellenausstattung

Ausstattung	Kategorie				
	I	II	III	IV	V
Haltestellenkennzeichnung					
Haltestellenzeichen (Name)	■	■	■	■	■
Zeichen 224 StVO (H-Zeichen)	■	■	■	■	■
Linienkennzeichnung / Richtungsangabe	■	■	■	■	■
Tarifstandort (Tarifzone)	■	■	■	■	■
Tarifkooperationskennzeichnung	■	■	■	■	■
Unternehmenskennzeichnung	■	■	■	■	■
Geographische Information					
Stadtplan	■	■	■	□	
Umgebungsplan	■	■	■	□	
Liniennetzplan	■	■	■	□	
Wegweisung zur Haltestelle	□	□	□	□	□
Fahrgastinformation					
Aushangfahrplan	■	■	■	■	■
Tarifinformation	■	■	■	■	■
Bussteigbezeichnung	■	■			
Wegweisung innerhalb der Haltestelle	■	■	□		
Uhr	■	■	□	□	
Lautsprecher	■	□	□	□	□
Dynamische Abfahrtsinformation	■	□	□		
Fahrausweiserwerb und Kundenbetreuung					
Kundenzentrum	□	□			
Verkaufsstelle	■	■	□	□	
Fahrausweisautomat	■	□	□	□	
EDV-gestützte Infosäule	□	□			
Aufenthaltsflächen					
Wetterschutz	■	■	■	■	□
Beheizter Warteraum	■	□	□		
Sitzgelegenheit	■	■	■	■	□
Beleuchtung	■	■	■	■	□
Abfallbehälter	■	■	■	■	■
Toiletten	■	■	□		
Gepäckschließfächer	■	□	□		

■ angestrebte Grundausstattung (kurzfristig zu vervollständigen),
□ zweckmäßige Ergänzung, sofern wirtschaftlich vertretbar.

6.1.4.2 Fahrzeugstandards

Die Leitvorstellungen zur Fahrzeugausrüstung orientieren sich an der Verkehrsaufgabe der eingesetzten Fahrzeuge. Die Standards werden demnach differenziert nach Bussen im

- Schnellverkehr
- Regionalverkehr
- Lokal-/Ausbildungsverkehr.

Ziel der Differenzierung ist die Anpassung des ÖPNV-Angebotes an die Anforderungen des Verkehrsmarktes durch die Einführung unterschiedlicher Produkte mit eindeutigen, leicht merkbaren Profil. Durch ein eindeutiges Produktprofil mit markanten Merkmalen wird das jeweilige ÖPNV-Angebot und die diesem Angebot hinterlegte Verkehrsaufgabe für den Kunden transparent und merkbar.

Darüber hinaus sollen die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge Anforderungen an ein zeitgemäßes und gepflegtes Erscheinungsbild genügen. So leistet eine hohe Fahrzeugqualität einen entscheidenden Beitrag für die Beförderungsqualität im ÖPNV.

Im Kriterienkatalog für die Beschaffung von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW sind wesentliche und grundsätzliche Anforderungskriterien aufgeführt. Dabei wird auf den Ein- und Ausstieg (Niederflurbauweise), auf die Fahrgastinformation im und am Fahrzeug, auf den Aufenthaltskomfort im Fahrzeug, auf technische Einrichtungen und Umweltverträglichkeiten sowie auf das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge eingegangen. Im Übrigen gelten die allgemeinen Qualitätsstandards für Fahrzeuge im Linienverkehr, insbesondere die Empfehlungen des Verbandes

Deutscher Verkehrsunternehmen. Die angestrebte Fahrzeugausrüstung ist in Abbildung 15 dargestellt.

Abbildung 15: Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen

Fahrzeugausrüstung			
Ausrüstung	**Schnellverkehr**	**Busse im Regional verkehr**	**Stadt-/Orts-verkehr**
Einstieg			
Niederflur	■	■	■
Kneeling [1])	■	■	■
Inneneinrichtung			
Abstellmöglichkeiten	■	■	■
Gepäckablage	■	■	■
Fahrgastinformation			
Zielanzeige / Linienkennung	■	■	■
Haltestellenanzeige /-ansage	■	■	■
Fahrausweiserwerb			
Fahrausweisautomat, - drucker o. ä.	■	■	■
Fahrzeugausstattung			
Standardausstattung [2])	■	■	■
Komfortausstattung [3])			
Klimaanlage	■	■	■

■ angestrebte Grundausstattung
□ zweckmäßige Ergänzung
1) Kneeling: Einrichtung zur Absenkung des Wagenbodens
2) Ausstattungsbeispiele: Ausstiegs-Wunschtasten, Haltestellenansage und -anzeige, Abfallbehälter, Haltegriffe
3) Ausstattungsbeispiele: Beschlagfreie Fenster, Blendschutz, Leselampen, Sonnenschutz, gepolsterte Sitze

6.2 Linienbündelung (Sicherungskonzeption)

Um den sich ändernden Rahmenbedingungen des ÖPNV-Marktes wirksam begegnen zu können, haben der Kreis Olpe (Beschluss vom 17.12.2001) und der Kreis Siegen-Wittgenstein (Beschluss vom 7.12.2001) festgelegt, mit gutachterlicher Unterstützung ein Linienbündelungskonzept für das Verkehrsgebiet der beiden Kreise zu entwickeln.

Unter dem Begriff der Linienbündelung wird die Möglichkeit verstanden, eine Genehmigung für mehrere Linien gebündelt zu erteilen. Damit sollen verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre ermöglichen, die einen Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken erlauben.

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist

- die Vermeidung des Herausbrechens wirtschaftlich ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen ÖPNV-Teilnetzes („Rosinenpickerei“)
- die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes („ausreichende Verkehrsbedienung“
- die Hinwirkung auf eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, womit gemeint ist, dass die Kosten der Verkehre möglichst durch die Erträge gedeckt sind und öffentlichen Haushalte nicht belastet werden.

Die bisher geübte Praxis der linienbezogenen Genehmigung von Verkehrsleistungen mit Straßenbahnen, Obussen und mit Kraftfahr-

zeugen wird sich absehbar in den nächsten Jahren stärker zur Genehmigung sowie Ausschreibung bzw. Auferlegung von Teilnetzen (sogenannte Linienbündel) entwickeln. Damit wird die Festlegung von Linienbündeln wesentlich an Bedeutung gewinnen, um die oft genannten „Rosinenpickerei“ bei der Neukonzessionierung bzw. Verlängerung von Genehmigungen zu vermeiden.

Von „Rosinenpickerei“ wird gesprochen, wenn ein bisher nicht am örtlichen Markt agierendes Verkehrsunternehmen zur Verlängerung anstehende Einzelkonzessionen lediglich für lukrative Linien beantragt und damit aus dem Gesamtnetz herausbricht. Im Fall von bestehenden Verkehrsunternehmen kann der umgekehrte Fall eintreten, dass zur Verlängerung anstehende Einzelkonzessionen für wirtschaftlich schwache Linien nicht wieder beantragt werden und sich auch kein anderes Unternehmen bewirbt. In beiden Fällen geht dies zu Lasten der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Netzes der betroffenen Region, da ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen guten und schlechten Linien im Bereich des Verkehrsunternehmens nicht mehr oder nicht mehr ausreichend gewährleistet ist.

Das Ziel einer Gewährleistung wirtschaftlicher Lösungen für den Aufgabenträger, sowie das Interesse der Verkehrsunternehmen machen die Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln sinnvoll. Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Konzessionen für einzelne Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG erteilt, wobei ein Linienbündel sowohl gemeinwirtschaftliche als auch eigenwirtschaftliche Linien umfassen kann.

Materielle Voraussetzung für die gebündelte Genehmigung von Linien ist nach den Zielsetzung von § 8 Abs. 3 PBefG

- die Integration der Verkehrsbedienung insbesondere in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht sowie durch Verkehrskooperationen, die einen einheitlichen Marktauftritt ermöglichen
- die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung
- das öffentliche Verkehrsinteresse für die erforderliche Bedienung.

Die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung hat zum Ziel, dass die Kosten der Verkehre möglichst durch Erträge gedeckt und die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden. Diesem Ziel wird dann Rechnung getragen, wenn der Zuschnitt des Netzes, die räumliche und verkehrliche Verbindung der Linien und ihre Lage zu zentralen Einrichtungen wie Betriebshöfen etc. eine betriebliche Optimierung erlauben. Ferner wird eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung im Sinne einer Minimierung der Belastung öffentlicher Haushalte dadurch erreicht, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden. Das Kriterium der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung verlangt, dass die Linien, die in das Bündel eingestellt werden sollen, einen gewissen räumlichen Bezug aufweisen und sich ein betrieblich wirtschaftlicher Zusammenhang herstellen lässt, also insofern „verbundene Verkehrsleistungen“ darstellen.

Bei der planerischen Festlegung der Linienbündel sind nicht nur die raumstrukturellen Randbedingungen, sondern auch das Zusammenspiel in der Angebotsplanung zwischen Linien mit eher regionalem oder eher lokalem Charakter sowie Aspekte der wirtschaftlichen Betriebsdurchführung zu berücksichtigen. In einem räumlichen Korridor sollen beispielsweise lokale Linien im Schülerverkehr, die in der Regel wegen der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG durch eine hohe Wirtschaftlichkeit gekennzeichnet sind, mit regionalen Linien, die wegen ihrer Verkehrsfunktion der Mobilitätsvorsorge meist nicht

kostendeckend zu betreiben sind, als ein gemeinsames Linienbündel festgelegt werden. Für Verkehre, die sich durch bestimmte Angebotsmerkmale und einen einheitlichen Marktauftritt deutlich vom übrigen ÖPNV-Angebot abgrenzen, bietet sich dagegen die Zusammenfassung in eigenständigen, ggf. räumlich übergreifenden Linienbündeln an.

6.2.1 Methodisches Vorgehen

6.2.1.1 Kriterien und Bewertungen

- Bei der planerischen Ermittlung der Linienbündel ist der Gutachter von folgenden Kriterien und Bewertungen ausgegangen:
- Verkehrsintegration (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife)
- Verkehrsverflechtung (komplexe Nachfragebeziehungen im Teilnetz)
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung)
- Betriebliche Optimierungspotentiale.

Ein weiteres wichtiges Kriterium für die spezielle Festlegung von Linienbündeln ist die Förderung eines fairen und effizienten Wettbewerbs in der Region. So dürfen sich zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit im Hinblick auf den zukünftigen Wettbewerb Linienbündel nicht gezielt an den Strukturen der vorhandenen Verkehrsunternehmen orientieren.

Eine Übersicht aller wesentlichen Kriterien, die zur Bildung von

Linienbündeln herangezogen werden können, enthält die nachfolgende Abbildung 16.

Abbildung 16: Kriterien für die Bildung von Linienbündeln

Raumstrukturelle Kriterien:

- Mittelbereiche
- Schulstandorte und Schuleinzugsbereiche
- Grenzen der Gebietskörperschaften
- Historisch gewachsene Orientierung der Bevölkerung

Verkehrliche Kriterien:

- Mobilitätsstrukturen und -verflechtungen,
- ÖPNV-Nachfragestrukturen
- Verkehrliche Funktionen der Linien (Netzhierarchien) und Aufgabenteilung (Haupt- und Zubringerlinien)

Unternehmensstrukturelle Kriterien:

- Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsstrukturen im Hinblick auf diskriminierungsfreien Marktzugang,
- Berufszugang, Vermeidung von Monopolen, Mittelstandsförderung

Ökonomische Kriterien:

- Eigenwirtschaftlichkeit bzw. Gemeinwirtschaftlichkeit,
- Optimale Ausschöpfung der 45-a-PBefG-Mittel,
- Betriebsplanerische Aspekte (Umlaufplanung, Betriebshofzuordnung)

Marketingspezifische Kriterien:

- Vermarktungsaspekte (integrierte Kommunikation eines Linienbündels als nachfragewirksames Teilnetz),
- Tarifpolitische Aspekte

Zur Bildung der Linienbündel sind die einzelnen Kriterien in verschiedenen Regionen unterschiedlich zu gewichten.

Im Kreis Olpe besitzen folgende Kriterien eine eher höhere Bedeutung:

- Einzugsbereiche zentrale Orte und Schuleinzugsbereiche
- Naturräumliche Grenzen (Bündelung der Verkehrsströme in Tallagen)
- Verkehrsfunktionen der Linien (Produkthierarchie)
- Optimale Ausschöpfung der § 45-a-PBefG-Mittel
- Betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung)
- Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen gegenüber gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen.

6.2.2 Teilnetzbildung

Das auf dieser Grundlage entwickelte Linienbündelungskonzept wurde als Sicherungskonzept von den beiden Kreistagen (Kreis Olpe am 16.12.2002 und Kreis Siegen-Wittgenstein am 07.12.2002) beschlossen und von der Bezirksregierung Arnsberg akzeptiert. Danach wurden das sich über beide Kreise erstreckende ÖPNV-Netz in fünf Teilnetze gegliedert, davon zwei im Kreis Olpe. Die Sicherungskonzeption ist im Detail in der Anlage 1 dargestellt.

Eine Strukturierung dieser Bündel enthält die Abbildung 17

Abbildung 17: Linienbündel im Kreis Olpe

Linienbündel im Kreis Olpe		
Linienbündel Name / räumliche Ausdehnung	**Wichtigste Haltestelle (Auswahl)**	**Zugeordnete Linien***
Bündel 4 (Nordwest)* Stadt Attendorn*, Stadt Drolshagen, Stadt Olpe, Gemeinde Wenden	Olpe, Busbahnhof	SB 1, 106 (alt) / SB 3 (neu), R 42, R 50, R 51, R 52, R 60, R 61, R 62, R 90, L 520, L 521, L 522, L 523, L 540, L 541, L 544, L 545, L 546, L 548, L 550, L 551, L 552, L 553, L 554, L 560, L 561, L 562. L 570; A 700 (neu), 098 (neu)
Bündel 5 (Nordost) Gemeinde Finnentrop, Stadt Lennestadt, Gemeinde Kirchhundem	Altenhundem, Bahnhof, Finnentrop, Bahnhof	R 36, R 80, R 81, R 92, R 93, 98 (alt) / R 98 neu), R 91, R 94, L 510, L 511, L 512, L 513, L 514, L 530, L 531, L 532,

* Im Rahmen der Gesamtbusnetzoptimierung wurden die Stadt Attendorn und einzelne Linien neu zugeordnet

6.2.3 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten

Die Zusammenfassung von Linien innerhalb eines Bündels setzt die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten der einzelnen Linien voraus. Während die Laufzeit von Einzelgenehmungen meist einheitlich acht Jahre beträgt, sind die Zeitpunkte für Beginn und Ende der Linienlaufzeiten in einem potenziellen Bündel häufig von Linie zu Linie unterschiedlich. Es gilt daher, die Laufzeiten der in einem Bündel zusammengefassten Linien auf ein gemeinsames Enddatum zu harmonisieren. Erst von diesem Zeitpunkt an kann das Linienbündel endgültig genehmigungsrechtlich wirksam werden.

Bei der Genehmigung des Weiterbetriebs vorzeitig auslaufender Linienkonzessionen sind die jeweils festgelegten Stichtage (Harmonisierungszeitpunkt) zu beachten. Bei der zwischenzeitlichen Beantragung neuer Liniengenehmigungen sind deren Laufzeiten ebenfalls an

den Harmonisierungszeitpunkt anzupassen. Stichtag für die Harmonisierung des Linienbündels „Nordwest“ ist der 03.04.2010, des Linienbündels „Nordost“ der 31.03.2010. Im Falle des Auslaufens einer Linienkonzession vor Eintritt der Harmonisierungszeitpunktes kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Konzessionsinhaber auf den Weiterbetrieb verzichtet. Hieraus kann sich für den Aufgabenträger Entscheidungsbedarf ergeben, die Linie weiterhin aufrechtzuerhalten und evtl. zu finanzieren.

6.3 Busliniennetzoptimierung

Der Kreistag des Kreises Olpe hat am 16.12.2002 beschlossen, auf der Grundlage des Sicherungskonzeptes eine Optimierung der Linienbündel nach wirtschaftlichen, verkehrlichen und betrieblichen Gesichtspunkten vorzunehmen und falls erforderlich, das Linienbündelungskonzept an die Netzoptimierung anzupassen. Die auf diese Weise optimierten Linienbündel sind die ausreichende Verkehrsbedienung für den jeweiligen Bereich.

Im Zuge der Erstellung des Rahmenkonzeptes sind, abweichend von der im Linienbündelungskonzept getroffenen räumlichen Zuordnung die Zuschnitte der Linienbündel „Nordwest“ und “Nordost” geändert worden. Die Busverkehre im Bereich Attendorn wurden vom Linienbündel „Nordwest“ in das Teilnetz „Nordost“ aufgenommen, da insbesondere im Korridor Finnentrop - Attendorn zahlreiche Verbindungen aufgrund der starken Schülerverflechtungen bestehen, die aufgrund ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Verflechtung einem Linienbündel zugeordnet werden sollen.

Grundlage für die Gesamtbusnetzoptimierung im Kreis Olpe ist das im Jahr 2003 festgelegte und von der Bezirksregierung Arnsberg anerkannte Linienbündelungskonzept, das von insgesamt 2 Linienbündel ausgeht.

- Nordwest (umfasst die Städte Drolshagen, Olpe und die Gemeinde Wenden)
- Nordost (umfasst die Städte Attendorn, Lennestadt und die Gemeinden Finnentrop und Kirchhundem)

Ziel der Gesamtnetzoptimierung ist es, die Eigenwirtschaftlichkeit im Busverkehr nachhaltig zu sichern bzw. wiederherzustellen und eine einheitliche, unternehmensneutrale Benutzeroberfläche für die Fahrgäste herzustellen. Dies soll zum einen durch eine wirtschaftlich optimierte Betriebsdurchführung erreicht werden, zum anderen durch eine Verbesserung der Einnahmesituation durch Modernisierung und Anpassung des Verkehrsangebotes an den sich verändernden Verkehrsmarkt, insbesondere in den Marksegmenten des Einkaufs, Versorgungs- und Freizeitverkehrs.

6.3.1 Linienbündel „Nordwest“

Siehe Anlage 2

6.3.2 Linienbündel „Nordost“

Siehe Anlage 3

7. Verkehrsprognose 2008

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Olpe soll sich an den Verkehrsbeziehungen und -strömen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Veränderungen der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der künftigen Verkehrsentwicklung ausrichten.

Im Auftrag des ZWS ist im Jahr 2005 eine Strukturdatenprognose [6] erarbeitet worden. Für den Kreis Olpe lassen sich folgende Entwicklungen ableiten:

Die Bevölkerungsentwicklung des Kreises Olpe wird voraussichtlich bis zum Jahre 2015 einen positiven Trend einnehmen und auf insgesamt ca. 144.600 Einwohner ansteigen. Die prozentuale Bevölkerungszunahme beträgt 1,7 %.

Bei der Entwicklung der Altersstruktur der Kreisbevölkerung spiegelt sich der allgemeine Trend der “Überalterung” wieder. Ab dem Jahre 2005 ist eine rückläufige Entwicklung des Anteils der jüngeren Altersgruppen unter 16 Jahre bis 45 Jahre anzunehmen. Gegenüber dem zu erwartenden Rückgang der jungen Bevölkerung des Kreises Olpe bis zum Jahr 2015 wird der Anteil der älteren Bevölkerung (> 45 Jahre) an der Gesamtbevölkerung weiter ansteigen. Insbesondere die Zahl der bis 65-jährigen wird sich prozentual deutlich erhöhen.

Für den Kreis Olpe wird bis zum Jahr 2015 mit einer geringen Steigerung der Beschäftigtenzahlen von ca. 2 % gerechnet.

Die Zahl der zu befördernden Schülerinnen und Schüler ist bis zum Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2002 insgesamt rückläufig. Hier wird mit einer Abnahme von ca. 11 % gerechnet. Durch notwendige Umstrukturierungen der Schulstandorte ist zukünftig jedoch von einer Zunahme der erforderlichen Schulverkehrsrelationen auszugehen. Dies bedeutet, dass - bei sinkenden Fahrgastzahlen im Schulverkehr und somit zurückgehenden Einnahmen - künftig eher mit einem Zuwachs an Kapazitäten und Verkehrsleistungen zu rechnen ist.

Der Motorisierungsgrad fällt mit 549 Pkw pro 1.000 Einwohner (im Jahre 2002) im Kreis Olpe im Vergleich zum Landesdurchschnitt überdurchschnittlich hoch aus. Diese Entwicklung wird sich in der Prognose für das Jahr 2015 weiter fortsetzen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Pkw-Dichte im Kreis Olpe bis zum Jahre 2015 auf etwa 591 Pkw pro 1.000 Einwohner erhöhen wird. Dies entspricht einer Steigerungsrate von ca. 8 %.

Diese Daten sollen Tendenzen aufzeigen. Nach den Vorausberechnungen der Bevölkerung nach Altersjahren wird die Bevölkerung insgesamt ansteigen, jedoch insbesondere im schulpflichtigen Alter rückläufig sein. Diese Entwicklung lässt erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen sowie deren Finanzierung erwarten.

8. Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

8.1 Kurzfristige Maßnahmen

8.1.1 Ausbau der ÖPNV-Information

8.1.1.1 Fahrzeuge

Insbesondere für ortsunkundige und für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste besteht das Bedürfnis zeitnah über die nächste Haltestelle informiert zu werden. Aus diesem Grunde sollen die im Kreisgebiet eingesetzten Busse sukzessive, sofern technisch und wirtschaftlich vertretbar sowohl mit einer optischen als auch mit einer akustischen Haltestellenanzeige bzw. -ansage ausgerüstet werden.

8.1.1.2 Fahrplanauskunft *INFO*LINE

Die ZWS*INFO*LINE mit einer zentralen Rufnummer hat sich im Drei-Länder-Eck von Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz bewährt. Die ZWS*INFO*LINE soll in Verbindung mit der elektronischen Fahrplanauskunft und einem Beschwerdemanagement zu einer Mobilitätszentrale ausgebaut werden.

8.1.1.3 Fahrplanmedien

Die in der Bestandsanalyse festgestellten Mängel beim Fahrplanbuch und den Haltestellenfahrplänen sollen im Sinne einer fahrgastorientierten, einheitlichen und unternehmensneutralen Lösung beseitigt werden. Grundlage hierfür ist eine zentrale Datenbank, in der die

individuellen Datenformate nach einvernehmlich festgelegten Standards konvertiert und für alle nachfolgenden Informationszwecke bereitgehalten werden.

8.1.2 Ausbau der bedarforientierten Verkehre

Im Rahmen der Umsetzung der optimierten Linienbündel sollen die bedarfsorientierten Verkehre ausgebaut werden. Die Verkehre sind gekennzeichnet durch ein einfaches Handling für den Fahrgast, als auch für den Verkehrsanbieter. Hierzu muss in einem ersten Schritt eine zentrale Rufnummer und für den Bestellvorgang ein einheitliche Abrechnungssoftware erstellt werden.

8.1.3 Ausbau der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern

Die Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern an den Hauptverknüpfungspunkte der Kategorien I und II ist kurzfristig mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen und umzusetzen.

8.2 Mittelfristige Maßnahmen (ca. 2010)

8.2.1 Umsetzung der optimierten Linienbündelung

Das optimierte Linienbündelungskonzept soll, orientiert an den harmonisierten Laufzeiten der Konzessionen, auf eigenwirtschaftlicher Grundlage mittelfristig umgesetzt werden.

8.2.2 Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

8.2.2.1 Dynamische Haltestellenanzeigen

Im Kreis Olpe existieren in Attendorn (Kategorie II), Finnentrop (Kategorie I), Lennestadt-Altenhundem (Kategorie I), Lennestadt-Grevenbrück (Kategorie II) und Olpe (Kategorie II) zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB). Für die ZOB in Finnentrop und Lennestadt-Altenhundem bestehen Umbaupläne. Im Zuge dieser Maßnahmen sind für diese beiden ZOB's auch dynamische Haltestellenanzeigen zu realisieren.

8.2.2.2 Haltestellenausstattung

Der im Kreis Olpe vorhandene gute Ausstattungszustand ist zu erhalten und erforderlichenfalls zu aktualisieren.

8.2.2.3 Busbeschleunigungsmaßnahmen

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV werden weiterhin für sinnvoll erachtet. Die Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen zur Beseitigung von Schwachstellen im ÖPNV-Bereich erfolgt unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Finanzierung in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden, den Straßenbaulastträgern und den Verkehrsunternehmen und steht darüber hinaus unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Beschlussfassung der zuständigen politischen Gremien.

9. Finanzierungsplanung

Der Kreis Olpe räumt eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen einen Vorrang gegenüber gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ein. Das bedeutet, dass sich das Leistungsangebot des ÖPNV primär durch Fahrgelderlöse und sonstige Erlöse zu finanzieren hat. Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur werden derzeit im Rahmen der GVFG-Förderung durchgeführt, wobei die Komplementärfinanzierung durch den Kreis Olpe und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden erfolgt.

Neben den Investitionszuschüssen nach GVFG und sonstigen Landeszuweisungen stehen dem Kreis Olpe als Aufgabenträger nach § 14 ÖPNVG NRW eine jährliche Pauschale von z. Z. 150.000 EUR (Stand Mai 2005) zur allgemeinen Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV sowie nach § 13 ÖPNVG NRW Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge zur Verfügung. Letztere sind insbesondere zur Fahrzeugbeschaffung und zur Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen im ÖPNV eingesetzt werden.

9.1 Betriebliches Leistungsangebot

Die Neuordnung von Netzstruktur und Nahverkehrslinien, einschließlich der Linienbedienung bestimmt den Rahmen für das kurz- und mittelfristig geplante betriebliche Leistungsangebot öffentlicher Verkehrsmittel im Kreis Olpe. Mit der Umsetzung der Linienbündelung und der darauf aufbauenden Busnetzoptimierung soll gleichzeitig die

Eigenwirtschaftlichkeit des ÖPNV gesichert werden. Das bedeutet, dass sich das Leistungsangebot des ÖPNV primär durch Fahrgelderlöse, gesetzliche Ausgleichsleistungen und sonstige Einnahmen zu finanzieren hat.

Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage des Kreises Olpe besteht die Notwendigkeit, den ÖPNV auf eigenwirtschaftlicher Basis zu erhalten und die ÖPNV-bedingten Ausgaben innerhalb der nächsten 5 Jahre auf heutigem Niveau zu begrenzen.

In naher Zukunft können Verbesserungen im ÖPNV vom Kreis Olpe nur dann durchgeführt werden, wenn sie für die öffentliche Hand kostenneutral sind. Den kreisangehörigen Städten und Gemeinden bleibt selbstverständlich vorbehalten, das lokale ÖPNV-Angebot und die lokale Infrastruktur eigenverantwortlich zu verbessern.

9.2 Verkehrsinfrastruktur

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur betreffen die

- Ergänzung der Haltestellenausstattung
- Fahrzeugausrüstung
- ÖPNV-Beschleunigung

Im Rahmen der Finanzierung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gefördert. Die Höhe der Förderung durch das GVFG umfasst in Abhängigkeit vom jeweiligen Förderungstatbestand ca. 80 % der zuwendungsfähigen Kosten. Der verbleibende Teil ist im Rahmen der Komplementärfinanzierung durch den Baulastträger zu finanzieren.

Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung bleiben Teil der Daseinsvorsorge der Städte und Gemeinden, sofern es sich nicht um verkehrlich notwendige und gesetzlich vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale handelt (z. B. Haltestellenschild oder Aushangfahrplan als Pflichtaufgabe der Verkehrsunternehmen). Im Konsens mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sind im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplanes 1997 ein detailliertes Programm zur Verbesserung der Haltestellenausstattung aufgebaut und Finanzierungsfragen geklärt worden. Die Umsetzung ist vollständig erfolgt.

Die Mehrzahl der Ausstattungsmerkmale der ÖPNV-Haltestellen ist zudem zuwendungsfähig nach dem GVFG. Darüber hinaus bestehen im Rahmen der „Offensive für Sicherheit und Qualität im ÖPNV“ des Landes NW [7] weitere Förderungsmöglichkeiten.

Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung erfolgt im Rahmen der Erst- und Ersatzbeschaffungen. Zu diesem Bereich zählen auch die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation durch Haltestellenanzeigen bzw. Haltestellenansagen in den Fahrzeugen. Gemäß des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) wird die Fahrzeugbeschaffung durch den Aufgabenträger unterstützt. Hierzu erhielt der Kreis Olpe im Jahr 2004 eine Zuwendung aufgrund von Verkehrsleistungen, dessen Bemessungsgrundlage das Basisjahr 2002 ist, nach § 13 ÖPNVG NRW in Höhe von ca. 594.786,40 EURO. Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung ist somit für den Kreis Olpe kostenneutral.

Bei der durch das Land NRW gewährten Zuwendung handelt es sich um zweckgebundene Mittel, welche insbesondere zur Förderung der Fahrzeugbeschaffung durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten bestimmt sind. Darüber hinaus können die Mittel auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV verwendet werden. Die Entscheidung über die Mittelverwendung für die Fahrzeugförderung erfolgt jährlich durch den Kreistag des Kreises Olpe.

10. Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

ALB	Anruf-Linien-Bus
ALF	Anruf-Linienfahrt
ALT	Anruf-Linien-Taxi
AST	Anruf-Sammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BRS	Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH
DB AG	Deutsche Bahn AG
DPT	Deutschen Eisenbahn-Personen-Gepäck und Expressguttarif
EW	Einwohner
FVO	Freistellungsverordnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
IR	InterRegio
K+R	Kiss-and-Ride
KBS	Kursbuchstrecke
L	Lokal- /Ausbildungsverkehrslinien
LDS	Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NW
LEP	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
LT	Linien-Taxi
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH, Lüdenscheid
MVEL	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW	Nordrhein-Westfalen (vgl. auch NW)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
NW	Nordrhein-Westfalen (vgl. auch NRW)
OE	Kreis Olpe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
OVAG	Oberbergische Verkehrs-AG, Gum-

	mersbach
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
R	Regionalverkehrslinie
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim/Ts.
ROG	Raumordnungsgesetz
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH, Köln
SB	Schnellverkehrslinie
SI	Kreis Siegen-Wittgenstein
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TB	TaxiBus
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln
VGWS	Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd, Siegen
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe, Münster
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Köln
VU	Verkehrsunternehmen
VWS	Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd AG, Siegen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZWS	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd, Siegen

11. Literaturverzeichnis

[1]	Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NW Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 1995
[2]	Der Regierungspräsident Arnsberg (heute Bezirksregierung Arnsberg) Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirks Arnsberg - Teilabschnitt Oberbereich Siegen < (Kreis Siegen-Wittgenstein und Kreis Olpe) Arnsberg, 1989
[3]	Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr NW: (heute Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 1998
[4]	Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr NRW: (heute Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) ÖPNV-Ausbauplan des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 1998
[5]	Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen (VDV Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV VDV-Schriftenreihe, Ausgabe 6/2001
[6]	Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd “Verkehrsprognose für den Kreis Olpe“ Planungsgruppe Nord, Kassel 2005
[7]	Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr NW (heute Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) “Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Verbesserung der Sicherheit und des Services im öffentlichen Personennahverkehr (Offensive für Sicherheit und Qualität im ÖPNV) Düsseldorf, 1997

12. Abbildungsverzeichnis

1	ÖPNV-Beschleunigung
2	Raumkategorisierung des Kreises Olpe
3	Schulinfrastruktur des Kreises Olpe (Allgemeinbildende Schulen)
4	Schulinfrastruktur des Kreises Olpe (Berufsbildende Schulen)
5	Linien im Kreis Olpe
6	Zielwerte für Verknüpfungsqualitäten
7	Verknüpfungspunkte mit überregionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie I)
8	Verknüpfungspunkte mit regionaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie II)
9	Verknüpfungspunkte mit lokaler Verknüpfungsfunktion (Kategorie III)
10	Fahrpreistabelle
11	Empfehlungen für die Einzugsbereiche von Haltestellen in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Lage der Haltestelle (Luftlinie)
12	Zielwerte für die Raumverbindung durch öffentliche Verkehrsmittel
13	ÖPNV-Betriebsformen
14	Elemente der Haltestellenausstattung
15	Ausrüstungsstandards von Fahrzeugen
16	Kriterien für die Bildung von Linienbündeln
17	Linienbündel im Kreis Olpe

13. Anlagenverzeichnis

1	Linienbündelungskonzept
2	Konzept Linienbündel „Nordwest“
3	Konzept Linienbündel „Nordost“

Anlage 1

Linienbündelungskonzept

Anlage 2

Linienbündel „Nordost“

Anlage 3

Linienbündel „Nordwest“