

Kreis Olpe

Nahverkehrsplan 2025+



Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)
Koblenzer Straße 73
57072 Siegen
www.zws-online.de

Impressum



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Str. 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Rolf Alexander
Jule Engelmann
Gregor Korte (Projektleitung)
Christian Kuhnert
Johannes Lensch
Amina Moschner
Björn Oelmann
Gernot Steinberg
Patrick Voss
Felix Weiß



ioki GmbH
Digital Public Transport
An der Welle 3
60322 Frankfurt am Main

www.ioki.com

Severin Diepolder
Philipp Hanßen (Projektleitung)
Tanja Zahnwetzler
Michael Wurm

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Nahverkehrsplans werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Die Nahverkehrspläne der Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe sind auf Grund starker gesamtgesellschaftlicher Verflechtungen insbesondere auch innerhalb ÖPNV-spezifischer Themen gemeinsam erarbeitet worden. Die Endberichte liegen in separaten Bänden vor, um abweichende Detailfragen in den Gremien eindeutig zuordnen zu können.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	7
1 Vorwort	8
2 Rechtlicher Rahmen	10
2.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	10
2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	10
2.3 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)	11
2.4 Verordnung über Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)	12
2.5 Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)	12
3 Ausgangslage	14
3.1 Lage in Nordrhein-Westfalen	14
3.2 Struktur und verkehrliche Anbindung	15
3.3 Bevölkerungsstruktur	17
3.4 Pendlerverflechtungen	19
3.5 Bildungseinrichtungen	21
3.6 Weitere ÖPNV-relevante Ziele	22
4 Mängel- und Potenzialanalyse Status Quo	25
4.1 Mobilitätssimulation	26
4.2 Erschließungsqualität	28
4.3 Bedienungsqualität	33
4.4 Reisezeiten	34
4.5 Verbindungsqualität	38
5 Anforderungsprofil	40
5.1 Grundlegende Netzgestaltung	41
5.2 Erschließungsqualität	41
5.3 Bedienungsqualität	42
5.3.1 Bedienungszeit	42
5.3.2 Bedienungshäufigkeit	44
5.3.3 Platzangebot	45
5.3.4 Störungen im Betriebsablauf	46
5.3.5 Produkte des ÖPNV	47
5.3.6 Pünktlichkeit	48
5.3.7 Linienbedarfsverkehr	48
5.4 Verbindungsqualität	49

5.4.1	Reisezeiten	49
5.4.2	Beförderungsgeschwindigkeit/Beschleunigung	50
5.4.3	Direktheit und Anschlüsse	51
5.4.4	Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln	53
5.5	Ausrüstungsqualität	54
5.5.1	Haltestellen und deren Ausstattung	54
5.5.2	Fahrzeuge	60
5.6	Servicequalität	64
5.6.1	Fahrtenorganisation	64
5.6.2	Instandhaltung der Fahrzeuge	64
5.6.3	Sicherheit	65
5.6.4	Sauberkeit	65
5.6.5	Personal	66
5.6.6	Tarif und Vertrieb	66
5.6.7	Information und Kommunikation	68
5.7	Qualitätsmanagement	70
6	ÖPNV-Entwicklungskonzept	71
6.1	Netzstruktur	71
6.2	Schienenverkehr (nachrichtlich)	74
6.3	Schnellbus	75
6.4	Regionalbus	77
6.5	CityBus	80
6.6	Flexible Bedienungsformen	81
6.6.1	Vereinsgestützter Verkehr (Bürgerbusse)	90
6.7	Barrierefreiheit	90
7	Wirkungsanalyse und -bewertung	91
7.1	Prognose der Betriebsleistung	91
7.2	Kostenschätzung und Finanzierung	92
7.2.1	Finanzierung	93
7.3	Wirkungsanalyse	94
8	Umsetzung	99
9	Schulverkehr	101
9.1	Allgemein	101
9.2	Schulen und Fahrtberechtigungen	104
9.3	Linienbündel Nordwest und Nordost	105
10	Evaluation	110
11	Quellenverzeichnis	111

12	Anhang	112
12.1	Linienbündel	112
12.2	Liniensteckbriefe	113
12.3	Linienbelastung	140
12.4	Veränderung bestehender Linien über alle Linienbündel im Kreis Olpe	141
12.5	Weitere Linien (nachrichtlich)	142

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungs- und Planungsgebiet.....	14
Abbildung 2: Verkehrliche Anbindung des Planungsgebietes	16
Abbildung 3: Bevölkerungsdichte	18
Abbildung 4: Pendlerverflechtungen.....	20
Abbildung 5: Schulstandorte.....	21
Abbildung 6: Raumstrukturanalyse	23
Abbildung 7: Kriterien bei der Mängel- und Potenzialanalyse.....	25
Abbildung 8: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation	27
Abbildung 9: Aufkommensschwerpunkte beginnender Wege in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein	27
Abbildung 10: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet auf Basis der Mobilitätssimulation	28
Abbildung 11: Wegezwecke im Tagesverlauf im Planungsgebiet auf Basis der Mobilitätssimulation	28
Abbildung 12: Zusammensetzung der Erschließungsqualität	29
Abbildung 13: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien	30
Abbildung 14: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien.....	30
Abbildung 15: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung	31
Abbildung 16: Erschließungsqualität im Kreis Olpe nach nutzerzentriertem Ansatz.....	32
Abbildung 17: Anteile der Kategorien der Erschließungsqualität im Kreis Olpe.....	32
Abbildung 18: Vergleich der Abfahrten im Kreis Olpe mit der Verkehrsnachfrage	34
Abbildung 19: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV	35
Abbildung 20: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Kreis Olpe.....	36
Abbildung 21: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Kreis Olpe.....	36
Abbildung 22: Darstellung der attraktivsten Relationen im Kreis Olpe (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1-1,5)	37
Abbildung 23: Darstellung der unattraktivsten Relationen im Kreis Olpe (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 2,5-3,8)	37
Abbildung 24: Verbindungsqualität vom Bahnhof Olpe mit keinem bzw. mehreren Umstiegen.....	38
Abbildung 25: Verbindungsqualität vom Bahnhof Lennestadt-Grevenbrück mit keinem bzw. mehreren Umstiegen	39
Abbildung 26: Verbindungsqualität vom Bahnhof Lennestadt-Altenhundem mit keinem bzw. mehreren Umstiegen	39
Abbildung 27: Netzhierarchie Tagesnetz.....	72
Abbildung 28: Gesamtnetz Kreis Olpe.....	73
Abbildung 29: SPNV-Linien im Kreis Olpe	74
Abbildung 30: Schnellbuslinien und SPNV im Kreis Olpe	76
Abbildung 31: Regionalbuslinien und SPNV im Kreis Olpe	77
Abbildung 32: Citybus Olpe und Regionalbahn 92	80
Abbildung 33: Flexbus Bedienungsgebiet Attendorf.....	82
Abbildung 34: Flexbus Bedienungsgebiet Drolshagen	83
Abbildung 35: Flexbus Bedienungsgebiet Finnentrop	84
Abbildung 36: Flexbus Bedienungsgebiet Fretter.....	85
Abbildung 37: Flexbus Bedienungsgebiet Kirchhundem	86
Abbildung 38: Flexbus Bedienungsgebiet Lennestadt	87
Abbildung 39: Flexbus Bedienungsgebiet Olpe.....	88
Abbildung 40: Flexbus Bedienungsgebiet Wenden	89
Abbildung 41: Mehrkosten Zielkonzept.....	93
Abbildung 42: Entwicklung des Modal Splits im Kreis Olpe	95
Abbildung 43: Prognosebelastung pro Tag und Linie im Kreis Olpe	96
Abbildung 44: Entwicklung der Erschließungsqualität	96
Abbildung 45: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Binnenverkehr im Kreis Olpe	97
Abbildung 46: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Gesamtverkehr im Kreis Olpe	97
Abbildung 47: Schulverkehr im ZWS.....	101
Abbildung 48: Übersicht der Schulformen und Anteile fahrtberechtigter ²⁰ Schüler	104
Abbildung 49: Relevante ÖPNV-Angebote über ZWS-Grenze für Schulverkehr Kreis Olpe	105
Abbildung 50: Übersicht der Anzahl der Zeiten zu Schulanfang und -ende.....	105
Abbildung 51: Übersicht der Anfangs- und Endzeiten der relevanten Schulen	106

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zentrale Orte.....	15
Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsdichte	17
Tabelle 3: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen Kreis Olpe.....	19
Tabelle 4: Kennzahlen Pendlerverflechtungen	19
Tabelle 5: Bedeutende Pendlerrelationen im Kreis Olpe (Binnenpendler) sowie Ein- und Auspendler (> 1.000 sozialversicherungspflichtige Pendler)	20
Tabelle 6: Betriebe, Betten, Gäste und Übernachtungen im Kreis Olpe 2022	24
Tabelle 7: Grundlagendaten der Mobilitätsanalyse	26
Tabelle 8: Betriebszeiten Ländlicher Raum nach Betriebstag und Verkehrszeiten.....	33
Tabelle 9: Betriebszeiten im Verdichtungsraum Siegen-Kreuztal nach Betriebstag und Verkehrszeiten	33
Tabelle 10: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen.....	35
Tabelle 11: Bedienungszeiten.....	43
Tabelle 12: Bedienungshäufigkeit je Produkt	45
Tabelle 13: Produkte des ÖPNV im Kreis Olpe.....	47
Tabelle 14: Wartezeiten im Kontext der Beförderungsdauer	51
Tabelle 15: Verknüpfungshaltestellen im Landkreis Olpe.....	52
Tabelle 16: Übersicht über mögliche Mobilitätseinschränkungen	55
Tabelle 17: Anforderungen Haltestellen.....	59
Tabelle 18: SPNV-Angebot im Kreis Olpe tagsüber	74
Tabelle 19: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer prozentual).....	91
Tabelle 20: Entwicklung der jährlichen Betriebsleistung (Fahrplankilometer absolut in Tausend km)	92
Tabelle 21: Belastungskategorien	95
Tabelle 22: Linienbündel und Konzessionslaufzeiten	100
Tabelle 23: Konfliktträchtige Schülerankünfte und -abfahrten.....	107
Tabelle 24: Vorgeschlagene Maßnahmen im Schülerverkehr.....	109

1 Vorwort

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge und ein wesentlicher Faktor für gleichwertige Lebensverhältnisse im Kreis Olpe. Er ermöglicht Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, verbindet Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Versorgung und leistet zugleich einen wichtigen Beitrag zu Klimaschutz, Nachhaltigkeit und sozialer Teilhabe. Vor diesem Hintergrund hat der Kreistag des Kreises Olpe den Nahverkehrsplan 2025+ am 07.07.2025 beschlossen und damit die strategischen Leitlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren festgelegt.

Der Kreis Olpe ist geprägt durch eine überwiegend ländliche Struktur, eine bewegte Topografie sowie eine heterogene Siedlungs- und Nachfrageverteilung. Gleichzeitig bestehen enge funktionale Verflechtungen innerhalb des Zweckverbandes Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) sowie zu den benachbarten Regionen. Diese Rahmenbedingungen stellen besondere Anforderungen an ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und zugleich bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot. Ziel des vorliegenden Nahverkehrsplans ist es daher, Mobilitätsbedürfnisse realistisch abzubilden und Lösungen zu entwickeln, die den strukturellen Besonderheiten des Kreises gerecht werden.

Der Nahverkehrsplan 2025+ basiert auf einer umfassenden Analyse der Ausgangslage. Aufbauend auf einer detaillierten Mobilitätssimulation wurden Verkehrsverflechtungen, Nachfrageentwicklungen sowie Stärken und Schwächen des bestehenden ÖPNV-Systems untersucht. Diese fundierte Datengrundlage ermöglicht eine objektive Bewertung der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität und bildet die Basis für die Ableitung eines zukunftsfähigen Angebotskonzepts.

Ein zentraler Schwerpunkt des Nahverkehrsplans liegt auf der Sicherung und Weiterentwicklung einer verlässlichen Grunderschließung im gesamten Kreisgebiet. Dabei wird bewusst ein ausgewogenes Verhältnis zwischen klassischen Linienverkehren und flexiblen, bedarfsorientierten Angebotsformen verfolgt. Insbesondere Linienbedarfsverkehre leisten einen wichtigen Beitrag, um auch in räumlich oder nachfrageseitig herausfordernden Bereichen Mobilität zu gewährleisten. Ergänzt wird dies durch ein klar hierarchisiertes Netz aus Schnell-, Regional- und Citybuslinien sowie durch eine enge Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr.

Darüber hinaus setzt der Nahverkehrsplan verbindliche Qualitätsstandards. Diese betreffen unter anderem Bedienungszeiten, Takte, Anschlüsse, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit, Fahrzeugausstattung und Umweltstandards. Die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden ebenso berücksichtigt wie die Anforderungen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit. Der Nahverkehrsplan versteht sich dabei nicht nur als planerisches Instrument, sondern auch als Qualitätsversprechen gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern des Kreises Olpe.

Der Nahverkehrsplan 2025+ ist als dynamisches Planwerk angelegt. Eine regelmäßige Evaluation und Fortschreibung stellt sicher, dass auf veränderte Rahmenbedingungen, neue Mobilitätsformen und sich wandelnde Nachfrage reagieren werden kann.

Der vorliegende Plan ist das Ergebnis eines intensiven fachlichen und politischen Prozesses. Er wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd, den kreisangehörigen Kommunen, Verkehrsunternehmen sowie der Politik und weiteren Akteuren erar-

beitet. Mit dem Beschluss dieses Nahverkehrsplans schafft der Kreis Olpe einen tragfähigen Orientierungsrahmen für die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er ist ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen, verlässlichen und für alle zugänglichen Mobilität im Kreisgebiet.

2 Rechtlicher Rahmen

2.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates gilt seit dem Jahr 2009 und enthält Vorgaben zur Finanzierung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für den ÖPNV. Die Verordnung bezieht sich auf sämtlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. In der Aufgabenträgerschaft des Kreises Olpe ist hiervon der Bus- und Bedarfsverkehr betroffen. Für die Vergabe des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist als Aufgabenträger der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zuständig. Gemäß Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 erfolgt die Gewährung „ausschließliche[r] Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen [...] im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.“

Die Europäische Union hat mit dieser Verordnung einen europäischen Binnenmarkt zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen erschaffen, sodass in Ergänzung zu allgemeinen Vorgaben öffentlicher Aufträge auch Verkehrsdienstleistungen nach festen Kriterien vergeben werden. Neben den Kriterien, wie diese Leistung vergeben werden soll, regelt die Verordnung, unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen gewährt werden können, ohne den Wettbewerb zu gefährden.

Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind über Vorabbekanntmachungen im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Diese sollen Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelt sowie an Standards enthalten.

Möglichkeiten für die Vergabe von Verkehrsleistungen

- Selbsterbringung
- Direktvergabe an internen Betreiber
- Vergabe durch einen Wettbewerb

Unter klar definierten Voraussetzungen können kleinere Verkehrsleistungen alternativ als Direktvergabe an einen externen Betreiber erfolgen.

2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die zentrale gesetzliche Grundlage, um den kommunalen und nachbarschaftlichen öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland zu planen, zu organisieren und zu betreiben. Das Gesetz regelt Verkehrsleistungen bis zu einer Strecke von 50 km und einer Fahrzeit von bis zu einer Stunde. Wesentliche Inhalte sind die Genehmigungspflicht von Linienverkehren und deren Ausgestaltung sowie die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Dabei enthält das Gesetz auch Vorgaben für den Nahverkehrsplan.

Der Aufgabenträger hat hierzu eine „ausreichende [...] den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende [...] Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ (§ 8 Abs. 3 S. 1 PBefG) sicherzustellen und Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV sowie dessen Umweltqualität zu formulieren. Verkehrsmittelübergreifende Verkehrsangebote sind zu integrieren. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen in den Vordergrund. Dazu sollte „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit“ (§ 8 Abs. 3 S. 3 PBefG) erreicht werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, Aussagen über erforderliche Maßnahmen zu treffen und dies zeitlich zu terminieren. Falls dieses Ziel nicht erreicht werden kann, sind im Nahverkehrsplan die Einschränkungen präzise zu benennen und dies zu begründen (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG).

2.3 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

Auf der Ebene der Europäischen Union (EU) wird das Ziel einer emissionsarmen Mobilität verfolgt. Dazu haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union am 20. Juni 2019 die Richtlinie 2019/1161 über die Förderung umweltverträglicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge beschlossen (CVD: Clean Vehicles Directive)¹. Mit dieser Richtlinie werden zwingend einzuhaltende Grenzwerte für die Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen durch öffentliche Behörden und Unternehmen beschlossen. Die Richtlinie wurde in deutsches Recht übertragen, sodass sich entsprechende Regelungen im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) befinden. Das Gesetz definiert dabei den Begriff des „sauberen Fahrzeug“ sowie des „emissionsfreien Fahrzeug“.

Saubere Fahrzeuge nach diesem Gesetz sind Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Voraussetzung ist, dass die „Kraftstoffe die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen oder der DIN EN 15940, Ausgabe Oktober 2019 entsprechen“ (§ 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG). Im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 müssen 45 %, und im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 65 % der neu beschafften Fahrzeuge saubere Fahrzeuge sein. Als klimafreundlich gilt ein Fahrzeug, wenn es mit alternativen Antrieben beziehungsweise Kraftstoffen statt fossilen Energieträgern betrieben wird. Hierzu definiert eine Richtlinie der Europäischen Union: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe [...], synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas einschließlich Biomethan [...] und Flüssiggas (Richtlinie 2015/94/EU § 2).

Voraussetzung ist, dass diese Kraftstoffe die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen oder der Deutschen Industrienorm entsprechen (DIN EN 15940).

¹ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

2.4 Verordnung über Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Diese Verordnung regelt den Betriebsablauf für Gelegenheits- und Linienverkehre unter anderem für Verkehre mit Linienbussen. Im ersten Abschnitt ist festgelegt, dass diese Verordnung für alle Verkehrsunternehmen gilt, die dem Personenbeförderungsgesetz unterliegen. Hinzu kommen weitere Ausführungen zu einem Bereich für den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr: Betriebsleitung, Fahrdienst, Fahrgäste, Beförderungspflicht und Fahrzeuge.

2.5 Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Auf der Landesebene Nordrhein-Westfalen ist der ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge definiert (§ 1). Mit dem Landesgesetz wird vorgegeben, dass Aufgabenträger Nahverkehrspläne aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben haben. Das Ziel muss es sein, ÖPNV-Angebote zu sichern und zu verbessern (§ 8). Dazu agiert der ÖPNV-Aufgabenträger im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit (§ 3).

Ein Nahverkehrsplan berücksichtigt dazu die Ausgangslage aus (geplanten) Entwicklungen in der Siedlungs- und Verkehrsstruktur sowie die Ziele der Raumordnung und Landesplanung; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind dabei zu berücksichtigen. Ferner ist eine Abschätzung der zukünftig zu erwartenden verkehrlichen Entwicklungen relevant.

Daraus ergibt sich ein Gestaltungsrahmen, mit dem Ziele und Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots abgeleitet werden können. Der Nahverkehrsplan soll die öffentlichen Verkehrsinteressen konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr benennen. Der Nahverkehrsplan bildet die Rahmenvorgabe für das betriebliche Leistungsangebot und definiert für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV die notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten. Er trifft Aussagen hinsichtlich einer angemessenen Verkehrsbedienung und gibt unter anderem die Qualifikationsstandards des eingesetzten Personals sowie die Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge vor. Neben den Zielen und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot legt der Nahverkehrsplan dessen Finanzierung sowie die Investitionsplanung fest.

Das Landesgesetz verweist zudem auf die Belange der Menschen mit Behinderungen und die damit verbundenen Anforderungen für eine barrierefreie Mobilität. Diese ist im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes zu berücksichtigen.

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne

fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig (§ 9 BGG).

Darüber hinaus gelten die Ziele des Landes- wie auch der übergeordneten Nahverkehrsplanung unter den entsprechenden Planungsvorgaben im Zuge der Raumordnung sowie der Landes- und Regionalplanung mit den Instrumenten Landesentwicklungsplan², Regionalplan³ und ÖPNV-Bedarfsplan⁴.

Die hier vorliegende Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Olpe soll in Zukunft auch in seinen Einzelbestandteilen nach Bedarf fortgeschrieben werden. Dies betrifft:

- Themen mit einer kontinuierlichen Entwicklung, wie Strukturdaten (Bevölkerungszahl und -verteilung Schulentwicklung), Entwicklungen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sowie die Evaluation des Angebots, um auf verändertes Nachfrageverhalten reagieren zu können;
- Zeitlich begrenzte Themen, bei denen sich Anforderungen geändert haben sowie
- Konzeptionelle Weiterentwicklungen, wie die Weiterentwicklung der zukünftigen Bedarfsverkehre oder Zukunftsthemen, wie potenzielle autonome Fahrzeuge.

² in Fassung der ersten Änderung vom 6. August 2019

³ Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg Teilabschnitt Oberbereich Siegen (Kreis Siegen-Wittgenstein und Kreis Olpe) Rechtskraft 2008; derzeit in Neuaufstellung

⁴ Der letzte, noch gültige Bedarfsplan für den ÖPNV in NRW wurde im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) am 11.05.2006 aufgestellt; derzeit in Neuaufstellung

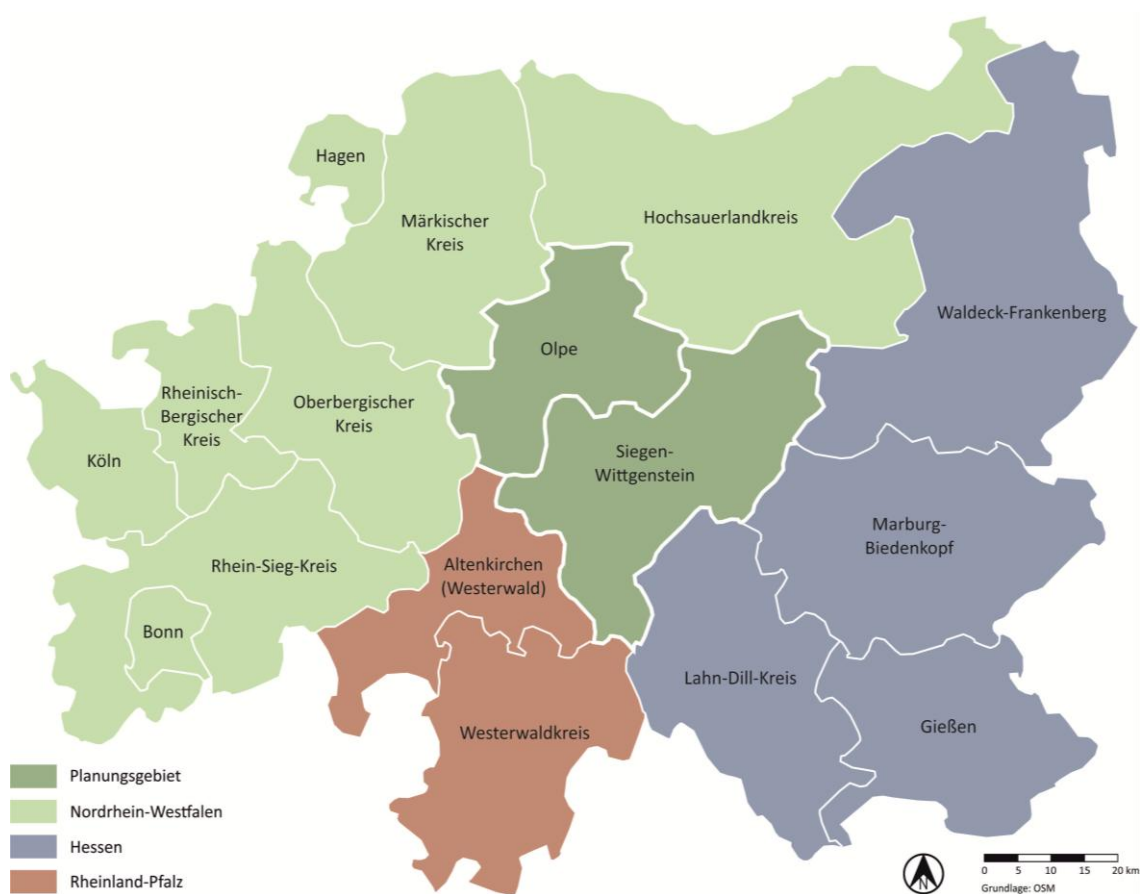
3 Ausgangslage

Die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein bilden zusammen den Projektraum für die Neuaufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne. Sie bilden gleichzeitig zusammen den Zweckverband Personen-nahverkehr Westfalen-Süd (ZWS). Aufgrund der gemeinsamen Erarbeitung beider Nahverkehrs-pläne skizziert dieses Kapitel die Ausgangslage für beide Kreise.

3.1 Lage in Nordrhein-Westfalen

Die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein liegen im Südosten des Landes Nordrhein-Westfalen und gehören zum Regierungsbezirk Arnsberg. Angrenzende Kreise in Nordrhein-Westfalen sind im Norden der Hochsauerlandkreis und der Märkische Kreis sowie im Westen der Oberbergische Kreis. Durch seine südliche Lage in Nordrhein-Westfalen grenzt der Projektraum auch an die Länder Rheinland-Pfalz (Landkreis Altenkirchen und Westerwaldkreis) sowie Hessen (Landkreis Waldeck-Frankenberg, Landkreis Marburg-Biedenkopf und Lahn-Dill-Kreis). Im Kontext einer Mobilität über die Grenzen des Projektraums hinaus, sind weitere nicht angrenzende Regionen relevant. Dazu gehören auch die weiter entfernt liegenden Oberzentren Bonn, Hagen und Köln sowie Frankfurt.

Abbildung 1: Untersuchungs- und Planungsgebiet



Quelle: Eigene Darstellung nach OpenStreetMap.org

Beide Kreise liegen im Gebiet des Naturparks Sauerland-Rothaargebirge. Damit liegen sie im Teil des deutschen Mittelgebirges. Sie zeichnen sich durch ihre topographisch bewegte Lage und einen hohen Anteil an Waldflächen aus. Mit einem Anteil an Waldflächen von über 70 Prozent stellt Siegen-Wittgenstein das walddreichste Gebiet Deutschlands dar (vgl. Touristikverband Siegerland-Wittgenstein e.V. o.J.). Die Stadt Siegen im Südwesten ist Verwaltungssitz für die 277.000 Einwohnerinnen und Einwohner Siegen-Wittgensteins. Als Universitätsstadt und Großstadt mit knapp über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Siegen das Oberzentrum des südwestfälischen Verdichtungsraums. Bad Berleburg, Bad Laasphe, Kreuztal und Neunkirchen bilden die Mittelzentren des Kreises (vgl. Tabelle 1). Der nordöstliche Teil Siegen-Wittgensteins ist einer der am dünnsten besiedelten Regionen Nordrhein-Westfalens und stark ländlich geprägt (vgl. LAG Region Wittgenstein e.V. o.J.). Die Kreisstadt Olpe bildet im gleichnamigen Kreis für die rund 133.000 Einwohnerinnen und Einwohnern den Verwaltungssitz und ist neben Attendorn und Lennestadt eines der drei Mittelzentren (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Zentrale Orte

Zentrale Orte	Kreis Siegen-Wittgenstein	Kreis Olpe
Oberzentrum	Siegen	-
Mittelzentrum	Bad Berleburg, Bad Laasphe, Kreuztal, Neunkirchen	Attendorn, Lennestadt, Olpe
Grundzentrum	Burbach, Erndtebrück, Freudenberg, Hilchenbach, Netphen, Wilnsdorf	Drolshagen, Finnentrop, Kirchhundem, Wenden

Quelle: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen 2020

3.2 Struktur und verkehrliche Anbindung

Die Städte Olpe und Siegen, sowie der gesamte südwestliche Teil des Planungsgebiets, liegen durch die Anbindung an den Bundesautobahnen A 4 und A 45 grundsätzlich verkehrlich günstig. Hierdurch ergeben sich schnelle und direkte Anbindungen in die Oberzentren des südlichen Rheinlands und östlichen Ruhrgebiets sowie in Richtung des Rhein-Main-Gebietes.

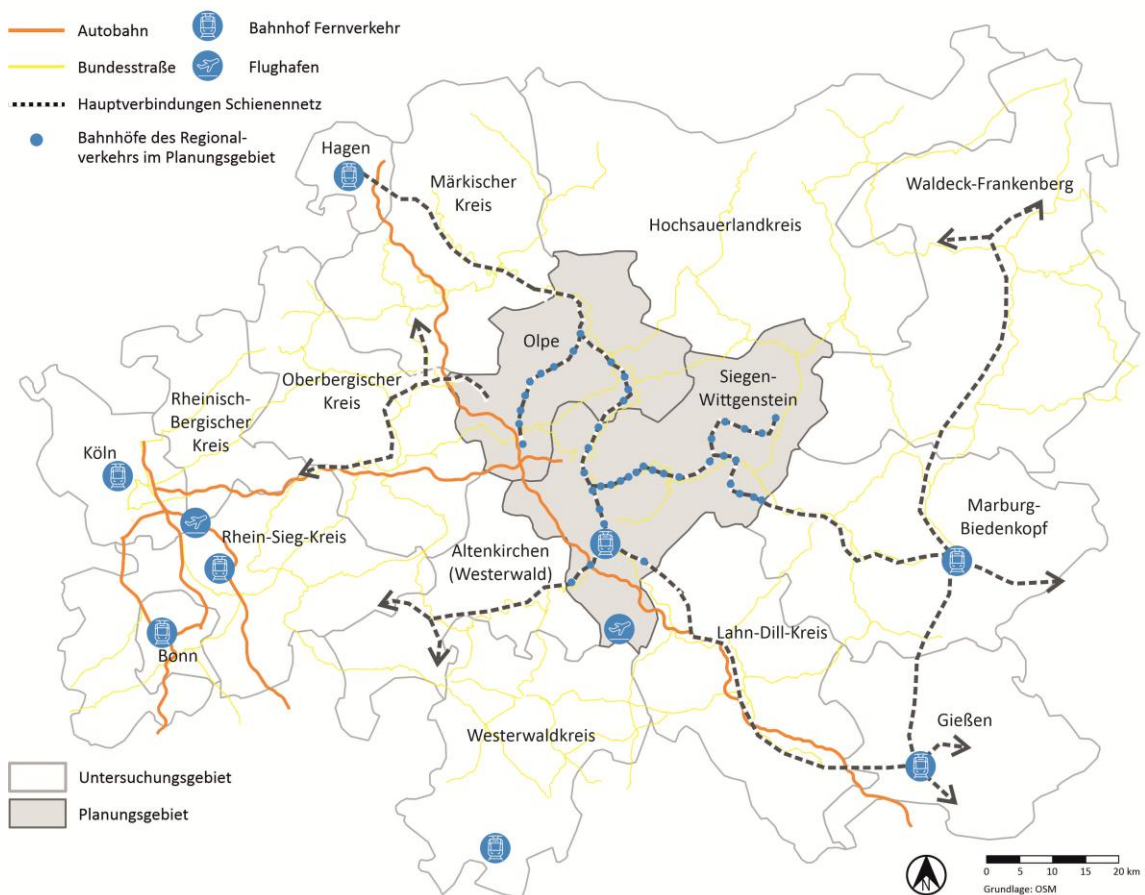
Der Norden und Osten der Kreise sind über die Bundesstraßen an das regionale Straßennetz angeschlossen. Durch den Kreis Olpe führt die B 55 (Bergneustadt – Drolshagen – Olpe – Lennestadt – Eslohe), die B 236 (Plettenberg – Finnentrop – Lennestadt – Schmallenberg) und die B 517 (Kreuztal – Kirchhundem – Lennestadt). Siegen-Wittgenstein ist über die B 480 (Erndtebrück – Leimstruth – Winterberg – Bad Wünnenberg), B 62 (Roth – Betzdorf – Siegen – Netphen – Bad Laasphe – Alsfeld) und die B508 (Kreuztal – Hilchenbach) an die Region angebunden. Durch beide Kreise verläuft die B 54 (Meinerzhagen – Olpe – Kreuztal). Die einzelnen Gemeinden sind darüber hinaus durch ein ergänzendes Landes- und Kreisstraßennetz angeschlossen.

Im Planungsgebiet liegen 58 Bahnstationen. Der Kreis Olpe ist über die Ruhr-Sieg-Strecke durch den RE 34 und die RB 91 überregional an Dortmund und Hagen angeschlossen, sowie mit der RB 92, die als Pendelverkehr von Olpe nach Finnentrop verkehrt. Siegen-Wittgenstein wird überregional mit dem RE 34 nach Dortmund, dem RE 9 nach Aachen/ Köln, der RB 91 nach Hagen und dem RE 99 über Gießen nach Frankfurt am Main angebunden. Die beiden internationalen Flughäfen Köln

und Frankfurt am Main sind entsprechend mit dem Regionalverkehr zu erreichen. Darüber hinaus verkehren noch weitere Regionalbahnen, unter anderem die RB 94 von Erndtebrück nach Marburg (Hessen). Eine Besonderheit stellt die Hellertalbahn im südlichen Kreisgebiet dar. Diese verbindet Betzdorf mit Haiger mit der RB 96 tangential zum Oberzentrum Siegen. Die Kreisstadt Olpe ist nicht auf direktem Weg per Schiene erreichbar. Hierfür ist entweder ein Umstieg in Finnentrop erforderlich oder eine Fahrt mit einer der verkehrenden Buslinien.

Im Planungsgebiet selbst liegt südlich von Burbach an der Grenze zu Rheinland-Pfalz der 1967 eröffnete Flughafen Siegerland, der sich auf die Geschäftsfelder Business- und Frachtverkehr, sowie Schulungs- und Werkverkehr spezialisiert hat. Der Flughafen fliegt insbesondere Ziele innerhalb Deutschlands und den europäischen Nachbarländern an.

Abbildung 2: Verkehrliche Anbindung des Planungsgebietes



Quelle: Eigene Darstellung nach OpenStreetMap.org, KC IFT NRW (2022)

3.3 Bevölkerungsstruktur

Insgesamt leben rund 133.000 Menschen im Kreis Olpe. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Lennestadt (25.200), gefolgt von Olpe (24.700) und Attendorn (24.200) (vgl. Tabelle 2).

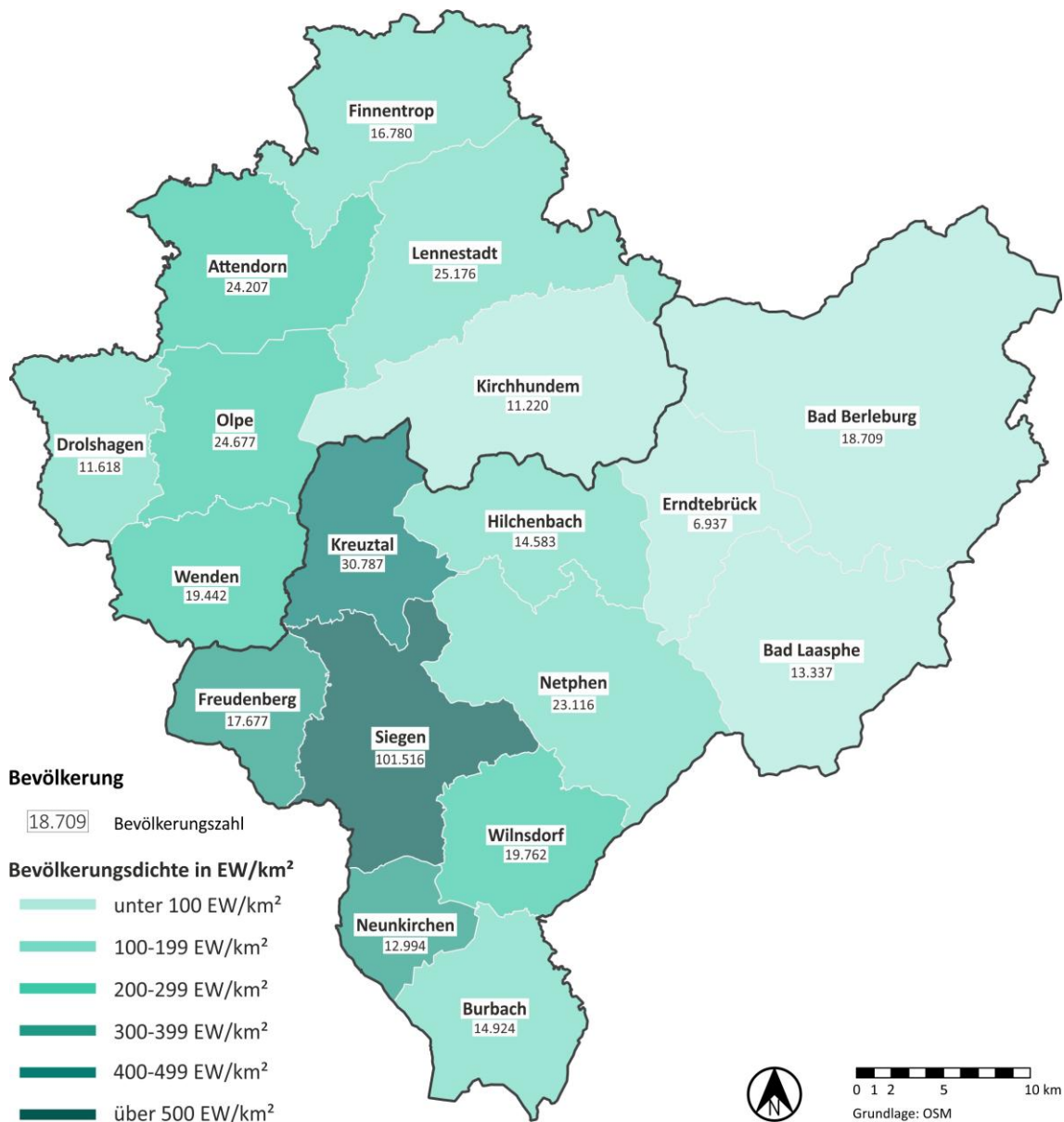
Zwischen 2016 und 2021 nahm die Bevölkerungszahl in im Kreis Olpe um -1,4 % ab. Im gesamten Untersuchungsgebiet kann in den letzten fünf Jahren lediglich eine Kommune einen Bevölkerungswachstum verzeichnen: Olpe (+0,7 %) (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsdichte

Kommune	Fläche km ²	(in	Bevölkerung 2016	Bevölkerung 2021	Entwicklung 2016 bis 2021 in %	Bevölkerungs- dichte 2021 (EW / km ²)
Kreis Olpe						
Attendorn	97,92		24.279	24.207	- 0,3	247
Drolshagen	67,11		11.837	11.618	- 1,9	173
Finnentrop	104,42		17.179	16.780	- 2,3	161
Kirchhundem	148,63		11.694	11.220	- 4,1	75
Lennestadt	135,59		25.755	25.176	- 2,2	186
Olpe	85,88		24.511	24.677	+ 0,7	287
Wenden	72,56		19.728	19.442	- 1,4	268
Gesamter Kreis	712,11		134.983	133.120	- 1,4	187

Quelle: IT.NRW 2023

Abbildung 3: Bevölkerungsdichte



Der Trend der aktuellen Bevölkerungsentwicklung wird sich in beiden Kreisen weiter fortsetzen (vgl. Tabelle 2 und Tabelle 3). Ein Anstieg ist in der Altersgruppe der über 64-Jährigen zu verzeichnen, während der Anteil der unter 18-Jährigen abnimmt. Beide Altersgruppen stellen wichtige Zielgruppen des ÖPNV dar, da bei diesen Gruppen die Fähigkeit zum eigenständigen Führen eines PKW entweder noch nicht erreicht wurde oder aus gesundheitlichen Gründen im Alter zurückgeht.

Tabelle 3: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen Kreis Olpe

Kreis Olpe				Entwicklung 2016 – 2021		Entwicklung 2021 – 2030	
Altersgruppe	2016	2021	2030	Absolut	In %	Absolut	In %
0 – 17-jährige	23.639	22.761	22.097	- 878	- 3,7	- 664	- 2,9
18 – 64-jährige	84.822	82.055	72.495	- 2.767	- 3,3	- 9.560	- 11,7
65-jährige und älter	26.522	28.304	33.792	+ 1.782	+ 6,7	+ 5.488	+ 19,4

Quelle: IT.NRW 2023

3.4 Pendlerverflechtungen

Der Kreis Olpe hat circa 75.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von den 34.100 innerörtlich Pendlern wohnen und arbeiten 8.100 in Attendorn, 7.100 in Lennestadt und 6.600 in Olpe. Die Städte Attendorn und Olpe weisen ein positives Pendlersaldo auf (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Kennzahlen Pendlerverflechtungen

Kommune	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo	Innerörtlich Pendler
Kreis Olpe				
Attendorn	9.666	5.496	4.170	8.099
Drolshagen	2.398	4.707	- 2.309	2.113
Finnentrop	3.228	5.913	- 2.685	3.916
Kirchhundem	2.645	4.193	- 1.548	2.356
Lennestadt	6.046	7.014	- 968	7.111
Olpe	14.171	6.930	7.241	6.626
Wenden	4.975	7.612	- 2.637	3.833
Gesamter Kreis	43.129	41.865	1.264	-

Quelle: IT.NRW 2023, Stand 2019

Die meisten Pendlerrelationen spielen sich innerhalb des Kreises Olpe ab, doch auch zwischen den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein bestehen Verflechtungen. Die größten Pendlerströme im Berufsverkehr sind mit dem Oberzentrum Siegen zu verzeichnen. Dabei sind vor allem die Bewegungen aus Freudenberg, Kreuztal, Netphen und Wilnsdorf hervorzuheben. Aber auch nach Olpe, Attendorn, Lennestadt, Wilnsdorf, Neunkirchen und Burbach bestehen zum Teil sehr ausgeprägte Verflechtungen. Außerhalb der beiden Kreise sind vor allem Haiger, Biedenkopf, Plettenberg, Schmallenberg und Köln von Bedeutung. Alle Pendlerrelationen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein sind der Abbildung 4 bzw. eine Übersicht der bedeutendsten Pendlerbeziehungen der Tabelle 5 zu entnehmen.

Abbildung 4: Pendlerverflechtungen

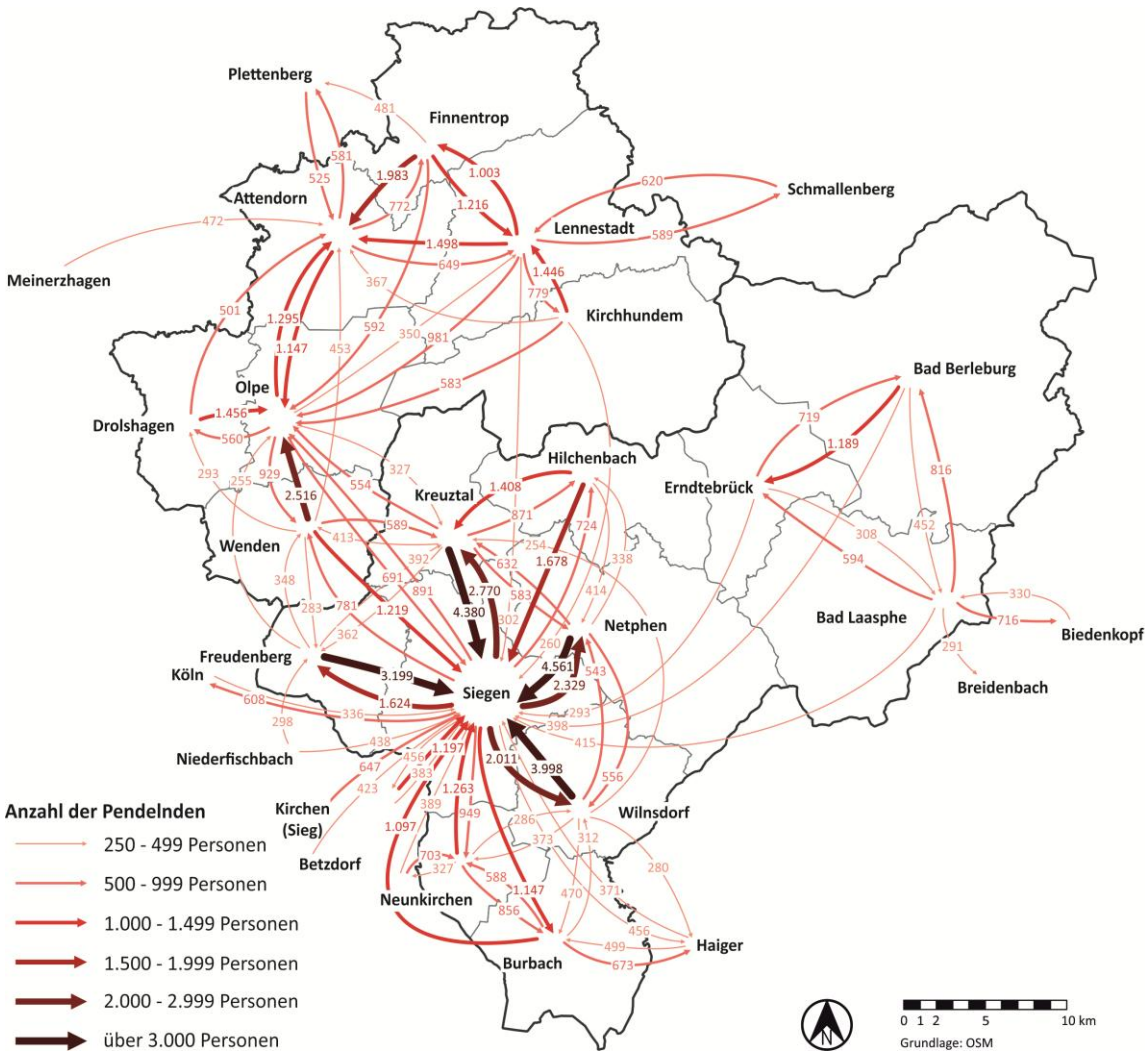


Tabelle 5: Bedeutende Pendlerrelationen im Kreis Olpe (Binnenpendler) sowie Ein- und Auspendler (> 1.000 sozialversicherungspflichtige Pendler)

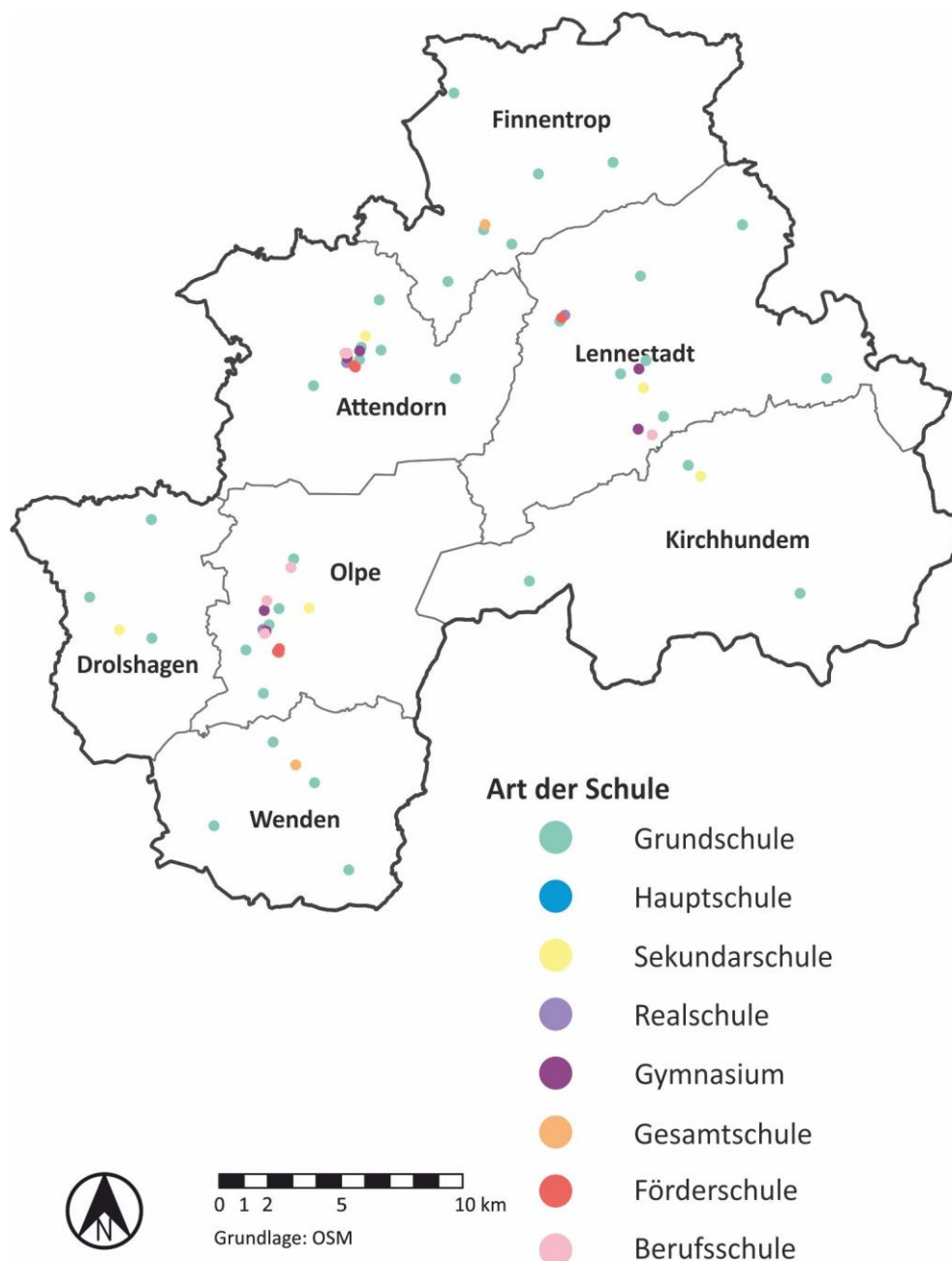
Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendler
Wenden	Olpe	2.516
Finnentrop	Attendorf	1.983
Lennestadt	Attendorf	1.498
Drolshagen	Olpe	1.456
Kirchhundem	Lennestadt	1.446
Olpe	Attendorf	1.295
Wenden	Siegen	1.219
Finnentrop	Lennestadt	1.216
Attendorf	Olpe	1.147
Lennestadt	Finnentrop	1.003

Quelle: it.nrw 2023, Stand 2019

3.5 Bildungseinrichtungen

Im Kreis Olpe besteht ein breites und vielfältiges Angebot unterschiedlicher Schulformen. Dabei sind in jeder Kommune mehrere Grundschulen bzw. Grundschulstandorte vorzufinden. Relevant für die Nahverkehrsplanung sind daher insbesondere weiterführende Schulen und Berufsschulen. Diese gibt es nicht in jeder Kommune, sodass die Schülerinnen und Schüler zum Schulort pendeln müssen und auf den ÖPNV angewiesen sind. Abbildung 5 zeigt die Schulstandorte nach Schulformen im Kreis Olpe. Die Schullandschaft unterliegt Veränderungen. In den nächsten Jahren werden Schulen teilweise geschlossen bzw. neue Schulen aufgebaut.

Abbildung 5: Schulstandorte



Quelle: Eigene Darstellung nach Websites der Städte und Kommunen

Insgesamt gibt es derzeit (Stand 2021):

- 35 Grundschulen
- 5 Sekundarschulen
- 3 Realschulen
- 6 Gymnasien
- 2 Gesamtschulen
- 6 Förderschulen
- 3 Berufsschulen

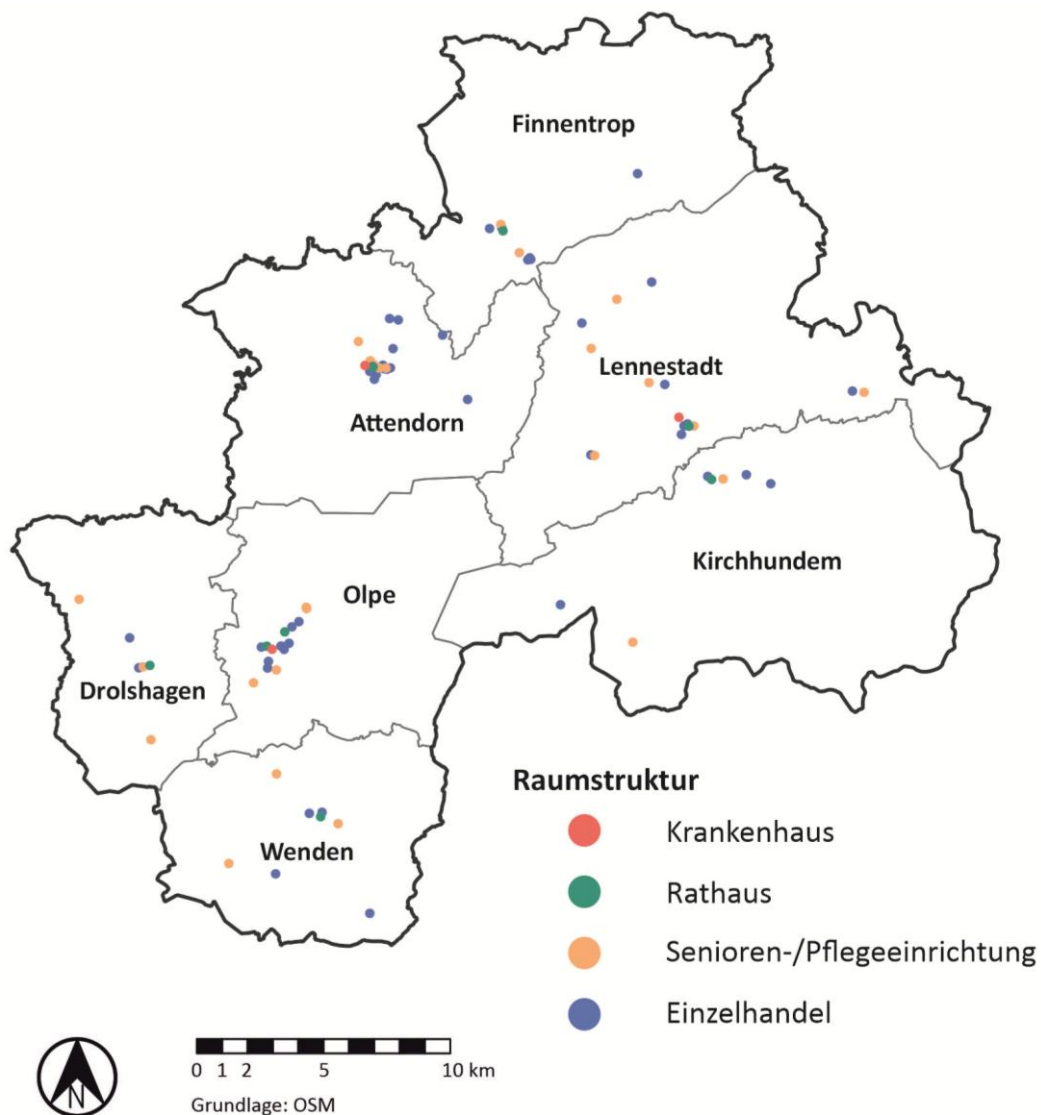
3.6 Weitere ÖPNV-relevante Ziele

Die Erreichbarkeit von öffentlichen und sozialen Einrichtungen stellt im Zuge der Daseinsvorsorge ein wichtiges Ziel dar. Als ÖPNV-relevante Ziele in beiden Kreisen zählen unter anderem öffentliche Einrichtungen (Rathaus), medizinische Einrichtungen (Kliniken), Senioren- und soziale Einrichtungen (Pflegezentrum, Seniorenzentrum) und Einrichtungen für den täglichen bis wöchentlichen Bedarf (vgl. Abbildung 6).

Verwaltungsstandorte stellen nicht nur für die Beschäftigten ein wichtiges Ziel dar, sondern sind gleichzeitig aufgrund des kontinuierlichen Publikumsverkehrs bedeutungsvoll für die ÖPNV-Planung. Die Kreisverwaltung des Kreises Olpe hat ihren Sitz in der Kreisstadt Olpe. Die Rathäuser der kreisangehörigen Städte und Gemeinden liegen in den zentralen Bereichen der jeweiligen Kommune.

Der Kreis Olpe verfügt über drei Krankenhäuser, welche in die ÖPNV-Planung im Besonderen einzubeziehen sind. Des Weiteren sind Seniorinnen und Senioren in ihrer Mobilität stärker auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind Seniorenwohnanlagen und Pflegeheime nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung von Haltestellen von besonderer Relevanz. Ein gutes ÖPNV-Angebot unterstützt nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner, auch Besucherinnen und Besucher und Angestellte profitieren hiervon. Seniorenwohnanlagen und Pflegeheime sind in allen Kommunen in unterschiedlichen Größen zu finden. In allen Städten und Gemeinden sind mehrere Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. Vergleichsweise große Einzelhandelskonzentrationen befinden sich in den Zentren von Olpe, Attendorn und Lennestadt-Altenhundem.

Abbildung 6: Raumstrukturanalyse



Quelle: Eigene Darstellung nach OpenStreetMap.org

Die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein weisen ein umfangreiches touristisches Angebot auf, insbesondere im Bereich der Freizeit- und Naturangebote. Der Naturpark Sauerland-Rothaargebirge, in dem beide Kreise liegen ist einer der größten Naturparke Deutschlands und bietet mit Naturführungen, Naturerlebnistagen für Kinder- und Jugendliche sowie ausgewiesenen Trekkingplätzen eine Vielzahl an Angeboten – (vgl. Naturpark Sauerland Rothaargebirge e.V. o.J.).

Touristische Anziehungspunkte im Kreis Olpe sind die großen Ausflugsziele: der Bigge-Listersee mit der Personenschiffahrt, die Attendorner Tropfsteinhöhle (Atta-Höhle), das Elspe-Festival mit den alljährlichen Karl-May-Festspielen und der Panorama-Park Sauerland Wildpark. Zahlreiche Angebote für im Bereich Radfahren und Wandern ergänzen das Freizeitangebot für Einheimische und Gäste. Zu nennen sind hier beispielsweise die Radrouten „Sauerlandrading“, „Bigge-Agger-Runde“ und der „Ruhr-Sieg-Radweg“. Verschiedene Qualitäts- und Premiumwanderwege, u.a. Abschnitte des Rothaarsteigs und des „Sauerland-Höhenflug“, verlaufen durch das Kreisgebiet. 19 Museen, darunter die Wendener Hütte und das Südsauerlandmuseum in Attendorn, bieten Freizeitangebote

für kulturell Interessierte. Hinzu kommen zahlreiche weitere touristische Ziele, wie der Galileo Park Meggen, der Aussichtsturm „Hohe Bracht“ oder das „TalVITAL“ sowie ein Naturerlebnisbad in Saalhausen.

Tabelle 6: Betriebe, Betten, Gäste und Übernachtungen im Kreis Olpe 2022

Kommune	Betriebe	Angebote Betten	Ankünfte	Übernach- tungen	Durchschnitt- liche Aufent- haltsdauer
Kreis Olpe					
Attendorn	19	833	55.851	115.725	2,1
Drolshagen	9	161	18.761	50.336	2,7
Finnentrop	9	194	6.462	17.085	2,6
Kirchhundem	18	338	9.470	24.149	2,6
Lennestadt	34	1.131	63.291	192.563	3
Olpe	14	361	51.796	125.727	2,4
Wenden	6	239	8.310	17.689	2,1
Gesamter Kreis	109	3.257	213.941	543.274	2,5

Quelle: it.nrw 2023, Stand 2022

4 Mängel- und Potenzialanalyse Status Quo

Im Kreis Olpe besteht eine mittlere Mobilitätsnachfrage. Ein Großteil der Wege im Binnen- und Gesamtverkehr wird mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Die in weiten Teilen des Planungsgebietes ausgeprägte Topografie wirkt begünstigend auf diesen Sachverhalt.

Das ÖPNV-Angebot weist bei allen untersuchten Kriterien Stärken und Schwächen auf. Diese unterscheiden sich kleinräumig innerhalb des Planungsgebiets. In den nachfolgenden Abschnitten wird der ÖPNV anhand dieser Kriterien einer detaillierten Mängel- und Potenzialanalyse unterzogen. Diese Kriterien beziehen sich zum einen auf das ÖPNV-Angebot und zum anderen auf die ÖPNV-relevante Infrastruktur. Beim ÖPNV-Angebot wird das bestehende Liniennetz inkl. aktueller Bedienzeiten zugrunde gelegt. Die mikroskopische Mobilitätssimulation zur Ermittlung der Mobilitätsnachfrage sowie das anschließende Routing aller berechneten Wege bildet eine wichtige Grundlage bei allen Analyseschritten.

Abschließend werden die ermittelten Mängel und Potenziale zusammengefasst, sodass eine umfassende Grundlage für die Netzkonzeption im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes vorhanden ist. Die Ergebnisse dienen darüber hinaus für eine Validierung des Zielnetzes, indem das neu geplante Netz mit dem Bestandsnetz verglichen wird und anhand der unterschiedlichen Kriterien ermittelt wird, in welchen Bereichen Verbesserungen eintreten und in welchen dies nicht der Fall ist. Letzteres ermöglicht die Identifikation von Schwachstellen sowie deren iterative Anpassung. Ziel ist es damit, ein umfassend verbessertes und angepasstes Liniennetz für den Kreis Olpe auszuarbeiten.

Abbildung 7: Kriterien bei der Mängel- und Potenzialanalyse



4.1 Mobilitätssimulation

Die Mobilität im Kreis Olpe ist gekennzeichnet von ausgeprägten kreisübergreifenden Verkehrsverflechtungen, die zu einem Großteil auf Pendlerströme zurückzuführen sind. Jedoch ist auch die Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr (also Wege innerhalb des Kreisgebietes und kreisübergreifend) von großer Bedeutung. Auch Durchgangsverkehr von Berufspendlern ist feststellbar.

Um die Verkehrsverflechtungen detailliert und verkehrsmittelscharf ermitteln zu können, wurde für die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe, die gemeinsam als Planungsgebiet bezeichnet werden, und die umliegenden Gebietskörperschaften (Untersuchungsgebiet) eine mikroskopische Mobilitätssimulation durchgeführt.

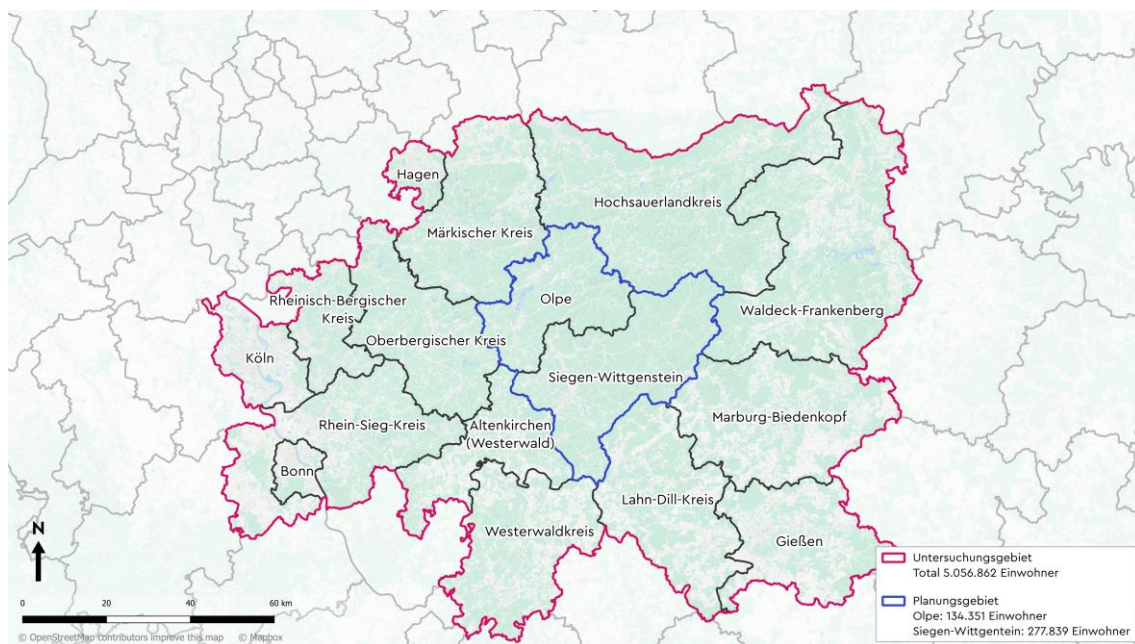
Die Datengrundlage der gesamten Untersuchung besteht aus einer Vielzahl an Quellen und verschiedenen Datentypen, die in folgender Tabelle nach Kategorien aufgelistet sind:

Tabelle 7: Grundlagendaten der Mobilitätsanalyse

Datensatz	Datenstand	Kategorie
Bevölkerungsdaten unterteilt nach Altersgruppen (5-Jahres-Schritte) und Geschlecht in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Soziale Milieus der Bevölkerung unterteilt in 11 Milieus in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Haushaltsgrößen in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Kaufkraft der Bevölkerung in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Beschäftigtendaten in 500 x 500 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Raumstruktur (Landkreise, Gemeinden)	2023	Räumlich
Klassifikation der Raumtypen nach RegioStaR (Regionalstatistische Raumtypologie des BMVI)	2023	Räumlich
Straßennetzwerk mit Straßenklassifikationen (Widmung, Höchstgeschwindigkeiten, Anzahl Fahrstreifen, etc.)	Tagesaktuell	Räumlich
Bebauungsdaten - Standort und Klassifikation von Gebäuden (z.B. Einkaufsgelegenheiten, Schule, etc.)	Tagesaktuell	Räumlich
Daten zu Verkehrsverhalten (z.B. Wegelängen, Wegehäufigkeit, etc.) aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“	2017	Verkehrlich
ÖPNV-Netz mit Haltestellen und ÖV-Angebot (unterschieden nach Verkehrsmitteln wie z.B. Bus, Tram, RE, RB, ICE)	2023	Verkehrlich
Feinräumige Quelle-Ziel-Matrizen aus Telekommunikationsdaten	2019	Verkehrlich

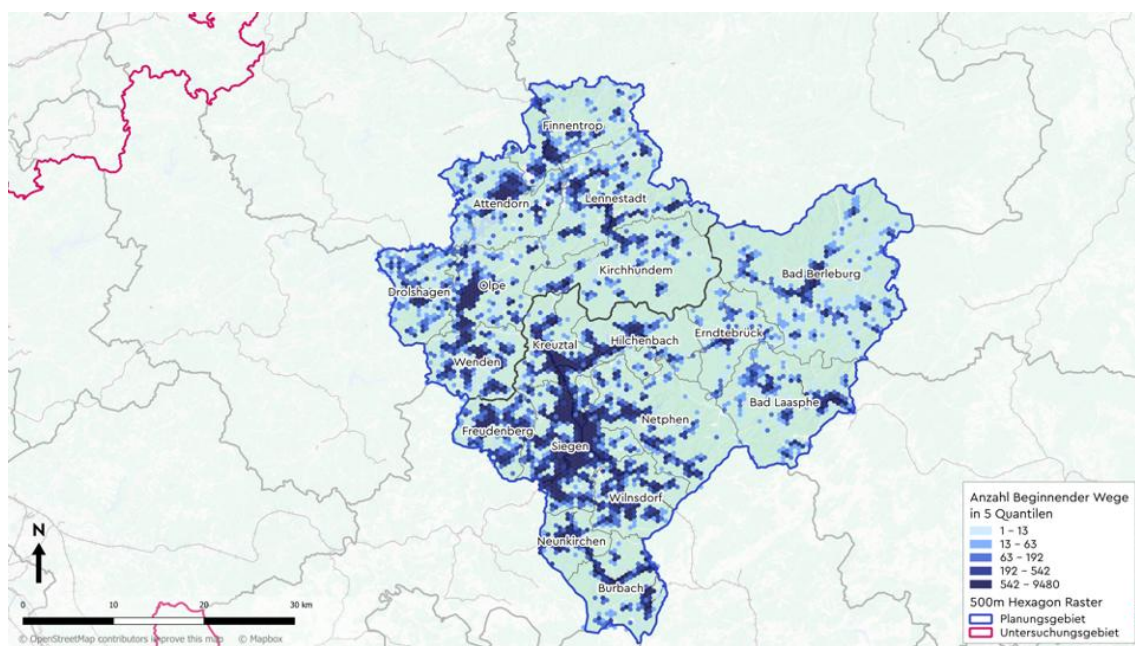
Für die Analyse des Status quo im Untersuchungsgebiet wurde auf ein umfangreiches Data-Warehouse der ioki GmbH zurückgegriffen. Die daraus entstandene Datenbasis bildet die Grundlage für die weiteren Analysen für die Nahverkehrspläne der Landkreise Siegen-Wittgenstein und Olpe.

Abbildung 8: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation



Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, jeden einzelnen, an einem repräsentativen Werktag, zurückgelegten Weg im Planungs- und Untersuchungsgebiet abzubilden. Darüber hinaus können die startenden und endenden Wege auch in Form von Quelle-Ziel-Matrizen aggregiert werden, so z. B. auf Ebene der Gemeinden in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein. Daraus entsteht eine Karte, mit der alle Verkehrsverflechtungen abgebildet und analysiert werden können.

Abbildung 9: Aufkommensschwerpunkte beginnender Wege in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein



Insgesamt wurden mit der Mobilitätssimulation im Gesamtverkehr der Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe (alle in den Kreisen startenden und endenden Wege) 1.334.000 Wege (S-W: 931.000 Wege,

O: 461.000 Wege) und im Binnenverkehr der Kreise (alle Wege innerhalb der Kreise) 1.072.000 Wege (S-W: 693.000 Wege, O: 321.000 Wege) ermittelt.

Weiterhin ermöglicht die Mobilitätssimulation die Darstellung der Verkehrsnachfrage in Stundenscheiben. Dies ist insbesondere für die Nachfrageplanung im Rahmen des neuen Linienkonzeptes von Belang. Bei Betrachtung des Verlaufes der Verkehrsnachfrage über den Tag in Abbildung 10 fällt sowohl für den Kreis Olpe und den Kreis Siegen-Wittgenstein die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde auf. Dies ist für Raumtypen mit hohen Beschäftigtenzahlen typisch, da mit den Spitzenstunden insbesondere Wege zur und von der Arbeitsstelle abgebildet werden. Gleichzeitig zeigt sich eine kleine Spitze zur Mittagszeit, die in ländlicheren Gebieten häufig durch den hohen Anteil an Schülern an der Gesamtverkehrsnachfrage, geprägt wird.

Abbildung 10: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet auf Basis der Mobilitätssimulation

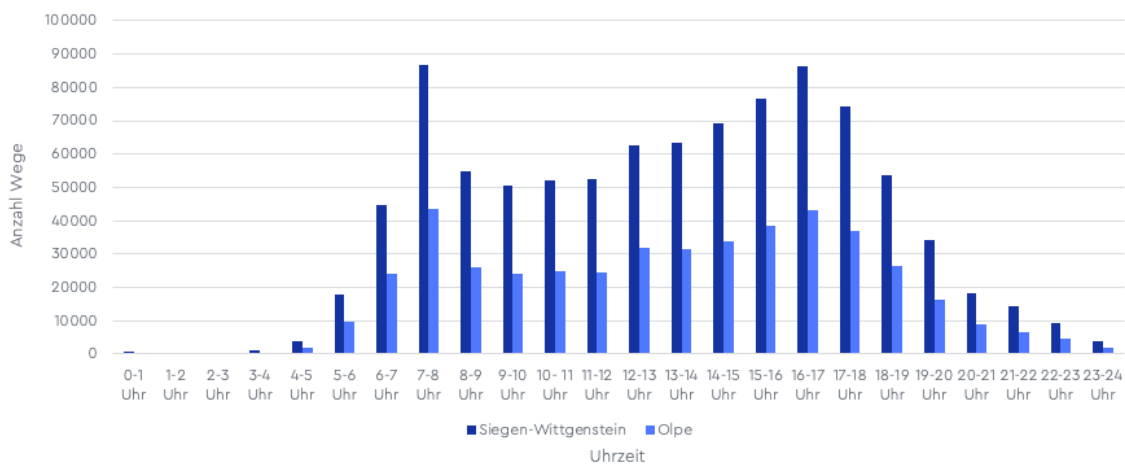
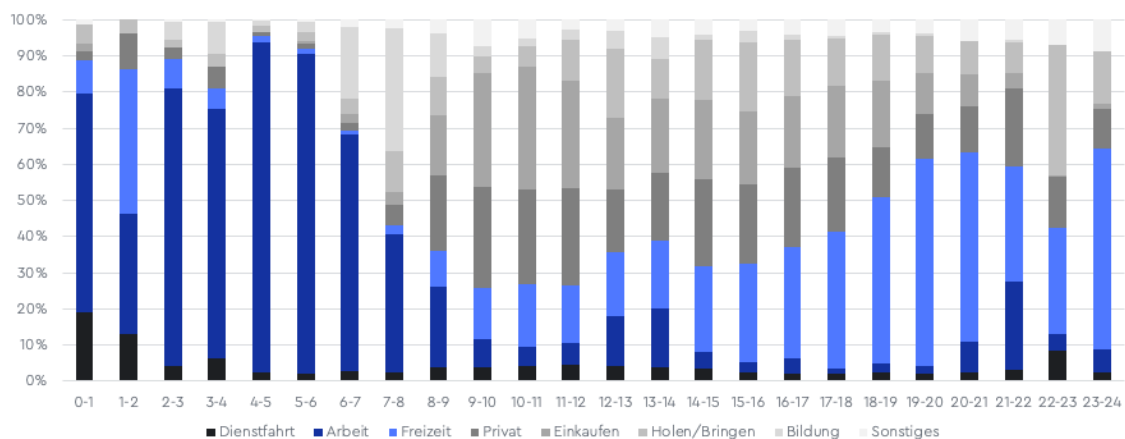


Abbildung 11: Wegezwecke im Tagesverlauf im Planungsgebiet auf Basis der Mobilitätssimulation



4.2 Erschließungsqualität

Ein wesentliches Kriterium für die Qualität des ÖPNVs in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle für die Nutzenden sowie der dortige Takt und

das dort verfügbare Verkehrsmittel (Bus, Bahn). Die Erschließungsqualität setzt sich somit aus den folgenden Bausteinen zusammen:

Abbildung 12: Zusammensetzung der Erschließungsqualität



Wesentliches Ziel der Erschließungsqualität ist es, kleinräumige Erschließungsdefizite zu ermitteln und nach Möglichkeit bei der Netzkonzeption zu beheben. Dabei wird die Erschließungsqualität im Bestandsnetz als Grundlage herangezogen.

Klassisch wird die Erschließungsqualität in der Form analysiert, dass der Fußweg noch pauschal über eine Luftlinienentfernung in Form von Radien (300 m) ermittelt wird. Dieses Vorgehen berücksichtigt nicht, dass die Umwege sowie die Topografie von Fußwegen kleinräumig stark variieren können. Dies gilt insbesondere für viele Bereiche im Kreis Olpe aufgrund der ausgeprägten Topografie.

Der in dem vorliegenden Nahverkehrsplan herangezogene Ansatz gleicht diese Problematik aus, indem jeder einzelne Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation zur Einstiegshaltestelle über das reale Straßen- und Wegenetz geroutet wird. Dieser Weg kann dann als konkreter Fußweg in Metern angegeben werden und ermöglicht eine weitaus detailliertere Abbildung der Erschließungsqualität.

Grundsätzlich bietet der durch die mikroskopische Mobilitätssimulation berechnete Datensatz eine Weiterentwicklung und Präzisierung der bisherigen Methodik zur Berechnung der Erschließungsqualität. Aus diesem Grund wird in diesem Kapitel im Weiteren nur ein nutzerzentrierter Ansatz beschrieben.

Nutzerzentrierter Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität

Die mikroskopische Mobilitätssimulation, die jeden einzelnen an einem Werktag im Planungsgebiet zurückgelegten Weg koordinatenscharf abbildet, ermöglicht es, den klassischen Ansatz der Erschließungsqualität zu verbessern. Dabei wird die Haltestellenkategorie für jeden einzelnen ÖPNV-Weg individuell berechnet, d. h. mit dem jeweiligen Taktangebot für den betrachteten Weg. Dieser Ansatz ist deutlich feiner, da er konkrete Quell-Ziel-Relationen mit dem jeweils verfügbaren Takt betrachtet.

Das Ergebnis ist präziser. Die Erschließungsqualität fällt im Durchschnitt schlechter aus als beim klassischen Ansatz. Dies liegt daran, dass einzelne Angebote in Form von Linienwegen, die für den

konkreten Weg nicht relevant sind, nicht berücksichtigt werden. Somit wird nur für den jeweils konkret betrachteten Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation der Takt zugrunde gelegt und nicht der pauschale Takt an einer Haltestelle. Damit ergibt sich in der Regel ein weniger dichter Takt und eine relative Verschlechterung im Vergleich zum klassischen Ansatz, der nur auf Luftlinienrädien basiert.

Abbildung 13: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien

		Art der Haltestelle		
		Bahnknoten	Bahnlinie	Bus/ Bedarfsverkehr
Takt an der Haltestelle (Kursintervall)	Kursintervall			
	< 5 min	I	I	II
	5 – 9 min	I	II	III
	10 – 19 min	II	III	IV
	20 – 39 min	III	IV	V
	40 – 60 min	IV	V	VI
	61 – 120 min	V	VI	VII

Das Ergebnis ist eine Differenzierung in insgesamt sieben Kategorien, wobei Kategorie I die bestmögliche und Kategorie VII die schlechteste darstellt. Die Kategorien VI und VII wurden für den Kreis Olpe ergänzend zum klassischen Ansatz der Schweizer Güteklassen mit lediglich fünf Kategorien eingeführt, um einzelnen Bereichen in den Kreisen mit sehr geringen Takten Rechnung zu tragen.

Abbildung 14: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien

Verkehrsmittel an der Haltestelle

Takt an der Haltestelle (Kursintervall)

Frequenz	Art der Haltestellen		
	Bahnknoten	Bahnlinie	Bus/Bedarfsverkehr
< 5 min	I	I	II
5 – 9 min	I	II	III
10 – 19 min	II	III	IV
20 – 39 min	III	IV	V
40 – 59 min	IV	V	VI
60 – 120 min	V	VI	VII

Die nunmehr vorliegenden Resultate werden abschließend mit der Erreichbarkeit der jeweiligen Haltestelle kombiniert. So erhält man die Güteklassen der Erschließung, die das finale Ergebnis des

Berechnungsverfahren für die Erschließungsqualität darstellen und räumlich fein visualisiert werden können.

Abbildung 15: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung

		Erreichbarkeit der Haltestellen (Gehzeit in min)			
		≤ 5 min	5 – 7,5 min	7,5 – 10 min	10 – 15 min
Haltestellenkategorie + Verkehrsmittel an der Haltestelle + Takt an der Haltestelle	I	A	A	B	C
	II	A	B	C	C
	III	B	C	C	D
	IV	C	C	D	E
	V	D	D	E	E
	VI	E	E	F	F
	VII	F	F	F	F
		Güteklassen			

Beim klassischen Ansatz bleibt dabei die Kategorie jeder Haltestelle für jeden dort startenden Weg unverändert. Dies ist als methodisches Defizit zu bewerten, insbesondere an Haltestellen, bei denen sich mehrere Linien und somit auch Takte überlagern. Das Defizit besteht darin, dass die Haltestelle z. B. aufgrund einer Taktüberlagerung eine bessere Kategorie für einen möglichen Weg erhalten könnte, wenngleich ein möglicher Weg nur mit einer Linie mit einem deutlich geringeren Takt zurückgelegt werden kann und damit auch in einer schlechteren Güteklasse eingestuft werden müsste. Der nutzerzentrierte Ansatz behebt dieses Defizit.

Im Kreis Olpe zeigt sich vorrangig eine Basiserschließungsqualität, die den Anforderungen des ländlichen Raums genügt. Kleinere Siedlungsbereiche weisen keine Erschließung auf. Für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs sollen vorrangig diese sowie die lediglich marginal erschlossenen Bereiche betrachtet werden.

Abbildung 16: Erschließungsqualität im Kreis Olpe nach nutzerzentriertem Ansatz

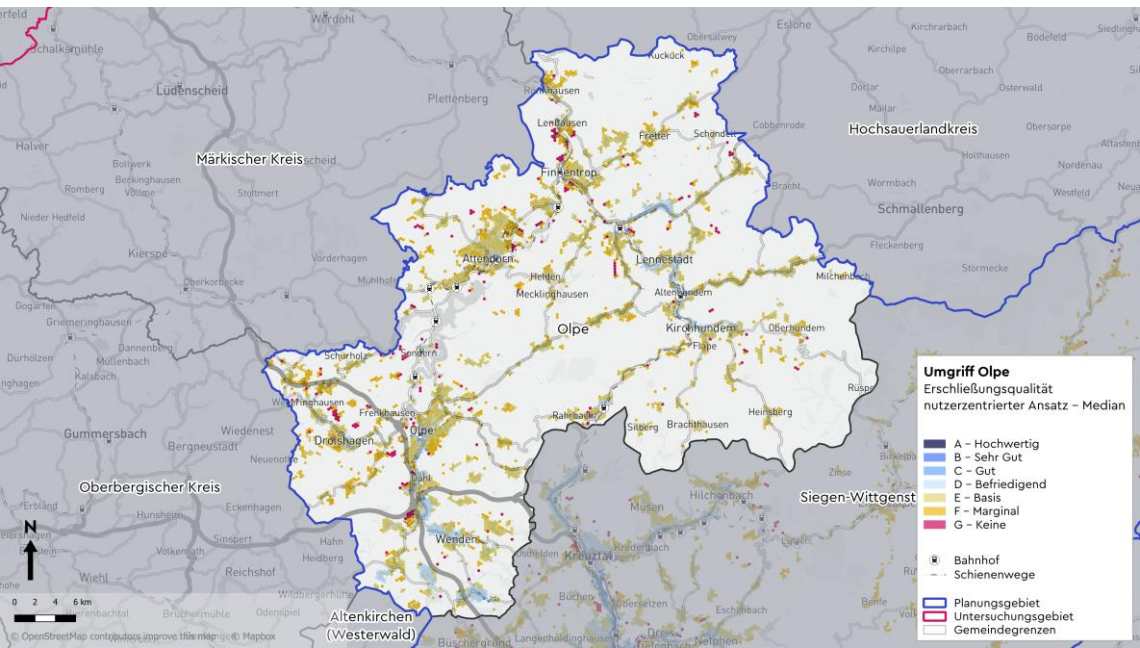
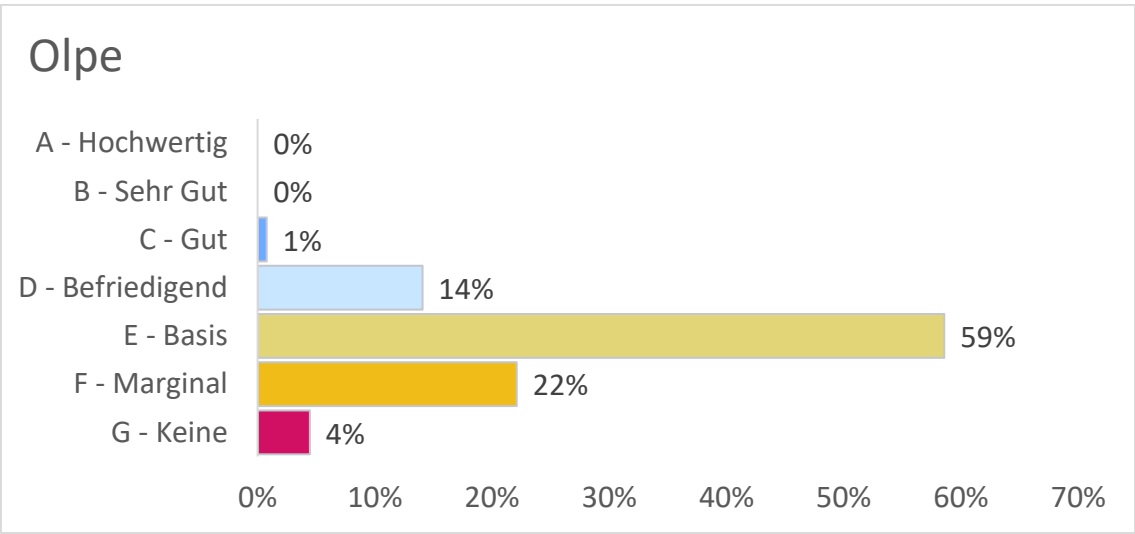


Abbildung 17: Anteile der Kategorien der Erschließungsqualität im Kreis Olpe



Zusammenfassung Erschließungsqualität

Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, die Erschließungsqualität im Kreis Olpe räumlich sehr fein und mit dem beschriebenen nutzerspezifischen Ansatz zu berechnen und zu visualisieren. Damit können auf der einen Seite sehr feingliedrig Defizite, aber auch positive Aspekte in der Erschließung identifiziert werden. Auf der anderen Seite liefert die Erschließungsqualität auf Basis des Bestandsnetzes eine wesentliche Grundlage für Verbesserungen und Vergleiche mit dem Zielnetz. Bei der Netzkonzeption wird somit ein starkes Augenmerk auf die Erschließungsqualität des Zielnetzes gelegt.

4.3 Bedienungsqualität

Betriebszeiten Kreis Olpe

Die Betriebszeiten im Kreis sind abhängig von Betriebstagen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag und Feiertage) und Verbindungskategorie. Sie sind nach den folgenden Verkehrszeiten definiert:

- Tagesverkehr
- Schwachlastverkehr

Sie orientieren sich gemäß dem Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2016 an folgenden Tabellen:

Tabelle 8: Betriebszeiten Ländlicher Raum nach Betriebstag und Verkehrszeiten

Verbindungskategorie nach Einwohnerzahl			Zeiten Mo – Fr	Zeiten Sa	Zeiten So	Fahr- zeug- folge (Min.)	Umstei- gevor- gänge (max.)
Verbindungs- kategorie III	Ortsteil > 750 Einwohner	Tagesverkehr	4 – 19	-	-	60	1
		Schwachlast- verkehr	19 – 21	4 – 21	8 – 21	120	1
Verbindungs- kategorie IV	Ortsteil < 750 Einwohner	Tagesverkehr	6 – 18	-	-	120	1
		Schwachlast- verkehr	18 – 20	8 – 20	10 – 20	120	1

Quelle: Nahverkehrsplan 2016

Demgegenüber wären für einen verdichteten Siedlungsraum wie im Planungsgebiet zwischen Siegen und Kreuztal weitere Verbindungskategorien (vgl. Tabelle 9) zu definieren.

Tabelle 9: Betriebszeiten im Verdichtungsraum Siegen-Kreuztal nach Betriebstag und Verkehrszeiten

Verbindungskategorie nach Einwohnerzahl			Zeiten Mo – Fr	Zeiten Sa	Zeiten So	Fahr- zeug- folge (Min.)	Umstei- gevor- gänge (max.)
Verbindungs- kategorie I	Ortsteil > 7.500 Einwohner	Tagesverkehr	4 – 20	6 – 17	-	15	0
		Schwachlast- verkehr	20 – 1	4 – 1	6 – 1	30	0
Verbindungs- kategorie II	Ortsteil > 3.000 Einwoh- ner	Tagesverkehr	4 – 20	6 – 16	-	30	0
		Schwachlast- verkehr	20 – 24	4 – 24	6 – 24	60	0
Verbindungs- kategorie III	Ortsteil > 750 Einwohner	Tagesverkehr	4 – 19	-	-	60	1
		Schwachlast- verkehr	19 – 23	4 – 23	8 – 23	120	1
Verbindungs- kategorie IV	Ortsteil < 750 Einwohner	Tagesverkehr	6 – 18	-	-	120	1
		Schwachlast- verkehr	18 – 22	8 – 22	10 – 22	120	1

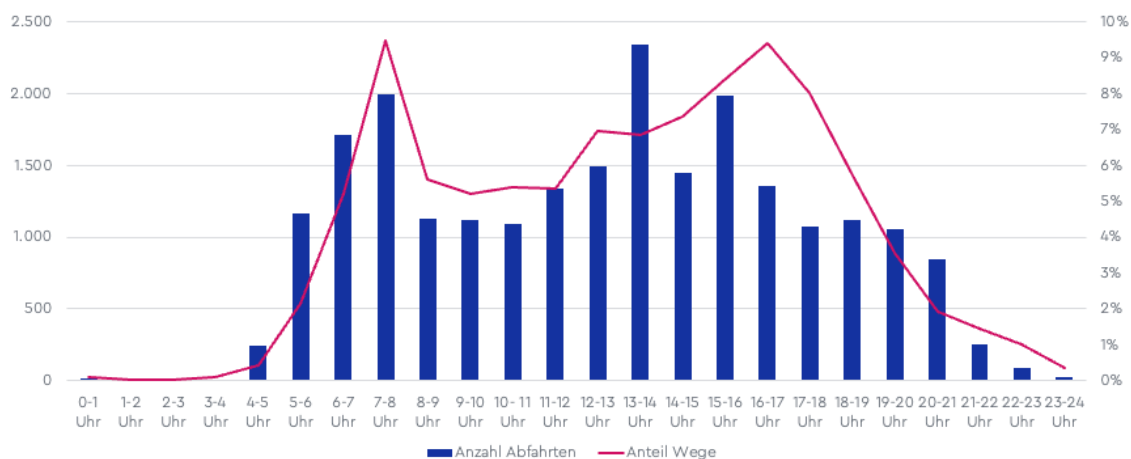
Quelle: Nahverkehrsplan 2016

Als Qualitäten wurden im Nahverkehrsplan von 2016 unter anderem festgelegt, dass das Fahrtenangebot klar strukturiert und verständlich für den Fahrgast gestaltet sein soll. Außerdem sollte das Fahrtenangebot je nach Verbindung und abhängig von der Einwohnerzahl bestimmt werden. Unangepasste Angebote in Form von übermäßigen Fahrzeugkapazitäten und Taktfolgen mit geringer verkehrlicher Wirkung sollten aus Gründen der Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und vermeidbarer Belästigungen durch Lärm und Schallemissionen für die Bevölkerung vermieden werden.

Abgleich der Verkehrsnachfrage mit dem Fahrtenangebot

Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, die Verkehrsnachfrage im Kreis Olpe stundenscharf in Form von Tagesganglinien abzubilden. Gleichzeitig können stundenweise die Abfahrten aller Busse in den jeweiligen Gebietskörperschaften berechnet und visualisiert werden. Die nachfolgende Gegenüberstellung dieser beiden Tagesganglinien lässt Rückschlüsse zu, inwieweit die jeweilige Verkehrsnachfrage stundenweise ausreichend bedient wird.

Abbildung 18: Vergleich der Abfahrten im Kreis Olpe mit der Verkehrsnachfrage



Für den Kreis Olpe zeigt sich mit Blick auf die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage, dass die morgendliche Spitzenstunde gut mit einem erhöhten Fahrtenangebot aufgefangen wird. Nachmittags ist dies in der Spitzenstunde, mit Ausnahme der Schülerspitze in der Mittagszeit, allerdings nicht der Fall. Die Verkehrsnachfrage ist erhöht, das Fahrtenangebot jedoch nicht.

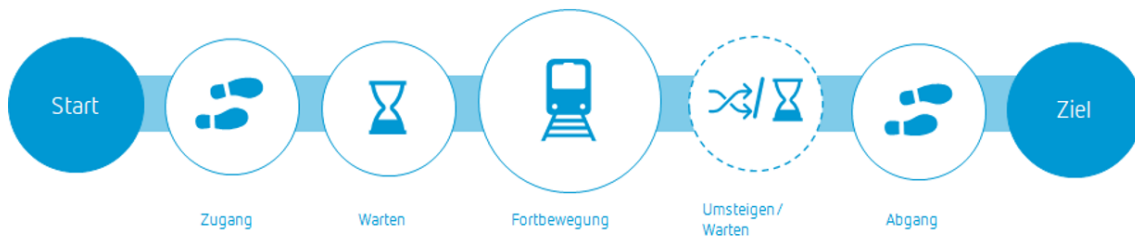
4.4 Reisezeiten

Reisezeiten und Reisezeitvergleiche für den Kreis Olpe

Basierend auf den Ergebnissen der mikroskopischen Mobilitätssimulation und dem darauf aufbauenden Routing aller Wege, ist für die Bestandsanalyse ein detaillierter Reisezeitvergleich zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem ÖPNV möglich. Der Detailgrad bezieht sich hier auf den Vergleich jedes Einzelnen mit dem durch die Mobilitätssimulation ermittelten Weg. Für eine fundierte Analyse wurden für den Kreis Olpe Unterscheidungen zwischen Binnen- und Gesamtverkehr getroffen. Bei den Reisezeiten wurden nicht nur die reine Fahrzeit beim MIV oder dem ÖPNV

herangezogen, sondern auch Parkplatzsuchzeiten beim MIV sowie Zu- und Abgangs- sowie Umsteigezeiten beim ÖPNV.

Abbildung 19: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV



In Bezug auf die Reisezeitverhältnisse erfolgte, je nach Qualität der ÖPNV-Reisezeit im Vergleich zum MIV, eine Kategorisierung in die Qualitätsstufen A bis F gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs:

Tabelle 10: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen

Qualitätsstufe	Reisezeitverhältnis ($t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$)
A	< 1,0
B	1,0 bis < 1,5
C	1,5 bis < 2,1
D	2,1 bis < 2,8
E	2,8 bis < 3,8
F	$\geq 3,8$

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs)

Generell wird davon ausgegangen, dass Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV von weniger als 1,5 als attraktiv für Nutzende einzustufen sind. Ab einer doppelt so langen Reisezeit ist der ÖPNV kaum konkurrenzfähig gegenüber dem MIV.

Im Kreis Olpe herrschen ähnliche strukturelle Bedingungen wie im Kreis Siegen-Wittgenstein (Ausnahme: Verdichtungsraum Siegen – Kreuztal). Die durchschnittliche geringere Siedlungsdichte sowie ein Liniennetz mit weniger dichten Takten führen zu den nachfolgend abgebildeten Ergebnissen:

Abbildung 20: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Kreis Olpe

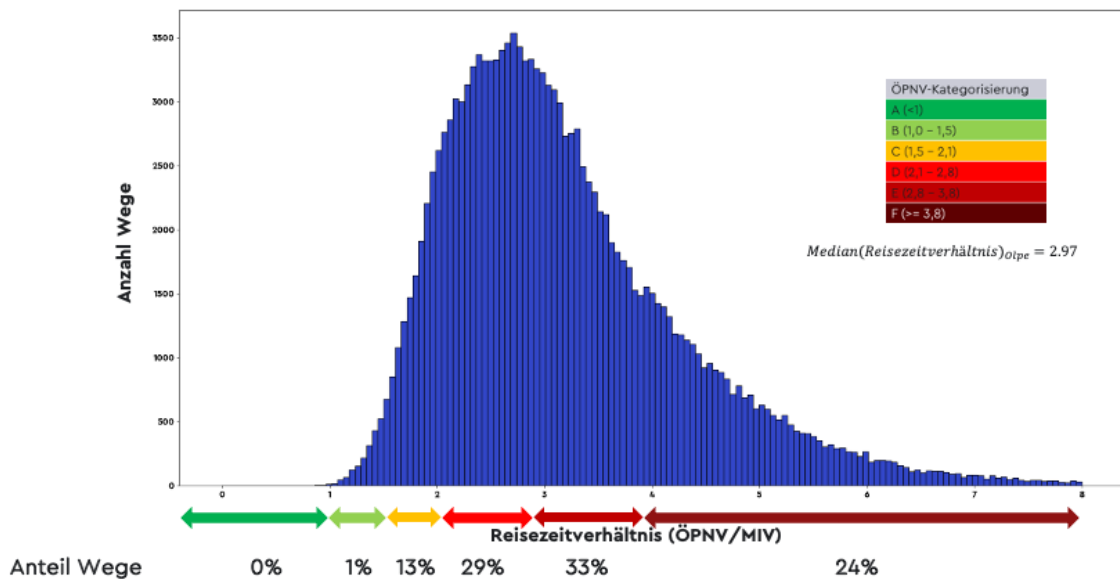
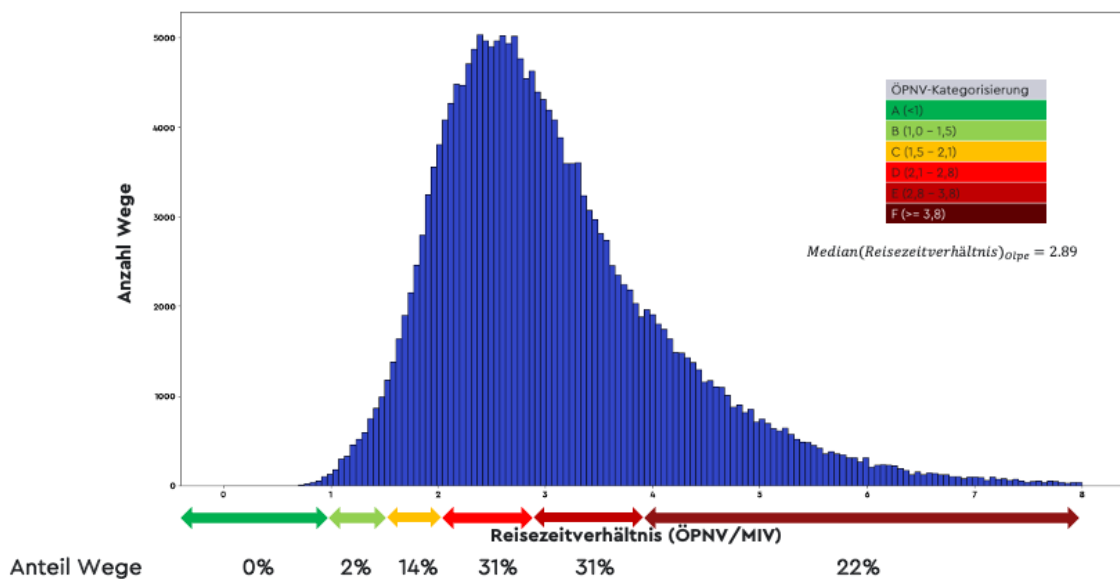


Abbildung 21: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Kreis Olpe



Insgesamt ist festzustellen, dass die durchschnittlichen Reisezeiten im Kreis Olpe als nicht konkurrenzfähig zum MIV eingestuft werden. Dies gilt sowohl für den Binnen- als auch den Gesamtverkehr und ist in erster Linie auf raumstrukturelle Gründe zurückzuführen.

Neben der Darstellung aller Wege in Histogramm-Form erfolgte eine Visualisierung der Relationen im Planungsgebiet mit den besten bzw. schlechtesten Qualitätsstufen. Dabei wird dargestellt, welche Relationen hinsichtlich der Reisezeiten attraktiv bzw. unattraktiv sind. Dies lässt für die Erstellung des neuen Linienkonzeptes im Rahmen des Nahverkehrsplanes Rückschlüsse auf die Struktur des ÖPNV und damit verbundenen Stärken und Schwächen zu.

Abbildung 22: Darstellung der attraktivsten Relationen im Kreis Olpe (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1-1,5)

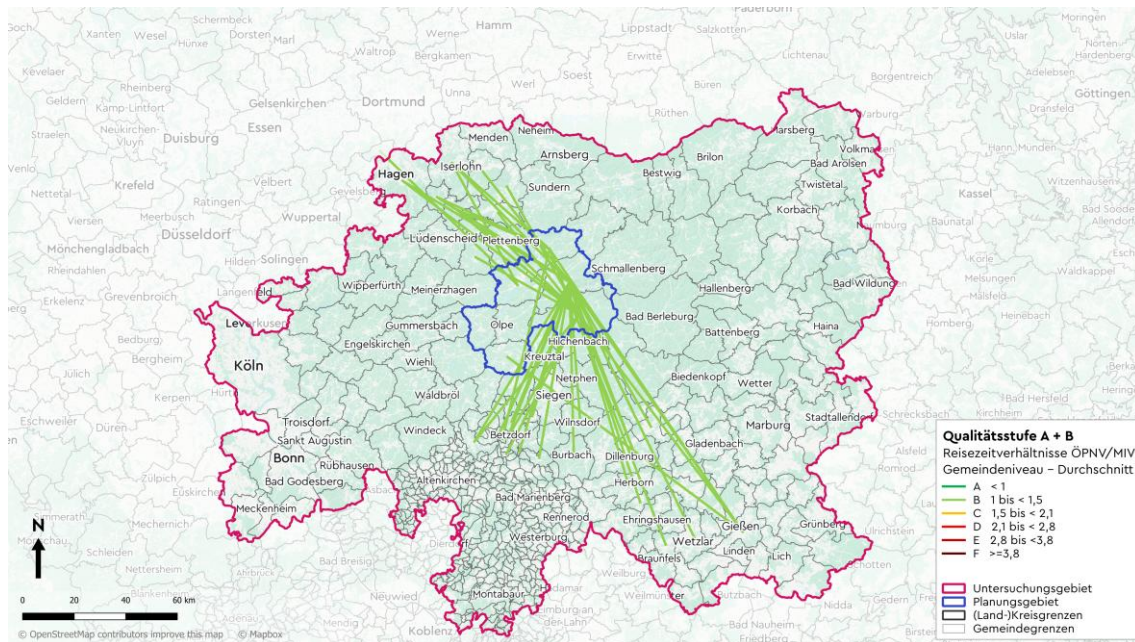
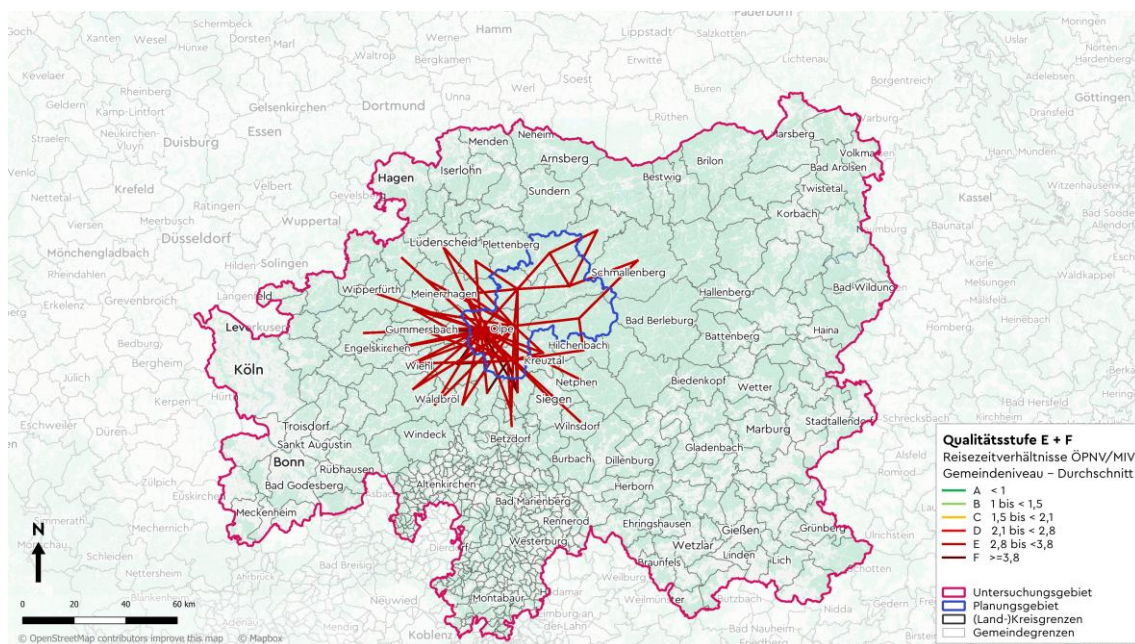


Abbildung 23: Darstellung der unattraktivsten Relationen im Kreis Olpe (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 2,5-3,8)



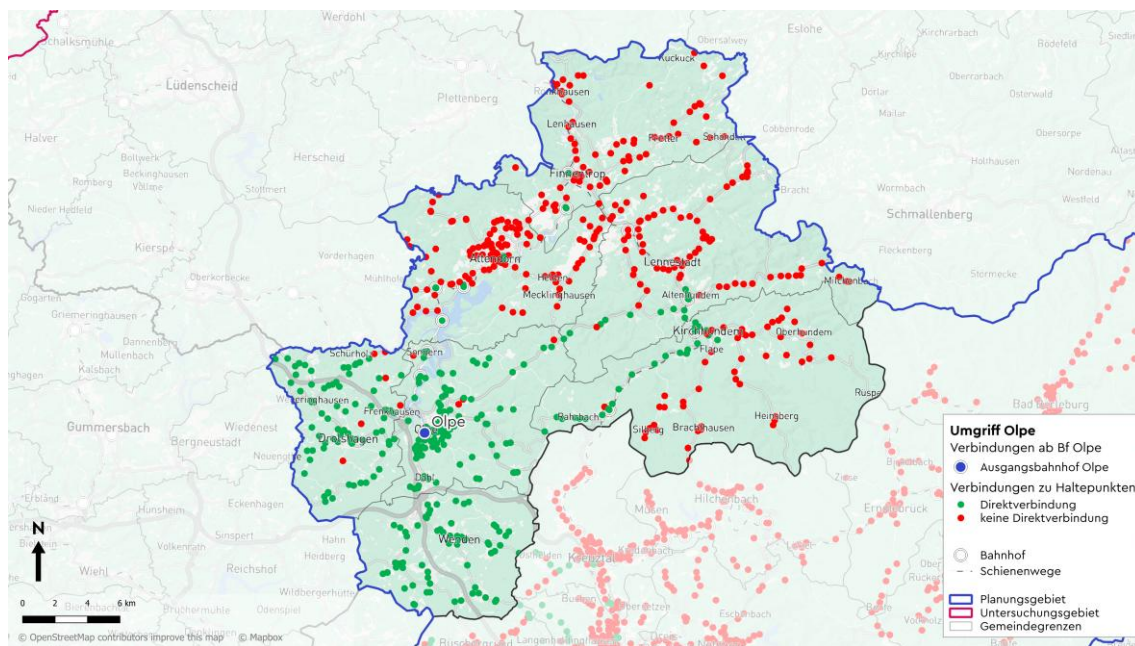
Die in Abbildung 23 dargestellten Relationen weisen in Teilen eine hohe Nachfrage auf, sind aber weitgehend als nicht konkurrenzfähig zum ÖPNV einzustufen. Während die attraktivsten ÖPNV-Relationen in Abbildung 22 eher lange Verbindungen über die Kreisgrenzen hinaus zeigen, sind die unattraktivsten Relationen kurz und konzentrieren sich vor allem auf Verbindungen im Süden und Westen der Kreise. Dies verdeutlicht die Ausprägung der grenzüberschreitenden Verkehre. Besonders attraktiv sind Verbindungen entlang der Bahnachse in Nord-Süd-Richtung. Verbindungen aus den Kreisen heraus können oft nicht attraktiv zurückgelegt werden, weswegen sich hier hinsichtlich des Reisezeitverhältnisses auch ein schlechtes Ergebnis ergibt.

4.5 Verbindungsqualität

Umsteigefreie ÖPNV-Fahrten gehören zu den wesentlichen Attributen eines attraktiven ÖPNV-Netzes. Das digitalisierte Fahrplanangebot in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe mit den zugehörigen Linien ermöglicht es, für jede Haltestelle zu berechnen, welche Zielhaltestellen umsteigefrei bzw. mit einem Umstieg erreicht werden können. Daraus lässt sich wiederum eine Interpretation vornehmen, welche Bereiche von der jeweils betrachteten Haltestelle gut bzw. weniger gut erreichbar sind.

Am Beispiel des Bahnhofs Olpe als wichtigem Verknüpfungspunkt im Kreis Olpe zeigt sich, dass die benachbarten Gemeinden mit den zentralen Haltestellen umsteigefrei erreicht werden können (z.B. Drolshagen, Wenden). Viele weitere Gemeinden im Kreis Olpe, vor allem im Norden und Osten des Kreisgebietes und die Gemeinden im Kreis Siegen-Wittgenstein können nur mit einem Umstieg von Olpe aus erreicht werden.

Abbildung 24: Verbindungsqualität vom Bahnhof Olpe mit keinem bzw. mehreren Umstiegen



Vom Bahnhof Lennestadt-Grevenbrück können viele der Haltestellen in Lennestadt umsteigefrei erreicht werden. Was die kreisgrenzüberschreitenden Verkehre in den Kreis Siegen-Wittgenstein angeht, sind viele Haltestellen nur noch mit Umstieg zu erreichen. Auch zum zentralen Bahnhof Olpe existiert keine umsteigefreie Verbindung. Vergleichbares trifft auf den Bahnhof Lennestadt-Altenhundem zu, mit dem Unterschied, dass die Kreisstadt Olpe erreichbar ist.

Abbildung 25: Verbindungsqualität vom Bahnhof Lennestadt-Grevenbrück mit keinem bzw. mehreren Umstiegen

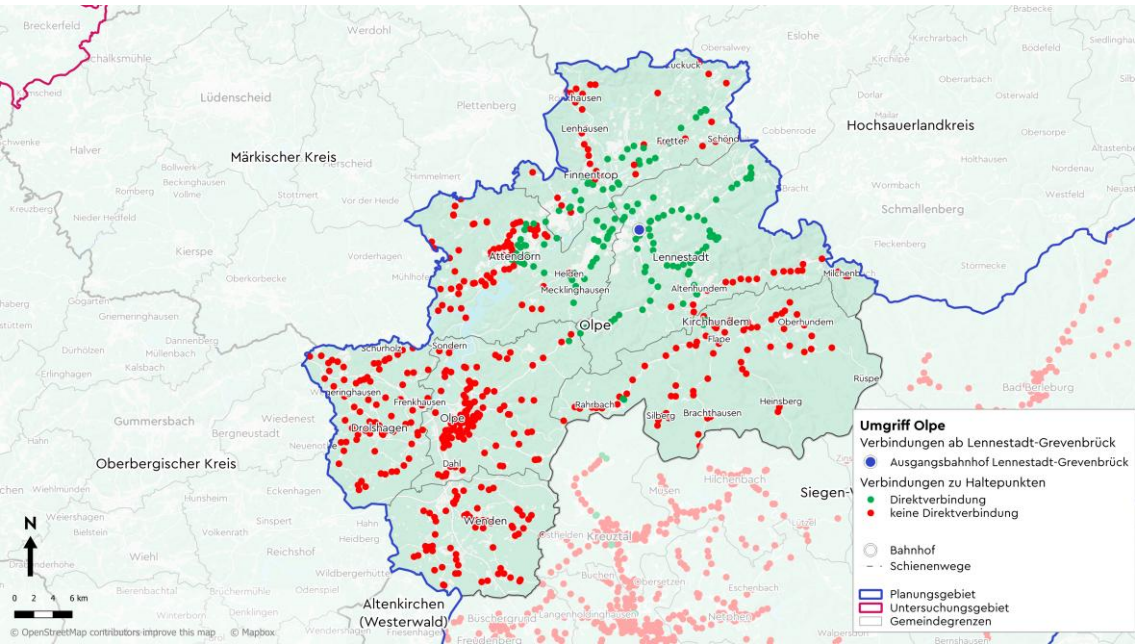
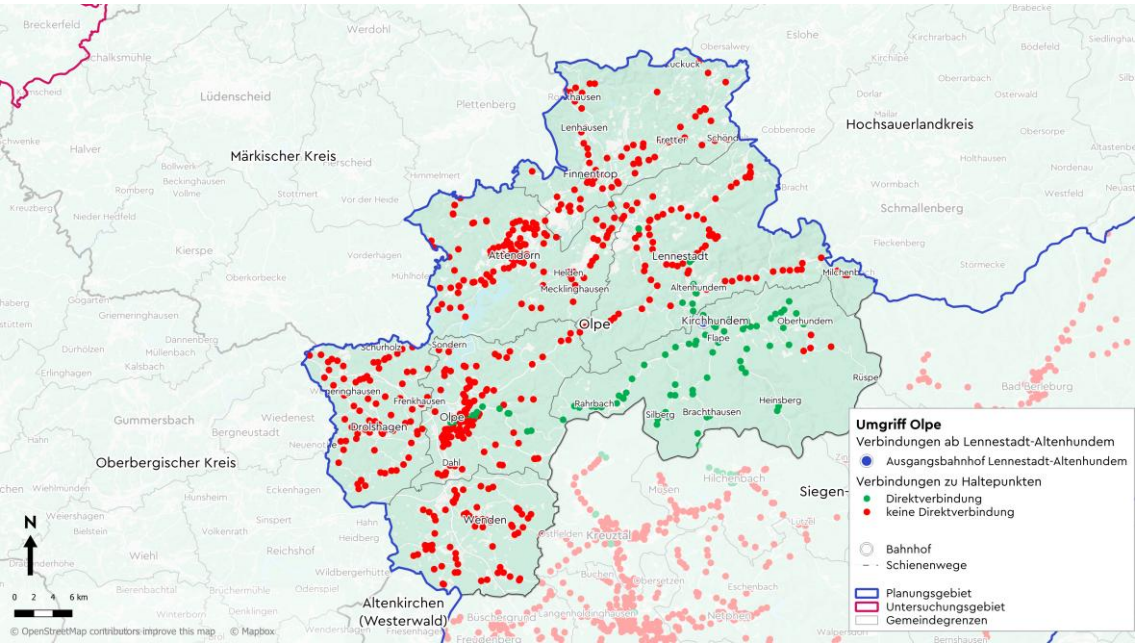


Abbildung 26: Verbindungsqualität vom Bahnhof Lennestadt-Altenhundem mit keinem bzw. mehreren Umstiegen



5 Anforderungsprofil

Im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans sind Qualitätsziele des Nahverkehrs für den Kreis Olpe definiert. Um die Ziele zu erreichen, werden Anforderungen formuliert, die die geforderten Qualitäten sichern. Die Anforderungen leisten damit auch ein Versprechen bezüglich des Nahverkehrs gegenüber der Bevölkerung. Dabei stehen die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sowie ein ausgewogenes Maß an Qualität und Quantität im Abgleich mit den finanziellen Möglichkeiten im Fokus.

Die aufgestellten Qualitätsziele beziehen sich auf alle straßengebundenen Linienverkehre im Kreis Olpe. Hierbei handelt es sich insbesondere um Stadt- und Regionalbusverkehre, aber auch um neue Formen wie Linienbedarfsverkehre nach §44 PBefG. Das Anforderungsprofil trifft Aussagen sowohl zur räumlichen und zeitlichen Bedienungs- und Verbindungsqualität des Angebots als auch zur Bedienungsqualität sowie zu umwelttechnischen und betrieblich-organisatorischen Aspekten.

Die im Rahmen dieses Anforderungsprofils festgelegten Qualitätsvorgaben orientieren sich an den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus dem Jahr 2010 in Verbindung mit der 2019 erschienenen Veröffentlichung Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen.

Definition eines ausreichenden Angebotes für den Kreis Olpe:

Die Siedlungsstruktur und Einwohnerverteilung im Kreis Olpe erschwert die effiziente Bündelung von Fahrtwünschen in Linienbussen. Neben einer hohen Nachfrage im Ausbildungs- und Berufsverkehr verteilt sich die Nachfrage in Freizeit-, Einkaufs- und weiteren Verkehrswünschen so stark, dass sie sich nur schwer ökonomisch-effizient und ausschließlich mit Linienverkehren abwickeln lassen.

Um den Verkehr ökonomisch wie auch ökologisch nachhaltig zu gestalten, wird in diesem Nahverkehrsplan ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Linienverkehren und Linienbedarfsverkehren erarbeitet. Jede Bedienform hat ihre Stärken und kann je nach Nachfrage und Raumtyp eingesetzt werden. Somit wird durch diesen Nahverkehrsplan zukünftig stärker auf eine verträgliche Abwicklung der Mobilitätswünsche im Umweltverbund (Bahn/Bus, Fahrrad, zu Fuß, Sharing/Taxi) gesetzt.

5.1 Grundlegende Netzgestaltung

Die grundlegenden Anforderungen an das Liniennetz ergeben sich aus dem Abgleich mit Inhalten des vorhergehenden Nahverkehrsplans und sind im Rahmen dieses Planwerks um zusätzliche Aspekte ergänzt. Das ÖPNV-Netz ist demnach durch die folgenden Leitgedanken geprägt:

- Die Buslinien verfügen über einen festen Linienweg ohne Abweichungen, um für die Nutzerinnen und Nutzer ein nachvollziehbares, verlässliches und leicht verständliches Angebot mit einer hohen Orientierungssicherheit bereitzustellen.
- Grundsätzlich sind identische Linienwege für beide Fahrtrichtungen für alle Linien anzustreben. Ist es betrieblich und bedingt durch die Straßeninfrastruktur nötig, können Siedlungsbereiche auch im Einrichtungsverkehr bedient werden. Ebenso ist eine möglichst geringe Entfernung zwischen Haltestellen je Fahrtrichtungen anzustreben.
- Das Liniennetz ist unter Berücksichtigung dieser Grundprinzipien bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die künftigen Linienführungen werden an der räumlichen Situation, der Nachfragesituation und der Wirtschaftlichkeit des Betriebs orientiert.
- In das Kreisgebiet einbrechende ÖPNV-Angebote sind in das Gesamtnetz zu integrieren. Dazu erfolgt je Linie eine bilaterale Abstimmung mit den weiteren betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern.

5.2 Erschließungsqualität

In Anlehnung an die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010) und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (2019) sollen im Kreis Olpe mindestens 80 % der Einwohnerinnen und Einwohner durch einen Linienverkehr in der Qualität wie in Kapitel 4.2 bedient werden. Dieser Linienverkehr (feste und flexible Bedienformen) bedient zusammenhängende Siedlungsbereiche ab 250 Einwohnerinnen und Einwohnern. Ist ein Linienverkehr räumlich und/oder betrieblich nicht sinnvoll, kommen Linienbedarfsverkehre zum Einsatz. Ziel eines ganzheitlichen ÖPNV im Kreis ist die Erschließung aller Ziele im Kreisgebiet. Daher sollen auch Ziele, die in Siedlungsbereichen mit weniger als 250 Einwohnerinnen und Einwohnern liegen, nach Möglichkeit mind. durch Linienbedarfsverkehre erreicht werden.

Die Haltestellen müssen als Zugangspunkte des ÖPNV fußläufig erreichbar sein, um die grundlegenden Funktionen des ÖPNV-Netzes zu sichern. Für Gebiete mit der flexiblen Bedienungsform Flexbus sowie für Bürgerbusse nach § 44 PBefG (vgl. 6.2.7 Flexbus und 6.2.8 Vereinsgestützter Verkehr) sind Sammelpunkte mindestens in der Dichte der bisherigen regulären Haltestellen anzustreben. Außerhalb des Verbandsgebiets werden ausschließlich reguläre Haltestellen bedient. Die haltestellenbezogene Erschließung ergibt sich nach der in Kapitel 4.2 erläuterten Methodik aus dem an der Haltestelle verkehrenden Verkehrsmittel und der Bedienung.

Häufig sind Distanzen und Reisezeiten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) länger als im örtlichen und regionalen Busverkehr. Je länger die Gesamtreisezeit ausfällt, desto größer ist die Bereitschaft einen längeren Weg zur Abfahrthaltestelle zu absolvieren. Aus diesem Grund besteht eine

höhere Bereitschaft seitens des Fahrgasts, zu Bahnstationen größere Entfernungen zurückzulegen. Ähnliches gilt auch bei Haltestellen mit einem hochwertigen Regionalbusangebot, wie z. B. dem Schnellbus.

Für die Erschließungsqualität im Kreis Olpe ist mindestens eine Basiserschließung anzustreben. (Kategorie E gemäß der in Kapitel 4.2 eingeführten Klassifizierung). Das entspricht für den Verkehr mit Linienbussen und Bedarfsverkehren eine stündlich bediente (Bus-) Haltestelle, die bis 7,5 Minuten fußläufig erreichbar ist bzw. einem stündlich bedienten SPNV-Haltepunkt, welcher in weniger als 15 Minuten erreicht werden kann. Der Stundentakt ist in der Kernzeit von täglich 6 bis 20 Uhr als Mindestanforderung anzubieten.

Das Anforderungsprofil in der Erschließungsqualität ist auf das werktägliche ÖPNV-Angebot ausgelegt, wobei eine ausreichende Erschließung sowohl unter der Woche als auch am Wochenende gewährleistet werden muss.

5.3 Bedienungsqualität

5.3.1 Bedienungszeit

Die Bedienungszeit für den Kreis Olpe ergibt sich aus der Tagesganglinie der Mobilitätssimulation. Innerhalb der definierten Zeiten ist eine ÖPNV-Verbindung für sämtliche durch den ÖPNV erschlossene Bereiche sicherzustellen. Die Bedienungszeiten orientieren sich vorwiegend am Alltagsverkehr, wobei insbesondere Anpassungen im Schülerverkehr vorgenommen werden können. Im Kreis Olpe zeigen sich Nutzungsspitzen des ÖPNV in den Morgenstunden (7-8 Uhr) sowie am Nachmittag (14-18 Uhr).

Vor dem Hintergrund des Ziels einer regelmäßigen Bedienung ist hinsichtlich der Hauptkorridore ein angebotsorientierter gegenüber einem vollständig nachfrageorientierten Ansatz zu präferieren. Damit wird auch dem Ziel der Verlässlichkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Angebots Rechnung getragen. Darüber hinaus bietet der angebotsorientierte Ansatz für Fahrgäste mit zeitlicher Flexibilität die Möglichkeit, ÖPNV-Fahrten außerhalb der Nutzungsspitzen ohne Einschränkungen im Angebot zurückzulegen und somit zur Entlastung der Verkehre in Spitzenzeiten beizutragen. Eine nachfragegerechte Verdichtung des Angebots erfolgt somit lediglich bei Bedarf und auf einzelnen Verbindungen anstelle von ganzheitlichen Veränderungen des Angebots im Tagesverlauf.

Es erfolgt daher die Definition einer Normalverkehrszeit (NVZ) sowie der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit deckt den Zeitraum ab, in dem der ÖPNV stark nachgefragt ist. Dies umfasst Zeiträume, in denen stündlich mehr als 4 % der täglichen Wege zurückgelegt werden. Die Schwachverkehrszeit umfasst Zeiträume mit deutlich verminderter Nachfrage, in denen stündlich mindestens 0,5 % der Wege zurückgelegt werden. Die Hauptverkehrszeit (HVZ) am Morgen und am Nachmittag sieht Zeitkorridore vor, in denen eine bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots auf besonders stark nachgefragten Linien erfolgen kann. Grundlage für eine potenzielle Angebotserweiterung in diesen Zeitfenstern ist die prognostizierte Nachfrage auf der jeweiligen Linie bzw. dem Linienbündel.

Die starken Verflechtungen mit dem Schienenverkehr und die Sicherung der Anschlüsse bedingen zudem eine gemeinsame Betrachtung. Die erste und letzte Fahrt im Bus- und Bedarfsverkehr soll sich daher als Zubringer auf die erste Fahrt sowie als Abbringer von der letzten Fahrt des jeweils verknüpften SPNV-Angebots orientieren.

Zur Differenzierung der unterschiedlichen raumstrukturellen und verkehrlichen Potenziale werden drei Netzstufen gebildet:

- Das Hauptnetz umfasst wichtige Regionalbuslinien im Kreis Olpe und weist die längsten Bedienungszeiten auf. Hierzu gehören die Linien R51, R94 und R97 (zwischen Attendorn und Grevenbrück). Die Linien verkehren als Regelangebot mit Bussen. In Abhängigkeit von der Nachfrage kann an Samstagen und Sonntagen die morgendliche SVZ1 als Bedarfsverkehr angeboten werden.
- Das Nebennetz bindet nachfrageschwächere Kommunen und Stadt-/Ortsteile an. In der Schwachverkehrszeit kommen bedarfsgesteuerte Angebotsformen zum Einsatz. Dies umfasst die Linien SB1, SB3, SB8, SB9, R35, R50, R53, R54, R61, R80, R81, R90, R97 (zwischen Grevenbrück und Eslohe), R98, C540, 70 und 290.
- Das Ergänzungsnetz umfasst die für jede Kommune vorgesehenen Linienbedarfsverkehre.

Tabelle 11: Bedienungszeiten

Bedienungstag	Zeit	Bezeichnung	bediente Netze	Anmerkung
Montag bis Freitag	4:30-5:00	SVZ1	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	Abhängig von der Nachfrage als Bedarfsverkehr möglich
	5:00-8:00	HVZ1	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	Bedarfsgerechte Verstärkerfahrten
	8:00-14:30	NVZ1	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	
	14:30-18:00	HVZ2	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	Bedarfsgerechte Verstärkerfahrten
	18:00-20:30	NVZ2	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	
	20:30-21:30	SVZ2	Hauptnetz Nebennetz	Nebennetz als TaxiBus
	21:30-23:30	SVZ3	Hauptnetz Nebennetz	Nebennetz als TaxiBus
	23:30-0:30	SVZ3	Hauptnetz	
Samstag	4:30-6:00	SVZ1	Hauptnetz Nebennetz	Abhängig von der Nachfrage als Bedarfsverkehr möglich
	6:00-8:30	SVZ2	Hauptnetz Nebennetz	Abhängig von der Nachfrage als Bedarfsverkehr möglich

Bedienungstag	Zeit	Bezeichnung	bediente Netze	Anmerkung
	8:30-19:00	NVZ1	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	
	19:00-21:30	SVZ3	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	Nebennetz als TaxiBus
	21:30-23:30	SVZ4	Hauptnetz Nebennetz	Nebennetz als TaxiBus
	23:30-0:30	SVZ5	Hauptnetz	
Sonntag	6:00-8:00	SVZ1	Hauptnetz	Linien des Verdichtungsraums Siegen/Kreuztal Abhängig von der Nachfrage als Bedarfsverkehr möglich
	8:00-21:30	SVZ2	Hauptnetz Nebennetz Ergänzungsnetz	Nebennetz als TaxiBus
	21:30-22:30	SVZ3	Hauptnetz Nebennetz	Nebennetz als TaxiBus
	22:30-0:30	SVZ4	Hauptnetz	

Nachfrage- und linienbezogen ist eine Abweichung von bis zu 30 Minuten von den definierten Zeiträumen möglich. Innerhalb der Schwachverkehrszeit können Linien oder Linienabschnitte mit geringer Nachfrage auf Kleinfahrzeuge (Linientaxi, Kleinbus) oder Bedarfsverkehre umgestellt werden. Zur SVZ3 Mo-Fr und SVZ4 an Samstagen und Sonntagen wird in der Regel nur das Hauptnetz bedient. Alternativ kann der Betriebsbeginn bzw. das Betriebsende auf einzelnen Linien oder Linienabschnitten später oder früher erfolgen, auch um ggf. Anpassungen an die Nutzungszeiten bedienter Ziele (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte oder Freizeiteinrichtungen) vornehmen zu können. Der Wechsel zwischen der Normalverkehrszeit und der Schwachverkehrszeit erfolgt linien- bzw. relationsbezogen bedarfsgerecht und kann geringfügig variieren.

Zu besonderen Anlässen, welche außerhalb der gesetzlich festgelegten Feiertage liegen (z. B. Heiligabend, Silvester), können die Bedienungszeiten zugunsten längerer Zeiträume der Schwach- oder Nachtverkehrszeit angepasst werden. Dies ist rechtzeitig mit allen beteiligten Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern abzustimmen sowie über die zur Verfügung stehenden Informationskanäle an die Fahrgäste zu kommunizieren.

5.3.2 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit beschreibt die Anforderungen an die Fahrten pro Stunde und Richtung auf den jeweiligen Linien. Auf Achsen, auf denen sich mehrere Linien überlagern, sollen möglichst klare und dichtere Takte entstehen. Dies trifft insbesondere auf das Stadtgebiet von Olpe zu, da es hier zu vielen Linienüberlagerungen kommt.

Maßgeblich für die Bedienungshäufigkeit ist auch die vorhandene Fahrgastkapazität in den eingesetzten Fahrzeugen sowie die Anbindungsqualität der Ortsteile in den einzelnen Kommunen. Reicht dieses aus Sicht des Aufgabenträgers nicht aus, ist die Bedienungshäufigkeit bedarfsgerecht anzupassen. Dies betrifft insbesondere solche Linien und Linienabschnitte, auf denen eine fahrzeugseitige Erhöhung des Sitzplatzangebots (z.B. Einsatz eines Gelenkbusses anstelle eines Solobusses) aufgrund von infrastrukturellen Restriktionen (z.B. Straßenverhältnisse) für den Fahrzeugeinsatz nicht umsetzbar ist. Bei Taktausweitungen gilt es, die Infrastruktur und vorhandenen Kapazitäten insbesondere an den Verknüpfungshaltestellen zu berücksichtigen. Zu besonderen Anlässen (Großveranstaltungen, Silvester etc.) sind die Takte entsprechend der zu erwartenden Nachfrage zu verdichten.

Tabelle 12: Bedienungshäufigkeit je Produkt

Angebotsform	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Normalverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
Schnellbus	Bedarfsgerechte Verdichtung	1 Fahrt je Stunde und Richtung	Kein Angebot oder stündliche Verfügbarkeit als Bedarfsverkehr
Regionalbus		1 Fahrt je Stunde und Richtung	1 Fahrt je Stunde und Richtung oder stündliche Verfügbarkeit als Bedarfsverkehr
Citybus		1 Fahrt je Stunde und Richtung	Stündliche Verfügbarkeit als Bedarfsverkehr
Linienbedarfsverkehr (Flexbus)	Stündliche Verfügbarkeit	Stündliche Verfügbarkeit	Sonntags: Stündliche Verfügbarkeit, sonst kein Angebot

5.3.3 Platzangebot

Das Platzangebot ist ein bedeutendes Qualitätsmerkmal, über das die Notwendigkeit von Angebotsausweitungen abgeschätzt werden kann. Dabei gelten die Empfehlungen von VDV und FGSV. Als Orientierungswert gilt der regelmäßige Besetzungsgrad in einem Fahrzeug im Liniendienst zwischen zwei Haltestellen in Lastrichtung.

In Abweichung zu den gesetzlichen Vorgaben bei der Personenbeförderung werden für Solo-KOM 70 Personen, für Gelenk-KOM 120 Personen und für Buszüge 150 Personen als Planungsgrundlage festgelegt.

- In der Hauptverkehrszeit soll der Besetzungsgrad 80 % in der Regel nicht überschreiten. Ausnahmen sind bei Einsatz- und Verstärkungsfahrten auf kurzen Abschnitten möglich.
- Liegt der Besetzungsgrad während der Normalverkehrszeit im Mittel über 65 % der Hauptverkehrszeit, ist eine Angebotsverdichtung zu prüfen.
- Bei Fahrten mit Fahrzeiten von mehr als 15 Minuten (oder einer Länge von mehr als 3 km) soll jedem Fahrgast im Fahrtverlauf ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- In der Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- Die definierten Vorgaben gelten nicht an Tagen mit besonderer Situation (z. B. Heiligabend,

Silvester) oder bei Sonderveranstaltungen (z. B. Sportveranstaltungen, Volksfeste).

- Die Fahrradmitnahme ist grundsätzlich zu ermöglichen. Bei hoher Auslastung ist im Konfliktfall durch das Fahrpersonal zu moderieren, dass Fahrgäste mit Hilfsmitteln wie Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen einen Vorzug gegenüber der Fahrradbeförderung genießen. Diese Regelung wird durch die Beförderungsbedingungen für die Verbund- und Gemeinschaftstarife in NRW sowie den NRW-Tarif gestützt.

Das Platzangebot soll nach diesen Vorgaben kontinuierlich überprüft und bedarfsgerecht angepasst werden. Im Falle einer notwendigen Kapazitätsausweitung sind dabei Maßnahmen zur Taktverdichtung ebenso zu prüfen wie eine Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten in Form von längeren Fahrzeugtypen, sofern die Straßenverhältnisse einen Einsatz dieser ermöglichen. Darüber hinaus können Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung durch ein modifiziertes Fahrgastraumdesign erwogen werden. Hierbei sind die Vorgaben zum Fuhrpark dieses Nahverkehrsplans einzuhalten (vgl. Kapitel 5.5.2).

5.3.4 Störungen im Betriebsablauf

Geplante Störungen und die eingerichteten Ersatzverkehre sind ab einer Dauer von 14 Tagen in die elektronische Fahrplanauskunft einzubinden, um dem Fahrgast eine verlässliche, übersichtliche und einfache Online-Reiseplanung anzubieten. Störungen, die weniger als 14 Tage andauern, sind in Form von elektronischen Textnachrichten sowie vor Ort an den Haltestellen zu beschreiben. Eine temporäre Haltestellensperrung ab 24 Stunden Dauer ist eindeutig und von weitem aus sichtbar zu kennzeichnen.

Bei ungeplanten Betriebsstörungen sind die Mittel der elektronischen Datenübermittlung von Verspätungsminuten in Echtzeit sowie einer Stornierung von Sollfahrten aus der Auskunft bei Ausfällen einer manuellen Textausgabe vorzuziehen. Es sind die aktuellen Branchen-Schnittstellenstandards des VDV einzuhalten. In Ausnahmefällen, z.B. bei Ausfall des Ist-Daten-Servers, können Verspätungen oder Ausfälle auch in Textform kommuniziert werden. Eine Begründung zu vermehrt auftretenden Verspätungen ist anzugeben, wenn es über das normale Maß wie z. B. Verkehrsstaus hinaus geht.

Eine besondere Beachtung sollen in diesem Zusammenhang Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erfahren, da diese von den Veränderungen im Linienverlauf sowie Fahrtausfällen am stärksten betroffen sind und daher für diese Personengruppe ein besonderer Informationsanspruch besteht. Diesem kann sowohl durch digitale Informationsangebote oder durch Ansagen, Anzeigen und Anhänge als auch durch Servicepersonal, beispielsweise an störungsrelevanten Umsteigehaltestellen, begegnet werden. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass Wegeketten und alternative Routen im Informationsangebot berücksichtigt werden, damit effiziente und anspruchsgerechte Fahrtwege für die Fahrgäste bereitgestellt werden.

5.3.5 Produkte des ÖPNV

Zur Differenzierung des Busangebots nach verschiedenen Verbindungs- und Erschließungsaufgaben im Kreis Olpe erfolgt eine Hierarchisierung verschiedener Angebotstypen, für die einheitliche Standards zu entwickeln sind. Für den Fahrgast sollen die unterschiedlichen Angebotstypen sowohl hinsichtlich ihrer Eigenschaften nachvollziehbar als auch durch ihre Linienbezeichnung unterscheidbar sein. Die ÖPNV-Standards für den straßengebundenen ÖPNV und die Klassifizierung lokaler Busverkehre des Zweckverbandes Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) und des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sind zu berücksichtigen.

Tabelle 13: Produkte des ÖPNV im Kreis Olpe

Produkt	Beschreibung
Regionalexpress (RE)/ Regionalbahn (RB)	Schnelle Verbindungen im Schienenverkehr innerhalb der Region und zu nahegelegenen Oberzentren. RE-Linien stellen schnelle Verbindungen mit wenigen Zwischenhalten dar, während RB-Linien eine Flächenerschließung entlang der Schienenstrecke sicherstellen. Die Linienkennzeichnung liegt in der Verantwortung des SPNV-Aufgabenträgers NWL.
Schnellbus (SB)	Der Schnellbus ermöglicht beschleunigte Verbindungen zwischen zentralen Orten in den Kreisgebieten sowie bedeutenden Zielorten im Umland ohne direkte SPNV-Verbindung. Er hält auf einzelnen Abschnitten nur an einer reduzierten Anzahl von Haltestellen (Zentren, SPNV-Stationen, wichtige Knoten) und verkehrt auf dem direktesten Linienweg, um möglichst kurze und konkurrenzfähige Reisezeiten zu erreichen. Die Schnellbusse haben die Linienbezeichnung SB + Nummer.
Regionalbus (R)	Regionalbuslinien stellen ein regelmäßiges und schnelles Angebot zwischen Städten, Gemeinden und Ortsteilen dar. Sie verbinden dabei vorwiegend Siedlungsräume entlang zentraler Hauptachsen und sind an wichtigen Knotenpunkten mit Angeboten des Schnellbusverkehrs verknüpft. Der Regionalbus hält an allen Unterwegshaltestellen, verkehrt überwiegend über direkte Linienwege, um konkurrenzfähige Reisezeiten zu ermöglichen. Im Stadtgebiet von Siegen können zur Beschleunigung Haltestellen ausgelassen werden. In Ausnahmefällen können zur besseren Siedlungserschließung Umwege gefahren werden. Die Regionalbuslinien haben die Linienbezeichnung R + Nummer.
Citybus (C)	Im Gegensatz zu Regionalbuslinien bedienen Citybusse kürzere Linienwege und übernehmen Erschließungsaufgaben im städtischen Raum. Dabei erschließt der Citybus auch Siedlungsräume mit geringer Dichte sowie Ortsteile, die aufgrund ihrer Siedlungsstruktur nicht durchfahren werden können. An zentralen Knotenpunkten bieten sich Umsteigemöglichkeiten zum Regional- und Schnellbusverkehr. Die Citybuslinien binden die städtischen Ortsteile an die nächstgelegenen Bahnhöfe an. Sie sind mit C + Nummer zu kennzeichnen.
TaxiBus (TB)	Der TaxiBus ersetzt den Regional-/Citybus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit sehr geringer Nachfrage und ist ein bedarfsorientierter Linienverkehr mit Bussen, Kleinbussen oder Taxen nach einem festgelegten Fahrplan und rechtzeitiger Anmeldung ohne Zuschlag. Genehmigung nach § 42 PBefG.

Produkt	Beschreibung
Flexbus (F)	Der Flexbus als Linienbedarfsverkehr ist möglichst kurzfristig vor Fahrtbeginn buchbar und verkehrt auf nachfrageorientierten, flexiblen Bedienungswegen mit Kleinbussen. Die Verfügbarkeit an Fahrzeugen und die Anzahl der Buchungen bestimmen die Routen innerhalb festgelegter Zonen. An zentralen Knotenpunkten besteht die Möglichkeit zum Umstieg auf übergeordnete Linien. Die Buchung erfolgt kommunenübergreifend einheitlich. Genehmigung nach § 44 PBefG.
Ausbildungsbus (A)	Der Ausbildungsbus verkehrt ergänzend zu den übrigen ÖPNV-Produkten ausschließlich an Schultagen in NRW zur Abwicklung von Schülerverkehren und verkehrt vor Schulbeginn und nach Schulschluss im Linienverkehr. Ausbildungsbusse erschließen mehrere Siedlungsgebiete eines Schuleinzugsbereichs und bindet diese direkt an Standorte von Grund- und weiterführenden Schulen an. Dabei ist trotz der Erschließungsaufgaben das Ziel zu verfolgen, möglichst (zeit-)effiziente Linienwege zu wählen. Schulbusse werden durch A + Nummer gekennzeichnet.
Bürgerbus (BB)	Dient der Erschließung von Stadt-/Gemeindeteilen mit geringer Verkehrsnachfrage und verkehrt nach festem Fahrplan. Linienverkehr mit Kleinbussen und ehrenamtlichen Fahrern. Bürgerbusse sind eine Betriebsformen, die von örtlichen Initiativen und Vereinen organisiert werden. Sie sind optionale Leistungen.

5.3.6 Pünktlichkeit

Als unpünktliche Fahrten gelten alle Abfahrten, die bis zu 30 Sekunden zu früh oder mehr als drei Minuten zu spät erfolgen. Verspätungen von mehr als 20 Minuten gelten als Ausfall. Als jährliches Ziel wird für die festen Bedienformen eine durchschnittliche Pünktlichkeit an den wichtigsten Umsteigehaltstellen unter 3 min angestrebt. Fahrzeiten sind hierfür in einem wiederholenden Takt festzulegen. Abweichungen an Schultagen, z. B. zur Bedienung von Unterrichtszeiten oder in der Schwachverkehrszeit, z. B. zur Sicherung von Anschlüssen sind möglich. Im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans gilt die Mobilitätsgarantie NRW. Diese regelt den Entschädigungsanspruch im Falle einer Verspätung von Bus und Bahn. Fahrgäste können gegenüber jedem Verkehrsunternehmen, das Leistungen im Sinne dieses Nahverkehrsplan übernimmt, einen Entschädigungsanspruch geltend machen, sofern dieser durch die Mobilitätsgarantie NRW gedeckt ist. Informationen zur Mobilitätsgarantie NRW sind auf der Homepage der Verkehrsunternehmen zu hinterlegen. Die aktuell gültigen Regelungen sind hier zu finden: <https://www.mobil.nrw>

Von zentraler Bedeutung zur Funktion und Attraktivität des ÖPNV-Systems ist die Sicherung von Anschlüssen an den definierten Netzknoten, die maßgeblich von der Pünktlichkeit auf den dort verkehrenden Verbindungen abhängig ist. Einer besonderen Beachtung bedürfen dabei die SPNV-Stationen sowie die zentralen Busbahnhöfe im Kreis Olpe.

5.3.7 Linienbedarfsverkehr

Im Kreis Olpe kommt dem Linienbedarfsverkehr, auch On-Demand-Verkehr (ODV) genannt, eine sehr große Bedeutung zu. Hierunter werden der Linienverkehr mit TaxiBussen (gem. §42 PBefG)

und der Linienbedarfsverkehr mit dem Flexbus (gem. §44 PBefG) verstanden. Um die Nutzung des Angebots für alle einfach und zugänglich zu machen, sind verschiedene Buchungssysteme anzubieten. Eine Bestellung von Bedarfsverkehr soll per App auf allen gängigen Betriebssystemen rund um die Uhr möglich sein. Zusätzlich hierzu wird eine telefonische Buchung angeboten. Diese ist mindestens zwischen 06:00 und 22:00 Uhr für alle Buchungsanfragen erreichbar. Auch eine Buchung im Kundenzentrum des örtlichen Verkehrsunternehmens soll möglich sein. Die Bezahlung kann direkt in der App sowie im Fahrzeug per Karte oder in bar erfolgen.

Bedarfsverkehre benötigen einen angemessenen zeitlichen Vorlauf, bevor der Fahrgast sie nutzen kann. Diese richten sich nach der Art des Produkts, der Verkehrsnachfrage und damit verbundenen Fahrzeugverfügbarkeit sowie der Länge des Fahrwegs. Die folgenden **Vorlaufzeiten** gelten:

- **Linienverkehr (TaxiBus):** bis 45 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit
- **Linienbedarfsverkehr (Flexbus):** max. 60 Minuten nach Buchungszeitpunkt (Zielwert: 45 Minuten nach Buchungszeitpunkt)

Das Verkehrsunternehmen unterscheidet zwischen Fahrgästen mit einer Vorbuchung ab 7 Tagen bis 24 Stunden vor Fahrtantritt sowie Fahrgästen mit einem flexiblen Fahrtwunsch kleiner 24 Stunden vor Fahrtantritt bis zur definierten Vorlaufzeit. Die Anzahl an Vorbuchungen sind bis maximal 80 % des normalen Platzangebotes zulässig. Sollten Fahrgäste wiederholt länger als dargestellt auf eine Vorbuchung oder Beförderung warten müssen, hat das Verkehrsunternehmen dem ÖPNV-Aufgabenträger Maßnahmen vorzulegen, mit denen es die festgeschriebenen Regeln einhalten kann.

5.4 Verbindungsqualität

5.4.1 Reisezeiten

Das Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem Pkw auf einer bestimmten Relation ist ein maßgebliches Qualitätskriterium für die Verbindungsqualität des ÖPNV-Angebots. Dauert eine Fahrt mit dem Bus (oder der Bahn) erheblich länger als mit dem privaten Pkw, ist der ÖPNV für wahlfreie Nutzerinnen und Nutzer keine Alternative.

Die Produkte des ÖPNV unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Aufgaben. Schnellbusse erfüllen ebenso wie Regionalbus- und Bahnverkehre primär eine Verbindungsfunktion. Diese Produkte verfügen über eine möglichst direkte Linienführung, aus der eine beschleunigte Reisezeit resultiert. Stadtbusse übernehmen ebenso wie Bedarfsverkehre Erschließungsaufgaben. Primäre Aufgabe ist die sogenannte Feinerschließung, aus der auch eine umwegige Linienführung folgen kann. Die Linien mit Erschließungsfunktion sind so zu führen, dass ein Umstieg auf solche Linien mit Verbindungsfunktion ermöglicht werden kann. So kann ein erstrebenswertes Gesamtreisezeitverhältnis erreicht werden.

Zur Einschätzung der Qualität dienen die Empfehlungen von FGSV 2010 und VDV 2019: Ein Reisezeitverhältnis von unter 1,0 gilt dabei als besonders attraktiv (Qualitätsstufe A); bis zu einem Reisezeitverhältnis von 1,4 besteht nahezu derselbe Zeitaufwand für eine Fahrt zwischen ÖPNV und

Pkw (Qualitätsstufe B), sodass wahlfreie Personen noch angesprochen werden. Ein Wert von unter 2,1 zeigt an, dass der ÖPNV gerade noch konkurrenzfähig ist (Qualitätsstufe C). Bei einem ungünstigeren Reisezeitverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für wahlfreie Personen keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F).

Im Kreis Olpe wird ein konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot auf allen Hauptrelationen angestrebt (mindestens Qualitätsstufe C). Dies betrifft insbesondere die kreisübergreifende Verbindung zwischen den Kreisstädten Olpe und Siegen. Darüber hinaus ist aus den beiden Städten eine Verbindung in der Qualitätsstufe C in die übrigen Kommunen herzustellen. Als Orientierung gilt der Siedlungsschwerpunkt der jeweiligen Kommune, der zur Deckung des täglichen Bedarfs dient.

Werden die angestrebten Reisezeitverhältnisse nicht erreicht, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrzeit zu prüfen. Diese können angebotsorientiert sein (z. B. Veränderung des Linienwegs, Einführung von Schnellbuslinien), Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur betreffen (z. B. Bussonderfahstreifen, Vorrangschaltungen für Busse an Lichtsignalanlagen). Grundsätzlich sollten auch Maßnahmen geprüft werden, die die uneingeschränkte Erreichbarkeit einzelner aufkommensstarker Ziele mit dem MIV in Frage stellen. Zu nennen sind hier zentrale Innen- und Kernstadtbereiche von Olpe.

5.4.2 Beförderungsgeschwindigkeit/Beschleunigung

Eine schnelle und zuverlässige Busverbindung steigert einerseits die Attraktivität einer Linie für den Fahrgast und ermöglicht andererseits auch einen effizienteren Busbetrieb, in dem betriebliche Kosten gesenkt werden können. Durch ihre Führung im Straßenraum unterliegen Busse jedoch den Störungen des MIV (privat wie gewerblich), was sich auf die Fahrzeiten auswirkt und darüber hinaus eine Hauptursache für Verspätungen und Fahrtausfälle darstellt. Baustellen und Straßensperrungen bilden im Zuge von Störungen mit Verspätungen und Ausfällen eine besondere Herausforderung, der es bestmöglich zu begegnen gilt. Zur Erhöhung von Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit im Busverkehr sind:

- LSA bei Bedarf mit ÖPNV-Beeinflussungsanlagen auszustatten, insbesondere auf Schnellbus- und bedeutenden Regionalbusachsen. Die dafür notwendigen technischen Voraussetzungen sind bei den eingesetzten Fahrzeugen zu schaffen.
- alternative Linienwege zu prüfen, die kürzere Reisezeiten bei vergleichbarer Erschließungswirkung ermöglichen. Dies betrifft insbesondere Alternativen zu stauanfälligen Verbindungen.
- beim Haltestellenausbau auf Busbuchten zu verzichten bzw. diese auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren. Busbuchten kommen in der Regel nur bei solchen Haltestellen zum Einsatz, an denen es zu längeren Standzeiten kommen kann (z. B. Endhaltestellen oder Umsteigeknoten) oder im klassifizierten Straßennetz mit hohem Verkehrsaufkommen.
- durch die Verkehrsunternehmen solche Strecken vorrangig zu nutzen, auf denen bereits Systeme zur Busbeschleunigung eingesetzt werden. Dies dient der Stabilisierung des Fahrplans und gilt sowohl für Linienverkehre als auch für Betriebsfahrten.

Auch die Anzahl und der Abstand von Haltestellen im Linienverlauf hat einen bedeutenden Einfluss auf die Beförderungsgeschwindigkeit im ÖPNV. Vor diesem Hintergrund ist ein Haltestellenabstand anzustreben, der einerseits eine hohe Erschließungswirkung sicherstellt und andererseits möglichst wenige Brems- und Beschleunigungsphasen mit einer geringeren Fahrzeit verursacht. Dies kann beispielsweise durch die Positionierung von Haltestellen vor Kreuzungsbereichen erreicht werden, bei denen in Kombination mit den oben genannten Maßnahmen die Anzahl an Brems- und Beschleunigungsvorgängen reduziert und zusätzliche Standzeiten verhindert.

5.4.3 Direktheit und Anschlüsse

Grundlage eines attraktiven ÖPNV im Kreis Olpe ist die Erreichbarkeit der zentralen Orte. Von jeder Haltestelle soll daher mindestens der Siedlungsschwerpunkt eines der kreiszugehörigen Mittelzentren (Attendorn, Lennestadt, Olpe) in maximal 30 Minuten umsteigefrei erreicht werden können. Umsteigevorgänge führen zu sprunghaften Anstiegen der Reisezeit und erhöhen das Risiko für Fahrgäste, das Ziel in der geplanten Zeit nicht zu erreichen. Daher hat jede Fahrtbeziehung so direkt wie möglich zu erfolgen, insbesondere im Regional- und Schnellbusnetz. Mehrere der genannten Zielorte sollen mit maximal einmaligem Umsteigen zu erreichen sein, ohne dass für den erforderlichen Umstieg ein erheblicher Umweg und damit ein zusätzlicher Reisezeitverlust in Kauf genommen werden muss.

Nicht auf jeder Relation sind umsteigefreie Verbindungen möglich. Um schnelle Reisezeiten und abgestimmte Reiseketten sicherzustellen, sind kurze Umsteigezeiten im Fahrplan zwischen ÖPNV-Linien ein wesentliches Qualitätskriterium. Die Qualitätsanforderungen für die Anschlüsse lehnen sich an die Empfehlungen der FGSV (2010) an:

Tabelle 14: Wartezeiten im Kontext der Beförderungsdauer

Qualitätsstufe	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von	
	≤ 60 min.	> 60 min.
A	< 5	< 7,5
B	5 bis < 10	7,5 bis < 15
C	10 bis < 15	15 bis < 22,5
D	15 bis < 20	22,5 bis < 30
E	20 bis < 30	30 bis < 40
F	≥ 30	≥ 40

Innerhalb von HVZ und NVZ gilt das Ziel, mindestens die Qualitätsstufe C zu erreichen. Die Qualitätsstufen E und F genügen nicht den Ansprüchen an eine attraktive ÖPNV-Verbindung und sind daher vollständig zu vermeiden. Die Mindestübergangszeit zwischen zwei Verkehrsmitteln beträgt 3 Minuten allgemein und im Zusammenhang mit dem SPNV 6 Minuten. Die Regelwartezeit zur Sicherstellung von Anschlüssen zwischen Bus und Bus beträgt 3 Minuten sowie zwischen Bahn und Bus 5 Minuten. An den wichtigsten Umsteigehaltestellen (Kategorie I bis IV) sind Anschlusssicherungskonzepte mit einem Zielwert von mindestens 95 % vorzusehen. Die Mindestanforderungen gelten für die folgenden Typen von Anschlüssen:

- von SPNV auf sämtlichen Produktkategorien des Busverkehrs

- von schnellen ÖPNV-Produkten (Schnellbus) auf Standardprodukte (Regionalbus) sowie ergänzende Angebote (Linienbedarfsverkehre)
- von Standardprodukten (Regionalbus) auf ergänzende Angebote (Linienbedarfsverkehre)

Bei Abweichungen ist zu prüfen, inwiefern fahrplantechnisch oder durch Busbeschleunigungsmaßnahmen Optimierungen herbeigeführt werden können. Zur SVZ ist die Erreichung von Qualitätsstufe D das Mindestziel. Es ist auch auf kurze Umsteigezeiten zu achten, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Gruppen von Nutzenden sicherzustellen.

Anschlüsse sind an zahlreichen Verknüpfungshaltestellen anzustreben, dazu zählen die SPNV-Haltepunkte im Kreisgebiet sowie weitere zentrale Knoten in den Mittelzentren des Kreises. Aufgrund der unterschiedlichen Funktionen und Bedeutungen der Verknüpfungshaltestellen werden die wichtigsten in vier Kategorien eingeteilt, die in Tabelle 15 aufgeführt sind. In Kategorie I sind die überregional bedeutsamen zentralen Omnibusbahnhöfe mit einer Verknüpfung zur Bahn, in Kategorie II die regionalen Verknüpfungshaltestellen zwischen Bahn und Bus sowie Buslinien untereinander aufgeführt. Bei Kategorie III und IV handelt es sich um lokale Verknüpfungshaltestellen, bei III sind nur Buslinien mit fester Bedienformen eingeschlossen und bei IV mit flexiblen Bedienformen.

Tabelle 15: Verknüpfungshaltestellen im Landkreis Olpe

Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III	Kategorie IV
Finnentrop	Attendorn	Drolshagen	Attendorn
ZOB	ZOB	Markt	Lichtringhausen
Lennestadt	Hilchenbach (SI)	Kirchhundem	Listerscheid Ort
Altenhundem ZOB	Bahnhof B 508	Welschen Ennest Mitte	Kraghammer Ort
	Lennestadt	Lennestadt	Drolshagen
	Grevenbrück ZOB	Bilstein Amtshausplatz	Wegeringhausen Kölner Straße
	Meinerzhagen (MK)	Wenden	Wenkenhausen
	Bahnhof/ZOB	Gerlingermühle	Finnentrop
	Olpe	Hünsborn Mitte	Fretter
	ZOB	Wenden Rathaus	Heggen Bahnhof L 539
			Heggen Dorf
			Lenhausen Blumenstraße B 236
			Oedingen Mitte
			Rönkenhausen Spielmann
			Hilchenbach (SI)
			Stadtmitte

Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III	Kategorie IV
			Kirchhundem
			Kirchhundem Bahnhof L 553
			Lenne
			Meggen Vetter
			Olpe
			Günsestraße
			Osterseifen
			Eichhagen Bahnhof L 512
			Lütringhausen
			Oberveischede Hacke
			Sondern Seebahnhof
			Wenden
			Ottfingen Mitte
			Saßmicke L 512

5.4.4 Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln

Um den ÖPNV entlang der gesamten Wegekette als attraktive Mobilitätsoption anzubieten, ist seine Verknüpfung mit Angeboten der Nahmobilität, insbesondere des Radverkehrs, zu optimieren, um die Erreichbarkeit auf das nahe Umfeld zu gewährleisten. Dies umfasst einerseits die Bereitstellung von Radabstellanlagen für private Fahrräder im Umfeld von vielgenutzten Haltestellen und andererseits das Angebot von Sharing-Systemen. Letztere können insbesondere in Klein- und Mittelstädten als Ergänzung des ÖPNV etabliert werden. Das Angebot eines vergünstigten Nutzungstarifs der Sharing-Angebote für ÖPNV-Kundinnen und -Kunden ist empfehlenswert.

Insbesondere für an das regionale und überregionale Schnell- und Fernstraßennetz angeschlossene Gebiete ist auch eine Verknüpfung von privatem PKW und ÖPNV möglich. P+R-Angebote beschränken sich vorrangig auf SPNV-Haltepunkte und sind lediglich im Bedarfsfall auszuweiten. Bei derartigen Angeboten ist zukünftig darauf zu achten, dass diese eine stärkende Funktion für das ÖPNV-Netz darstellen und nicht als Alternativangebot verstanden werden. Bei neuen P+R-Anlagen sind die folgenden Anforderungen an die Lage zu berücksichtigen:

- Eindeutiger Bezug zu einem Siedlungsraum von übergeordneter Bedeutung, in der Regel zu Mittel- und Oberzentren
- Periphere Lage im Siedlungsraum, insbesondere am Stadtrand oder an Zugangsstellen zum (über-)regionalen Straßennetz, keinesfalls geringe Distanzen zu den zentralen Zielorten (zum Beispiel Innenstadt, Arbeitsplatzschwerpunkte)

- Geringe Distanz zu Autobahnen oder autobahnähnlichen Schnellstraßen, alternativ auch an weiteren Hauptverkehrsachsen der jeweiligen Kreise
- Direkte Anbindung durch häufig verkehrende ÖPNV-Linien mit hoher Kapazität (insb. SPNV-Angebote, Schnellbusse), geringe Wegedistanz zur Haltestellenanlage (maximal 100-200m)
- Keine Notwendigkeit von Stich- oder Umwegfahrten sowie Vermeidung sonstiger Ursachen für Reisezeitverluste im ÖPNV zur Anbindung der P+R-Anlage

Standorte für neue P+R-Anlagen sind im Bedarfsfall entsprechend diesen Standortanforderungen auszuwählen. Entsprechen bestehende P+R-Anlagen nicht den genannten Anforderungen, so sollte über eine Umwandlung in bewirtschaftete Parkflächen diskutiert werden.

5.5 Ausrüstungsqualität

5.5.1 Haltestellen und deren Ausstattung

Haltestellen sind stationäre Zugangsstellen zum ÖPNV und prägen das Bild vor Ort. Sie sollten daher eine hohe Qualität hinsichtlich Gestaltung und Ausstattungsmerkmalen aufweisen. Ein abgestimmtes Design ist fördernd für das Image des ÖPNV und ein einfaches Erkennen. Gleichzeitig muss die Gestaltung bedarfsgerecht sein und sich somit auch betrieblich und wirtschaftlich darstellen lassen. Diesem Umstand ist mit der Anlage der Haltestelle Rechnung zu tragen.

Für den Bau und den Unterhalt der Bushaltestellen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (Kommune, Land oder Bund) zuständig, für die informationsbezogenen Elemente die Verkehrsunternehmen.

Barrierefreiheit

Der vorliegende Nahverkehrsplan berücksichtigt die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen. Hierzu zählen die in Tabelle 16 aufgeführten Gruppen. Grundsätzlich sollen nach den Regelwerken der FGSV 2013 für Haltestellen folgende Ziele erfüllen:

- Mindestens ein barrierefreier Zugang muss vorhanden sein.
- Wichtige Ziele sollten von der Haltestelle aus barrierefrei erreichbar sein.
- Haltestellen sollten über sichere Querungsstellen erreichbar sein. [...]
- Die Haltestellenausstattung und deren Anordnung muss auf die Anforderungen Mobilitätsbehinderter und Sehbehinderter ausgerichtet sein. [...]

Tabelle 16: Übersicht über mögliche Mobilitätseinschränkungen

mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwa- gen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Werdende Mütter
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige Menschen
Sprachbehinderte Menschen			Ortsunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungseinschrän- kungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit temporä- ren Einschränkungen
	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien
Psychisch behinderte Menschen			Sprachunkundige Menschen
		altersbedingt	Ältere Menschen
			Kleinkinder

Quelle: eigene Darstellung nach VDV 2012

Grundsätzliche Anforderungen an eine barrierefreie Haltestelle

- Befestigte und ebene Oberfläche
- Konfliktfreie Radwegeführung im Bereich der Haltestelle (siehe FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA))
- Längsneigung max. 6 % und Querneigung max. 2,5 %, Abweichungen müssen begründet werden
- Hochbord⁵ mit Regelhöhe von mindestens 18 cm und im Idealfall 21 cm bzw. 22 cm zur Erreichung einer Reststufe sowie eines Restspalts von jeweils max. 5 cm
- Regelausbauform: Fahrbahnrandhaltestelle oder Haltestellenkap⁶
- Regellänge der auszubauenden Haltestelle
 - auf Gelenkbusse ausgerichtet (18 m),
 - in zu prüfenden Einzelfällen auf Solobusse (12 m),
- Regelbreite und -tiefe der auszubauenden Haltestelle: 2,50 m
 - Mindestbreite/tiefe: 1,50 x 1,50 m entlang der gesamten Steigkante⁷, inkl. Platz zwischen Steigkante und Einbauten
- Durchgangsbreite: 1,80 m zzgl. 20 cm Sicherheitsabstand zu Einfriedungen oder Einbauten für den Fußverkehr im Bereich der Haltestelle
- Taktile Leitelemente gemäß DIN 32984-3
 - Einstiegsfeld – markiert die Position der ersten Tür
 - Auffindestreifen – über die gesamte Gehwegbreite, ermöglicht die Auffindbarkeit der Haltestelle und endet im Einstiegsfeld
 - Leitstreifen – über die gesamte Ausbaulänge⁸ parallel zur Steigkante
 - mind. 60 cm Abstand zwischen taktilen Leitelementen und Einbauten, mit Ausnahme Fahrgastinformation oder Lichtsignalanlagen
- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung
 - der Oberflächen und
 - Ausstattungselemente (insbesondere Witterungsschutz mit Kontraststreifen in mittlerer Sichthöhe)
- Barrierefreie Informationen
 - Freier Zugang zu Informationen (ohne Hindernisse durch weitere Elemente).

⁵ Ausführung für ein möglichst nahes Heranfahren als gekehltes Bord (Kasseler Sonderbord).

⁶ In den Fahrbahnbereich hineinragende Haltestelle

⁷ Ausgenommen im Bereich des Haltestellenmastes

⁸ Abzüglich der Absenkbereiche

- Anbringung in mittlerer Sichthöhe von 1,30 m,
- Lesbarkeit der Informationen (Höhe, Schriftgröße, Kontrast, Beleuchtung),
- Akustische Informationen: Bei Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformationssystem (DFI) sind diese mit einer Vorlesefunktion auszustatten.
- Die regelmäßige Überprüfung der Standards entsprechend den aktuellen Empfehlungen, Vorgaben und technischen Standards zum barrierefreien Haltestellenausbau, der FGSV und der DIN (vgl. DIN-Norm 32984 und DIN 18040-3) sowie
- Der abgestimmte und bereits im Kreistag beschlossene Leitfaden zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen gibt hier eine Orientierungshilfe. Weitere Abstimmungen der Standards erfolgen zwischen Baulastträger, Verkehrsunternehmen, ZWS im Auftrag des Aufgabenträgers und ggf. den entsprechend relevanten Verbänden.

Neben der optimalen Steighöhe und ausreichend vorzusehenden Bewegungsflächen ist auch die gerade Anfahrbarkeit von hoher Bedeutung. Dabei sind folgende Entwicklungslängen für einen barrierefreien Einstieg bei Bushaltestellen den Regelwerken der FGSV zu entnehmen.

- Fahrbahnrandhaltestelle: Buslänge + min. 20 m
- Haltestellenkap: min. 20 m
- Busbucht (Standardbus): min. 89 m

Die Lage und Anordnung der Richtungshaltestellen soll verkehrstechnisch sicher sein und die gerade Anfahrbarkeit durch Busse möglichst gewährleisten, um den Restspalt auf max. 5 cm zu minimieren. Buskaps und Fahrbahnrandhaltestellen sind als Regellösung bevorzugt umzusetzen. Busbuchten sind daher nur in begründeten Ausnahmefällen zu verwenden (Endhaltestellen, Haltestellen mit fahrplantechnisch längerem Aufenthalt oder bei Einhaltung der Mindestmaße nach VDV). In Einzelfällen und bei einer zu erwartenden Verbesserung des Betriebsablaufs können weitere Ausführungen, z.B. passive Busbuchten⁹, Haltestellentaschen¹⁰ oder Haltestellennasen¹¹ eine Alternative darstellen.

Verknüpfungshaltestellen sind räumlich eng zueinander anzuordnen, möglichst am selben Knoten und mit Sichtbeziehung. Ist dies nicht möglich, ist der Weg zwischen den nicht in Sichtbeziehung zueinanderstehenden Richtungshaltestellen zu beschildern. Beim Ausbau von Haltestellen ist das Umfeld miteinzubeziehen und die Anlage von Querungsmöglichkeiten zu prüfen. Neue und bestehende Querungsmöglichkeiten sind hinsichtlich der Anlage von taktilen Bodenindikatoren mit einzubeziehen.

⁹ Bei passiven Busbuchten werden die Fahrspuren um die Haltestelle herum verschwenkt. Somit ist diese Haltestellenform eine Art der Fahrbahnrandhaltestelle, eine geradlinige Anfahrt kann gewährleistet werden.

¹⁰ Hierbei handelt es sich um eine besondere Form der Haltestellenbucht mit mehr Tiefe, die dadurch besser anfahrbar ist

¹¹ Hierbei handelt es sich um eine besondere Form der Haltestellenbucht mit einer zusätzlichen, tieferen Einbuchtung. Hierdurch ist Haltestelle besser anfahrbar als eine herkömmliche Haltestellenbucht

Haltestellen sollen sauber und frei von Vandalismusschäden sein. Hierzu ist auf eine widerstandsfähige Ausstattung zu achten. Dazu erfolgt eine regelmäßige Reinigung mit Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Ausstattungselemente sowie Grünschnitt. Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich nach Meldung des Schadens behoben. Nutzerinnen und Nutzern muss eine direkte Möglichkeit eingeräumt werden, Schäden zu melden und den Eingang einer Meldung nachvollziehen zu können. Eine Möglichkeit ist über die Homepage der Verkehrsunternehmen bzw. des ZWS zu kommunizieren. Zuständigkeiten zwischen den Verkehrsunternehmen und den Baulastträgern sind im Innenverhältnis eindeutig zu definieren.

Die Haltestellen sind mit deutlichem Ortsbezug zu benennen, sodass auch für Auswärtige eine bestmögliche Orientierung gegeben ist. In der Regel ist hierfür der Name der an der Haltestelle kreuzenden Straße zu verwenden. Zulässig sind auch Bezeichnungen, die auf eine eindeutige Nutzung hinweisen (z. B. Städtisches Krankenhaus oder Bahnhof). Die Bezeichnung ist so zu spezifizieren, dass die Zuordnung nur für die konkret benannte Haltestelle zutreffend ist. Allgemeine Benennungen (z. B. Friedhof, Kirche, Schwimmbad), die auf mehrere Orte in der Stadt zutreffen können, sind mit einem ortsgebundenen Zusatz zu vermerken. Verknüpfungshaltestellen sind identisch zu benennen, um die Orientierung zu vereinfachen. Zusätzlich sind unterschiedliche Steige eindeutig zu kennzeichnen.

Ausstattung

Die Anforderungen an die Haltestellen gelten für bestehende Anlagen, die mindestens von einer der Produktgruppe (Schnell-, Regional- oder Citybus) angesteuert wird. Die Mindestausstattung ist grundsätzlich umzusetzen. Bei Bedarf kann an allen Haltestellen die Nachrüstung von Elementen geprüft werden. Es ist gesondert zu prüfen, inwiefern Richtungshaltestellen nur zum Ausstieg dienen und die entsprechenden Ausstattungselemente erforderlich sind. Die Anforderungen an die Ausrüstung für Bushaltestellen werden in Tabelle 17 definiert. Deren Umsetzung ist abhängig von den örtlichen Platzverhältnissen im Detail zu prüfen.

Bei der Neuaufstellung von Wartehallen sind diese mit einem schattenspendenden Dach auszustatten. Zudem ist die Integration von Photovoltaik-Anlagen zu prüfen. Voraussetzung ist, dass die Anlage der Eigenversorgung der Haltestelle dient und wirtschaftlich zu vertreten ist. Wartehallen sind stufenfrei zu erreichen und sollten eine lichte Höhe ab 2,25 m aufweisen. Wartehallen sind mit Sitzgelegenheiten auszustatten. Auch hier gilt ebenfalls die stufenlose Erreichbarkeit und eine angemessene Sitzhöhe (46–48 cm). Fahrgastinformationen (Aushangfahrplan, Basis-Tarifinformationen und Liniennetzplan) sind in einer Höhe von ca. 1,30 m anzubringen und sollen stufenfrei erreichbar sein. Bei einer Beleuchtung ist diese blendfrei auszuführen.

Tabelle 17: Anforderungen Haltestellen

Merkmal ● Mindestausstattung ○ Optional / Einzelfallprüfung	Schnell- / Regional- / Citybushaltestelle mit Anzahl der Ein- / Aussteiger						
	< 50	50-99	100-499	500-999	1.000-2.499	2.500-4.999	ab 5.000
Verkehrssichere Wartefläche	●	●	●	●	●	●	●
Corporate Design	●	●	●	●	●	●	●
Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO)	●	●	●	●	●	●	●
Beschilderung - Haltestellenname - Liniennummer(n) mit Fahrtziel(en) - Steignummer - Verbund-Kennzeichnung	●	●	●	●	●	●	●
Information - Aushangfahrplan - Tarifaushang mit Preisangaben (optional auch als QR-Code) - Ansprechpartner (mindestens Telefonnummer oder E-Mailadresse)	●	●	●	●	●	●	●
Beleuchtung (i. d. R. Straßenbeleuchtung ¹²)	○	●	●	●	●	●	●
Abfallbehälter ¹³	○	○	●	●	●	●	●
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	○	●	●	●	●	●	●
Witterungsschutz (Wartehallen ¹⁴)	○	○	●	●	●	●	●
Sitzgelegenheit	○	○	●	●	●	●	●
WLAN	○	○	○	○	○	○	○
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) ¹⁵	○	○	○	○	●	●	●
QR-Code für Echtzeitinformationen	●	●	●	●	●	●	●
Linienetzplan	○	○	●	●	●	●	●
Umgebungsplan	○	○	●	●	●	●	●
Stadtplan	○	○	○	○	○	●	●
Beschilderung von Umsteigewegen	○	○	○	○	○	●	●
Fahrradabstellmöglichkeit (B+R) (Anlehnbügel)	○	○	○	○	●	●	●
Pkw-Abstellmöglichkeit ¹⁶ (P+R)	○	○	○	○	○	○	○
Fahrradverleih	○	○	○	○	○	○	○
Stufenloser Zugang zum Bussteig	○	●	●	●	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang zu den Fahrzeugen durch angehobene Steigkante	○	●	●	●	●	●	●
Taktils Leitsystem (haptisch und optisch)	○	●	●	●	●	●	●
Kontrastreiche Gestaltung	○	●	●	●	●	●	●
Querungshilfe	○	○	○	●	●	●	●
Toilette (auch ‚Nette Toilette‘ ¹⁷)	○	○	○	○	○	○	●

¹² Bei stark frequentierten Haltestellen sind eigene Lichtkonzeptionen zu prüfen.

¹³ Innerhalb von Siedlungsräumen

¹⁴ In Abhängigkeit von der räumlichen Situation. Es muss eine Durchgangsbreite von 1,5 m zur Steigkante gewahrt bleiben.

¹⁵ Mit Vorlesefunktion. Die Einbindung aller haltenden Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen (ggf. durch fahrzeugtechnische Voraussetzungen).

¹⁶ P+R-Flächen sind an geeigneten SPNV-Stationen zu prüfen.

¹⁷ Da im Bestand der Haltestellen bereits häufig Einzelhandel oder Verkehrsgastronomie vorhanden ist, besteht die Möglichkeit die Integration des Konzepts ‚die nette Toilette‘ prüfen lassen. Hierbei stellen die Betriebe ihre Toiletten kostenfrei für alle Nutzenden zur Verfügung. Dafür unterstützt die Kommune die Betriebe mit einer Aufwandsentschädigung in Höhe von ca. 60 bis 100 EUR/Monat je nach Lage und WC-Ausstattung für Reinigung und Instandhaltung. Zum Vergleich: Die Unterhaltskosten einer öffentlichen Toilette entspricht den Zuschüssen für 30 gastronomiebetriebene Toiletten.

Sonderregelungen für flexible Bedienungsformen

Für flexible Bedienungsformen wird eine fahrzeugseitige Lösung mit Seiteneinstieg angestrebt, bei dem die entsprechende hohe Anzahl an Haltestellen nicht ausgebaut werden muss. Bei gemeinsamen Haltestellen mit dem Busverkehr ist, abhängig der räumlichen Verfügbarkeit an einem Teilbereich der Haltestelle, eine Ein- und Aussteigemöglichkeit vorzuhalten. Der Bereich ist für den Fahrgast eindeutig zu kennzeichnen und ggf. durch Halteverbote freizuhalten. Verkehren flexible Bedienungsformen abweichend von der Vorzugslösung mit Hecktüren zur Aufnahme von Rollstühlen, ist eine barrierefrei befahrbare Bordabsenkung zum Wechsel zwischen Fahrbahn und Gehweg sowie eine rückwärtige Absicherung durch Nasen oder Abschraffierungen mit Warnbaken oder Pollern auf verkehrsreichen, unübersichtlichen Straßen sowie bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h vorzusehen. Die entsprechenden Haltestellen werden damit vom sonst angestrebten barrierefreien Ausbau ausgenommen.

5.5.2 Fahrzeuge

Die im Schnell-, Regional- und Citybusverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Hierzu gehören:

- Personenbeförderungsgesetz
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)
- Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO)
- UN/ECE-Regelung R 107 Busse

Die Vorgaben gelten für alle Busse unabhängig vom zuständigen Verkehrsunternehmen bzw. vom beauftragten Subunternehmens.

Die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes vom 09.06.2021 sind zu beachten. Es gelten die Mindestziele nach §5 Abs. 1 und §6. Für alle Bestandsfahrzeuge des Regelverkehrs, die zu Beginn des Dienstleistungsvertrages im Bestand des jeweiligen Verkehrsunternehmens sind, gilt die Abgasnorm Euro 6 als Mindestvorgabe. Danach gilt als Mindestvorgabe die jeweils gültige Abgasnorm. Für Einsatzfahrzeuge ist mindestens die EEV-Norm einzuhalten. Hierzu erhalten die Verkehrsunternehmen bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen Unterstützung durch die Förderrichtlinie des Kreises Olpe zur Gewährung von Zuwendungen im ÖPNV (Bus) für den Bereich der Fahrzeuge. Die entsprechenden Fördermerkmale sind zu beachten.

Barrierefreiheit

Für die Fahrzeuge ist es essenziell, dass mobilitätseingeschränkte Menschen dort barrierefrei ein- und aussteigen können, sich innerhalb von Bussen bewegen und orientieren können sowie eine Information über den Fahrtverlauf möglich ist. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass sowohl der Ein- und Ausstieg als auch die Fahrt für gehbehinderte, seh- und höreingeschränkte Personen möglichst ohne fremde Hilfe zu bewältigen sein sollte. Dazu bedarf es eines Fahrzeugkonzepts, das mögliche Barrieren während der ÖPNV-Fahrt minimiert. Im Zentrum stehen dabei die folgenden Punkte:

- Identifikation des Fahrzeugs: Linie, Linienziel und Einstiegsmöglichkeiten
- Einstieg in das Fahrzeug: Türbreite, Türöffnung, Einstiegshöhe und Rampen
- Orientierung im Fahrzeug: Farbgestaltung, Multifunktionsbereiche, Piktogramme
- Sicherheit im Fahrzeug: Sitz- und Aufstellposition, Kontakt zum Fahrpersonal, Sicherungsmöglichkeiten
- Information im Fahrzeug: Linie, Linienziel, nächste Haltestelle, Störungen, Umstiege
- Ausstieg aus dem Fahrzeug: Haltewunsch, Türöffnung, Ausstiegshöhe, Rampen

Ausstattungsmerkmale

Die Anforderungen an die Ausstattung von Fahrzeugen beziehen sich grundsätzlich auf Neuanschaffungen ab Umsetzung des Nahverkehrsplans. Bestandsfahrzeuge sind hiervon ausgenommen. Für diese gelten bis zur Außerbetriebnahme die Anforderungen des bisherigen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2016. Für Kleinbusse, Pkw und andere Fahrzeuge unter 15 Plätzen sind nur Bestandteile relevant, die bautechnisch für deren Fahrzeuggruppe umsetzbar sind. Folgende Ausstattungsmerkmale sind bei neuen Fahrzeugen vorzusehen:

Technische und allgemeine Fahrzeugeigenschaften

- Durchschnittsalter der Neufahrzeuge: 6 Jahre; anzustrebendes Höchstalter der Bestandsfahrzeuge: 15 Jahre
- Niederflurfahrzeuge mit Kneeling-Funktion¹⁸ und ausklappbarer Rampe an der zweiten Tür. Die Rampe ist bei Bedarf durch das Fahrpersonal einzusetzen.
- Türen müssen für Haltestellen mit Kasseler Sonderbord geeignet sein. Dabei sind die Türen in Höhe der Multifunktionsflächen als Schwenkschiebetüren auszuführen, ansonsten sind Schwenkschiebe- oder Innenschwenktüren zu verwenden. Außenschwenktüren sind aufgrund ihrer Inkompatibilität zu Haltestellen mit Kasseler Sonderbord unzulässig.
- Zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden innen und außen
- Sauberer und verkehrssicherer Zustand: Tägliche Innenreinigung, nach Bedarf wöchentliche Außenreinigung. Grobe Verunreinigungen werden zeitnah entfernt.
- Getönte Seitenscheiben
- Funkanlage mit Notruffunktion

¹⁸ Niveauregulierung durch Absenken des Fahrzeugs

Fahrzeugsoftware

- Bordrechner mit ITCS
- Beeinflussung von Vorrangschaltungen für Busse
- Übermittlung von IST-Fahrzeiten für dynamische Fahrgastinformation
- Fahrscheinverkauf im Barverkauf und optional bargeldlos über einen vom Fahrer zu bedienenden elektronischen Fahrscheindrucker mit E-Ticketing-Funktion der technischen Ausbauparallel nach VDV-Kernapplikation Stufe 3.
- Automatische Fahrgastzählung: Der regelmäßige Einsatz von Fahrzeugen mit Fahrgastzählungssystemen auf möglichst allen Linien ist zu gewährleisten, um repräsentative Zählungdaten bereitstellen zu können.
- Bei Bedarfsverkehrs-Fahrzeugen Endgeräte zur Nutzung der entsprechenden Software

Innenraumausstattung und -gestaltung

- Mindestens 25 Sitzplätze in den Solo- und Gelenkbussen aus pflegeleichtem Material
- Stufenfrei erreichbare Multifunktionsfläche in den Solo- und Gelenkbussen (mind. 1.300 x 700 mm) für mindestens zwei Rollstühle (konventionell) / einen E-Scooter von gehbehinderten Fahrgästen (bzw. Fahrräder, Rollatoren und Kinderwagen) und Klappsitze entgegen der Fahrtrichtung in Höhe der zweiten Tür sowie bei Gelenkbussen zusätzlich in Höhe der dritten Tür.
- Abgrenzung der Rollstuhlplätze zum Gang mit einer (klappbaren) Stange mit einem Überstand von 280 mm zur Anlehnfläche
- Kontrastreife und taktil erfassbare Gestaltung, insbesondere der Türbereiche (Anforderungstaster, Türöffnungen, Einstiegskanten, Haltegriffe und -stangen, Podeste und Sitzflächen)
- Behindertengerechte, stufenlose Sitzplätze in der Nähe der Tür
- Vollklimatisierung
- Optional: Videoüberwachung
- Haltewunschtasten mit Braille-Beschriftung¹⁹ in ausreichender Zahl, die von jedem Sitzplatz und den Multifunktionsflächen erreichbar sind. Im Sinne des Zwei-Sinne-Prinzips ist eine akustische Signalisierung einzurichten und eine Hinterleuchtung der Tasten gemäß den aktuellen technischen Möglichkeiten umzusetzen.
- Optische und akustische Anzeige der Türöffnung/-schließung (außer an Tür 1)

¹⁹ oder vergleichbar haptisch erfassbarer Lösung

- Piktogramme (z. B. zur Ausweisung von Behindertenplätzen) in Augenhöhe stehender Fahrgäste
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- Optional: WLAN

Informationsangebot

- Kontakt zum Fahrpersonal
- Barrierefreie visuelle Fahrgastinformation, mit folgenden Informationen: Nächste Haltestelle, Linienband mit Linienziel, Anzeige von Störungen und Fahrgastinformationen, optional: Anschlüsse an der nächsten Haltestelle
- Akustische Fahrgastinformation mit Ansage der nächsten Haltestelle inkl. vorangehendem Aufmerksamkeitssignal (Ton, Tonfolge oder Ansage „Nächste Haltestelle“)

Fahrzeug außen

- Die Außengestaltung (Lackierung) der Fahrzeuge trägt ein Corporate Design, das den ÖPNV in der Region sichtbar macht. Für die Gestaltung verantwortlich ist das Verkehrsunternehmen, das sich dazu mit dem ZWS abstimmt. Die Farbgestaltung muss dabei die Orientierung sehbehinderter Fahrgäste unterstützen.
- Unternehmens-Logo
- Hochauflösende LED-Matrixanzeigen: Liniennummer an allen Fahrzeugseiten, Zielbeschilderung (Front- und Türseite)
- Kennzeichnung von Einstiegstüren zu Rollstuhl- und Behindertensitzplätzen durch Piktogramm
- Außenbeleuchtung der Türen zur Ausleuchtung der Ein- und Ausstiegsbereiche
- Taktile und visuell erkennbare Türöffnungstaster
- Werbung: keine übermäßige Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes. Auf ein Minimum reduzierte Werbung auf den Scheiben (max. 1/3 aller Scheiben), Großflächige Beklebungen der Seitenscheiben sind nicht zulässig. Die Erkennbarkeit der Haltestellen von innen muss von jedem Sitzplatz möglich sein. Auszuschließen sind: pornographische und gewaltverherrlichende sowie politische Werbung

Sonderregelungen für flexible Bedienungsformen

- Die Mitnahme von (Elektro-) Rollstühlen und Elektromobilen ist entsprechend den Anforderungen auch im Bedarfsverkehr mit TaxiBussen und Flexbussen zu ermöglichen. Dazu sind entsprechend dimensionierte Fahrzeuge in ausreichender Zahl vorzuhalten (Anmeldung des

Erfordernisses über die Buchung).

- Es wird eine fahrzeugseitige Lösung angestrebt, bei der entsprechend notwendige Lösungen (Hublift oder Rampen) berücksichtigt werden müssen. Bei Neuausschreibung von Systemen flexibler Bedienung ist bei Fahrzeugbeschaffung eine Entscheidung zu treffen, ob der Einstieg seitlich (Vorzugsvariante) oder über die Hecktüren erfolgen soll.
- Flexible Bedienungsformen müssen unabhängig vom Fahrzeugeinsatz auch für Personen mit Sehbehinderung erkennbar sein.

5.6 Servicequalität

Die Qualitätsvorgaben zur Servicequalität beinhalten vorrangig betriebliche Aspekte. Diese gelten für alle Verkehrsunternehmen und ggf. Subunternehmen, sofern nicht anders gekennzeichnet.

5.6.1 Fahrtenorganisation

Es sind die Voraussetzungen zu treffen, dass Störungen unabhängig des Verkehrsunternehmens an zentralen Stellen kommuniziert werden (online, Haltestellenaushang, ggf. weitere Informationsmaterialien). Zur effizienten Durchführung von entsprechenden Organisations- und Informationsaufgaben in Störungsfällen ist – auch zur höheren Verlässlichkeit und Verständlichkeit aus Fahrgast-sicht – ein möglichst standardisiertes Verfahren festzulegen, um eine kurzfristige Handlungsfähigkeit sicherzustellen.

Zusätzlich sind durch die mit der Durchführung des Verkehrs beauftragte Unternehmen Fahrkartenprüfungen im Volumen von mindestens 1.000 Stunden pro Jahr zur Qualitätssicherung durchzuführen. Das dafür eingesetzte Personal ist vor Durchführung der Kontrollen entsprechend zu schulen.

Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist die bisherige Organisation der Betriebsüberwachung und der Störfallkommunikation zu evaluieren und vor dem Hintergrund des Ziels einer einheitlichen Vorgehensweise bedarfsgerecht zu optimieren.

5.6.2 Instandhaltung der Fahrzeuge

Die mit der Durchführung der Busverkehre im Kreis Olpe beauftragten Verkehrsunternehmen haben innerhalb der Region mindestens einen Betriebshof zu betreiben. Die Nutzung möglicher Synergien zwischen den Verkehrsunternehmen untereinander sind zu begrüßen. Bau- und umweltrechtliche Vorschriften sind bei Errichtung und Erweiterung von Betriebsanlagen zu beachten. Sämtliche Fahrzeuge sind außerhalb ihrer Einsatzzeiten auf Betriebsgeländen oder mindestens auf abgeäuzten Grundstücken sicher abzustellen.

5.6.3 Sicherheit

Sowohl die tatsächliche als auch die subjektive Sicherheit sind durch eine übersichtliche Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen gestärkt werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei eine gute Einsehbarkeit sowie eine ausreichende Beleuchtung. Darüber hinaus sind bei Fahrzeug- und Infrastrukturgestaltung Aspekte der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen, z. B. durch eine ausreichende Breite von Haltestellenanlagen.

Sofern die Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste als gefährdet angesehen werden muss, hat das Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu ergreifen. Dies kann beispielsweise den Einsatz einer (erweiterten) Videoaufzeichnung in Fahrzeugen sowie an Haltestellen oder den Einsatz von Sicherheitspersonal zur Folge haben. Die einzuleitenden Maßnahmen sind mit dem ZWS abzustimmen und bedürfen seinem Einverständnis.

5.6.4 Sauberkeit

Um ein attraktives Erscheinungsbild zu gewährleisten und potenzielle Nutzungshemmnisse abzubauen, ist auf die Sauberkeit von Fahrzeugen (Zuständigkeit: Verkehrsunternehmen) sowie Haltestellenbereichen (Zuständigkeit: jeweilige Straßenbaulastträger; informationsbezogene Elemente: Verkehrsunternehmen) zu achten. Für alle im Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeuge ist nach Bedarf eine Reinigung vorzunehmen, mindestens aber einmal in der Woche. Bei groben Verschmutzungen ist darüber hinaus das betroffene Fahrzeug kurzfristig auszutauschen. Die Kontrolle der Sauberkeit während der Betriebszeiten erfolgt dabei durch das Fahrpersonal. Neben der Reinigung von Fahrzeugen ist auch durch präventive Maßnahmen dafür zu sorgen, dass Verschmutzungen oder Beschädigungen im Fahrzeuginneren vermieden werden. Mögliche Maßnahmen sind beispielsweise Informationskampagnen zu Vandalismus oder Verhaltensregeln in den Fahrzeugen. Für die Sauberkeit der Fahrzeuge sind die Verkehrsunternehmen zuständig.

Als Zugangspunkte zum ÖPNV haben Haltestellen eine besondere Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV – nicht nur für Fahrgäste. Die Sauberkeit von Haltestellen stellt damit einen bedeutenden Imagefaktor für den ÖPNV dar und ist durch verschiedene Maßnahmen sicherzustellen. Die Bereitstellung von Abfallbehältern als Standardausstattung jeder Haltestellenanlage beugt einer Verschmutzung vor, erzeugt jedoch auch einen Bedarf regelmäßiger Leerungen der Behälter. Darüber hinaus ist auch die Sauberkeit von Sitzmöglichkeiten und Wartehäuschen sowie die Lesbarkeit von Haltestellenaushängen und die Reinigung der Haltestellenbeschilderung zu gewährleisten. Für die Neuaufstellung, Reinigung und Instandsetzung der Haltestellenbeschilderung, Fahrplan- und Tarifinformation ist das Verkehrsunternehmen zuständig. Vandalismusschäden sind, insbesondere bei Verletzungsgefahren, z. B. durch Glassplitter, kurzfristig zu beseitigen und defekte Bestandteile der Haltestellenausstattung sind auszutauschen. Eine Reinigung der Haltestellenanlagen ist regelmäßig durchzuführen. Für die Sauberkeit aller anderen, hier nicht aufgeführten Aspekte der Haltestellensauberkeit sind die Kommunen zuständig.

5.6.5 Personal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahr- und Servicepersonal ist bei allen Verkehrsunternehmen, die im direkten Auftrag oder als Subunternehmen Fahrleistungen erbringen, sicherzustellen. Dies ist zu gewährleisten durch:

- Möglichst Tarif- und Fahrplanauskunft in deutscher Sprache durch das Fahr- und Servicepersonal
- Kenntnis der aktuellen Bestimmungen der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen (DF-Bus) durch das Fahrpersonal
- Regelmäßige Schulungen des Personals zum Umgang mit Fahrzeug und Fahrzeugtechnik, Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service, außerdem Vermittlung von Anforderungen zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen. Netz- und Tarifkenntnisse werden vorausgesetzt.
- Regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung sowie Sensibilisierung für andere Verkehrsarten und Anpassungen der Straßenverkehrsordnung innerhalb des gesetzlichen Rahmens

Das Fahrpersonal vertritt die Dienstleistung vor Ort und sollte ein ordentliches und gepflegtes Erscheinungsbild aufweisen. Wünschenswert ist, dass das Erscheinungsbild die Professionalität der Dienstleistung widerspiegelt.

Das Personal ist entsprechend des aktuell gültigen Tarifvertrags Nahverkehr Nordrhein-Westfalen oder angelehnt an diesen zu entlohnen. Dies gilt für alle Verkehrsunternehmen, die Leistungen im Linienverkehr im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans erbringen.

5.6.6 Tarif und Vertrieb

Im Gültigkeitsbereich dieses Nahverkehrsplans gelten die Tarifbestimmungen des WestfalenTarifs sowie die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des NRW-Tarifs. Diese können unter: <https://www.westfalentarif.de/> und <https://www.mobil.nrw/> eingesehen werden.

Seit dem Jahr 2000 liegt für das Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) ein einheitlicher Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn zu Grunde. Damit wurde in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein sowie den angrenzenden Kreisen das Bus- und Bahnfahren wesentlich einfacher: Die Fahrgäste benötigen nur noch ein Ticket für eine Fahrt und können damit beliebig oft umsteigen. Kernelemente des Gemeinschaftstarifs sind seitdem 18 übersichtliche Flächenzonen, die sich an Stadt- und Gemeindegrenzen orientieren, sowie eine einfache Preisstruktur mit fünf regionalen Preisstufen.

Im kreisüberschreitenden Bereich bestehen Übergangsregelungen zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV). Daneben existieren Vereinbarungen zur Tarifierung des ein- und ausbrechenden Verkehrs zwischen der VGWS und den Übergangsbereichen in den Landkreisen Lahn-Dill, Altenkirchen und Westerwald.

Im August 2017 wurden die westfälischen Teilräume Westfalen-Süd, Ruhr-Lippe, Münsterland, TeutoOWL und Hochstift zu dem WestfalenTarif zusammengefasst. Für Fahrten innerhalb dieser fünf Regionen wird nur noch ein Ticket benötigt. Das Tarifsystem wird seitdem fortwährend weiterentwickelt: Neben der Einführung des luftlinienbasierten eTarifs („eezy.NRW“) im Dezember 2021 sowie des Deutschlandtickets im Mai 2023, ist das regionale Ticketsortiment Gegenstand regelmäßiger Anpassungen. Die Tarifstruktur soll so auch für Gelegenheitskunden und Zeitkarteninhaber außerhalb des Abosegments verständlich, attraktiv und leicht handhabbar sein. Weitere Informationen zum regionalen Ticketangebot sind verfügbar unter: <https://zws-online.de/> sowie <https://www.vgws.de/>

Den Fahrgästen ist ein kundenfreundliches Vertriebssystem nach den Standards des westfälischen Vertriebsleitfadens anzubieten. Hierbei ist neben den Online-Vertriebskanälen auch der Vertrieb von Fahrscheinen in Papierform sicherzustellen. Diese Fahrscheine des Bartarifs können im Linienbusverkehr beim Fahrpersonal erworben werden. Hierfür ist in allen Bussen eine bargeldlose Zahlungsmöglichkeit, z. B. per EC- und Kreditkarte, anzubieten. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass das Vertriebssystem auf die besonderen Anforderungen seh- und hörgeschädigter Personen angepasst wird, sodass Ticketkäufe an Automaten, im Fahrzeug und online vereinfacht werden.

Das Verkehrsunternehmen, das die meisten Bus-Kilometerleistungen im Kreis Olpe erbringt, hat barrierefreie Kundenbüros in unmittelbarer Nähe (max. 5 Minuten Fußweg) zu bedeutsamen ÖPNV-Knotenpunkten zu betreiben. Dort erfolgen Beratung zum Fahr- und Ticketangebot, der Ticketverkauf sowie die Verwaltung bestehender und Abschluss neuer Abos. Der Betrieb hat montags-samstags in einem Wochenumfang von mindestens 30 Stunden zu erfolgen. Vor dem Hintergrund einer Weiterentwicklung des Fahrkartensortiments und der digitalen Vertriebskanäle sind die zukünftigen Öffnungszeiten zu überprüfen und ggf. anzupassen. Zur Beratung ist ausreichend Personal vorzuhalten.

Obwohl ein großer Teil der Fahrgäste Zeitkarten nutzt, Einzel- und Tagestickets auch in Bussen gekauft werden können und die Züge sowie größeren Haltestellen des SPNV mit Ticketautomaten ausgestattet sind, ist eine lokale Präsenz von hoher Bedeutung. In Zusammenarbeit mit Agenturen (z. B. Reisebüros, Geschäfte, Postagenturen, DB-Reisezentren) besteht in vielen Kommunen die Möglichkeit der persönlichen Beratung. Diese sollen mit Blick auf die potentielle Kundenfrequenz sowie unter ökonomischen Gesichtspunkten an geographisch strategischen Punkten angesiedelt sein.

Die im Kreis Olpe beauftragten Verkehrsunternehmen haben zudem eine Beschwerdeannahmestelle vorzuhalten. Beschwerden müssen unverzüglich bearbeitet werden. Jeder Kunde erhält spätestens innerhalb von drei Arbeitstagen eine Eingangsbestätigung und spätestens nach 14 Kalendertagen beziehungsweise 10 Werktagen eine persönliche Antwort.

5.6.7 Information und Kommunikation

Die rechtzeitige, bedarfsgerechte Information von regelmäßigen ÖPNV-Kundinnen und -Kunden wie von Gelegenheitskunden ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV und die Kundenbindung. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen müssen folgende Vorgaben erfüllt sein:

- Datenlieferung und elektronische Abrufbarkeit der Fahrplantabellen
- Übersichtliche und leicht merkbare Gestaltung von eigenen Informationen zu Fahrplan, Liniennetz, Beförderungstarif und -bedingungen
- Telefonische Erreichbarkeit über eine Servicenummer (Kundenzentrum/Leitstelle). Wenn das Kundenzentrum oder die Leitstelle nicht besetzt sind, ist eine Rufumleitung auf die ZWSINFOLINE – die Nahverkehrsauskunft im Drei-Länder-Eck sicherzustellen und eine durchgehende Erreichbarkeit zu gewährleisten
- Flexible Bedienungsformen sind insbesondere app- und webbasiert zu buchen. Die Buchungsmöglichkeiten müssen für alle Nutzergruppen intuitiv und einfach umzusetzen sein. Bei Neueinführung ist eine telefonische Buchbarkeit ebenfalls anzubieten und innerhalb von drei Jahren zu evaluieren.
- Vertrieb und (elektronische) Bereitstellung von Fahrplanheften, Liniennetzplänen, Tarifbrochüren und Echtzeitdatenlieferung für dynamische Fahrgastinformationssysteme
- Bereitstellung von elektronischen Fahrplandaten in Soll- und Ist- (Echt)zeit. Die Echtzeit deckt Verspätungen in Minuten sowie Ausfälle (Verspätung über Takt der Linie) ab. Hierbei sind auch baustellen- oder verkehrsstörungsbedingte bedingte Umleitungen zu hinterlegen (siehe auch 4.3.4 Störungen im Betriebsablauf).
- Bereitstellung von allen verfügbaren Informationen über weiterführende Fahrtmöglichkeiten und Anschlüsse im ÖPNV
- Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen
- Einheitliches Layout und Design, das den Geltungsbereich des NWL und das regionale ÖPNV-System „ein Fahrschein für alle Linien“ verdeutlicht.
- Sicherstellung einer frühzeitigen Information der Fahrgäste über Sondersituationen (z. B. geplante sowie nicht vorhersehbare Verzögerungen im Betriebsablauf, Fahrtausfälle, baustellenbedingte Verlegung von Linien und Haltestellen) über Info-Flyer, Presse, Radio und weitere elektronische Medien, insbesondere über die elektronische Fahrplanauskunft
- Die im Kreis Olpe beauftragten Verkehrsunternehmen unterhalten jeweils barrierefreie Websites (Grundlage: Web Accessibility Guidelines (WCAG) in Verbindung mit EN 301 549 V3.1.2 (2021-03)), auf der alle Informationen enthalten sind. Hierzu gehören grundsätzliche Informationen (Fahrpläne, Fahrzeuge, barrierefreie Haltestellen) als auch aktuelle Informationen (Störungen, optional: Auslastungen der Fahrzeuge)

- Informationen sind grundsätzlich in audiovisueller Form anzubieten. Dies betrifft Informationen in den Fahrzeugen (über Ansagen), an den Haltestellen (über Dynamische Fahrgastinformationssysteme und/oder Apps) sowie allgemeine Informationen (Websites).
- Bei Haltestellen können Informationen unter Berücksichtigung des PBefG auch als QR-Code angebracht werden, der in einer für Rollstuhlfahrer erreichbaren Höhe anzubringen ist. Für sehbehinderte Fahrgäste sind Lösungen via Standortortung anzustreben.

Bezüglich der DFI-Anzeiger werden die folgenden Anforderungen für den technischen Betrieb festgesetzt:

Datenschnittstelle und Datenübernahme

Soll- und Ist-Daten werden aus einem vorgelagerten System, dem IDS des VRR 5.2 gespeist. Für die Datenkommunikation mit weiteren Formaten wie z. B. ITCS ist die Schnittstelle nach VDV 452+ (Soll-Datenimport) sowie VDV 454 (Ist-Daten-Versorgung) zu berücksichtigen.

Sollten sich unerwartet Detailfragen bezgl. des Metadaten-Mappings bzw. Parametrierungen von Referenz- und Prozessdaten für die diversen VDV-Fachdienste ergeben, ist das Verkehrsunternehmen mit seiner Erfahrung und Software-Kompetenz und verpflichtet, eigenständige Lösungen zu entwickeln. In nächster Instanz steht hierfür der DFI-Anbieter als Ansprechpartner zur Verfügung. (hier: Teleste).

Sofern es im Rahmen der techn. Abstimmung zwischen dem AN und dem Systemanbieter des Verkehrsunternehmens erforderlich wird, können zur Leistungserfüllung die bereits vorhandenen VDV-Schnittstellenkonfiguration(en) kostenpflichtig angepasst werden, lizenzbasiert erweitert oder sogar als fehlend erkannte Positionen nachgerüstet werden. Dieser Aufwand würde nicht durch das Verkehrsunternehmen zu tragen sein, sondern ist durch den AG gesondert zu beauftragen.

Für die IDS-Daten des VRR ist die Schnittstelle VDV 453 zu berücksichtigen. Unter der Prämisse, dass jeder Anzeiger in der Lage ist, Soll- und Ist-Daten aus ggf. mehreren vorgelagerten Systemen (System des Verkehrsunternehmens und IDS des VRR) zu beziehen, wird der zukünftigen Bediener der DFI-Anzeiger die Daten vom IDS des VRR (Bus und Bahn) über die Datenschnittstelle VDV453 beziehen. Für die Datenkommunikation mit weiteren Systemen könnte z. B. die VDV454-Schnittstelle genutzt werden. Sollte es im Verlauf der Umsetzung zu Änderungswünschen in der Datenversorgung kommen, ist Teleste als Systemanbieter in der Lage flexibel zu agieren. Alle genannten Schnittstellen können variabel eingesetzt und im Umfang dieses Projektes genutzt werden. Auch im Falle eines Verkehrsdienstleisterwechsels, ist das System von Teleste transportabel und migrierbar.

DFI-Verwaltung

Der Zugriff auf das System muss über Benutzername und Benutzerpasswort geschützt sein. Es muss auf eine zentrale Benutzer- und Gruppenverwaltung (Active Directory) zurückgegriffen werden können. Die automatische Anmeldung an der Applikation im Browser muss bei Verwendung von Active Directory mit dem vorhandenen Kerberos-Ticket möglich sein. Der Zugriff auf das System ist stan-

standardmäßig Benutzername und -passwort geschützt. Eine automatische Anmeldung über das Kerberos-Ticket ist nicht möglich. Ist eine zusätzliche zentrale Benutzer- und Gruppenverwaltung im Sinne des Active Directory nötig, kann auf das LDAP-Protokoll zurückgegriffen werden.

5.7 Qualitätsmanagement

Die Qualität des ÖPNV im Kreis Olpe wird von den beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Qualitätsmanagements erhoben. Diese Qualitätsmessung und deren Anforderungen wird durch den ZWS koordiniert. Der ZWS erhält dazu jährlich durch das erhebende Verkehrsunternehmen einen Jahresbericht bis Ende April des darauffolgenden Jahres.

Neben der nachträglichen Evaluation der angebotenen Qualität ist auch ein fortlaufendes Monitoring der Leistungserbringung im ÖPNV durchzuführen. Dies gilt insbesondere für solche Angebote, deren Verfügbarkeit maßgeblich für die Mobilität und Erreichbarkeit von ÖPNV-Kundinnen und ÖPNV-Kunden ist. Dies umfasst insbesondere die Erfüllung von Buchungsanfragen und Anschluss-sicherung im Bedarfsverkehr sowie die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖPNV-Systems bei störungsbedingten Umleitungen. Bei Qualitätsmängeln ist eine kurzfristige Handlungsfähigkeit, z. B. mit der Umsetzung von Alternativkonzepten sicherzustellen.

6 ÖPNV-Entwicklungskonzept

Die in Kapitel 2 dargestellten Raumanalysen stellen die Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV-Angebots dar. Dieses entspricht hierbei den in Kapitel 4 beschriebenen Anforderungen an das Nahverkehrsangebot. Im Sinne einer einheitlichen Netzgestaltung im gesamten Gebiet des ZWS, werden die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe nach einem gleichartigen Vorgehen beplant, obwohl beide Kreise jeweils eigenständige Nahverkehrspläne beschließen. Eine Planerarbeitung in dieser Form stellt sicher, dass Verkehrsbeziehungen, die über die Kreisgrenzen hinausgehen, angemessen berücksichtigt werden. Darüber hinaus wird sichergestellt, dass Umsteigebeziehungen zwischen den Kreisen ermöglicht werden und zueinander passen.

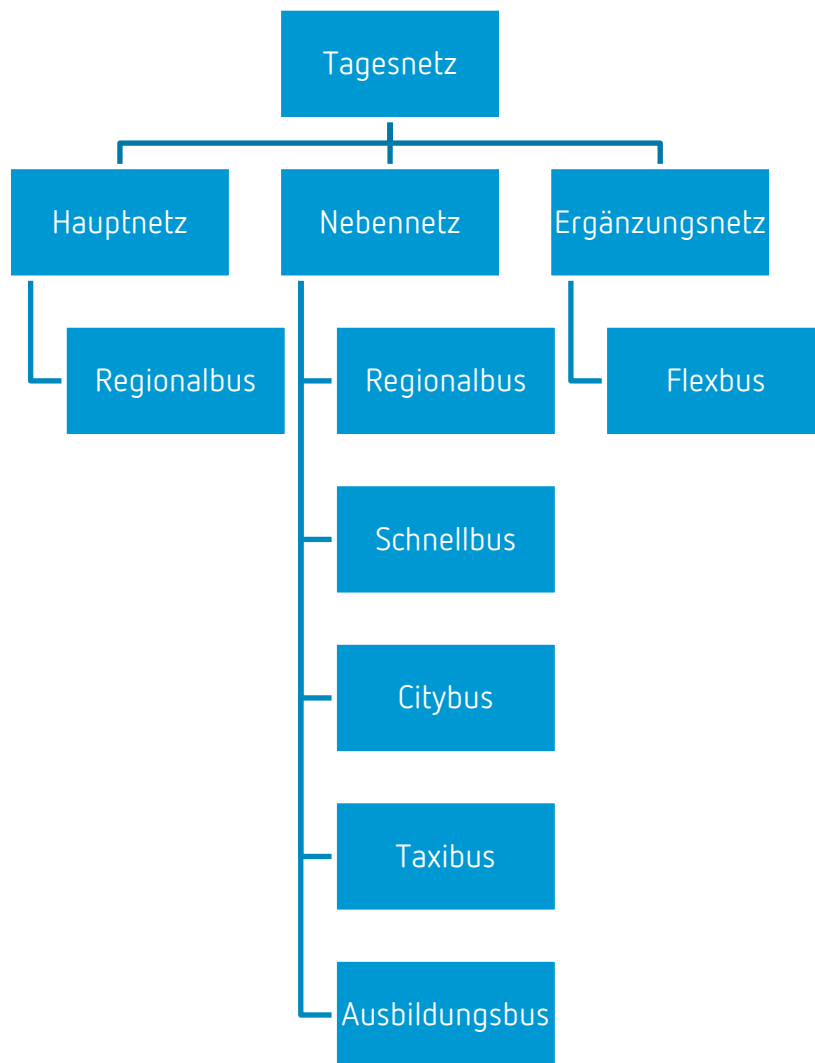
Zur Differenzierung des Busangebots erfolgt nach verschiedenen Verbindungs- und Erschließungsaufgaben die Hierarchisierung verschiedener Angebotstypen, für die einheitliche Standards zu entwickeln sind. Für den Fahrgast sollen die unterschiedlichen Angebotstypen sowohl hinsichtlich ihrer Eigenschaften nachvollziehbar als auch durch ihre Linienbezeichnung unterscheidbar sein.

6.1 Netzstruktur

Das Tagesnetz setzt sich aus den in Kapitel 5.3.5 beschriebenen Produkten Schnellbus, Regionalbus, Citybus, TaxiBus, Ausbildungsbus, Linienbedarfsverkehr (Flexbus) und dem SPNV zusammen. Diese bilden ein Netz, das sich in mehrere Hierarchieebenen einteilen lässt. Die dreistufige Untergliederung des Linienangebots trägt maßgeblich dazu bei, ein nach einheitlichen Standards aufgebautes Linienangebot zu schaffen

Das Hauptnetz besteht aus Linien, die die bedeutendsten und nachfragestärksten Relationen abdecken. Es handelt sich um Leistungen, die vorwiegend die Verbindungsfunktion erfüllen und wichtige Zubringer zu den Bahnhöfen darstellen. Die Angebote des Hauptnetzes verkehren ganztägig im Linienverkehr und nicht ausschließlich bei Bedarf (kein TaxiBus).

Abbildung 27: Netzhierarchie Tagesnetz

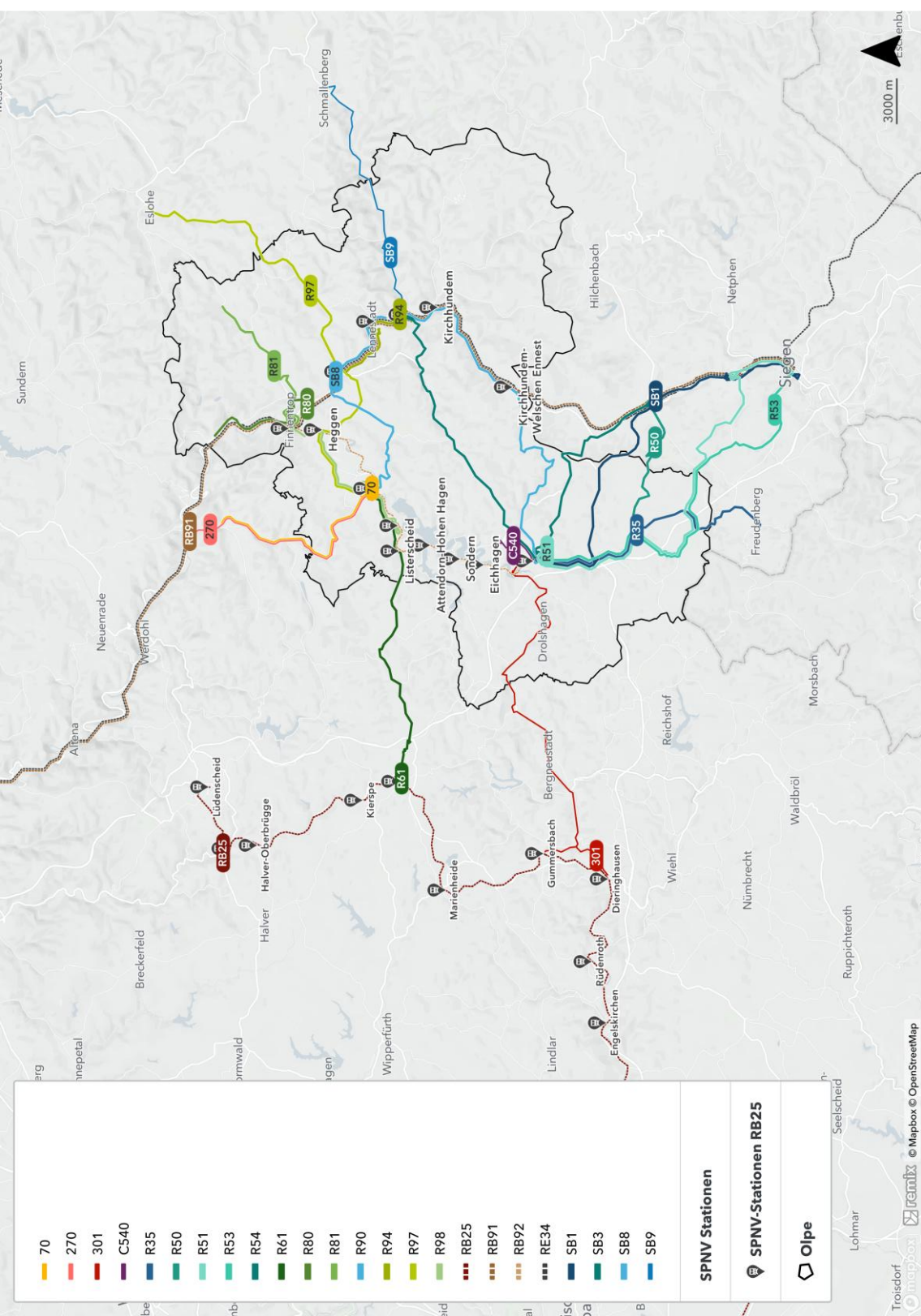


Das Nebennetz bildet sich aus Ausbildungsbussen sowie Schnell- und Regionalbussen, die eine geringere Bedeutung für das Gesamtnetz haben. Die Regionalbuslinien und z. T. die Schnellbuslinien werden in der Schwachverkehrszeit auf Bedarfsverkehre umgestellt. Ihr Linienweg wird in dieser Zeit nur auf Bestellung bedient. Der Ausbildungsverkehr umfasst Verkehrsleistungen zur Sicherstellung des Schulverkehrs gemäß den landesgesetzgeberischen Regelungen. Hierbei handelt es sich um Schulbuslinien, die schulspezifisch entsprechend dem Schüleraufkommen durchgeführt werden. Diese verkehren als Einzelfahrten zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten. Das bisherige Produkt „Lokalbus“ entfällt und wird durch die übrigen Linienprodukte adäquat ersetzt.

Bereiche mit nur einem geringen Verkehrsaufkommen werden durch Linienbedarfsverkehre an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs angebunden. Diese stehen den Fahrgästen regelmäßig zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung. Die Linienbedarfsverkehre tragen maßgeblich zur Mobilitäts- und Erreichbarkeitssicherung in dünn besiedelten Gebieten des Kreises bei und ersetzen als einheitliches Angebot die Vielzahl bestehender Bedienungsformen mit vorrangigen Erschließungsaufgaben.

Die Steckbriefe aller Verkehre sind im Anhang zu finden. Die Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln des ZWS sind ebenso im Anhang aufgeführt. Die Karten sind in A3 nochmals im Kartenband enthalten.

Abbildung 28: Gesamtnetz Kreis Olpe



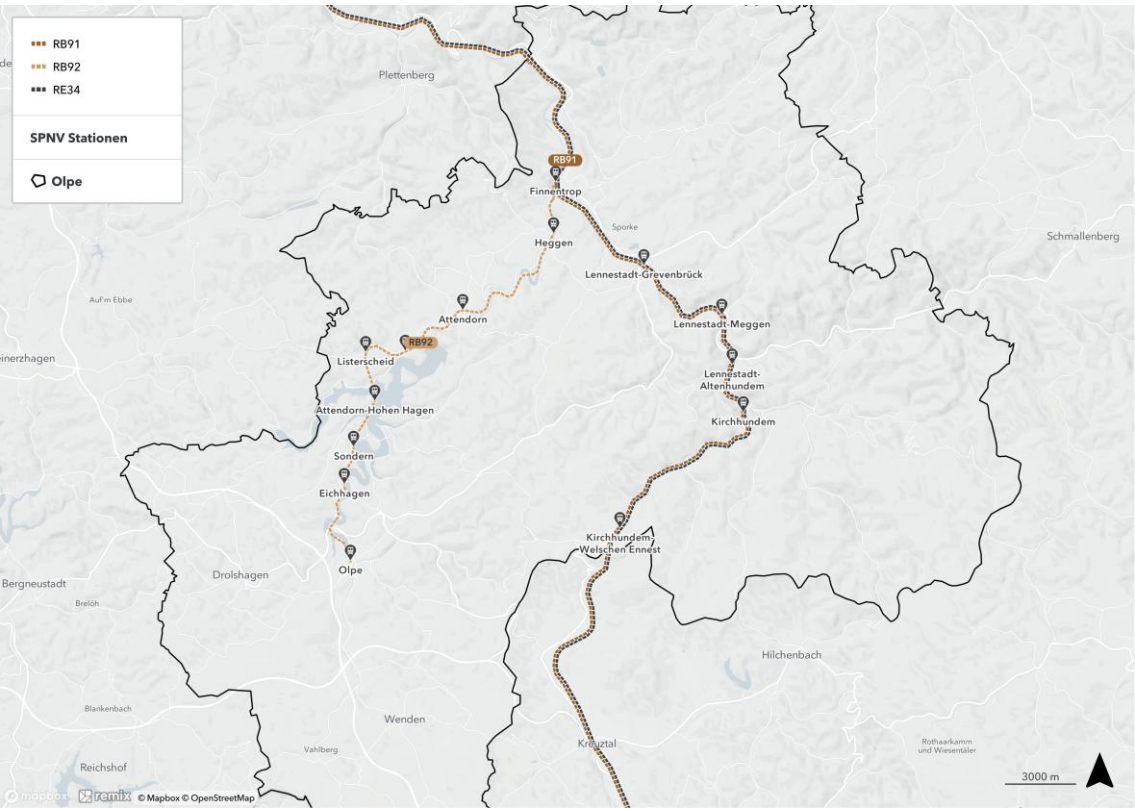
6.2 Schienenverkehr (nachrichtlich)

Das Kreisgebiet wird durch verschiedene Linien des SPNVs an die Region und darüber hinaus an-
gebunden. Der Nahverkehrsplan legt die Eisenbahnangebote im Kreisgebiet nicht fest und trifft
keine Aussagen hierzu. Der Leistungsumfang des SPNVs wird vom NWL geplant und bestellt. Daher
handelt es sich an dieser Stelle um eine nachrichtliche Auflistung der SPNV-Leistungen (Stand
05/2024), die den Bereich des Kreises Olpe umfassen.

Tabelle 18: SPNV-Angebot im Kreis Olpe tagsüber

Linienbezeichnung	Linienverlauf	Takt
IC/RE 34	(Münster) – Dortmund – Siegen – (Frankfurt)	60
RB 91	Hagen – Finnentrop – Siegen	60
RB 92	Finnentrop – Olpe	60

Abbildung 29: SPNV-Linien im Kreis Olpe



6.3 Schnellbus

Das Schnellbusangebot im Kreis Olpe setzt sich aus vier Schnellbuslinien zusammen, von denen bis auf eine alle die Kreisgrenze überschreiten.

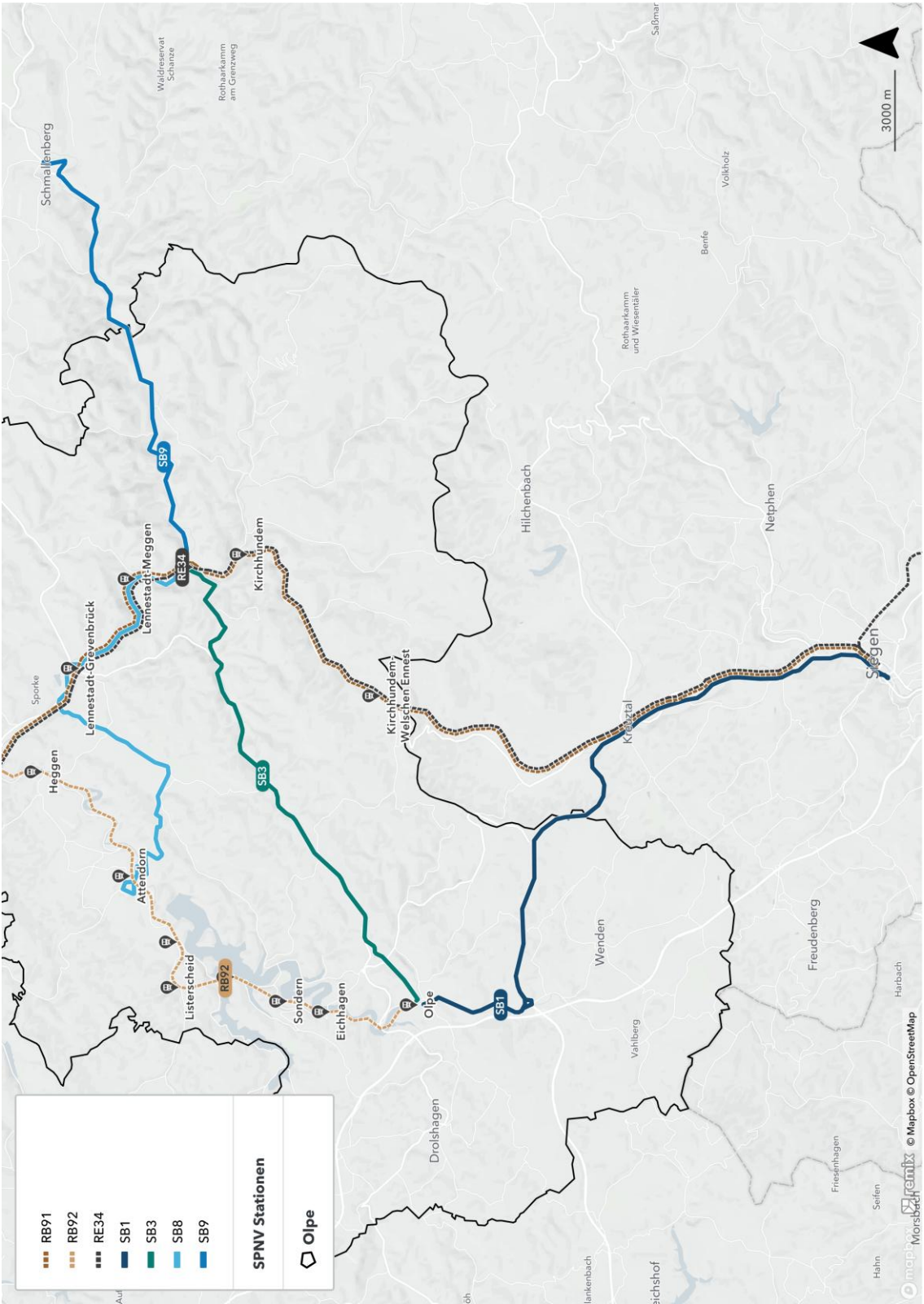
Die SB1 verbindet Olpe und Siegen auf direktem Weg über die Hüttentalstraße (B54) und die Bundesautobahn A4. Dieser Verbindung kommt eine hohe Bedeutung zu, da es keine direkte Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Kreisstädten gibt. Bei der SB1 wird zu Gunsten einer geringen Fahrzeit auf möglichst viele Zwischenhalte verzichtet. Der Linienverlauf entspricht dem Linienverlauf des aktuell bereits verkehrenden Schnellbusangebots. Die SB1 ist Teil einer Einzelkonzession.

Mit der Linie SB3 besteht eine schnelle Verbindung zwischen Olpe und Lennestadt über die B55 und die L715. Dabei werden die Orte Oberveischede, Kirchveischede und Bilstein durchfahren und mit einzelnen Haltestellen an das Schnellbusangebot angeschlossen. In Lennestadt endet die Linie an der Haltestelle Altenhundem ZOB, an der ein Umstieg in den SPNV auf der Ruhr-Sieg-Strecke möglich ist.

Die Linie SB8 stellt eine beschleunigte Verbindung zwischen Attendorn und dem Lennetal her und ergänzt das Angebot der Linie R97. Auf dem Linienweg werden die Ortsteile Helden, Grevenbrück und Meggen bedient, wobei in den letzteren beiden jeweils Anschlüsse zum SPNV in Richtung Hagen bzw. Siegen bestehen. An der Endhaltestelle Altenhundem ZOB entsteht gemeinsam mit den Linien SB3 und SB9 ein Schnellbusknoten.

Mit der Linie SB9 besteht weiterhin ein grenzüberschreitendes Schnellbusangebot in den Hochsauerlandkreis, das die Städte Lennestadt-Altenhundem und Schmallenberg miteinander verbindet. Der Linienweg über die B236 ermöglicht dabei konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw und ist damit sowohl für Pendler als auch für touristische Verkehre attraktiv. Aufgrund der topografischen Situation, die eine Bündelung von Siedlungsbereichen entlang der Bundesstraße zur Folge hat, ist die Erschließung der Ortsteile auf dem Linienweg ebenfalls durch den Schnellbus möglich.

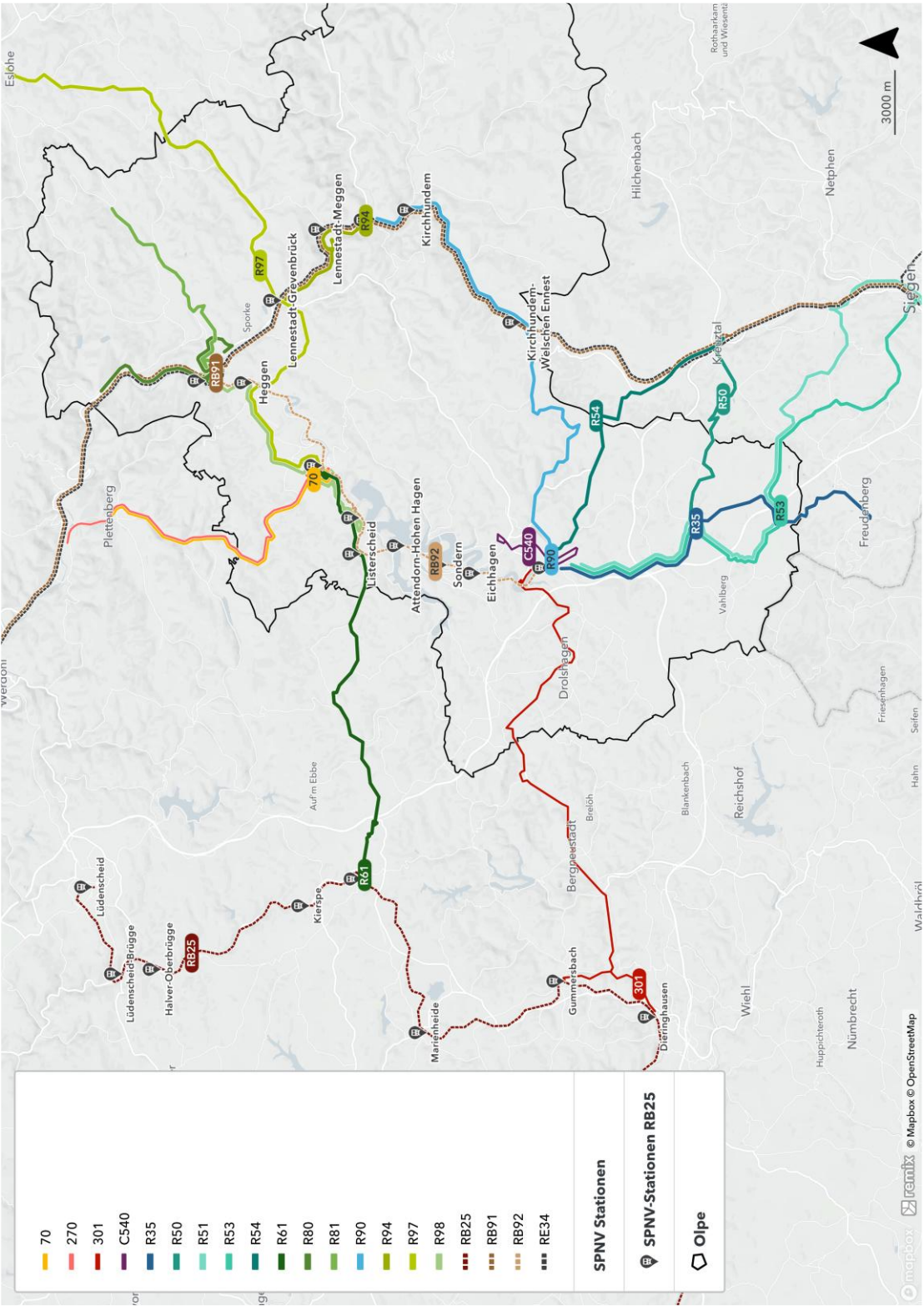
Abbildung 30: Schnellbuslinien und SPNV im Kreis Olpe



6.4 Regionalbus

Zur Bedienung von bedeutenden Relationen im Kreisgebiet sind verschiedene Regionalbuslinien vorgesehen, die zum Teil auch die Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen herstellen. Insgesamt sind für den Kreis Olpe elf Regionalbuslinien vorgesehen.

Abbildung 31: Regionalbuslinien und SPNV im Kreis Olpe



Linienbündel Northwest

Das Linienbündel Northwest umfasst insgesamt sechs Regionalbuslinien, welche vorwiegend im Umfeld der Kreisstadt Olpe verkehren. Von besonderer Bedeutung ist für dieses Linienbündel die Verbindung zwischen Kreisstadt und Umland ebenso wie die Verknüpfung des Busverkehrs mit dem SPNV auf der Ruhr-Sieg-Strecke.

Mit der Linie **R35** wird eine Verbindung zwischen der Stadt Olpe und der Stadt Freudenberg im benachbarten Kreis Siegen-Wittgenstein hergestellt. Neben der direkten Verbindung beider Städte übernimmt die Linie auch wichtige Erschließungsaufgaben in der Gemeinde Wenden. In dieser werden neben der Kernstadt auch die Ortsteile Gerlingen, Möllmicke und Hünsborn bedient, sodass aus diesen eine regelmäßige Verbindung in Richtung des Grundzentrums Freudenberg und des Mittelzentrums Olpe besteht.

Die Linie **R50** verbindet Kreuztal im Kreis Siegen-Wittgenstein über Fellinghausen, Osthelden und Altenhof mit Wenden. Damit verfügt sie über eine wichtige Verknüpfungsfunktion über beide Kreise. Durch die Verknüpfung zum SPNV sowie zu weiteren Buslinien in Kreuztal sowie die Anschlüsse in Richtung Olpe an ihrem westlichen Endpunkt in Wenden bietet die Linie attraktive Verbindungen für die bedienten Ortschaften.

Mit den Linien **R51** und **R53** bestehen zwei direkte Verbindungen zwischen den Kreisstädten Siegen und Olpe, deren Linienwege sich lediglich im Kreis Siegen-Wittgenstein unterscheiden. Im Kreis Olpe verkehren die Linien über einen gemeinsamen Linienweg und verknüpfen dabei die verschiedenen Ortsteile der Gemeinde Wenden mit den beiden Kreisstädten, darunter Gerlingen, Möllmicke, Ottfingen und Hünsborn. Während die Linie R51 eine direkte Verbindung in die Siegenger Stadtteile Birkenbach, Geisweid und Weidenau herstellt, ermöglicht die Linie R53 direkte Fahrten in Richtung Alchen und Seelbach. Beide Linien enden zentral am ZOB in Siegen.

Die Linie **R54** verbindet die Kreisstadt Olpe mit der Stadt Kreuztal und ermöglicht somit eine direkte Anbindung an den SPNV auf der Ruhr-Sieg-Strecke. Im Kreis Olpe bedient diese Linie die Siedlungsbereiche Rhonard und Altenkleusheim. Mit einem zentralen Linienweg durch die Kreutztaler Ortsteile Krombach und Eichen können verschiedene Zielorte wie die Krombacher-Brauerei sowie das Thyssen-Krupp-Werksgelände als wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte umsteigefrei aus Olpe erreicht werden.

Durch die Linie **R90** ergeben sich direkte Fahrtbeziehungen zwischen der Stadt Olpe sowie der Gemeinde Kirchhundem und der Stadt Lennestadt. Dabei werden die Olper Stadtteile Lütringhausen, Stachelau und Neuenkleusheim ebenso bedient wie verschiedene SPNV-Zugangspunkte an der Ruhr-Sieg-Strecke. Neben den Stationen Kirchhundem-Welschen Ennest, Kirchhundem und Lennestadt-Altenhundem werden weitere Ortsteile Kirchhundems an den Linienverkehr angeschlossen, darunter Rahrbach, Benolpe, Heidschott und Hofolpe. An beiden Linienendpunkten besteht dabei Anschluss an zahlreiche weitere ÖPNV- sowie SPNV-Linien.

Linienbündel Nordost

Das Linienbündel Nordost umfasst insgesamt sechs Regionalbuslinien, die vorwiegend in den Gemeinden Lennestadt, Finnentrop und Attendorn verkehren. Mit den Linien R61 und R97 umfasst das

Linienbündel auch zwei grenzüberschreitende Linien in den Märkischen Kreis bzw. in den Hochsauerlandkreis.

Die Linie **R61** verbindet die Städte Attendorn und Meinerzhagen auf direktem Linienweg über die Landesstraße L 539. In Attendorn bedient diese Linie die Stadtteile Neu-Listernohl, Petersburg, Listerscheid und Albringhausen, bevor die Kreisgrenze in den Märkischen Kreis überschritten wird. Auf dem Weg zum Bahnhof Meinerzhagen bedient die Linie verschiedene relevante Zielorte wie den Ortsteil Valbert, die Gewerbestandorte Meinerzhagen-Ost und Ihne sowie die Meinerzhagener Innenstadt als Einzelhandelsschwerpunkt. An beiden Linienenden besteht zudem Anschluss zu SPNV-Angeboten auf der Oberbergischen Bahn nach Köln (RB25) sowie der Bahnstrecke Finnentrop – Olpe (RB92).

Für die Erschließung Finnentrops sind die Linien **R80** und **R81** von zentraler Bedeutung. Beide Linien bedienen einen zentralen Linienweg durch den Finnentropen Ortskern und schließen verschiedene Ortsteile an das Siedlungszentrum sowie an den Bahnhof Finnentrop an. Die Linie R80 verkehrt auf ihrem Südast in den Ortsteil Bamenohl, während der Nordast der Linie eine Verbindung in die Ortsteile Frielentrop, Lenhausen und Rönkhausen herstellt. Die Linie R81 verbindet den Bahnhof Finnentrop mit den Ortsteilen Weringhausen, Deutmecke, Fretter und Serkenrode. Auch diese Linie erschließt neben Wohngebieten auch verschiedene Gewerbestandorte in Finnentrop und seinen Ortsteilen.

Die Linie **R94** verkehrt entlang des Lennetals von Grevenbrück nach Lennestadt und ergänzt dabei als Erschließungslinie das SPNV-Angebot. So bedient die Linie zahlreiche Zielorte, die nicht durch den SPNV erschlossen werden. Diese umfassen den Lennestädter Ortsteil Maumke ebenso wie den Gewerbestandort Germaniahütte und das St.-Josefs-Hospital in Lennestadt.

Mit der Linie **R97** wird über eine Durchbindung und teilweisen Verschwenkung der bis dato bestehenden Linien R62 und R68 eine neue Querverbindung durch das nördliche Kreisgebiet geschaffen. Diese verkehrt von Attendorn über Heggen nach Grevenbrück und von dort aus weiter nach Eslohe im Hochsauerlandkreis. Durch die Erschließung zahlreicher Ortsteile der Städte Attendorn und des Elspetals kommt dieser Linie abseits der SPNV-Trassen eine besondere Bedeutung zu. Eine Verknüpfung zu SPNV-Angeboten besteht dabei in Attendorn und Heggen an die Linie RB 92 sowie in Lennestadt-Grevenbrück an die Linien RE 34 und RB 91. In Eslohe besteht darüber hinaus Anschluss an regionale Buslinien des Hochsauerlandkreises, insbesondere an die Linie S70 in Richtung Meschede.

Mit der Linie **R98** besteht zwischen Attendorn und Finnentrop ein ergänzendes ÖPNV-Angebot zur RB 92, welches insbesondere die Erschließung schienenferner Siedlungsgebiete sicherstellt. So bedient diese Linie die Attendorner Siedlungsbereiche Petersburg, Neu-Listernohl und Ennest ebenso wie den Finnentropen Ortsteil Heggen. An den Bahnhöfen Attendorn und Finnentrop besteht Anschluss an den SPNV.

Weitere Regionalbuslinien

Neben den zwei Linienbündeln verkehren drei weitere Linien in der Organisation benachbarter Aufgabenträger durch den Kreis Olpe. Die Linien 70/270 des Märkischen Kreises verkehren stündlich zwischen Plettenberg und Attendorn, wodurch sie auch eine bedeutende Erschließungsfunktion der

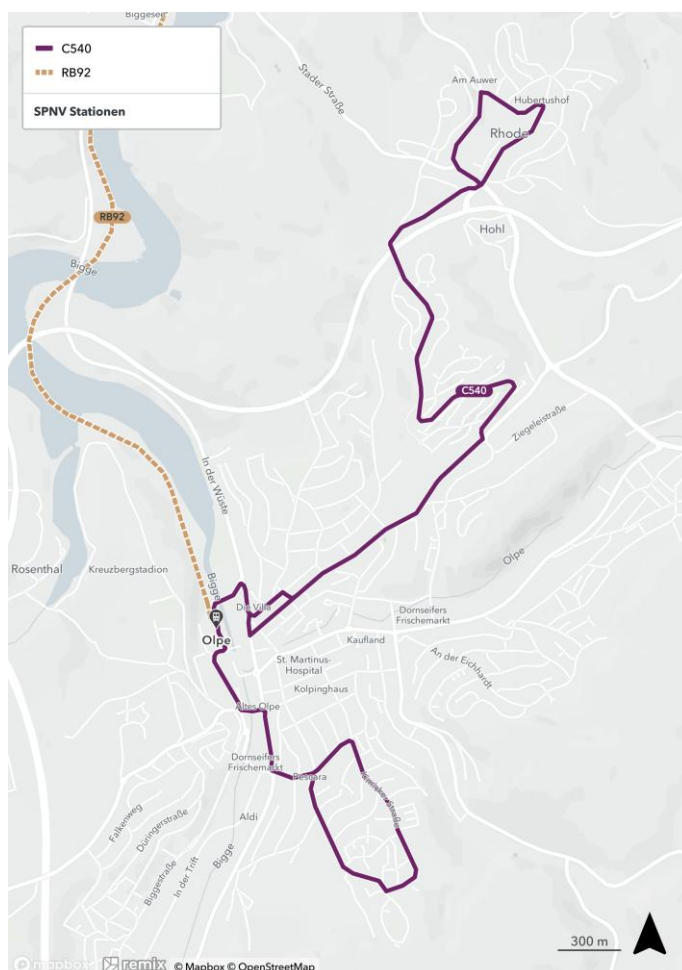
Attendorner Ortsteile Windhausen, Lichtringhausen und Neuenhof einnehmen. Am Bahnhof Attendorn besteht Anschluss zur RB 92 in Richtung Olpe und Finnentrop.

Zwischen Olpe und Gummersbach verkehrt zudem stündlich die Linie 301 des Oberbergischen Kreises, welche die Bahnstrecken Köln-Lüdenscheid und Finnentrop-Olpe miteinander verknüpft. Insbesondere für die Stadt Drolshagen mit den Ortsteilen Wenkhausen, Hützemert und Wegeringhausen ist diese Linie von zentraler Bedeutung. Im Oberbergischen Kreis wird neben Gummersbach auch Bergneustadt mit verschiedenen Ortsteilen bedient. Insgesamt bietet die Linie 301 damit für eine Vielzahl von Bewohnerinnen und Bewohnern der vier durchfahrenen Gemeinden einen regelmäßigen Zugang zum liniengebundenen ÖPNV, der die Erreichbarkeit von Orten der Nahversorgung, Freizeitziele und Verknüpfungspunkten zum SPNV maßgeblich erhöht.

6.5 CityBus

In Olpe wird mit der Linie C540 eine neue Citybus-Linie angeboten, die wichtige innerstädtische Verkehrsrelationen abdeckt. Sie fährt von Rhode über den Hatzenberg und die Westfälische Straße zum ZOB. Von dort aus führt der Linienweg in einer Schleifenfahrt über die Maria-Theresia-Str., Bodelschwinghstr., Kimicker Str. und die Erzbergstraße zurück zum ZOB.

Abbildung 32: Citybus Olpe und Regionalbahn 92



6.6 Flexible Bedienungsformen

Flexible Bedienungsformen bzw. Bedarfsverkehre dienen als Ergänzung zum Linienbusverkehr. Diese Bedarfsverkehre dienen als ressourcen- und kostensparende Alternative zum klassischen Linienverkehr zu nachfrageschwachen Zeiten oder in einzelnen Bereichen des Kreisgebiets. Hierbei handelt es sich um kleine Ortschaften, bei denen eine Bedienung in Form eines Linienbusses nicht möglich (bspw. aufgrund von Straßenverhältnissen) oder nicht effizient ist. Bedarfsverkehre verkehren, sofern ein Fahrgast eine Fahrt gebucht hat. Der Fahrtenwunsch kann hierfür über ein individuelles und flexibles Buchungssystem angefragt werden. Hierbei ist mindestens eine Buchung per Telefon, Homepage und über App anzubieten. Die Bezahlung kann digital über App oder direkt im Fahrzeug erfolgen. Wenn im Vorfeld kein Fahrtenwunsch angemeldet wird, findet keine Fahrt statt. Für alle Bedarfsverkehre im Kreis Olpe wird eine Digitalisierung und Vereinheitlichung der Buchungsmöglichkeit angestrebt (eine Telefonnummer und App für alle Angebote).

Bedarfsverkehre haben für Gebiete mit geringer Verkehrsnachfrage mehrere Vorteile. So sind die Fahrzeugbeschaffungskosten und der Energieverbrauch geringer. Auch Fahrpersonal kann leichter akquiriert werden, da aufgrund der kleineren Fahrzeuggrößen kein Busführerschein notwendig ist.

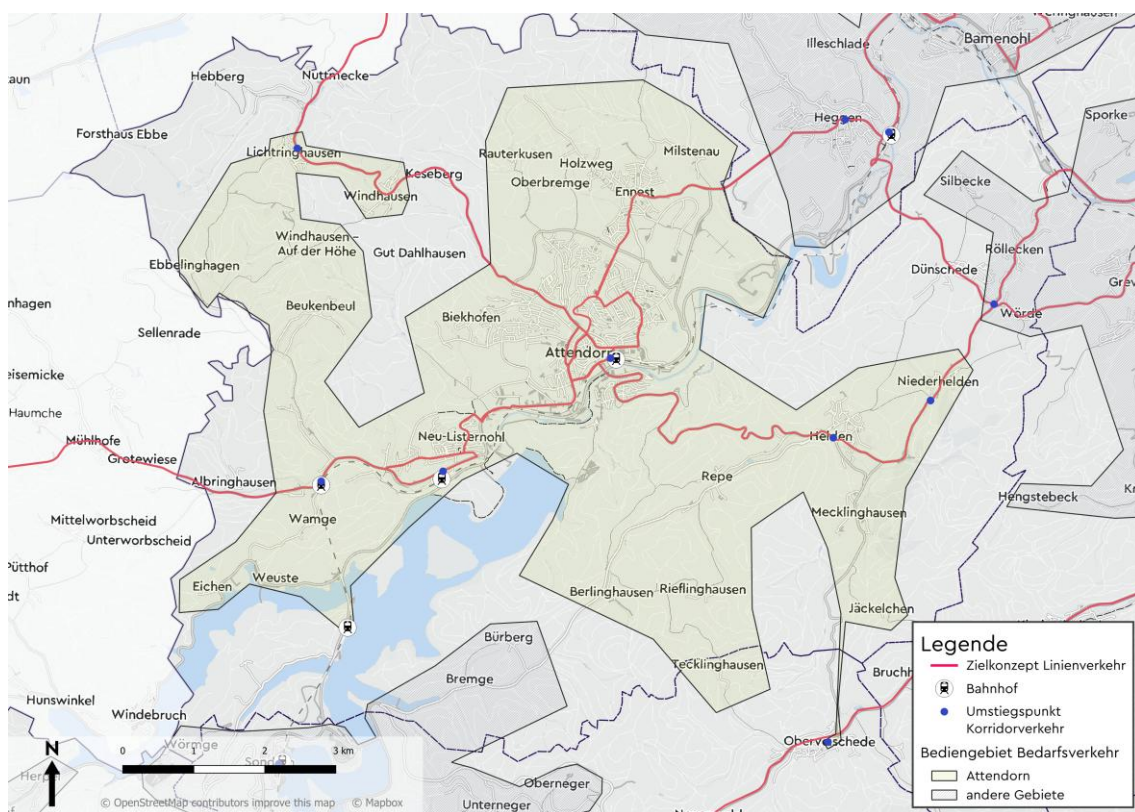
Bei der Planung der Bedarfsverkehre wird sichergestellt, dass es zu keinen Parallelfahrten zu Linienbusverkehren kommt. Auch Wege, die sonst zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt würden, sollen nicht durch den Bedarfsverkehr ersetzt werden. Dabei sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen und mögliche Ausnahmen zu definieren. Dies verhindert eine Konkurrenz der Systeme des Umweltverbundes untereinander.

Im Kreis Olpe werden verschiedene Formen des Bedarfsverkehrs angeboten. Beim TaxiBus handelt es sich um einen linienförmigen Verkehr nach §42 PBefG, der an fest definierten Haltestellen zu festgelegten Abfahrtszeiten den Zu- und Ausstieg aus dem Fahrzeug ermöglicht. Eine Abweichung vom Linienweg ist nicht möglich. Zu den Tagesrandzeiten wird der TaxiBus als Ersatz des Linienbusverkehrs angeboten. Dieser wird nicht im Detail beschrieben. Der Linienbedarfsverkehr mit dem Flexbus nach §44 PBefG hat dagegen weder einen festgelegten Linienweg noch einen fixierten Fahrplan. Dieses Angebot orientiert sich, mit einer entsprechenden Vorlaufzeit und je nach Fahrzeugverfügbarkeit, an den direkten Fahrwünschen der Fahrgäste. Der tatsächliche Fahrweg ist je nach Verkehrsnachfrage variabel. Im Folgenden werden die Linienbedarfsverkehre des Flexbus im Kreis Olpe beschrieben.

Bedienungskorridor Attendorf – Flexbus F211

Attendorf wird in Ost-West-Richtung mit Regionalbussen an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Diese Verbindungen werden durch Taxibusse in Nord-Süd-Richtung ergänzt. Hierzu werden Korridorverkehre zwischen Ebbelinghagen/ Beukenbeul und Listerscheid / Wamge im Westen sowie dem Gewerbegebiet Ennest und dem Ortsteil Milstenau im Osten angeboten. Diese binden die auf dem Weg liegenden Ortschaften an mehrere Bahnhöfe und den Regionalbusverkehr an. Hinzu kommt südlich der Attendorfer Innenstadt ein ringförmiger Korridorverkehr Attendorf Bf. – Rieflinghausen – Schmellenberg – Mecklinghausen – Helden/ Niederhelden – Repe – Attendorf Bahnhof. Abgelegener Ortschaften (z. B. Gewerbegebiet Biggen und die Waldenburger Bucht) werden über Flexbusse an den Nahverkehr angebunden.

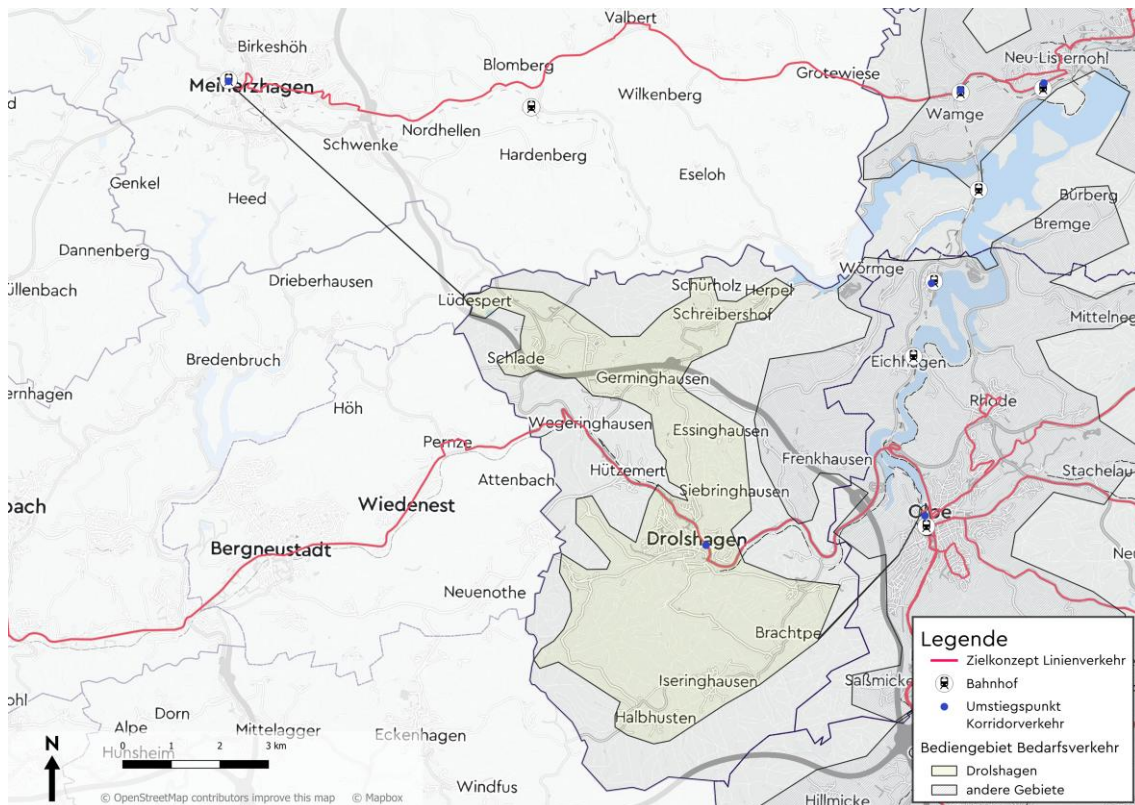
Abbildung 33: Flexbus Bedienungsgebiet Attendorf



Bedienungsgebiet Drolshagen – Flexbus F215

Ergänzend zu der Linie 301, die Drolshagen mit Olpe, Bergneustadt und Gummersbach verbindet, wird Meinerzhagen mit einem TaxiBus erreicht. Zusätzlich hierzu werden verschiedene TaxiBus-Korridore innerhalb des Kreises Olpe angeboten. Hierbei handelt es sich um die Korridore Drolshagen – Germinghausen – Schlade – Schreibershof – Drolshagen und Drolshagen – Benolpe – Halbhusten – Brachtpe – Olpe Bf. Die übrigen Bereiche des Stadtgebiets werden über Flexbusse erreicht.

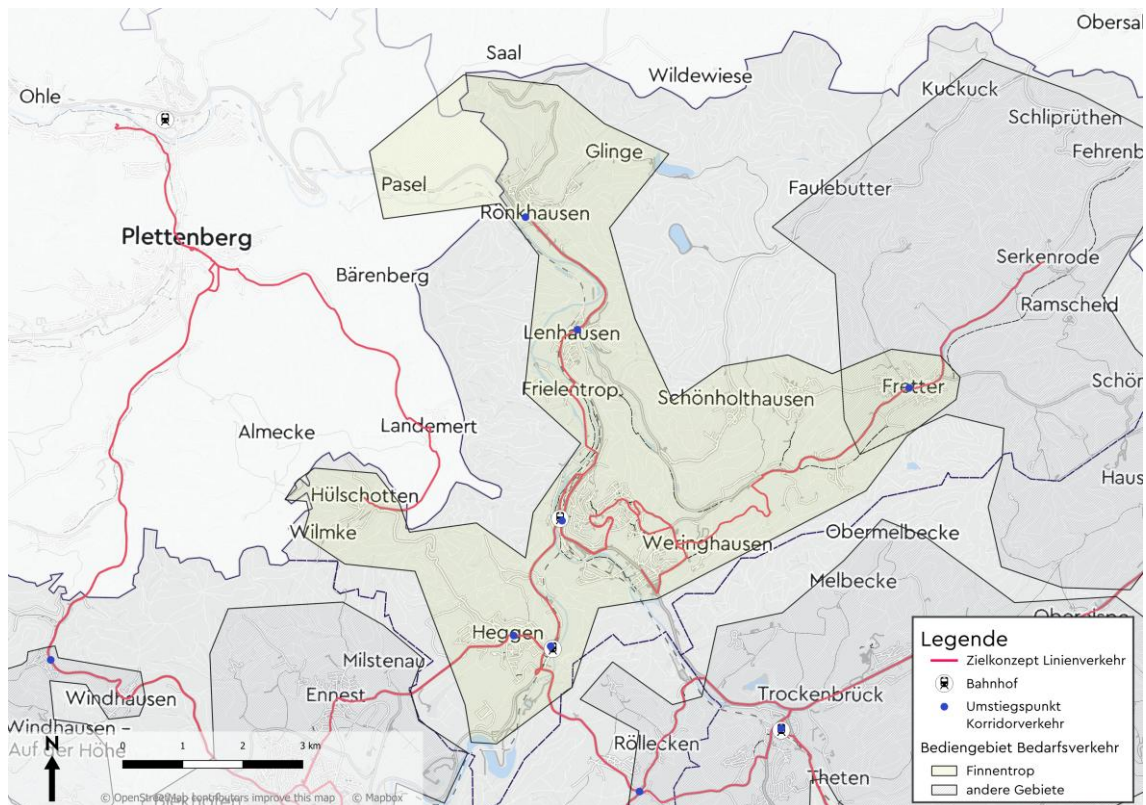
Abbildung 34: Flexbus Bedienungsgebiet Drolshagen



Bedienungsgebiet Finnentrop – Flexbus F212 | Zone 1

Zwischen Glinge und dem Bahnhof Finnentrop wird in Nord-Süd-Richtung über Schönholthausen ein Taxibusbetrieb eingerichtet, der die auf dem Weg liegenden Ortschaften an den SPNV anbindet. Zwischen Hülshotten und Finnentrop Bf. wird über Heggen Bf. ein weiterer TaxiBus-Korridor angeboten. Im Rahmen der betrieblichen Planung soll der Flexbus Finnentrop zusätzlich den Ortsteil Fretter anbinden.

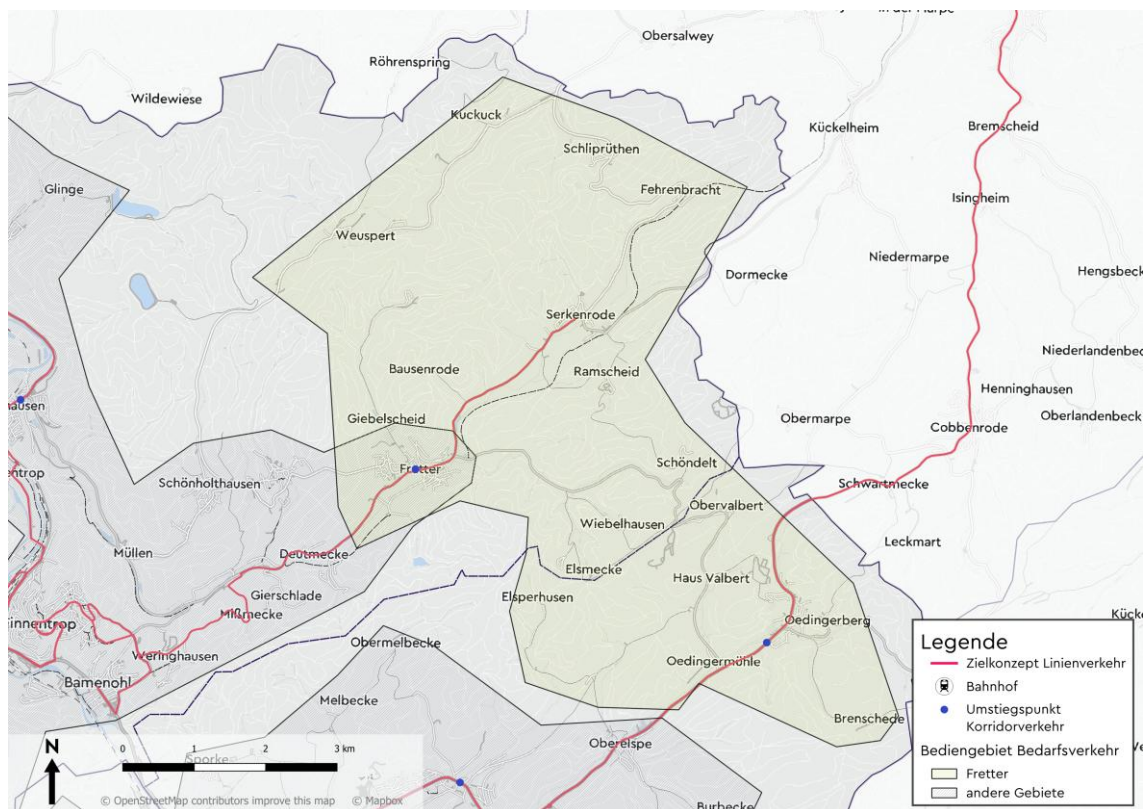
Abbildung 35: Flexbus Bedienungsgebiet Finnentrop



Bedienungsgebiet Fretter – Flexbus F212 | Zone 2

Finnentrop wird insbesondere in Ost-West-Richtung durch Regionalbuslinien erschlossen. Hierzu ergänzend ist ein Taxibus zwischen den Ortsteilen Weuspert, Kuckuck und Schliprüthen im Norden, Fretter im Westen und Oedingerberg südlich in der benachbarten Gemeinde Lennestadt vorgesehen. Abgelegenere Siedlungsbereiche werden durch Flexbusse erreicht. Die Kreisgrenze zum Hochsauerlandkreis bildet in etwa auch die östliche Grenze der Flexbus-Zone (siehe Abbildung). Im Rahmen der betrieblichen Planung soll zudem aus dem Ortsteil Fretter eine Anbindung an den Flexbus Finnentrop und insbesondere die Ortseile Schönholthausen und Ostentrop entstehen.

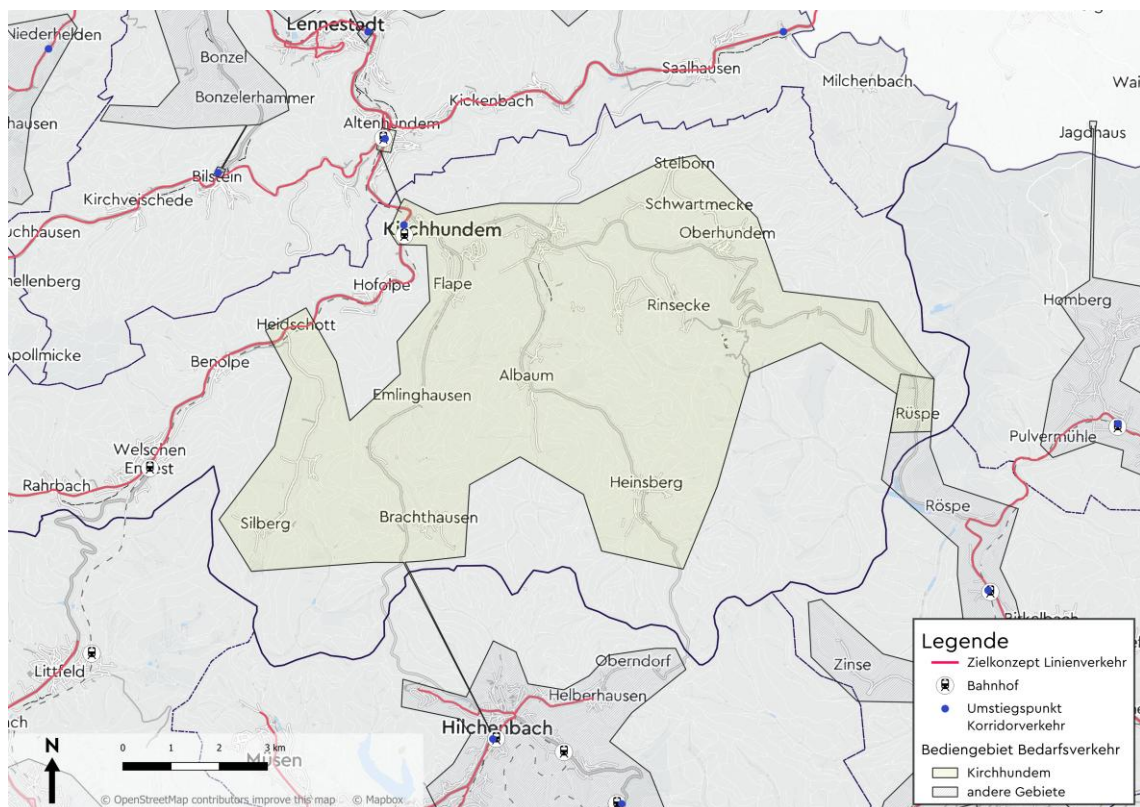
Abbildung 36: Flexbus Bedienungsgebiet Fretter



Bedienungsgebiet Kirchhundem – Flexbus F216

Die zentralen Siedlungsbereiche parallel der Eisenbahn werden in Kirchhundem durch den Linienbusverkehr (R90) bedient. An diese Talachse werden die höher gelegenen Ortschaften über die Korridore Heinsberg – Albaum – Würdinghausen – Rinsecke – Rüspe – Oberhundem – Kirchhundem – Altenhundem Bf. und Altenhundem Bf. – Flape – Varste – Silberg – Brachthausen – Hilchenbach Bf. angebunden. Letztgenannter Korridor verbindet mehrere SPNV-Strecken miteinander und bietet in Hilchenbach Anschluss an mehrere Linien des Regionalbusverkehrs im Kreis Siegen-Wittgenstein. Zudem wird eine direkte Flexbus-Verbindung Silberg – Heidschott eingerichtet.

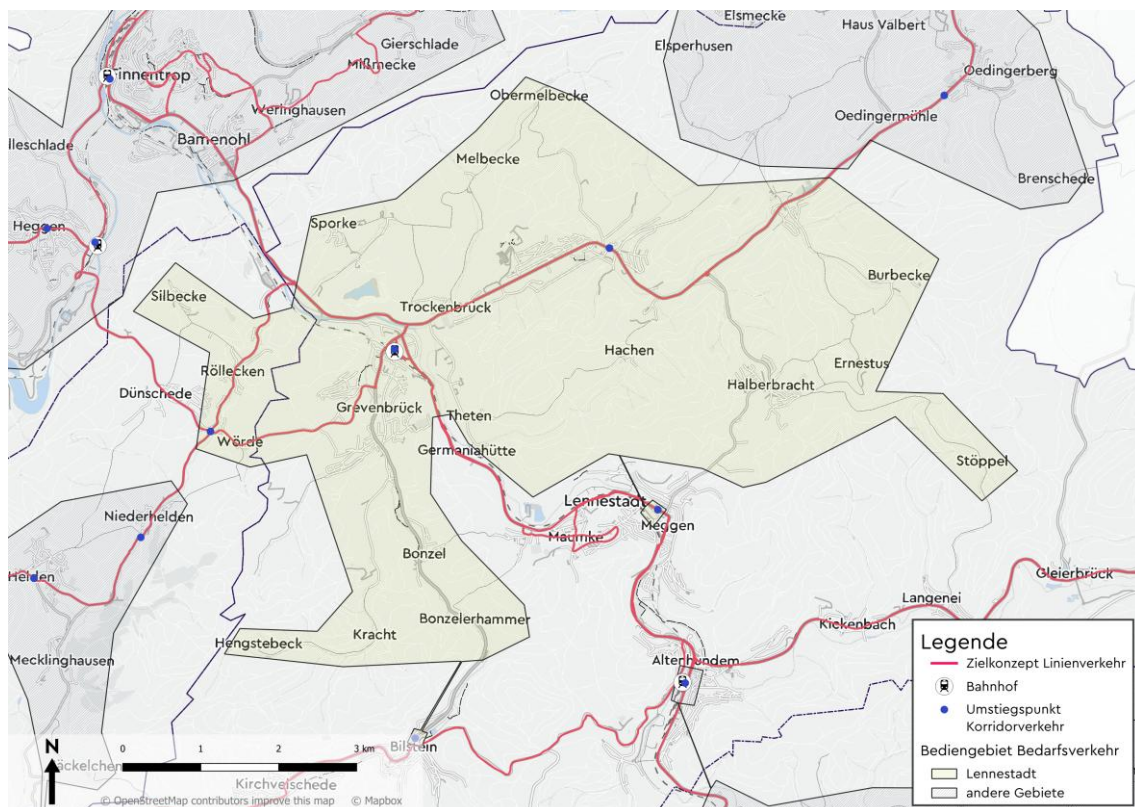
Abbildung 37: Flexbus Bedienungsgebiet Kirchhundem



Bedienungskorridor Lennestadt – Flexbus F210

Mit dem Flexbus zwischen Sporke, Grevenbrück Bf. und Bonzel werden mehrere Regionalbuslinien in Nord-Süd-Richtung erreicht, zudem werden abgelegene Grevenbrücker Wohngebiete erschlossen und über Bonzelerhammer eine Anbindung an die SB3 in Bilstein hergestellt. Darüber hinaus werden mit einem ringförmigen Korridorverkehr Grevenbrück Bf. – Melbecke – Halberbracht – Altenhundem – Grevenbrück Bf. weitere Ortschaften an den Schienenverkehr angebunden. Silbecke, Röllecken und Würde können über Flexbusse erreicht werden. Es bestehen entsprechende Zubringer-Angebote ausgehend von Hilchenbach nach Altenhundem.

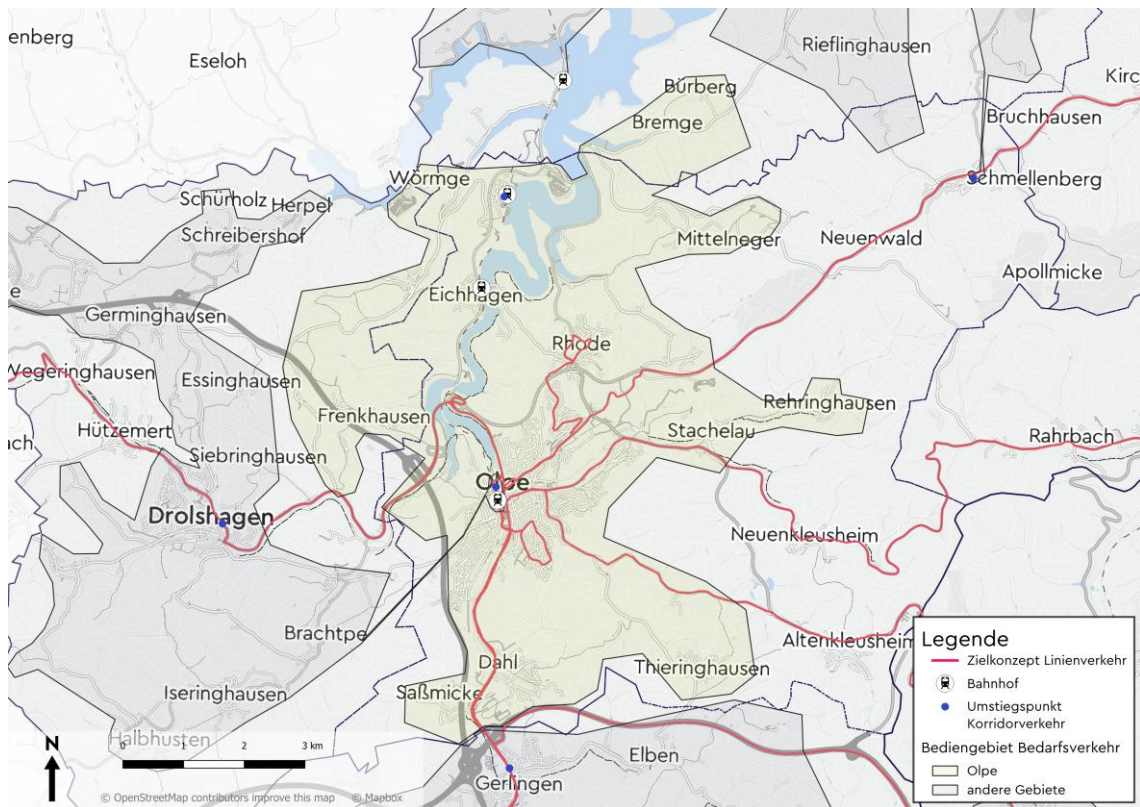
Abbildung 38: Flexbus Bedienungsbereich Lennestadt



Bedienungskorridor Olpe – Flexbus F213

Im Zentrum der Kreisstadt ist ein dichtes ÖPNV-Angebot vorhanden. Der TaxiBus bindet abgelegene Orts- und Stadtteile (z. B. auch Hakemicke und Rüblinghausen) an den ZOB und den Bahnhof an. Dies erfolgt vorrangig über den Korridorverkehr Rhode – Wörmge – Frenkhausen – Olpe Bf. sowie den aus Drolshagen kommenden Korridor Drolshagen – Halbhusten – Brachtpe – Olpe Bf. Außerhalb der Ortschaften, die an diesen Korridoren liegen, erfolgt eine Anbindung an den ÖPNV mit Flexbussen.

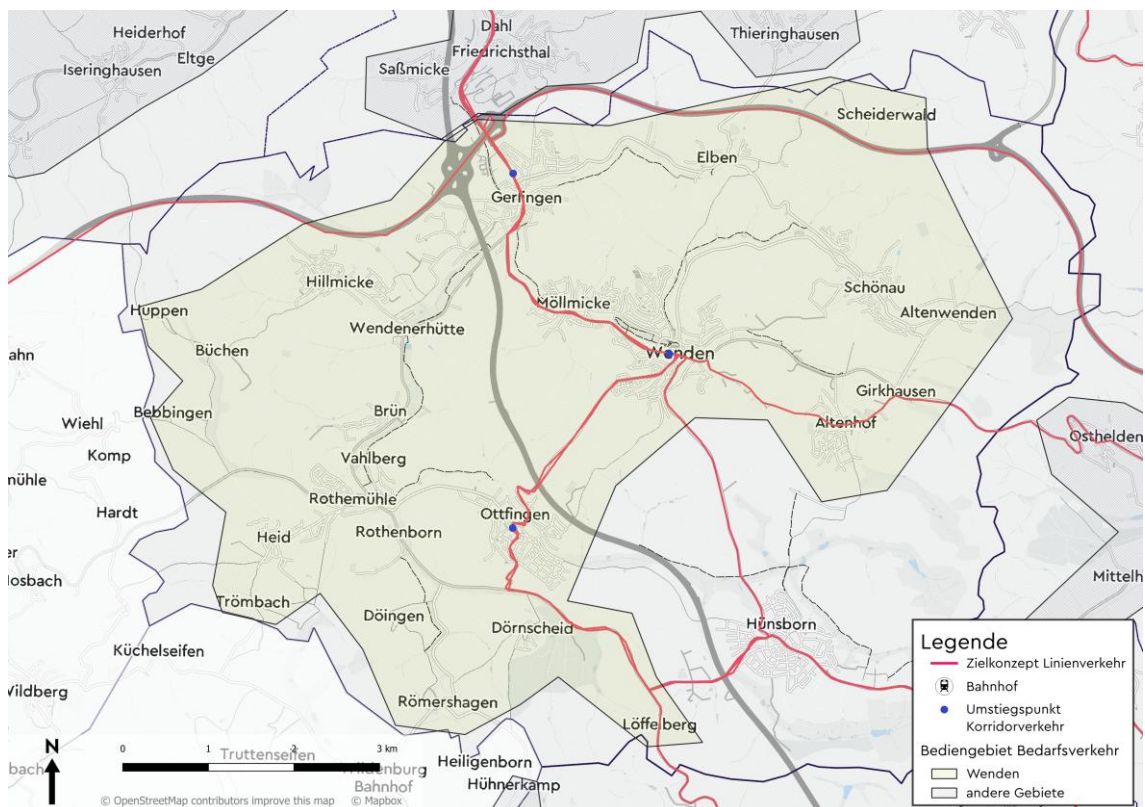
Abbildung 39: Flexbus Bedienungsgebiet Olpe



Bedienungskorridor Wenden – Flexbus F214

Zwischen Kreuztal und Wenden wird mit dem TaxiBus R50 ein Angebot in den Kreis Siegen-Wittgenstein zur Verfügung gestellt. Eine Integration dieses Angebots in den lokalen Taxi- und Flexbus ist ebenso möglich wie die Bedienung mit regulären Linienbussen, sollte eine sehr hohe Nachfrage nach der Leistung aufkommen. Darüber hinaus wird ein Korridorverkehr zwischen Wenden und Gerlingen über Altenwenden, Schönau und Elben sowie ein Korridorverkehr von Gerlingen über Rothemühle und Römershagen bis Ottfingen angeboten. Abgelegene Ortschaften werden mit Flexbussen angebunden.

Abbildung 40: Flexbus Bedienungsgebiet Wenden



6.6.1 Vereinsgestützter Verkehr (Bürgerbusse)

Ehrenamtliche Bürgerbusvereine leisten einen wichtigen Beitrag für die Mobilität der Menschen im Kreis Olpe. Dem bürgerschaftlichen Engagement wird der folgende Rahmen gegeben:

Die im Kreis Olpe agierenden Bürgerbusvereine sollen jeweils individuell entscheiden können, ob deren Fahrbetrieb nach §42 oder §44 PBefG konzessioniert werden soll. Im Einvernehmen mit dem jeweiligen Verein soll bei der betrieblichen Entwicklung der kommunalen Linienbedarfsverkehre geprüft werden, ob und wie die Vereine Teil des Systems werden können, indem sie beispielsweise die entsprechende Software nutzen können und/oder Leistungen des Linienbedarfsverkehrs übernehmen und somit darin integriert werden. Dies gilt auch für das Taxigewerbe als wichtige Stütze des öffentlichen Personenverkehrs.

Bei einer Nicht-Integration ist dafür Sorge zu tragen, dass die flächendeckende Erreichbarkeit der Kommunen durch die Linienbedarfsverkehre im angestrebten Standard umgesetzt werden kann.

Der Haustür-zu-Haustür-Service bleibt den Bürgerbusvereinen vorbehalten, sofern dieser entsprechend den rechtlichen Rahmenbedingungen umsetzbar ist und von Seiten der Bürgerbusvereine ein Interesse an dieser Leistung besteht. Die Linienbedarfsverkehre werden hingegen mit einem System aus festen Haltestellen und virtuellen Sammelpunkten umgesetzt.

Werden die Fahrleistungen eines Bürgerbusvereins in einen Linienbedarfsverkehr integriert, sind die Tickets des WestfalenTarifs anzuerkennen, analog zu den allgemeinen Linienbedarfsverkehrsleistungen zuschlagsfrei oder mit dem jeweils vereinbarten Komfortzuschlag. Darüber hinaus gelten die Bestimmungen von Bund und Ländern in Hinblick auf das Deutschlandticket. Mit dem jeweiligen Bürgerbusverein sind Regelungen für eine auskömmliche Finanzierung zu treffen. Dies kann beispielsweise durch die kostenfreie Bereitstellung von Software und nötige Hardware für die Integration in den On-Demand-Verkehr erfolgen.

Ergänzen Bürgerbusvereine die Linien- und Linienbedarfsverkehre im Kreis Olpe und sind entsprechend nicht in den Linienbedarfsverkehr integriert, verständigen sich der ZWS und der betroffene Verein individuell, ob und in welchem Umfang sie in bestehende Tarifstrukturen (WestfalenTarif) integriert werden. Die Bestimmungen von Bund und Ländern im Rahmen des Deutschlandtickets sind anzuwenden. Der jeweilige nicht integrierte Bürgerbusverein kann für eine auskömmliche Finanzierung einen Komfortzuschlag erheben. Die maximale Höhe dieses Komfortzuschlags unterliegt der allgemeinen finanziellen Entwicklung (Inflation, Energie, etc.) und ist daher jährlich mit dem ZWS abzustimmen.

6.7 Barrierefreiheit

Die notwendigen Informationen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen in den Kommunen liegt noch nicht vollständig vor. Eine Fortschreibung der Priorisierung und die Überarbeitung der Ausnahmeregelungen erfolgt als erste Teilfortschreibung dieses Nahverkehrsplans ab 2025. Bis dahin gelten die Anforderungen des Nahverkehrsplans 2016.

7 Wirkungsanalyse und -bewertung

Aus dem Zielkonzept 2025+ ergeben sich für den Kreis Olpe zahlreiche Aufgaben in der ÖPNV-Entwicklung, die in konkrete Maßnahmen überführt werden müssen, um die Umsetzbarkeit des Zielkonzepts zu gewährleisten. Im folgenden Kapitel kommt der Nahverkehrsplan diesen Anforderungen nach.

7.1 Prognose der Betriebsleistung

Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer)

Für die Bestandsanalyse wurde das bestehende ÖPNV-Netz im Untersuchungsgebiet in einem Verkehrsmodell aufbereitet. Damit wurde die Grundlage geschaffen, um die Betriebsleistung in Form von Fahrzeugkilometern sowie den Fahrzeugbedarf für den Bestand zu berechnen. Gleichzeitig besteht damit eine Vergleichsmöglichkeit mit dem Zielnetz. Die Linien des Zielnetzes wurden analog verkehrsmodelltechnisch aufbereitet und mit Taktfahrplänen gemäß den Betriebszeiten und Takten im Anforderungsprofil hinterlegt. Damit wurden zum einen für jede einzelne Linie die Liniensteckbriefe erstellt. Zum anderen wurde die Entwicklung der Betriebsleistung demgemäß dem Bestandsnetz gegenübergestellt. Damit können Aussagen getroffen werden, ob und in welcher Form ein Anstieg der Fahrplankilometer erfolgt und somit ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht. Gleichzeitig können Rückschlüsse auf wirtschaftliche Aspekte erfolgen.

In Tabelle 19 sind die Veränderungen der Fahrplankilometer im Vergleich zum Bestandsnetz im Kreis Olpe sowie dem gesamten Zielnetz nach einzelnen Produktkategorien aufgeschlüsselt dargestellt.

Tabelle 19: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer prozentual)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Bestandsnetz [%]	Kreis Olpe
Gesamt	+40
Schnellbus	+47
Regionalbus	-10
Citybus	neu
Lokalbus	-26
Flexible Bedienung*	+347
Ausbildungsverkehr	+642

*Betriebsleistung des bestehenden TaxiBus-Angebots inkludiert

Insgesamt wächst die Betriebsleistung im Kreis Olpe um 41 Prozent an. Deutliche Zuwächse ergeben sich bei den Fahrplankilometern der flexiblen Bediensysteme (TaxiBus und Flexbus), während die Betriebsleistung bei den Lokalbussen innerhalb des Kreises Olpe mit -26% rückläufig ist.

Die Entwicklung der Betriebsleistung anhand der absoluten Werte in Tabelle 19 und Tabelle 20 ermöglicht die Abschätzung der Kosten für die Umsetzung einzelner neuer Linien des Zielnetzes, inkl. benachbarter Kreise. Hierbei wird angenommen, dass sich die Betriebskosten nahezu proportional zur der Betriebsleistung in Form von Fahrplankilometern entwickeln.

Tabelle 20: Entwicklung der jährlichen Betriebsleistung (Fahrplankilometer absolut in Tausend km)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Bestandsnetz [Tkm]	Kreis Olpe
Gesamt	+1.708
Schnellbus	+243
Regionalbus	-250
Citybus	+66
Lokalbus	-192
Flexible Bedienung*	+1.456
Ausbildungsverkehr	+385

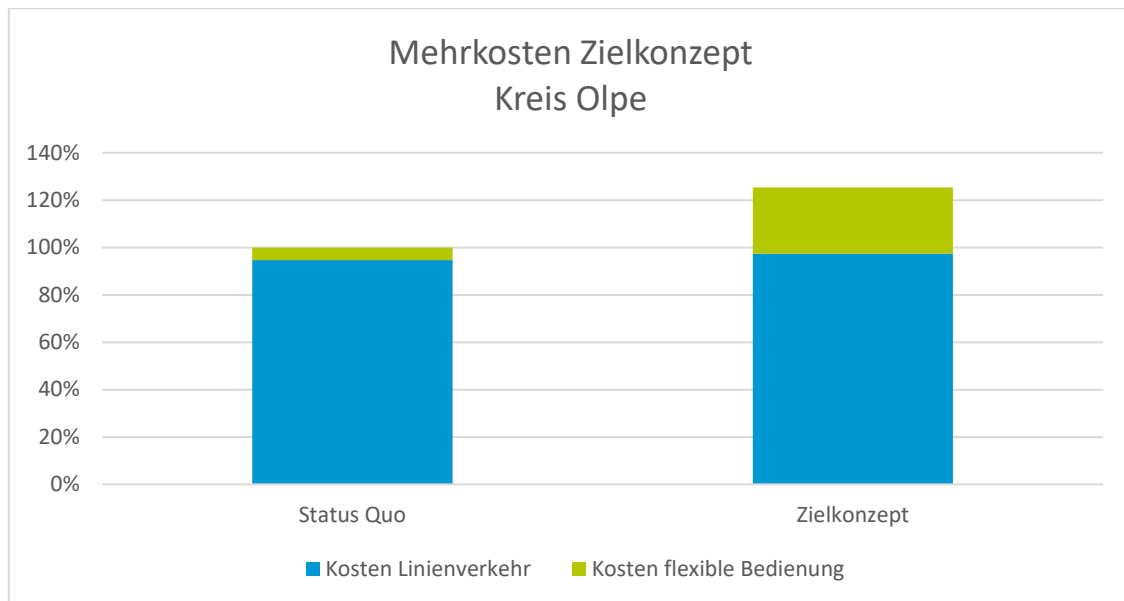
*Betriebsleistung des bestehenden TaxiBus-Angebots inkludiert

7.2 Kostenschätzung und Finanzierung

Anhand der detailliert vorliegenden Werte zur Betriebsleistung des Zielnetzes können die Kosten für die Betriebsleistung im Zielnetz beziffert werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Kostensteigerung proportional mit der Steigerung der Fahrplankilometer einhergeht. Demzufolge ist für den Betrieb des Zielnetzes im Zuständigkeitsbereich des Kreises Olpe mit einem Anstieg der Betriebskosten von ca. 25 % zu rechnen. Darin enthalten ist das in Kapitel 6.6 dargestellte flexible Bedienangebot mit Taxi- und Flexbussen.

Die Kosten für die digitalen, flexiblen Bedienungen liegen gegenüber den derzeitigen Taxibusverkehren aufgrund der erwarteten Abrufquote wesentlich höher. Erfahrungen am Beispiel bereits umgesetzter Modellprojekte zeigen, dass wegen des besseren Angebotes und einer Nutzung durch mehr Fahrgäste mit einer Abrufquote von 80 % gerechnet werden kann, während im klassischen Taxibusverkehr mit einer Abrufquote von lediglich 20 % gerechnet und letztlich auch abgerechnet wird.

Abbildung 41: Mehrkosten Zielkonzept



Wie Abbildung 41 zeigt, entsprechen die Mehrkosten gegenüber dem Bestand 25%. Der Linienverkehr hat mit 78% nach wie vor den Hauptanteil der Kosten am Gesamtverkehr im Kreis Olpe, der Flächenverkehr hat 22% Anteil an den Gesamtkosten. Der prozentuale Anstieg von 25% bedeutet eine absolute Kostensteigerung gegenüber dem Status Quo von ca. 3,7 Mio € für den Gesamtverkehr im Kreis Olpe. Dabei entfallen 89% dieser Kosten (ca. 3,4 Mio) auf flexible Bedienformen (TaxiBus und Flexbus) und 11% (ca. 0,4 Mio €) auf den Linienverkehr des Netzkonzeptes.

Für die Berechnung der Kosten wurden für einen Betriebskilometer im Linienverkehr 3,73 € berücksichtigt und für die flexible Bedienung im Status Quo 1,90 € und im Zielkonzept 2,55 €. In der Kalkulation sind nur die nicht-förderfähigen Betriebskilometer der Linie SB1 eingeflossen. Darüber hinaus sind bei Linien, die die Kreisgrenzen überschreiten nur der tatsächlich im Kreis Olpe zurückgelegte Anteil der Betriebsleistung in der Kalkulation der Kosten berücksichtigt.

7.2.1 Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen setzt sich aus mehreren Säulen zusammen. Diese speisen sich aus Fahrgeldeinnahmen und öffentlichen Zuschüssen. Wesentliche öffentliche Zuschüsse stellen in NRW verschiedene Pauschalen dar. Für den ÖSPV sind dies die ÖPNV-Pauschale gem. §11 (2) ÖPNVG NRW und die Pauschale zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖSPV gem. §11a ÖPNVG NRW. Für die Fahrgeldeinnahmen sind die Ticketverkäufe in Form von Abotickets und Einzel-, Mehrfach-, Tages-, Wochen- oder Gruppentickets relevant.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets hat sich die Ticketwahl der ÖPNV-Kunden stark verändert. Dies ist auf die tarifgrenzenüberschreitende Gültigkeit und den geringen Preis zurückzuführen. Seit Gültigkeitsbeginn des Deutschlandtickets werden daher die Mindereinnahmen aufgrund des fahrpreisreduzierten Abo-Angebots durch einen zusätzlichen Zuschuss von Bund und Ländern ausgeglichen.

Mit der Festlegung zu Art und Umfang der Angebote des ÖPNV, ergibt sich eine finanzielle Verpflichtung des Aufgabenträgers. Können die angeforderten Verkehrsleistungen von Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, sind diese gemeinwirtschaftlich. Ein Defizit muss dann ausgeglichen werden; letzteres gilt für den Kreis Olpe.

Die Möglichkeit der Ausgleichsfinanzierung ist abhängig von der Haushaltslage des Kreises. Sollte der Ausgleich des Defizits, das bei Umsetzung des vollständigen Leistungsangebots anfällt, nicht in Gänze möglich sein, kann eine Reduktion des Fahrangebots erforderlich werden. In diesem Fall sind jedoch die Mindestanforderungen an den Nahverkehrsplan einzuhalten. Da in dem vorliegenden Netzkonzept für den Nahverkehrsplan davon ausgegangen wird, dass ein Großteil des Angebots ausschließlich über flexible Flächenverkehre erbracht wird, können diese nicht ersatzlos gestrichen werden. Dies würde den Anforderungen an die Erschließung des Raumes widersprechen. Eine Aufhebung der Linienbedarfsverkehre bedeutet folglich keine vollständige Einsparung dieser Kosten. Zum Erhalt des Nahverkehrsangebotes in Hinblick auf die Daseinsvorsorge innerhalb des Kreises ist bei Entfall der Linienbedarfsverkehre eine Überführung dieser Verkehre zu klassischen Linienverkehren und klassischen Taxibussen gegenzurechnen.

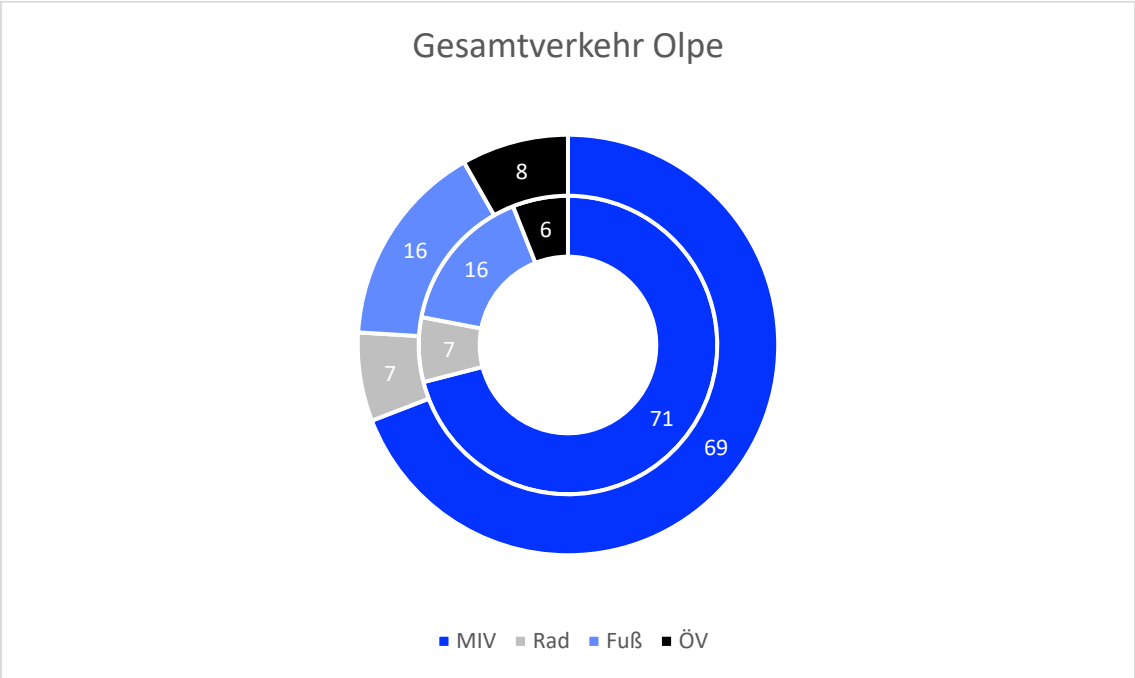
7.3 Wirkungsanalyse

Die mikroskopische Mobilitätssimulation wurde für das Zielnetz mit einer Bevölkerungsprognose für das Jahr 2025 hinterlegt, so dass z. B. neue Baugebiete sowie die natürliche Bevölkerungsentwicklung im Kreis berücksichtigt werden konnten. Anhand der Bestandsanalyse besteht für jedes untersuchte Kriterium eine Messgröße, mit der das Zielnetz verglichen werden kann. Die Ergebnisse werden nachfolgend beschrieben.

ÖPNV-Nachfrage

Die Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage im Binnen- und Gesamtverkehr des Kreises Olpe ist ein eingangs zum Projekt des Nahverkehrsplans formuliertes Ziel. Die Ausweitung der Betriebsleistung sowie die Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität im Zielnetz sollen dazu beitragen, die ÖPNV-Nachfrage und damit den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen. Die Berechnung der Verkehrsmittelwahl mit Bezug auf das Zielnetz zeigt, dass das Ziel im Gesamtverkehr erreicht werden konnte (vgl. Abbildung 42).

Abbildung 42: Entwicklung des Modal Splits im Kreis Olpe



Status Quo-Werte sind im inneren Ring dargestellt, Werte bei Umsetzung des ÖPNV-Entwicklungskonzepts außen

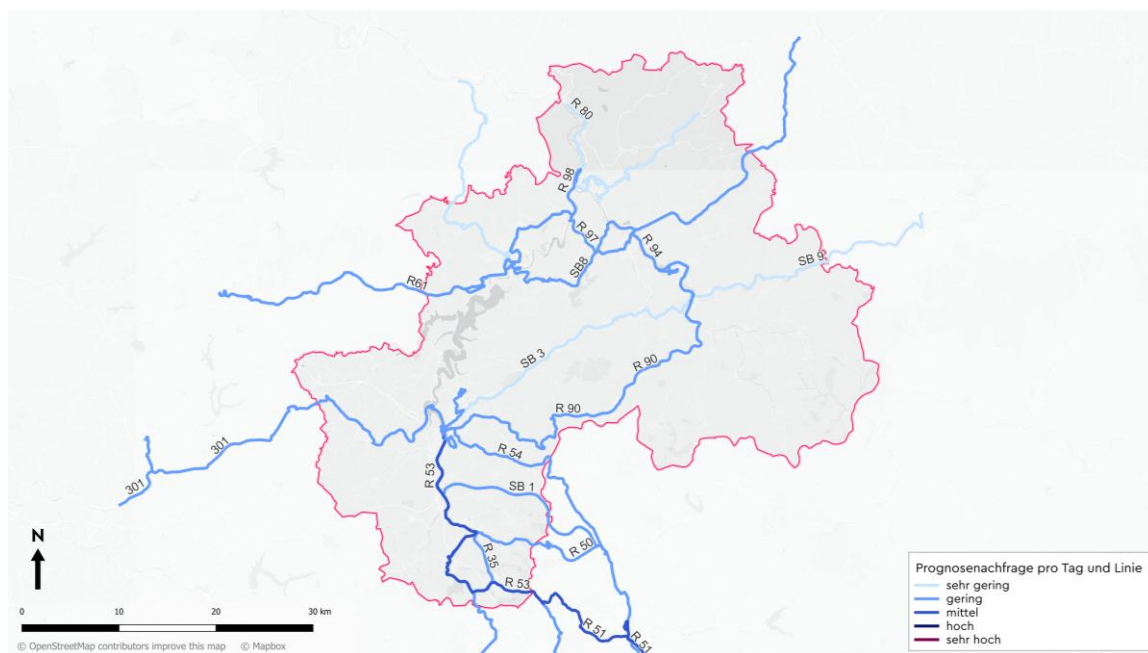
Wie der Abbildung 42 zu entnehmen ist, bewirkt das Zielnetz eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split um 2 Prozentpunkte im Gesamtverkehr und gewinnt damit insgesamt an Attraktivität. Aufgrund der prognostizierten Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV können ca. 28.000.000 Fahrzeugkilometer pro Jahr eingespart werden. Das entspricht einer Emissionseinsparung von ca. 3.900 Tonnen CO₂-Äquivalenten.

Bei Betrachtung der Einsteigerzahlen auf den einzelnen Linien im Zielnetz zeigen sich Unterschiede in der zu erwartenden Nachfrage. Dabei zeigt sich, dass vor allem die zentralen Regionalbuslinien eine hohe erwartbare Fahrgastnachfrage haben. Die Belastungskategorie der einzelnen Buslinien im Zielnetz ist der nachfolgenden Abbildung 43 zu entnehmen. Dabei sind die Kategorien wie folgt aufgeteilt:

Tabelle 21: Belastungskategorien

Kategorie	Einsteiger / Tag
Sehr gering	Bis 500
Gering	501 bis 1.500
Mittel	1.501 bis 3.500
Hoch	3.501 bis 7.000
Sehr hoch	Ab 7.001

Abbildung 43: Prognosebelastung pro Tag und Linie im Kreis Olpe

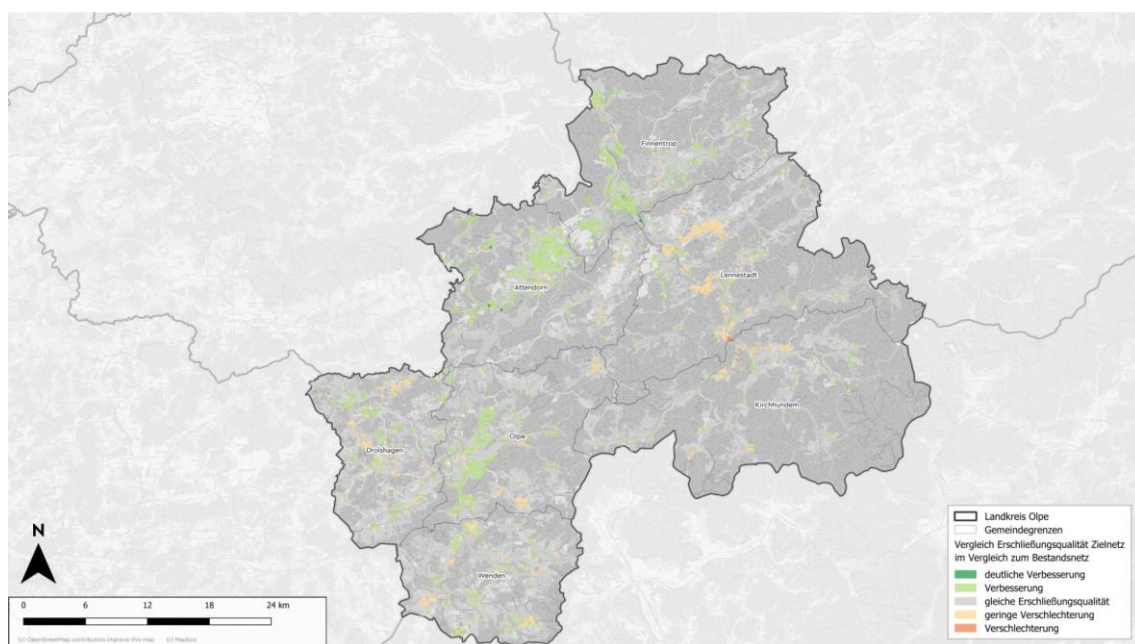


Dem Anhang kann der Inhalt dieser grafischen Darstellung in Tabellenform entnommen werden.

Erschließungsqualität

Die Ergebnisse der Berechnung der Erschließungsqualität zeigen sowohl Verbesserungen der Erschließungsqualität im Kreis Olpe sowie im Ostkreis auch leichte Verschlechterungen. Insbesondere in den Gemeinden Finnentrop, Attendorn und Olpe stellt sich im Vergleich zum Bestandsnetz zum Teil eine deutliche Verbesserung ein (vgl. Abbildung 44).

Abbildung 44: Entwicklung der Erschließungsqualität



Verbindungsqualität - Reisezeiten und Reisezeitvergleiche

Im Bestandsnetz wurden für den Kreis Olpe Reisezeitverhältnisse im Median von 2,97 im Binnenverkehr und 2,89 im Gesamtverkehr berechnet. Es wurde für die Netzkonzepction das Ziel formuliert, den ÖPNV konkurrenzfähiger zu gestalten und das allgemeine Reisezeitverhältnis sowohl für den Binnen- als auch den Gesamtverkehr zu verbessern.

Wie die Abbildung 45 und Abbildung 46 zeigen, konnte mit dem Zielnetzkonzept eine Verbesserung der Reisezeitverhältnisse erreicht werden. Mit vollständiger Umsetzung des Zielnetzes verbessert sich das allgemeine Reisezeitverhältnis im Binnenverkehr von 2,97 auf 2,45 und im Gesamtverkehr von 2,89 auf 2,43. Damit konnte das Ziel einer Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV erreicht werden.

Abbildung 45: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Binnenverkehr im Kreis Olpe

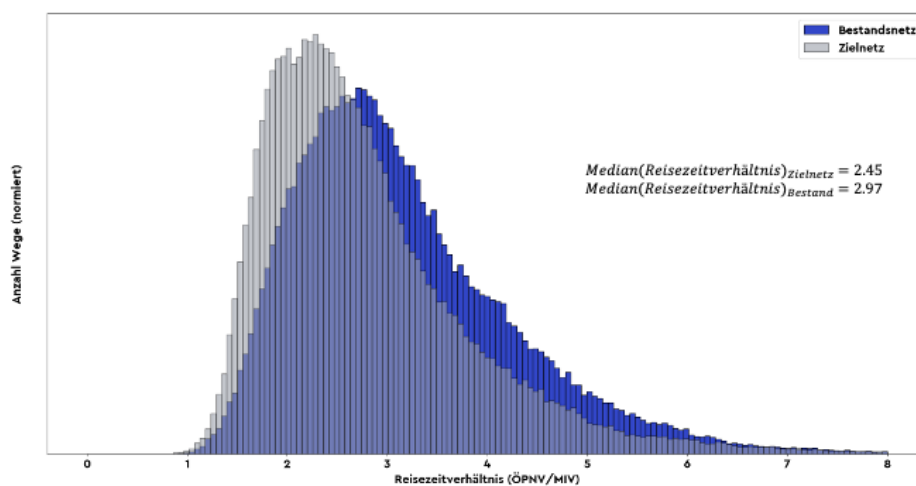
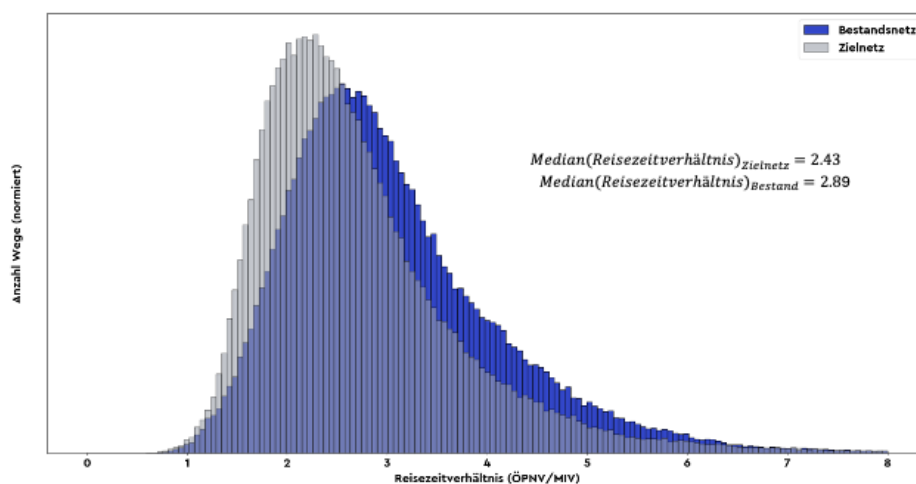


Abbildung 46: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Gesamtverkehr im Kreis Olpe



Zusammenfassung Wirkungsanalyse

Die Wirkungsanalyse liefert auf quantitativer Ebene den Nachweis, dass sich wesentliche Kenngrößen zur Bestimmung der Qualität des ÖPNV im Vergleich zum Bestandsnetz im Kreis Olpe verbessert haben. Die Erschließungsqualität wird nahezu flächendeckend im gesamten Kreis Olpe besser. Hinsichtlich der Reisezeitverhältnisse verbessert sich der ÖPNV im Kreis Olpe deutlich. Die Berechnung des Modal Splits zeigt, dass beim Anteil der ÖPNV-Nutzung im Gesamtverkehr eine signifikante Steigerung entsteht. Damit wird nachgewiesen, dass das Zielnetz neben der Abdeckung des Bedarfs innerhalb des Kreises Olpe zudem eine deutlich bessere Vernetzung mit den umliegenden Landkreisen darstellt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein Aufgabenträger übergreifendes Angebot immer unter Berücksichtigung der Aspekte Kosten und Nutzen der beteiligten Aufgabenträger zu verantworten ist.

8 Umsetzung

Mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans gehen verschiedene Änderungen im Nahverkehr im Kreis Olpe einher. Diese sind teilweise voneinander abhängig und können daher nur gemeinsam angegangen werden.

Linienkonzept

Das ÖPNV-Entwicklungskonzept ist von seiner Netzstruktur nur in Gänze zu realisieren, da die neuen Linienbedarfsverkehre unmittelbar bestehende Lokalbuslinien ersetzen. Auch die Ausweitung der Bedienungszeiten im Nebennetz durch den TaxiBus oder die Integration in die kommunalen Flexibus-Zonen setzen die entsprechenden Fahrzeuge sowie die Software voraus.

Im Hinblick auf das vorliegende Verkehrskonzept wird davon ausgegangen, dass für einen qualitativ hochwertigen digitalen Bedarfsverkehr im Kreis Olpe etwa 20 Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Diese Anzahl der Fahrzeuge ist stark abhängig von Einflussgrößen, wie der eingesetzten Fahrzeugflotte, der Servicequalität für den Fahrgast oder ähnlichem. Daher ist auch für den Bedarfsverkehr noch eine konkrete betriebliche Ausgestaltung notwendig. Vorzugsweise ist mit einer kleineren Flotte von etwa 10 Fahrzeugen zu starten, da zu erwarten ist, dass die Nachfrage erst nach einer Startphase stetig ansteigen wird und im Weiteren eine Fahrzeugaufstockung auf etwa 20 Fahrzeuge vorgenommen werden sollte.

Zwischen den einzelnen Produkten bestehen tiefgehende Abhängigkeiten. Die vorgesehene Ausweitung der Bedienungszeiten und der Verdichtung zu Stundentakten im Busnetz und auch bei den Bedarfsverkehren ist flexibler umsetzbar. Hier können, in Abhängigkeit der finanziellen und personellen Möglichkeiten, entsprechende Optimierungen über einen längeren Zeitraum gestreckt umgesetzt werden.

Linienbündelung und Vergabe

Durch die Bündelung von Linien besteht für ÖPNV-Aufgabenträger die Möglichkeit, im Rahmen von Ausschreibungsverfahren bzw. bei der Erteilung von Liniengenehmigungen den Betrieb von ÖPNV-Angeboten, welche in einem räumlichen oder betrieblichen Zusammenhang zueinander stehen, gebündelt an ein Verkehrsunternehmen zu vergeben. Dies dient der Erreichung verschiedener wettbewerblicher Zielsetzungen:

- Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß §8 PBefG
- Schaffung eines möglichst kostendeckenden ÖPNV-Systems durch Risikoausgleich zwischen wirtschaftlich ertragsstarken und ertragsschwachen Linien
- Vermeidung von wirtschaftlichen Konkurrenzsituationen, in denen Verkehrsunternehmen ausschließlich ertragsstarke Linien betreiben

Bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans sind die bestehende Linienbündelung sowie die damit verbundenen Konzessionslaufzeiten zu berücksichtigen. Im Kreis Olpe bestehen seit 2006 das Linienbündel Nordwest, welches die Kommunen Drolshagen, Olpe und Wenden umfasst, sowie das

Linienbündel Nordost mit den Kommunen Attendorn, Finnentrop, Kirchhundem und Lennestadt. Die Konzessionen für beide Linienbündel im Kreis Olpe weisen eine Laufzeit bis zum 31.08.2028 auf.

Tabelle 22: Linienbündel und Konzessionslaufzeiten

Linienbündel	Laufzeit	Konzessionär
Linienbündel Nordwest	31.08.2028	VWS
Linienbündel Nordost	31.08.2028	VWS

Neben den durch die VWS betriebenen Linien verkehren ein- und ausbrechende Verkehre anderer ÖPNV-Aufgabenträger durch den Kreis Olpe. Dabei handelt es sich um die folgenden Verkehre:

- Linien 70, 72 und 270 (Märkische Verkehrsgesellschaft, Laufzeit bis 31.05.2028)
- Linie 301 (Oberbergische Verkehrsgesellschaft, Laufzeit bis 31.05.2025)
- Linie 335 (WB Westfalenbus GmbH, Laufzeit bis 31.05.2025)
- Linie SB1 (WB Westfalenbus GmbH, Laufzeit bis 31.08.2032)

Der Nahverkehrsplan hat die Aufgabe, als Grundlage für zukünftige Ausschreibungsverfahren zu dienen. Dabei sind bei der Neuausschreibung von Linienbündeln die in diesem Planwerk definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Diese umfassen sowohl Vorgaben zum Bedienungsangebot auf den betroffenen Linienverkehren als auch Aussagen zur Ausstattungsqualität von Fahrzeugen, die im Regelbetrieb eingesetzt werden. Bei Vergabeverfahren ist daher sicherzustellen, dass die beauftragten Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Qualitätsstandards sicherstellen können.

Clean Vehicles Directive

Die europäische Clean Vehicles Directive sieht eine schrittweise Umstellung der Antriebsformen für öffentliche Fahrzeuge im Sinne des Klima- und Umweltschutzes vor. Die Umsetzung der EU-Vorgaben erfolgt in Deutschland über das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. Dieses regelt bei Neubeschaffung von Fahrzeugen den Mindestanteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Dieser wird in den nächsten Jahren weiter ansteigen und ist insbesondere für ländliche Räume aufgrund längerer, zurückzulegender Distanzen eine Herausforderung. Um die Busflotte im Kreis Olpe entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu erneuern, sollen Betriebskonzepte geprüft werden, die einen Einsatz alternativer Antriebe vorsehen.

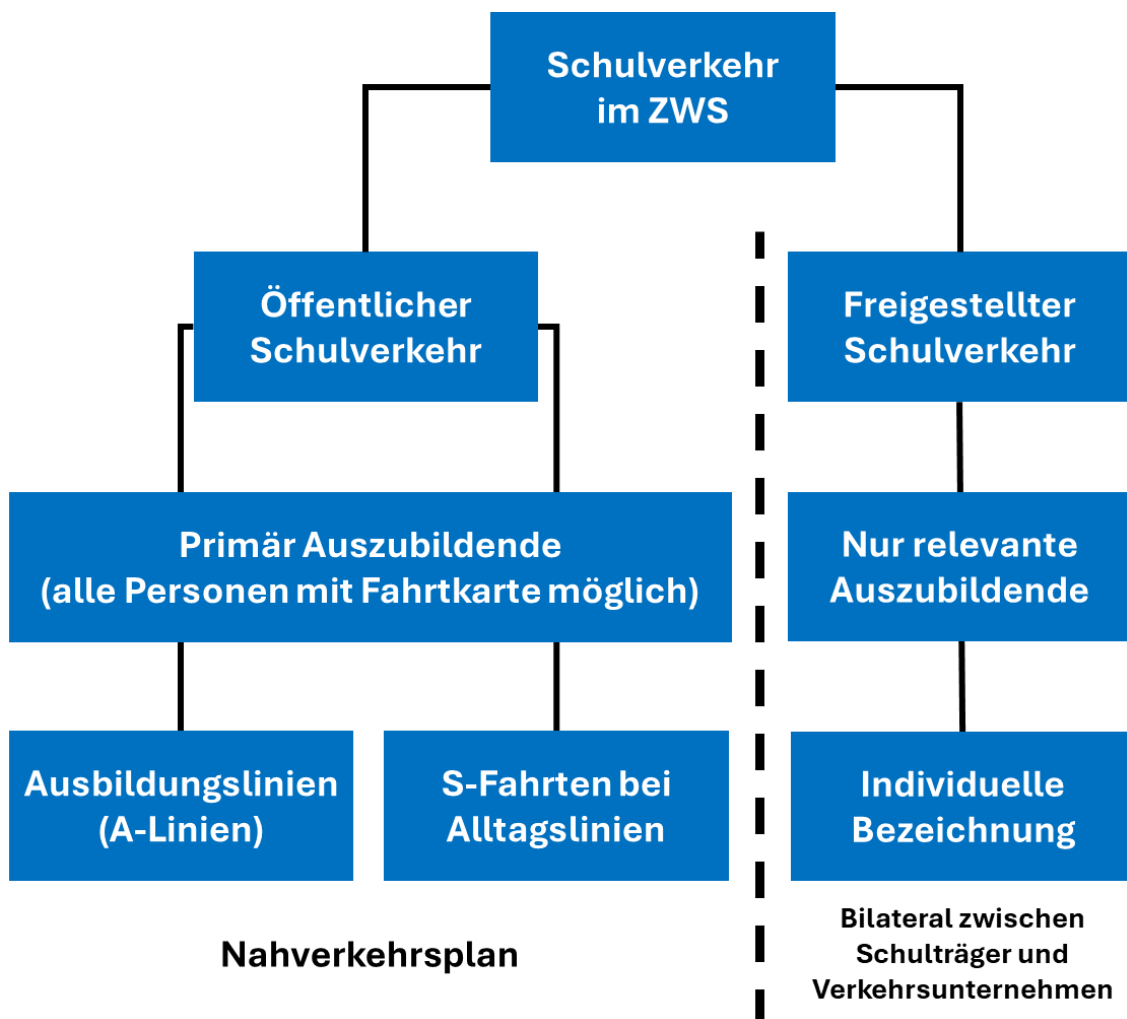
9 Schulverkehr

9.1 Allgemein

Der Schulverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs im Kreis Olpe. Relevant für den neuen Nahverkehrsplan sind die öffentlichen Schulverkehre. Diese dienen primär zur Beförderung von Schülern und Auszubildenden, können aber von allen Personen mit einer gültigen Fahrkarte der im Verbandsgebiet gültigen Tarife genutzt werden. Die öffentlichen Schulverkehre teilen sich in reine Ausbildungslinien (A-Linien) und Alltagslinien mit ergänzenden Schulfahrten (S-Fahrten) und sind in die jeweiligen Linienbündel integriert.

Davon unabhängig werden bilateral zwischen Schulträgern und Verkehrsunternehmen von den Vorschriften des PBefG freigestellte Verkehre für Schüler organisiert. Diese Verkehre können nur von den betroffenen Schülern genutzt werden und werden nicht öffentlich kommuniziert (z. B. Fahrplanauskunft). Eine Relevanz für den neuen Nahverkehrsplan des Kreises Olpe besteht nicht, dennoch könnten Einzelfahrten im zukünftigen Nahverkehrsplan abgebildet sein.

Abbildung 47: Schulverkehr im ZWS



Beispiel A-Linie (Auszug)

 A514 Milchenbach – Alte				
Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH, 57462 Olpe, Telefon: 02761 523				
Verkehrsbeschränkung	S	S	S	S
Milchenbach Kirche	07:21	12:17	13:02	15:40
Milchenbach Händlerstraße	07:22	12:18	13:03	15:41
Milchenbach Kreisstraße	07:23	12:19	13:04	15:42
Störmecke	07:25	12:21	13:06	15:44
Saalhausen Reiherstraße	07:27	12:23	13:08	15:46
Saalhausen Schule	07:28	)	)	)
Saalhausen Kirche	07:29	12:25	13:10	15:48
Saalhausen Meisenstraße	07:30	12:26	13:11	15:49
Saalhausen Taubenstraße	07:31	12:27	13:12	15:50
Gleierbrück	07:32	12:28	13:13	15:51
Langenei Karlshütte	07:34	12:30	13:15	15:53
Langenei Mitte	07:35	12:31	13:16	15:54
Langenei Schweinsberg	07:36	12:32	13:17	15:55
Kickenbach	07:37	12:33	13:18	15:56
Kickenbach Ohl	07:38	12:34	13:19	15:57
Altenhundem Sauerlandhalle	07:40	12:36	13:21	15:59
Altenhundem ZOB (Bstg 1a)	)	12:38	13:23	16:01
Altenhundem Krankenhaus	07:42	)	)	)
Meggen Schulzentrum	07:45	)	)	)

S nur an Schultagen (NRW)

Gültig ab 05.01.2024

Beispiel Alltagslinie mit S-Fahrten (Auszug)

 R68 Grevenbrück – Oedingen – Eslo						
Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH, 57462 Olpe, Telefon: 02761 5232						
Verkehrsbeschränkung			S	S	F	
Grevenbrück ZOB (Bstg 2a)	05:25	05:57		07:20	07:25	08:25 09:25
Trockenbrück	05:27	05:59		07:22	07:27	08:27 09:27
Elspe Altenheim	05:28	06:00		07:23	07:28	08:28 09:28
Elspe Freilichtbühne	05:29	06:01		07:24	07:29	08:29 09:29
Elspe Siedlung	05:30	06:02		07:25	07:30	08:30 09:30
Elspe Markt (Bstg Löher)	05:31	06:03		07:26	07:31	08:31 09:31
Elspe Hachener Weg	05:33	06:05		07:28	07:33	08:33 09:33
Elspe Bermker Weg	05:34	06:06		07:29	07:34	08:34 09:34
Oberelspe	05:36	06:08		07:31	07:36	08:36 09:36
Oedingen Sägewerk	05:37	06:09		07:32	07:37	08:37 09:37
Oedingen Mühle	05:38	06:10		07:33	07:38	08:38 09:38
Oedingen Padberg	05:40	06:12		07:35	07:40	08:40 09:40
Oedingen Mitte	05:41	06:13	06:59	07:36	07:41	08:41 09:41
Oedingen Schlossberg	05:42	06:14	07:00	07:37	07:42	08:42 09:42
Schwartmecke B 55	05:45	06:17	07:03	07:40	07:45	08:45 09:45
Cobbenrode	05:47	06:19	07:05	07:42	07:47	08:47 09:47
Cobbenrode Hof Habbel	05:47	06:19	07:05	07:42	07:47	08:47 09:47
Cobbenrode Büngener	05:48	06:20	07:06	07:43	07:48	08:48 09:48
Bockheim	05:49	06:21	07:07	07:44	07:49	08:49 09:49
Isingheim	05:50	06:22	07:08	07:45	07:50	08:50 09:50
Bremscheid B 55	05:52	06:24	07:10	07:47	07:52	08:52 09:52
Niederbremscheid	05:53	06:25	07:11	07:48	07:53	08:53 09:53
Eslohe Sportplatz	05:54	06:26	07:12	07:49	07:54	08:54 09:54
Eslohe Schulzentrum	)	)	)	07:51	)	)
Eslohe Busbahnhof	05:56	06:28	07:14	07:53	07:56	08:56 09:56

F nur in den Ferien (NRW) S nur an Schultagen (NRW)

Weitere Fahrten zwischen Grevenbrück und Oedingen siehe Linie L512.

Gültig ab 05.01.2024

Die A-Linien und S-Fahrten ergänzen das Alltagsangebot des ÖPNV speziell auf bündelbare Nachfrage im Schulverkehr im Kontext der Start-Ziel-Relation (Wohnort – Schule) und den Schulanfangs- und -endzeiten. Sowohl die A-Linien als auch die S-Fahrten sind ein zusätzliches ÖPNV-Angebot für die Nachfragespitzen im Ausbildungsverkehr, für den die Alltagslinien nicht immer eine geeignete Alternative darstellen. Dies ergibt sich durch eine mangelnde Kompatibilität der Schulstunden (45 Minuten) zu den häufigsten Takten im Kreisgebiet (alle 30 oder 60 Minuten). Auch die Lage von Schulen erfordert temporäre Änderungen am Linienweg, die nicht immer für Alltagslinien im Kontext der definierten Angebotsstandards (vgl. Verweis) geeignet sind.

Diese Ausgangslage bedingt, dass Verkehrsunternehmen zusätzliche Fahrzeuge und weiteres Personal bereithalten müssen, damit an Schultagen wenige Fahrten morgens und (nach-) mittags zusätzlich durchgeführt werden können. Eine Optimierung des Ausbildungsverkehrs muss daher auch mit Maßnahmen verknüpft werden, die über Fahrzeiten von Buslinien und Schulanfangs- und -endzeiten hinausgehen.

Für die Überprüfung der bestehenden Schulzeitstaffelung im Kreis Olpe sind Vorgaben durch Vorschriften, Verordnungen sowie allgemeine Planungsansätze zu berücksichtigen.

- Bereinigte Amtliche Sammlung der Schulvorschriften NRW (Stand 05/2024)
- Unterrichtsbeginn, Verteilung der Wochenstunden und Fünf-Tage-Woche an allgemeinbildenden Schulen
- Beginn des Unterrichts zwischen 07:30 Uhr und 08:30 Uhr
- Regelungen zur Offenen Ganztagschule gemäß § 9 Abs. 3 Schulgesetz sowie entsprechenden Landeserlassen
- Schulträger entwickelt insbesondere in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen abgestimmte Regelungen mit Vorschlag zum Unterrichtsbeginn

- Schulleitung folgt Festsetzung des Unterrichtsbeginns
- Verordnung zur Ausführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz (Schülerfahrkostenverordnung - SchfkVO)
- Festlegung, unter welchen Bedingungen eine Nutzung des ÖPNV, ggf. des Schülerspezialverkehrs, erfolgen kann
- Oberhalb rechtlichen Minimums variabel erweiterbar

Allgemeiner Planungsansatz

- Eine Hinfahrt morgens
- Zwei Rückfahrten (nach-) mittags

Mit der Überprüfung der Schulzeitstaffelungen besteht nicht nur das Ziel, die Vorgaben und Vorschriften im Kontext einer möglichst hohen monetären Einsparung durchzusetzen. Damit verbunden ergäben sich vor allem außerhalb der dichteren Siedlungsstrukturen zu viele Härtefälle in der Beförderung von Schülern für die Dauer der jeweiligen Verbindung (Wohnort – Schule) und einer Abfahrt morgens am Wohnort.

Es soll immer ein Ausgleich zwischen den theoretisch möglichen Schulverkehren und den praktisch durchführbaren Schulverkehren erfolgen. Dazu bündeln die A-Linien und S-Fahrten auch für den Schulverkehr die bestehenden bzw. absehbaren Nachfragen. Gleichwohl kann nicht jeder individuelle Einzelfall wirtschaftlich oder vertretbar abgebildet werden.

Formen von individuellen Einzelfällen

- Grundsätzlich: Lage des Wohnorts
- Partiiell: nach Stundenplan pro Schultag

Wegen der bestehenden, bereits im Betriebsablauf optimierten Schulzeitstaffelung können keine nennenswerten Einsparpotentiale erzielt werden. Dennoch ist anzustreben, eine Optimierung bezüglich der Reisezeiten und Wartezeiten vor Schulbeginn und nach Schulende zu erreichen.

Schwerpunkte zur Nutzung monetärer Einsparungen

- Taktverkehr des Alltagsnetzes
- Zusätzliche Rückfahrten von Schulen (nach-) mittags

Die Anforderungen an die Beförderung von Auszubildenden werden sich ab dem Jahr 2026 erkennbar verändern. Ab diesem Jahr erfolgt die schrittweise Einführung des Rechtsanspruchs auf eine Ganztagsbetreuung für Kinder im Grundschulalter. Hierdurch kann sich der Bedarf von Rückfahrten nach Schulende auf ein wie bereits morgens bestehendes kleines Zeitfenster verengen. Die Nutzung eines Busses, inkl. Personal, wird dann für mehrere zeitlich verteilte Rückfahrten nach den jeweiligen Schulendzeiten eingeschränkt.

9.2 Schulen und Fahrtberechtigungen

Die Aktualisierung der Schulverkehrskarten (vgl. Anhang) erfolgte mit den Daten der (teil-) fahrtberechtigten Schüler des Schuljahres 2022/2023, den Anfangs- und -endzeiten der relevanten Schulen (Stand 2023) und den aktuellen ÖPNV-Fahrplänen (Stand 2024). Eine detaillierte Prüfung nach einzelnen Schülern erfolgte nicht, da dieser Detailgrad auf Grund des Datenschutzes nicht zur Verfügung stand.

Relevante Schulen für den öffentlichen Schulverkehr umfassen im Kreis Olpe 23 Grundschulen, 16 weiterführende Schulen (Gesamtschule, Realschule, Gymnasium, Sekundarschule), eine Förderschule und zwei Berufskollegs. Von allen Schülern mit einer Form von Fahrtberechtigung im Kreis Olpe haben die Teilfahrtberechtigten einen sehr geringen Anteil (0,3 %). Den größten Anteil von Schülern mit einer Fahrtberechtigung besuchen ein Gymnasium. Mit deutlichem Abstand, aber noch zweistelligen Prozentbereich, folgen die Grundschulen, Gesamtschulen und Sekundarschulen.

Abbildung 48: Übersicht der Schulformen und Anteile fahrtberechtigter²⁰ Schüler

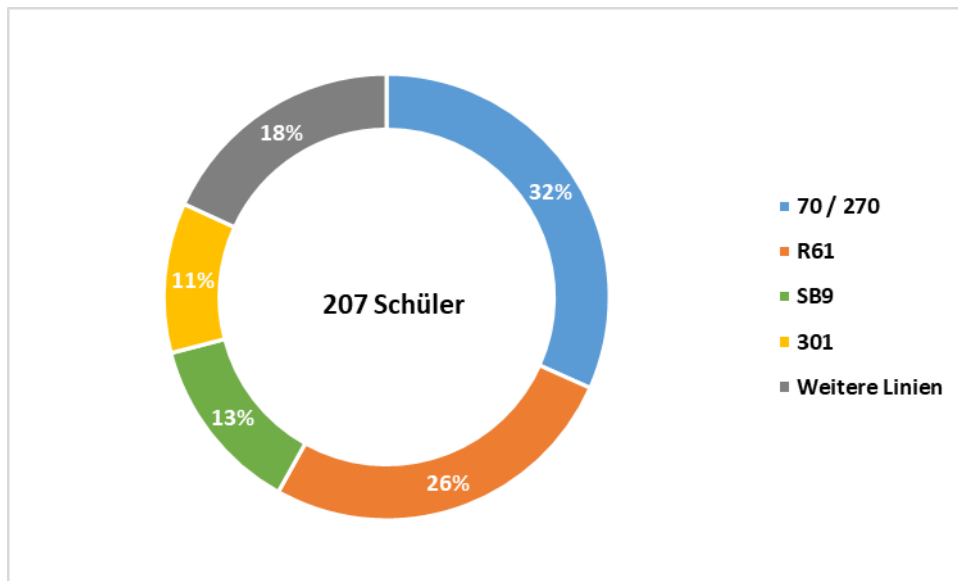
	Anzahl	Freifahrtberechtigt	Teilfreifahrtberechtigt
Grundschule	23	19,1%	0,1%
Gesamtschule	2	14,4%	0,0%
Realschule	3	9,6%	0,0%
Gymnasium	6	37,2%	0,2%
Sekundarschule	5	13,2%	0,0%
Förderschule	1	0,6%	0,0%
Berufskolleg	2	5,6%	0,0%

Zusätzlich besuchen auch Schüler aus den benachbarten Kreisen verschiedene Schulen im Kreis Olpe; vor allem in den Städten Attendorn und Olpe. Dies waren im Schuljahr 2022/2023 insgesamt 207 Schüler mit einer (Teil-) Fahrtberechtigung. Hierdurch sind auch die Kreisgrenze überschreitenden ÖPNV-Verbindungen für die Beförderung von Schülern relevant. Die größten Anteile dieser Schüler verteilen sich auf vier Buslinien, wobei der SPNV für diese Schülergruppe eine größere Relevanz aufweist.

Übersicht der Buslinien für Kreisgrenzen überschreitenden Schulverkehr ab 10 %-Anteil

- Linie SB 9 Altenhundem - Schmallenberg
- Linie R 61 Attendorn – Meinerzhagen
- Linie 70/270 Attendorn – Plettenberg
- Linie 301 Olpe – Gummersbach

Abbildung 49: Relevante ÖPNV-Angebote über ZWS-Grenze für Schulverkehr Kreis Olpe

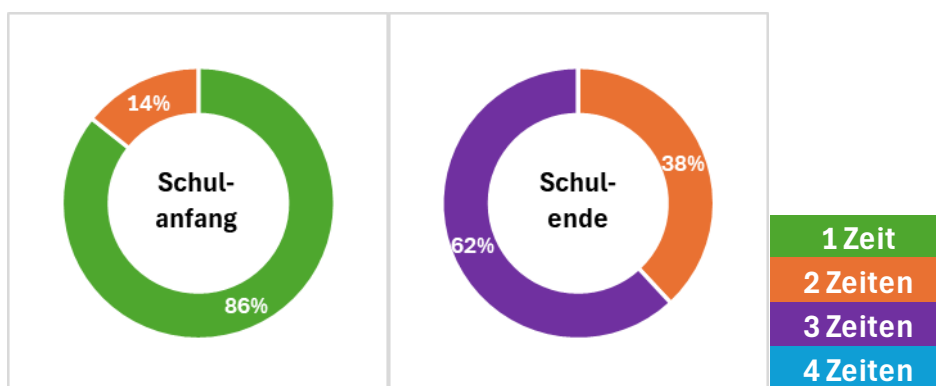


Für beide Linienbündel im Kreis Olpe (Linienbündel Nordost mit den Kommunen Attendorn, Finnentrop, Kirchhundem, Lennestadt sowie Linienbündel Nordwest mit den Kommunen Drolshagen, Olpe, Wenden) besteht bereits eine Schulzeitstafelung, die mit den zu Grunde gelegten Daten überprüft wurde.

9.3 Linienbündel Nordwest und Nordost

Der Beginn des Unterrichts liegt bei fast 90 % aller relevanten Schulen einheitlich bei nur einer Anfangszeit. Stärker variiert die Anzahl der Zeiten zum Unterrichtsende. Dies liegt bei mindestens zwei verschiedenen Zeiten, der größere Anteil bei drei verschiedenen Endzeiten (rund 62 % aller relevanten Schulen).

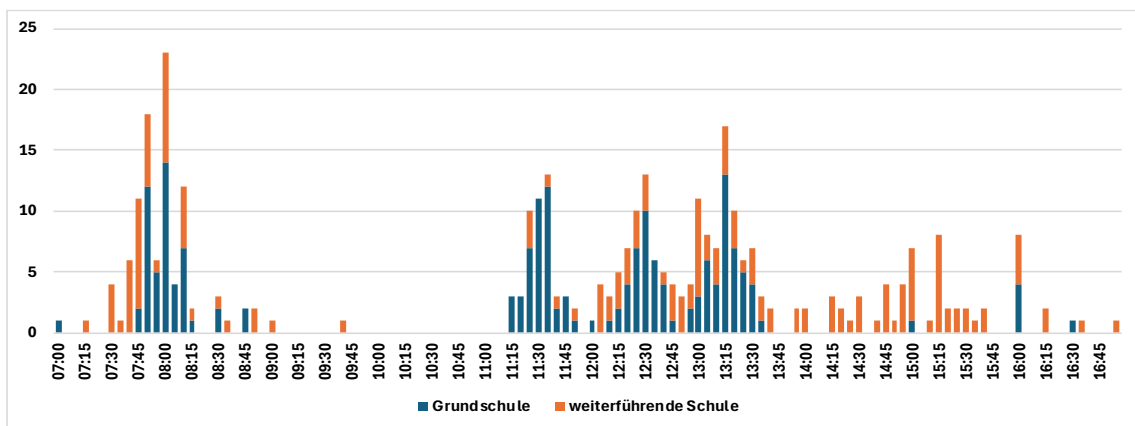
Abbildung 50: Übersicht der Anzahl der Zeiten zu Schulanfang und -ende



Unabhängig der Anzahl der Zeiten zum Schulanfang und -ende besteht eine zeitliche Verteilung je nach Schule morgens bzw. (nach-) mittags. Der Schwerpunkt für den Unterrichtsbeginn zur ersten Stunde liegt unabhängig der Schulformen zwischen 07:30 Uhr und 08:15 Uhr. Bei einem Unterrichtsbeginn zur zweiten Stunde besteht kein Schwerpunkt.

Die Verteilung der Zeiten zum Unterrichtsende variiert über einen deutlich längeren Zeitraum als morgens. Hier geben sich auch Unterschiede zwischen den Grundschulen und den weiterführenden Schulen im Kreis Olpe. Für die Schulendzeiten bestehen drei Schwerpunkte. Die ersten beiden Schwerpunkte umfassen vor allem die Grundschulen: 11:15 Uhr bis 11:45 Uhr und 12:15 Uhr bis 13:35 Uhr. Hinzu kommt ein dritter Schwerpunkt nachmittags, der nahezu vollständig nur durch die Schulendzeiten der weiteren Schulen entsteht: 14:30 Uhr bis 16:00 Uhr. Wegen der zunehmenden Angebote einer offenen Ganztagsbetreuung an den Grundschulen ist die Schulendzeit 16:00 Uhr noch mal erwähnenswert.

Abbildung 51: Übersicht der Anfangs- und Endzeiten der relevanten Schulen



Hieraus ergeben sich grundlegende Anforderungen an den öffentlichen Schulverkehr. Durch eine kurze und stark ausgeprägte Spitze der Schulanfangszeiten werden viele Fahrzeuge und zusätzliches Personal (A-Linien und S-Fahrten) benötigt. Fahrzeuge können überwiegend nicht für mehrere Fahrten zu unterschiedlichen Schulen eingesetzt werden. Durch die stärkere zeitliche Verteilung (nach-) mittags ist diese Herausforderung dann weniger stark ausgeprägt.

Für die Linienbündel im Kreis Olpe besteht bereits eine Schulzeitstaffelung. Damit verbunden wurden Schulverkehrskarten für alle Standorte mit (teil-) fahrtberechtigten Schülern zuletzt für das Jahr 2006 erstellt. Die Überarbeitung kann dem Anhang entnommen werden. Die Optimierung einer Schulzeitstaffelung enthält auch allgemeine und perspektivische Maßnahmen. Für den Schulverkehr ist charakteristisch, dass die Besetzung zur Schule morgens kontinuierlich zunimmt und auf dem Rückweg entsprechend wieder ab. Damit kann es besonders zwischen den Schulstandorten und dem näheren Umfeld zu einer hohen Besetzung in den Fahrzeugen kommen. Für den Nahbereich muss der Schulbusverkehr aber nicht das primäre Verkehrsmittel sein. Hier kommen weitere Mobilitätsformen auch außerhalb der Nutzung privater Autos (sog. „Eltern-Taxis“) in Frage. Trotz der Topografie im Kreis Olpe kann das Fahrrad als Pedelec bzw. ein Elektroroller hier eine weitere Option sein. Diese hochwertigen Fahrräder stellen gleichzeitig Anforderungen an die Infrastruktur als Voraussetzung diese zu nutzen.

Stärkung der Mobilität im Nahbereich bis etwa 10 Minuten

- Allgemein
Erstellung von Schulwegkarten, regelmäßige Kontrolle auf Einhaltung der StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit und ruhender Verkehr), Kommunikation der Alternativen zu Fuß und mit dem Fahrrad

- Nahbereich zu Fuß
Barrierefreie Fußwege, sichere Straßenquerungen, ausreichende Gehwegbreiten und Beleuchtung
- Nahbereich mit dem Fahrrad/Roller
eindeutige Zuordnung von Fahrbahnen, gesicherte Abstellmöglichkeiten (inklusive Überdachung und Beleuchtung)

Auch eine Optimierung in der Organisation der ÖPNV-Angebote ist möglich. Hier bestehen ebenfalls allgemeine bzw. perspektivische Maßnahmen, damit ein flexiblerer Einsatz von Fahrzeugen und Personal möglich wird. Speziell bei der zukünftigen Entwicklung von neuen oder verlagerten Schulstandorten entscheidet die Standortwahl maßgeblich, welcher Bedarf an zusätzlichen Fahrten zum Alltagsangebot des ÖPNV noch erforderlich ist.

Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schulverkehr

- Vermeidung von Schulstandorten abseits der ÖPNV-Linien des Alltagsnetzes
- Sicherstellung einer Anfahrbarkeit für alle gängigen Fahrzeuggrößen
- Abwägung der gemeinsamen Beförderung von Grundschulern, Förderschülern und/oder Schülern der weiterführenden Schulformen bei umsteigefreien Verbindungen

Für den Kreis Olpe ist zwischen der Ankunft morgens und dem Schulbeginn sowie dem Schulende und der Abfahrt (nach-) mittags als Richtwert eine Differenz von unter 20 Minuten anzustreben. Dieser Grenzwert ergibt sich aus der maximal zulässigen Wartezeit (15 Minuten) und einem Puffer von fünf Minuten. Dabei sind gegebenenfalls zusätzliche Fußwege zu berücksichtigen. Für einen Großteil der untersuchten Verbindungen kann das angelegte Kriterium erfüllt werden. Ein konkreter Handlungsbedarf ergibt sich besonders dort, wo das betreffende Zeitfenster für die Schüler über 30 Minuten liegt.

Da im Kreis Olpe über die beiden Linienbündel Nordwest und Nordost bereits eine Schulzeitstaffelung umgesetzt wurde, ergeben sich nur einzelne Situationen, die über dem Grenzwert von 30 Minuten liegen. Insgesamt sind sieben Schulen im Linienbündel Nordost und fünf Schulen im Linienbündel Nordwest betroffen, wobei ein Großteil der identifizierten Konflikte lediglich eine geringfügige Überschreitung des Maximalwerts von 30 Minuten aufweist. Für die Realschule Grevenbrück und das Berufskolleg Olpe bestehen darüber hinaus Konflikte in Verbindung mit Linien des SPNV, auf die der Kreis Olpe als Aufgabenträger nur begrenzt Einfluss nehmen kann.

Tabelle 23: Konfliktträchtige Schülerankünfte und -abfahrten

Schule	Schulzeit	Betroffene Haltestelle/Linie mit Abfahrt
Gem. Grundschule Heggen	Schulende: 11:35 Uhr	Heggen Ahauser Str.: R98 → ab 12:11 Uhr
Gesamtschule Bigge-Lenne Finnentrop	Schulbeginn: 07:30 Uhr Schulende: 15:10 Uhr	Schulzentrum: R94 → an 06:52 Uhr Bamenohl Sieler: L531 → ab 15:47 Uhr
Grundschule Finnentrop	Schulende: 12:20 Uhr	Schulzentrum: R80 → ab 12:52 Uhr Schulzentrum: R80 → ab 12:54 Uhr

Schule	Schulzeit	Betroffene Haltestelle/Linie mit Abfahrt
	Schulende: 13:05 Uhr	ZOB: R98 → ab 13:54 Uhr
Kirchhundemer Grundschule Am Kreuzberg	Schulbeginn: 07:55 Uhr Schulende: 12:25 Uhr	Kaiserhof: R93 → an 07:14 Uhr Flaper Schulweg: R36 → an 07:04 Uhr Flaper Schulweg: R92 → an 07:15 Uhr Flaper Schulweg: R93 → ab 12:58 Uhr Flaper Schulweg: R90 → ab 13:01 Uhr
Realschule Grevenbrück	Schulende: 12:40 Uhr	Grevenbrück Bf.: RE34 → ab 13:15 Uhr
Sekundarschule Hundem-Lenne Meggen	Schulbeginn: 07:50 Uhr	Meggen Zum Ohl: L511 → an 07:13 Uhr
St.-Ursula-Gymnasium Attendorn	Schulbeginn: 07:45 Uhr	Kölner Tor: R98 → an 06:35 Uhr
Berufskolleg Olpe	Schulbeginn: 07:40 Uhr Schulende: 14:35 Uhr	Olpe Bf.: RB92 → an 06:21 Uhr Olpe Bf.: RB92 → an 05:32 Uhr Olpe ZOB: L550 → an 06:59 Uhr Olpe ZOB: R50 → an 07:00 Uhr Olpe Bf.: RB92 → ab 15:08 Uhr
Franz-Hitze-Schule Rhode	Schulbeginn: 08:15 Uhr	Rhode Schule: L546 → an 07:39 Uhr
Sekundarschule Olpe	Schulende: 15:30 Uhr	Hakemicke Schule: L541 → ab 16:04 Uhr Hakemicke Schule: L544 → ab 16:02 Uhr Hakemicke Schule: R90 → ab 16:02 Uhr Hakemicke Schule: R51 → ab 16:01 Uhr
St.-Franziskus-Gymnasium Olpe	Schulbeginn: 07:30 Uhr Schulende: 14:40 Uhr	Olpe ZOB: L550 → an 06:57 Uhr Bruchstraße: R50 → an 06:58 Uhr Bruchstraße: R51 → an 06:52 Uhr Schwarte: R52 → 14:08 Uhr
St.-Franziskus-Real-schule Olpe	Schulbeginn: 07:30 Uhr Schulende: 14:40 Uhr	Olpe ZOB: L550 → an 06:57 Uhr Bruchstraße: R50 → an 06:58 Uhr Bruchstraße: R51 → an 06:52 Uhr Olpe ZOB: 301 → ab 15:11 Uhr

Grundsätzlich kommen für diese Fälle drei Prüfungsergebnisse in Betracht:

- Der Konflikt lässt sich durch eine Anpassung der Schulanfangs- bzw. -endzeiten lösen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ggf. beide Zeiten gleichermaßen angepasst werden müssen.
- Der Konflikt lässt sich nicht durch eine Anpassung der Schulanfangs- und -endzeiten lösen, ohne dass es zu einem Konflikt mit einer oder mehreren anderen Linien kommt. In diesem Fall wird überprüft, wie durch eine linienbezogene Maßnahme eine Einhaltung der Anforderungen an den Schülerverkehr gewährleistet werden kann.
- Der Konflikt ist aufgrund spezifischer, orts- oder schülerbezogener Eigenschaften nicht als

kritisch zu betrachten, z. B. aufgrund einer alternativen Fußwegeverbindung oder einer alternativen Einstiegshaltestelle

Für jeden der ermittelten Fälle, in denen die Zeit zwischen Ankunftszeit des Schulbusses und dem Schulbeginn sowie zwischen dem Schulschluss und der Abfahrtszeit des Schulbusses 30 Minuten übersteigt, wurde die Notwendigkeit und Umsetzbarkeit entsprechender Maßnahmen geprüft. Es ergeben sich insgesamt für eine Schule im Linienbündel Nordost und eine Schule im Linienbündel Nordwest optionale Anpassungsbedarfe, die in der folgenden Tabelle dargestellt werden. Für alle betroffenen Schulen ergibt sich die Möglichkeit, dies ausschließlich durch eine Veränderung der Schulzeiten zu lösen, um die vorgegebenen Wartezeiten in der Schülerbeförderung einzuhalten. Eine Anpassung des ÖPNV-Angebots im Schülerverkehr ist auf Grundlage dieser Maßnahmen nicht notwendig (siehe Tabelle 24). Veränderungen im Schülerverkehr anstelle von Anpassungen der Schulzeiten sind i. d. R. nicht umsetzbar, weil entsprechende Linienverkehre der Anbindung mehrerer Schulen dienen und sich eine Anpassung von Abfahrtszeiten zugunsten eines Schulstandorts zu Lasten anderer Standorte auswirkt.

Tabelle 24: Vorgeschlagene Maßnahmen im Schülerverkehr

Schule	Linienbündel	Vorgeschlagene Maßnahme
Kirchhundemer Grundschule Am Kreuzberg	LBNO	Anpassung Schulbeginn: 07:55 → 07:30 <i>Keine Anpassung der Schulendzeiten, OGS mit Betreuungsangebot</i>
Berufskolleg Olpe	LBNW	Anpassung Schulbeginn: 07:40 → 07:30 <i>Keine Anpassung der Schulendzeiten</i>

10 Evaluation

Das ÖPNV-Angebot im Kreis Olpe ist fortlaufend zu evaluieren.

Dabei ist in Abhängigkeit von der Nachfrage eine Umwandlung von festen und flexiblen Bedienformen möglich. Feste Bedienformen sollen im Mittel je Verkehrstag mind. 4 Fahrgäste pro Fahrt aufweisen. Wird dieser Wert über einen Zeitraum von drei Monaten unterschritten, ist eine Umstellung mit Zustimmung des ZWS auf flexible Bedienformen möglich. Dies gilt auch für einzelne Fahrten innerhalb der Schwachverkehrszeit. Die entsprechenden Verkehrserhebungen durch die Verkehrsunternehmen sind dem ZWS vorzulegen (vgl. hierzu auch die Anforderungen an automatische Fahrgastzählsysteme in Kap. 5.5.2). Der ZWS behält sich hierbei eine stichprobenhafte Überprüfung der Daten vor.

Die fortlaufende Evaluation gilt insbesondere für das neue Flexbussystem, dessen Einführung einer kontinuierlichen Anpassung an das Fahrgastverhalten bedarf. Aufgrund der Digitalisierung des Systems ist die zu erwartende Datengrundlage dafür gut geeignet. Es empfiehlt sich für die Einführungs- und Etablierungsphase eine wissenschaftliche Begleitung über drei Jahre, bei der das System quantitativ und qualitativ untersucht und Weiterentwicklungsmöglichkeiten geprüft werden sollte.

11 Quellenverzeichnis

KC ITF NRW (2022): NRW-Regionalverkehrsplan 2023. Online verfügbar unter https://www.kcitf-nrw.de/fileadmin/03_KC_Seiten/KCITF/Regionalverkehrsplan/Regionalverkehrsplan_NRW_2023_Web.pdf [Zugriff: 13.07.2023]

AG Museumslandschaft Kreis Olpe (2023): Museumslandschaft Kreis Olpe. Online verfügbar unter <https://museumslandschaft-kreis-olpe.de> [Zugriff: 06.07.2023].

AStA der Universität Siegen (2023): Mobil mit Bus und Bahn. Online verfügbar unter <https://www.asta.uni-siegen.de/index.php/about/semesterticket/>. [Zugriff: 26.06.2023]

Kreisverwaltung Olpe (2020): Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele. Online verfügbar unter <https://www.kreis-olpe.de/Kreis-Olpe-erleben/Sehenswürdigkeiten-Ausflugsziele/> [Zugriff: 06.07.2023]

LAG Region Wittgenstein e.V. (o.J.): Eine ganz besondere Region – Wittgenstein. Online verfügbar unter [Die Region | Leader-Region Wittgenstein \(leader-wittgenstein.de\)](http://www.leader-wittgenstein.de). [Zugriff: 15.06.2023]

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (Hrsg.) (2022): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen. Online verfügbar unter [Bevölkerung nach Gemeinden NRW | Landesbetrieb IT.NRW](http://www.bevoelkerung.nrw.de). [Zugriff: 15.06.2023]

Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) (Hrsg.) (2010): Einkaufsstadt Olpe – Nutzungsstrukturen und Entwicklungstendenzen. Online verfügbar unter [Einkaufsstadt Olpe – Nutzungsstrukturen und Entwicklungstendenzen - LWL | Startseite - Westfalen Regional \(westfalen-regional.de\)](http://www.westfalen-regional.de). [Zugriff: 15.06.2023]

Naturpark Sauerland Rothaargebirge e.V. (o.J.): Naturpark Sauerland Rothaargebirge. Online verfügbar unter <https://www.naturpark-sauerland-rothaargebirge.de> [Zugriff: 06.07.2023]

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2023: Bevölkerung nach Geschlecht und Altersgruppen (2016; 2021)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2023: Bevölkerungsvorausberechnung 2021-2050 nach 5-er Altersgruppen und Geschlecht (2030)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2023: Bevölkerungsvorausberechnung 2021-2050 nach 5-er Altersgruppen und Geschlecht (2030)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2023: Gebietsfläche in qkm (2021)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2023: Bevölkerung nach Geschlecht (2016; 2021)

Touristikverband Siegerland-Wittgenstein e.V. (o.J.): Siegen-Wittgenstein. Online verfügbar unter [Die Region Siegen-Wittgenstein und ihre Orte » Siegen-Wittgenstein | Das ...](http://www.siegerland-wittgenstein.de) [Zugriff: 15.06.2023]

Universität Siegen (2023): Daten & Fakten. Online verfügbar unter https://www.uni-siegen.de/start/die_universitaet/ueber_uns/daten/?lang=de. [Zugriff: 26.06.2023]

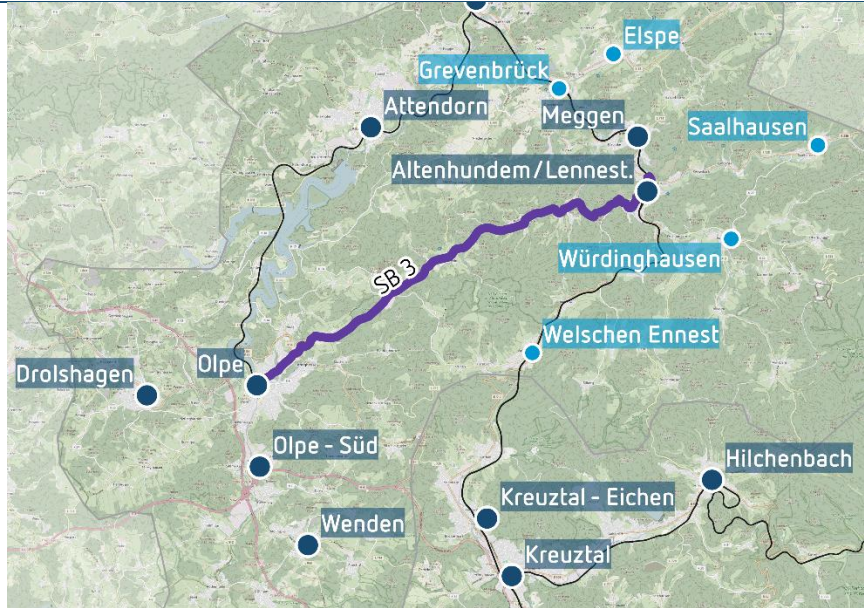
12Anhang

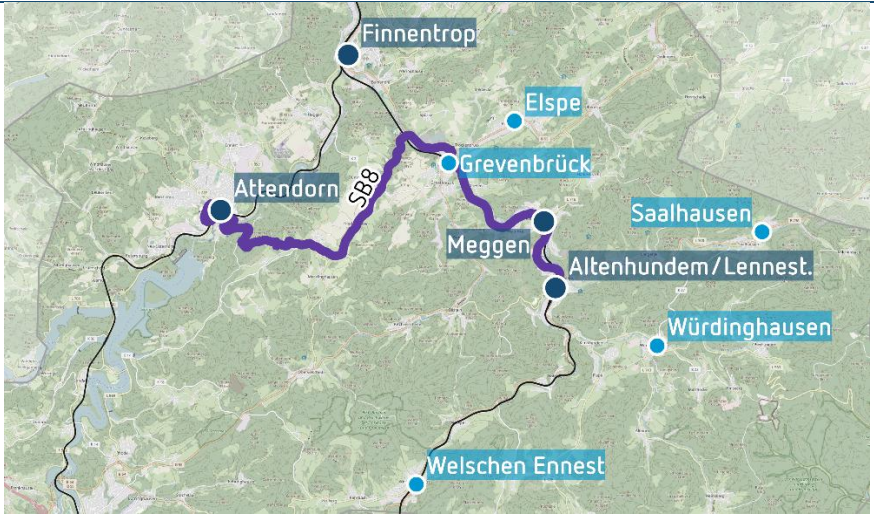
12.1 Linienbündel

Linienbündel mit zugeordneten Linien			
Einzelkonzession	Nordost	Nordwest	Nachbar-Aufgabenträger
SB1	SB3	R35	70
	SB8	R50	72
	SB9	R51	ALF96/BEA
	R61	R53	290
	R80	R54	N71
	R81	R90	265
	R94	C540	270
	R97	A541	295
	R98	A542	298
	A511	A543	301
	A512	A544	
	A513	A545	
	A514	A546	
	A520	A547	
	A521	A549	
	A522	A550	
	A523	A552	
	A524	A559	
	A531	A560	
	A570	A561	
	A571	A562	
	A572		
	A573		

12.2 Liniensteckbriefe

Linie	SB1	
Starthaltestelle	Siegen ZOB	
Zielhaltestelle	Olpe ZOB	
Verlauf über	B54 – Buschhütten – Kreuztal – A4 – Saßmicke – L512 – Friedrichsthal	
Aufgabenträger	Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein	
Kreis	Olpe / Siegen-Wittgenstein	
Konzessionär 2024	DB Westfalenbus	
Linienbündel	Einzelkonzession	
Produkt	Schnellbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Stadtregion Regiopole – Großstadt / Stadtregion Umland	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Oberzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 5:00-20:30 Uhr
	Samstag	ca. 8:30-19:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	/
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	/
Verknüpfung	Olpe Bahnhof/ ZOB (RB92, 301)	
Planungsgrundlage	• ZWS-Schnellbuskonzept 2020 mit ÖPNV-Schnellbus-RL NWL • Schließung von räumlicher Lücke im Netz des SPNV zwischen den beiden Kreisstädten Olpe und Siegen über Kreuztal. • Bessere Vernetzung im ÖPNV anhand ergänzendem Expressangebot zu den Linien R51, R53 und R54.	
Linienkarte		

Linie	SB3	
Starthaltestelle	LenneStadt-Altenhundem ZOB	
Zielhaltestelle	Olpe ZOB	
Verlauf über	L715 – Bilstein – B55 – Kirchveischede – Bruchhausen – Oberveischede – Neuenwald – Griesemert	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Schnellbus / TaxiBus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	Stündliche Verfügbarkeit
Verknüpfung	Altenhundem ZOB: Bus auf Zug: RE34 Richtung Siegen Hbf Zug auf Bus: RB91 von Hagen Hbf	
Planungsgrundlage	Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) möglich	
Linienkarte		

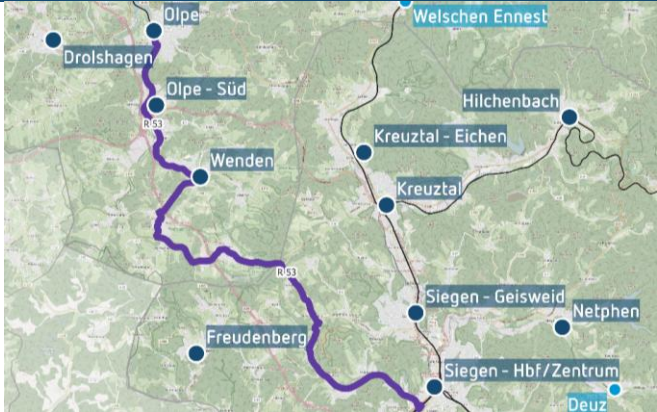
Linie	SB8	
Starthaltestelle	Attendorn ZOB	
Zielhaltestelle	LenneStadt-Altenhundem ZOB	
Verlauf über	L697 – Helden – L880 – Niederhelden – St.-Claas – Röllecken – Borghausen – B236 – Grevenbrück – Germaniahütte – Maumke – Meggen	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	VWS (R62 und R94)	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Schnellbus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Ländliche Region: städtischer und dörflicher Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
Nebennetz	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	/
Verknüpfung	Attendorn ZOB (R61)	
Planungsgrundlage	• Ergänzendes Expressangebot zu Linie R97 • Die Linien SB8 und R94 bilden Montag – Freitag im Abschnitt Altenhundem – Grevenbrück zusammen einen 1/2-Std-Takt. • Optionales Durchbindungskonzept R94/R62 im Zuge Alt-NVP 2016 • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) des Abschnitts Grevenbrück – Röllecken – St. Claas – Niederhelden – Helden.	
Linienkarte		

Linie	SB9	
Starthaltestelle	Lennestadt-Altenhundem ZOB	
Zielhaltestelle	Schmallenberg Habbel	
Verlauf über	B236 – Kickenbach – Langenei – Gleierbrück – Saalhausen – Störmecke – Milchenbach* – Hundesossen – Lenne – Fleckenberg	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe / Hochsauerlandkreis	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Schnellbus / TaxiBus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Ländliche Region: städtischer und dörflicher Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	Stündliche Verfügbarkeit
Verknüpfung	Altenhundem Bahnhof • Bus auf Zug: RB91 Richtung Siegen Hbf • Zug auf Bus: RB91 von Siegen Hbf	
Planungsgrundlage	Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) *Milchenbach wird durch eine TaxiBus-Stichfahrt erschlossen.	
Linienkarte		

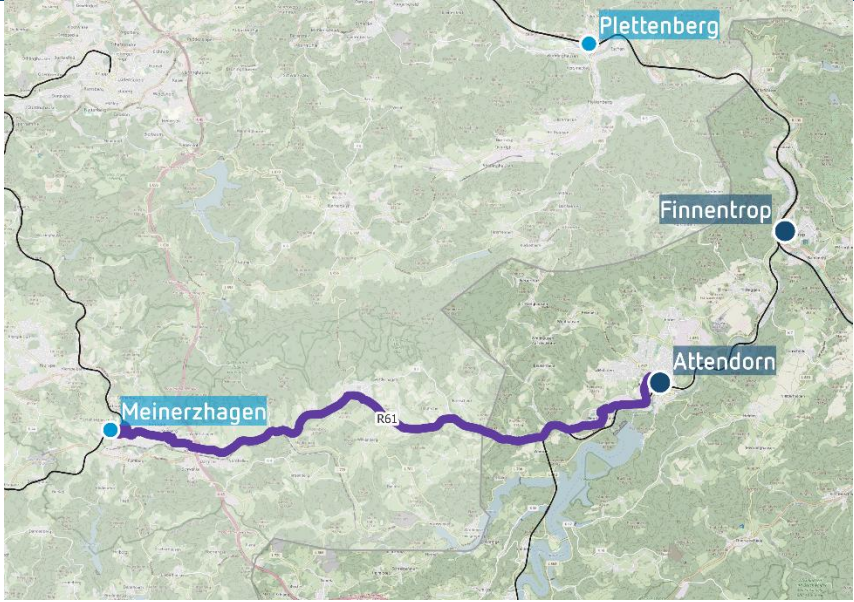
Linie	R35	
Starthaltestelle	Freudenberg Mórer Platz	
Zielhaltestelle	Olpe ZOB	
Verlauf über	Bockseifen – L512 – Hünsborn – L905 – Wenden – L714 – Gerlingen	
Aufgabenträger	Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein	
Kreis	Siegen-Wittgenstein / Olpe	
Konzessionär 2024	VWS (R42)	
Linienbündel	Nordwest	
Produkt	Regionalbus (gesamter Linienweg) / zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) im Abschnitt Freudenberg – Hünsborn möglich	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Ländliche Region: städtischer und dörflicher Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Grundzentrum <> Grundzentrum; Ortsverkehr Olpe, Wenden, Freudenberg	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
Nebennetz	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	• Olpe ZOB / Bahnhof (RB 92, 301) • Freudenberg Mórer Platz (290)	
Planungsgrundlage	• Schaffung einer Nord-Süd-Achse Olpe – Freudenberg • Schließung der Bedienungslücke Hünsborn – Bockseifen – Freudenberg • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) nur in Bedienungslücke Hünsborn – Freudenberg	
Linienkarte		

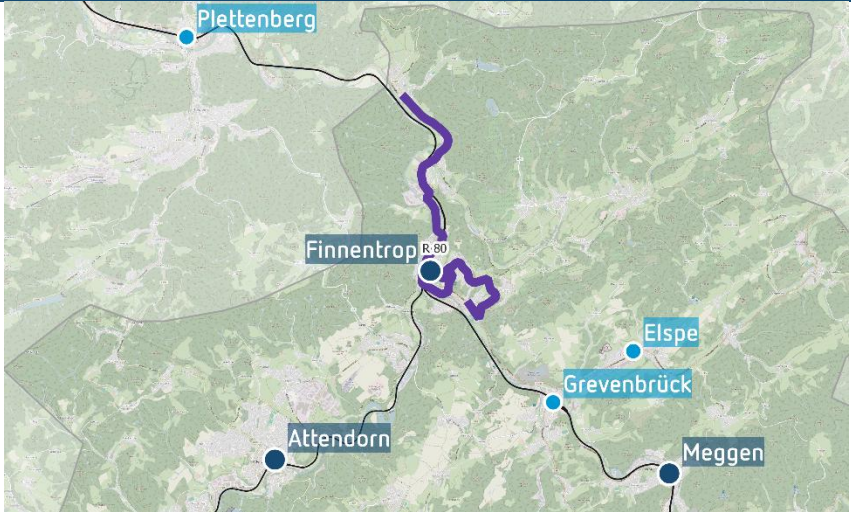
Linie	R50	
Starthaltestelle	Kreuztal P+R Bahnhof	
Zielhaltestelle	Wenden Mühlenstraße	
Verlauf über	Fellinghausen – Junkernhees – Osthelden – L714 – Girkhausen – Altenhof – L714	
Aufgabenträger	Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein	
Kreis	Siegen-Wittgenstein / Olpe	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordwest	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Verdichtungsraum / Ländliche Region: städtischer Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Oberzentrum <> Grundzentrum	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
Nebennetz	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Kreuztal P+R Bahnhof (RE 34, RB 91)	
Planungsgrundlage	• Erhalt des Status Quo mit Ausdehnung des Bedienungszeitraums und Angebot attraktiverer Anschlussmöglichkeiten. • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	
Linienkarte		

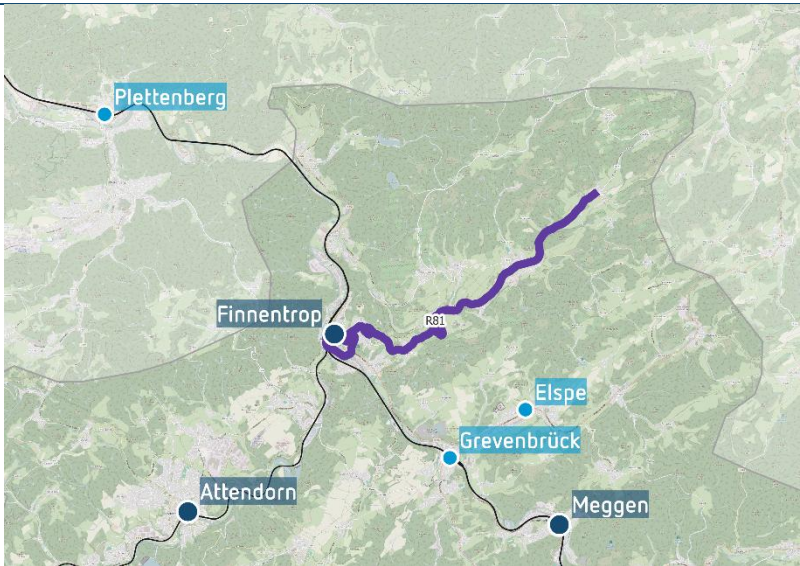
Linie	R51	
Starthaltestelle	Siegen ZOB	
Zielhaltestelle	Olpe ZOB	
Verlauf über	Weidenau – Geisweid – Birlenbach – L564 – Langenholdinghausen – Meiswinkel – K8 – Oberholzklaus – L564 – Hünsborn – L512 – Ottfingen – K1 – Wenden – Möllmücke – Gerlingerhütte – Gerlingen – Saßmücke – Friedrichsthal – L512	
Aufgabenträger	Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein	
Kreis	Olpe / Siegen-Wittgenstein	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordwest	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Stadtregion Regiopole – Großstadt / Stadtregion Umland / Verdichtungsraum / Ländliche Region: städtischer Raum	
Netzkategorie	Hauptnetz	
Verbindungskategorie	Oberzentrum <> Grundzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit Hauptnetz	Montag bis Freitag	ca. (4:30*) 5:00–23:30 (0:30*) Uhr
	Samstag	ca. (4:30*) 7:00–23:30 (0:30*) Uhr
		ca. (6:00*) 8:00–22:30 (0:30*) Uhr
	Sonn- und Feiertag	(*abhängig von der Nachfrage als Bedarfsverkehr möglich)
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60 (am Wochenende 120, Fahrzeugfolge 60 am Wochenende mit R53)
Verknüpfung	Olpe Bahnhof (RB 92)	
Planungsgrundlage	- Die Linien R53 und R51 (Hauptnetz, kein TB) bilden Montag – Freitag im Abschnitt Siegen – Olpe zusammen einen 1/2-Stdt-Takt. - Optional 15-Min.-Takt auf dem Abschnitt Olpe – Wenden.	
Linienkarte		

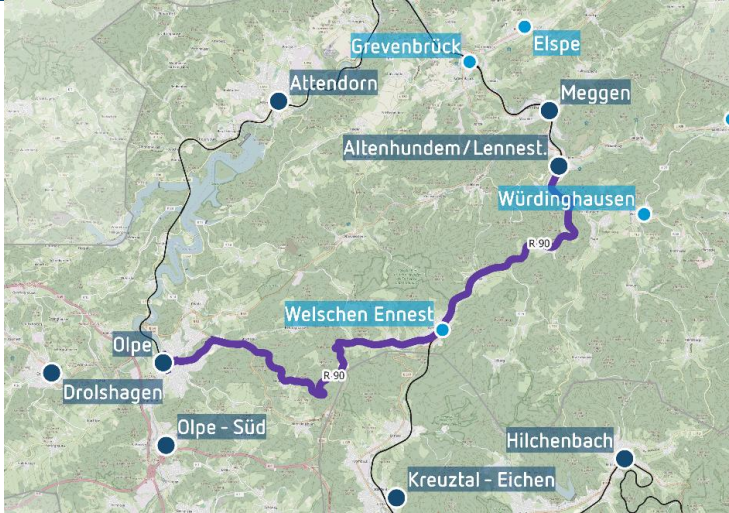
Linie	R53	
Starthaltestelle	Siegen ZOB	
Zielhaltestelle	Olpe ZOB	
Verlauf über	Seelbach – L562 – Alchen – K22 – Niederholzklaus – Oberholzklaus – L564 – Hünsborn – L512 – Ottfingen – K1 – Wenden – Möllmicke – Gerlingerhütte – Gerlingen – Saßmicke – Friedrichsthal – L512	
Aufgabenträger	Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein	
Kreis	Olpe / Siegen-Wittgenstein	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordwest	
Produkt	Regionalbus (gesamter Linienweg) / zur SVZ als Bedarfsverkehr (TB) im Abschnitt Olpe – Hünsborn möglich	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Stadtregion Regiopole – Großstadt / Stadtregion Umland / Verdichtungsraum / Ländliche Region: städtischer Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Oberzentrum <> Grundzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
Nebennetz	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60 (am Wochenende 120, Fahrzeugfolge 60 am Wochenende mit R51)
Verknüpfung	Olpe Bahnhof (RB 92)	
Planungsgrundlage	- Die Linien R53 und R51 bilden Montag - Freitag im Abschnitt Siegen – Olpe zusammen einen 1/2-Std-Takt. - Optional 15-Min.-Takt auf dem Abschnitt Olpe – Wenden. - Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) zwischen Olpe und Hünsborn möglich	
Linienkarte		

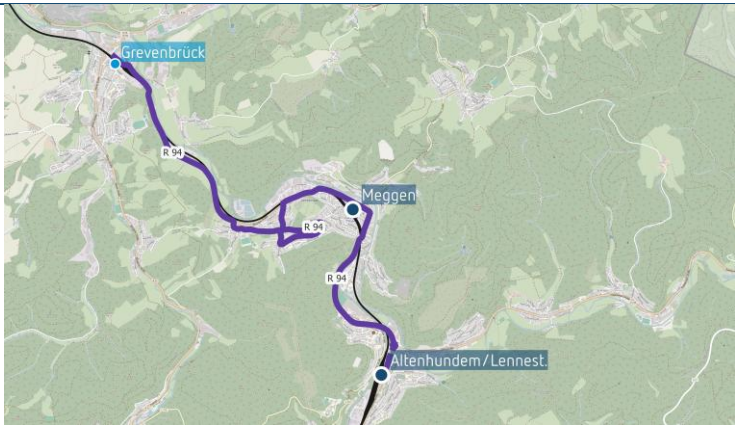
Linie	R54	
Starthaltestelle	Olpe ZOB	
Zielhaltestelle	Kreuztal P+R Bahnhof	
Verlauf über	Rhonard – Altenkleusheim – Krombach	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe / Siegen-Wittgenstein	
Konzessionär 2024	VWS (L545)	
Linienbündel	Nordwest	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Verdichtungsraum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Olpe Bahnhof (RB 92)	
Planungsgrundlage	• Neuführung der Linie ab Altenkleusheim bis Kreuztal • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	
Linienkarte		

Linie	R61	
Starthaltestelle	Attendorn ZOB	
Zielhaltestelle	Meinerzhagen Bahnhof/ZOB	
Verlauf über	L539 – Neu-Listernohl – Petersburg – Papiermühle – Listerscheid – Albringhausen – Mühlhofe – Ihne – Valbert – Hösinghausen – Willertshagen – B54	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe / Märkischer Kreis	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
Nebennetz	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	120
	Schwachverkehrszeit	120
Verknüpfung	Meinerzhagen Bahnhof (RB 25)	
Planungsgrundlage	Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	
Linienkarte		

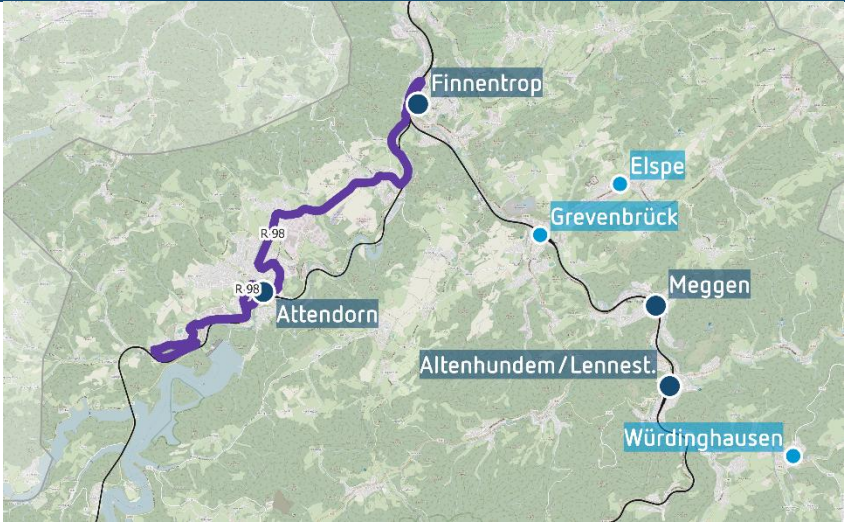
Linie	R80	
Starthaltestelle	Bamenohl Volksbank	
Zielhaltestelle	Plettenberg-Pasel (Glinge Lindenhof)	
Verlauf über	L880 – Bamenohl-Am Kreuz – Finnentrop-In-der-Mark – Finnentrop-Zum Schee – Finnentrop-Rathaus – Finnentrop-ZOB – B236 – Lenhausen	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe / Märkischer Kreis (Schulverkehr)	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Ländliche Region: dörflicher Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Ortsverkehr Finnentrop	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Finnentrop Bahnhof (RB 91)	
Planungsgrundlage	• Integration Schulfahrten bis Plettenberg / Glinge • Erschließung und Anbindung von Ortsteil Bamenohl und Finnentrop Ortskern an Verkehre Richtung Lennestadt-Altenhundem und Plettenberg. • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus)	
Linienkarte		

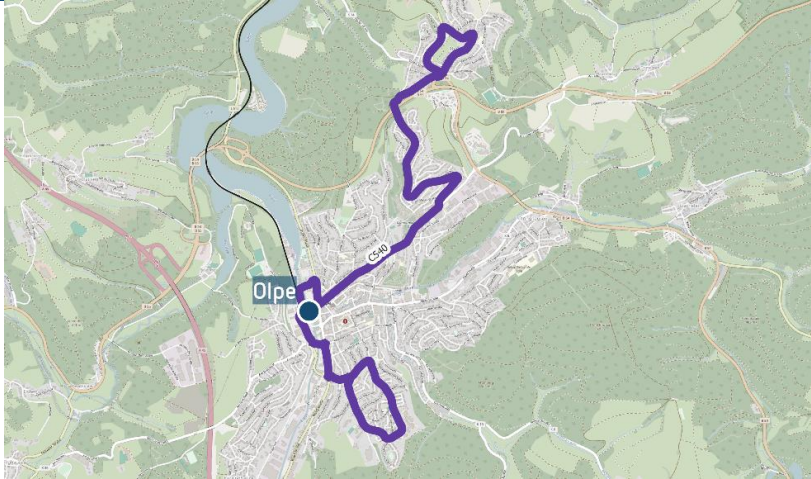
Linie	R81	
Starthaltestelle	Finnentrop ZOB	
Zielhaltestelle	Serkenrode Mitte (Eslohe Busbahnhof)	
Verlauf über	Finnentrop-Rathaus – Weringhausen – L737 – Frettermühle – Deutmecke – Fretter – L880 – Serkenrode (– Fehrenbracht – Schliprüthen – L519 – Obersalwey – Niedersalwey – Sieperting – Eslohe)	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe / Hochsauerlandkreis	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Ländliche Region: dörflicher Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Ortsverkehr Finnentrop	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Finnentrop Bahnhof (RE 34, RB 92)	
Planungsgrundlage	• Linie R 81 verkehrt nur bis Serkenrode. • Eslohe wird nur im Schülerfahrverkehr bedient. • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) möglich	
Linienkarte		

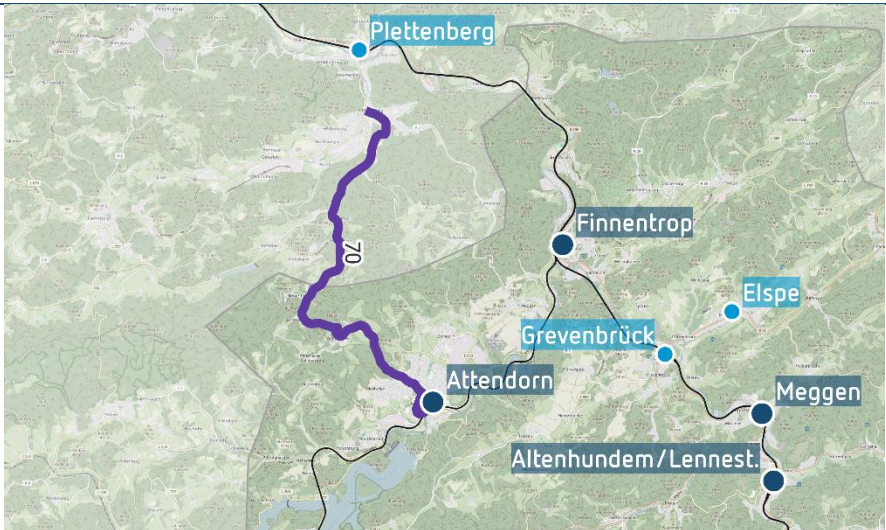
Linie	R90	
Starthaltestelle	Olpe ZOB	
Zielhaltestelle	Lennestadt-Altenhundem ZOB	
Verlauf über	Lütringhausen – B54 – Stachelau – L711 – Neuenkleusheim – Kruberg – Rahrbach – Welschen Ennest – B517 – Benolpe – Hofolpe – Kirchhundem (alternierend über Kaiserhof (Hst.))	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordwest	
Produkt	Regionalbus / Taxibus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Grundzentrum <> Mittelzentrum; Ortsverkehr Olpe, Kirchhundem und Lennestadt	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
Nebennetz	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Altenhundem Bahnhof (RE 34, RB 91)	
Planungsgrundlage	• Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) • Überführung der schulrelevanten Fahrten von/nach Grundschule Welschen Ennest in A-Linie • Zweistündliche Stichfahrt zur Haltestelle <i>Kirchhundem Kaiserhof</i>	
Linienkarte		

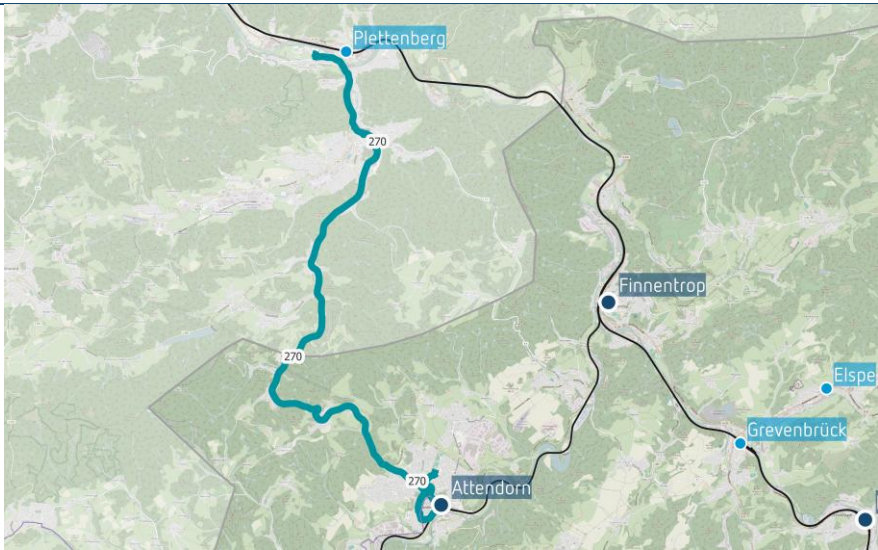
Linie	R94	
Starthaltestelle	Lennestadt-Altenhundem ZOB	
Zielhaltestelle	Grevenbrück ZOB	
Verlauf über	B236 – Meggen – Maumke – Germaniahütte	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Ländliche Region: dörflicher Raum	
Netzkategorie	Hauptnetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Grundzentrum; Ortsverkehr Lennestadt	
Betriebszeit Hauptnetz	Montag bis Freitag	ca. (4:30*) 5:00-23:30 (0:30*) Uhr
	Samstag	ca. (4:30*) 7:00-23:30 (0:30*) Uhr
		ca. (6:00*) 8:00-22:30 (0:30*) Uhr
	Sonn- und Feiertag	(*abhängig von der Nachfrage als Bedarfsverkehr möglich)
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Altenhundem Bahnhof • Bus auf Zug: RB91 nach Hagen Hbf, RE34 nach Siegen Hbf • Zug auf Bus: RE34 von Dortmund Hbf, RB91 von Siegen Hbf	
Planungsgrundlage	• Die Linien SB8 und R94 bilden Montag – Freitag im Abschnitt Altenhundem – Grevenbrück zusammen einen 1/2-Std-Takt. • Linie R94 verkehrt nur bis Grevenbrück ZOB • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) möglich	
Linienkarte (Abschnitt Grevenbrück – Finnentrop nur im Schulverkehr)		

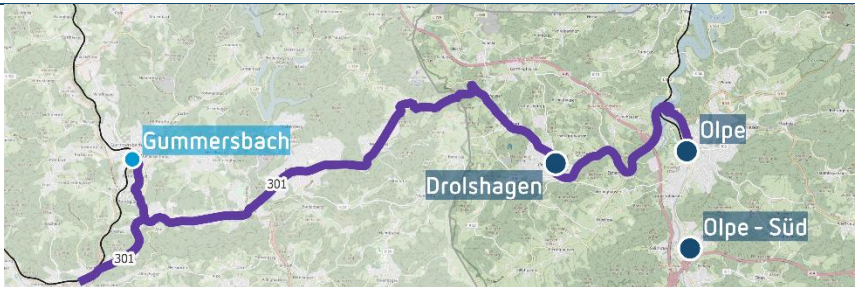
Linie	R97
Starthaltestelle	Attendorf ZOB
Zielhaltestelle	Eslohe ZOB
Verlauf über	Ennest – L853 – Heggen Dünschede – Sankt Claas – K7 – Grevenbrück – B55 – Trockenbrück – Elspe – Oberelspe – Oedingen – Cobbenrode – Isingheim
Aufgabenträger	Kreis Olpe
Kreis	Olpe/ Hochsauerlandkreis
Konzessionär 2024	VWS (R62, R68 und R98)
Linienbündel	Nordost
Produkt	Regionalbus
Fahrzeugtyp	Solobus
Raumkategorie	Stadtregion Umland
Netzkategorie	Hauptnetz (Attendorf – Grevenbrück), Nebennetz (Grevenbrück – Eslohe)
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum; Ortsverkehr Attendorf und Lennestadt
Betriebszeit	Montag bis Freitag ca. (4:30*) 5:00-23:30 (0:30*) Uhr ca. 4:30-23:30 Uhr
Hauptnetz	Samstag (4:30*) 7:00-23:30 (0:30*) Uhr ca. 6:00-23:30 Uhr
Nebennetz	Sonn- und Feiertag (6:00*) 8:00-22:30 (0:30*) Uhr ca. 8:00-22:30 Uhr *abhängig von der Nachfrage als Bedarfsverkehr möglich
Taktung	Normalverkehrszeit 60 Schwachverkehrszeit 60
Verknüpfung	Grevenbrück Bahnhof - Bus auf Zug: RB91 nach Siegen Hbf und Hagen Hbf, RE34 nach Dortmund - Zug auf Bus: RB91 von Hagen Hbf Eslohe ZOB (S70)
Planungsgrundlage	- Nachfrageorientierte Kombination der ehemaligen Linien R62/ R68/ R98 zur Stärkung des Korridors Attendorf – Grevenbrück – Eslohe sowie der verbesserten Erschließung und Anbindung des Elspetals. - Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) möglich.
Linienkarte	

Linie	R98	
Starthaltestelle	Finnentrop ZOB	
Zielhaltestelle	Attendorn ZOB (Attendorn-Petersburg)	
Verlauf über	L539 – Heggen – L853 – Ennest - Attendorn – Neu-Listernohl	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	VWS	
Linienbündel	Nordost	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Ländliche Region: dörflicher Raum	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Grundzentrum; Ortsverkehr Attendorn und Finnentrop	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Finnentrop Bahnhof (RB 91)	
Planungsgrundlage	• Erhalt des Status Quo bei Beschleunigung der Linie durch Auslassung diverser Stichfahrten im Streckenverlauf. • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus). • Alle 120 Minuten führt die Linie bis Attendorn-Petersburg.	
Linienkarte		

Linie	C540	
Starthaltestelle	Rhode Dorf	
Zielhaltestelle	Olpe Röntgenstraße	
Verlauf über	Am Rhoder Stein – Rhoder Hauptstraße – Alte Landstraße – Hatzenbergstraße – Westfälische Straße – Olpe ZOB (Hst.) – Bruchstraße – Erzbergstraße – Kimicker Straße – Bodelschwinghstraße, zurück über Maria-Theresia-Straße	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	VWS (L540 und L542)	
Linienbündel	Nordwest	
Produkt	Citybus	
Fahrzeugtyp	Solobus / Kleinbus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Ortsverkehr Olpe	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:00-23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:00-22:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	Olpe Bahnhof (RB 92)	
Planungsgrundlage	• Fortschreibung des Fahrplans der Linie L540 und Integration der Linie L542 in neuer Citybuslinie C540 als Regelbus zwecks bedarfsge-rechter Erschließung und Anbindung dezentraler Stadtteile. • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus). • Schulrelevante Fahrten werden in neue Linie A547 integriert.	
Linienkarte		

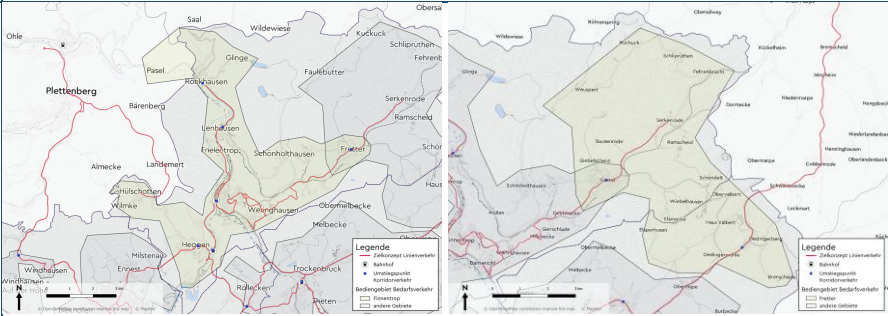
Linie	70	
Starthaltestelle	Plettenberg Grünestraße ZOB	
Zielhaltestelle	Attendorn ZOB	
Verlauf über	L697 – Lettmecke – Nuttmecke – Neuenhof – Lichtringhausen – Windhausen – Keseberg	
Aufgabenträger	Märkischer Kreis	
Kreis	Märkischer Kreis / Olpe	
Konzessionär 2024	MVG	
Linienbündel	Nachbar-Aufgabenträger	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum; Ortsverkehr Attendorn und Plettenberg	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-23:30 Uhr
Nebennetz	Samstag	ca. 6:00-13:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung		
Planungsgrundlage	• Erhalt des Status Quo. Die ein- und ausbrechende Linie 70 ist nicht dem Linienbündel zugeordnet. Das dargestellte Fahrtenangebot und die dargestellte Linienführung stellt aus Sicht des ZWS das ausreichende Bedienungsangebot für diesen Verkehr dar. • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus).	
Linienkarte		

Linie	270	
Starthaltestelle	Schwalbenohl Rundturnhalle	
Zielhaltestelle	Böddinghausen	
Verlauf über	Attendorn ZOB – Keseberg – Windhausen – Lichtringhausen – Neuenhof – Nuttmecke – Lettmecke – Oesterau – Plettenberg – Böddinghausen	
Aufgabenträger	Märkischer Kreis	
Kreis	Märkischer Kreis / Olpe	
Konzessionär 2024	MVG	
Linienbündel	Nachbar-Aufgabenträger	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland	
Netzkategorie	Nebennetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit Nebennetz	Montag bis Freitag	Ca. 6:00-16:00 Uhr
	Samstag	Keine Bedienung
	Sonntag	Keine Bedienung
Taktung	Normalverkehrszeit	Einzelne Fahrten im Schulverkehr
	Schwachverkehrszeit	Keine Bedienung
Verknüpfung		
Planungsgrundlage		
Linienkarte		

Linie	301	
Starthaltestelle	Gummersbach Bahnhof / Dieringhausen Bahnhof	
Zielhaltestelle	Olpe ZOB	
Verlauf über	L136 / L323 – Niederseßmar – L136 – Derschlag – B55 – Bergneustadt – Wiedenest – Pernze – Wegeringhausen – Hützemert – Drolshagen – Wenkhausen – Eichen	
Aufgabenträger	Oberbergischer Kreis	
Kreis	Oberbergischer Kreis / Olpe	
Konzessionär 2024	OVAG	
Linienbündel	Nachbar-Aufgabenträger	
Produkt	Regionalbus	
Fahrzeugtyp	Solobus	
Raumkategorie	Stadtregion Umland / Ländliche Region: städtischer Raum	
Netzkategorie	Hauptnetz	
Verbindungskategorie	Mittelzentrum <> Grundzentrum <> Grundzentrum <> Mittelzentrum	
Betriebszeit	Montag bis Freitag	ca. 4:30-0:30 Uhr
Hauptnetz	Samstag	ca. 4:30-0:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 6:00-0:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	60
	Schwachverkehrszeit	60
Verknüpfung	• Olpe ZOB (SB1) • Dieringhausen Bahnhof (RB 25)	
Planungsgrundlage	• Die ein- und ausbrechende Linie 301 ist nicht dem Linienbündel zugeordnet. • Integration von (stündlich / zweistündlich ausgeführten) Schnellfahrten zwischen Olpe und Dieringhausen in das bestehende Linienkonzept der OVAG-Linie 301 zur verbesserten Anbindung von Olpe Ri. Köln und von Gummersbach/ Bergneustadt Ri. Siegen und Frankfurt. • Zur SVZ als Bedarfsverkehr (TaxiBus) möglich.	
Linienkarte		

Flexbus	F210
Name	Lennestadt
Zonen/Ortsteile	Grevenbrück, Bonzel, Bonzelerhammer, Kracht, Hengestebeck, Silbecke, Röllecken, Würde, Trockenbrück, Sporke, Melbecke, Obermelbecke, Elspe, Oberelspe, Hachen, Halberbracht, Ernestus, Burbecke, Stöppel
Aufgabenträger	Kreis Olpe
Kreis	Olpe
Konzessionär 2024	Neuer Verkehr nach § 44
Linienbündel	Flex-Nordost
Produkt	Flexbus (Linienbedarfsverkehr)
Fahrzeugtyp	Kleinbus
Netzkategorie	Ergänzungsnetz
Betriebszeit	Montag bis Freitag <i>ca. 5:30-21:30 Uhr</i>
Ergänzungsnetz	Samstag <i>ca. 6:30-21:30 Uhr</i>
	Sonn- und Feiertag <i>ca. 8:30-21:30 Uhr</i>
Taktung	Normalverkehrszeit Stündliche Verfügbarkeit
	Schwachverkehrszeit Stündliche Verfügbarkeit
Verknüpfungspunkt	Grevenbrück Bahnhof / ZOB, Bilstein Amtshausplatz, Meggen Bahnhof / Vetter
Planungsgrundlage	- Erschließung entlegener Ortsteile sowie der Wohngebiete im Ortsteil Grevenbrück - Hauptkorridor Grevenbrück – Bonzel – Bonzelerhammer – Bilstein mit Anschluss an SB3 Ri. Olpe - Ringförmiger Hauptkorridor Grevenbrück – Melbecke – Halberbracht – Lennestadt – Grevenbrück zur Stärkung des Angebots Ri. Lennestadt und Kompensation des ehemaligen L511-/L512-Korridors über Halberbracht
Zonenkarten	

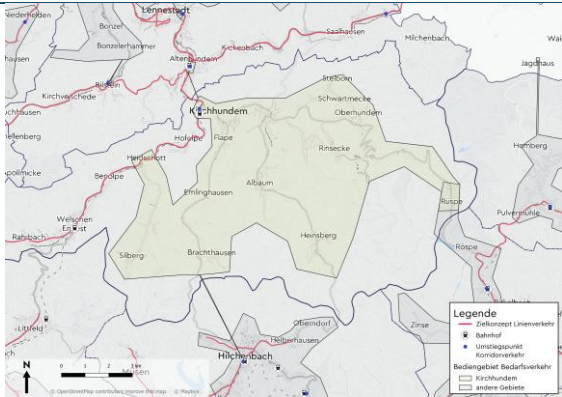
Flexbus	F211
Name	Attendorn
Zonen/Ortsteile	Attendorn, Biekhofen, Ennest, Oberbremge, Holzweg, Milstenau, Repe, Helden, Niederhelden, Mecklinghausen, Jäckelchen, Berlinghausen, Rieflinghausen, Tecklinghausen, Neu-Listernohl, Wamge, Eichen, Weuste, Beukenbeul, Ebbelinghagen, Windhausen Auf der Höhe
Aufgabenträger	Kreis Olpe
Kreis	Olpe
Konzessionär 2024	Neuer Verkehr nach § 44
Linienbündel	Flex-Nordost
Produkt	Flexbus (Linienbedarfsverkehr)
Fahrzeugtyp	Kleinbus
Netzkategorie	Ergänzungsnetz
Betriebszeit	Montag bis Freitagca. 5:30-21:30 Uhr
Ergänzungsnetz	Samstagca. 6:30-21:30 Uhr
	Sonn- und Feiertagca. 8:30-21:30 Uhr
Taktung	NormalverkehrszeitStündliche Verfügbarkeit
	SchwachverkehrszeitStündliche Verfügbarkeit
Verknüpfungspunkt	Attendorn Bahnhof / ZOB, Sondern Seebahnhof, Listerscheid Ort, Lichtringhausen, Kraghammer Ort, Oberveischede Hacke
Planungsgrundlage	- Erschließung der Wohn-, Freizeit- und Gewerbegebiete im näheren Stadtbereich, insbesondere von Biekhofen, Schwalbenohl, Ennest und Waldenburger Bucht - Hauptkorridor Lichtringhausen – Beukenbeul – Listerscheid mit Anschluss an RB 92 in Listerscheid - Ringförmiger Hauptkorridor Attendorn – Rieflinghausen – Schmeltenberg – Mecklinghausen – Helden/ Niederhelden – Repe – Attendorn zur Anbindung des südöstlichen Teils der Kommune an den Hauptort der Kommune sowie mit Anschlussoption in Oberveischede an SB3 Ri. Olpe und Lennestadt
Zonenkarten	

Flexbus	F212	
Name	Finnentrop	
Zonen/Ortsteile	- Zone 1: Finnentrop, Lenhausen, Rönkhausen, Glinge, Pasel, Schönholthausen, Weringhausen, Heggen, Hülshotten, Wilmke - Zone 2: Fretter, Serkenrode, Fehrenbracht, Schliprüthen, Weuspert, Kuckuck, Ramscheid, Schöndelt, Obervalbert, Elsmecke, Oedingen, Oedingerberg, Oedingerermühle	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	Neuer Verkehr nach § 44	
Linienbündel	Flex-Nordost	
Produkt	Flexbus (Linienbedarfsverkehr)	
Fahrzeugtyp	Kleinbus	
Netzkategorie	Ergänzungsnetz	
Betriebszeit <i>Ergänzungsnetz</i>	Montag bis Freitag	ca. 5:30-21:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:30-21:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:30-21:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	Stündliche Verfügbarkeit
	Schwachverkehrszeit	Stündliche Verfügbarkeit
Verknüpfungspunkt	- Zone 1: Finnentrop Bahnhof / ZOB, Heggen Bahnhof L539, Heggen Dorf, Lenhausen Blumenstraße B 236, Rönkhausen Spielmann - Zone 2: Fretter, Oedingen Mitte	
Planungsgrundlage	Zonale Gliederung in zwei separate Gebiete zwischen den Hauptkorridoren entlang B55 (Grevenbrück – Elspe – Oedingen – Cobbenrode – Eslohe) und L880 (Finnentrop – Fretter – Serkenrode – Schliprüthen – Eslohe) mit entsprechenden Anbindungsmöglichkeiten für entlegene Ortsteile.	
Zonenkarten		

Flexbus	F213
Name	Olpe
Zonen/Ortsteile	Olpe, Rhode, Eichhagen, Wörmge, Bremge, Bürberg, Unterneger, Mittelneger, Oberneger, Stachelau, Rehringhausen, Thieringhausen, Dahl, Saßmicke, Frenkhausen, Öhringhausen, Wintersohl, Bühren, Dumicke
Aufgabenträger	Kreis Olpe
Kreis	Olpe
Konzessionär 2024	Neuer Verkehr nach § 44
Linienbündel	Flex-Nordwest
Produkt	Flexbus (Linienbedarfsverkehr)
Fahrzeugtyp	Kleinbus
Netzkategorie	Ergänzungsnetz
Betriebszeit <i>Ergänzungsnetz</i>	Montag bis Freitag <i>ca. 5:30-21:30 Uhr</i> Samstag <i>ca. 6:30-21:30 Uhr</i> Sonn- und Feiertag <i>ca. 8:30-21:30 Uhr</i>
Taktung	Normalverkehrszeit <i>Stündliche Verfügbarkeit</i> Schwachverkehrszeit <i>Stündliche Verfügbarkeit</i>
Verknüpfungspunkt	Olpe Bahnhof / ZOB, Eichhagen Bahnhof L512, Sondern Seebahnhof, Lüttringhausen, Osterseifen, Olpe Günsestraße, Saßmicke L 512, Wenkhausen
Planungsgrundlage	Erschließung und Anbindung der Wohn-, Freizeit- und Gewerbegebiete im näheren Stadtbereich in Ergänzung zur neuen Citybuslinie C540 sowie entlegener Ortsteile an Hauptkorridore und Zentrum der Kommune
Zonenkarten	

Flexbus	F214
Name	Wenden
Zonen/Ortsteile	Wenden, Möllmicke, Gerlingen, Elben, Scheiderwald, Schönau, Altenwenden, Girkhausen, Altenhof, Ottfingen, Dörnscheid, Löffelberg, Römershagen, Döingen, Rothemühle, Heid, Trömbach, Vahlberg, Brün, Wendenerhütte, Hillmicke, Büchen, Huppen
Aufgabenträger	Kreis Olpe
Kreis	Olpe
Konzessionär 2024	Neuer Verkehr nach § 44
Linienbündel	Flex-Nordwest
Produkt	Flexbus (Linienbedarfsverkehr)
Fahrzeugtyp	Kleinbus
Netzkategorie	Ergänzungsnetz
Betriebszeit <i>Ergänzungsnetz</i>	Montag bis Freitag ca. 5:30-21:30 Uhr Samstag ca. 6:30-21:30 Uhr Sonn- und Feiertag ca. 8:30-21:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit Stündliche Verfügbarkeit Schwachverkehrszeit Stündliche Verfügbarkeit
Verknüpfungspunkt	Wenden Rathaus, Ottfingen Mitte, Hünsborn Mitte, Gerlingermühle, Saßmicke L 512
Planungsgrundlage	- Korridorverkehr zwischen Wenden und Gerlingen über Altenhof, Girkhausen, Altenwenden, Schönau und Elben - Korridorverkehr von Gerlingen über Wendenerhütte, Rothemühle/Heid, Römershagen und Dörnscheid bis Ottfingen
Zonenkarten	

Flexbus	F215
Name	Drolshagen
Zonen/Ortsteile	Drolshagen, Brachtpe, Iseringhausen, Halbhusten, Husten, Gelslingen, Feldmannshof, Benolpe, Siebringhausen, Sendschotten, Essinghausen, Germinghausen, Schreibershof, Schürholz, Herpel, Schlade, Bleche, Scheda
Aufgabenträger	Kreis Olpe
Kreis	Olpe
Konzessionär 2024	Neuer Verkehr nach § 44
Linienbündel	Flex-Nordwest
Produkt	Flexbus (Linienbedarfsverkehr)
Fahrzeugtyp	Kleinbus
Netzkategorie	Ergänzungsnetz
Betriebszeit	Montag bis Freitag ca. 5:30-21:30 Uhr
Ergänzungsnetz	Samstag ca. 6:30-21:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag ca. 8:30-21:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit Stündliche Verfügbarkeit
	Schwachverkehrszeit Stündliche Verfügbarkeit
Verknüpfungspunkt	Drolshagen Markt, Meinerzhagen Bahnhof / ZOB, Wegeringhausen Kölner Straße, Wenkhausen
Planungsgrundlage	• Erschließung und Anbindung entlegener Ortsteile mit Ausrichtung auf kommunales Zentrum der Stadt Drolshagen und Olpe • Ringförmiger Korridorverkehr Drolshagen – Germinghausen – Schlade – Bleche – Scheda – Schreibershof – Drolshagen • Korridorverkehr Drolshagen – Benolpe – Halbhusten – Iseringhausen – Brachtpe – Olpe • Anschluss an RB 25 in Meinerzhagen Ri. Köln und Lüdenscheid (per Korridorverbindung ohne Zwischenhalt im Märkischen Kreis)
Zonenkarten	

Flexbus	F216	
Name	Kirchhundem	
Zonen/Ortsteile	Kirchhundem, Würdinghausen, Flape, Emlinghausen, Wirme, Brachthausen, Varste, Silberg, Heidschott, Albaum, Heinsberg, Marmecke, Rinsecke, Rüspe, Oberhundem, Panorama-Park, Rhein-Weser-Turm, Schwartmecke, Selbecke, Stelborn	
Aufgabenträger	Kreis Olpe	
Kreis	Olpe	
Konzessionär 2024	Neuer Verkehr nach § 44	
Linienbündel	Flex-Nordost	
Produkt	Flexbus (Linienbedarfsverkehr)	
Fahrzeugtyp	Kleinbus	
Netzkategorie	Ergänzungsnetz	
Betriebszeit <i>Ergänzungsnetz</i>	Montag bis Freitag	ca. 5:30-21:30 Uhr
	Samstag	ca. 6:30-21:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	ca. 8:30-21:30 Uhr
Taktung	Normalverkehrszeit	Stündliche Verfügbarkeit
	Schwachverkehrszeit	Stündliche Verfügbarkeit
Verknüpfungspunkt	Lennestadt-Altenhundem Bahnhof / ZOB, Kirchhundem Bahnhof, Hilchenbach Stadtmittel, Hilchenbach Bahnhof B 508	
Planungsgrundlage	- Erschließung und Anbindung entlegener Ortsteile mit Ausrichtung auf kommunales Zentrum der Gemeinde Kirchhundem sowie Anschluss an Hauptkorridor entlang B517 bzw. Linie R90 in Ri. Altenhundem und Olpe - Korridorverkehr Heinsberg – Albaum – Würdinghausen – Kirchhundem - Ringförmiger Korridorverkehr Altenhundem – Kirchhundem – Würdinghausen – Rinsecke – Rüspe – Oberhundem – Kirchhundem – Altenhundem - Korridorverkehr Altenhundem – Flape – Heidschott – Varste – Silberg – Brachthausen – Hilchenbach - Anbindung an die Tourismus-Standorte Panorama-Park und Rhein-Weser-Turm	
Zonenkarten		

12.3 Linienbelastung

Die untenstehende Tabelle stellt die prognostizierte Linienbelastung entsprechend der in Tabelle 21 beschriebenen Belastungskategorien dar:

Linie	Belastungskategorie
SB1	Geringe Nachfrage
SB3	Sehr geringe Nachfrage
SB8	Geringe Nachfrage
SB9	Sehr geringe Nachfrage
R35	Geringe Nachfrage
R50	Geringe Nachfrage
R51	Mittlere Nachfrage
R53	Geringe Nachfrage
R54	Geringe Nachfrage
R61	Geringe Nachfrage
R80	Sehr geringe Nachfrage
R81	Sehr geringe Nachfrage
R90	Geringe Nachfrage
R94	Geringe Nachfrage
R97	Geringe Nachfrage
R98	Geringe Nachfrage
C540	Geringe Nachfrage
70	Geringe Nachfrage
301	Geringe Nachfrage

12.4 Veränderung bestehender Linien über alle Linienbündel im Kreis Olpe

Linien-nummer 2024	Planung der Linie	Neue Liniennummer	Linienbündel
R36	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A570	LBNO
R42	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A542	LBNW
R49	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A559	LBNW
R52	Neues Linienangebot mit Flexbus/ 301, Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A552	-
R62	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A523	LBNO
R68	Neue Linienführung	R97	LBNO
R91	Neues Linienangebot mit Flexbus/ Überführung der schulrelevanten Fahrten von/nach Grundschule Welschen Ennest in A-Linie	A549	LBNW
R92	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A572	LBNO
R93	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A573	LBNO
L511	Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A511	LBNO
L512	Überführung in das A-Netz	A512	LBNO
L513	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A513	LBNO
L520	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A520	LBNO
L521	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A521	LBNO
L524	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A524	LBNO
L531	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A531	LBNO
L540/L542	Neues Linienangebot im C-Netz	C540/A547	LBNW
L541	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A541	LBNW
L543	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A543	LBNW
L544	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A544	LBNW
L545	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A545	LBNW
L546	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A546	LBNW
L550	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A550	LBNW

Liniennummer 2024	Planung der Linie	Neue Liniennummer	Linienbündel
L560	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A560	LBNW
L561	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A561	LBNW
L562	Neues Linienangebot mit Flexbus/Überführung der schulrelevanten Fahrten* in A-Linie	A562	LBNW
A514	Keine Veränderung geplant	A514	LBNO
A522	Keine Veränderung geplant	A522	LBNO
335	Neues Linienangebot mit Flexbus/R80	R80	LBNO

* = alle Fahrten ohne Bedarfsverkehr an S-Tagen oder ohne Verkehrsbeschränkung (in A-Linie neu als S-Fahrt) im Zeitfenster 6:00 - 8:00 Uhr sowie 11:00 - 16:00 Uhr

12.5 Weitere Linien (nachrichtlich)

Linie	72
Verlauf	Hülschotten – Plettenberg

Linie	96 (ALF)
Verlauf	Valbert – Listerscheid – Valbert