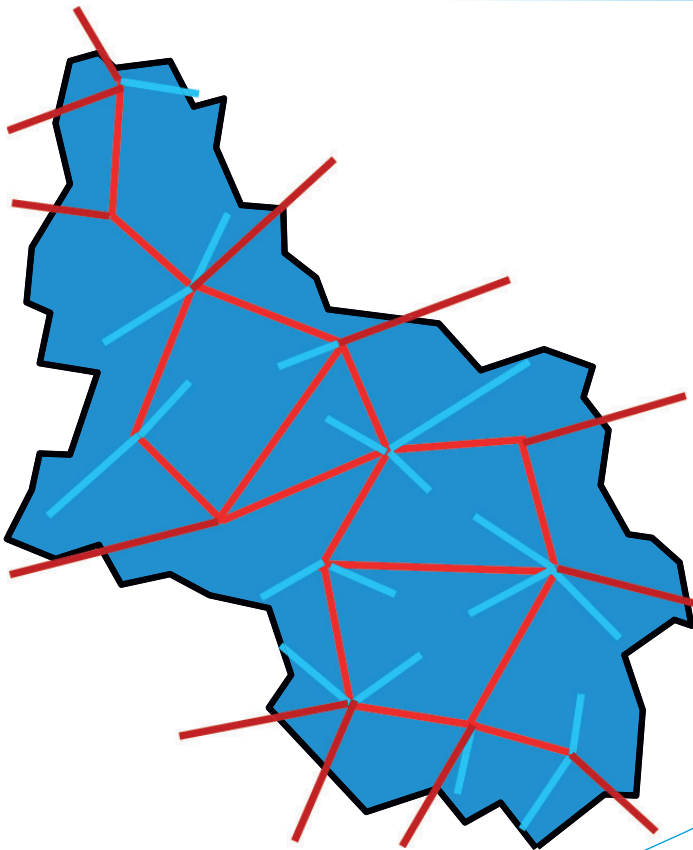


Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis

Neuaufstellung 2017



OBERBERGISCHER KREIS
DER LANDRAT

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan OBK
Auftraggeber	Oberbergischer Kreis Der Landrat Amt für Planung, Mobilität und Regionale-Projekte Moltkestraße 34 51643 Gummersbach
Bearbeitet von:	PTV Transport Consult GmbH Stumpfstraße 1 76131 Karlsruhe
Bearbeiter:	Lic.rer.reg. Irene Burger Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger
Kapitel:	Kapitel 1 - 7 / 10
	Planungsgesellschaft Verkehr Köln Hoppe & Co. GmbH (PGV) Buchheimer Straße 46 51063 Köln
Bearbeiter:	Dipl.-Soz. Wiss. Rolf Hoppe Dipl.-Betriebsw. Klaus Woschei
Kapitel:	Kapitel 8 - 9
zuletzt gespeichert:	15.05.2018 von PTV
Speicherort:	OBK_NVP_2017_NVP_Final_03.docx
Hinweis:	Eine Verwendung der Texte und Grafiken in anderen Kontexten als dem aktuellen Nahverkehrsplan des Oberbergischen Kreises ist ausgeschlossen bzw. in jedem Einzelfall bedarf es der vorherigen schriftlichen Zustimmung. Gleichmaßen ist die Weitergabe an Dritte in jedweder elektronischen Form untersagt.

Inhalt

Tabellenverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis	11
1 Ausgangslage	12
1.1 Rahmenbedingungen und Ziele des Nahverkehrsplans	12
1.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben	13
1.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - Bundesrecht	13
1.2.2 ÖPNV-Gesetz des Landes NRW (ÖPNVG NRW)	15
1.2.3 Regionalisierungsgesetz (RegG)	16
1.2.4 EU VO 1370/2007	16
1.2.5 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)	16
1.3 Übergeordnete Ziele	17
1.3.1 Strategische Ziele des Oberbergischen Kreises	17
1.3.2 Ziele der Landes- und Regionalplanung (Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen - LEP NRW)	17
1.4 Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland	18
1.5 Aufstellungsverfahren NVP	19
2 Beschreibung der mobilitätsrelevanten Strukturen	21
2.1 Grundlagen des Verkehrsmodells	21
2.2 Räumliche Verflechtungen	21
2.3 Bevölkerung nach soziodemografischen Merkmalen	24
2.4 Beschäftigte und Pendlerbeziehungen	27
2.5 Schulstandorte	30
2.6 Weitere mobilitätsinduzierende Einrichtungen	36
2.6.1 Freizeiteinrichtungen - touristische Ziele	36
2.6.2 Soziale und gesundheitliche Einrichtungen	37
3 Bestandsaufnahme des straßen- und schienegebundenen ÖPNV	38
3.1 Tarifstruktur, Vertriebs- und Informationssystem	38
3.2 Betreiber- und Kooperationsstrukturen	40

3.3	Finanzierungsstrukturen	41
3.4	Infrastruktureinrichtungen	42
3.4.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	42
3.4.2	Anlagen für Park and Ride (P+R) / Bike and Ride (B+R)	43
3.5	Fahrzeugbestand und -ausstattung	43
3.6	Angebotsstrukturen	43
3.6.1	Betriebsformen	43
3.6.2	Liniennetz	44
3.6.3	Betriebszeitfenster und Bedienungshäufigkeiten / Taktfolgen	46
3.7	ÖPNV-Nachfrage	51
3.7.1	Relationsbezogene Nachfrage	51
3.7.2	Linien und Teilstrecken	58
3.7.3	Wochentagkategorien	64
4	Prognose der Verkehrsentwicklung	66
4.1	Befragung der Gemeinden zur Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur	66
4.2	Demografischer Wandel	67
4.2.1	Bevölkerungsentwicklung	67
4.2.2	Schülerzahlenentwicklung	68
4.3	Nachfrageentwicklung im ÖPNV	70
5	Bewertung und Schwachstellenanalyse	71
5.1	Tarif, Vertriebs- und Informationssystem	71
5.2	Angebotsstrukturen	71
5.2.1	Betriebsformen und Liniennetz	71
5.2.2	Erschließung	72
5.2.3	Beförderungszeiten	73
5.3	Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenverkehr	76
5.4	Nachfragestrukturen, Fahrtenzahlen und Wirtschaftlichkeit	76
5.5	Zusammenfassende Bewertung	77
6	Qualität des ÖPNV	78
6.1	Haltestellenausstattung und -ausbau	78
6.2	Standards Fahrzeuge, Information, Betrieb und Komfort	80

6.2.1	Fahrzeuge	80
6.2.2	Information	81
6.2.3	Pünktlichkeit / Anschlusssicherheit	82
6.2.4	Service / Sicherheit	83
6.2.5	Modernität der Linienbusse	83
6.2.6	Sauberkeit	84
6.3	Barrierefreiheit	84
7	ÖPNV-Entwicklungskonzept.....	88
7.1	Ziele der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV.....	88
7.2	Netzstrukturen	88
7.3	Anpassungen im Südraum des Kreises	91
7.3.1	Raum Gummersbach / Wiehl / Denklingen / Morsbach / Nümbrecht	92
7.3.2	Wunsch Gemeinden im Südraum: Verbesserte Anbindung an die Schiene in Schladern / Rosbach / Wissen	95
7.4	Anpassungen in der Kreismitte.....	96
7.4.1	Anregung Stadt Engelskirchen	96
7.4.2	Schnellbus Wiehl-Gummersbach	96
7.5	Anpassungen im Nordraum des Kreises.....	96
7.5.1	Schnellbuslinie Leverkusen – Wermelskirchen – Hückeswagen – Wipperfürth	96
7.5.2	Umstrukturierung im Bereich der Linien 659 und 671 Bedienung des Ortes Keilbeck	97
7.5.3	Möglichkeiten zu Optimierung und Kosteneinsparung	98
7.6	Schülerverkehr	99
7.7	Prüfaufträge im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans.....	100
7.7.1	Optimierung der ÖPNV-Zubringung aus dem Südkreis zum Knotenpunkt Runderoth (RB25)	100
7.7.2	Prüfung der Bedienung des Gelpetals von Engelskirchen aus	100
7.7.3	Innovativer ÖPNV durch autonomes Fahren	100
7.8	Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans.....	100
7.9	Eigene Mobilitätskonzepte der Gemeinden.....	105

8	Mobilitäts-Innovationen.....	109
8.1	Zielsetzungen	110
8.2	Orientierungsrahmen / Pilotprojekte	113
8.3	Maßnahmen	114
8.3.1	JobTicket für soziale Gemeinschaften	114
8.3.2	Visuelle Präsenz des Oberbergischen Kreises auch im ÖPNV zur Förderung der regionalen Identität	115
8.3.3	Anruf-BürgerBus – gezielt größere Bereiche erschließen	116
8.3.4	Dorf-Auto – wenn andere Möglichkeiten fehlen	117
8.3.5	KombiBus – kombinierte Personen- und Warenbeförderung	118
8.3.6	Mobilitätspate / Mobilist – Hilfe zur selbstbestimmten Mobilität	120
8.3.7	Wander-/ FahrradBus – zur Naherholungs- und Tourismus- Förderung	122
8.3.8	BusTraining für Senioren – „Lernen durch Tun“	123
8.3.9	Mobilitäts-App – für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen	124
8.3.10	MobilStationen – zur Förderung multimodaler ökologischer Nahmobilität	125
8.3.11	Dezentrale MobilitätsKnotenPunkte – zur Minderung nachfrageschwacher und unwirtschaftlicher Erschließungsfahrten	127
8.3.12	Haltewunschtaster – zur Reduzierung nicht nachgefragter Umwegfahrten	129
8.3.13	Gründung Bürgerbusvereine Marienheide und Wiehl	131
8.3.14	Nachtbuslinie Wipperfürth	131
8.4	Zusammenfassung	131
9	Kosten – Finanzierung – Nutzen	132
10	Zusammenfassung und Ausblick	138
10.1	Vorgehen zur Erarbeitung der Maßnahmen.....	138
10.2	Neue Netzstruktur.....	139
10.3	Konkrete Maßnahmenvorschläge	140
10.3.1	Anpassungen in der Zuordnung der Netze im Südraum	140
10.3.2	Möglichkeiten zu Optimierung und Kosteneinsparung	142
10.4	Optimierungsmöglichkeiten Möglichkeiten im Schülerverkehr.....	142

10.5	Mobilitäts-Innovationen.....	142
	Literatur.....	145
	Anhang.....	146

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerzahlen Gemeinden des Oberbergischen Kreises am 31.12.2014	25
Tabelle 2:	Ist-Zustand - Linien auf den Hauptachsen des Kreises	45
Tabelle 3:	Geplante Neubaugebiete	66
Tabelle 4:	Geplante Gewerbegebiete	66
Tabelle 5:	Einwohnerzahlen Gemeindemodellrechnung 2011 bis 2030	67
Tabelle 6:	Erschließungslücken (über 200 Einwohner)	73
Tabelle 7:	Haltestellenkategorien	78
Tabelle 8:	Ausstattung der Haltestellen nach Kategorie	79
Tabelle 9:	Definition von Verspätungsklassen	82
Tabelle 10:	Anregungen (2014/15) der Städte und Gemeinden für konkrete Linien und Orte	101
Tabelle 11:	Anregungen und Wünsche von Städten / Gemeinden und Nachbarkreisen im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans	104
Tabelle 12:	Überschlägige Kalkulation der Innovationskosten (Stand: 05/16)	133
Tabelle 13:	Linienliste (Stand 2016)	152

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zeichnerische Festlegungen des Entwurfs des Landesentwicklungsplans (Ausschnitt) - Zentrale Orte	23
Abbildung 2:	Legende Entwurf des Landesentwicklungsplans - Zentrale Orte	24
Abbildung 3:	Einwohnerdichte nach Verkehrszellen	26
Abbildung 4:	Ein- und Auspendler der Gemeinden im Oberbergischen Kreis	28
Abbildung 5:	Pendlerströme	29
Abbildung 6:	Anzahl und Standorte der Grund-, Gesamt- und Förderschulen sowie Waldorfschule und Internat im Oberbergischen Kreis	31
Abbildung 7:	Anzahl und Standorte der Haupt- und Realschulen, sowie Gymnasien und Berufskollegs im Oberbergischen Kreis	33
Abbildung 8:	Schülerströme im Oberbergischen Kreis (alle Verkehrsmittel)	35
Abbildung 9:	Soziale und gesundheitliche Einrichtungen im Oberbergischen Kreis	37
Abbildung 10:	Fahrscheinpalette und Preisübersicht des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg	38
Abbildung 11:	Preisstufen des VRS	39
Abbildung 12:	Linienstrecken-Fahrtanzahlen Montag-Freitag (06:00-08:00 Uhr)	47
Abbildung 13:	Linienstrecken-Fahrtanzahlen Montag-Freitag (10:00-12:00 Uhr)	48
Abbildung 14:	Linienstrecken-Fahrtanzahlen Montag-Freitag (16:00-18:00 Uhr)	49
Abbildung 15:	Linienstrecken-Fahrtanzahlen Montag-Freitag (20:00-22:00 Uhr)	50
Abbildung 16:	Fahrgastströme alle Fahrtzwecke (Montag-Freitag)	52
Abbildung 17:	Fahrgastströme Fahrtzweck Ausbildung (Montag-Freitag)	53
Abbildung 18:	Fahrgastströme Fahrtzweck Arbeit (Montag-Freitag)	54
Abbildung 19:	Fahrgastströme Fahrtzweck Einkauf (Montag-Freitag)	56
Abbildung 20:	Fahrgastströme Fahrtzweck Freizeit (Montag-Freitag)	57
Abbildung 21:	Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (06:00-08:00 Uhr)	59
Abbildung 22:	Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (10:00-12:00 Uhr)	61
Abbildung 23:	Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (16:00-18:00 Uhr)	62
Abbildung 24:	Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (20:00-22:00 Uhr)	63
Abbildung 25:	Nachfrage - Verteilung über den Tag nach Tagarten	64
Abbildung 26:	Entwicklung der Gesamtbevölkerung im Oberbergischen Kreis	68
Abbildung 27:	Entwicklung der Schüler je Schulstufe, 2014 bis 2020	69
Abbildung 28:	Beförderungszeit - Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums	75

Abbildung 29: ÖPNV-Strukturplan - Nordraum des Oberbergischen Kreises	90
Abbildung 30: ÖPNV-Strukturplan - Südraum des Oberbergischen Kreises	91
Abbildung 31: Maßnahmenkonzept für die bisherigen Linien 302 und 303 im Südraum (übrige, unveränderte Linien sind nicht dargestellt)	94
Abbildung 32: Neuordnung Linie 626	98
Abbildung 33: Gemeldete Anregungen der Gemeinden (sowie relevante Siedlungs- und Gewerbegebiete für die zukünftige Entwicklung)	102
Abbildung 34: Teufelskreis aus rein betriebswirtschaftlichen ÖPNV-Strukturen; Darstellung: PGV Köln	110
Abbildung 35: Zeit-Wege-Diagramme (grafische Fahrpläne) einer Regional- und einer Nachbarortlinie im Oberbergischen Kreis; Beispieldarstellungen, PGV Köln	111
Abbildung 37: Bus mit Kennung des Oberbergischen Kreises; Beispieldarstellung PGV Köln	116
Abbildung 38: Mögliche Erschließungserweiterung BürgerBus Morsbach, Beispieldarstellung PGV Köln	117
Abbildung 39: Dorf-Auto und mögliches Einsatzgebiet, Beispieldarstellung, PGV Köln	118
Abbildung 40: KombiBus und mögliches Einsatzgebiet; Beispieldarstellung PGV Köln	119
Abbildung 41: KombiBus-Anhänger und TransportBox; Beispieldarstellung PGV Köln	119
Abbildung 42: MobilitätsPaten und kostenloses "Ticket zum Üben"	121
Abbildung 43: Fahrrad-Anhänger mögliches Einsatzgebiet; Beispieldarstellung PGV Köln	122
Abbildung 44: BusTraining für Senioren in Theorie und Praxis	123
Abbildung 45: Audiovisuelle Fahrgastinformation an Haltestellen; Mobilitäts-App	124
Abbildung 46: Gemeinde Engelskirchen, ÖPNV-Linien und Räume ohne Erschließung; Beispieldarstellung PGV Köln	125
Abbildung 47: Funktionsstruktur einer MobilStation; Beispieldarstellung PGV Köln	126
Abbildung 48: Mobile MobilStation; Beispieldarstellung PGV Köln, sowie VRS-MultiTicket	127
Abbildung 49: Typische Stichfahrten; Beispieldarstellung PGV Köln, sowie E-Bike-Boxen	128
Abbildung 50: MicroMobil	129
Abbildung 51: Streckensignal ohne Haltewunsch; Beispieldarstellung PGV Köln	130

Abkürzungsverzeichnis

BGG NRW	Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DIN ISO	Deutsches Institut für Normung
EAÖ	Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EU VO 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
GIS	Geoinformationssystem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
LAG Eifel	Lokale Aktionsgruppe Eifel
LEADER	Förderprogramm der Europäischen Union, mit dem seit 1991 modellhaft innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
OBK	Oberbergischer Kreis
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OVAG	Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbh + Tochtergesellschaft VBL
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PGV	Planungsgesellschaft Verkehr Köln
PKW	Personenkraftwagen
RegG	Regionalisierungsgesetz
Regionale	Strukturförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen
REP	Regionaler Entwicklungsplan
RVK	Regionalverkehr Köln
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
VBL	siehe OVAG
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VHS	Volkshochschule
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Ausgangslage

1.1 Rahmenbedingungen und Ziele des Nahverkehrsplans

Der Oberbergische Kreis - OBK - verfügt über einen derzeit noch gültigen Nahverkehrsplan - NVP -, der im Dezember 2002 vom Kreistag beschlossen wurde. Gründe für seine Fortschreibung liegen in der Veränderung der strukturellen Rahmenbedingungen im Oberbergischen Kreis, beispielsweise durch den demografischen Wandel, so dass eine Fortschreibung im Sinne einer Neuausrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNV - erforderlich ist. Außerdem ist sie in den geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen durch das Inkrafttreten der Verordnung EU VO 1370/2007 und die Novellierung des PBefG (Personenbeförderungsgesetz) begründet. Sie eröffnen die Möglichkeiten einer Direktvergabe an das Kreisunternehmen Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH und stärken die Bedeutung des Nahverkehrsplans als Grundlage dafür.

Das gilt auch im Hinblick auf die Betrauung des Verkehrsunternehmens OVAG (Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH), welches in Direktvergabe beauftragt wird und zu deren Grundlage u.a. der NVP zählt.

Im entsprechenden Vertrag über Verkehrsdienste im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen dem OBK und der OVAG wird darauf verwiesen. Der Vertrag dient der „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung des Kreises mit bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im Rahmen des Nahverkehrsplanes des Kreises“.

Der Nahverkehrsplan bildet als Rahmenplan die Grundlage für detailliertere und umsetzungsorientierte ÖPNV-Planungen in den nächsten fünf bis zehn Jahren. Dazu definiert er die Ziele des OBK im Hinblick auf (Weiter-)Entwicklung strukturierter, regelmäßiger und für den Fahrgast verständlicher Mobilitätsangebote, die jedoch finanzierbar bleiben müssen und gegebenenfalls - entsprechend der Änderungen der strukturellen Rahmenbedingungen bzw. deren Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrageentwicklung - fortdauernd anzupassen sein werden. Eine wichtige Rolle sollen in diesem Prozess flexible beziehungsweise nachfragegesteuerte ÖPNV-Angebote sowie ergänzende innovative Mobilitäts- und Versorgungsangebote spielen. Diese können die Mobilität auch in Zeiten und Räumen geringer Verkehrsnachfrage sicherstellen, die ein tagesdurchgängiges Fahrtenangebot im konventionellen Linienverkehr wirtschaftlich nicht erlauben. Im Oberbergischen Kreis bestehen hierfür bereits gute Ansätze durch das Engagement der Bürgerbusvereine und den Einsatz von TaxiBussen und Anruf-sammeltaxis.

Im Nahverkehrsplan sollen deren Aufgaben daher klar definiert werden. Andere innovative Maßnahmen, wie die Unterstützung der in den LEADER-Initiativen vorgeschlagenen, sollen die ÖPNV-Angebote modellhaft ergänzen, d.h. in Form von Pilotprojekten umgesetzt werden. Als ein NVP-Bestandteil geht es darum, Räume für diese Projekte auszuwählen und mögliche Umsetzungsformen zu beschreiben. Die Maßnahmen aus den LEADER-Initiativen bilden hierfür einen guten Orientierungsrahmen, da sie bereits bestehende Interessen und Engagements der Gemeinden darstellen.

Sofern die Pilotprojekte in der Praxis positiv evaluiert werden, kämen neben der Fortführung des Projektes innerhalb des Pilotraumes auch Ausweitungen auf andere Gemeinden in Betracht.

1.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben

1.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - Bundesrecht

Das PBefG wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. § 8 PBefG wurde neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“. (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Für den ÖPNV im Oberbergischen Kreis ist der Kreis der hierfür zuständige Aufgabenträger.

Im § 8 Abs. 3 PBefG ist zudem definiert, dass der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig ist und hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definiert.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt, hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird Folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dies wurde bei der Aufstellung dahingehend berücksichtigt, dass Vertreter der Oberbergischen Verkehrsgesellschaft mbH als Betreiber des überwiegenden Teils der Linien in regelmäßigen Arbeitsgesprächen sowie im Arbeitskreis zum Nahverkehrsplan konstruktiv mitarbeiteten.

Darüber hinaus sind nach § 8 Abs. 3 PBefG „soweit vorhanden (...) Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Hierfür waren entsprechende Vertreter im Arbeitskreis beteiligt.

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs. 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch § 3 PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienungsleistung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“ (§ 13 Abs. 2a PBefG). Einer Vereinbarung über eine gemeinschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, muss eine Vorinformation vorausgehen (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen für eigenwirtschaftliche Verkehre zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln, eine direkte Rechtspflicht besteht nicht.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollten im Nahverkehrsplan enthalten sein.

Hierdurch wird jedoch auch deutlich, dass sich der Nahverkehrsplan in seiner rechtlichen Wirksamkeit ausschließlich auf die Vergabe und damit letztlich auf die Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen beschränkt. Alle übrigen Festlegungen (zum Beispiel Haltestellenausbau, straßenbauliche Maßnahmen für den ÖPNV) sind zwar sinnvoller Bestandteil des Nahverkehrsplans im Sinne eines gut funktionierenden ÖPNV, wirken jedoch nicht direkt bindend.

1.2.2 ÖPNV-Gesetz des Landes NRW (ÖPNVG NRW)

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind für Inhalt und Aufstellungsverfahren die Anforderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zu beachten.

Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Aufgabe des Oberbergischen Kreises als Aufgabenträger des ÖPNV. Nach § 8 ÖPNVG NRW ist der Oberbergische Kreis zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans verpflichtet. Gemäß § 9 Abs. 5 ist er bei Bedarf fortzuschreiben.

§ 8 nennt wichtige Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans. So sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz zu beachten. Die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen sowie die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV.

§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW gibt vor, zu welchen Aspekten Aussagen im Nahverkehrsplan zu treffen sind. Hiernach sind im Nahverkehrsplan auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen.

Zum Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot gehören nach § 8 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG NRW Darstellungen bzw. Vorgaben der für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW, d.h. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestaltete, sichere und saubere Fahrzeuge, fahrgastfreundlich ausgestaltete, sichere und saubere Haltestellen/Stationen, Zugänglichkeit von Fahrgastinformationen, fahrgastfreundlicher Service, geeignete Verknüpfung von ÖPNV und Individualverkehr; den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals, die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge.

Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben.

1.2.3 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das im Jahr 1993 aufgestellte Regionalisierungsgesetz des Bundes regelt die Aufgaben des ÖPNV und die Zuständigkeiten dafür:

§ 1 besagt:

„(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(2) Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.“

Ziel des Regionalisierungsgesetzes war es, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung zusammenzuführen, was letztlich durch die Länder geregelt wird.

Für den ÖPNV werden den Ländern Regionalisierungsmittel des Bundes zur Verfügung gestellt. Das ÖPNVG NRW regelt die Verteilung an Zweckverbände und Aufgabenträger des ÖPNV.

1.2.4 EU VO 1370/2007

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Sie löst die bis dahin geltende Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ab, die in Deutschland nur für die so genannten gemeinwirtschaftlichen Verkehre galt. Zweck der VO 1370/2007 ist, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können.

Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor. Die VO 1370/2007 normiert ferner beihilfenrechtliche Anforderungen an die Ermittlung der Ausgleichsleistung und Vorgaben zum Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

1.2.5 Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)

Im Hinblick auf den ÖPNV regelt das BGG NRW die Zugänglichkeit der gestalteten Lebensbereiche hinsichtlich ihrer Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für alle Menschen in gleicher Weise.

§ 4 sagt zur Barrierefreiheit aus:

„Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.“

1.3 Übergeordnete Ziele

Der Nahverkehrsplan drückt den politischen Willen des Oberbergischen Kreises zur Gestaltung des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Kreises aus. Dennoch sind übergeordnete Ziele zu beachten. Hierzu gehören auch Ziele, die mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der übrigen Raumplanung verfolgt werden.

1.3.1 Strategische Ziele des Oberbergischen Kreises

Folgende ÖPNV-relevante Ziele wurden vom Oberbergischen Kreis unter anderen im Zuge der Erstellung der Strategischen Ziele des Kreises 2013 festgelegt:

- Ein hinreichendes ÖPNV-/SPNV-Angebot sichern
- Erstellung eines Nahverkehrsplanes
- Erarbeitung einer Kooperationsperspektive SPNV mit dem Verkehrsverbund mit dem Schwerpunkt Gestaltung durch den Oberbergischen Kreis
- Die demografischen Herausforderungen bewältigen
- Maßnahmen der Identitätsfindung entwickeln, um Fortzüge zu minimieren und gegebenenfalls Zuzüge zu verstärken.
- Die Tourismusregion stärken
- Das bürgerliche Engagement fördern

1.3.2 Ziele der Landes- und Regionalplanung (Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen - LEP NRW)

Der geltende Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) ist seit 1995 in Kraft. Derzeit läuft ein Aufstellungsverfahren für einen neuen LEP, der sich gegenwärtig im Beteiligungsverfahren befindet.

Im Entwurf des Landesentwicklungsplanes wird zu den Zielen hinsichtlich des ÖPNV folgendes ausgesagt:

„In allen Teilräumen des Landes ist von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der Zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und

Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten. (LEP Entwurf 2015; 8-1.12)

Erläutert wird dies mit den Passagen:

„Zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen Nordrhein-Westfalens spielt die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle, da diese allen Bevölkerungsgruppen die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht.

Eine angemessene Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge ist vor dem Hintergrund sich ändernder demografischer Rahmenbedingungen auch künftig sicherzustellen. Hierzu gehört die Gewährleistung der Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche in angemessener Weise.

Bei der kommunalen Planung neuer Wohnbauflächen lässt sich die zeitlich angemessene Anbindung mit dem ÖPNV an die zentralen Versorgungsbereiche berücksichtigen. Auch die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs sind gefordert, in Nahverkehrsplänen und in Abstimmung mit den Kommunen für die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche Sorge zu tragen.“ (Erläuterung zu 8-1.12 Erreichbarkeit)

Hiermit werden sowohl die Belange der schwächer besiedelten Räume als auch der verdichteten Räume benannt. Dies im Nahverkehrsplan angemessen zu berücksichtigen ist ein wichtiges Ziel.

1.4 Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland

Das Gebiet des kommunalen Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) ist der rheinische Teil Nordrhein-Westfalens und deckungsgleich mit dem Regierungsbezirk Köln. Daher umfasst er auch den Oberbergischen Kreis. Der Zweckverband ist Aufgabenträger des SPNV. Derzeit liegt ein Entwurf für den Nahverkehrsplan des NVR vor.

Im Entwurf werden Defizite für den Oberbergischen Kreis wie folgt festgestellt:

- Verbindungen aus dem Oberbergischen in Richtung Norden mit dem SPNV
- Kapazitätsengpässe in der Hauptverkehrszeit auf der RB 25
- Fahrplantechnische Einschränkungen der RB 25 durch die Eingleisigkeit östlich der Station Köln, Frankfurter Straße.

Folgende Ziele werden verfolgt:

- Langfristige Elektrifizierung im Rahmen des Projektes „Ausbau S-Bahn Köln“ der Kursbuchstrecken 459 (Oberbergische Bahn), die damit Bestandteil des elektrischen NVR-S-Bahn-Netzes werden soll.
- Ein zweigleisiger Ausbau zumindest partiell zur Erhöhung der Fahrplanstabilität ist anzustreben.
- Ebenso sollte die Leistungsfähigkeit des eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Overath und Engelskirchen durch Schaffung einer Zugkreuzungsmöglichkeit im Bereich Overath-Vilkerath erhöht werden, um Betriebsunregelmäßigkeiten leichter abbauen zu können.

Als Maßnahme wird konkret vorgesehen:

- Ausbau der RB 25 bis Brügge (Westfalen)
- Elektrifizierung bis 2030
- Ausbau der Oberbergischen Bahn: Dieser Ausbau erlaubt einen 20-Minuten-Takt zwischen Köln und Overath und eine stündliche Weiterführung in der ITF-konformen Fahrlage bis Meinerzhagen/Lüdenscheid.

Hinweis: Auf Seite 105 unter Kapitel 7.9 „Eigene Mobilitätskonzepte der Gemeinden“

1.5 Aufstellungsverfahren NVP

Der Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans wurde begleitet von einer Vielzahl von Beteiligungsformen und -veranstaltungen.

Diese gliederten sich wie folgt:

- 26.06.2014: Erste Arbeitskreissitzung zum NVP Oberbergischer Kreis
- 26.08.2014: "Öffentlicher" Projekt-Auftakt: Fachtagung zum Thema "Bedeutung und Formen der Mobilität und deren Zukunft im Oberbergischen Kreis" in der damaligen Fachhochschule Köln (Campus Gummersbach) mit Vertretern aus der Politik, Fachleuten und Vertretern der Interessensverbände.
- 2014/2015: Arbeitskreissitzungen zum Nahverkehrsplan. Sie fanden zweckdienlich strukturiert etwa alle zwei Monate während der inhaltlichen Bearbeitung statt.

- ▶ 29.05.2015: Exkursion Winterberg zur Information über innovative Bedienungsmöglichkeiten, an denen Mitglieder aller im Kreistag vertretenen Parteien, der OVAG-Geschäftsführer Karl-Heinz Schütz sowie die beteiligten Nahverkehrsplaner teilnahmen
- ▶ 03.12.2015: Kommunale Teilkonferenzen (mit Gemeindevertretern / Bürgermeistern aller Kommunen des Oberbergischen Kreises)
- ▶ 22.02.2016: Vorstellung des Konzeptentwurfs durch die beauftragten Planungsbüros in der Sitzung des Kreisentwicklungsausschusses
- ▶ Informationen zu den Zwischenständen der Bearbeitung in den Sitzungen des Kreisentwicklungsausschusses am 04.09.2014, 17.11.2014, 19.02.2015, 07.09.15, 12.11.2015 und 22.02.2016.

2 Beschreibung der mobilitätsrelevanten Strukturen

Zu den mobilitätsrelevanten Strukturen gehören auf der einen Seite alle strukturellen Gliederungen und Kenngrößen wie Einwohnerzahlen, Arbeitsplatzzahlen, Schülerzahlen als auch alle Einrichtungen, die als verkehrliche Ziele wahrgenommen werden. Darüber hinaus sind unter diesem Stichwort auch die Verkehrsangebote im ÖPNV aber auch anderer Verkehrsträger zusammengefasst.

Zur Verwaltung und Bearbeitung der umfangreichen Daten wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut, in dem sowohl das ÖPNV-Angebot als auch die Strukturdaten auf einem Kartenhintergrund GIS-basiert eingepflegt wurden.

2.1 Grundlagen des Verkehrsmodells

Für die Arbeiten am Nahverkehrsplan wurde das Verkehrsmodell erstellt, in dem alle Fahrpläne für den Referenzzeitraum Oktober/November 2014 übernommen wurden. Sie dienen als Grundlage für die Auswertungen, Analysen und Planungen und beinhalten repräsentative Verkehrstage für Montag-Freitag (Schultag und Ferientag), Samstag und Sonntag.

Darüber hinaus wurden Verkehrszellen des Kreises sowie eine Vielzahl von Detaildaten des Kreises in das Modell übernommen, die auf die beim Oberbergischen Kreis vorhandene sehr gute kleinteilige Gliederung eingehen. Dazu gehören:

- Schulen
- Verkehrszellen mit einer Ebene von je ca. 700 Einwohnern
- Streckennetz des Öffentlichen Verkehrs und der übrigen Straßen
- Flächennutzungsplandaten
- Ein-Auspendlerzahlen
- Schülerzahlen
- Zusätzlich wurden die Fahrpläne der Bürgerbus-Vereine eingearbeitet.

2.2 Räumliche Verflechtungen

Der Oberbergische Kreis liegt abseits der Ballungszentren in topografisch bewegtem Gebiet mit sehr zergliederter Siedlungsstruktur. Die 13 Gemeinden bestehen zumeist aus einem Hauptort mit einer großen Zahl schwer gliederbarer Teilorte. Dies beinhaltet auch erhebliche Probleme für die flächendeckende Erschließung mit dem ÖPNV.

Die zentralörtliche Gliederung dient als Grundlage für die Einstufung von Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Orten. Die Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungszentren ist eine

wichtige Aufgabe des ÖPNV. Daher wird die Einteilung der Städte und Gemeinden in das zentralörtliche Gefüge hier beschrieben. Grundlage zur Definition der Ober-, Mittel und Grundzentren ist die Entwurfsfassung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)¹.

Der Oberbergische Kreis besitzt kein eigenes Oberzentrum (Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs). Diese Funktion wird durch die umliegenden Oberzentren Bonn, Köln, Düsseldorf, Wuppertal, Hagen und Siegen sowie des sich nördlich anschließenden Ruhrgebietes übernommen. Die Einteilung der Städte und Gemeinden in Mittelzentren (Deckung des gehobenen Bedarfs) und Grundzentren (Versorgung im Nahbereich, täglicher Bedarf) ist der nachstehenden Abbildung 1 zu entnehmen.

Für den Nahverkehrsplan und die Festlegung relevanter Verkehrsrelationen erfolgte die Zuordnung der Nahbereiche zum jeweiligen Mittel- beziehungsweise Grundzentrum zunächst anhand ihrer Gemeindezugehörigkeit. Anschließend wurde diese Zuordnung individuell überprüft und gemäß ihrer tatsächlichen Ausrichtung angepasst. Hierfür werden Pendlerzahlen², Angaben zu Versorgungseinrichtungen und Auswertungen der Verbunderhebung des VRS aus dem Jahre 2009 herangezogen.

¹ Quelle: <http://www.nrw.de/landesregierung/landesplanung/erarbeitung-des-neuen-lep-nrw.html> (Letzter Zugriff 29.10.2014)

² Gemeindescharfe Pendlerrechnung in NRW ab 2010, vom 30.06.2012 (Quelle: Oberbergischer Kreis)

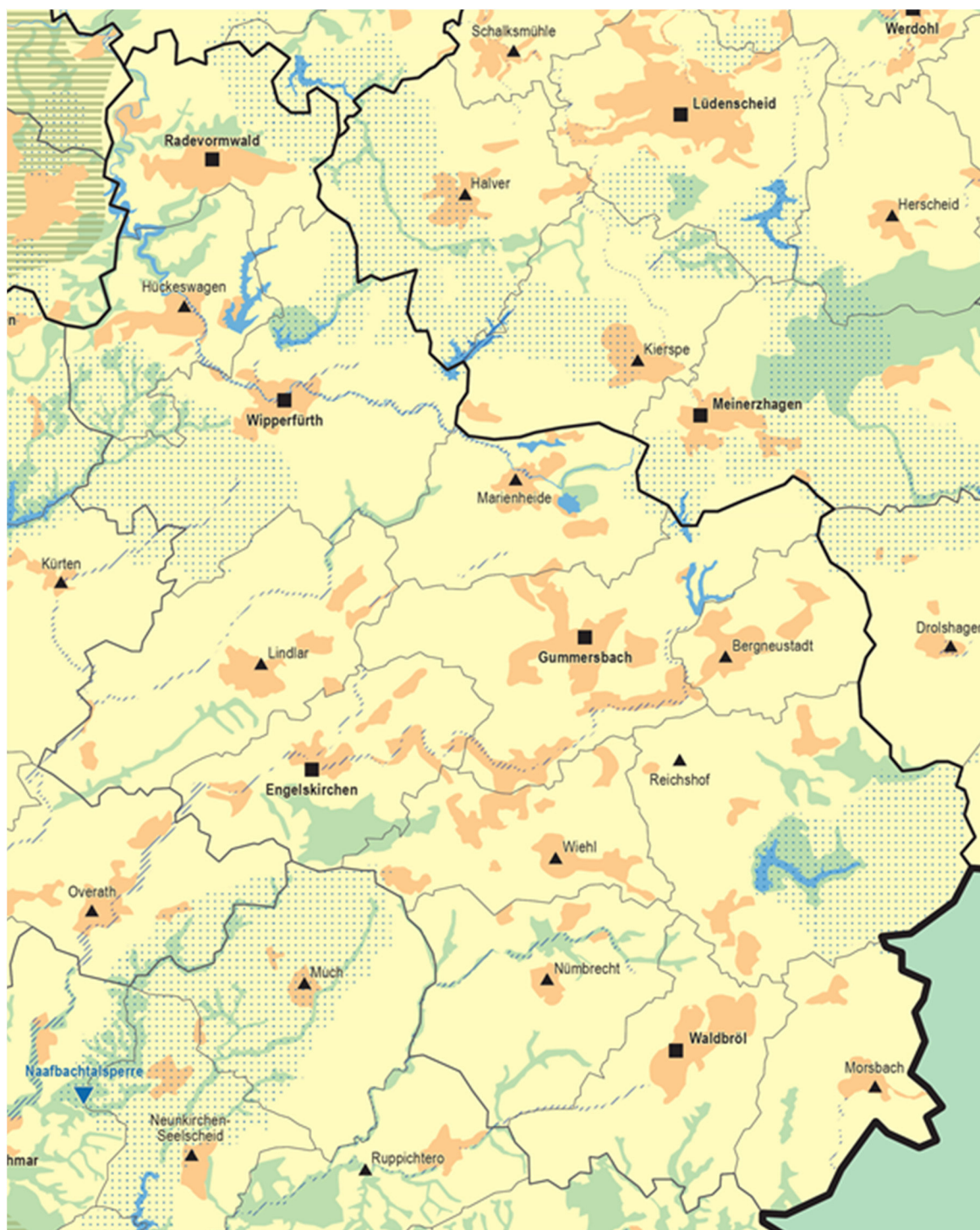


Abbildung 1: Zeichnerische Festlegungen des Entwurfs des Landesentwicklungsplans (Ausschnitt) - Zentrale Orte



Abbildung 2: Legende Entwurf des Landesentwicklungsplans - Zentrale Orte

2.3 Bevölkerung nach soziodemografischen Merkmalen

Die Strukturdaten beinhalten im Wesentlichen die Einwohnerzahlen als wichtigstes Potenzial für den ÖPNV sowie alle nachfragerrelevanten Kenngrößen wie Schüler- und Pendlerverflechtungen und zentralörtliche Gliederung.

Der Oberbergische Kreis wies am 31.12.2014 eine Einwohnerzahl von 270.618 auf.

Die Einwohnerzahlen im Oberbergischen Kreis variieren auf Gemeindeebene zwischen knapp 50.000 Einwohnern in der Stadt Gummersbach und gut 10.000 Einwohnern in der Gemeinde Morsbach. Die Einwohnerzahlen sind in Tabelle 1 dargestellt.

Gemeinde/Stadt	Einwohner
Bergneustadt	18.865
Engelskirchen	19.242
Gummersbach	49.734
Hückeswagen	15.029
Lindlar	21.222
Marienheide	13.502
Morsbach	10.262
Nümbrecht	16.748
Radevormwald	22.215
Reichshof	18.727
Waldbröl	18.689

Gemeinde/Stadt	Einwohner
Wiehl	25.149
Wipperfürth	21.334
Oberbergischer Kreis Summe	270.618

Quelle: Oberbergischer Kreis

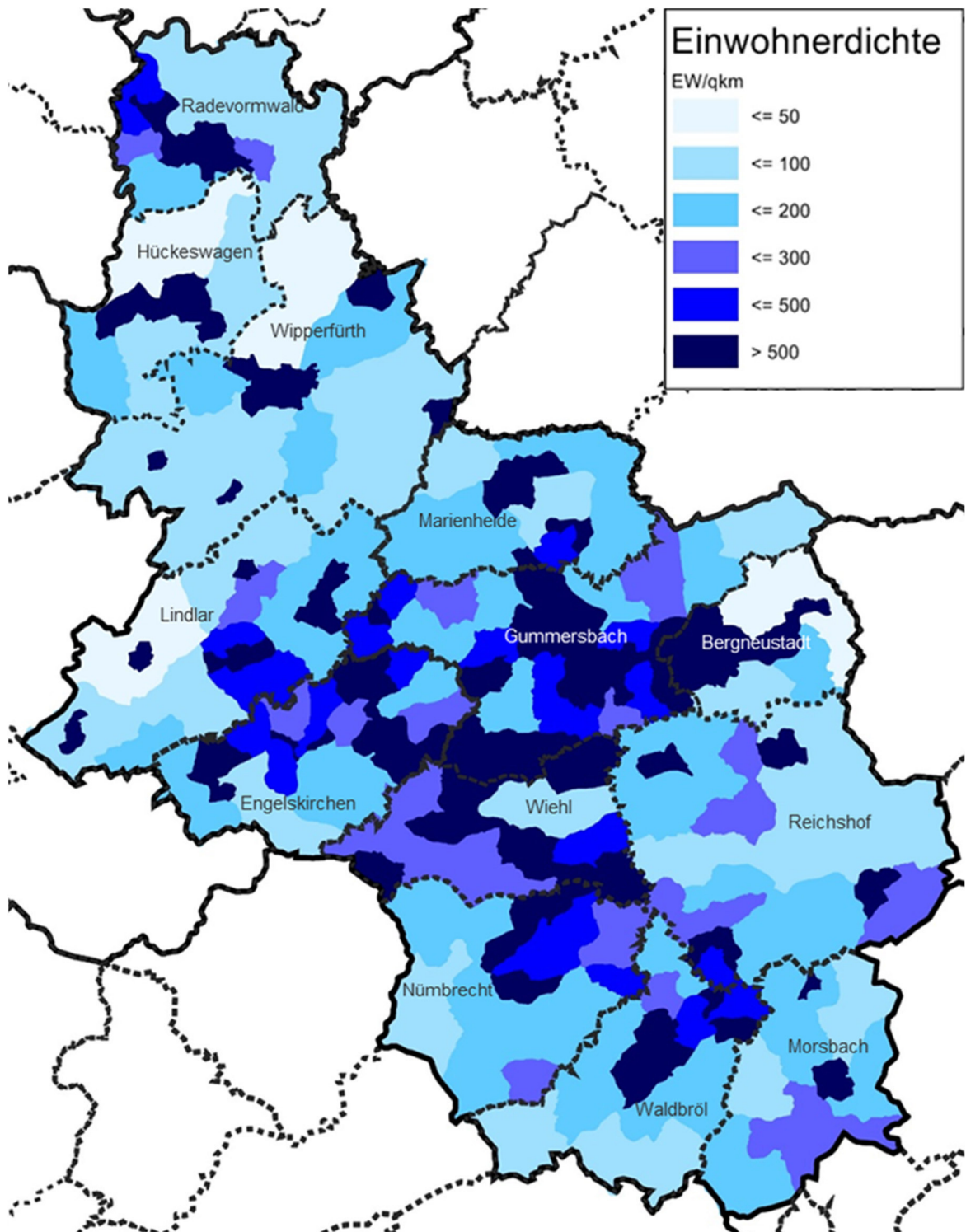
Tabelle 1: Einwohnerzahlen Gemeinden des Oberbergischen Kreises am 31.12.2014

Wie in der Abbildung 3 dargestellt, unterscheidet sich die Einwohnerdichte je nach räumlicher Lage in hohem Maß.

Während im mittleren Bereich des Kreises, im Umfeld von Gummersbach, Bergneustadt, Engelskirchen, Wiehl, größere Flächen mit über 500 Einwohnern/km² vorherrschen, sind Einwohnerdichten von mehr als 500 Einwohnern/km² in den übrigen Räumen nur in den Hauptorten vorhanden. Die übrigen Ortsteile haben vorwiegend Einwohnerdichten von unter 100 oder unter 200 Einwohnern/km². Einzelne Räume, wie in den Gemeinden Hückeswagen, Wipperfürth oder Lindlar weisen unter 50 Einwohnern/km² auf.

Darüber hinaus liegen Einwohnerdichten zum Beispiel in Reichshof mit 50-100 Einwohnern/km² vor, die jedoch eine sehr zerstreute Struktur aufweisen, mit vielen kleinen Siedlungen, was eine Verkehrsbedienung mit dem ÖPNV deutlich erschwert. Im Linienverkehr werden in den dünnen oder dispers besiedelten Räumen mit hohen notwendigen Betriebsleistungen nur geringe Nachfragepotenziale erreicht, so dass hier entsprechende Erlöse kaum zu erwarten sind. Dennoch besteht hier die Notwendigkeit die Möglichkeit einer Daseinsvorsorge zu prüfen, um der Bevölkerung ein Mindestmaß an Mobilität zu garantieren.

Die dicht besiedelten Räume weisen zudem den Vorteil von Tallagen oder der Lage an Entwicklungsachsen auf, wodurch eine Linienbedienung mit dem SPNV oder einem dicht getakelten Busverkehr möglich und notwendig ist.



Quellen: Information des Oberbergischen Kreises verkehrszellenfeine Einwohnerzahlen 2014
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Berechnung und Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 3: Einwohnerdichte nach Verkehrszellen

2.4 Beschäftigte und Pendlerbeziehungen

Die Berufspendlerströme bilden einen wichtigen Teil der Potenziale im Gesamtverkehr ab. Dargestellt werden alle sozialversicherungspflichtigen Pendler³. Dort, wo Abstellplätze am Arbeitsplatz vorhanden sind, wird vom überwiegenden Teil der Pendler der Pkw genutzt. Daher nutzen nur wenige der Pendler in den schwächer besiedelten Räumen den ÖPNV für den Gesamtweg. Wichtiger wird der ÖPNV für Pendler dort,

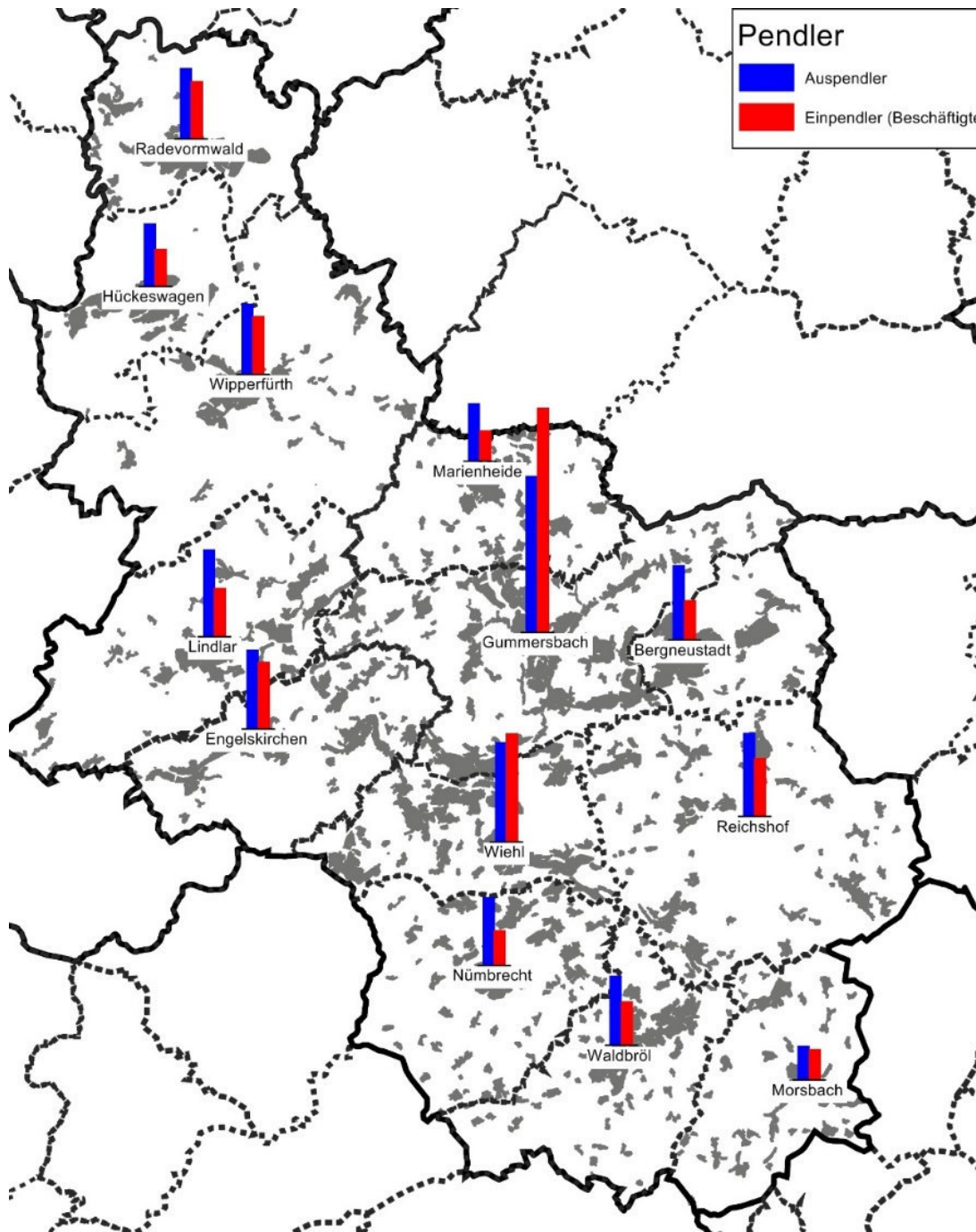
- ▶ wo zumindest für einen Teilweg der ÖPNV genutzt werden kann oder
- ▶ wo wenige Stellplätze am Arbeitsort zu Verfügung stehen (beispielsweise in den Städten, zum Beispiel in Köln) oder
- ▶ wo der ÖPNV gegenüber dem MIV einen Vorteil bietet, zum Beispiel im Falle des Schienenverkehrs bei stauanfälligen Straßenverbindungen.

Dennoch dienen die Pendlerströme dazu, die Potenziale für den ÖPNV abzuschätzen und die Bedeutung von Verbindungen zwischen Orten zu charakterisieren.

In der Abbildung 4 sind die Ein- und Auspendler pro Gemeinde dargestellt.

Einpendlerschwerpunkte sind in Gummersbach und Wiehl zu verzeichnen, in allen anderen Gemeinden überwiegen die Auspendler.

³ Datenquelle: Aufbereitung des Oberbergischen Kreises aus Daten der Bundesagentur für Arbeit.



Quellen: Information des Oberbergischen Kreises Stand 2010
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 4: Ein- und Auspendler der Gemeinden im Oberbergischen Kreis

Alle Pendlerströme auf Gemeindeebene sind in Abbildung 5 dargestellt. Es zeigen sich die hohen Auspendlerzahlen in die Zentren außerhalb des Kreises:

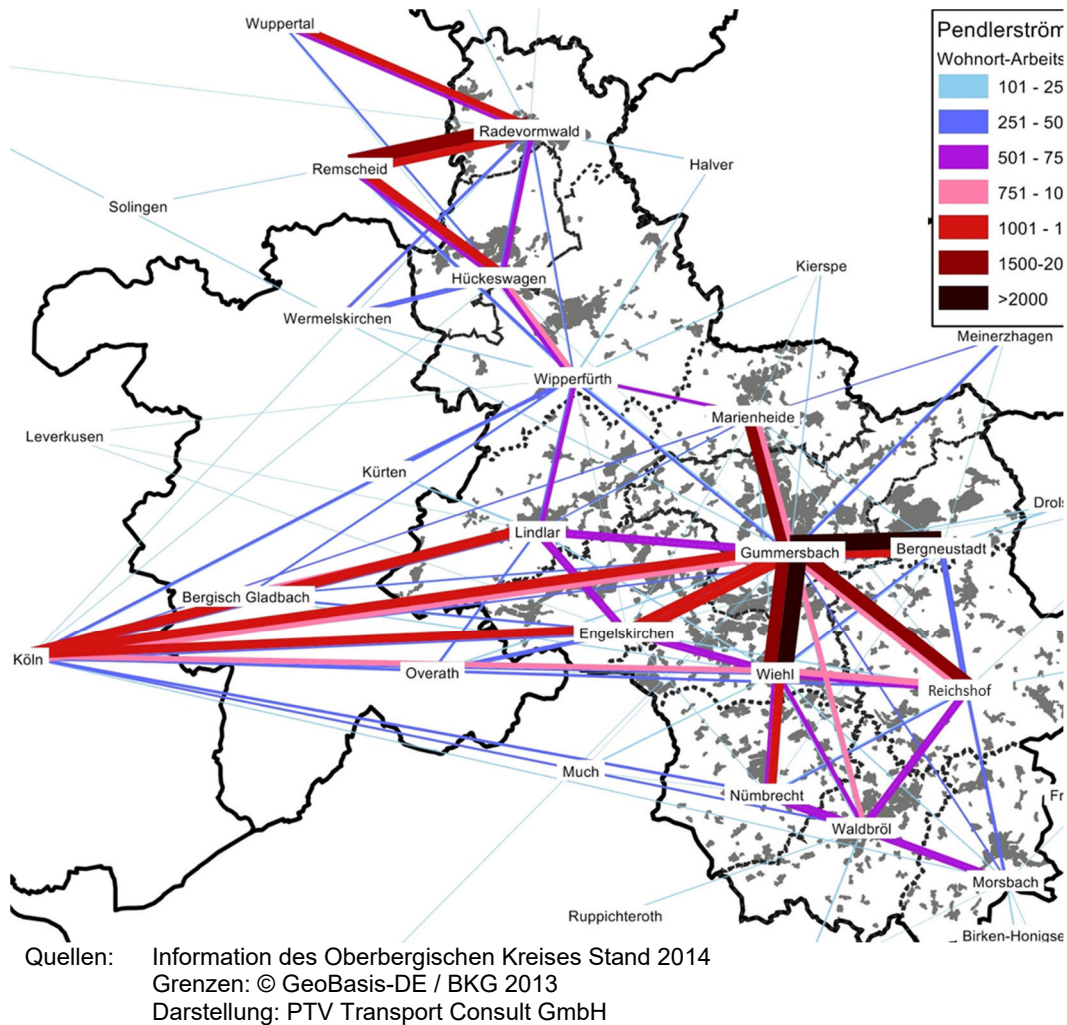


Abbildung 5: Pendlerströme

- vor allem nach Köln aus dem mittleren Bereich des Kreises, mit Strömen von jeweils über 1000 Pendlern,
- von Radevormwald nach Remscheid mit über 1500 Pendlern und nach Wuppertal mit über 1000 Pendlern,
- aus Hückeswagen nach Remscheid mit über 1000 Pendlern.
- Alle anderen Ströme nach außerhalb des Kreises liegen bei deutlich unter 500 Pendlern.

Für die Binnenpendlerströme zeigt sich folgende Ausrichtung:

- Sie sind insbesondere auf die Städte und Gemeinden im mittleren Bereich des Kreises ausgerichtet, nach Gammersbach, Wiehl, Bergneustadt und Engelskirchen, zwischen denen teilweise Ströme von über 2000 Pendlern bestehen.
- Weit überwiegende Auspendlerströme nach Gammersbach zeigen sich für Reichshof und Marienheide, aber auch in Gegenrichtung pendeln zwischen 750 und 1000 Berufstätige.

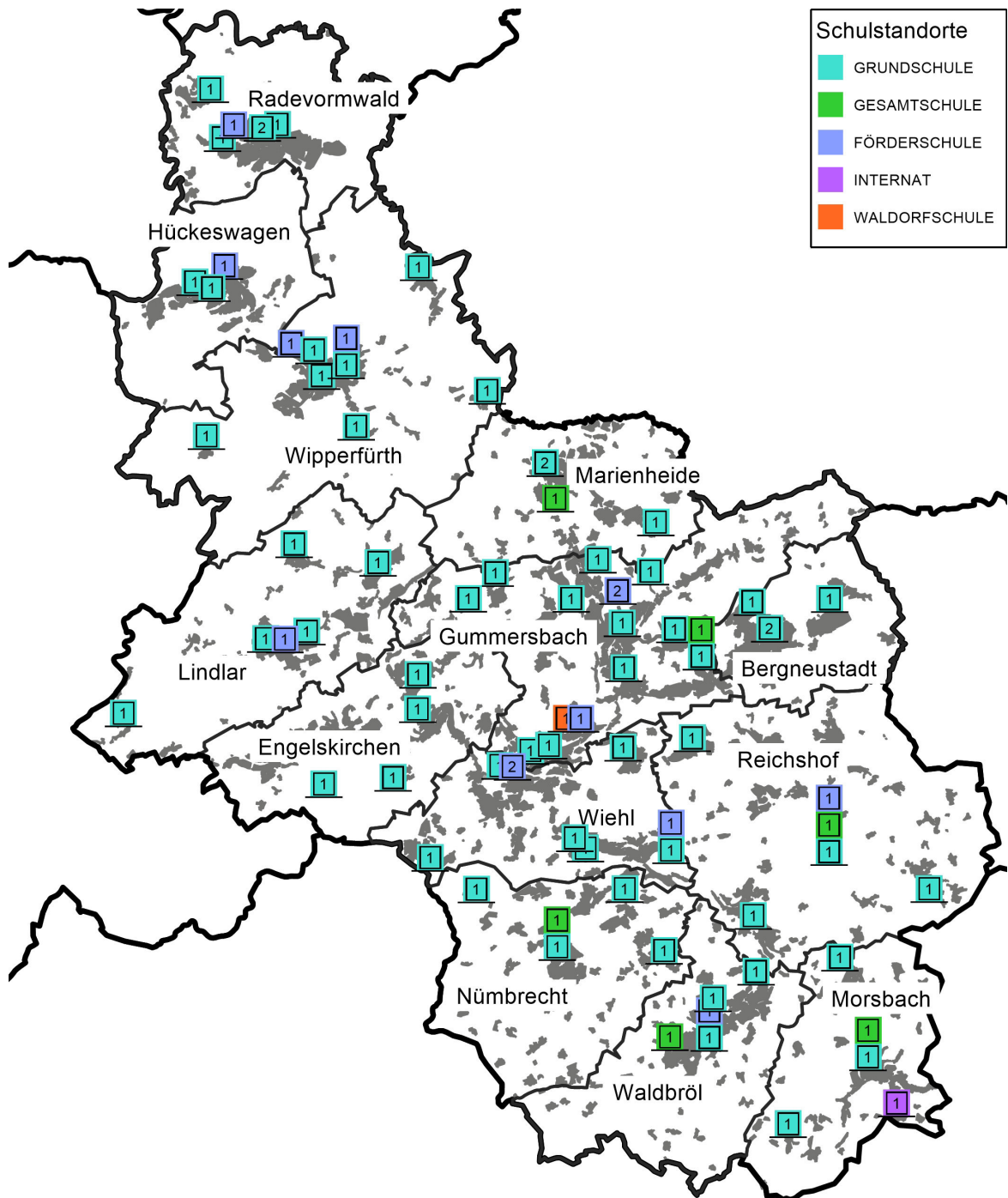
- ▶ Im Norden des Kreises besteht nahezu keine Pendlernachfrage in Richtung Gummersbach, bereits Wipperfürth ist mit über 750 Pendlern eher nach Hückeswagen ausgerichtet, alle anderen Ströme (nach Radevormwald, Lindlar, Gummersbach, Marienheide) sind deutlich geringer.
- ▶ Alle anderen Ströme zwischen 250 und 750 Pendlern betreffen Pendlerbeziehungen zwischen jeweils benachbarten Städten und Gemeinden im Kreis.

Insgesamt ist die deutliche Ausrichtung des Kreissüdens nach Gummersbach und des Kreissüdostens nach Remscheid und Wuppertal erkennbar, die auf Grund der Zentrenstruktur auch auf andere Fahrtzwecke in Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr übertragen werden kann.

2.5 Schulstandorte

Nachstehender Abbildung 6 sind die Anzahl und Standorte der Grund-, Gesamt- und Förderschulen sowie der Waldorfschule und dem Internat im Oberbergischen Kreis zu entnehmen.

Die Klasse der Grundschulen beinhaltet insbesondere Gemeinschaftsgrundschulen, sowohl evangelische, katholische und freie christliche Grundschulen. Deutlich ist die flächendeckende Verteilung der Grundschulen mit Konzentrationen entsprechend der Siedlungsstrukturen zu erkennen. Die Förderschulen sind überwiegend in den Gemeindehauptorten anzutreffen und bieten unterschiedliche Förderschwerpunkte (zum Beispiel Lernen, Sprache, emotionale, soziale, geistige, körperliche und motorische Entwicklung). Bei den Gesamtschulen werden auch Gemeinschafts- und Sekundarschulen berücksichtigt.



Quellen: Information des Oberbergischen Kreises Stand 2014
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 6: Anzahl und Standorte der Grund-, Gesamt- und Förderschulen sowie Waldorfschule und Internat im Oberbergischen Kreis

In Wipperfürth wurden folgende Schulen zwischenzeitlich geschlossen:

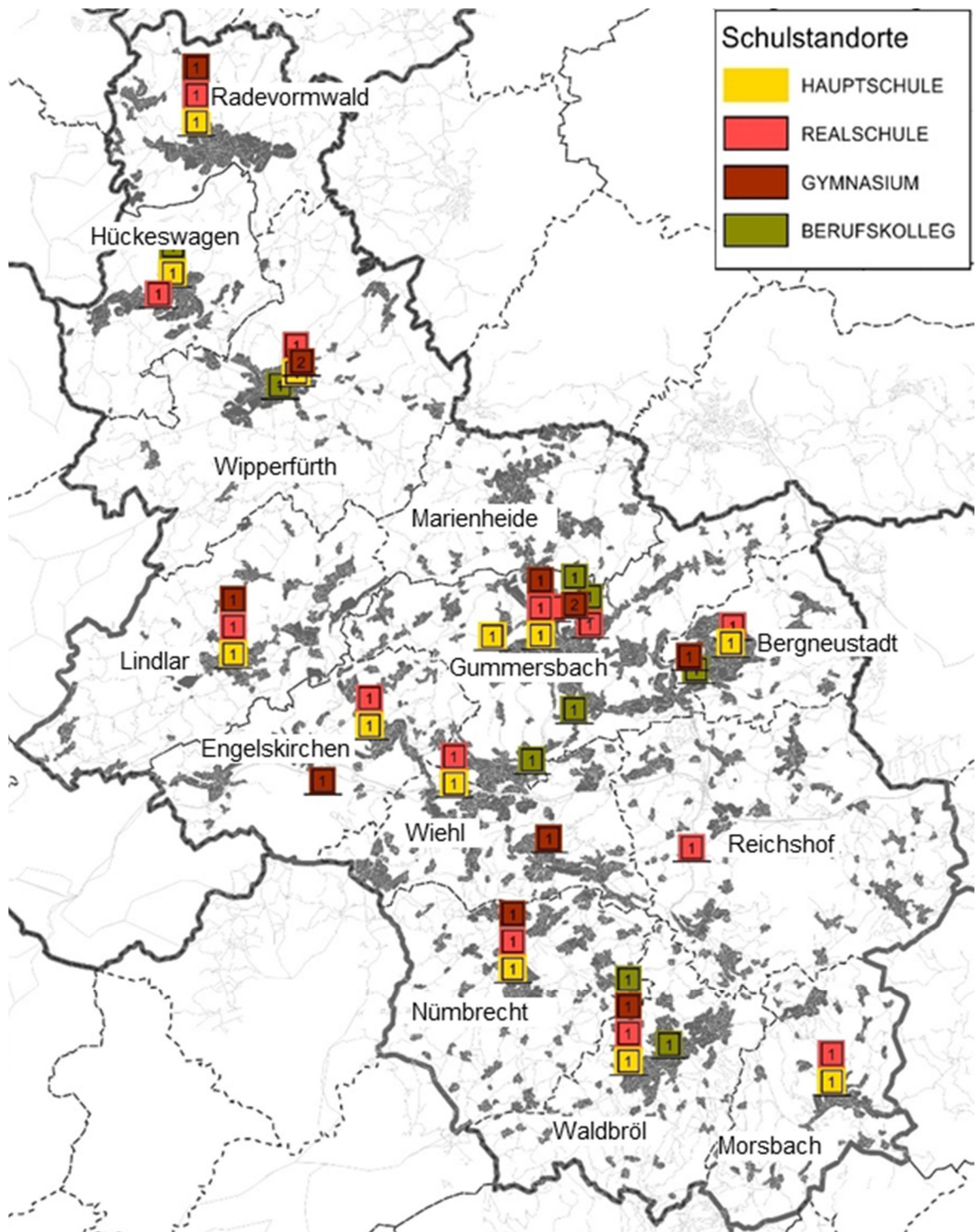
- mit Ablauf des Schuljahres 2015/2016 die Grundschule Ohl,

- ▶ im Jahr 2015 eine der Förderschulen.

Die Anzahl und Standorte der Haupt- und Realschulen, sowie Gymnasien und Berufskollegs im Oberbergischen Kreis sind in untenstehender Abbildung 7 enthalten. Die Klasse der Hauptschulen beinhaltet insbesondere Gemeinschaftshauptschulen sowie Ganztags Hauptschulen. Bei den Berufskollegs werden auch Einrichtungen wie das IWK Waldbröl (Institut für Weiterbildung in der Kranken- und Altenpflege) berücksichtigt. Bis auf wenige Ausnahmen konzentrieren sich die Standorte dieser Schultypen eher auf die Gemeindehauptorte. Dies liegt in der überwiegenden Darstellung von weiterführenden Schultypen in dieser Abbildung begründet.

Insgesamt besteht eine starke Streuung der Standorte, so dass viele Teilorte mit jeweils einer Schule bestehen. Schulstandorte die mehrere Schultypen aufweisen, sind in oder am Rand der Gemeindehauptorte anzutreffen. Lediglich einzelne dieser Schulzentren liegen nicht im Gemeindehauptort beziehungsweise in dessen Nähe:

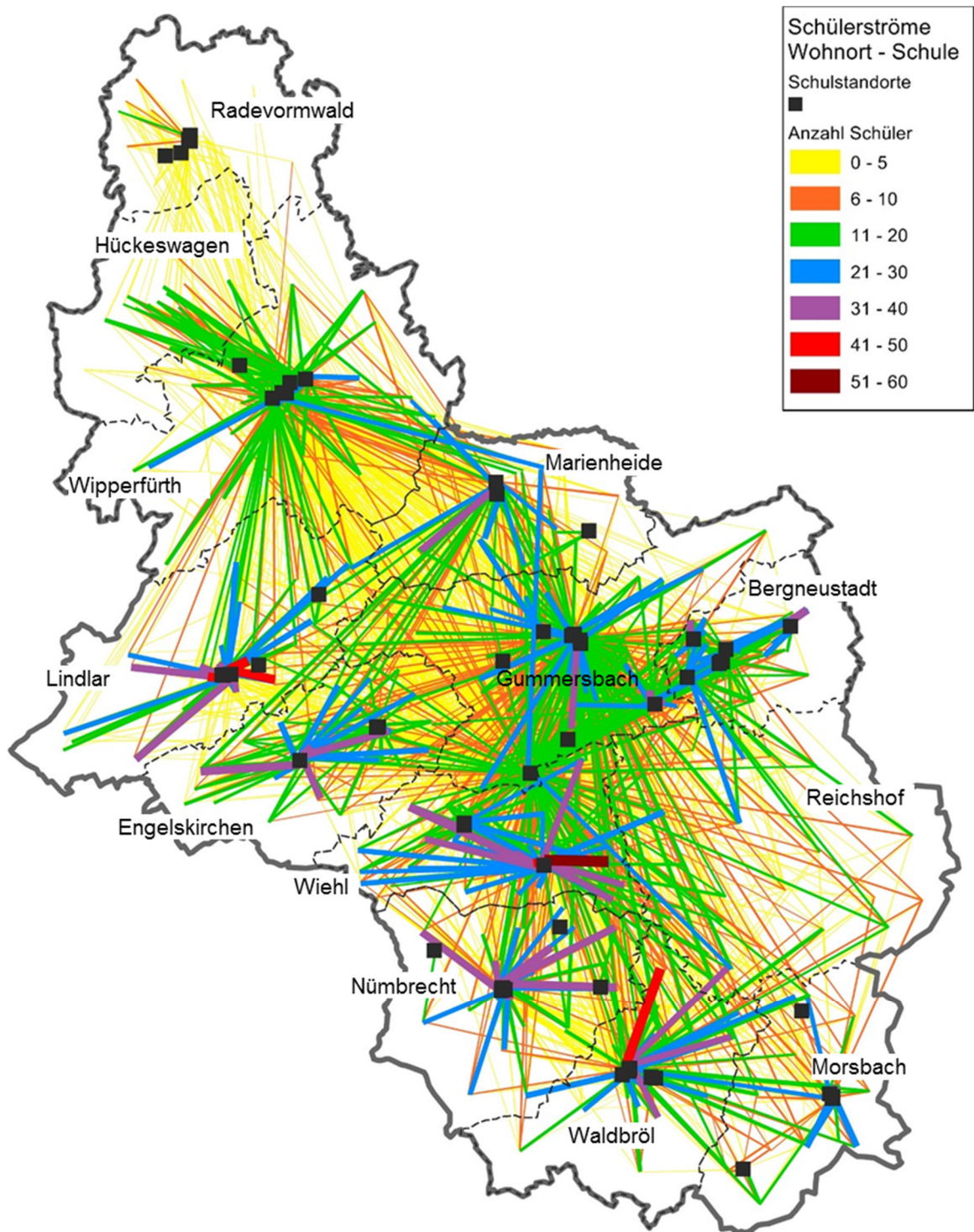
- ▶ Derschlag (Stadt Gummersbach)
- ▶ Walbach (Gemeinde Engelskirchen)
- ▶ Altbüttinghausen, (Stadt Wiehl)
- ▶ Bielstein / Weierhofweg (Stadt Wiehl)
- ▶ Oberbantenberg-Konradsberg (Stadt Wiehl)



Quellen: Information des Oberbergischen Kreises
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 7: Anzahl und Standorte der Haupt- und Realschulen, sowie Gymnasien und Berufskollegs im Oberbergischen Kreis

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde für das Schuljahr 2014/2015 unter Beachtung aller datenschutzrechtlichen Bestimmungen von jeder Schule für alle Schüler der Wohnort ermittelt. Damit lässt sich feststellen, für welche Ströme zu welchen Zeiten des Schultags eine Schülerbeförderung stattfinden muss. In aggregierter Form werden die Schülerströme in der Abbildung 8 dargestellt.



Quellen: Information der Schulen im Oberbergischen Kreis Stand 2014/15
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 8: Schülerströme im Oberbergischen Kreis (alle Verkehrsmittel)

2.6 Weitere mobilitätsinduzierende Einrichtungen

2.6.1 Freizeiteinrichtungen - touristische Ziele

Die im Folgenden genannten Einrichtungen und Ziele sind für den Freizeitverkehr auch für auswärtige Besucher interessant. Allerdings werden sie saisonal unterschiedlich frequentiert und sind eher an Wochenenden besucht. Aufgrund ihrer Lage werden sie nur begrenzt mit dem alltäglichen Linienverkehr bedient. Linienverkehre zu diesen Zielen einzurichten, ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, da die Nachfrage nur punktuell auftritt. Denkbar sind spezielle Angebote für touristische Belange.

Panarbora

Panarbora wurde 2015 eröffnet und versteht sich als touristischer Umweltbildungsstandort im Naturpark Bergisches Land. Schon bestehende und noch in Entwicklung befindliche Schwerpunkte sind ein Baumwipfelpfad, Heckenirrgarten, Sinnesparcours, didaktische Einrichtungen und Unterkünfte für die Besucher.

:metabolon

:metabolon am Standort des Entsorgungszentrums Deponie Leppe in Lindlar.

Es werden Sportarten angeboten, deren Ausübung an anderen Standorten mitunter schwer realisierbar sind, beispielsweise Mountainbiking, Gleitschirmfliegen und Crossgolf.

Das Highlight eines jeden Ausfluges auf die Leppe, besonders für ältere Kinder, ist in sportlicher Hinsicht die mit 110m längste Doppelrutsche Deutschlands.

Schloss Homburg

Das Schloss Homburg befindet sich nördlich des Kernortes von Nümbrecht und bietet Besichtigungen, ein Museum sowie eine Reihe von Veranstaltungen (Mittelaltermarkt, Aktionstage).

LVR – Freilichtmuseum Lindlar

Auf einem Gelände von rund 30 Hektar Fläche wird der ländliche Alltag im Bergischen Land in den letzten Jahrhunderten dokumentiert.

Seit Mai 2012 besitzt das Museum eine moderne barrierefreie Herberge im Gelände. (Quelle: Gemeinde Lindlar – aus Wikipedia.de)

Talsperren (Stauseen)

Von der Vielzahl von Talsperren im Oberbergischen Kreis steht ein Großteil der Bevölkerung und Besuchern für Freizeitgestaltungen zur Verfügung. Dazu gehören folgende Talsperren:

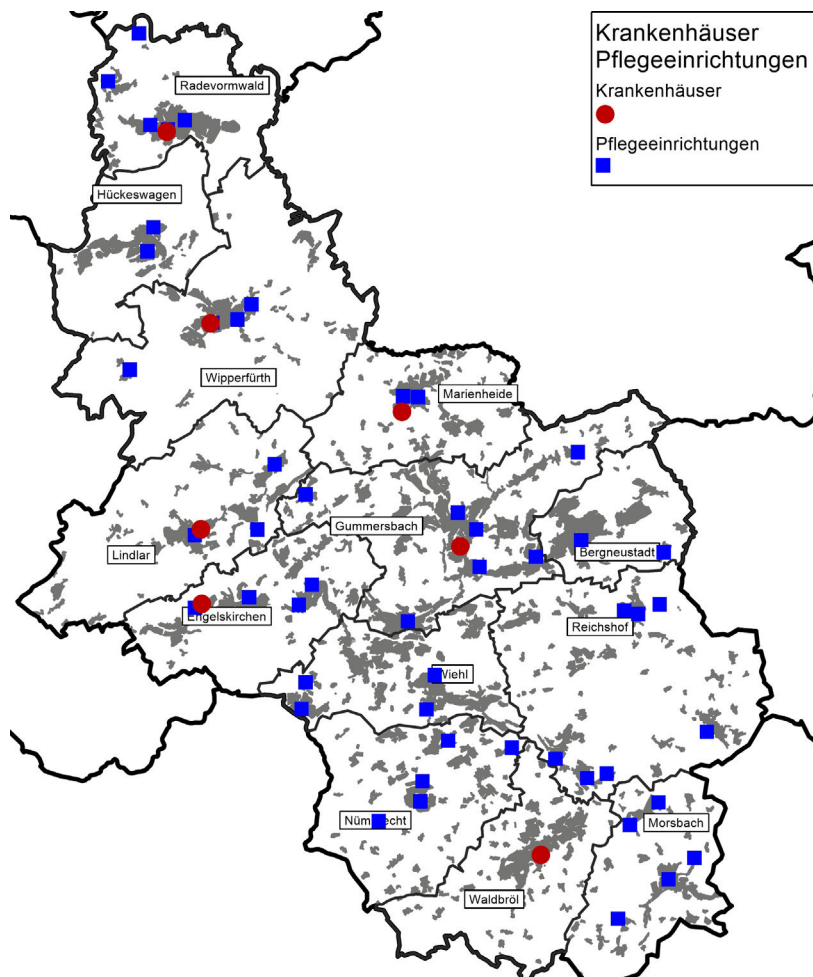
- Aggertalsperre (Bergneustadt)
- Lingese-Talsperre (nördlich von Marienheide)
- Wuppertalsperre (zwischen Radevormwald und Hückeswagen)

- Bevertalsperre (östlich von Hückeswagen)
- Brucher-Talsperre (östlich von Marienheide)
- Neyetalsperre (Wipperfürth)

2.6.2 Soziale und gesundheitliche Einrichtungen

In Abbildung 9 sind Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen abgebildet. Krankenhäuser befinden sich in den größeren Städten und Gemeinden (Radevormwald, Wipperfürth, Marienheide, Engelskirchen, Gummersbach und Waldbröl) mit teilweise unterschiedlicher fachlicher Ausrichtung.

Pflegeeinrichtungen befinden sich in einer Vielzahl von Orten, eine gute Anbindung mit dem ÖPNV ist auch hier eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, allerdings ist diese in Bereichen außerhalb der Zentren, wo teilweise eine Bedienung stattfindet, die eher auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, kostenaufwändig und sollte eher im Zuge flexibler oder innovativer Formen stattfinden (zum Beispiel Bürgerbusse).



Quellen: Information des Oberbergischen Kreises
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 9: Soziale und gesundheitliche Einrichtungen im Oberbergischen Kreis

3 Bestandsaufnahme des straßen- und schienengebundenen ÖPNV

3.1 Tarifstruktur, Vertriebs- und Informationssystem

Der Oberbergische Kreis ist dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angeschlossen, der die Fahrpreise, Preisstufen, Information und Vertrieb organisiert und vorgibt.

Im Folgenden sind die vorhandenen Tickets und die Preisstufen mit ihrer Definition abgebildet.

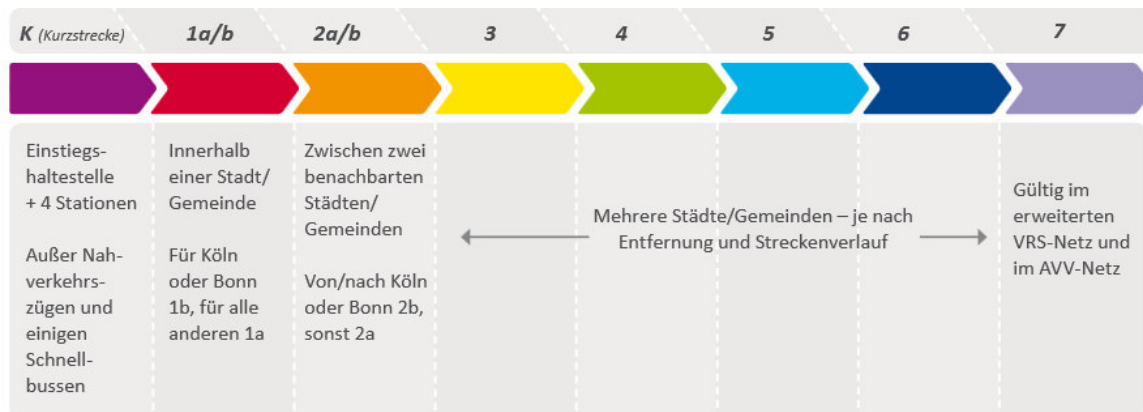
VRS-TICKET-ÜBERSICHT Gültig ab 1.1.2016
Preise in EUR

Tickets	K	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6	7
Einzel- und 4erTickets	Kurzstrecke		Köln/Bonn		Köln/Bonn					
EinzelTicket Erwachsene	1,90	2,40	2,80 2,80	2,80 2,80	3,80	5,00	7,70	11,30	14,30	17,50
EinzelTicket Kinder	1,00	1,30	1,60	1,60	2,00	2,50	3,70	5,10	6,90	8,30
4erTicket Erwachsene	7,30	8,90	10,70 10,70	10,70 10,70	14,50	19,00	29,30	43,00	51,40	62,90
4erTicket Erwachsene	7,00	8,30	10,10 10,10	10,10 10,10	13,70	17,90	27,60	40,60	49,30	59,40
4erTicket Kinder	4,00	5,20	6,40	6,40	8,00	10,00	14,80	20,40	27,60	33,20
4erTicket Kinder	4,00	5,00	6,00	6,00	7,80	9,70	14,40	19,80	25,60	30,70
4erTicket MobilPass		5,10	6,10	6,10	8,50	10,80	16,80	24,60		
TagesTickets										
TagesTicket 1 Person		7,00	8,50	8,50	10,60	13,40	18,40	24,90	26,60	28,90
TagesTicket 5 Personen		9,90	12,90	12,90	16,30	19,40	26,10	35,90	39,80	41,90
ZeitTickets Erwachsene										
WochenTicket		17,90	24,70	24,70	31,00	37,60	55,60	67,90	79,80	92,20
MonatsTicket		68,20	92,90	92,90	117,00	141,40	211,10	255,10	269,80	286,10
MonatsTicket im Abo		60,60	81,20	81,20	102,70	123,90	183,10	219,30	229,20	243,10
MonatsTicket MobilPass		28,30	37,70	37,70	43,50	53,10	63,00	76,10		
Formel 9Ticket*		49,20	65,80	65,80	75,50	92,80	110,50	133,40		
Formel 9Ticket im Abo*		43,10	57,60	57,60	66,00	80,70	96,20	116,30		
Aktiv60Ticket (Abo)		41,30	55,00	55,00	61,60	74,90	89,10	104,30	116,70	130,20
ZeitTickets Schüler/Azubis										
MonatsTicket		54,50	69,60	69,60	87,90	106,30	158,30	191,40	206,90	223,20
PrimaTicket*		48,70	62,50	62,50	79,70	96,60	141,40	169,50		
StarterTicket (Abo)		48,70	62,50	62,50	79,70	96,60	141,40	169,50	180,80	195,10
Zuschläge 1. Klasse										
Einzelfahrt		1,20	1,40	1,40	1,90	2,50	3,90	5,70	7,20	8,80
Woche		9,00	12,40	12,40	15,50	18,80	27,80	34,00	39,90	46,10
Monat		34,10	46,50	46,50	58,50	70,70	105,60	127,60	134,90	143,10
Jahr (Monatsrate)		30,30	40,60	40,60	51,40	62,00	91,60	109,70	114,60	121,60

Quelle: Homepage des VRS, abgerufen am 12.04.2016 (<https://www.vrsinfo.de/tickets/preisliste.html>)

Abbildung 10: Fahrscheinpalette und Preisübersicht des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg

Die Preisstufen sind wie folgt gestaltet:



Quelle: Homepage des VRS, abgerufen am 12.04.2016 (https://www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/Folder_Tickets01012016.pdf)

Abbildung 11: Preisstufen des VRS

Darüber hinaus bestehen weitere Angebote, hier zum Beispiel für Berufstätige und in Ausbildung Stehende:

- JobTicket
- Monatsticket für Azubis
- SchülerTicket
- PrimaTicket
- SemesterTicket
- AbsolventenTicket
- StarterTicket

Vertrieb

Der Vertrieb im VRS geschieht über die Vertriebsstellen der VRS-Verkehrsunternehmen, in Bussen und Bahnen sowie an manchen Haltestellen am Ticketautomaten.

Bei der OVAG können für Fahrten im Oberbergischen Kreis alle Tickets beim Busfahrer sowie an den fünf Verkaufsstellen im Kreis erworben werden.

Außerdem besteht die Möglichkeit, ein Handy-Ticket zu erwerben, wofür eine Anmeldung notwendig ist.

Informationssystem

Auch die Informationen zu Fahrplänen, Linienplänen, Einzelverbindungen und Tarif, aber auch zu Störungen im ÖPNV werden vom VRS organisiert.

Informationen sind am umfassendsten über die Homepages des VRS und der OVAG abrufbar, aber auch über eine App, die der VRS anbietet.

Darüber hinaus wird ein Fahrplanbuch mit den wichtigsten Informationen auf Papier zur Verfügung gestellt, dieses umfasst exklusiv die Verbindungen im Oberbergischen Kreis.

Zu den Informationsquellen sind auch die Informationen an Haltestellen und Fahrzeugen zu rechnen. Auch sie entsprechen teilweise einem Verbunddesign.

Informationen in Fahrzeugen sowie Haltestellenschilder und Fahrpläne liegen in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens. Weitergehende Informationen an Haltestellen sind kommunale Angelegenheit. Vorgaben hierzu werden im Zuge des Anforderungsprofils dargestellt.

3.2 Betreiber- und Kooperationsstrukturen

Mit Wirkung zum 01.01.2016 wurde ein Vertrag über Verkehrsdienste im Rahmen des öffentlichen Personenverkehrs zwischen dem Oberbergischen Kreis und der OVAG Oberbergischen Verkehrsgesellschaft mbH geschlossen (Verkehrsdienstevertrag).

Die OVAG mbH wird zu 50 % vom Oberbergischen Kreis getragen und zu 26 % von der Stadt Gummersbach. Die weiteren 24 % verteilen sich auf die Städte Bergneustadt, Hückeswagen, Waldbröl, Wiehl und Wipperfürth sowie die Gemeinden Engelskirchen, Marienheide, Morsbach, Nümbrecht und Reichshof.

Das Verkehrsunternehmen wird mit der Erstellung der Verkehrsleistungen betraut.

Dazu wird im Vertrag ausgeführt:

„Das VERKEHRSUNTERNEHMEN bedient aufgrund der [...] Liniengenehmigungen gemäß §§ 42 und 43 PBefG unter Beachtung der Bestimmungen des PBefG und des ÖPNVG NRW sowie der Vorgaben des Nahverkehrsplanes einschließlich zusätzlicher Entscheidungen des KREISES die Bevölkerung des Gebiets des KREISES nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages mit Verkehren im ÖPNV. In dieser Eigenschaft wird es an der Weiterentwicklung des ÖPNV und des Nahverkehrsplanes mitwirken sowie im Interesse des KREISES für eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sorgen.“ (Verkehrsdienstevertrag vom 01.01.2016)

Damit ist der Nahverkehrsplan eine wichtige Grundlage für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV.

Darüber werden, vor allem ein- und ausbrechende Verkehre auch von anderen Verkehrsunternehmen betrieben, teilweise auch in Kooperation mit der OVAG. Dies sind die folgenden Unternehmen:

- Regionalverkehr Köln GmbH Linie 261, 421, 440
- Stadtwerke Remscheid GmbH Linie 671
- Busverkehr Rheinland GmbH Linie 626
- MVG Märkische Verkehrsgesellschaft Westfalen Bus Linie 55, 134

- Kraftverkehr Wupper Sieg Linie 335, 426, 427, 429
- Rhein Sieg Verkehrsgesellschaft Linie 530
- H. Ochsenbrücher GmbH Linie 276, 347

3.3 Finanzierungsstrukturen

Förderung des ÖPNV durch den Kreis

Die Richtlinie des Oberbergischen Kreises zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW regelt die Finanzierung des ÖPNV durch den Kreis. Ihre ursprüngliche Gültigkeit bis 31.12.2015 wurde bis zum 31.12.2017 verlängert, um sie dann auf den bis dahin in Kraft getretenen und sich in Umsetzung befindlichen fortgeschriebenen Nahverkehrsplan hin anzupassen.

Gemäß dieser Richtlinie gewährt der Oberbergische Kreis Zuwendungen für den Ausgleich von Kosten, die den Verkehrsunternehmen durch die Erbringung des ÖPNV-Angebots im Oberbergischen Kreis entstehen. Dies betrifft gemeinwirtschaftliche Leistungen, die nicht durch Fahrgeleinnahmen abgedeckt sind. Sie dienen der Sicherstellung eines quantitativ und qualitativ angemessenen ÖPNV-Angebotes im Oberbergischen Kreis sowie bei Bedarf dem Ausgleich von Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen, die sich aus der Preisermäßigung von Zeitfahrtausweisen im Ausbildungsverkehr herleiten.

Die Richtlinie verweist hierbei auf die Erfüllung der Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Kreises. Detaillierte qualitative Standards werden gesondert definiert und wurden teilweise in diesen Nahverkehrsplan übernommen.

Mindestens 90 % der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW sollen für Zwecke des ÖPNV, soweit er unter der Aufgabenträgerschaft des Kreises steht, an im Kreisgebiet tätige öffentliche und private Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden.

Gefördert werden Leistungen in folgenden Bereichen des ÖPNV:

- Leistungsangebot,
- Fahrplanstabilität,
- Service,
- Sicherheit,
- Fahrzeugausstattung / Anforderungen an Linienbusse,
- Sauberkeit,
- Umweltstandards für Linienbusse,
- Modernität der Linienbusse,
- Information und
- Vertrieb.

Für die Verkehre in den Städten und Gemeinden sieht die Richtlinie vor, dass über den Nahverkehrsplan hinausgehende Verkehrsleistungen im Rahmen der Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans im Ortsverkehr nur dann gefördert werden, wenn das entstehende Defizit zu mindestens 30 % durch die jeweiligen Kommunen mitfinanziert wird.

Kreisumlage

Im Oberbergischen Kreis wird zur Deckung des durch sonstige Erträge nicht gedeckten Finanzbedarfs von den Gemeinden eine Kreisumlage erhoben.

Eine spezielle, auf den ÖPNV bezogene Umlage besteht jedoch nicht.

3.4 Infrastruktureinrichtungen

Für die Haltestelleninfrastruktur sind Vorgaben im Nahverkehrsplan aufzustellen, insbesondere, soweit sie vom Verkehrsunternehmen zu verantworten sind und soweit sie dem Ziel dienen, bis 2022 die im PBefG geforderte vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

3.4.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltestellenkataster

Die Haltestellen und Verknüpfungspunkte zwischen MIV und ÖPNV beziehungsweise zwischen unterschiedlichen Verkehrssystemen wurden in den Jahren 2014 bis 2015 hinsichtlich ihrer Ausstattung erhoben. Damit steht dem Kreis ein Haltestellenkataster zur Verfügung, das für die Einordnung und Priorisierung zukünftiger Umbaumaßnahmen dienen kann und in den Anforderungen der Ausstattung festgehalten werden.

Die Anforderungen hierfür sowie eine Priorisierung des Ausbaus werden im Anforderungsprofil festgelegt.

Modernisierung von Bahnhöfen

Die Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) des Landes Nordrhein-Westfalen sah vor, dass seit 2009 108 kleinere und mittlere Bahnhöfe aus- und umgebaut werden.

Hierzu gehören der Neubau von Rampenanlagen, Aufzügen, Personenüber- und -unterführungen, Wetterschutzhäusern und Sitzgelegenheiten sowie die Installation heller Beleuchtungen für ein gutes Sicherheitsgefühl oder auch taktile Leitsysteme für sehbehinderte Fahrgäste. Außerdem werden die Bahnsteige erhöht, um eine weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Darüber hinaus wird eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität angestrebt. Im Oberbergischen Kreis wurde der **Bahnhof Gummersbach** bereits in diesem Sinne ausgebaut und gleichzeitig der Zentrale Omnibusbahnhof erneuert und näher an den Bahnhof herangerückt. Im Kreis sind jedoch keine weiteren Bahnhöfe für MOF 2 und 3 vorgesehen.

3.4.2 Anlagen für Park and Ride (P+R) / Bike and Ride (B+R)

P+R-Anlagen bestehen an folgenden Bahnhöfen des Oberbergischen Kreises:

- Gummersbach: 62 Parkplätze + 3 Carsharing-Stellplätze + 4 Behindertenstellplätze
- Engelskirchen: 68 Parkplätze + 5 Behindertenstellplätze
- Ründeroth: 48 Parkplätze + 4 Frauenstellplätze + 2 Behindertenstellplätze
- Marienheide: P+R-Platz am Bahnhof

Eine neue B+R-Anlage wurde im Bereich des neu gestalteten Bahnhofes/Busbahnhofes in Gummersbach eingerichtet mit 7 abschließbaren Fahrradboxen sowie Fahrradbügeln.

3.5 Fahrzeugbestand und -ausstattung

Die OVAG setzt über 60 eigene Busse ein sowie eine Anzahl weiterer Busse der Subunternehmen.

Die im Zuge der Betrauung der Verkehrsleistungen an die OVAG überarbeiteten Qualitätskriterien werden eingehalten.

Demnach sind grundsätzlich Niederflurlinienbusse einzusetzen mit Ausnahme von Fahrzeugen für Verstärkerfahrten. Die Kriterien im Einzelnen sind in Kapitel 6.2.1 als Standards für die Laufzeit des Nahverkehrsplans dargestellt.

3.6 Angebotsstrukturen

3.6.1 Betriebsformen

- Derzeit herrschen im Oberbergischen Kreis drei Betriebsformen vor:
- Der klassische Linienverkehr mit Buslinien, die in diesem Nahverkehrsplan in eine Netzstruktur gebracht werden und auch weiterhin Bestand haben.
- Taxibusangebot in Form des klassischen Anruflinienverkehrs in Ergänzung des Buslinienverkehrs in Tagesrandlagen und am Wochenende.
- Das Bürgerbusangebot im Oberbergischen Kreis, das aus den neun Bürgerbusvereinen erwächst und den Linienverkehr sinnvoll ergänzt:
 - Bürgerbus Engelskirchen
 - Bürgerbus Hückeswagen
 - Bürgerbus Lindlar
 - Bürgerbus Morsbach
 - Bürgerbus Nümbrecht

- ▶ Bürgerbus Radevormwald
- ▶ Bürgerbus Reichshof
- ▶ Bürgerbus Waldbröl
- ▶ Bürgerbus Wipperfürth
- ▶ Dorf-Bürgerbus Wipperfürth.

Ziel des vorliegenden Nahverkehrsplanes ist es, die Palette an Betriebsformen bei Bedarf durch innovative Ansätze zu erweitern. Diese können über den klassischen ÖPNV-Betrieb hinausgehen und erweiterte Ansätze der Versorgung der Bevölkerung aufgreifen.

3.6.2 Liniennetz

Das heutige Liniennetz des ÖPNV weist folgende Charakteristika auf:

Schienepersonennahverkehr:

Die einzige Schienenstrecke des Kreises ist die der RB 25 und hat folgende Bahnhöfe und Haltepunkte: Köln Hansaring, Köln Hbf., Köln Messe/Deutz, Köln Trimbornstraße, Köln Frankfurter Straße, Rösrath-Stümpen, Rösrath, Hoffnungsthal, Honrath, Overath und danach im Oberbergischen Kreis Engelskirchen, Runderoth, Dieringhausen, Gummersbach und Marienheide. Danach führt die Linie weiter nach Meinerzhagen, wo sie derzeit endet. Eine Verlängerung in Richtung Brügge und damit eine Verbindung durchgehend bis Lüdenscheid ist nach aktuellem Stand für 2017 vorgesehen.

Busliniennetz:

Das heutige Busliniennetz verfolgt unterschiedliche Aufgaben und weist daher unterschiedliche Achsenfunktionen auf. Ziel des Nahverkehrsplanes ist es, hier eine klare Zuweisung zu erarbeiten und die Bedienung mit unterschiedlichen Funktionen klar zu definieren.

Im heutigen Netz bestehen eine Reihe von Linien, die zumindest auf einem Teil der Strecke eine hohe Fahrtenzahl über den ganzen Tag aufweisen, weitgehend getaktet verkehren und vorwiegend wichtige Verbindungen zwischen den Hauptorten wahrnehmen.

Zu diesen Hauptlinien können folgende Linien gezählt werden:

Linie	Linienweg	Funktion einer Hauptlinie auf den Abschnitten
301	Gummersbach - Derschlag - Bergneustadt - Pernze (- Drolshagen - Olpe)	Gummersbach - Bergneustadt (- Pernze)
302	Gummersbach - Bielstein - Wiehl - Denklingen / Nümbrecht - Waldbröl	Gummersbach - Wiehl - Südkreis
303	Gummersbach - Derschlag - Eckenhagen - Wildbergerhütte - Waldbröl	Gummersbach - Eckenhagen
307	Gummersbach - Wasserfuhr - Hütte - Berghausen - Frielingsdorf - Fenke - Lindlar	Gummersbach - Lindlar
310	Gummersbach - Dieringhausen - Ränderoth - Engelskirchen - Overath	Gummersbach bis Overath, Zubringer zu SPNV
336	Gummersbach - Marienheide - Wipperfürth - Hückeswagen - Lennep	alle Abschnitte, Hauptverbindungsline zum Kreisnorden
339	Hückeswagen - Radevormwald - Wellringrade - Schlagbaum	Hückeswagen - Radevormwald
421	Bergisch Gladbach (S) - Bensberg (U) - Immekeppel - Lindlar	Bergisch Gladbach - Lindlar
530	Hennef Bf (S) - Schönenberg - Ruppichteroth - Berkenroth - Ziegenhardt/ Bladersbach - Waldbröl	Hennef - Waldbröl
626	Radevormwald - Dahlerau - Beyenburg - Oberbarmen	Radevormwald - Oberbarmen
671	Radevormwald - Herbeck - Wassermühle - Lennep	Radevormwald - Lennep

Tabelle 2: Ist-Zustand - Linien auf den Hauptachsen des Kreises

Die übrigen Linien lassen sich unterteilen in:

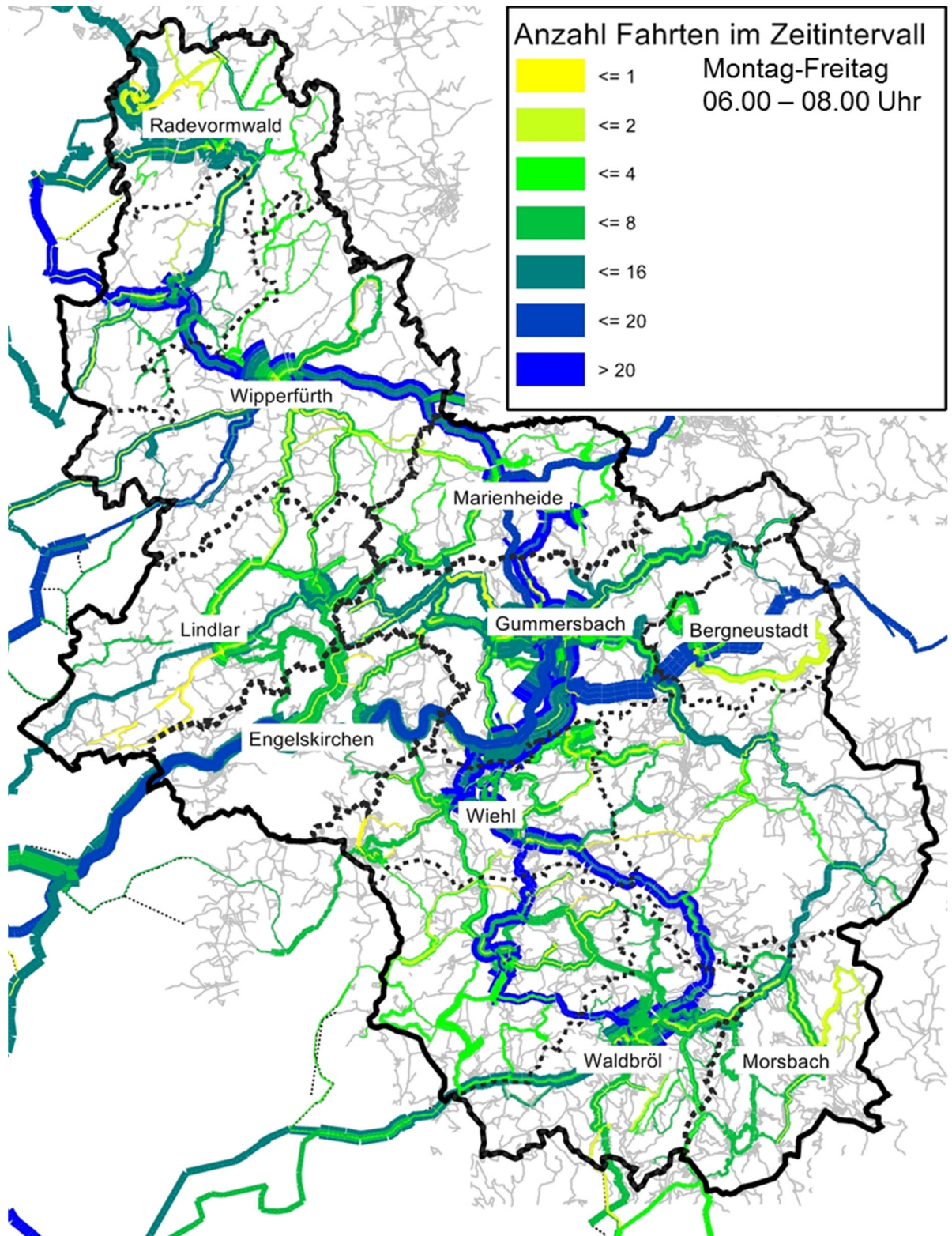
- tagesdurchgängig bediente Linien, die jedoch in den Schwachlastzeiten und am Wochenende ausgedünnt sind entsprechend der zu erwartenden Nachfrage; sie verbinden größere Orte mit den Hauptlinien und Zentren.
- Linien, die zur Feinerschließung und dem Schülerverkehr dienen. Sie sind nachfrageangepasst; insbesondere die Verkehre, die auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind, richten sich speziell nach dessen Anforderungen und können daher teilweise hinsichtlich ihres Linienweges und ihrer Fahrplanzeiten und fehlenden Taktung nicht attraktiv für den Jedermannverkehr sein.
- Ziel des Nahverkehrsplans ist es, diese bisherige Grobeinteilung als streckenbezogene Differenzierung festzulegen, für die dann ein Anforderungsrahmen für die Bedienung festgelegt wird.

3.6.3 Betriebszeitfenster und Bedienungshäufigkeiten / Taktfolgen

Eine Linienliste mit allen bestehenden Linien ist im Anhang (Anlage 1, Tabelle 13) dargestellt.

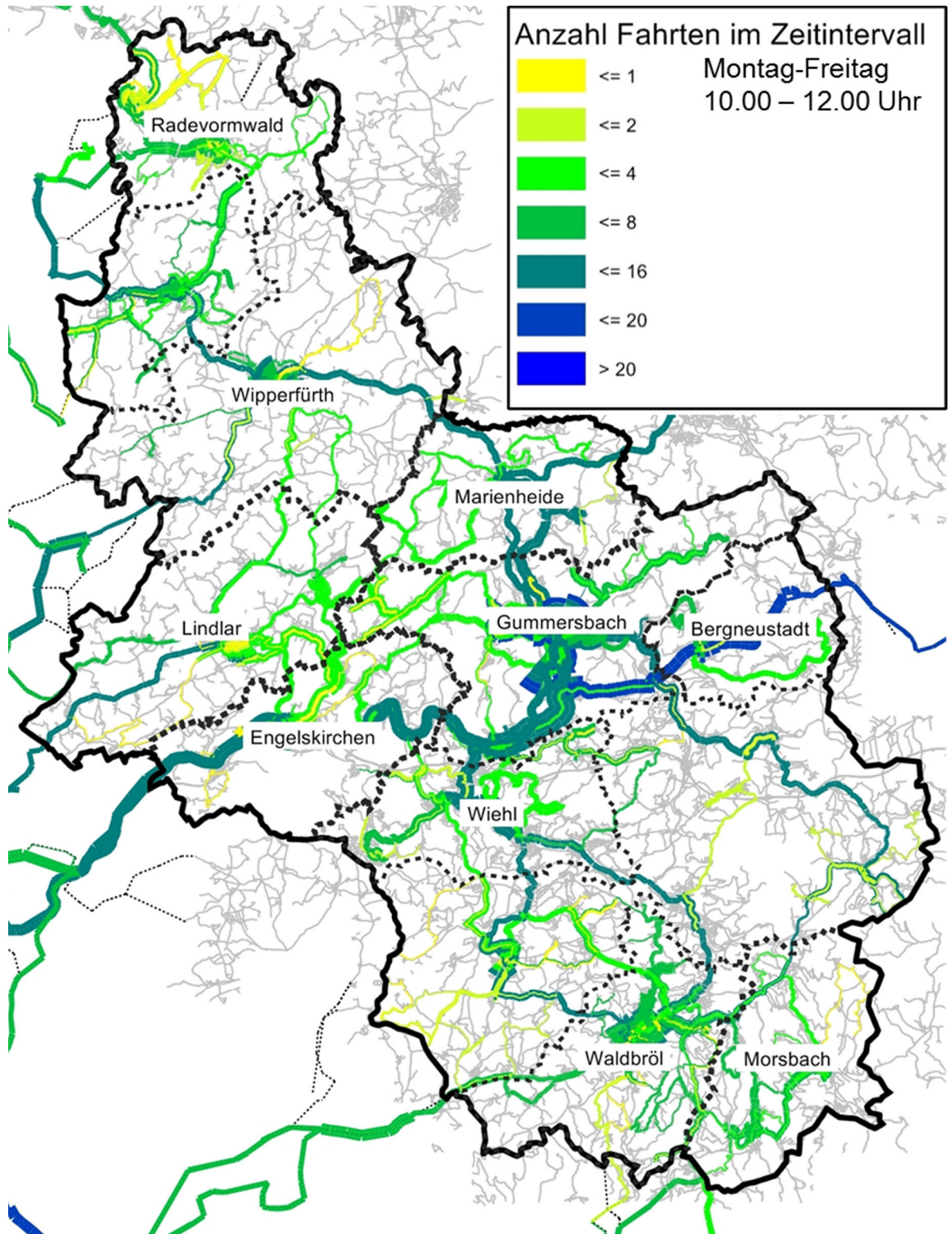
Die Bedienungshäufigkeit auf den einzelnen Strecken am mittleren Werktag (Montag-Freitag) ist in den folgenden Abbildungen dargestellt. Die Abbildungen zeigen für ausgewählte Zeitscheiben von jeweils zwei Stunden die Anzahl der Fahrten.

Es zeigt sich eine deutliche Ausdünnung nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit, aber, wie in Kapitel 3.7.2 zu zeigen sein wird, ist der Rückgang der Nachfrage noch deutlich größer als der des Fahrtenangebots.



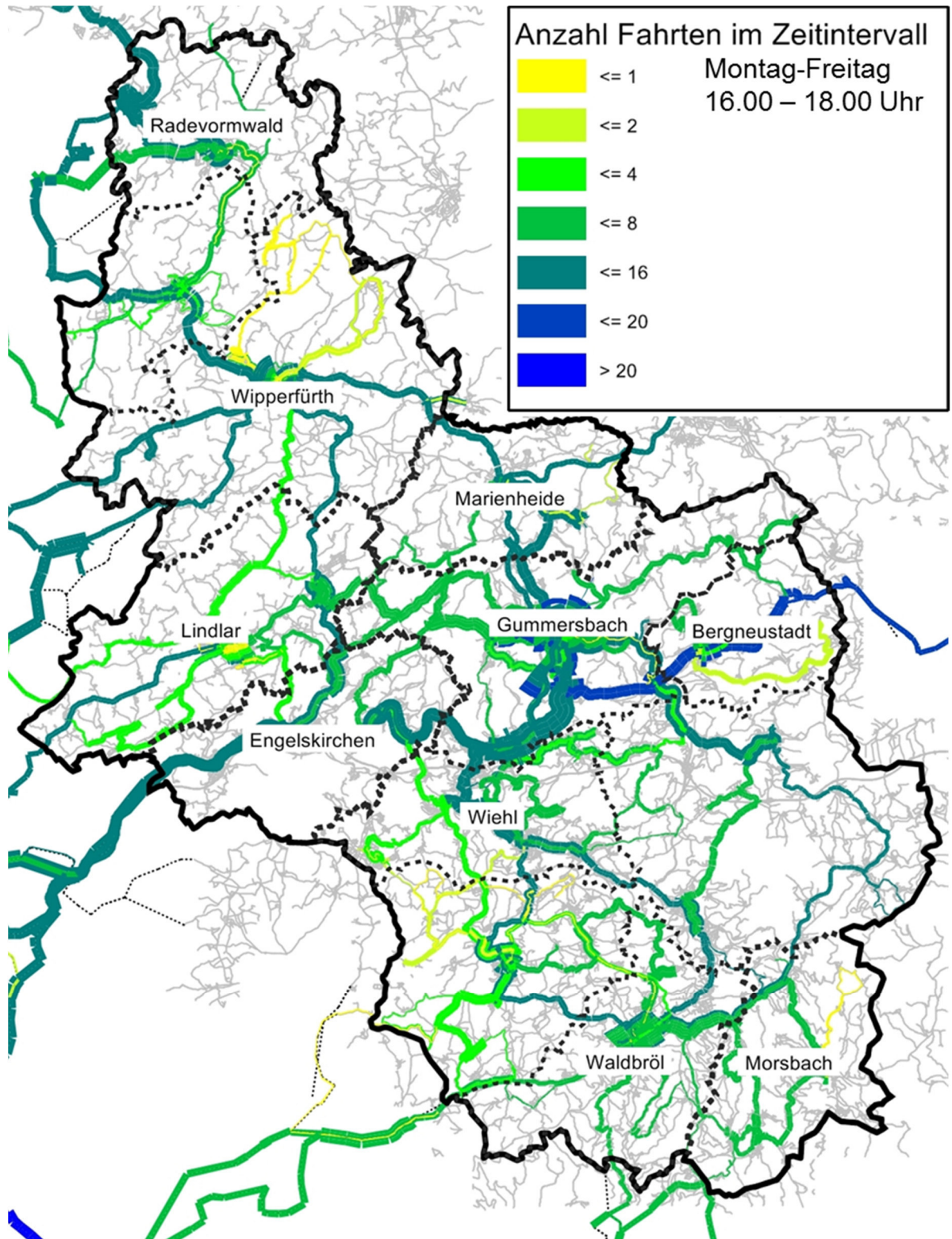
Quellen: Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
Darstellung: Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 12: Linienstrecken-Fahrtzahlen Montag-Freitag (06:00-08:00 Uhr)



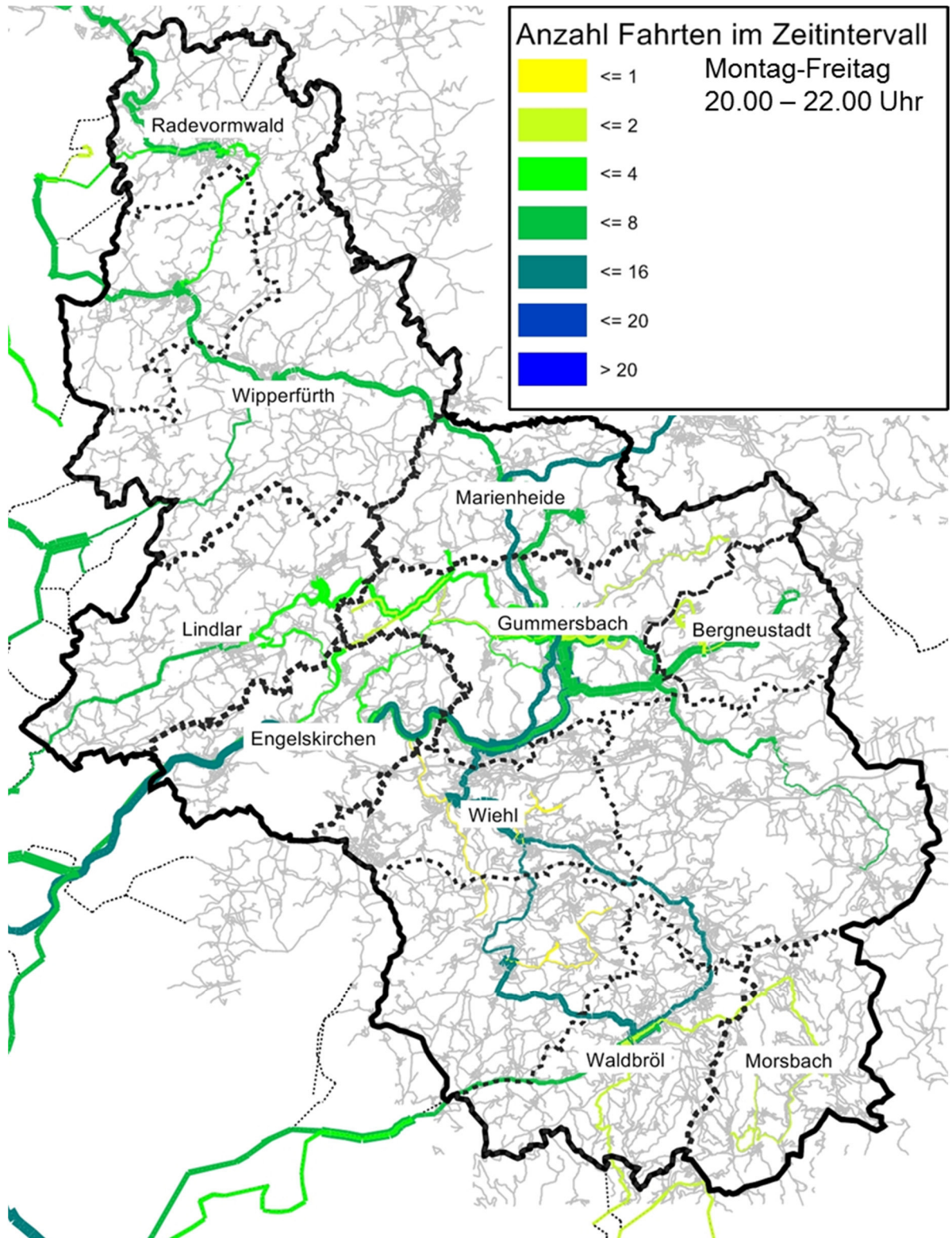
Quellen: Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 13: Linienstrecken-Fahrtanzahlen Montag-Freitag (10:00-12:00 Uhr)



Quellen: Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 14: Linienstrecken-Fahrtzahlen Montag-Freitag (16:00-18:00 Uhr)



Quellen: Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 15: Linienstrecken-Fahrtanzahlen Montag-Freitag (20:00-22:00 Uhr)

3.7 ÖPNV-Nachfrage

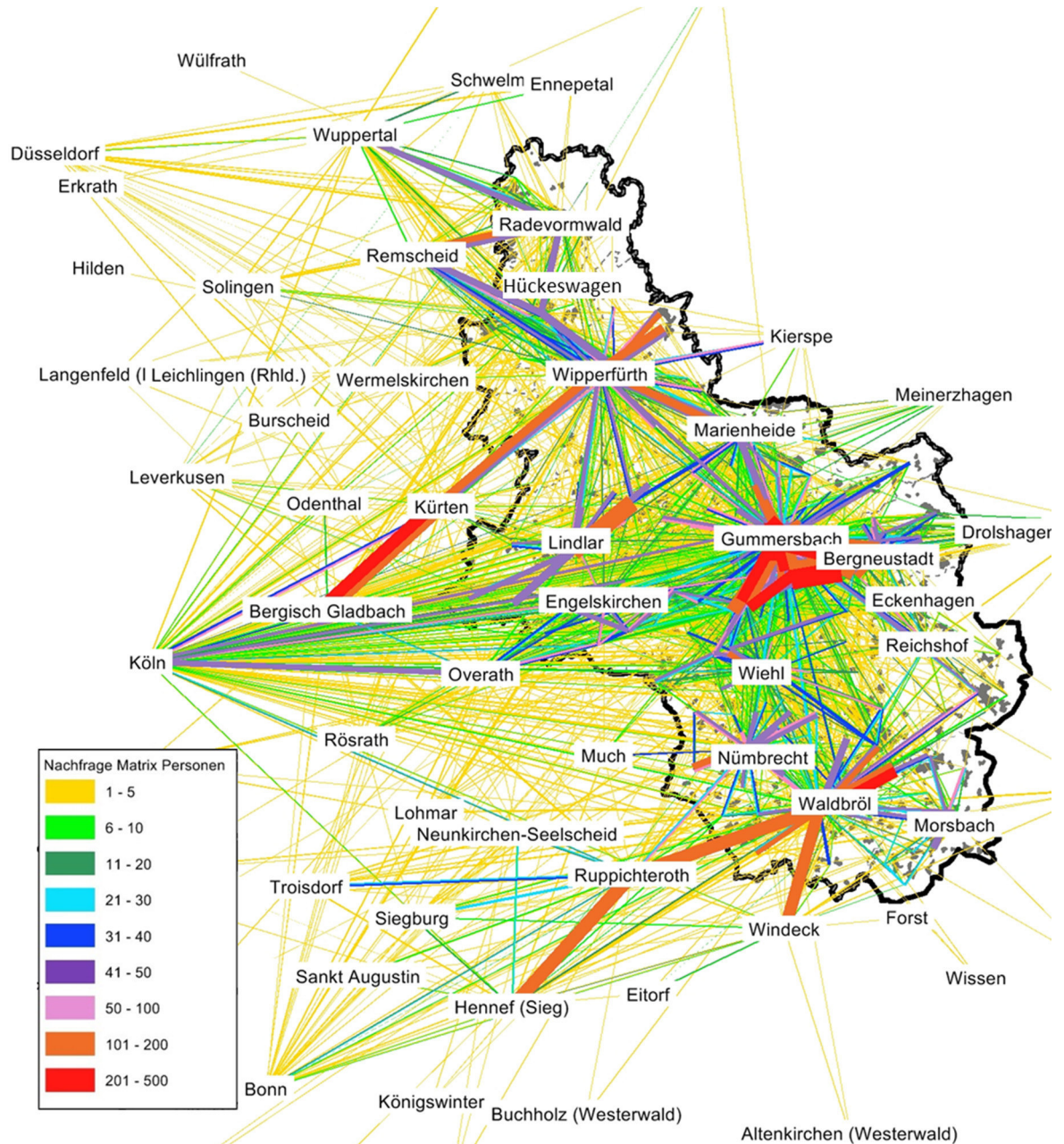
Die Daten aus der Verbunderhebung des VRS 2009 konnten als Grundlage für die Auswertungen verwendet werden.

Die Zählung und Befragung von ÖPNV-Fahrgästen in den Fahrzeugen umfasst einen Stichprobenumfang, der den vorgegebenen statistischen Anforderungen entsprach. Das heißt, dass nicht jede Fahrt erhoben wurde, sondern die erhobenen Daten entsprechend statistischer Vorgaben hochgerechnet wurden. Damit lassen sich für den Nahverkehrsplan gute Aussagen zu den Nachfrageströmen treffen. Es sind jedoch keine detaillierten Aussagen zu einzelnen Fahrten oder Verkehrszeiten möglich. Dennoch ist die Erhebung eine gute Grundlage für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans, um die derzeitige Nutzung der Angebote zu erfassen.

3.7.1 Relationsbezogene Nachfrage

In den folgenden Abbildungen sind die Quell-Ziel-Ströme bezogen auf die zu Verkehrszellen zusammengefassten Ortsteile dargestellt. Nicht ausgewiesen sind die Nachfragedaten der Bahn und damit der RB 25. Daher sind die Ströme zwischen den Bahnhöfen in Richtung Köln tatsächlich erheblich höher.

Abbildung 16 zeigt alle ÖPNV-Wege an einem Tag (Montag-Freitag). Deutlich werden die Verkehrsbeziehungen in und um Gummersbach sowie zu den Zentren Wipperfürth und Waldbröl.



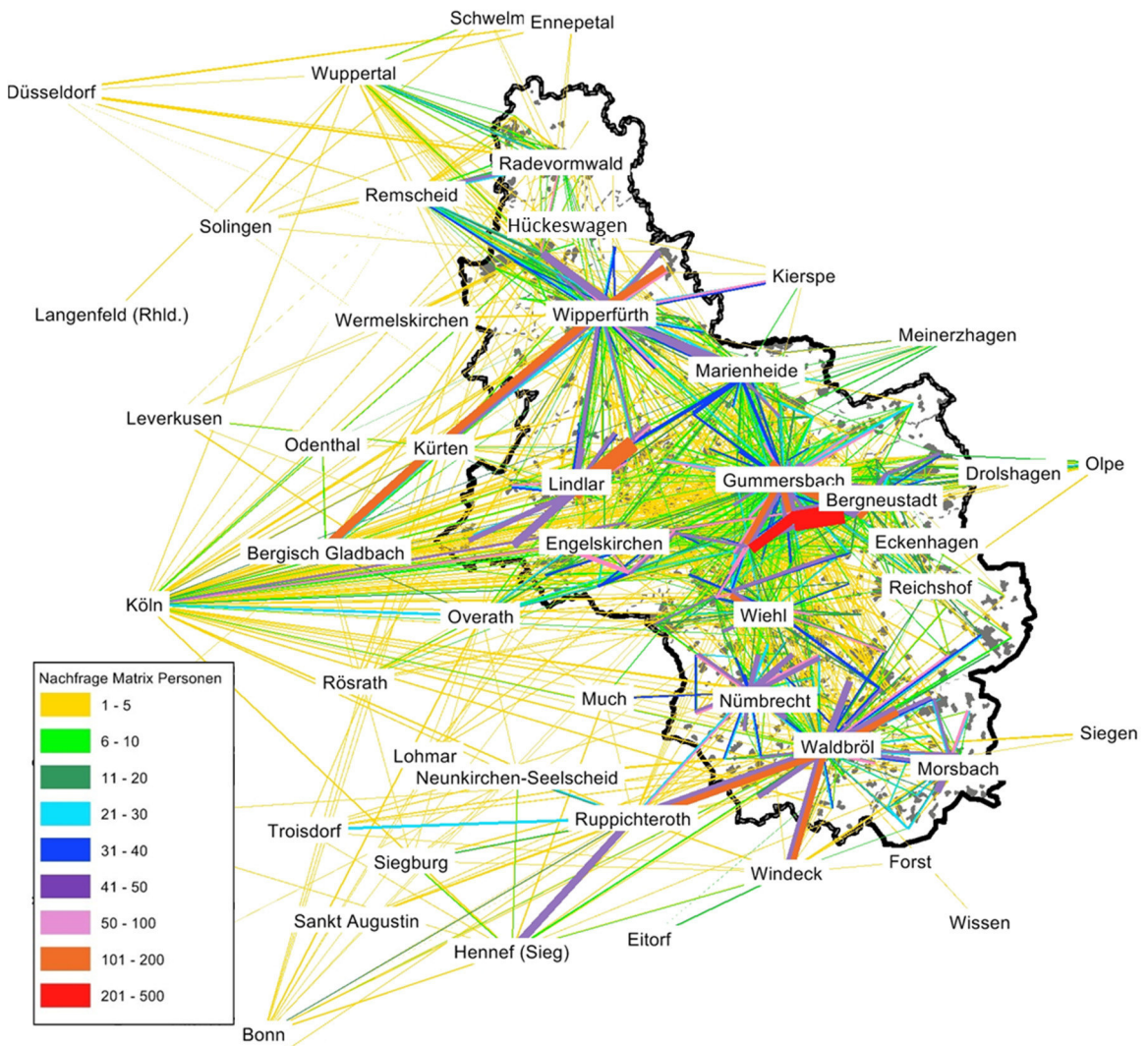
Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 16: Fahrgastströme alle Fahrtzwecke (Montag-Freitag)

Für den Busverkehr am Montag-Freitag werden die Fahrten zu folgenden Zwecken durchgeführt:

- über 60 % zum Zweck Ausbildung
- ca. 15 % zum Zweck Weg zur Arbeit
- jeweils etwas über 10 % zu den Zwecken Einkauf und Freizeit.

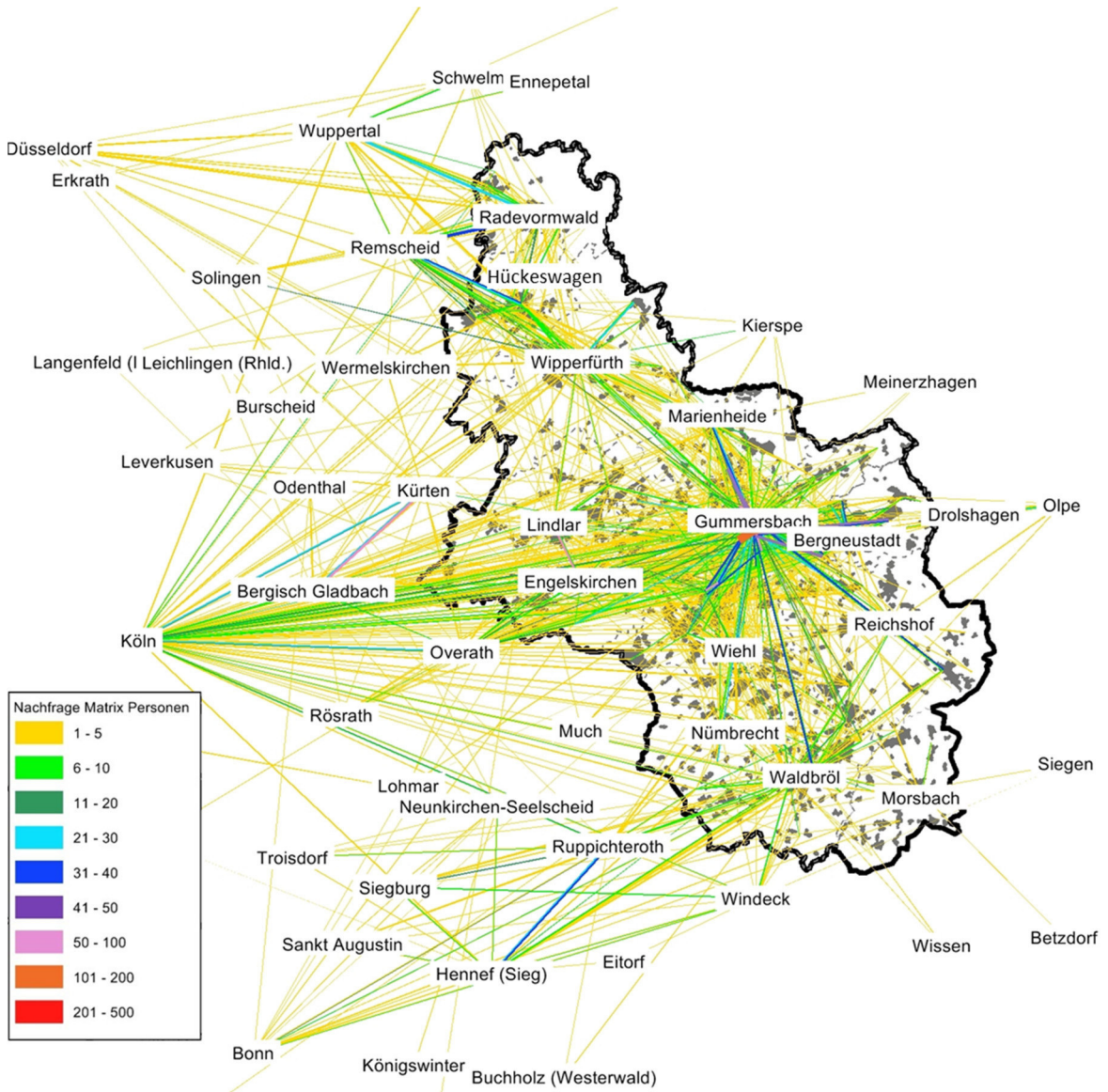
In den folgenden Abbildungen wird die unterschiedliche räumliche Verteilung der Fahrten je nach Fahrtzweck dargestellt. Abbildung 17 zeigt den Fahrtzweck Ausbildung mit der Darstellung der Schülerwege. Die zurückgelegten Wege sind naturgemäß kürzer als zum Beispiel die Pendlerwege, jedoch zeigt sich die große Bedeutung des Busverkehrs in allen Räumen. Die stärksten Ströme zeigen sich zu den Schulen in Gummersbach, Wiehl, Wipperfürth, Lindlar und Waldbröl aber auch nach Nümbrecht. Außerhalb des Oberbergischen Kreises liegen die wichtigsten Ziele in Wuppertal und Remscheid sowie Bergisch Gladbach. Auch in den dünn besiedelten Räumen des Kreises finden sich noch Ströme mit bis zu 50 täglichen Fahrgästen zwischen zwei Verkehrszellen.



Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 17: Fahrgastströme Fahrtzweck Ausbildung (Montag-Freitag)

Abbildung 18 zeigt die täglichen Quell-Ziel-Fahrgastströme für den Fahrtzweck Arbeit (Montag-Freitag). Der überwiegende Teil der Fahrten wird von den Pendlern nach Gummersbach zurückgelegt, vor allem aus den eigenen Teilorten sowie - mit geringeren Strömen aus den umgebenden Gemeinden Bergneustadt, Marienheide und Wiehl sowie aus Waldbröl und Reichshof. Allerdings sind auch diese Ströme mit maximal 40 Fahrgästen pro Tag niedrig.



Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 18: Fahrgastströme Fahrtzweck Arbeit (Montag-Freitag)

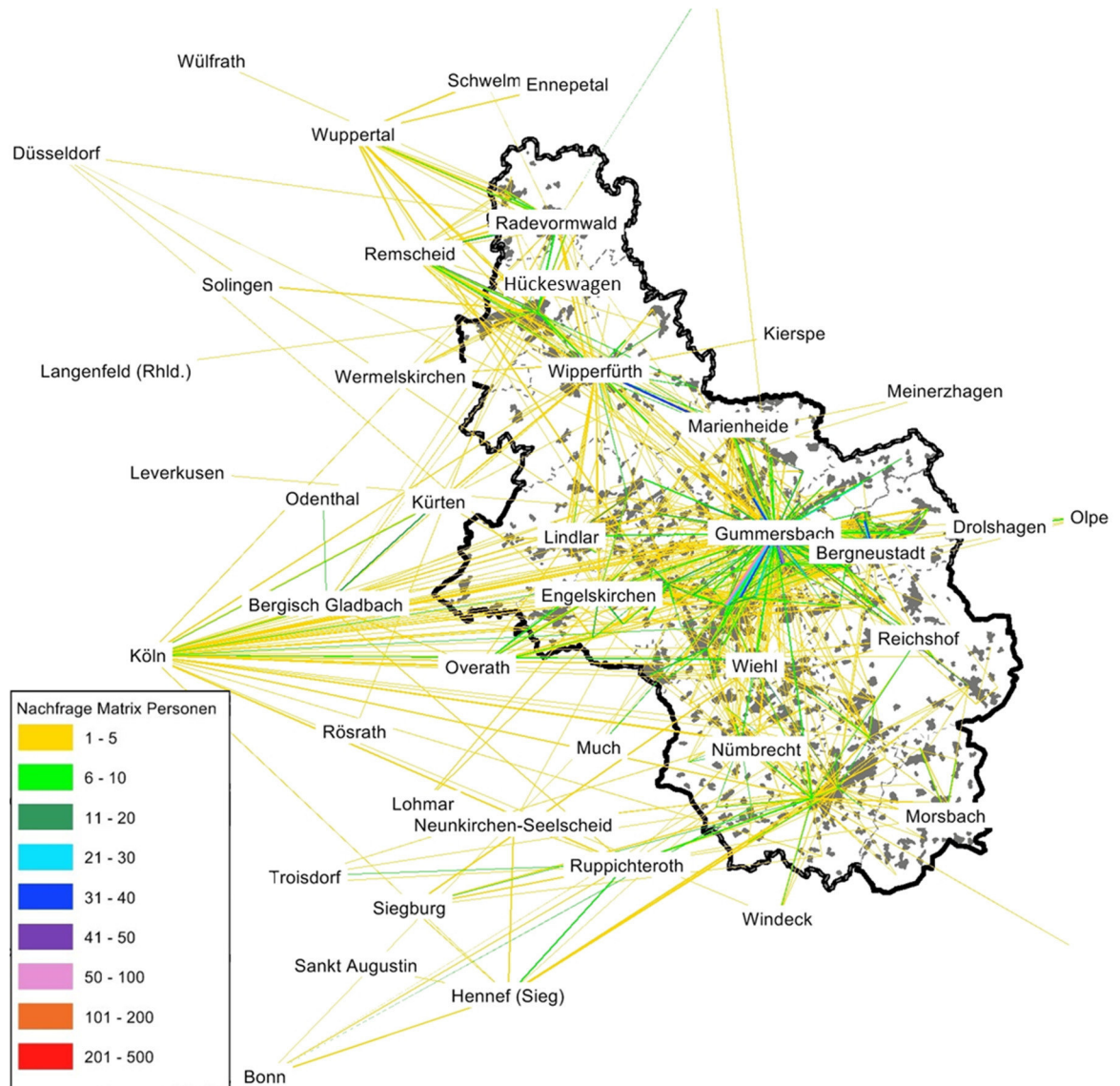
Nach Köln und Remscheid zeigen sich unterschiedlich starke Ströme, die jedoch aus einer Vielzahl von Ortsteilen kommen.

Die mit dem Bus bedienten Gebiete erreichen kaum über 20-30 tägliche Fahrgäste. Sehr viele Ströme weisen nur 1-10 Fahrgäste am Tag auf.

Dies liegt zum einen an einem fehlenden, auf die Bedürfnisse der Pendler angepassten Angebot, aber auch an der Vielzahl individueller Quell-Ziel-Verbindungen, die mit dem Pkw bequemer zurückgelegt werden können, soweit sich am Arbeitsort eine Abstellmöglichkeit findet.

Die in Abbildung 19 dargestellten Fahrgäste mit Fahrzweck Einkauf, stellen, ebenso wie die Fahrgäste, die zu Freizeitaktivitäten unterwegs sind, nur einen sehr geringen Teil der Gesamtnachfrage dar. Die wichtigsten Ströme konzentrieren sich auf die Verbindungen nach Gummersbach aus dem direkten Umfeld.

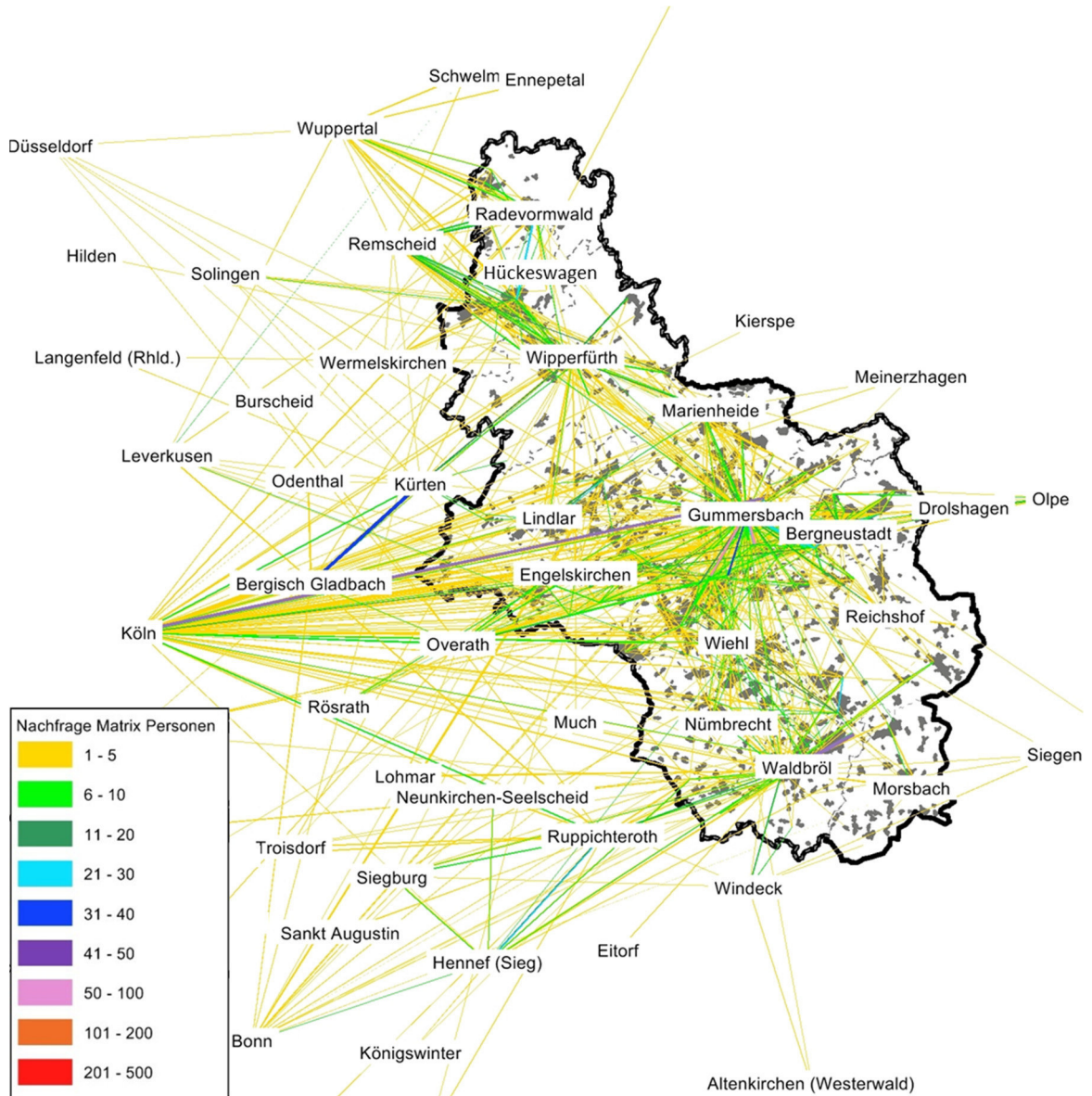
Es herrschen jedoch überall sehr geringe Ströme vor. Für Einkaufsverkehre, zum Beispiel vormittags, besteht in Räumen mit geringer Bevölkerungsdichte wenig Nachfrage. Eine wirtschaftlich vertretbare Bedienung ist daher nur begrenzt möglich.



Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 19: Fahrgastströme Fahrtzweck Einkauf (Montag-Freitag)

Die Abbildung 20 zeigt die Ströme mit Fahrzweck Freizeitverkehr. Typisch für den räumlich schwer bündelbaren Freizeitverkehr ist hier die Vielzahl der gelb und grün dargestellten sehr kleinen Ströme.



Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

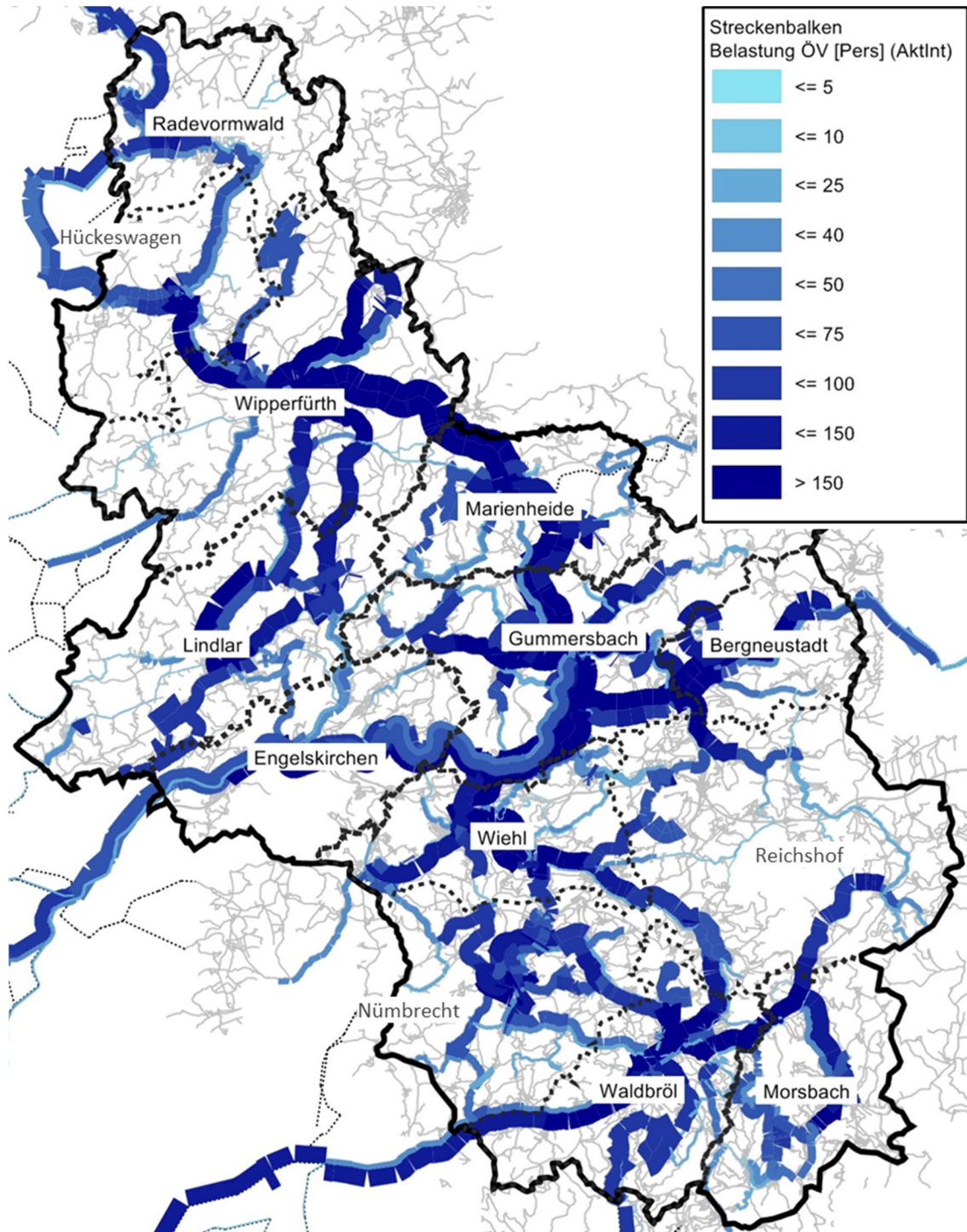
Abbildung 20: Fahrgastströme Fahrtzweck Freizeit (Montag-Freitag)

3.7.2 Linien und Teilstrecken

Die Nachfrage auf den Linien und Strecken ist in den folgenden Abbildungen dargestellt. Sie zeigen die jeweilige Nachfrage in den einzelnen Stundengruppen von jeweils zwei Stunden über den Werktag. Die Darstellungen sind jeweils beispielhaft für eine Verkehrszeit des Tages - morgendliche Hauptverkehrszeit, Normalverkehrszeit am Vormittag, Normalverkehrszeit am Nachmittag und Schwachverkehrszeit am Abend.

Nachfrage in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (Bus)

Die Abbildung 21 zeigt die Belastung auf den Strecken in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 06:00 und 08:00 Uhr. In dieser Zeit sind sowohl die Schüler als auch die Berufspendler unterwegs, daher erreicht die Nachfrage überall ihre größte Stärke des Tages. In Räumen mit geringer Nachfrage oder ganz ohne Nachfrage werden die Schüler teilweise mit freigestellten Schülerverkehren befördert, deren Nachfrage nicht erhoben wurde. Deutlich werden die Bedeutung des Hauptliniennetzes sowie die Ströme nach Gummersbach.



Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: Umlegung auf das Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 21: Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (06:00-08:00 Uhr)

Nachfrage in der Normalverkehrszeit am Vormittag (Bus)

Die Abbildung 22 stellt die Belastung auf den Strecken in der Normalverkehrszeit zwischen 10:00 und 12:00 Uhr dar. Es zeigt sich eine deutlich geringere Belastung. In diesen Zeiten verkehren vor allem die Einkaufs- und teilweise auch Freizeitverkehre, die schwer zu bündeln sind, da ihre Ausrichtung sowohl zeitlich als auch räumlich sehr unterschiedlich ist. Dies hat zur Folge, dass sie im Linienverkehr nur schwierig zu bedienen ist und die Verkehre wirtschaftlich vertretbar nur auf den Hauptachsen zu betreiben sind. Deutlich sind daher auch hier die Ströme rings um Gummersbach, Bergneustadt und Wiehl, alle anderen Strecken weisen eine geringere Nachfrage auf.

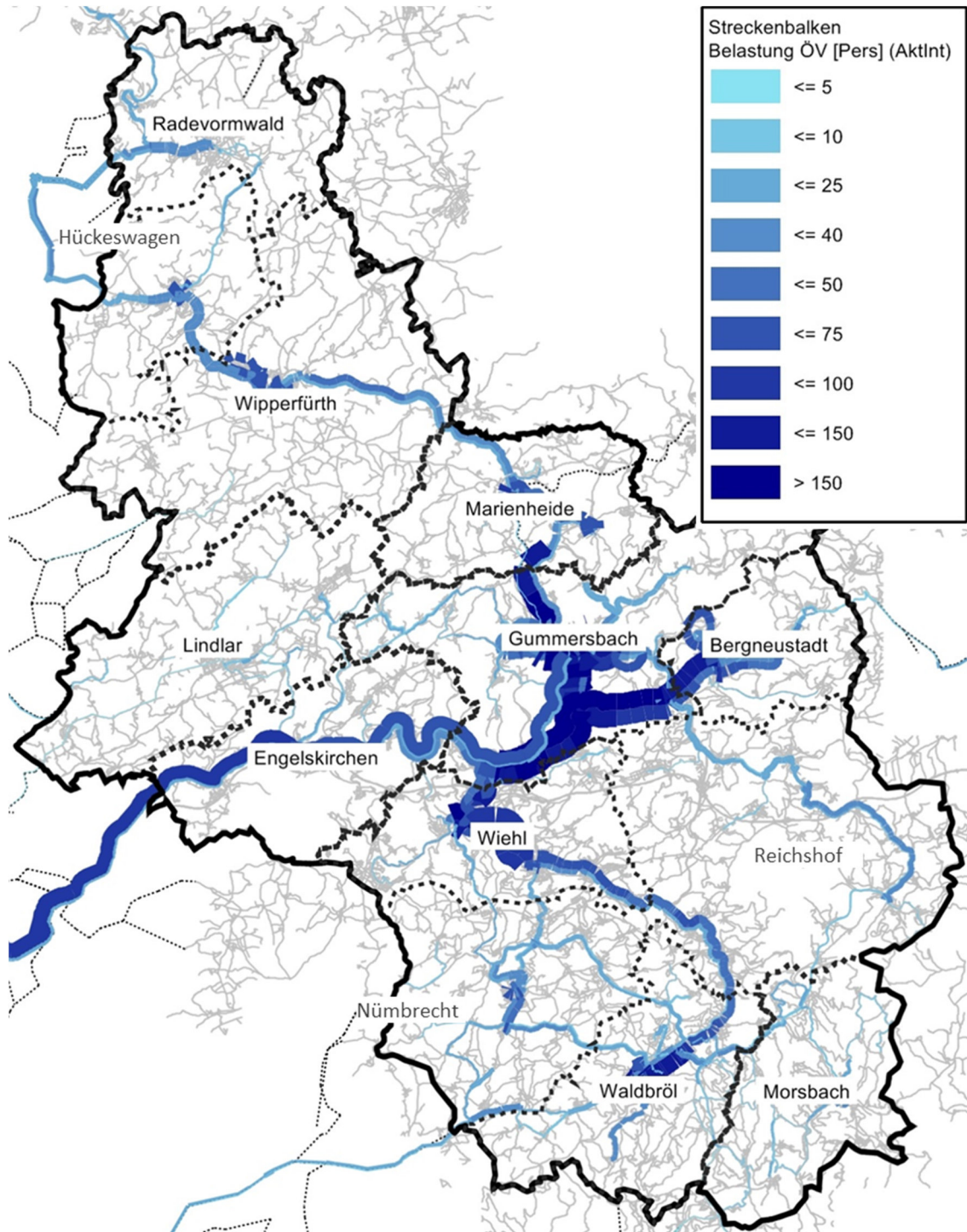
Nachfrage in der Normalverkehrszeit am Nachmittag (Bus)

Ähnliche Ergebnisse wie zur Normalverkehrszeit am Vormittag zeigen sich auch in der Normalverkehrszeit am späten Nachmittag (Abbildung 23).

Aufgrund der zusätzlich noch zurückfahrenden Berufspendler sind die Werte hier etwas höher als vormittags.

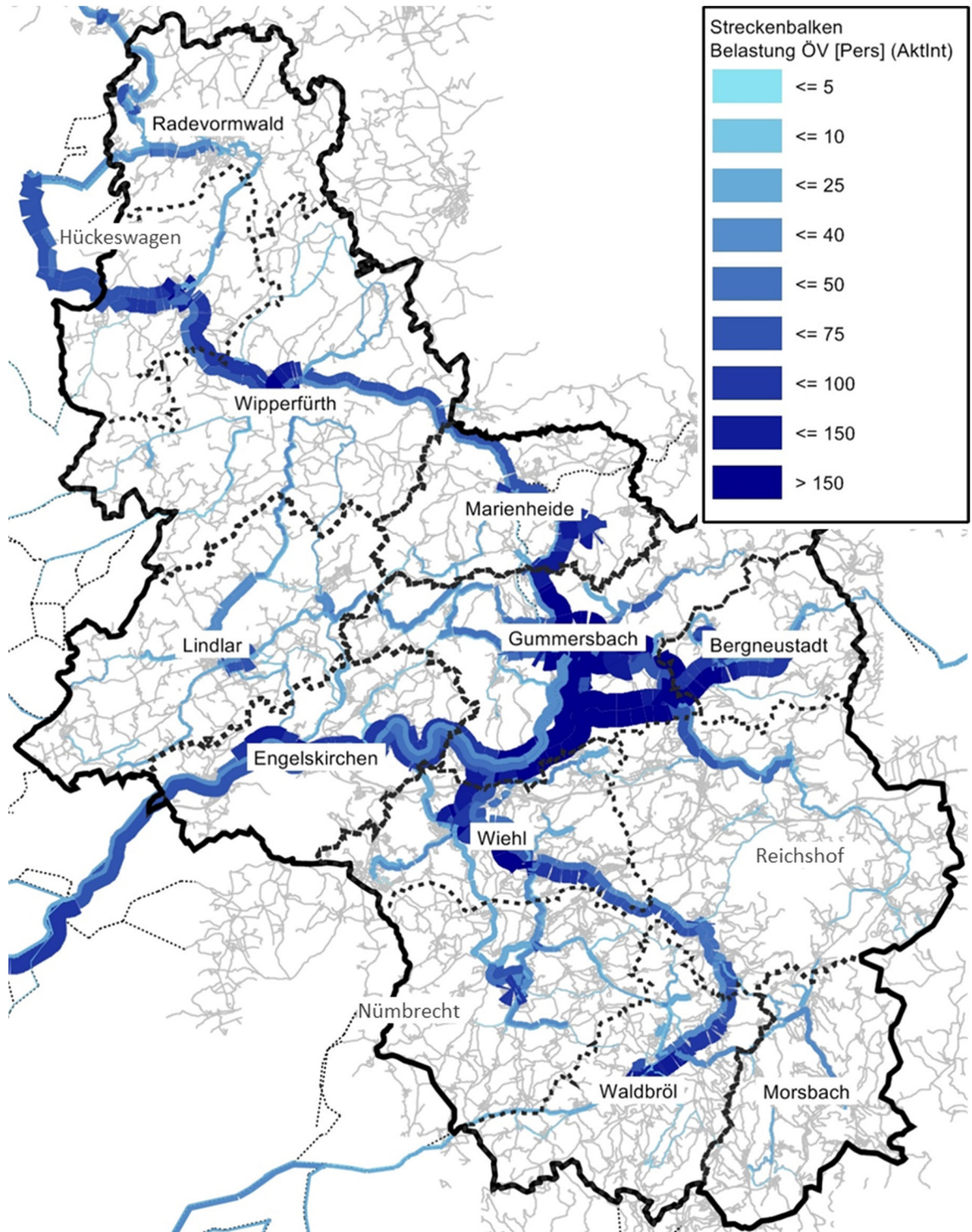
Nachfrage in der Schwachverkehrszeit am Abend (Bus)

Eine starke Ausdünnung der Nachfrage zeigt sich in der Schwachverkehrszeit am Abend nach 20:00 Uhr (Abbildung 24). Hier sind fast ausschließlich die schwer bündelbaren Freizeitverkehre vorhanden, hierfür ist jedoch auch das Angebot sehr ausgedünnt. Auch hier zeigt sich die Nachfrage entsprechend nur auf den Hauptlinien.



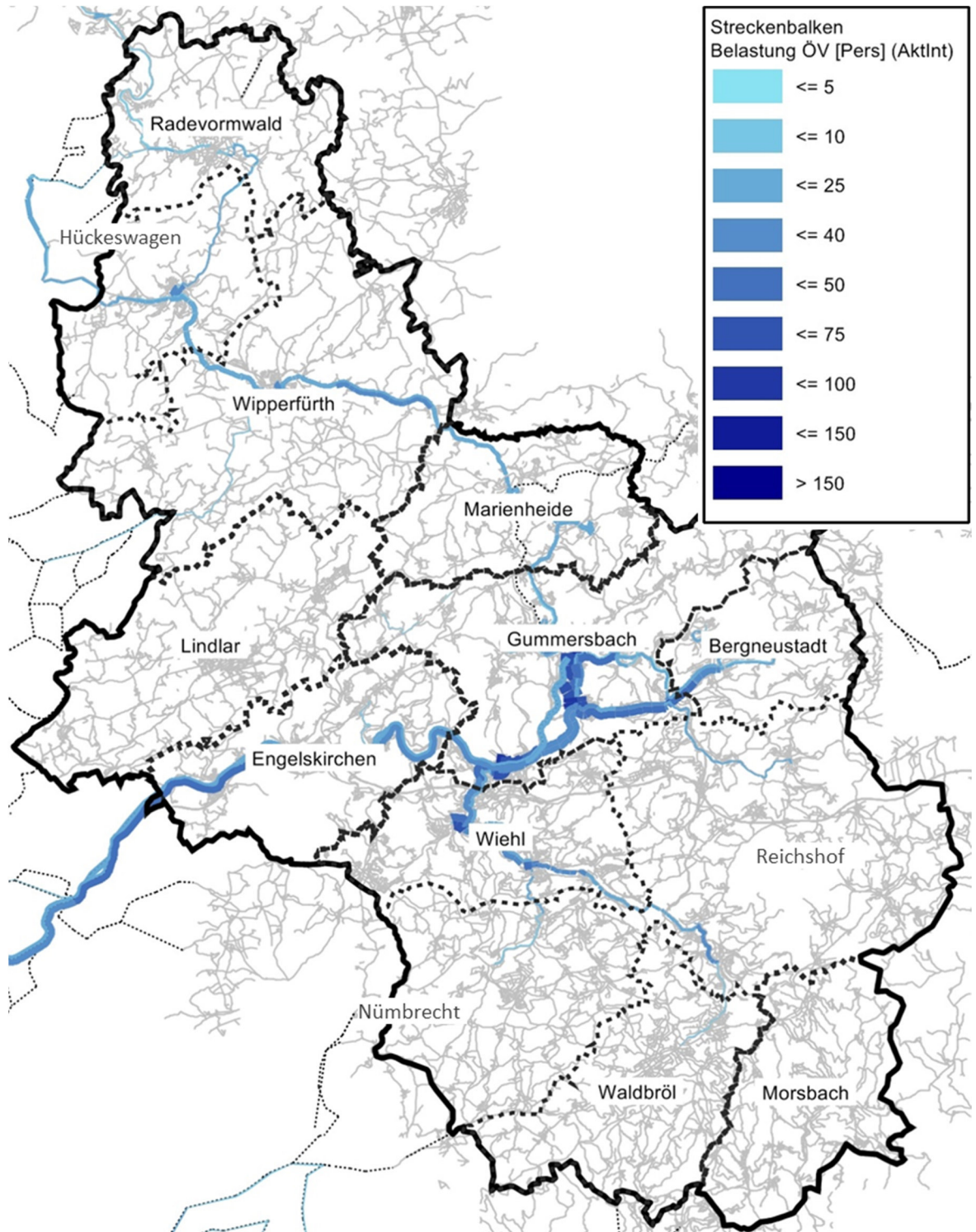
Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: Umlegung auf das Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 22: Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (10:00-12:00 Uhr)



Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: Umlegung auf das Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 23: Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (16:00-18:00 Uhr)



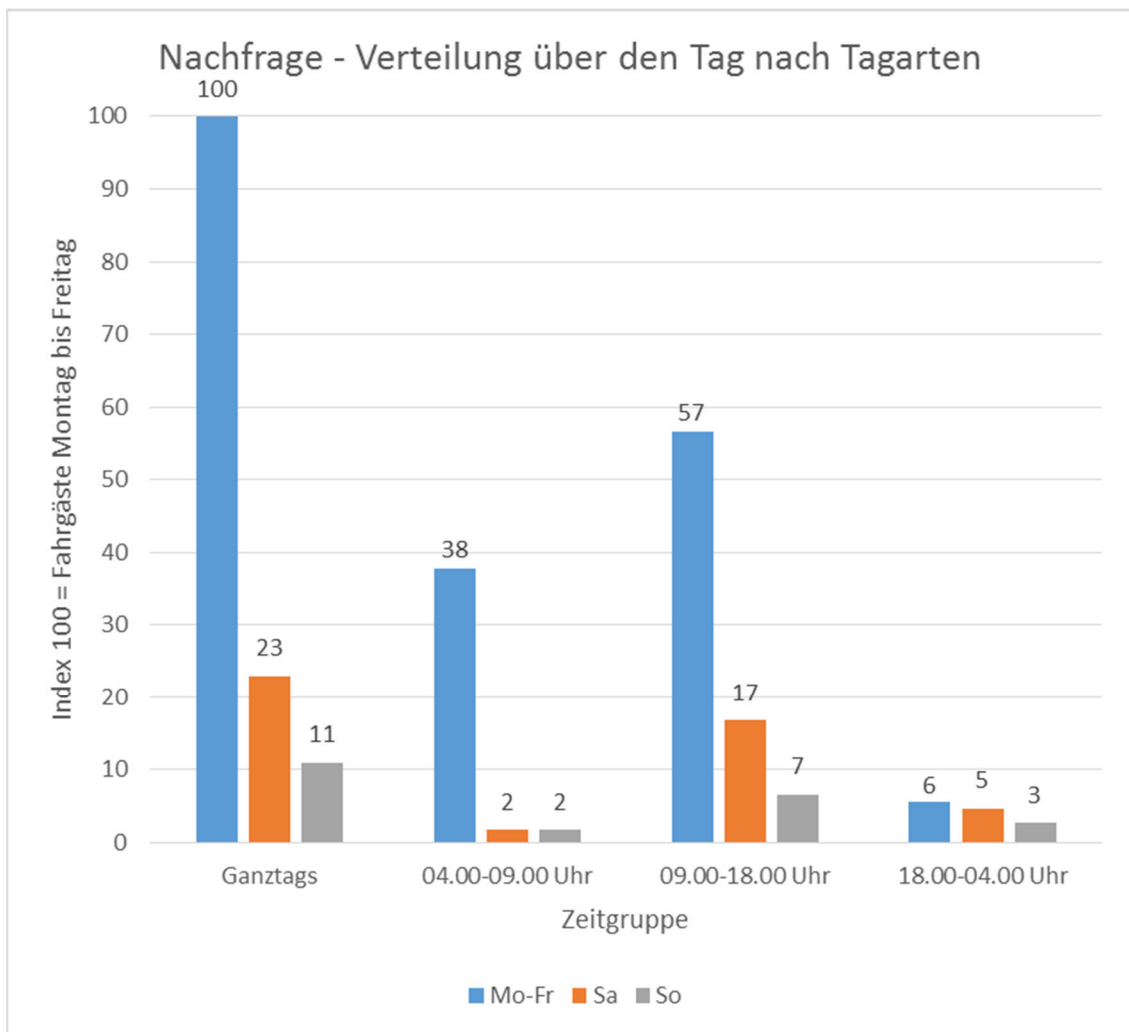
Quellen: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: Umlegung auf das Netzmodell Fahrplanstand 2014, PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 24: Linienstrecken-Belastungen Montag-Freitag (20:00-22:00 Uhr)

3.7.3 Wochentagkategorien

Die Nachfrage nimmt gegenüber den Tagen Montag-Freitag an den Wochenenden erheblich ab. Dies erklärt sich insbesondere aus den fehlenden Schülerverkehren und dem vorwiegenden Einkaufs- und Freizeitverkehr am Samstag, der sich am Sonntag auf den Freizeitverkehr reduziert.

Dies ist in Abbildung 25 abgebildet. Bezogen auf den Werktag (Mo.-Fr.) werden am Samstag nur 23% dieser Fahrgäste erreicht. Am Sonntag reduziert sich die Zahl auf 11%.



Quelle: VRS-Fahrgasterhebung 2009 (nur Bus)
Auswertung und Darstellung PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 25: Nachfrage - Verteilung über den Tag nach Tagarten

Bezogen auf die einzelnen Zeitgruppen über den Tag spiegelt sich das hohe Fahrgastaufkommen am Morgen Montag-Freitag gegenüber den nur geringen Fahrgastzahlen zu diesen Zeiten am Wochenende wieder. Etwas weniger gering ist der Unterschied zwischen 09:00 und 18:00 Uhr, wo vor allem am Samstag Fahrten zum Einkaufen und auch die Wochenendfreizeitverkehre vorwiegend stattfinden.

In den Abendstunden ist die Nachfrage an allen Wochentagen niedrig.

Dies spiegelt auch das an diesen Tagen reduzierte Angebot wieder. Jedoch ist durch eine Erhöhung des Angebots nicht mit einer Fahrgaststeigerung in einem Umfang zu rechnen, die das Angebot wirtschaftlich tragbar macht. Daher sind gerade an diesen Tagen für die speziellen Erfordernisse des Freizeitverkehrs Überlegungen zu innovativen Lösungen anzudenken.

4 Prognose der Verkehrsentwicklung

Als Prognosehorizont für alle Analysen und Maßnahmen wird etwa das Jahr 2020 angesetzt. Der Horizont sollte nicht zu weit in der Zukunft liegen, um belastbare mittelfristige Planungen erarbeiten zu können.

4.1 Befragung der Gemeinden zur Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur

Die Städte und Gemeinden des Oberbergischen Kreises wurden im Dezember 2014 gebeten, neben Vorschlägen und Anliegen zur Mobilität geplante Neubaugebiete mit Wohnnutzung (mit mehr als 100 neuen Einwohnern) und neue Gewerbegebiete beziehungsweise Arbeitsplatzschwerpunkte mitzuteilen, sofern diese für eine Bedienung im ÖPNV in den nächsten Jahren relevant sein könnten und nicht schon vom ÖPNV erschlossen sind.

In den meisten Fällen besteht bereits eine ausreichende ÖPNV-Bedienung. In den beiden folgenden Tabellen sind die größeren beziehungsweise für den NVP und die weitere Entwicklung relevanten Gebiete genannt.

Name	Gemeinde	Beschreibung	Anmerkung
Auf dem Ackermann Gelände	Stadt Gummersbach	Linden-Carre: Wohnungen	Ausreichend erschlossen
Neubaugebiet „Schmitzhöhe Ortseingang-Ost“	Lindlar	Baubeginn Sommer 2016, ca. 70-80 zusätzliche Einwohner, durch ÖPNV befahrbar	Prüfung einer Bedienung nach Fertigstellung

Tabelle 3: Geplante Neubaugebiete

Name	Gemeinde	Beschreibung	Anmerkung
Geplantes Gewerbegebiet Buchen/Hespert	Reichshof	Neues Gewerbegebiet im Bereich der Ortschaften Buchen/Hespert in der Nähe der A 4-Abfahrt Reichshof-Eckenhagen	Buchen / Hespert nahe dem bestehenden Linienweg 303
Erweiterung Gewerbegebiet Wehrath	Reichshof	Erweiterung am vorhandenen Gewerbegebiet Wehrath	Erweiterung Wehrath nicht angebunden, durch Schichtzeiten und sehr unterschiedliche Ziele der Beschäftigten im Linienverkehr schwierig zu bedienen.

Tabelle 4: Geplante Gewerbegebiete

4.2 Demografischer Wandel

4.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Für den Oberbergischen Kreis stehen gemeinschaftlich Einwohnerzahlen aus der Gemeinodemodellrechnung mit Stichtag 01.01.2011 für den Zeitraum bis 2030 auf der Internetseite der Landesdatenbank NRW zur Verfügung⁴. Herausgeber ist der Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW).

Gemeinde	Einwohner 01.01.2014	Einwohner 01.01.2020	Einwohner 01.01.2030	Veränderung 2014 - 2020 in %
Bergneustadt, Stadt	19.150	18.271	16.794	-4,6%
Engelskirchen	19.616	18.871	17.670	-3,8%
Gummersbach, Stadt	50.167	47.923	44.106	-4,5%
Hückeswagen, Stadt	15.291	14.612	13.587	-4,4%
Lindlar	21.872	21.521	21.009	-1,6%
Marienheide	13.692	13.546	13.339	-1,1%
Morsbach	10.745	10.146	9.207	-5,6%
Nümbrecht	16.945	16.338	15.370	-3,6%
Radevormwald, Stadt	21.689	20.096	17.657	-7,3%
Reichshof	19.164	18.436	17.216	-3,8%
Waldbröl, Stadt	19.023	18.437	17.473	-3,1%
Wiehl, Stadt	25.213	24.397	22.988	-3,2%
Wipperfürth, Stadt	22.836	22.132	21.031	-3,1%

Tabelle 5: Einwohnerzahlen Gemeinodemodellrechnung 2011 bis 2030

Aus Tabelle 5 ist ersichtlich, dass in allen Gemeinden des Oberbergischen Kreises im Zeitraum von 2014 bis 2020 von einer Abnahme der Einwohner ausgegangen wird. Diese beträgt je Gemeinde zwischen -1,1% und -7,3% und im Mittel rund -3,8 %. Zwischen 2014 und 2030 wird insgesamt eine Abnahme von 10% erwartet. Von dieser Entwicklung sind bis 2020 insbesondere die in den nördlichen und südlichen Randlagen des Kreises gelegenen Gemeinden Radevormwald und Morsbach betroffen. Im Fall der Gemeinde Radevormwald spielt die sich abschwächende Anziehungskraft des Städtedreiecks Solingen, Wuppertal und Hagen eine wichtige Rolle.

Bezogen auf den gesamten Oberbergischen Kreis wird eine konstante lineare Abnahme erwartet (siehe nachstehende Abbildung 26).

⁴ Quelle: <https://www.landesdatenbank.nrw.de/link/statistikTabellen/12422> (Letzter Zugriff 24.10.2014)

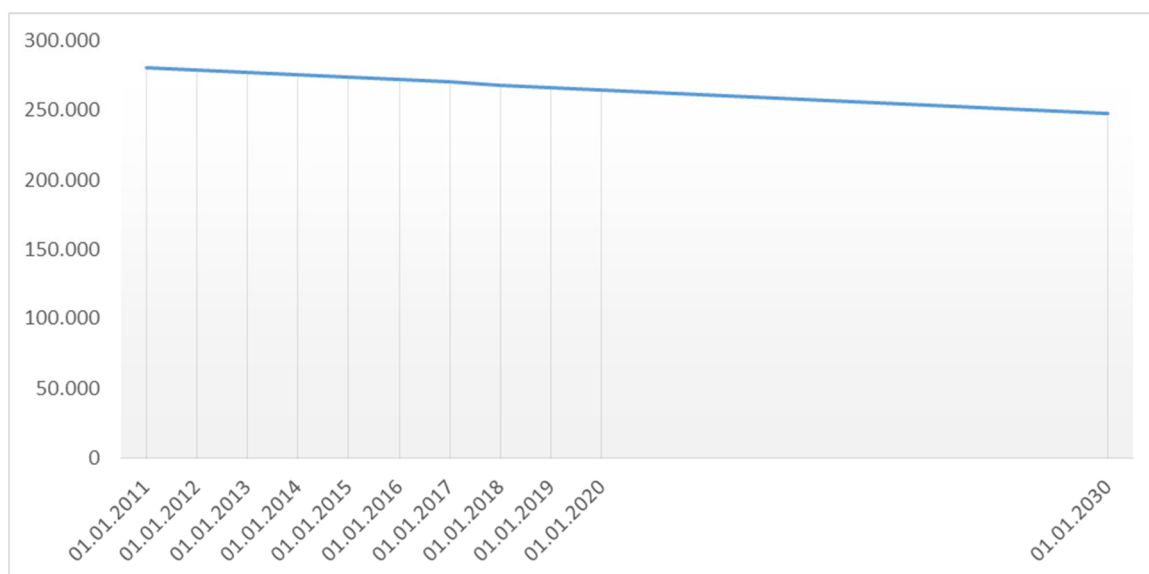


Abbildung 26: Entwicklung der Gesamtbevölkerung im Oberbergischen Kreis

Grundsätzlich wird für die kommenden Jahre von einem Bevölkerungsrückgang ausgegangen, der ein deutliches Ost-West-Gefälle aufweist. Der dem Ballungsraum Köln zugewandte Teil wird möglicherweise als Wohnstandort für Pendler nach Köln eher interessant bleiben als der Osten des Kreises.

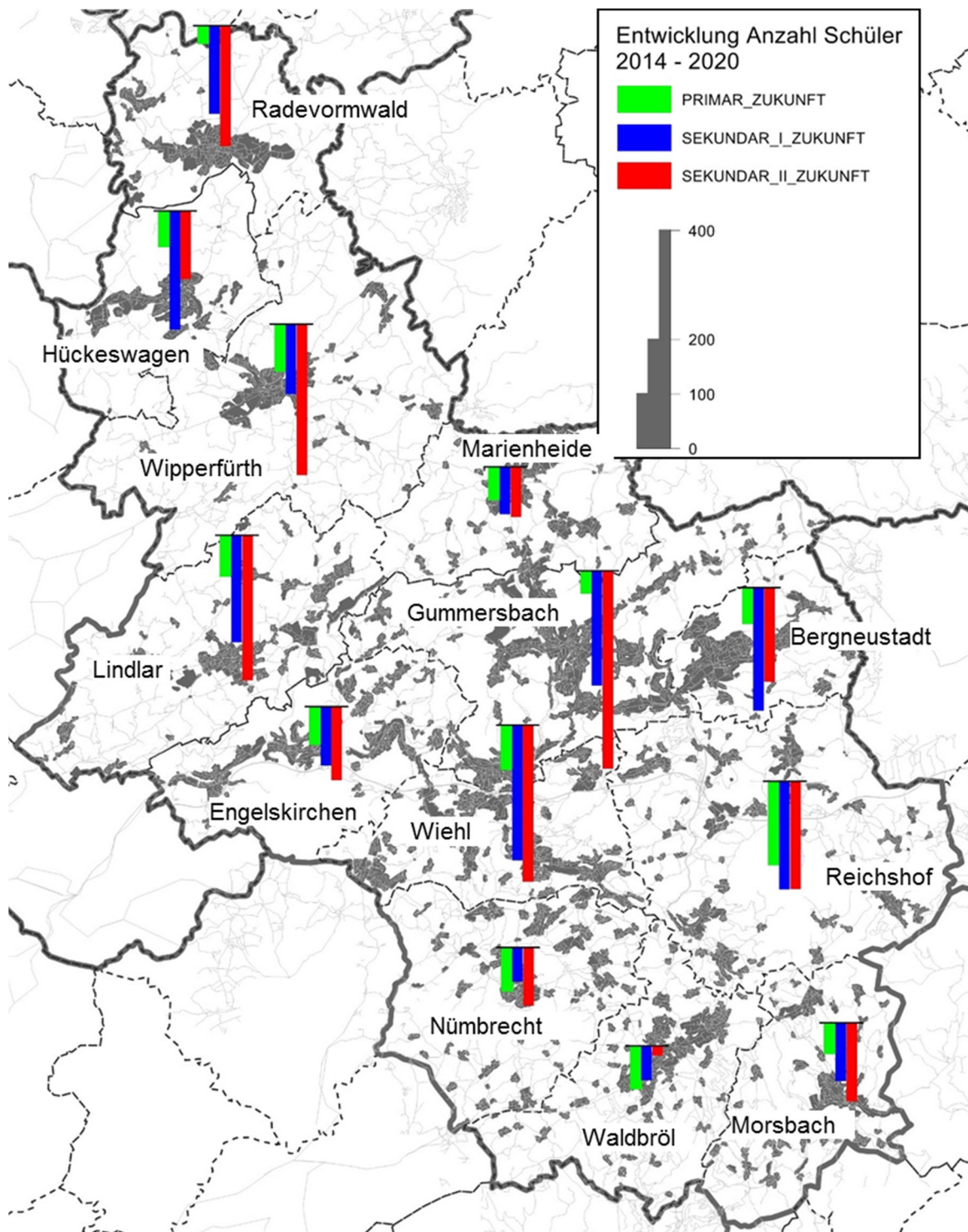
Abweichend von der Prognose der Landesdatenbank stellen die Städte Gummersbach und Waldbröl neue Entwicklungstrends fest. Die Stadt Gummersbach hat Einwohnerzuwächse zu verzeichnen und geht davon aus, dass der Trend sich fortsetzt.

Die Stadt Waldbröl stellt ebenfalls bereits Einwohnerzuwächse fest. Zwischen 2014 und 2015 ist die Einwohnerzahl um ca. 500 gestiegen und die Stadt plant, den Trend durch eigene Planungen zu unterstützen und zu steigern.

4.2.2 Schülerzahlenentwicklung

Den Bevölkerungszahlen nach Altersjahren⁵ kann die Geburtenentwicklung der vergangenen Jahre entnommen werden. Aus diesen lässt sich die Entwicklung der zu erwartenden Schüler bis 2020 je Gemeinde abschätzen. Hierbei handelt es sich um die Anzahl Schüler an ihrem Wohnort, wobei die zu erwartenden Wanderungen nicht berücksichtigt sind. Zudem kann keine Aussage zu zukünftigen Schulstandorten getätigt werden. Hier spielt auch die Entwicklung der Schülerströme über die Kreisgrenzen eine wichtige Rolle. Aus der grafischen Darstellung der Abbildung 27 zeichnet sich bis 2020 eine deutliche Abnahme der Schüler in allen Gemeinden und Schulstufen ab.

⁵ Quelle: Kreis, IT.NRW, je 700er Einwohnerzelle, Stichtag 31.12.2013



Quellen: Oberbergischer Kreis: Einwohner nach Altersgruppen / Eigene Berechnung PTV
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 27: Entwicklung der Schüler je Schulstufe, 2014 bis 2020

Die Entwicklung zeigt, dass immer weniger Schüler zu befördern sind. Aufgrund der bisher bereits erfolgten konstanten Rückgänge wird sich zukünftig die Entwicklung noch verschärfen, wenn die Schüler der unteren Klassenstufen in die oberen Stufen kommen. Diese Tendenzen erschweren die Planungsprozesse in der Schülerbeförderung.

4.3 Nachfrageentwicklung im ÖPNV

Auf Basis der demografischen Entwicklung wurde in Anlehnung an das Verfahren für die Strukturdatenprognose der Standardisierten Bewertung die Veränderung der Nachfrage im ÖPNV berechnet, unter der Voraussetzung eines gleichbleibenden Angebots. Zwischen den Jahren 2011-2020 ist daher von einem Rückgang der Fahrgäste um ca. fünf Prozent auszugehen, was etwa 2.300 täglichen Fahrgästen entspricht. Der Verlust an Fahrgästen ist dabei über die Kreisfläche prozentual etwa gleich verteilt.

Für das Angebot im ÖPNV bedeutet dies, dass auf den einzelnen Strecken jeder Linie nur eine geringfügig geringere Anzahl von Fahrgästen zu verzeichnen ist.

Bezogen auf die etwa 5.000 Relationen zwischen den Verkehrszellen (mit jeweils ca. 700 Einwohnern) des Oberbergischen Kreises, auf denen in der Verkehrserhebung 2009 Nachfrage ermittelt wurde, sind Rückgänge zwischen 2011 und 2020 für

- ▶ nur 0,4 % der Quell-Ziel-Relationen von 10-30 täglichen Fahrgästen (in der Regel Relationen im Raum Gummersbach),
- ▶ 4,8 % der Quell-Ziel-Relationen von 2-9 täglichen Fahrgästen und
- ▶ 94,8 % der Quell-Ziel-Relationen von weniger als 2 täglichen Fahrgästen

zu verzeichnen.

Hierauf zu reagieren ist im Einzelfall problematisch, da die größten absoluten Verluste bei den stärkeren Linien auftreten, wo sie wenig ins Gewicht fallen. Die sehr schwach ausgelasteten Linien werden nur geringfügig weitere Fahrgäste verlieren. Dennoch sind in der Summe deutliche Erlöseinbußen zu erwarten.

Bis 2030 wird sich der Trend entsprechend der Prognose des Landes fortsetzen, bis dahin ist gegenüber 2020 mit einem Rückgang des ÖPNV um weitere ca. sechs Prozent zu rechnen.

5 Bewertung und Schwachstellenanalyse

5.1 Tarif, Vertriebs- und Informationssystem

Die vom VRS abhängigen Vertriebs- und Informationssysteme entsprechen dem gängigen Standard in großen Verbänden.

Dabei ist vor allem auf die elektronischen Möglichkeiten (über Internetseite und App des Verbundes) hinzuweisen. Es wird empfohlen, verstärkt auch auf den Startinternetseiten des Kreises und der Gemeinden den ÖPNV mit einem einheitlichen Symbol zum Auskunftssystem des Verbundes zu verlinken. Hierdurch wird die Option der ÖPNV-Nutzung verstärkt im Bewusstsein verankert, dies gilt auch im Falle der Umsetzung von innovativen Pilotprojekten.

Die bewährten Informationsmedien, wie das Fahrplanbuch auf Papier sollten erhalten bleiben.

Die Tarifstruktur wird nicht im Nahverkehrsplan der Aufgabenträger behandelt, da der Kreis Mitglied im Verbund VRS ist und Änderungen der Preise, Fahrscheinpaletten und Tarifzonen dort diskutiert und festgelegt werden.

5.2 Angebotsstrukturen

Das heutige Angebot mit den Schienenstrecken und dem Busbetrieb stellen die Grundstruktur dar, die nur partiell durch alternative Betriebsformen ergänzt werden. Im Folgenden werden, schlussfolgernd aus der Bestandsaufnahme der mobilitätsrelevanten Strukturen, die vorhandenen Betriebsformen bewertet.

5.2.1 Betriebsformen und Liniennetz

Wie die Darstellung des Liniennetzes in Kapitel 3.6 zeigt, besteht bereits heute eine Strukturierung des Liniennetzes in unterschiedliche Betriebsformen und Linien unterschiedlicher Kategorien. Zu nennen sind die Hauptlinien, die sich durch eine hohe Bedienungshäufigkeit, lange Betriebszeiten und eine vergleichsweise hohe Fahrgastzahl auszeichnen. Die übrigen Linien sind mit unterschiedlicher Bedienung nicht eindeutig strukturiert. Ergänzend werden vor allem in den verkehrsschwachen Zeiten Anrufverkehre angeboten.

Innovative Mobilitätsangebote sind vor allem in Form der Bürgerbuslinien vorhanden. Die Bürgerbusvereine und ihre Angebote haben sich im Oberbergischen Kreis beispielhaft entwickelt.

Das heutige Angebot bildet das Nachfragepotenzial im Wesentlichen gut ab, vor allem in den Hauptverkehrszeiten. In den Neben- und Schwachverkehrszeiten ist das Angebot ausgedünnt. Darüber hinaus zeigt sich in Räumen geringer Siedlungsdichte und mit verstreuten Siedlungen, dass Linienverkehr teilweise wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Die so entstehenden Probleme eines nicht-wirtschaftlichen ÖPNV werden sich im Zuge des demografischen Wandels verstärken, vor allem durch einen Rückgang der Schülerzahlen, was zu einer Verringerung von Einnahmen und Ausgleichszahlungen führt, aber auch durch die Zunahme der älteren Bevölkerung und deren Mobilitätsnachfrage.

Attraktive Alternativen für die Bedienung sind nötig, diese sollen im Oberbergischen Kreis sukzessive aufgebaut werden.

Um die Angebotsstruktur festzulegen, wird im Nahverkehrsplan eine klare Zuordnung von Räumen und Strecken zu einer Netzstruktur vorgenommen. Hier soll nicht vorrangig die Einteilung von Linien in bestimmte Kategorien im Vordergrund stehen. Wichtiger ist die Kategorisierung der Strecken und Gebiete, angepasst an die Raumstrukturen und Nachfragepotenziale.

Ziel soll eine Struktur sein, die ein verlässliches Grundgerüst des ÖPNV bietet (Primärnetz) und darauf abgestimmt ergänzende Formen (Sekundärnetz, Tertiärnetz), die auch in Zukunft entsprechend dem Bedarf flexibel angepasst werden können.

Die Struktur soll es ermöglichen, auf den Bedarf zu reagieren und Wirtschaftlichkeit und Daseinsvorsorge abzuwägen.

5.2.2 Erschließung

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans 2003 anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen im Netzmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestellen angesichts der bewegten Topografie des Raumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist.

Siedlungsgebiete, Industrie- oder Gewerbegebiete, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurden anhand feinerer Informationen hinsichtlich ihrer Größe, Nutzung, Einwohnerzahl, Erschließung und Befahrbarkeit genauer geprüft und diskutiert.

Für die nachfolgend dargestellten Erschließungslücken sollten Maßnahmen zur Erschließung festgelegt werden.

Grundlage ist, dass alle Siedlungsbereiche ab 200 Einwohnern erschlossen sein sollen mit Einzugsbereichen von 500 m um die Bushaltestellen und 1000 m um die Bahnhöfe.

Für folgende Orte wurden Erschließungslücken analysiert und anhand der Ortskenntnis der OVAG bewertet:

Stadt / Gemeinde	Ort	Anmerkung (Prüfung während der Umsetzung des Nahverkehrsplans)
Wipperfürth	Schnipperinger Mühle	Straßenverhältnisse lassen keinen Linienverkehr zu, eher Kleinbusbetrieb, Prüfung im Rahmen des Tertiärnetzes.
Engelskirchen	Loope	Eine Bedienung ließe sich nur über einen neuen Linienweg eröffnen (Landstraße 153). Als Anrufverkehr denkbar.
Nümbrecht	Heddinghausen	Straßenbauliche Voraussetzungen für die Erschließung mit der Linie 346 nicht gegeben – Erschließung durch Bürgerbus
Reichshof	Sterzenbach	Über eine Verlängerung der Linie 322 über Denklingen hinaus ist Erschließung möglich, wenn die straßenbau-technischen Voraussetzungen geschaffen werden. – Erschließung durch Bürgerbus
Reichshof	Windfus	Mit dem standardisierten Linienverkehr keine Anbindung möglich. – Erschließung durch Bürgerbus
Engelskirchen	Wahlscheid	Die Haltestelle Rodt-Abzweig liegt in Erschließungsnähe zu Wahlscheid. Ortsbedienung ist auf den engen Straßen nicht möglich. Bedienung durch Bürgerbus an zwei Tagen in der Woche.
Reichshof	Alpe	Erschließung nur innerhalb des Tertiärnetzes möglich. – Erschließung durch Bürgerbus
Reichshof	Dorn	Erschließung nur innerhalb des Tertiärnetzes möglich. – Erschließung durch Bürgerbus
Bergneustadt	Baldenberg	Sehr schwierige Straßenverhältnisse, keine Wendemöglichkeit, ggf. Überlegungen im Zuge des Tertiärnetzes.

Tabelle 6: Erschließungslücken (über 200 Einwohner)

Insgesamt befinden sich die meisten Erschließungslücken außerhalb der verdichteten Räume und sollen daher im Zuge der Umsetzung und Anpassung des Tertiärnetzes auf Möglichkeiten der Bedienung geprüft werden.

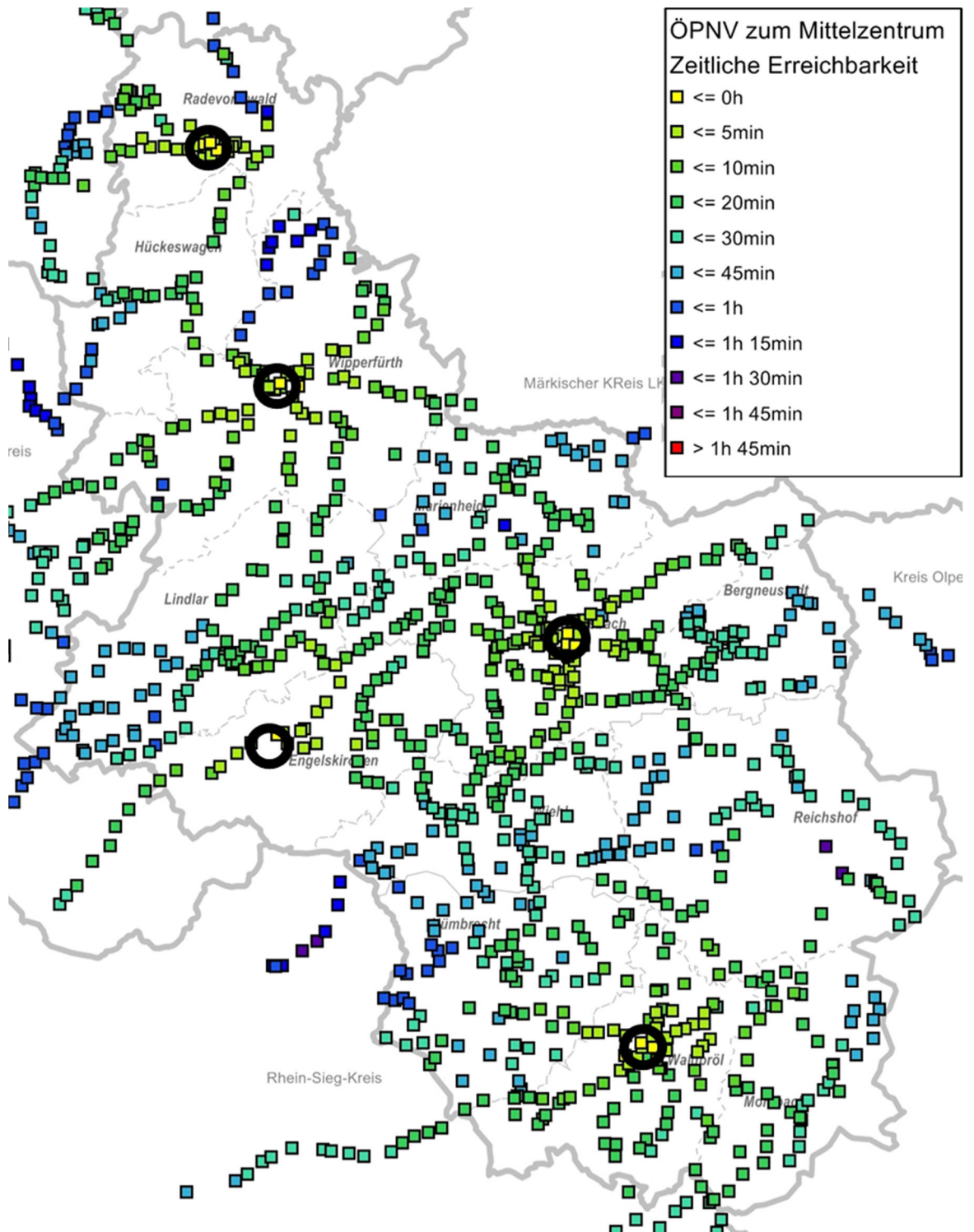
5.2.3 Beförderungszeiten

Die Erreichbarkeit der Zentren mit dem öffentlichen Verkehr wurde im Nahverkehrsplan 2003 wie folgt festgelegt:

- zum Grundzentrum: 30 Minuten
- zum Mittelzentrum oder Grundzentrum mit Funktion eines Mittelzentrums: 50 Minuten
- zum Oberzentrum: 80 Minuten

In der Regel wurden diese Beförderungszeiten eingehalten, was sich auch bei der erneuten Untersuchung bestätigt.

Beispielhaft dargestellt ist in der Abbildung 28 die Beförderungszeit zum nächstliegenden Mittelzentrum. Die Beförderungszeit umfasst die Fahrzeit im Fahrzeug sowie notwendige Umsteigezeiten. In der Regel wird die Zeit von 50 Minuten eingehalten, Ausnahmen bilden einzelne Räume, die dem Tertiärnetz zuzuordnen sind und daher nicht durchgängig bedient werden.



Quellen: Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
Darstellung und Berechnung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 28: Beförderungszeit - Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums

5.3 Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Behinderungen im Straßenverkehr, die zu Verlusten bei der Fahrzeit führen und durch Maßnahmen wie Busspuren oder Lichtsignal-Beeinflussung behoben werden könnten, werden vom Verkehrsunternehmen nicht festgestellt.

5.4 Nachfragestrukturen, Fahrtenzahlen und Wirtschaftlichkeit

Die dargestellten Nachfragestrukturen und Nachfragepotenziale zeigen die unterschiedliche Eignung klassischer Linienverkehre für deren Bedienung.

Einerseits können auf den Hauptachsen sowie der Schienenstrecke der RB25 Ströme identifiziert werden, die einen getakteten Linienverkehr rechtfertigen. Dies wird bestätigt durch die Pendlerzahlen und die Ausrichtung auf Zentren, die die wesentlichen Potenziale für den ÖPNV darstellen. Für diese Fahrgastströme ist eine stringenter Bedienung sinnvoll, die zu kürzeren Fahrzeiten führt. Dies kann erreicht werden durch einheitliche Linienwege der Fahrten. Das heutige Hauptliniennetz weist in vielen Fällen noch erschließende Fahrten auch in kleine Orte auf. Auf dieser Basis wird ein Primärnetz angestrebt, das die Hauptströme auch durchgängig getaktet mit Betriebszeiten bis in den Abend und am Wochenende bedient.

Andererseits kann auf den übrigen Strecken festgestellt werden, dass in den klassischen Linienfahrten teilweise sehr wenige Fahrgäste angetroffen werden. Außerhalb des Schülerverkehrs sind diese Fahrten kaum ausgelastet und weisen darüber hinaus häufig weniger als fünf Fahrgäste auf der gesamten Strecke auf. In Abhängigkeit vom jeweiligen betrieblichen Aufwand sind diese Fahrten hoch defizitär.

Diese Strecken sind in der Regel jedoch bereits heute nicht tagesdurchgängig bedient. Es wird eine Umgestaltung dahingehend empfohlen, dass eine Einteilung in ein Sekundär- bzw. in schwach besiedelten Räumen in ein Tertiärnetz vorgenommen wird, in denen die Bedienung nachfrageadäquat stattfindet.

Eine Ergänzung mit angepassten flexiblen und innovativen Maßnahmen ist sinnvoller und in der Regel auch deutlich wirtschaftlicher darstellbar, um auf spezielle Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung einzugehen.

Wie die Abbildungen der Fahrgastnachfrage und des Fahrtenangebots in den Kapiteln 3.6.3 und 3.7.2 zeigen, gehen vor allem außerhalb der Zentren die Fahrgastzahlen in den Neben- und Schwachverkehrszeiten deutlicher zurück als das Angebot. Bei abnehmender Bevölkerung wird sich dies verstärken.

5.5 Zusammenfassende Bewertung

Der Nahverkehrsplan 2003 war Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Oberbergischen Kreis.

Aufgrund neuer Anforderungen, die sich aus dem demografischen Wandel und den geänderten gesetzlichen Vorgaben ergeben, sowie aus dem Wunsch, eine Teilhabe an der Mobilität für möglichst alle Gruppen der Bevölkerung zu gewährleisten, sind als Schwerpunkte in den kommenden Jahren folgende Punkte anzugehen:

- ▶ Klarere Struktur der Angebote im ÖPNV, angepasst an die jeweiligen Mobilitätszwecke sowie auf die zu erwartenden Nachfragepotenziale.
- ▶ Testen innovativer Angebote im Zuge eines Mobilitätskonzeptes, das über den klassischen öffentlichen Nahverkehr hinausgeht, um neue Zielgruppen zu erreichen, den Tourismus zu fördern, die Nahversorgung zu gewährleisten und Mobilitätshemmnisse zu überwinden.

Ein zweiter besonders wichtiger Punkt ist die Schaffung der Barrierefreiheit. Zwar ist dies bereits Schwerpunkt der Qualitätsanforderungen, die der Oberbergische Kreis bislang schon an den ÖPNV gestellt hat, mit dem Nahverkehrsplan soll dies jedoch auf alle Bereiche des ÖPNV ausgedehnt werden. Insbesondere die Haltestellen werden besonders in den Fokus genommen.

6 Qualität des ÖPNV

In diesem Kapitel werden die Qualitätsmerkmale im Sinne von Mindeststandards definiert. Besonderer Fokus liegt auf der Barrierefreiheit des ÖPNV. Die Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV werden daher zusätzlich zu den einzelnen Punkten der Ausstattung noch einmal in einem gesonderten Kapitel zusammengefasst.

Die Richtlinie des Oberbergischen Kreises zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW definiert unter anderem Qualitätsstandards für Fahrzeuge bezüglich Ausstattung, Sauberkeit, Umweltstandards, Modernität, Information und Vertrieb.

6.1 Haltestellenausstattung und -ausbau

Für den Nahverkehrsplan werden die Haltestellen kategorisiert und deren Ausstattung abhängig von der Funktion der Haltestelle definiert.

Hierfür wird ein Haltestellenkataster erstellt, in dem die Kategorisierung der Haltestellen vorgenommen und die Ausstattung der einzelnen Haltestellen eingepflegt wird. Hierfür fanden bereits umfangreiche Erhebungen des Kreises für das in eigener Baulastträgerschaft stehende Kreisstraßennetz sowie darüber hinaus durch die OVAG statt. Grundsätzlich ist für die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen der jeweilige Baulastträger zuständig.

Anhand der Funktion der Haltestelle und der derzeitigen Ein-/Aussteiger- und Umsteigerzahlen wurden Kategorien erarbeitet, die für den Oberbergischen Kreis Grundlage für dieses Kataster sein sollen. Sie werden in Tabelle 7 dargestellt.

Kategorie	Ein-, Aussteiger	Umsteigebedeutung	Bedienungsniveau
1	über 500	Hoch	Hoch, klar getaktet
2	über 500	Mittel bis keine	Hoch
3	100 - 500	Mittel bis keine	Regelmäßig
4	50 - 100	Gering bis keine	Regelmäßig
5	0 - 50	Keine	Niedrig
6	gering	Keine	Ggf. Bürgerbus, freigestellte Verkehre etc.

Tabelle 7: Haltestellenkategorien

Für die einzelnen Kategorien gelten folgende Ausstattungsempfehlungen:

Ausstattung Bushaltestellen	Kategorie				
	1+2	3	4	5	6
Anspruch Barrierefreiheit	hoch	hoch, teilweise angepasst an Fahrgastgruppe (Schüler...)	Mittel	Mindestniveau	
Haltestellenmast	x	x	x	x	x
Linienschild	x	x	x	x	x
Fahrplanaushang	x	x	x	x	x
Abfallbehälter (lt. §32 BOKraft*)	x	x	x	-	-
Aushangkasten A3/A4	x	x	x	-	-
Vitrine	x	x	x	-	-
Liniennetzplan	x	x	x	-	-
Tarifinfo	x	x	x	-	-
Sitzgelegenheit	x	x	x	-	-
Aufstellflächen	x	x	x	x bei Straßenerneuerung	x bei Bedarf
Wartehäuschen / Wetterschutz	x	x	x	x bei Bedarf	-
Hochbord	x	x	x	x bei Straßenerneuerung	-
Taktils Leitsystem	x	x bei Bedarf	x bei Bedarf	x bei Bedarf	-
Zugänglichkeit mit abgesenktem Bordstein	x	x	x	x bei Straßenerneuerung	-
Gesicherte Querungsmöglichkeit	x bei Bedarf	x bei Bedarf	x bei Bedarf	(x bei Bedarf)	(x bei Bedarf)
Fahrkartenautomat	x	x	-	-	-
DFI	x	x bei Bedarf	-	-	-
P+R	x	x bei Bedarf	-	-	-
B+R	x	x	X bei Bedarf	(x)	(x)

Tabelle 8: Ausstattung der Haltestellen nach Kategorie

6.2 Standards Fahrzeuge, Information, Betrieb und Komfort

6.2.1 Fahrzeuge

Im Oberbergischen Kreis sind grundsätzlich Niederflurlinienbusse einzusetzen. Ausnahmen sind bei den Fahrzeugen für Verstärkerfahrten zulässig. Niederflurlinienbusse müssen neben den weiter unten aufgeführten Grundanforderungen an Linienbusse folgende Kriterien erfüllen:

- Zwei Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz
- Mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- Im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen
- In Stadtlinienbussen waagerechte Haltestangen, im Niederflurteil auch im Bereich der Türen

Anforderungen an Linienbusse sind:

- Außenfahrgeräusch von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetriebe von maximal 83 dB(A), nach DIN ISO 362 und DIN ISO 5130 (zum Beispiel durch Motorraumkapselung)
- Mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite - 1250 mm minus 50 mm Toleranz) bei Fahrzeugen über 10 m Länge
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Linienbeschilderung außen:
 - Linien-Nummer: Bug, rechts, Heck und links
 - Fahrtziel: Bug
 - Streckenverlauf: rechts
- Lautsprecher in Einstiegsnähe zur Linien- und Zielansage
- Geeignete optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; Es wird empfohlen, digitale Ansagegeräte mit geräuschabhängiger Lautstärkenregulierung und optische Haltestellenanzeigen einzubauen.
- Optische Anzeigen „Wagen hält“
- Geeignete optische Anzeige des Linienverlaufes im Fahrzeug
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Festhaltungsmöglichkeiten, Haltewunschtasten, Abstellflächen:

- ▶ In Stadtlinienbussen senkrechte Haltestangen, farblich abgesetzt, mindestens an jeder 2. Fahrgastsitzreihe (möglichst versetzt)
- ▶ Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist
- ▶ Waagerechte Haltestangen für Fahrzeuge im Stadtlinienverkehr über 10 m Länge
- ▶ Für Stadtlinienfahrzeuge ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten, farblich abgesetzt, so dass diese möglichst von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
- ▶ Für Überlandbusse Haltewunschtasten, farblich abgesetzt, im Türbereich
- ▶ Eine Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077)

Im Oberbergischen Kreis eingesetzte nicht niederflurige Linienbusse müssen darüber hinaus folgende Anforderungskriterien einhalten:

- ▶ Keine Klappsitze im Türbereich
- ▶ Fußbodenhöhe für Fahrzeuge im Stadtbereich max. 710 mm
- ▶ Fußbodenhöhe für Fahrzeuge im Überlandbereich max. 860 mm

6.2.2 Information

Das Qualitätsmerkmal Information umfasst Informationen des Verkehrsunternehmens an und in Fahrzeugen, an Haltestellen, im Verkauf, zu Sondersituationen sowie Informationen im Rahmen des Beschwerdemanagements, des Internetauftritts und der Telefonauskunft.

Qualitätsstandard

- ▶ Informationen des Verkehrsunternehmens zu Fahrplan, Tarif und Liniennetz werden in den Kundenzentren bereitgestellt und über weitere Medien verbreitet.
- ▶ Es sind Informationen zu allen Linien, die den Kreis bedienen, in die Auskunftsmidien aufzunehmen.
- ▶ Die Informationen am Fahrzeug außen erfolgen nach BOKraft § 33 (Bus).
- ▶ Im Fahrzeug innen sind Liniennummer, Fahrtziel und nächste Haltestelle anzuzeigen. Weiterhin ist der Linienvverlauf darzustellen. Die Nennung der nächsten Haltestelle und der Hinweis 'Wagen hält' erfolgen akustisch und optisch.
- ▶ Informationen zu Fahrplan und Tarif können durch die Busfahrer gegeben werden.
- ▶ Die im Oberbergischen Kreis vorhandenen Haltestellen sind mit aktuellen Fahrplan und Tarifinformationen auszustatten und ggf. (zum Beispiel wegen Vandalismus) kurzfristig zu erneuern.
- ▶ Grund und Dauer von Verspätungen, Störungen oder Ausfall sind unverzüglich bekannt zu geben. Des Weiteren ist auf Ersatzverkehre oder alternative Weiterfahrten hinzuweisen.

- Die Erfassung und Auswertung von Beschwerden erfolgt zeitnah.
- Das Fahrplanauskunftssystem des Verkehrsverbundes (www.vrsinfo.de) muss über die Internetseite des Verkehrsunternehmens erreichbar sein.
- Bei der Telefonauskunft werden für den Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg unternehmensübergreifende Auskünfte erteilt.

6.2.3 Pünktlichkeit / Anschlusssicherheit

Die Fahrplanstabilität definiert sich über den Pünktlichkeitsgrad als das Verhältnis von pünktlichen Fahrten zur Gesamtzahl der Fahrten. Zur Pünktlichkeitsmessung werden Verspätungsklassen gebildet. Bei der Zuordnung zu Verspätungsklassen werden ausschließlich Ankunftszeiten berücksichtigt.

Qualitätsstandard

Es gelten folgende Verspätungsklassen:

Klasse	Verspätung	Beurteilung
Klasse 1	0 bis unter 5 Minuten	pünktlich
Klasse 2	5 bis unter 10 Minuten	pünktlich (nur Hauptverkehrszeit)
Klasse 3	10 bis unter 30 Minuten	unpünktlich
Klasse 4	Leistungsausfall	unpünktlich

Tabelle 9: Definition von Verspätungsklassen

Zur Messung einer Verfrühung ist die Abfahrtszeit an Haltestellen relevant. Eine verfrühte Ankunft ist für den Kunden nicht nachteilig. Verfrühte Abfahrten an Haltestellen gelten ab einer Minute vor fahrplanmäßiger Abfahrtszeit als nicht durchgeführt (Ausfall).

Angestrebt wird ein Pünktlichkeitsgrad von 100 %. Tatsächlich lassen sich jedoch auch bei sorgfältiger Umlaufplanung Verspätungen nicht völlig ausschließen. Die Busverkehre sind Teilnehmer des allgemeinen Straßenverkehrs und unterliegen den üblichen Einflüssen der Verkehrsverhältnisse. Nicht vorhersehbare Störungsfälle im Betrieb, fahrgast- und fremdbedingte Einflüsse können zu kleineren und größeren Verspätungen führen. Als Ziel gefordert wird deshalb ein Pünktlichkeitsgrad von 95% / anno.

Als Leistungsausfall gilt der komplette Ausfall des Verkehrsmittels, des Weiteren Verspätungen ab 30 Minuten, bei kürzeren Taktzeiten bis zur folgenden fahrplanmäßigen Fahrt. Als Teilausfall gilt der Ausfall auf einem Linienwegabschnitt. Vom Verkehrsunternehmen zu vertretende Leistungsausfälle werden in die Berechnung des Pünktlichkeitsgrades einbezogen und wie fünf verspätete Fahrten gewertet. Zu jedem Fahrplanwechsel sind Anschlüsse auf ihre Optimierungsmöglichkeiten hin zu überprüfen.

6.2.4 Service / Sicherheit

Service / Personal

Das Qualitätsmerkmal Service umfasst den Ausbau der bereits vorliegenden fachlichen und sozialen Kompetenz des Personals. Ersteres betrifft die kompetente Auskunft zu Tarif- und Fahrplanfragen sowie die sichere und zuverlässige Bedienung des Fahrzeugs. Letzteres beinhaltet ein freundliches, hilfsbereites und besonnenes Auftreten gegenüber den Kunden. Die Beherrschung der deutschen Sprache ist erforderlich. Beförderungsbezogene Dialoge müssen verständlich geführt werden. Schulungen für Mitarbeiter mit Kundenkontakt sind zu relevanten Themen jährlich durchzuführen.

Sicherheit

Das Qualitätsmerkmal Sicherheit erfasst den Schutz und die Vorbeugung vor jeglicher Art von Belästigungen verbaler Art und durch anderes Verhalten wie Gestik etc. sowie vor tätlichen Angriffen. Schulungen zu Sicherheits- und Ordnungsfragen sind jährlich durchzuführen. Sie sind zu bescheinigen.

Qualitätsstandard

Die Schulungen für Mitarbeiter sind arbeitsplatzspezifisch auszurichten. Sie sollten sich je nach Arbeitsplatzanforderung auf folgende Themen beziehen:

- Gesetzliche Vorschriften
- Unfallverhütungsvorschriften
- Umgang mit Menschen, insbesondere das Verhalten in Gefahrensituationen und Deeskalationstechniken in Konfliktsituationen
- angemessene Unterstützung der Kunden im Bedarfs- und Notfall
- Grundzüge der Sicherheitstechnik

Die eingesetzten Fahrzeuge sind mit Videoüberwachungssystemen auszurüsten. Sicherheitspartnerschaften zwischen Verkehrsunternehmen, Polizei und Schulen sind einzurichten.

6.2.5 Modernität der Linienbusse

Die Modernität der im Oberbergischen Kreis eingesetzten Kraftomnibusse stellt für sich genommen einen qualitativen Standard im Verkehrsbereich dar. Um die aus unterschiedlichen Gründen in der Vergangenheit immer wieder zu beobachtenden Investitionsstaus zu vermeiden und eine möglichst kontinuierliche Erneuerung des im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugparks der Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, wird das Fahrzeugalter als Qualitätsmerkmal besonders berücksichtigt.

Qualitätsstandard

Das Durchschnittsalter der in ständigem Linieneinsatz befindlichen Fahrzeuge beträgt zu Beginn des Förderjahres sechs Jahre.

Die Fördersätze je Wagen-Kilometer für bis zu fünf, fünf bis acht und neun bis zwölf Jahre alte Fahrzeuge sind degressiv gestaffelt.

6.2.6 Sauberkeit

Das Kriterium Sauberkeit erfasst die Sauberkeit am Fahrzeug außen und innen, an Haltestellen sowie präventive Maßnahmen. An Haltestellen liegt die Zuständigkeit bis auf die nach dem PBefG notwendige Haltestellenausstattung bei dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

Es sollen sich keine großflächigen Verschmutzungen auf der Karosserie und den Scheiben der Kraftomnibusse sowie an den Einrichtungen der Haltestelle befinden. Die Sauberkeit von Sitzen, Scheiben und Informationseinrichtungen (gute Lesbarkeit) ist zu gewährleisten.

Qualitätsstandard

Der Zustand des Fahrzeugs hat bei Dienstbeginn sauber zu sein. Verschmutzungen werden so schnell wie möglich beseitigt. Die Reinigungsintervalle umfassen Grobreinigung (trocken, Auf sammeln herumliegender Mülls) nach jedem Umlauf, tägliche Innenreinigung sowie nach Bedarf - mindestens jedoch wöchentlich - eine Außenreinigung. Vierteljährlich ist eine Grundreinigung durchzuführen.

6.3 Barrierefreiheit

Im PBefG mit Stand 01.01.2013 wird in §8 festgehalten: „...Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Das Erreichen dieser Barrierefreiheit erfordert eine Reihe von Voraussetzungen, die im Zuge der Darstellung der Qualitätskriterien teilweise benannt wurden, aber im Folgenden noch einmal zusammenfassend beschrieben werden.

Haltestellen

Haltestellen tragen durch ihr Erscheinungsbild und die Qualität der Ausstattung zur Gestaltung des Straßenraumes und zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Sie sollten barrierefrei gestaltet sein, um auch mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Grundsätzlich sind folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten, wobei die Einteilung in die Kategorisierung der jeweiligen Haltestellen zu beachten ist. Nicht jede Haltestelle kann vollständig barrierefrei ausgebaut werden. Das PBefG sieht vor, dass Ausnahmen definiert werden können.

Erreichbarkeit:

- Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Absenkungen, Hindernissen).
- Sichere Querungsmöglichkeiten führen zu den Haltestellen.

Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg:

- ▶ Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten. Die Höhe des Wartebereichs ist korrespondierend zu den eingesetzten Fahrzeugen zu gestalten.

Leitsystem:

- ▶ Leitstreifen fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Menschen mit Sehbehinderung. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem, akustischem und visuellem Weg.

Ausreichende Breite der Wartefläche und des Wetterschutzes:

- ▶ Wenn möglich, ist gemäß EAÖ⁶ eine nutzbare Mindestbreite der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Breiten anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.

Wartehallen/Überdachungen:

- ▶ Überdachungen werden, wo dies möglich ist, auf separaten Warteflächen aufgestellt, um Gehwegbereiche frei zu halten.
- ▶ Seiten- und Rückwände sind transparent und visuell kontrastreich gerahmt.
- ▶ Sitzgelegenheiten und Stell- und Rangierflächen für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen sind, soweit baulich möglich, herzustellen.

⁶ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs

Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein. Soweit baulich machbar, sind folgende Einrichtungen zu gewährleisten:

- stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitrinen und gegebenenfalls Bedieneinrichtungen
- visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente

Je nach Funktion einer Haltestelle bestehen für eine barrierefreie Ausstattung der Fahrgastinformation darüber hinaus folgende Möglichkeiten, die im Einzelfall geprüft werden sollten.

- Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen
- Installation von Induktionsschleifen unter dem Bodenbelag, um die Lautsprecherdurchsagen auch hörbehinderten Menschen zugänglich zu machen.
- Bereitstellung von Informationen in haptischer Form

Fahrzeuge

Grundanforderungen an Fahrzeuge:

- Niederflurfahrzeuge für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Kneeling, Rampe an der Mitteltür):
 - Anzustreben sind Spaltbreiten und Stufenhöhen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug von 5 cm, jedoch maximal von 10 cm.
 - Fahrzeug-Rampen in ausreichender Länge für einen möglichst geringen Neigungswinkel, maximal 6%.
- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen).
- Mehrzweckflächen (Aufstell- und Bewegungsfläche für Rollstuhl-/ Rollatornutzer, Fahrgästen mit Kinderwagen, Fahrrad, Gepäck).
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe
- Erreichbarkeit der Haltewunschtaaste von den Rollstuhlstellflächen aus
- Festhaltungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Ausführungen und Griffhöhen
- Kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen)

Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen

Die Informationen an und in den Fahrzeugen sind Teile der Gesamtinformationskette im ÖPNV und sollten möglichst lückenlos für die Reisekette zur Verfügung gestellt werden. Nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sind diese, wo es möglich ist, visuell und akustisch anzubieten.

Fahrplangestaltung und Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten

- Regelverkehre mit durchgängigem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
- Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten möglichst an der gleichen Haltestelle
- An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollten bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigt werden.

Flexible Verkehrsbedienung auf Abruf

- Einsatz geeigneter Fahrzeuge besonders für ältere und gehbehinderte Personen
- Wenn möglich, Einsatz geeigneter Fahrzeuge für Personen, die im Rollstuhl sitzend befördert werden
- Schulung des Fahrpersonals und des Personals der Vermittlungszentrale zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen

Fahrgastinformation und Service

Neben den oben ausgeführten Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen und im Zusammenhang mit den Fahrzeugen lassen sich weitere allgemeine Anforderungen und Ziele definieren:

- Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung
- Mobilitätsberatung über barrierefreie Angebote in einer Mobilitätszentrale, telefonisch sowie über Internet
- Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehbehinderte Menschen
- Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen

7 ÖPNV-Entwicklungskonzept

7.1 Ziele der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV

Ziele des Oberbergischen Kreises der klareren und auch aus wirtschaftlicher Sicht dauerhaft belastbaren Strukturen sind:

- Strukturierung des ÖPNV-Netzes in ein Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz mit unterschiedlichen Aufgaben, die im Kapitel 7.2 näher definiert sind.
- „Alle Angebote (Linienverkehr, flexible Bedienung, innovative Angebote) werden in die Struktur der drei Netze integriert“
- Identifizierung von Fahrten, die wirtschaftlich nicht tragbar sind
- Ausarbeitung von individuellen, wirtschaftlichen Verkehrskonzepten als Möglichkeiten zum Zurücklegen der „letzten Meile“ zwischen Wohnort und der Haltestelle des Linienverkehrs (in der Regel im Rahmen des Tertiärnetzes). Diese sollen für ausgewählte Kommunen ausgearbeitet, umgesetzt und evaluiert werden. Festlegung der Konzeptideen im Nahverkehrsplan.
- Bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans: Ausarbeitung dieser Konzepte im Einvernehmen mit den Kommunen, Erprobung während eines definierten Zeitraumes.
- Kosteneinsparungen im Gesamtnetz durch Optimierungen des Angebots werden angestrebt.
- Pilotprojekte sollen finanziell unterstützt werden.
- Neuregelung der Finanzierung des ÖPNV, Prüfung einer Beteiligung der Kommunen.

Die folgenden Kapitel eröffnen hierzu Möglichkeiten, die im Zuge der Diskussion in politischen Gremien, der Beteiligung und der Umsetzung des NVP konkretisiert werden.

7.2 Netzstrukturen

Aufbauend auf den Untersuchungen zur Raumstruktur, des heutigen ÖPNV-Angebots und der Nachfrage wird die Netzstruktur wie im Folgenden beschrieben vorgesehen:

Primärnetz

Das Primärnetz entspricht im Wesentlichen den Hauptrelationen, die die kommunalen Zentren miteinander verbinden. Die Linienführung soll stringent sein und möglichst keine zusätzlichen Erschließungen, also keine Varianten der Linienwege zur zeitweiligen Erschließung von einzelnen Ortsteilen aufweisen. Für die Linien des Primärnetzes soll ein einheitlicher, tagesdurchgängiger Linienweg und eine klare Taktung verfolgt werden. Abhängig von der Nachfrage und der Möglichkeit einer wirtschaftlichen Realisierung soll im Idealfall folgendes Betriebskonzept umgesetzt werden:

- ▶ 60-Minuten-Takt (mit Verdichtungen)
- ▶ Betriebszeiten:
 - ▶ Montag-Freitag: 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr
 - ▶ Samstag: 07:00 Uhr bis 22:00 Uhr
 - ▶ Sonntag: 09:00 Uhr bis 22:00 Uhr

Die Vorgaben stehen stets unter der Prämisse, dass der Betrieb nachfrageorientiert gestaltet werden muss. Das heißt, die Bedienung wird gegebenenfalls schrittweise eingeführt und muss evaluiert werden. Im Falle einer geringen Auslastung sind auch Anpassungen oder Streichungen möglich.

Sekundärnetz

Die Linien des Sekundärnetzes ergänzen das Primärnetz und sollen die Anbindung der größeren Orte gewährleisten. Die Sekundärlinien fungieren in erster Linie als Zubringer zu den Zentren und zum Primärnetz und sollen soweit wie möglich ein getaktetes Angebot aufweisen. Jedoch sind hier auch Anpassungen des Linienweges zum Beispiel an die Anforderungen des Schülerverkehrs oder eine Ausdünnung der Fahrten in schwach nachgefragten Zeiten möglich.

Auch hier sind im Falle einer geringen Auslastung Anpassungen oder Streichungen oder der Einsatz flexibler Betriebsformen möglich.

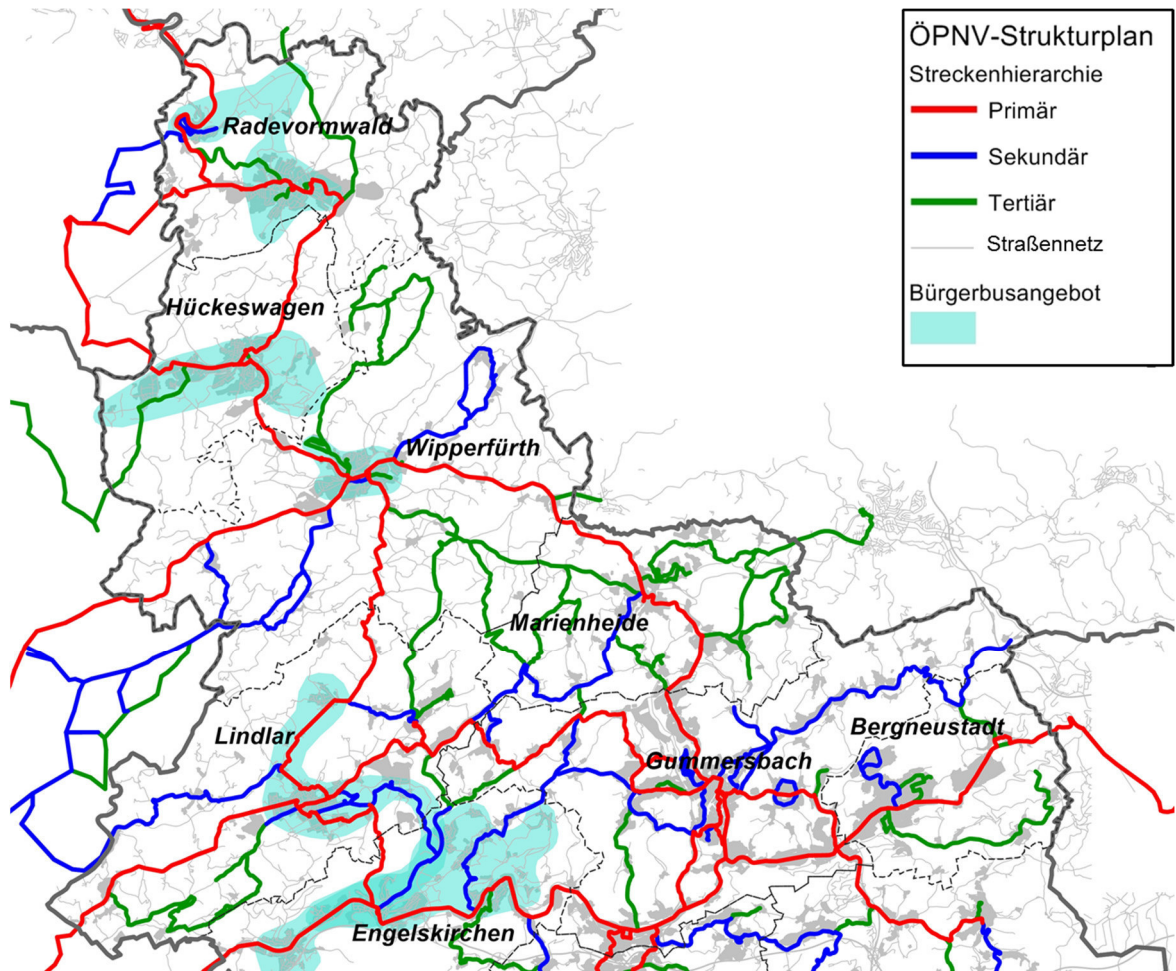
Tertiärnetz

Das Tertiärnetz gewährleistet ein ÖV-Angebot auf den Relationen, die nicht durch das Primär- oder Sekundärnetz bedient werden und dennoch eine entsprechende Nachfrage aufweisen. Da die vorhandene Nachfrage kein Angebot des Sekundär- oder gar Primärnetzes rechtfertigen würde, kann auf vielseitige Mobilitätsformen zurückgegriffen werden, beispielsweise auf flexible Bedienungsformen durch Anrufverkehre. Das Tertiärnetz dient der Sicherung einer Mobilitätsgrundversorgung.

In weiten Teilen des Kreises ist das Tertiärnetz auf der Basis bürgerschaftlichen Engagements bereits durch Bürgerbusse bedient. Dieses Engagement soll verstärkt gefördert werden.

Zunächst ist zu prüfen, ob bestehende Angebote auf flexible Bedienungsangebote umgestellt werden können, beziehungsweise wo ein zusätzliches Angebot in dieser Form sinnvoll ist. In Zuge dessen ist vorgesehen, verschiedenartige Projekte zur Förderung der Mobilität in einzelnen Kommunen (Piloträume) von Seiten des Oberbergischen Kreises zu unterstützen. Neben dem Sammeln an Erfahrungen und dem Anstoßen von neuen Möglichkeiten wird eine mögliche Übertragung der Modelle auf andere Kommunen angestrebt. Entsprechende Möglichkeiten und konkrete Ansätze sind im Kapitel 8 dargestellt.

Grundsätzlich gesondert zu prüfen ist der Schülerverkehr (siehe Kapitel 7.6). Soweit nicht mit dem getakteten Linienverkehr zu befördern, werden Schüler nachfrageorientiert zu den Schulen gebracht.



Quellen: Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 29: ÖPNV-Strukturplan - Nordraum des Oberbergischen Kreises

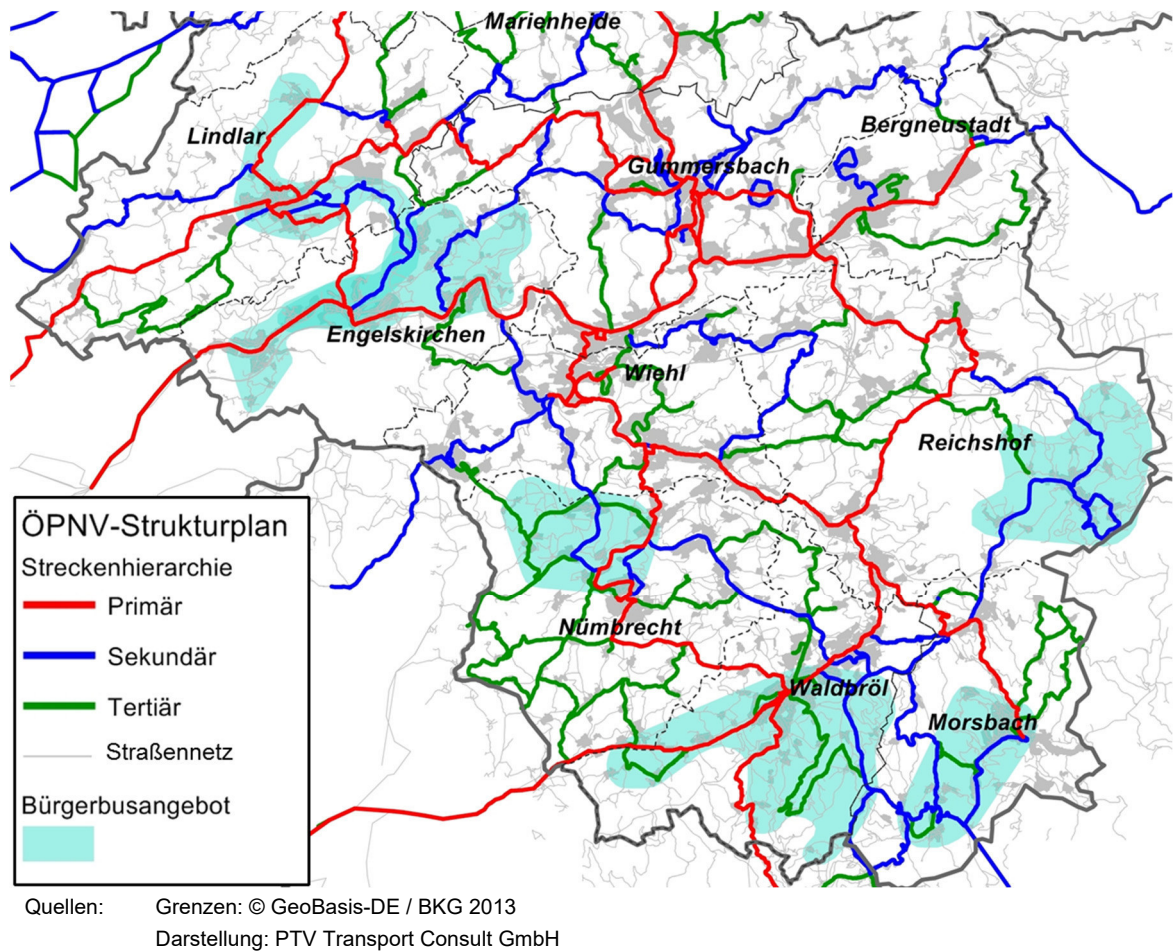


Abbildung 30: ÖPNV-Strukturplan - Südraum des Oberbergischen Kreises

7.3 Anpassungen im Südraum des Kreises

Um Strecken im Primärnetz an die Nachfragepotenziale anzupassen und auch Anregungen aus den Gemeinden zu berücksichtigen, wurden Umstrukturierungen im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans geprüft.

Insbesondere im Süden des Kreises werden hierbei stringenter Lösungen für Linienführungen vorgeschlagen, die einer klareren Verbindung zu den zentralen Orten entspricht. Hierzu gehören folgende Maßnahmen:

Im Süden des Kreises soll eine klarere Zuordnung der Linien vorgenommen werden, sodass die Hauptorte mit Primärlinien verbunden sind.

7.3.1 Raum Gummersbach / Wiehl / Denklingen / Morsbach / Nümbrecht

Ausgangslage

Die **Linie 302** verkehrt heute in der Regel jeweils im Stundentakt auf zwei Routen, mit deutlichen Ausdünnungen des Angebots am Nachmittag und am Sonntag:

- ▶ Linie 302a: Waldbröl - Nümbrecht - Wiehl - Dieringhausen - Gummersbach
- ▶ Linie 302b Waldbröl - Denklingen - Wiehl - Dieringhausen - Gummersbach

Dadurch ergibt sich eine Verdichtung zwischen Wiehl und Gummersbach.

Die Linie 303 verkehrt heute auf der Strecke Waldbröl – Lichtenberg – Wildbergerhütte – Eckenhagen – Gummersbach, mit einer Verdichtung auf in der Regel zwei stündlichen Fahrten (am Wochenende mindestens stündlich) zwischen Eckenhagen und Gummersbach.

Der Streckenabschnitt Eckenhagen – Wildbergerhütte wird hingegen heute unregelmäßig alle ein bis zwei Stunden bedient, am Wochenende mit nur einzelnen Fahrten.

Zusätzlich verbindet die Linie 341 Morsbach über Lichtenhagen mit Waldbröl. Die Linie 322 bedient die Strecke Eckenhagen – Wehnrath – Denklingen mit ca. 10 Fahrten pro Tag nur Montag bis Freitag.

Maßnahmen

Die Maßnahmen sehen folgende Bedienung vor:

▶ Linie 302:

Die Linie verkehrt unverändert wie heute die Linie 302a auf der Strecke **Waldbröl – Nümbrecht – Wiehl – Dieringhausen – Gummersbach**. Sie gewährleistet eine direkte Verbindung zwischen Waldbröl und Nümbrecht sowie zwischen Waldbröl und Wiehl.

▶ Linie 304:

Die Linie mit neuer Führung verkehrt auf der Strecke **Morsbach – Denklingen – Wiehl – Gummersbach**. Sie gewährleistet damit erstmals eine direkte Verbindung von Morsbach nach Wiehl und Gummersbach und stellt damit eine deutliche Verbesserung für die Fahrgäste in Morsbach dar.

Gemeinsam verdichten die beiden Linien die Strecke zwischen Wiehl und Gummersbach. Beide Linien gehören zum Primärnetz und werden entsprechend dicht und verlässlich bedient.

▶ Linie 303:

Die Linie 303 erhält eine neue Streckenführung von Waldbröl über Denklingen und Eckenhagen nach Gummersbach. Dies bedeutet eine deutlich schnellere Verbindung von Waldbröl nach Gummersbach. Auch diese Linie verkehrt zukünftig als Primärlinie mit entsprechend dichter Taktung.

► Linie 345

Die Linie 345 bedient den heute durch die Linie 303 bedienten Abschnitt Eckenhagen – Waldbröl. Die Einstufung in das Sekundärnetz gewährleistet auch für die dazwischenliegenden Orte wie Wildbergerhütte eine mindestens gleich gute Bedienung wie zuvor. Die Nachfrage aus diesen Orten ist vorwiegend auf Waldbröl ausgerichtet. Für die heute geringen Nachfrageströme aus diesen Reichshofer Orten nach Gummersbach ist eine verlässliche Umsteigeverbindung mit Umstieg in Eckenhagen auf die Linie 303 vorgesehen.

- Für die Linie 322 bedeutet dies, dass sie entfallen kann, da sie vollständig von der Linie 303 ersetzt wird.

- Die Linie 340 bedient die Strecke Waldbröl – Lichtenberg – Morsbach als Sekundärlinie.

Die Fahrgäste aus Waldbröl können wahlweise mit der Primärlinie 303 nach Gummersbach fahren, über Nümbrecht mit der der Primärlinie 302 oder mit Umstieg in Denklingen weiterhin mit der Linie 304. Nur eine geringe Anzahl von Fahrgästen zwischen Waldbröl und Wiehl, zum Beispiel, wenn sie nördlich des ZOB entlang der Strecke der Linie 303 wohnen und nach Wiehl fahren möchten, sein von einem Umstieg in Denklingen betroffen. Es ist jedoch vorgesehen, die Anschlüsse in Denklingen, Eckenhagen und Lichtenberg gut abzustimmen.

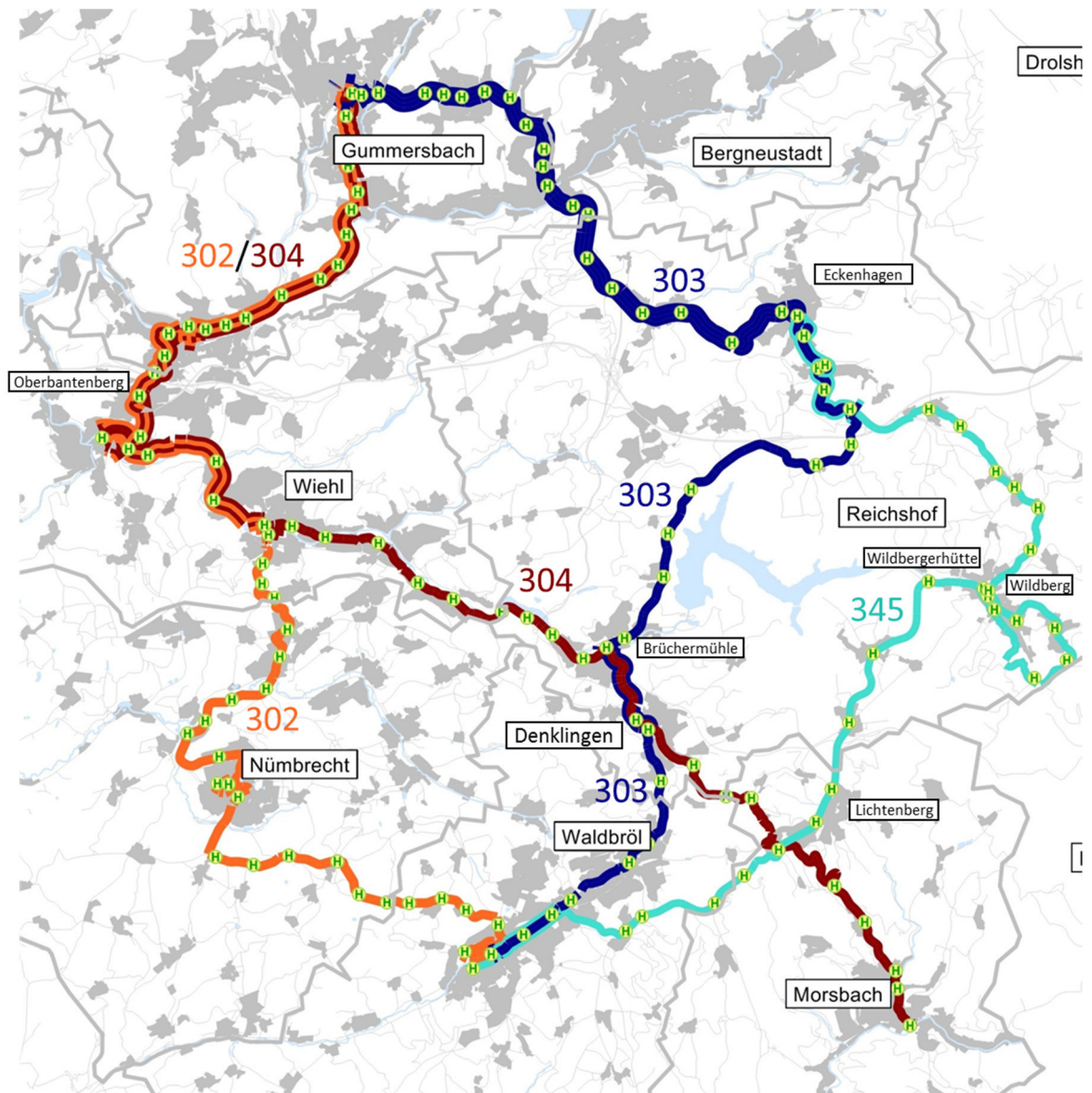


Abbildung 31: Maßnahmenkonzept für die bisherigen Linien 302 und 303 im Südraum (übrige, unveränderte Linien sind nicht dargestellt)

Bei vollständiger Bedienung nach den Vorgaben des Primärnetzes entstehen dadurch gegenüber der heutigen Linie 303 trotz Verkürzung des Linienweges deutliche Mehrkosten. Somit wird empfohlen, die Bedienung in den Neben- und Schwachverkehrszeiten entsprechend der Nachfrage anzupassen, bei Bedarf durch flexible Bedienungsformen.

Bewertung der Planungen im Südraum

Vorteile des Vorschlages sind

- die Direktverbindung zwischen Morsbach und Wiehl / Dieringhausen und Gumpersbach

- die schnellere und häufigere Verbindung zwischen Eckenhagen / Denklingen und Waldbröl

Es ist von folgenden Fahrzeitgewinnen für die Fahrgäste auszugehen:

- Morsbach – Wiehl: ca. 20 Minuten schneller
- Morsbach – Gummersbach: ca. 20 Minuten schneller
- Waldbröl – Gummersbach: ca. 9 Minuten schneller
- Waldbröl – Eckenhagen: ca. 14 Minuten schneller

Die heutigen einzelnen Schnellbusfahrten zwischen Waldbröl und Gummersbach sollen erhalten bleiben.

Für die Umsetzung des Gesamtkonzeptes ist mit Kosten von ca. 450.000 – 600.000 Euro zu rechnen.

Schnellbus Gummersbach – Wiehl

Zusätzliche zum beschriebenen Konzept der Linien 302/304 soll zwischen Gummersbach und Wiehl ein Schnellbus eingerichtet werden. Für einen stündlichen Betrieb nur Montag bis Freitag ist mit Kosten Höhe von ca. 170.000 Euro zu rechnen. Damit ist auch eine schnelle Verbindung zwischen Bomig und Dieringhausen gewährleistet.

7.3.2 Wunsch Gemeinden im Südraum: Verbesserte Anbindung an die Schiene in Schladern / Rosbach / Wissen

Waldbröl-Schladern/Rosbach

Linie 342 in der Netzhierarchie

Derzeit verbindet die Linie 342 Waldbröl am schnellsten mit Schladern / Rosbach, die weiteren Linien 343 und 344 haben eher erschließende Wirkung und sind dem Tertiärnetz zuzuordnen, die Linie 343 hat vorwiegend Aufgaben im Rhein-Sieg-Kreis.

Die Linie 342 kommt in ihrer Bedienung einer Primärlinie nahe, auch am Wochenende besteht ein stündliches TaxiBus-Angebot. Daher wird vorgeschlagen, sie als wichtige Verbindung zur Schiene im Primärnetz zu belassen. Die Nachfrage ist jedoch gering und auch die Nachfragepotenziale sind begrenzt. Nur nach Windeck bestehen deutliche Pendlerströme - zwischen Waldbröl und Windeck pendeln täglich ca. 370 Beschäftigte, allerdings ist aufgrund der hohen Pkw-Verfügbarkeit und der Wohn- und Arbeitsplätze auch abseits des Linienweges nicht damit zu rechnen, dass mehr als maximal 10 % dieser Pendler auf den ÖPNV umsteigen würden. In Richtung Siegen bestehen keine relevanten Pendlerströme.

In Richtung Köln ist Waldbröl besser über die Linie 530 mit Umstieg in Hennef angebunden. Auch hier bestehen jedoch vergleichsweise niedrige Pendlerströme.

Damit ist für die Linie 342 mit einem deutlichen Defizit zu rechnen, wenn sie als Primärlinie eingestuft wird, über eine Einstufung als Sekundärlinie ist daher zu entscheiden.

Verlängerung Linie 342

Die Linie 342 verkehrt heute von Waldbröl bis zum Bahnhof in Schladern, mit einigen Fahrten Montag bis Samstag auch bis Rosbach. Nach Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis sollen alle Fahrten der Linie 342 von Schladern über Roth/Rosbach-Süd nach Rosbach verkehren, entsprechend dem Linienweg der Linie 343. Diese Linie verkehrt heute zwischen Leuscheid über Rosbach nach Kohlberg und teilweise weiter nach Waldbröl, vorwiegend als TaxiBus. Sie soll nur noch von Waldbröl bis Rosbach verkehren.

Für die Maßnahme ist mit Kosten von 250.000 Euro zu rechnen, da ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird und Sprungkosten entstehen. Dies kann nur teilweise durch zusätzliche Erlöse aufgefangen werden.

Wunsch Gemeinde Morsbach: Bessere Verbindung nach Wissen.

Die Gemeinde Morsbach wünscht ebenfalls eine verbesserte Anbindung an die Schiene in Richtung Siegen oder Köln. Die heutige Linie 347 verkehrt hauptsächlich im Nachbarkreis und bedient Morsbach nur unregelmäßig vor allem zu auf den Schülerverkehr abgestimmten Zeiten.

Auch hier ist die Nachfrage durch Berufspendler sehr gering, daher wird eine Einordnung in das Sekundärnetz vorgeschlagen. Dies erhält den Linienverkehr und lässt eine Anpassung an die Nachfrage während der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu.

7.4 Anpassungen in der Kreismitte

7.4.1 Anregung Stadt Engelskirchen

Zur angeregten Anschlussicherung für die Verbindung Engelskirchen – Industriegebiet Klause wird festgelegt, dass die bestehenden abgestimmten Fahrten (Taxibus) beibehalten werden sollen.

7.4.2 Schnellbus Wiehl-Gummersbach

Dazu siehe 7.3.1, Absatz „Schnellbus Gummersbach – Wiehl“

7.5 Anpassungen im Nordraum des Kreises

7.5.1 Schnellbuslinie Leverkusen – Wermelskirchen – Hückeswagen – Wipperfürth

Die RVK GmbH untersucht eine mögliche Schnellbuslinie von Wermelskirchen nach Leverkusen. Somit wäre es möglich, in ca. einer Stunde von Wermelskirchen nach Köln Hauptbahnhof zu gelangen. Über Bergisch Born soll diese Linie nach Hückeswagen und Wipperfürth ver-

längert werden. Geplant ist eine Bedienung Montag-Freitag im 30-Minuten-Takt. Für eine Verbindung nach Radevormwald ist eine zusätzliche Busanbindung vorgesehen. Die Feinplanung wird im Zuge der Umsetzung vorgenommen.

Für die Maßnahme ist mit jährlichen Betriebskosten von ca. 410.000 Euro für die Strecken im Oberbergischen Kreis zu rechnen.

7.5.2 Umstrukturierung im Bereich der Linien 659 und 671 Bedienung des Ortes Keilbeck

Die Linie 659 steht unter der Aufgabenträgerschaft der Stadt Remscheid, und bedient den Oberbergischen Kreis nur Montag bis Freitag und nur mit einem Teil der Fahrten morgens und nachmittags mit Ausrichtung auf Schüler/Pendlerverkehr zwischen Herkingrade, Keilbeck, Dahlerau und Remscheid-Lennep. Die Stadt Remscheid plant nun, diese Fahrten einzustellen. Dies ist aufgrund der geringen Nachfrage in den Nachbarkreis gerechtfertigt, allerdings muss für die Binnennachfrage im Kreis, die bislang durch die Linie 659 bedient wurde, eine Alternative geschaffen werden.

Mit der Einstellung müssten dann die bisherigen Nutzer zwischen Dahlerau und Remscheid in Herbeck auf die Linie 671 umsteigen. Hierfür muss die Kapazität der Linienfahrten der Linie 671 geprüft werden, ob eine Aufnahme der zusätzlichen Fahrgäste aus Dahlerau möglich ist. Eine gute Anschlusssituation in Herbeck von ca. 5-10 Minuten Wartezeit vorausgesetzt, verlängert sich die Fahrzeit nicht.

Als Alternative der Bedienung, der durch die Linienkappung wegfallenden Haltestellen „Herkingrade“ und „Auf der Brede“, ist eine Linienveränderung der Linie 626 umzusetzen. Geeignet wäre eine „Verlegung“ der heutigen Linienführung der Linie 626 in Richtung Norden zugunsten der vorgenannten Haltestellen. (Linienführung Neu: ... Radevormwald – Ülfefeld – Önkfeld – Herkingrade ...; (siehe Abbildung 32)

Durch diese Linienführung kommt es zwar zum Wegfall der beiden Haltestellen „Luhnermühle“ und „Neuenhammer“; diese liegen jedoch in deutlich dünner besiedelten Bereichen, dafür gelingt eine Anbindung von Herkingrade und Keilbeck über einem neuen Haltepunkt in Önkfeld.

Zusätzlich wird mit jeder Fahrt der Linie 626 zwischen Wuppertal und Herbeck die Schleife über Keilbeck bedient.

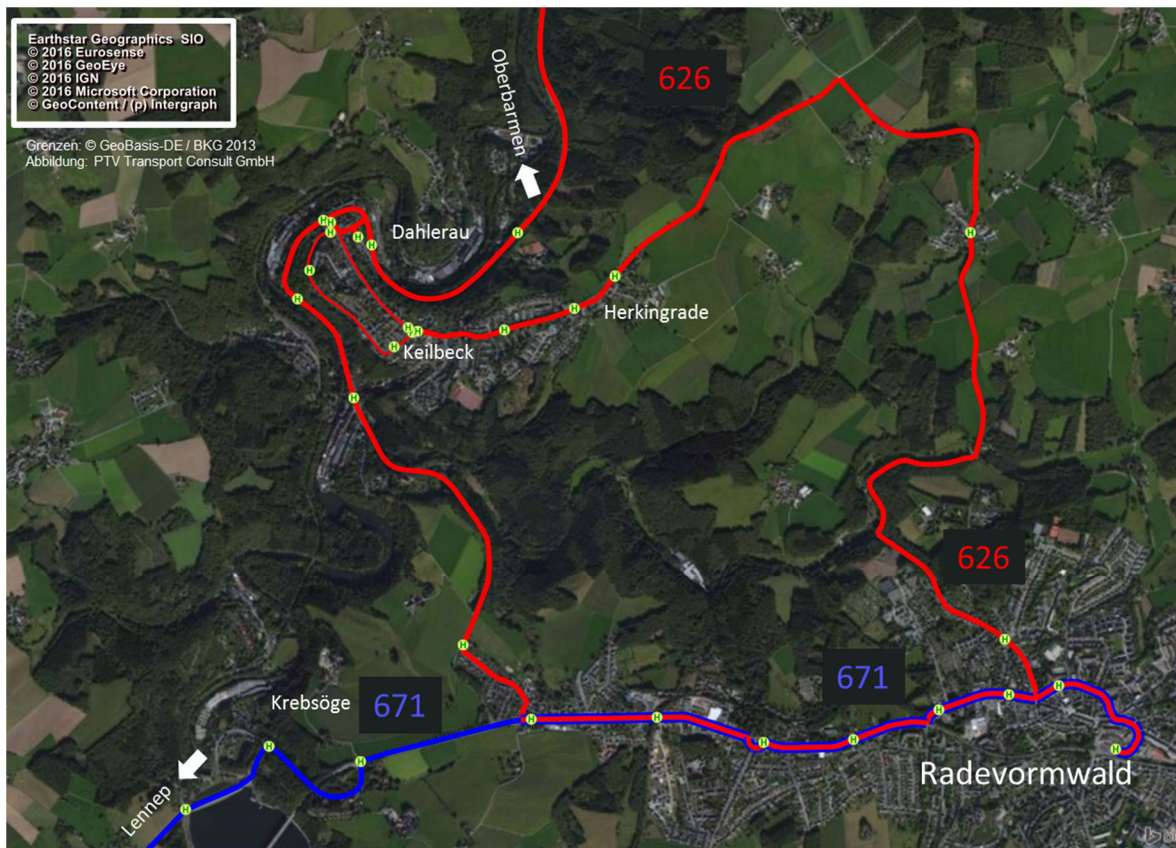


Abbildung 32: Neuordnung Linie 626

7.5.3 Möglichkeiten zu Optimierung und Kosteneinsparung

Die beschriebene Neustrukturierung des Liniennverkehrs ermöglicht dem Verkehrsunternehmen flexibel auf Nachfrageänderungen zu reagieren.

Der Nahverkehrsplan soll die Offenheit bewahren, sinnvoll auf strukturelle Änderungen zu reagieren, sowie auf den Rückgang der Nachfrage aufgrund des demografischen Wandels. Außerdem sollen testweise eingeführte Angebote entsprechend ihres Erfolges ausgeweitet oder reduziert, bei sehr geringer Nutzung auch eingestellt werden können.

Darüber hinaus lassen sich bereits heute Fahrten im Kreis identifizieren, die sehr schwach ausgelastet sind - insbesondere in Schwachverkehrszeiten oder beispielsweise am Vormittag. Bei Linien im Sekundär- oder Tertiärnetz können Fahrten festgestellt werden, auf deren gesamten Linienweg nicht mehr als vier Fahrgäste zusteigen.

Soweit diese Fahrten nicht betrieblich notwendig sind, können sie nach Prüfung durch die OVAG entfallen. Hierdurch wären deutliche Einsparungen erzielbar.

Dabei ist jedoch der Nachteil abzuwägen, dass die Möglichkeit zur Beförderung für einige Hundert Fahrgäste entfällt, die sich auf diese einzusparenden Fahrten verteilen.

7.6 Schülerverkehr

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde für das Schuljahr 2014/2015 unter Beachtung aller datenschutzrechtlichen Bestimmungen für alle Schüler in jeder Schule der Wohnort ermittelt. Die aggregierten Ströme wurden bereits in Kapitel 2.5 dargestellt. Die Daten können Grundlage sein für eine Optimierung des Schülerverkehrs durch Schulanfangs- und Schulschlusszeitenstaffelung.

Der Schülerverkehr stellt die größte Nachfragegruppe im ÖPNV dar. In den Morgen- und Nachmittagsstunden müssen von den Verkehrsunternehmen verstärkte Kapazitäten bereitgestellt werden, um das Schülerverkehrsaufkommen zu bewältigen.

Hohe Kosten in der Schülerbeförderung entstehen dadurch, dass insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit alle Schüler innerhalb schmaler Zeitfenster zu den Schulen gebracht werden müssen. Die Fahrten zur Schülerbeförderung sind sehr stark an die Schulanfangs- und -schlusszeiten gebunden. Wo viele Schulen zur gleichen Zeit beginnen und den Schülern keine langen Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn zugemutet werden sollen, ist eine Vielzahl paralleler Fahrten notwendig. Zu prüfen ist eine Staffelung der Zeiten, so dass die Schüler nacheinander zu den Schulen gebracht werden können. Wo Schulzeiten nicht auf eine optimierte Schülerbeförderung abgestimmt sind, führt dies aus folgenden Gründen zu hohen Kosten:

- Der hohe Anteil des Schülerverkehrs im Buslinienverkehr sowie die zeitliche Konzentration der Fahrten auf die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten erfordern einen hohen Fahrzeugbedarf.
- Verschiedene, aber räumlich nahe liegende Schulstandorte müssen oftmals getrennt voneinander bedient werden, weil alle Schulen zeitgleich beginnen.
- Ein hoher Anteil an Fahrzeugen wird nur für eine einzige oder nur wenige Fahrten am Tag eingesetzt und damit vorgehalten.

Die Verkehrsspitze im Schülerverkehr überlagert sich morgens mit dem Berufsverkehr, was zu weiteren Kapazitätsengpässen führt. **Eine Optimierung auf Grundlage einer Schulzeitenstaffelung erfordert aber ein Entgegenkommen der Schulen hinsichtlich der Anpassung von Schulanfangs- und -schlusszeiten.** Dies würde zu einer erheblichen Optimierung der Bedienung führen.

Infolge rückläufiger Schülerzahlen kommt hinzu, dass eine wirtschaftlich und verkehrlich vertretbare ÖPNV-Erschließung im ländlichen Raum nur durch eine gleichmäßigere zeitliche Verteilung der Schülerverkehre gesichert werden kann.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans entsprechende Optimierungspotenziale auszuloten. Auf dieser Grundlage kann in die Diskussion mit den relevanten Akteuren eingetreten werden. Dies kann jedoch nur eine langfristig umzusetzende Maßnahme sein.

Zu einer optimierten Organisation des Schülerverkehrs gehört auch die Abstimmung der Schulnetzplanung mit der Planung von Mobilitätsangeboten im Oberbergischen Kreis sowie alternativ organisierte Zubringerverkehre für abseits gelegene Schülerwohnstandorte.

7.7 Prüfaufträge im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans

7.7.1 Optimierung der ÖPNV-Zubringung aus dem Südkreis zum Knotenpunkt Ründeroth (RB25)

Auf Grundlage der Wünsche der Stadt Wiehl nach einer Busverbindung direkt zum Bahnhof Ründeroth soll eine Prüfung der Möglichkeiten durchgeführt werden. Dies betrifft neben den zu erwartenden Betriebskosten auch infrastrukturelle Anforderungen zur Andienung des Bahnhofs Ründeroth durch Busse und auch die Möglichkeiten der Anschlussabstimmung.

7.7.2 Prüfung der Bedienung des Gelpetals von Engelskirchen aus

Eine Linie vom Bahnhof Engelskirchen längs des Gelpetals über die Ortslagen Hülsenbusch, Berghausen, Nochen sowie Bickenbach soll geprüft werden. Hierbei sollte die Verlängerung der heute bereits bestehenden Linie 316 geprüft werden, die heute die Orte etwa stündlich von Gummersbach kommend anfährt und dann in Neuremscheid endet.

7.7.3 Innovativer ÖPNV durch autonomes Fahren

Eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung möglicher innovativer Verkehrsprojekte des autonomen Fahrens beginnend im Jahr 2018 wird für den Busverkehr angestrebt.

7.8 Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans

Befragungen und Anregungen der Gemeinden

Die Gemeinden wurden Ende 2014 in einem frühzeitigen Stadium der Bearbeitung des Nahverkehrsplans eingebunden, indem ein Fragebogen versandt wurde. Damit sollten geplante Neubau- und Gewerbegebiete ermittelt, aber auch die Anregungen der Gemeinde zum ÖPNV abgefragt werden.

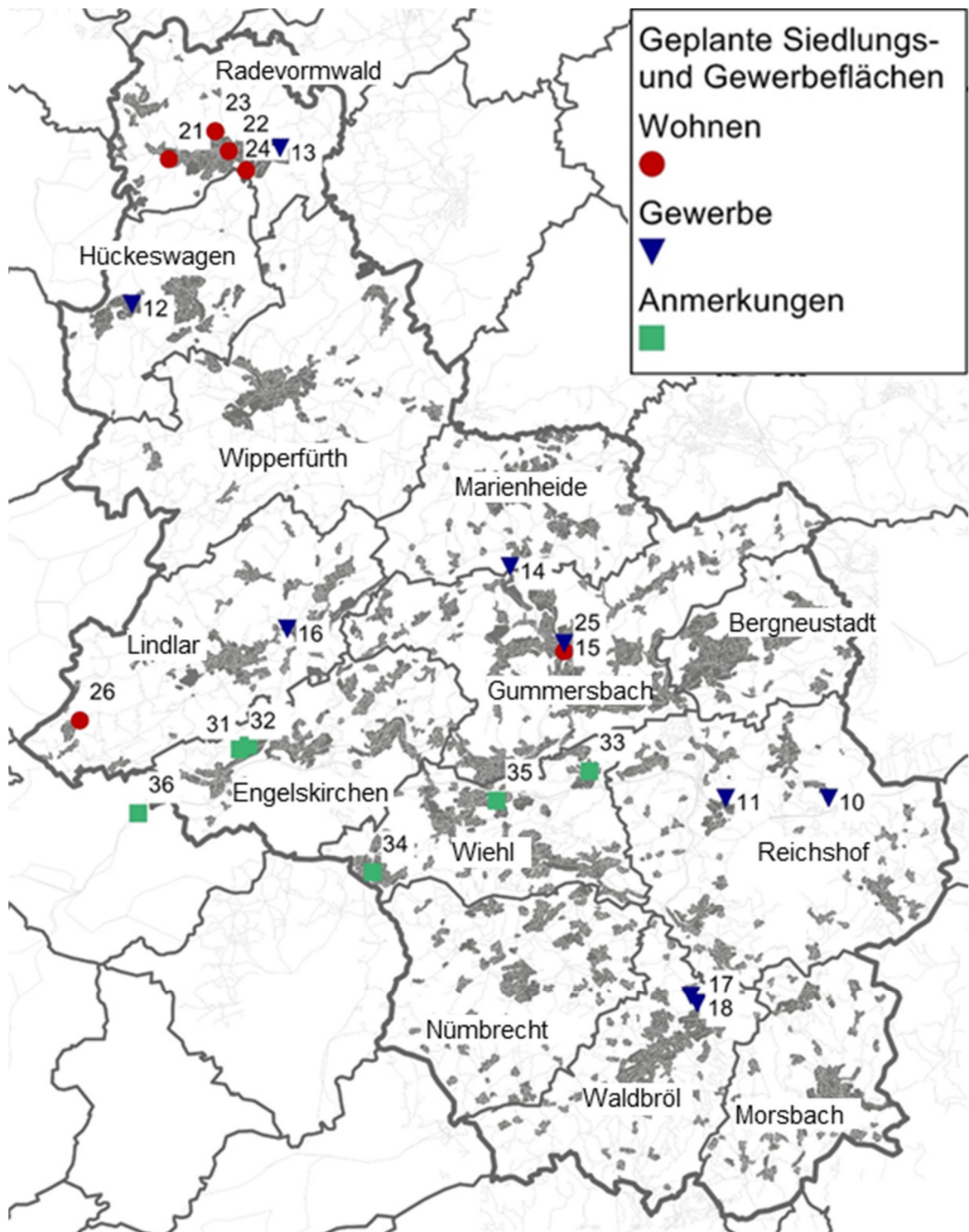
Im Zuge der Bearbeitung wurden die Anregungen gemeinsam vom Gutachter und der OVAG geprüft.

Unterschieden werden muss zwischen Anregungen, die konzeptioneller Art sind, Bedienungssysteme oder innovative Konzepte betreffen und Anregungen, die konkrete Linien und Orte betreffen.

Die konkret räumlich zu verortenden Anregungen werden in Tabelle 10 dargestellt. Die Ergebnisse der Prüfung sind unter Anmerkung dargestellt.

Nummer in Abbildung	Gemeinde / Stadt	Name	Anregung	Anmerkung
11	Gemeinde Reichshof	Gewerbegebiet Wehnrath	Bessere Anbindung vor allem des erweiterten Teils	Die verbesserte Anbindung soll im Zuge der Umsetzung geprüft werden. Grundsätzlich ist jedoch zu bedenken, dass eine Bündelung der Fahrtwünsche durch unterschiedlich Ziele und Schichtzeiten problematisch für einen Linienbetrieb sind.
26	Gemeinde Lindlar	Geplanter Haltepunkt RB25 Vilkerath	Anbindung Schmitzhöhe	Prüfung nach Einrichtung des Haltepunktes Vilkerath.
			Verlegung des Endhaltepunktes der Linie 422 von Immekeppel nach Schmitzhöhe	Prüfung im Zuge der Umsetzung
31+32	Gemeinde Engelskirchen	Aggertalklinik, Sankt Josef Krankenhaus	Anbindung mit dem Linienverkehr	Derzeit durch den Bürgerbus Engelskirchen und Lindlar bedient. Prüfung im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans vorgesehen.
33	Stadt Wiehl	Marienhagen	Attraktivere Anbindung	Derzeit von Linie 306 mit Gummersbach und Wiehl verbunden. Prüfung im Zuge der NVP-Erstellung erfolgt, dichtere Bedienung mit ausreichender Wirtschaftlichkeit nicht möglich.
34	Stadt Wiehl	Drabenderhöhe	Bessere Verbindung nach Wiehl Kernort	Direktverbindung würde zusätzliche Linie erfordern, wirtschaftlich nicht möglich. Gegebenenfalls erneute Prüfung im Zuge der Umsetzung. Eine Veränderung des Verlaufs der Linie 319 von Bielstein nach Wiehl würde die wichtige Verknüpfung zur RB 25 in Runderoth kappen.
35	Stadt Wiehl	Industriegebiet Bomig	Attraktivere Anbindung	Gute Verbindung nach Dieringhausen und Wiehl durch Linie 325, Im Zuge der geplanten Umsetzung eines Schnellbusses zwischen Wiehl und Gummersbach wird dies zusätzlich verbessert.

Tabelle 10: Anregungen (2014/15) der Städte und Gemeinden für konkrete Linien und Orte



Quellen: Befragung der Gemeinden 2014
 Grenzen: © GeoBasis-DE / BKG 2013
 Darstellung: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 33: Gemeldete Anregungen der Gemeinden (sowie relevante Siedlungs- und Gewerbegebiete für die zukünftige Entwicklung)

Ideen zu innovativer Mobilität wurden vor allem von den Gemeinden Engelskirchen, Reichshof und Radevormwald vorgeschlagen, die in die Diskussion mit eingingen.

Im Zuge einer ersten Beteiligung von Städten, Gemeinden und Nachbargaufgabenträgern an der Erstellung des Nahverkehrsplans gingen im Zuge der Befragungen und Veranstaltungen folgende Wünsche und Anregungen ein (Tabelle 11), deren Prüfung teilweise bereits beschrieben wurde oder die im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu prüfen sind.

Beteiligte	Bereich	Wunsch und Anmerkung
Stadt Radevormwald	Wuppertalsperre	Bessere Anbindung an die Wuppertalsperre. Remscheid bedient die Nachfrage im Freizeitsektor zur Wuppertalsperre mit dem ÖPNV (Touristisches Angebot, Tertiärnetz)
Stadt Hückeswagen	Bevertalsperre	Bessere Anbindung an die Bevertalsperre
Wunsch aus der NVP-Teilkonferenz (Nord-Mitte-Süd)	Gesamtbereich Oberberg	Bessere Einbindung von Naturarena in die Fahrpläne eines Wander – und Fahrradbusses um eine Verknüpfung mit anderen Angeboten und eine gezielte Bewerbung zu gewährleisten. (Touristisches Angebot, Tertiärnetz)
Wunsch aus der NVP-Teilkonferenz (Nord)	Grenzüberschreitender Verkehr Bereich Schwelm und Halver	Untersuchung der Verbindungen aus dem Kreis Richtung Schwelm und Halver für den Zweck Schule und Arbeit.
Wunsch aus der NVP-Teilkonferenz (Mitte)	Gummersbach – Marienheide	Möglichkeit eines Lückenschlusses Derschlag/Dieringhausen – Marienheide.
Wunsch aus der NVP-Teilkonferenz (Mitte; Stadt Wiehl)	Wiehl	Die Stadt Wiehl wünscht eine umstiegsfreie Verbindung von Drabenderhöhe nach Wiehl (Linie 319); (siehe Tabelle 10), sowie eine Direktverbindung Wiehl – Ränderoth oder Schnellbus Wiehl – Dieringhausen Bhf.- Gummersbach wegen schnellem Bahnanschluss nach Köln. Der Schnellbus Wiehl-Dieringhausen-Gummersbach wird umgesetzt, die Verbindung nach Ränderoth wird geprüft.
Wunsch aus der NVP-Teilkonferenz (Mitte; Gemeinde Engelskirchen)	Engelskirchen	Die Gemeinde Engelskirchen wünscht die Anbindung an das Krankenhaus. (siehe Tabelle 10)
Herr Hans Heilmann aus Overath	Overath - Lindlar	Verlängerung der Linie 422 durch Verlegung der Endhaltestelle von Immekeppel nach Lindlar-Schmitzhöhe (siehe Tabelle 10)
DemographieForum Schmitzhöhe	Overath - Lindlar	Verlängerung der Buslinie 422 bis nach Lindlar (Ort) (siehe vorherigen Punkt; hier also weitere Verlängerung über Schmitzhöhe hinaus) (siehe Tabelle 10)

Beteiligte	Bereich	Wunsch und Anmerkung
Rhein-Sieg-Kreis	Rhein-Sieg-Kreis ← → Oberbergischer Kreis	Verlängerung aller Fahrten der Linie 342 von Schladern über Roth/Rosbach-Süd nach Rosbach (entsprechend Linienweg 343) Linie 343 dafür nur noch von Waldbröl bis Rosbach (Siehe 7.3) Die Verbindung nach Rosbach soll umgesetzt werden.
Rhein-Sieg-Kreis	Rhein-Sieg-Kreis ← → Oberbergischer Kreis	Verbindung Leuscheid – Rosbach über verlängerte Linie 572 (Siehe 7.3)
Rhein-Sieg-Kreis	Rhein-Sieg-Kreis ← → Oberbergischer Kreis	(Teil-)Einbindung des Schülerverkehrs der Gemeinde Windeck in den ÖPNV. Viele Schulbusse fahren heute auf derselben Strecke und teilweise sogar zeitgleich zu bestehenden TaxiBus-Fahrten der OVAG-Linien 343/344.

Tabelle 11: Anregungen und Wünsche von Städten / Gemeinden und Nachbarkreisen im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans

Weitere Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen

Linienprüfungen

Weitere Maßnahmenvorschläge wurden geprüft, die über die Gemeindebefragung, aber auch andere Diskussionen in den vergangenen Jahren vorgeschlagen wurden.

Nicht aufgenommen sind hier die Anregungen, die im Zuge der formalen Beteiligung eingingen und geprüft wurden. Diese gingen teilweise in den Nahverkehrsplan ein. Hierfür wird auf eine gesonderte Dokumentation verwiesen, die der Abstimmung in den politischen Gremien diene.

- Geprüft wurden zudem Vorschläge der Stadt Wipperfürth hinsichtlich der Anbindung von Agathaberg mit dem Linienverkehr, was aber nur mit deutlichen Umwegfahrten der bestehenden Linien möglich wäre und aufgrund der geringen Ortsgröße von Agathaberg wirtschaftlich nicht sinnvoll ist.
- Außerdem wurde geprüft, in wie weit eine Abstimmung der Linie 336 an die Zugankunfts- und -abfahrtszeiten in Marienheide möglich ist. Jedoch hat die Linie andere vorrangige Bindungen in Lennep und Gummersbach mit höherem Fahrgastpotenzial, weswegen eine weitere Bindung nicht möglich ist.
- Der Anschluss der Linie 310 an den SPNV in Engelskirchen ist nicht möglich, da der Anschluss in Overath vorrangig zu realisieren ist, damit können mehr Fahrgäste erreicht werden.
- Anbindung Schloss Homburg und Verdichtung der Linie 342 / Anbindung Panarbora. Dies wird im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans geprüft und die weitere Entwicklung soll zunächst beobachtet werden.
 - Schloss Homburg ist ein klassisches „Sonntagsziel“ für Familien und wird eher mit dem Pkw oder Charterbussen besucht (Schulklassen etc.).

- ▶ In Panarbora muss zunächst abgewartet werden, in wie fern ÖPNV-affine Besucherströme zu erwarten sind.
- ▶ Krankenhäuser Engelskirchen
 - ▶ Es besteht der Wunsch nach einer Anbindung der beiden Kliniken (St. Josef-Krankenhaus und Aggertalklinik) an das ÖPNV-Netz.
 - ▶ Vorstellbar ist eine Bedienung durch einen Kleinbus, da eine neue Führung der Linie 310 eine unzumutbare Fahrzeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste bedeutet. Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans soll daher eine Bedarfsanalyse durchgeführt sowie Möglichkeiten der Finanzierung durch die Betreiber der Krankenhäuser geklärt werden.

Systemprüfungen

Durch die OVAG wurde der Vorschlag erteilt, den TaxiBus auf ein Anrufsammeltaxi mit dem Komfort der Haustürbedienung zu prüfen. Der TaxiBus bedient ausschließlich den regulären Linienweg und die Haltestellen der Grundlinie, Hierzu sind Prüfungen durchzuführen hinsichtlich einer möglichen wirtschaftlichen Verbesserung der Fahrten, hinsichtlich der Komfortsteigerung und der rechtlichen Möglichkeiten solch eines erweiterten Angebots.

7.9 Eigene Mobilitätskonzepte der Gemeinden

Um für den Nahverkehrsplan Piloträume für innovative Konzepte festzulegen, wurden zunächst die Gemeinden nach den Planungen gefragt, die sie im Zuge eigener Mobilitätskonzepte planen oder prüfen. Die meisten Gemeinden sind bereits in der Vergangenheit dazu übergegangen, einzelne Mobilitätsangebote einzurichten, zu unterstützen und teilweise als Pilotprojekte zu evaluieren.

In einigen Fällen dienten auch die Vorbereitungen und Gespräche im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans (zum Beispiel die Teilraumkonferenzen) dazu, neue Ideen zu entwickeln.

Von den Gemeinden wurden folgende Projekte und Maßnahmen genannt:

Stadt Bergneustadt

- ▶ Barrierefreier Umbau der Bushaltestellen
- ▶ Anlegen von Rad/Gehwegen
- ▶ Installation von Fahrradständern an Bushaltestellen im Zentrum
- ▶ Private Beförderung vom ev. Altenheim zum Wochenmarkt donnerstags

Gemeinde Engelskirchen

- ▶ Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen eines integrierten Handlungskonzeptes im Schwerpunkt auf die beiden Bahnhofsumfelder in Engelskirchen und Ränderoth zugeschnitten, einschließlich P+R und B+R.

- Der Beschluss des Mobilitätskonzeptes soll am 06.07.2016 erfolgen (Integriertes Handlungskonzept).

Stadt Gummersbach

- Beitritt in das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“
- Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements ab 2016
- Ausbildung des Ressortleiters zum Mobilitätsmanager
- Durchführung baulicher Maßnahmen zum Beispiel Bahnhof und Busbahnhof oder Neuerichtung Alleinradweg
- Installation eines Carsharingbetriebes auf dem Steinmüllergelände noch im Frühjahr 2016
- Förderung des Aufbaus und Betriebes eines sozialen Fahrdienstes im Raum Dieringhausen-Vollmerhausen

Stadt Hückeswagen

Es existiert kein umfassendes Mobilitätskonzept, jedoch werden Einzelmaßnahmen durchgeführt, zum Beispiel:

- Bahntrassenradweg für den überregionalen Radverkehrstourismus
- Bürgerbusse für durch den ÖPNV weniger gut erschlossene Gebiete
- Drei E-Ladestationen für Pkw bestehen bereits.
- Eine E-Bike Ladestation wurde bereits eingerichtet, eine weitere ist geplant.

Gemeinde Lindlar

Folgende Mobilitätsprojekte:

- Ehrenamtlicher Fahrservice „Limo“ (Lindlar mobil) – unterstützt seit vier Jahren die Menschen in und um Lindlar mit dem Ziel, die Teilhabe am sozialen Leben zu erhalten (Begegnungsstätte, Einkaufen) mit E-Fahrzeug. Weitere Ehrenamtliche werden gesucht.
- E-Carsharing („Bürgerauto“ für Linde) als Pilotprojekt mit der Option, es auf weitere Dörfer auszuweiten
- Einrichtung einer zusätzlichen Bürgerbuslinie nach Linde seit 01.04.2016
- Kooperation mit ADAC (Mitfahrportal)
- Telefonzentrale für Mobilitätsangebote (im Aufbau)
- Schülertickets werden für alle SEK I Schüler werden komplett von der Gemeinde finanziert
- Bahntrassen-Radweg Lindlar-Hommerich
- Projekt „Agger-Sülz-Radweg“
- Anmeldung beim „Zukunftsnetzwerk Mobilität in NRW“ (Beschluss des Gemeinderates vom 27.09.2016)

- Ausbildung eines Mitarbeiters zum Mobilitätsmanager beim „Zukunftsnetzwerk Mobilität in NRW“
- 6 Ladesäulen mit jeweils 2 Ladepunkten und Lademöglichkeiten für Pedelecs. In Lindlar kommen auf 1.800 Einwohner ein Ladepunkt (1800:1 – Verteilungszahl des Landes 13.000:1, Stand Ende Juni 2016)
- 8 Pendler-Parkplätze im Gemeindegebiet (in der Umsetzungsphase)

Gemeinde Marienheide

- Es besteht noch kein eigenes Mobilitätskonzept, Marienheide zeigt jedoch Interesse an den in der Teilkonferenz zum Nahverkehrsplan angesprochenen Themen.
- Dazu gehört insbesondere die Einführung eines Bürgerbusses.

Gemeinde Morsbach

- Es existiert ein Bürgerbus seit 2011 für Orte, die nicht mit dem konventionellen ÖPNV bedient werden.

Gemeinde Nümbrecht

- Es ist bislang nichts geplant oder umgesetzt.

Stadt Radevormwald

➤

Es existiert derzeit kein umfassendes Mobilitätskonzept, jedoch werden Einzelmaßnahmen durchgeführt, zum Beispiel:

- Integriertes Handlungskonzept Innenstadt umgesetzt (geänderte Verkehrsführungen, barrierefreier Umbau Innenstadt)
- Bahntrassenradweg mit Möglichkeit zur Anbindung an den überregionalen Radverkehrstourismus bereits umgesetzt
- Bürgerbus für durch den ÖPNV weniger gut erschlossene Gebiete, teilweise als Anrufbürgerbus
- E-Ladestationen für PKW bereits errichtet
- E-Ladestationen für E-Bikes bereits errichtet
- Als mögliches Pilotprojekt (siehe Kap 8.2) ist die Einrichtung eines Quartierbusses für die Wupperorte möglich.

Gemeinde Reichshof

- Kein eigenes Mobilitätskonzept.
- Reichshof setzt auf ein Mobilitätskonzept in Zusammenarbeit mit dem Kreis auf Basis des Nahverkehrsplans.

Stadt Waldbröl

- ▶ Es werden keine eigenen Mobilitätskonzepte verfolgt.

Stadt Wiehl

- ▶ Noch kein Mobilitätskonzept aufgestellt.
- ▶ Die Anmeldung beim „Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW“ wird überlegt.

Stadt Wipperfürth

Es existiert derzeit kein umfassendes Mobilitätskonzept, jedoch werden Einzelmaßnahmen durchgeführt, zum Beispiel:

- ▶ Integriertes Handlungskonzept Innenstadt befindet sich zurzeit in der Umsetzungsphase (z.B. Neue Verkehrsführung, barrierefreier Umbau der Innenstadt, Umbau und Optimierung des Busbahnhofes...)
- ▶ Bahntrassenradweg für den überregionalen Radverkehrstourismus bereits umgesetzt
- ▶ Radwegekonzept für die Einfahrtsstraßen zur Innenstadt beschlossen
- ▶ Bürgerbusse für durch den ÖPNV weniger gut erschlossene Gebiete
- ▶ E-Ladestationen für PKWs bereits errichtet
- ▶ E-Ladestation für E-Bikes bereits errichtet

8 Mobilitäts-Innovationen

Der ÖPNV in ländlich strukturierten Räumen "lebt" von der Schülerbeförderung. Insofern bewirken die unter Kapitel 4 beschriebene demografische Entwicklung beziehungsweise die damit einhergehenden sinkenden Schülerzahlen den Nebeneffekt sinkender Fahrgeldeinnahmen. Fatalerweise führt dies jedoch - wenn überhaupt - erst mit erheblichem zeitlichen Verzug auch zu sinkenden Betriebsleistungskosten, zum Beispiel, weil Busse, die bislang mit 45 Schülern besetzt waren und im Folgejahr nur mehr 35 Schüler befördern, trotzdem fahren müssen. Und der scheinbar naheliegenden Folgerung, nachfrageadäquat kleinere Busse einzusetzen, kann erst dann entsprochen werden, wenn für bestimmte Relationen regelmäßig nur noch kleinere Fahrzeuge benötigt werden. Aber auch dabei relativieren Abschreibungsfristen (für die großen Busse), Werkstattkosten für (verschiedene Bustypen), insbesondere aber die Fahrpersonalkosten (grob überschlägig rund 2/3 der Leistungskosten) und so weiter den zunächst plausibel anmutenden Effekt der Kostensenkung.

Hinzu kommen Schulstruktur-Änderungen aus den noch andauernden schulpolitischen Entscheidungsprozessen, die allzu oft einer wirtschaftlichen Schülerbeförderung entgegenstehen. Das Spektrum reicht von Schulstandort-Verlagerungen über punktuelle Änderungen der Schulstunden-Strukturen und schultäglich wechselnde Nachmittags-Unterrichte bis hin zu übergreifenden Lehrangebots-Kooperationen, die zusätzliche Schülerwechsel zwischen verschiedenen Schulstandorten hervorrufen.

Kaum oder nicht - wenn überhaupt erst nach Beschluss der Änderungen - werden die ÖPNV-Aufgaben-/Kostenträger und die Verkehrsunternehmen in Kenntnis gesetzt und von den nachgelagerten Anpassungsprozessen Kostengunst erwartet. Systematische kommunikative Abstimmungen im Sinne eines schulischen MobilitätsManagements sind dringend geboten, um den Erwartungen im Mindestmaß entsprechen zu können.

Unbesehen der reklamierten Etablierung solcher vorgelagerten Abstimmungsprozesse forciert die Konzentration des ÖPNV in ländlich strukturierten Räumen auf die Notwendigkeiten der Schülerbeförderung das Dilemma einer sinkenden Attraktivität der Fahrtenangebote für die Normalbürger.

Vor dem Hintergrund jahrzehntelang geübter Arrangements mit den Möglichkeiten des motorisierten Individualverkehrs wird so ein Teufelskreis aus (bloß wahrgenommen oder tatsächlich) ungeeigneteren ÖPNV-Angeboten, wirtschaftlich begründeten Angebotsanpassungen /-reduzierungen, weiter sinkender Attraktivität und so weiter fortgeschrieben.



Abbildung 34: Teufelskreis aus rein betriebswirtschaftlichen ÖPNV-Strukturen;
Darstellung: PGV Köln

Mittel- oder langfristig können daraus substanzielle Standortnachteile entstehen, weil bestimmte Siedlungslagen nur noch mit der Voraussetzung individueller Pkw-Verfügbarkeit zu vermarkten sind. Ansonsten immobile (insbesondere junge und alte führerscheinlose) Menschen "müssen" diese Räume verlassen oder meiden, weil dort die Möglichkeiten der sozialen, kulturellen, ökonomischen und Bildungs-Teilhabe erheblich beschränkt sind – oder gänzlich fehlen.

Dabei sind die Zeiten, in denen im ÖPNV allein um "Bus oder Nicht-Bus" zu entscheiden war, lange vorbei. Ausgelöst durch die in den 1980er Jahren aufkommende Diskussion um die so genannte "Differenzierte ÖPNV-Bedienung" verfügt die Fachplanung mittlerweile über ein Füllhorn nachfrageadäquater ÖPNV-Angebote, mit denen man auch in Zeiten und Räumen geringer Verkehrsnachfrage ein wirtschaftliches Mobilitäts-Angebot jenseits des motorisierten Individualverkehrs vorhalten kann.

8.1 Zielsetzungen

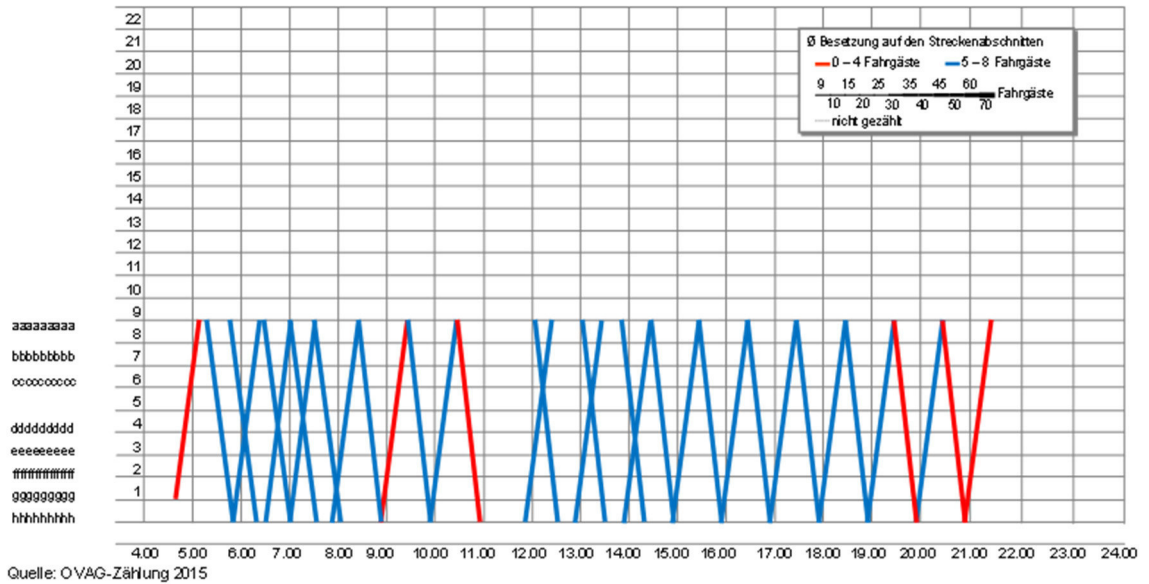
Das breit gefächerte Optionsspektrum zielt

1. auf den Ersatz nachfrageschwacher Bus-Betriebsleistungen durch wirtschaftlichere Mobilitätsformen.

Entgegen einer oberflächlichen Plausibilität sind dabei stets die betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen (Personal-Schichtzeiten, Fahrzeug-Vorhaltungen für die Spitzenzeiten, wirtschaftliche Fahrzeugumläufe, Lastrichtungsabhängigkeiten und so weiter) zu beachten. Just diese Rahmenbedingungen führen unter anderem dazu, dass partiell auch (weiterhin) leere oder gering besetzte Busse zu beobachten sind, die vorderhand zu streichen wären, die sich bei genauerer Betrachtung jedoch als betrieblich notwendig erweisen (zum Beispiel Gegenlastrichtungsfahrten). Gleichwohl zeigen die folgenden - bewusst neutralisierten - Grafiken, dass auch im Oberbergischen Kreis Buslinien betrieben werden, die je Fahrt über den ganzen Tag nur zwischen null und acht Fahrgäste befördern, und zwar sowohl im Regional als auch im Stadtverkehr.

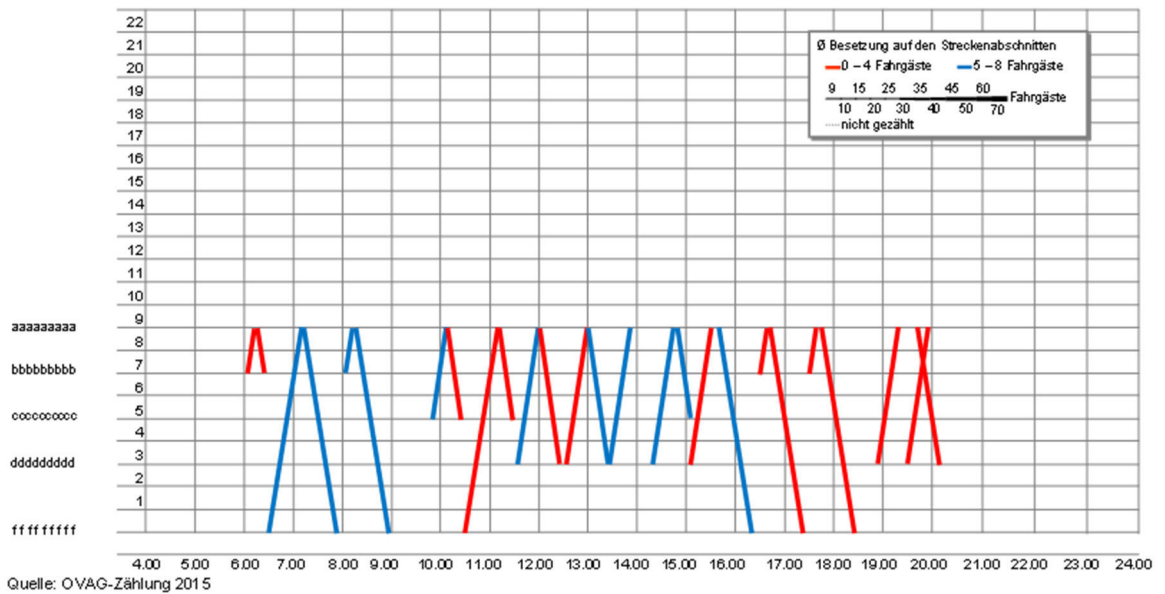
Regionallinie im OBK

montags - freitags



Nachbarortlinie im OBK

montags - freitags



Quelle: Datengrundlagen: OVAG GmbH, 2015

Abbildung 35: Zeit-Wege-Diagramme (grafische Fahrpläne) einer Regional- und einer Nachbarortlinie im Oberbergischen Kreis; Beispieldarstellungen, PGV Köln

Dargestellt sind so genannte Zeit-Wege-Diagramme, die auf der x-Achse die Linienlänge und auf der y-Achse die Zeit markieren. Die schräg gestellten Linien zeigen Busse, die mit fortschreitender Zeit von Haltestelle zu Haltestelle fahren und am Endpunkt zur Gegenrichtung wenden. Teilstreckenbezogen sind aus der jeweiligen Farb-Markierung die Besetzungsgrade zu ersehen: Rot = 0 - 4 Fahrgäste, blau = 5 - 8 Fahrgäste.

Unter Beachtung der zuvor genannten Rahmenbedingungen ist es dringend angeraten, solche Angebote zu modifizieren - explizit jedoch nicht zu streichen, weil die (weitere) Destruktion eines im Sinne der Daseinsvorsorge erforderlichen Mobilitäts-Grund-Angebotes allein den weiter oben skizzierten Teufelskreis aus Angebotsreduktion, Fahrgastverlusten, weiterer Angebotsreduktion und so weiter forcieren würde.

2. Im Weiteren geht es darum, bestimmte Buslinien von zeitlich unattraktiven und unwirtschaftlichen Erschließungsfahrten (zum Beispiel Stichfahrten zu abseits gelegenen Siedlungslagen) zu entbinden, insbesondere dann, wenn in den Siedlungslagen keine Fahrgäste einsteigen wollen. Aber auch hier soll die Mobilität nicht per se auf den motorisierten Individualverkehr reduziert werden, sondern geeignete Ersatz-Angebote geradezu zur ÖPNV-Mobilität einladen. Voraussetzung ist, dass die verbleibenden Busumläufe (gegebenfalls in linienübergreifenden Kombinationen) wirtschaftlicher zu betreiben sind als im Status quo.
3. Bei solchen Ersatz-, aber auch Ergänzungsangeboten sind die Möglichkeiten multi- beziehungsweise intermodaler Mobilität auszuschöpfen, selbstverständlich unter Beachtung subjektiv und verkehrssicherer Zu-/ Abgangswege.
4. Auch sind Angebote zu offerieren, die die ansonsten den Pkw erfordernde Einkaufsmobilität in ländlich strukturierten Räumen durch Zustellservice-Möglichkeiten (wieder) von dem Pkw zu entkoppeln. Wenn man im nächstgelegenen Zentrum Besuche, Besorgungen und Einkäufe erledigen kann, sich aber nicht um den Transport des Einkaufsgutes kümmern muss oder via Telefon oder Internet die Waren sowie die Ware Zustellung bestellen kann, dann geraten öffentliche Mobilitätsangebote wieder ins Spektrum der Möglichkeiten. Unter der Voraussetzung, dass auf den entsprechenden Relationen ohnehin ÖPNV-Angebote offeriert werden, können so Zusatzeinnahmen ohne (nennenswerte) Zusatzkosten generiert werden.
5. Nicht zuletzt bedarf es kommunikativer Maßnahmen, die dazu beitragen, die entsprechenden Maßnahmen ins öffentliche Bewusstsein zu rücken und die Formen MIV-alternativer Mobilität vor Ort Schritt für Schritt identitätsstiftend zu verankern.

8.2 Orientierungsrahmen / Pilotprojekte

Im Weiteren sind folgende Aspekte zu beachten:

1. Funktionierende soziale und kommerzielle Strukturen haben Vorrang.
Es ist nicht Aufgabe des Oberbergischen Kreises, funktionierende soziale und kommerzielle Strukturen mit Mobilitäts-Innovationen zu unterlaufen. Für alle Beteiligten befriedigenden Strukturen gegenseitiger Mitnahme in privaten Pkw, vor Ort noch bestehenden "Tante-Emma-Läden", existenzsichernden mobilen Einkaufsläden und so weiter ist Bestandsschutz zu gewähren. Bestenfalls sind für alle Beteiligten zuträgliche Kooperationen anzustreben.
2. Mobilitätssicherung /-verbesserung als Bestandteile eines kreisweiten Marketings für den Oberbergischen Kreis.
In erster Linie sollen die Maßnahmen für die Menschen vor Ort unmittelbar mobilitätssichernde /-verbessernde Wirkungen entfalten. Darüber hinaus sind stets auch mittelbare identitätsstiftende Binnenwirkungen aus der Kommunikation über das bloße Stattfinden selbstwirksamer Aktivitäten zu beachten. Schließlich sollten immer auch wünschenswerte Effekte überregionaler Aufmerksamkeit auf das, "was da gerade wieder Positives im Oberbergischen Kreis passiert" mitgedacht werden.
3. Akzeptanz
Die Akzeptanz jedweder Innovation ist von den Merkmalen "Einfachheit / Begreifbarkeit", "Praktikabilität" und (dauerhafte) "Finanzierbarkeit" abhängig. Folglich müssen sich die Maßnahmen an den Möglichkeiten und Grenzen der potenziellen Nutznießer vor Ort orientieren. Das gilt auch oder gerade für die Finanzierung. Je kostengünstiger öffentliche Mobilitätsangebote, desto notwendiger / höher die Komplementärfinanzierung. Dauerhaft angelegte Projekte sind so zu konzipieren, dass sie auch nach beendigter Anschub-Finanzierung funktionieren.

In dieser Orientierung wurden im Zuge der Nahverkehrsplanung zahlreiche innovative Maßnahmen erarbeitet, mit denen bestehende Defizite kompensiert, die Mobilität der nichtmotorisierten Menschen im Sinne der Daseinsvorsorge gesichert, wenn möglich verbessert und - soweit als möglich - MIV-mobile Menschen schrittweise wieder mit den Möglichkeiten ökologischer Nahmobilität vertraut gemacht werden können.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit handelt es sich um exemplarische Belege, die im Rahmen einer späteren Umsetzung den örtlichen Gegebenheiten entsprechend anzupassen sein werden. Auch wurden geografische Bezüge hergestellt, die allein der Veranschaulichung dienen, nicht jedoch bereits definierte Umsetzungsräume vorwegnehmen. Einzelne Maßnahmen orientieren sich an andernorts bereits erfolgreich umgesetzten Projekten, andere greifen Vorüberlegungen auf, die im LEADER-Prozess von den Menschen im Oberbergischen Kreis erarbeitet wurden. Hinzu kommen "echte" Innovationen, wie sie in der vorgeschlagenen Form noch nicht existieren. Andernorts negativ evaluierte und / oder bereits wieder eingestellte Maßnahmen sollen hier nicht scheininnovativ unter neuem Namen wiederbelebt werden.

Wichtig ist es zu beachten, dass die konzipierten Maßnahmen im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht als solche, sondern als Orientierungsrahmen beschlossen werden. Den Akteuren vor

Ort (Kommunalverwaltungen, Dorfgemeinschaften und so weiter) ist es vorbehalten, auch modifizierte oder andere mobilitätssichernde /-verbessernde Innovationsmaßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen.

Der Oberbergische Kreis wird - zunächst befristet für einen Zeitraum von fünf Jahren - Mittel bereitstellen, um die Initiierung und Pilotierung geeigneter Maßnahmen finanziell zu fördern. Es geht ausdrücklich nicht darum, über alle kreisangehörigen Kommunen nach Proporz Mittel zur Mobilitätsförderung auszuschütten. Angestrebt werden vielmehr punktuelle Innovationsprojekte, die nach erfolgreicher Einrichtung von / in anderen Kommunen adaptiert werden können. Fördervoraussetzung wird es sein, dass sich die kreisangehörigen Kommunen mit einem der hier vorgestellten oder anderen Innovationsmaßnahmen um die Mittel bewerben. Im Diskurs werden die örtlichen Möglichkeiten und Grenzen der Umsetzung herausgearbeitet. Dem Engagement der örtlichen Akteure ist dabei besondere Bedeutung beizumessen. Positiv bewertete örtliche Umsetzungsvoraussetzungen begründen dann die Förderung einer Pilot-Phase. Allen Beteiligten muss von vornherein klar sein, dass es sich in der Tat "nur" um eine Anschubfinanzierung handelt, die Finanzierung der Alltagsstruktur also von vornherein mitgedacht werden muss. Dazu zählt es auch, Projekte wieder einzustellen, wenn die angestrebten Effekte nicht oder nicht hinreichend eintreten. Zu einem vereinfachten Verfahren (Kriterien, Bewerbung, Entscheidung, Mittelzuscheidung, Controlling et cetera) wird der Oberbergische Kreis entsprechende Rahmenbedingungen erarbeiten.

8.3 Maßnahmen

8.3.1 JobTicket für soziale Gemeinschaften

Das Konzept des originären JobTickets basiert auf der Überlegung, Unternehmen beziehungsweise deren Mitarbeitern Monatskarten (im Jahresabonnement) zu ermäßigten Preisen anzubieten, wenn Mindestkontingente abgenommen werden. Dieser Grundgedanke lässt sich einzu-eins auf Dorfgemeinschaften, Vereine und so weiter übertragen: Je mehr Menschen einer definierten sozialen Gruppierung eine Monatskarte im Abonnement erwerben, desto geringer der Einzelpreis für alle Beteiligten.

Zum Erreichen der nächsthöheren Rabattierungsquote kämen ergänzend auch zahlenmäßig begrenzte, übertragbare (nicht personengebundene) Dorf-/ Vereinstickets in Betracht. Es wäre Ansporn für alle, sich zu beteiligen, auch wenn zunächst nicht alle Beteiligten ihr Ticket gleich intensiv nutzen würden.



Quellen: Signets: VRS GmbH, OVAG GmbH, Oberbergischer Kreis

Abbildung 36: DorfTicket; Beispieldarstellung PGV Köln

Kommunikation und Vorhandensein der Tickets motivieren erwartbar zur – anfangs sicherlich nur sporadischen – Nutzung, tragen qua "Lernen durch Tun" aber sukzessive zu mehr MIV-alternativer Mobilität bei. Der Mehrwert für das Verkehrsunternehmen bestünde in der Einnahmensicherung, der des Oberbergischen Kreises in der Minderung entsprechender Kostendeckungsbeiträge. Umgekehrt ist als motivationsförderliche Variante zu erwägen, zusätzliche Fahrtenangebote in dem jeweiligen Teilraum dann zu offerieren, wenn eine Mindestzahl von DorfTicket-Inhabern zu verzeichnen ist.

Die eingangs genannte Form setzt ein hinreichend gutes ÖPNV-Angebot voraus, für das es sich lohnt, an einer DorfTicket-Aktion teilzunehmen. Andererseits darf der Anteil vorhandener Zeitkarten-Inhaber nicht allzu groß sein, weil sonst "Kannibalisierungseffekte" (Wechsel vom Normal- zum kostengünstigeren DorfTicket) zu erwarten sind.

Eine solche Innovation könnte ideal in die Projekte "Zukunftswerkstatt Dorf" und "Unser Dorf hat Zukunft" des Oberbergischen Kreises eingebunden werden.

8.3.2 Visuelle Präsenz des Oberbergischen Kreises auch im ÖPNV zur Förderung der regionalen Identität

Wollte man in einer Bevölkerungsbefragung im Oberbergischen Kreis Kenntnisse zu dem Markennamen OVAG ermitteln, so ist eine hohe Trefferquote anzunehmen: "Das ist doch unser Busunternehmen". Doch schon bei dem Tochterunternehmen VBL wird man bestenfalls noch "ein Busunternehmen" im Oberbergischen Kreis assoziieren. Hierarchisch abgestuft werden noch TaxiBusse eingesetzt, die - von Insidern abgesehen - im öffentlichen Raum jedoch kaum beziehungsweise nicht als dem ÖPNV im Oberbergischen Kreis zugehörig erkennbar sind. Und die zahlreichen, funktional wichtigen BürgerBusse lassen auch eher auf vom ÖPNV unabhängige Fahrtenangebote schließen.

Ob der mangelnden Wiedererkennbarkeit ist man zum Beispiel in der Unternehmensgruppe der Westfälischen Verkehrsgesellschaft dazu übergegangen, alle ÖPNV-Angebote mit einem einheitlichen Identifikationsmerkmal (einer roten Fahrzeugfront) zu versehen.

Selbst wenn man dem im Oberbergischen Kreis mit Fahrzeugfolien entsprechen wollte, wäre die Umrüstung mit erheblichen Kosten verbunden. Stattdessen kommt als "kleine" Einstiegslösung" in Betracht, alle ÖPNV-Fahrzeuge an der Frontseite rechts mit einer Folie zu versehen, aus der die ÖPNV-Zugehörigkeit zum Oberbergischen Kreis zu ersehen ist.



Quellen: Signet: Oberbergischer Kreis; Bild: PGV Köln

Abbildung 37: Bus mit Kennung des Oberbergischen Kreises; Beispieldarstellung PGV Köln

Solcher Kennzeichen bedarf es weniger in den Ballungsräumen, wengleich sie dort zu den selbstverständlichen Marketing-Attributen zählen. Mit der für die ländliche Region typischerweise abnehmenden visuellen ÖPNV-Präsenz im öffentlichen Raum, wächst allerdings die Bedeutung Aufmerksamkeit erzeugender Kennzeichen. Und die vorgeschlagene "kleine Lösung" mag insgesamt kaum mehr als 5.000 € kosten. Optional kann späterhin darüber befunden werden, neue ÖPNV-Fahrzeuge an der Frontseite generell in den Farben des Oberbergischen Kreises zu kennzeichnen.

8.3.3 Anruf-BürgerBus – gezielt größere Bereiche erschließen

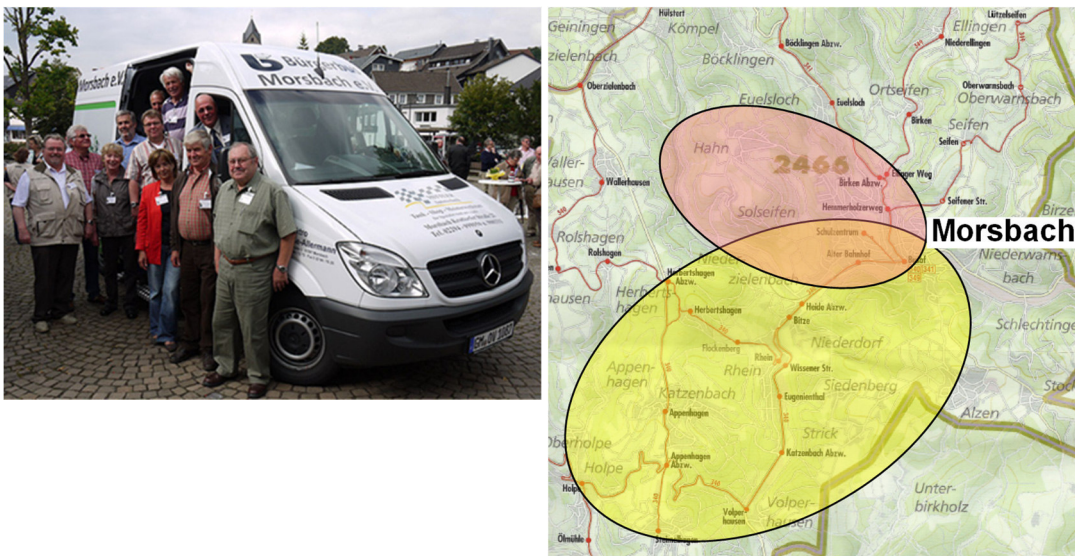
In ländlich strukturierten Räumen "leiden" BürgerBus-Angebote allzu oft daran, dass in nennenswertem Umfang Fahrleistungen ohne beziehungsweise nur mit sehr geringer Fahrgastnachfrage erbracht werden. Das ist nicht nur unökonomisch, sondern trägt auch zur Demotivation der ehrenamtlichen Fahrer bei.

Um dem zu begegnen, wurde im Rahmen des mobil4you-Projektes im Hochsauerlandkreis und Kreis Soest das Konzept des Anruf-BürgerBusses entwickelt. Wie bei anderen nachfragegesteuerten ÖPNV-Betriebsformen (zum Beispiel TaxiBus) werden weiterhin Fahrtenangebote nach Linien- und Fahrplänen angeboten, die einzelnen Fahrten aber nur noch dann und dort durchgeführt, wenn beziehungsweise wo konkrete, zuvor (telefonisch) angemeldete Fahrtwünsche bestehen. Neben den ökonomischen sowie den Motivations-Vorteilen lassen sich so auch größere Räume nachfrageadäquat erschließen.

Als Umsetzungsbeispiel sei der BürgerBus Morsbach angeführt.

Einzige Voraussetzungen sind die Mitwirkungsbereitschaft des jeweiligen BürgerBus-Vereins beziehungsweise seiner Mitglieder sowie die dynamische Disposition wirtschaftlicher Fahrleistungen. In einigen Fällen können raumkundige Fahrer solche Dispositionsleistungen selbst erbringen. Für alles, was darüber hinausgeht, bieten angepasste Hard- und Softwaresysteme die notwendige Unterstützung. Partiiell oder gänzlich können Dispositionsleistungen auch in einer anderen (TaxiBus)Zentrale abgerufen werden.

Unter Regie der Regionalverkehr Münsterland GmbH wurde im westlichen Münsterland bereits ein erstes BürgerBus-Projekt erfolgreich auf die Anrufstruktur umgestellt.



Quellen: Bild: Homepage Gemeinde Morsbach 2016; Karte: VRS © Geobasisdaten Land NRW
Abbildung 38: Mögliche Erschließungserweiterung BürgerBus Morsbach, Beispieldarstellung PGV Köln

8.3.4 Dorf-Auto – wenn andere Möglichkeiten fehlen

In zahlreichen ländlich strukturierten Räumen fehlen jedwede Voraussetzungen für eine wie auch immer geartete ÖPNV-Erschließung. Geringe, sporadische Fahrgastnachfrage auf der einen und unzureichende Fahrweg-Querschnitte, nahäumlich nicht verfügbare Taxi-/ Mietwagenunternehmen, fehlende BürgerBus-Strukturen und so weiter auf der anderen Seite "erzwingen" quasi die MIV-Mobilität oder den Mobilitäts-/ Teilhabeverzicht. Für solche Rahmenbedingungen wurden bundesweit mittlerweile vielerorts Dorf-Autos eingeführt. Zumeist handelt es sich dabei um öffentlich und / oder kommerziell gesponserte Kleinwagen, die der Bevölkerung abseits gelegener Siedlungslagen zur flexiblen Eigennutzung zur Verfügung gestellt werden. Die Kenntnisse über entsprechende Referenzprojekte motivierte die Beteiligten in den LEADER-Prozessen, analoge Vorschläge, unter anderem für die Gemeinde Reichshof zu formulieren. Partiiell beinhaltet die Bereitstellung auch (anteilige) Versicherungs- und Kraftstoffkosten.

Der ökologischen Neuorientierung entsprechend handelt es sich mittlerweile vermehrt um elektromotorisch angetriebene Fahrzeuge.



Quellen: Bild: LAG Eifel, 2015; Karte: VRS © Geobasisdaten Land NRW

Abbildung 39: Dorf-Auto und mögliches Einsatzgebiet, Beispieldarstellung, PGV Köln

Idealerweise (aber nicht zwingend notwendig) werden Verfügbarkeit, Nutzung, gegebenenfalls Kraftstoffkosten-Entgelte, Fahrzeug-Wartung et cetera vereinsmäßig organisiert. Zur relativ verlässlichen Mobilitätssicherung bedarf es in jedem Fall eines "Kümmers". Alle anderen Nutzungsvoraussetzungen wie etwa internetbasierte Dispositionsplattformen sowie komplementäre fahrzeuggebundene Infrastrukturen sind mittlerweile entwickelt und können andernorts beschafft werden. Einzig die gegebenenfalls erforderlichen Infrastrukturen zur "elektrischen Be-tankung" müssten nachgerüstet werden.

Ob und inwieweit durch Dorf-Autos auf die Anschaffung von Zweitwagen verzichtet wird oder solche just aus diesem Grunde abgeschafft werden, ist in der Zielsetzung umstritten und in der Praxis nicht belegt. Allerdings wird der zur selbständigen Nutzung nach wie vor bestehende Nachteil des notwendigen Führerschein-Besitzes offensichtlich ausgeglichen durch kommunikativ organisierte Mitfahrten oder die Mitnahme zum Beispiel von Einkaufsgut für Dritte.

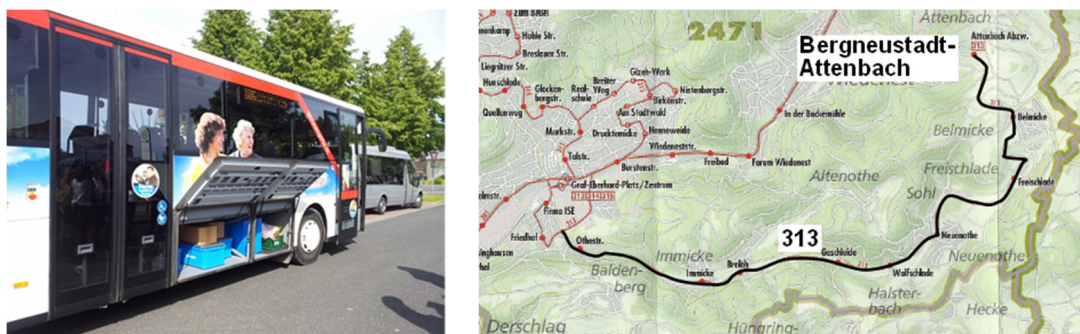
8.3.5 KombiBus – kombinierte Personen- und Warenbeförderung

Bei dem KombiBus handelt es sich um die zwischenzeitlich "verschollene" Selbstverständlichkeit, im regionalen ÖPNV gleichzeitig Personen und Waren zu befördern. Das war noch in den 1950er Jahren gang und gäbe.

Während in Schweden mittlerweile bis zu großvolumigen Gegenständen (unter anderem auch Möbel) in Bus-Heckanbauten und -Anhängern über zum Teil große Distanzen mit Regionalbussen befördert werden, konzentriert sich ein Referenzprojekt in der Uckermark auf die regionale Distribution von Lebensmitteln: Eine Käserei vertreibt ihre Produkte unter anderem regional im

ÖPNV. Spezielle Boxen sichern die Kühlkette bis zum Endverbraucher. Der strukturelle Nachteil, nur bis zur nächstgelegenen Haltestelle liefern zu können, wird mehr als kompensiert durch die Verlässlichkeit der Zustellung nach Fahrplan.

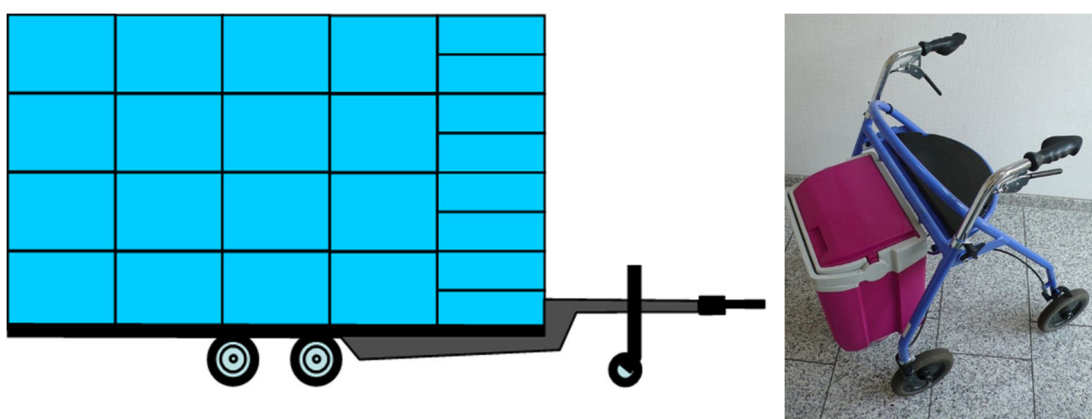
Im Vordergrund der vorgenannten Beispiele steht der ökonomische Warenvertrieb mittels ÖPNV. An dieser Stelle wird ein modifiziertes Modell vorgeschlagen, das auf die Wiederherstellung einer dezentralen Grundversorgung zielt und damit zur dörflichen Wohnstandortsicherung beitragen kann.



Quellen: Bild: PGV Köln, 2014; Karte: VRS © Geobasisdaten Land NRW

Abbildung 40: KombiBus und mögliches Einsatzgebiet; Beispieldarstellung PGV Köln

Dezentral wohnende Menschen sollen im Zentralort Einkäufe und Besorgungen erledigen oder Waren telefonisch bestellen können, ohne sich um den Warentransport kümmern zu müssen. Dazu wird der fahrplanmäßig fahrende Bus genutzt. In (gegebenenfalls kühlungssicheren) Transportboxen werden die Waren in (im Fahrgastraum nachgerüsteten oder im Heckanbau befindliche) Transportfächer eingebracht, entgeltlich (für Zeitkarteninhaber gegebenenfalls rabattiert) bis zu den definierten Außenortshaltestellen befördert und dort zur Selbstabholung wieder deponiert. Immobile, verschließbare Zulieferungs- und Abholerfächer (analog der DHL-PaketBoxen) an den eingebundenen Haltestellen ermöglichen kurzzeitige Be- und Entladevorgänge in / aus den Bussen.



Quellen: Grafik: PGV Köln, 2016; Bild: PGV Köln 2013

Abbildung 41: KombiBus-Anhänger und TransportBox; Beispieldarstellung PGV Köln

So ließen sich Zusatzeinnahmen für ohnehin stattfindende Busbetriebsleistungen erzielen. Zudem wären ertragsverbessernde Wirkungen aus der Kooperation mit kommerziellen Zustelldiensten zu generieren, weil diese von zeitintensiven Erschließungsfahrten entlastet würden.

Will man auf die Errichtung immobiler Zulieferungs- und Abholfächer verzichten, aber auch gegebenenfalls zeitaufwendige Umladearbeiten durch Busfahrer vermeiden, so bietet es sich an, die Fächer auf einen Anhänger zu montieren. Dieser stünde vormittags zur individuellen Bestückung im Zentralort, würde nachmittags mit der Buslinie in den Außenort gezogen und dort zur individuellen Entladung wiederum zentral abgestellt. Der letzte Bus abends oder der erste Bus morgens ziehen den Anhänger wieder zu dem Standplatz im Zentralort.

Wie bei dem System der DHL-PaketBoxen kann zur Bestückung- und Entnahme, zur Kontrolle des Beförderungs- beziehungsweise Verfügbarkeitsstatus sowie zur Bezahlung auf bewährte elektronische Systeme zurückgegriffen werden.

Die entsprechende Gestaltung der TransportBoxen würde gar nahezu barrierefreie Mobilitäts- und Transportketten ermöglichen.

8.3.6 Mobilitätspate / Mobilist – Hilfe zur selbstbestimmten Mobilität

Menschen, die zum Teil sehr lange nicht mehr mit Bussen oder Bahnen unterwegs waren, sind nur schwerlich wieder zur ÖPNV-Nutzung zu motivieren. Mittlerweile gewohnte - insbesondere für Nichtmotorisierte vielfach durchaus defizitäre - Mobilitätsarrangements behindern die Wahrnehmung auch funktionaler Alternativen, von einer wünschenswerten ökologischen Neuorientierung ganz zu schweigen. Hinzu kommt, dass die Kontaktstrukturen im ÖPNV kaum den Akzeptanzkriterien der Einfachheit und Begreifbarkeit entsprechen. Anachronistische Fahrplanbücher, für "analog" aufgewachsene ältere Menschen kaum verstehbare elektronische Informationsmedien und telefonisch allzu oft unerreichbare oder automatisierte Auskunftssysteme forcieren eher die Verunsicherung als die Überredung zum Versuch.

Nun ist es kaum angezeigt an dieser Stelle das Fehlen der universalen Kundenservice-Fachkraft Schaffner zu beklagen. Andererseits scheint es gerade die authentische persönliche Hilfe zu sein, der es bedarf, um längst verlorene Fahrgäste wiederzugewinnen. So haben viele Verkehrsunternehmen mit öffentlicher Förderung spezielle Service-Kräfte zur Vor-Ort-Hilfe (Information, Ein-/ Ausstieg und so weiter) eingesetzt, andere (vergleiche unter anderem Essener Verkehrs-AG - Mobil GmbH, Stadtverkehr Euskirchen GmbH, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH) für schwerst-mobilitätsbeeinträchtigte Menschen so genannte Mobilitätsbegleiter eingestellt.

Genauso wie heute in informellen Gesprächen ÖPNV-Fehlversuche wechselseitige Bekräftigung erfahren, bedarf es solcher informellen Kommunikationsstrukturen, um Erfolgsbestätigungen zu fördern.

Um die vorgelagerten Wahrnehmungsdefizite zu kompensieren, wurde im Rahmen des bereits wiederholt angesprochenen mobil4you-Projektes das Institut des MobilitätsPaten konzipiert und umgesetzt. Einzelne, möglichst bekannte Personen im (dörflichen) Sozialraum - so die

Idee und Verwirklichung - fungieren freiwillig (ehrenamtlich) als informelle Ansprechpartner in Sachen Mobilität. Sie werden vom örtlichen Verkehrsunternehmen über die Grundzüge des ÖPNV (Fahr- und Dienstplanung, Ursachen für Verspätungen, Verkehrs- und Fahrgastkonflikte et cetera) informiert und in Sachen EDV-gestützter Fahrplanauskunft geschult. In Dauerleihgabe erhalten sie einen Tablet-Computer nebst mobilem Internet-Zugang sowie - zur Klärung komplizierter Anfragen - einen telefonisch direkt kontaktierbaren Ansprechpartner bei dem Verkehrsunternehmen. Unregelmäßige Erfahrungsaustausche, zum Teil in Verbindung mit Betriebszweig-Besuchen, Fachinformationen zu den Neuerungen am Verkehrsmarkt und so weiter dienen der wertschätzenden Motivationsförderung.



Quellen: Bild: Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH; Bild: Regionalverkehr Köln GmbH
Abbildung 42: MobilitätsPaten und kostenloses "Ticket zum Üben"

Vor Ort werden die (im sozialen Umfeld per se als glaubwürdig wahrgenommenen) MobilitätsPaten persönlich oder telefonisch um Mobilitätsinformationen ersucht. Auch initiieren sie selbst Informationsveranstaltungen in Vereinen, Seniorenwohnheimen, Schulen, der VHS und so weiter. Ohne Auftrag begleiten sie ausnahmsweise auch Menschen auf dem Weg zu mehr selbstbestimmter ÖPNV-Mobilität. Zur Weitergabe bereit gestellte Probefahrkarten sollen den Weg zum Ausprobieren ebnen.

Das Spektrum der Beteiligten repräsentiert die jeweilige örtliche Bevölkerungsstruktur: Ortsbürgermeister, Vereinsvorsitzende, Pensionswirte, ohnehin sozial engagierte Menschen et cetera.

Und es funktioniert: Nicht die spektakuläre Missionierung, sondern der vertrauenswürdige Alltagskontakt motivieren mehr Menschen zu mehr ÖPNV-Versuchen.

Darüber hinaus – und innovativ – können MobilitätsPaten auch Schüler (in sozialkundlichen Schulprojekten) sein. Intergeneratives Lernen könnte so praktische Relevanz erlangen.

Über die dezentrale Struktur ehrenamtlicher MobilitätsPaten hinaus kommt die Etablierung eines so genannten Mobilisten in Betracht, wie er im Rahmen des RVK-Projektes RegioM 2030 - Regionale Mobilität 2030 - konzipiert, bedauerlicherweise aber bislang noch nicht realisiert wurde. Namensunabhängig geht es darum, die Rahmenbedingungen des Bundesfreiwilligendienstes sowie des freiwilligen sozialen Jahres für die Ziele der Mobilitätssicherung Nichtmotorisierter in ländlich strukturierten Räumen nutzbar zu machen. Nicht die Beförderung Nichtmotorisierter wird angestrebt, sondern ihre Befähigung zur selbstbestimmten ökologischen Nahmobilität.

Die Person wäre institutionell einer kommunalen Gebietskörperschaft zuzuordnen und würde sachlich-inhaltlich das Aufgabenfeld der MobilitätsPaten ergänzen, beispielsweise durch mobile dezentrale Sprechstunden, gemeinsame Busmitfahrten, verabredete Probeanrufe in einer Taxi-Bus-Zentrale, das praktische Üben einer Fahrradausleihe und so weiter. Gleichermäßen kommt die Hilfestellung bei der schulischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Betracht.

8.3.7 Wander-/ FahrradBus – zur Naherholungs- und Tourismus-Förderung

Wander- und FahrradBusse zählen andernorts zu den etablierten Mitteln der Naherholungs- und Tourismus-Förderung. Den Besuchern soll es möglich sein, nicht nur Rundwege, sondern auch Strecken zurückzulegen. Zur attraktiven Erweiterung der örtlichen Erkundungsmöglichkeiten können für die vor- oder nachgelagerten Teilstrecken, aber auch für Verbindungen zwischen zwei Wander-/ Radwegen entsprechende öffentliche Nahverkehrsangebote genutzt werden, ein Aspekt der in für den Radverkehr schwierigeren topografischen Regionen wie dem Oberbergischen Kreis praktischen Nutzwert entfaltet.



Quellen: Bild: Kreis Soest; Karte: VRS © Geobasisdaten Land NRW

Abbildung 43: Fahrrad-Anhänger mögliches Einsatzgebiet; Beispieldarstellung PGV Köln

In einfachster Form werden – wie heute schon im Alltagsverkehr möglich - (geringe) Fahrradkontingente mit den normalen Linienbussen befördert. Systematisch beworben und höhere Nutzungskontingente anstrebend bedarf es allerdings zusätzlicher Beförderungsinfrastrukturen. In kostengünstiger Variante handelt es sich um Traggestelle, die am Heck der Fahrzeuge montiert sind und – je nach Ausführung – bis zu zehn vertikal eingehängte Fahrräder befördern können. Ob der deutlich höheren Fahrzeuggewichte kommen solche Lösungen für die zahlenmäßig weiter zunehmenden E-Bikes jedoch nicht in Betracht. Wesentlich einfacher in der Handhabung (und auch E-Bike-tauglich) werden mittlerweile vielerorts Fahrrad-Anhänger eingesetzt. Deren weiterer Vorteil besteht in der Kompensation haftungsrechtlicher Unsicherheiten, und zwar dadurch, dass Bestückung und Entnahme der Fahrräder selbständig durch die Fahrgäste erfolgen. Einzige Voraussetzungen sind Busse mit Anhänger-Kupplungen, ergänzend ausgebildete Fahrer und befahrbare Linienwege.

Zur Wirkungsentfaltung bedarf es der Vermarktung im Kontext touristischen Marketings. Wenn geeignete Verbindungslinien in den freizeitverkehrsrelevanten Nutzungszeiten nicht befahren werden, sind zusätzliche Betriebskosten zu kalkulieren, die nur zu geringen Anteilen aus Zusatzeinnahmen gedeckt werden.

8.3.8 BusTraining für Senioren – „Lernen durch Tun“

Dem Begründungs- und Zielsetzungskontext des Mobilitätspaten / Mobilisten entsprechend geht es auch bei den BusTrainings für Senioren in erster Linie darum, zum Teil jahrzehntelang „entwöhnte“ Menschen wieder an die Möglichkeiten des ÖPNV zur selbstbestimmten Mobilität heranzuführen.

In konventioneller Struktur von Informations- und Vorführungsveranstaltungen vorwiegend in Seniorenwohnheimen zählen sie längst zum selbstverständlichen Schulungs-Repertoire der Verkehrsunternehmen. Auch der Verkehrsverbund Rhein-Sieg hat diesbezüglich (zum Teil darüberhinausgehend) bereits verschiedene Handlungsleitfäden veröffentlicht. Informationsbeschaffung zu Verbindungen und Fahrzeiten, Tarif, Fahrzeuginfrastrukturen zum leichteren/ sicheren Ein- und Ausstieg, Festhalten, Rollatorsicherung, Ausstiegswunsch per Knopfdruck und so weiter – alles Inhalte, die kundigen Fahrgästen trivial erscheinen, für Unkundige jedoch meidungsbegründende Unsicherheiten darstellen.



Quellen: Bild: PGV Köln; Bild : PGV Köln
Abbildung 44: BusTraining für Senioren in Theorie und Praxis

Das zugrundeliegende klassische Lernmodell unterstellt, dass man nur hinreichend informiert sein müsse, um selbst initiativ zu werden. Mindestens gleichgewichtig aber ist das „Lernen durch Tun“ zu bewerten. Die Menschen müssen im Wortsinne erfahren, dass die ÖPNV-Nutzung funktioniert, dass man fragen darf, ohne sich zu blamieren, dass man kommunikativ auf seine besondere Situation aufmerksam machen darf und dann auch Rücksichtnahme erfährt und so weiter. Zum authentischen Üben zählt es aber auch, Unzulänglichkeiten festzustellen (missmutige Fahrer, nicht-funktionierende Fahrkartenautomaten und so weiter), das alles aber

nicht schlimm oder gar bedrohlich ist, vielmehr - wie in anderen Lebenssituationen auch - dazu gehört.

Es bedarf folglich – so das Plädoyer für eine wesentliche Innovation - der angeleiteten Mitfahrten, beim ersten Mal bis zur Endhaltestelle und zurück, beim zweiten Mal mit einem Mal Umsteigen und so weiter.

8.3.9 Mobilitäts-App – für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen

Insbesondere stark sehbehinderte Menschen werden in ihrer Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel strukturell zusätzlich dadurch behindert, dass sie - abgesehen von der Schwierigkeit, die richtige Haltestelle zu finden und den in vielerlei Hinsicht unsicheren Wegen dorthin – spätestens an der Haltestelle den Fahrplan nicht lesen und auch nicht erkennen können, welcher der ankommenden Busse der für sie richtige ist. Erste Ansätze in den 1990er Jahren unter anderem an den Zentralhaltestellen der Stadt Münster wiesen Ergänzungstafeln in Blindenschrift aus. Aktuell werden in den Ballungszentren mehr und mehr Haltestellen mit Info-Stelen zur dynamischen akustischen und visuellen Fahrgastinformation ausgestattet – ein Standard, der in den Fahrzeugen mittlerweile gang und gäbe (bedauerlicherweise aber temporär auch außer Funktion) ist.

Trotz der aktuell auch beförderungsrechtlich geforderten Barrierefreiheit im ÖPNV gestaltet sich die stationäre Fahrgastinformation für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen in der ländlichen Region sehr schwierig und kostenintensiv.



Quellen:

Bild: PGV Köln; Bild: Kreis Soest

Abbildung 45: Audiovisuelle Fahrgastinformation an Haltestellen; Mobilitäts-App

Vor diesem Hintergrund initiierte der Kreis Soest die Entwicklung der Smartphone-App „guide4blind“. Mit ihrer Hilfe wird stark sehbehinderten Menschen der Weg zur Haltestelle sowie dort der nach individuellem Fahrtziel zum Einstieg richtige Bus angesagt, im Bus zudem die richtige Um- oder Ausstiegshaltestelle angekündigt und – so die technischen Voraussetzungen in den Bordrechnern der Busse geschaffen wurden – auch automatisch der Haltewunsch ausgelöst. Eine Weiterentwicklung zielt darauf, die gesamten Wegeketten unfallpräventiv und verkehrssicher anzusagen.

In der Stadt Geldern, Niederrhein, wird aktuell untersucht, eine solche App auch geistig behinderten Menschen, die zwar noch im ÖPNV mobil sein könn(t)en, aber mit denselben strukturellen Barrieren wie stark sehbehinderte Menschen konfrontiert sind, nutzbar zu machen.

Die Adaption einer solchen App für den Oberbergischen Kreis könnte sowohl zur selbstbestimmten Mobilität entsprechend mobilitätsbeeinträchtigter Menschen, aber auch zur kostengünstigen Verwirklichung der geforderten Barrierefreiheit im öffentlichen Raum beitragen.

8.3.10 MobilStationen – zur Förderung multimodaler ökologischer Nahmobilität

Regionale ÖPNV-Netze unterscheiden sich von Stadtverkehrsnetzen unter anderem durch geringere räumliche Erschließungsgrade: Allein die straßenräumlichen Strukturen bedingen, dass abseits der Hauptverkehrsachsen gelegene Siedlungslagen nicht oder nur sporadisch beziehungsweise nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Zudem fehlt es in topografisch schwierigen Regionen bislang an geeigneten Alternativen zum MIV. Diesbezüglich prototypische Erschließungsdefizite weist die Gemeinde Engelskirchen auf.



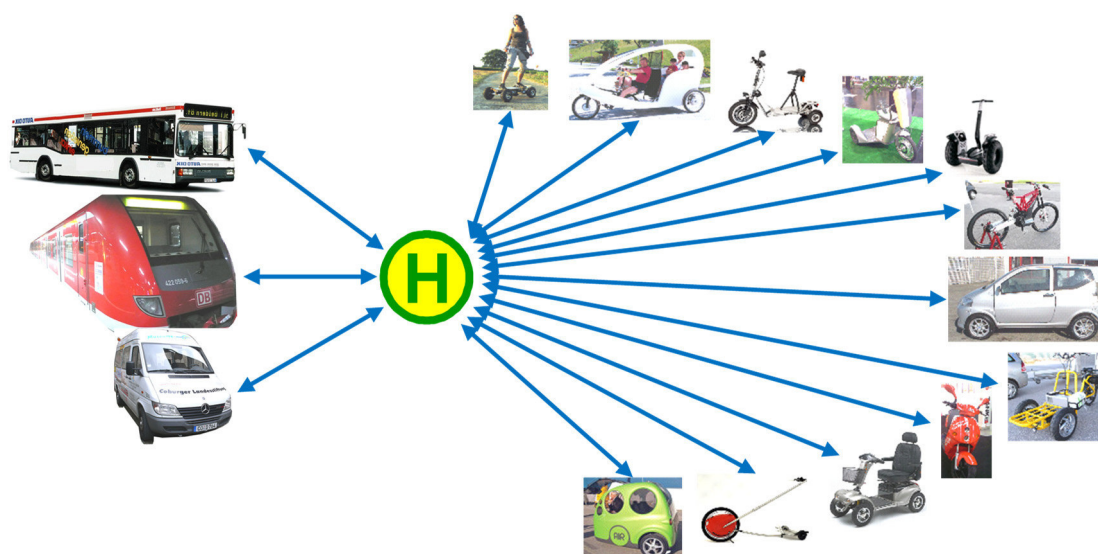
Quelle: © Openstreetmap-Mitwirkende

Abbildung 46: Gemeinde Engelskirchen, ÖPNV-Linien und Räume ohne Erschließung;
Beispieldarstellung PGV Köln

Insbesondere der Boom elektromotorisch unterstützter Fahrräder eröffnet diesbezüglich völlig neue Möglichkeiten. Statt der Herstellung und Unterhaltung relativ teurer P&R-Anlagen an Bahn-Haltestellen – insoweit hat bereits ein Teil Pkw-mobiler Menschen die Vorzüge MIV-alternativer Zufahrten in die Zentren bereits begriffen – sind mittlerweile kostengünstigere und konkurrenzfähige Alternativen denk- und verfügbar. Qualifizierte Fahrradabstellanlagen und „echte“ Fahrradstationen gewinnen auch oder gerade an dezentralen Verknüpfungspunkten mehr und mehr an Bedeutung.

Vielfach reduziert sich die gleichwohl legitime Zielsetzung darauf, private Fahrräder an Bus- und Bahn-Verknüpfungshaltestellen witterungsgeschützt und diebstahlsicher abzustellen. Moderne E-Bikes bedürfen zudem einer geeigneten Ladeinfrastruktur.

Eine vollwertige MobilStation geht jedoch weit darüber hinaus. Wie unter anderem in einem integrierten Mobilitätskonzept der Gemeinde Engelskirchen ausgewiesen wird die qualifizierte multimodale Verknüpfung von öffentlichem und individuellem ökologischen Nahverkehr angestrebt. Insbesondere Bike- und E-Bike-Sharing-Systeme, je nach Zentralität aber auch ergänzende Anmietmöglichkeiten (elektromotorisch) angetriebener Pkw fungieren im Berufs-, Besorgungs-/ Einkaufs- und Freizeitverkehr als attraktive MIV-Alternativen.



Quelle: Bilder: PGV Köln

Abbildung 47: Funktionsstruktur einer MobilStation; Beispieldarstellung PGV Köln

Trotz des vielfach reklamierten Bewusstseins um den demografischen Wandel bleiben ältere Menschen, die mit dem Fahrradfahren nicht vertraut sind, dabei allerdings außen vor. Insofern lautet die elementare Forderung, die Mobilitätsangebote zumindest auch um vierrädrige E-Scooter zu erweitern. Und wenn junge Menschen zu (noch) mehr ökologischer Nahmobilität motiviert werden sollen, dann müssen auch Segway, Easyglider et cetera zum Verleih angeboten werden. Je breiter die Angebotspalette, desto eher gelingt die „Verführung“.

Berufspendler können die Angebote abends für die „letzte“ von der und morgens für die „erste(n) Meile“ zu der ÖPNV-Verknüpfung nutzen, Nicht-berufstätige Menschen so tagsüber ihre Besorgungen und Einkäufe erledigen und Touristen damit den Erkundungsraum erweitern.

Vielerorts fällt es den kommunalen Entscheidungsträgern – zumeist aus der Perspektive der eigenen MIV-Mobilität – schwer, die möglichen Chancen MIV-alternativer Verkehrs-Infrastrukturen zu antizipieren, insbesondere dann, wenn begrenzte Finanz-, Gebäude- und / oder Flächenressourcen ein „Entweder – Oder“ erfordern.



Quelle: mobilBox: Idee und Gebrauchsmusterschutz PGV Köln, Bild: PGV Köln
Abbildung 48: Mobile MobilStation; Beispieldarstellung PGV Köln, sowie VRS-MultiTicket

Um zu vermeiden, dass daraus lange andauernde Entscheidungsprozesse oder bloße Legitimationsstrukturen (zum Beispiel abseitige, versteckte Standorte) resultieren, wurde das Innovations-Konzept einer immobilen Mobilstation entwickelt (Idee und Gebrauchsmuster PGV Köln). Konstruktiv werden alle Infrastrukturen in einem umgebauten Frachtcontainer verbaut, der je nach Größe auf der Fläche von zwei bis vier Pkw-Stellplätzen abgestellt werden kann. Photovoltaik-Elemente sorgen für eine autarke Stromversorgung, bewährte elektronische Schließsysteme für die Selbstbedienung. KombiTickets privilegieren die Stammkunden des ÖPNV.

Der Mobilitätsvorteil besteht darin, relativ kurzfristig starten, erst bei hinreichender Inanspruchnahme eine immobile Infrastruktur ins Auge fassen und den Container dann oder veranstaltungsbezogen temporär an einen Standort verbringen zu können.

Am Bahnhof Schladern (Gemeinde Windeck im Rhein-Sieg-Kreis) ist die Einrichtung einer MobilStation vorgesehen.

8.3.11 Dezentrale MobilitätsKnotenPunkte – zur Minderung nachfrage-schwacher und unwirtschaftlicher Erschließungsfahrten

In den ländlich strukturierten Räumen, in denen die konventionelle ÖPNV-Erschließung möglich ist beziehungsweise stattfindet, obwohl sporadisch nur sehr wenige Fahrgäste ein- und

aussteigen, ist es angeraten, wirtschaftlichere Alternativen zu offerieren. Im Oberbergischen Kreis betrifft dies zum Teil mehrfache Stichfahrten auf zahlreichen Linien. Und unter den Voraussetzungen subjektiv und verkehrssicherer Zufahrten sowie diebstahl-sicherer Abstellmöglichkeiten erscheinen individuelle Mobilitätsformen für die "letzte Meile" geradezu angeraten. Wie die vorgenannten MobilStationen an zentralen Verknüpfungspunkten können (ergänzende oder selbständige) dezentrale Verknüpfungspunkte dort zur Förderung multimodaler Mobilität beitragen. Das gilt insbesondere für junge Menschen, bei denen allseits sinkende motorische Fertigkeiten und gesundheitsabträglicher Bewegungsmangel beklagt werden.



Quelle: Karte: VRS © Geobasisdaten Land NRW; Bild: PGV Köln
Abbildung 49: Typische Stichfahrten; Beispieldarstellung PGV Köln, sowie E-Bike-Boxen

Bereits einige abschließbare Fahrradboxen (so die technischen Voraussetzungen geschaffen werden können, partiell auch mit den für E-Bikes notwendigen Ladeinfrastrukturen) wären funktional. Zudem kann die wirtschaftlich sinnvolle Reduzierung entsprechender ÖPNV-Stichfahrten durch die zunächst kostenlose Bereitstellung von E-Bikes kompensiert werden.

Will man auch bei solchen Anwendungsfällen ältere mobilitätsbeeinträchtigte Menschen nicht außer Betracht lassen, so ist der - innovative - Einsatz von kleinen drei- oder vierräderigen Elektromobilen ins Auge zu fassen. Das Spektrum reicht vom einfachen Scooter bis hin zu überdachten viersitzigen Elektromobilen, wie sie unter anderem auch auf Golfplätzen zum Einsatz kommen. Gegebenenfalls müssten Sondernutzungsrechte für Radwege angeordnet werden. Mit überschaubarem technischem Aufwand wäre es gar möglich, den Fahrbetrieb durch ein Leitsystem induktiv zu automatisieren. Alternativ ist zu erwägen, just für einen solchen (für den ÖPNV in ländlichen Regionen generell bedeutsamen) Fall die Beteiligung an einem der bundesweit anlaufenden Probetriebe für vollständig autonomes Autofahren einzuwerben.



Quelle: Bild: PGV Köln

Abbildung 50: MicroMobil

8.3.12 Haltewunschtaster – zur Reduzierung nicht nachgefragter Umwegfahrten

Als Alternative zu der vorgenannten wirtschaftlichen Neustrukturierung (Konzentration der Busfahrten auf die Hauptachsen und individualmobile Zu-/ Abbringerfahrten) ist die Aufrechterhaltung reduzierter Erschließungsfahrten zu erwägen. Im Zug des bereits zitierten mobil4you-Projektes wurde für solche Fälle das Konzept so genannter Haltewunsch-Taster erarbeitet. Aktuell wird die erste Umsetzung in der Gemeinde Lippetal, Kreis Soest, vorbereitet.

Konzeptionell fahren die Busse normalerweise auf der Hauptachse an den betreffenden Siedlungslagen vorbei. Das ist attraktiver für die nicht dort wohnenden Fahrgäste, zugleich aber auch straßenräumlich und Umwelt-entlastend für die Bewohner der abseitigen Siedlungslagen. Wollen dort allerdings Fahrgäste zusteigen, so gehen sie zeitgerecht zu ihrer Haltestelle und drücken dort den Haltewunschtaster. Die Vorlaufzeit richtet sich nach der Fahrplanzeit auf der Hauptachse.



Quelle: Bilder: PGV Köln

Abbildung 51: Streckensignal ohne Haltewunsch;
Beispieldarstellung PGV Köln

Durch die Betätigung des Haltewunschtasters wird an der Hauptachse ein Richtungssignal ausgelöst, das dem Busfahrer die notwendige Umweg-/ Stichfahrt anzeigt. Sowohl der Taster als auch das Richtungssignal können mit geringen Investitions- und Betriebskosten per Photovoltaik eingerichtet und betrieben werden.

Das zunächst ältlich anmutende Verfahren ist technisch robust und gegenüber selektiven elektronischen Signalübermittlungen direkt auf die jeweiligen Busse wesentlich kostengünstiger, weil so in der Tat alle auf den Linien eingesetzten Busse aller Unternehmen ohne weitere Infrastruktur-Voraussetzungen angesprochen werden können. Zudem wird es noch geraume Zeit dauern, bis die neuen Bordrechner-Generationen der Busse störungsfrei von externen Funksignalen angesteuert werden können.

Der einzige Nachteil besteht in von Kindern spielerisch herbeigeführten Umwegfahrten, ein Nebeneffekt, der anfänglich sicherlich auftreten, allein aufgrund der Wiederholung jedoch schnell in Langeweile und Desinteresse münden wird.

8.3.13 Gründung Bürgerbusvereine Marienheide und Wiehl

Für die beiden Gemeinden Marienheide und Wiehl besteht bislang kein Bürgerbus. Ziel soll es sein, in beiden Gemeinden die Gründung von Bürgerbusvereinen zu initiieren und zu fördern, um auch hier Angebote für das Tertiärnetz zu schaffen.

8.3.14 Nachtbuslinie Wipperfürth

Die Stadt Wipperfürth beantragt, in eine Förderung für Pilotprojekte aufgenommen zu werden und hier das Ziel einer Nachtbuslinie umzusetzen. Wipperfürth soll dabei an die Nachtbuslinie Bergisch Gladbach - Kürten angebunden werden und so ergänzende ÖPNV-Verbindungen zwischen Köln und Wipperfürth ermöglichen. Der Betrieb soll Freitag und Samstag Nacht und an Vorabenden von Feiertagen erfolgen.

8.4 Zusammenfassung

Will man – wie hier angestrebt – den Oberbergischen Kreis auch in Sachen Mobilitäts-Innovationen positionieren, so ist eine schrittweise Umsetzung angeraten. Dabei geht es explizit nicht darum „das große Rad zu drehen“, sondern in kleinen konkreten und nicht zuletzt finanziell beherrschbaren Schritten zur multimodalen Mobilitätsverbesserung der Menschen beizutragen. Dazu zählen auch unscheinbar anmutende, kostengünstige Ergänzungsmaßnahmen, die dazu beitragen, identitätsstiftende Kommunikation über den ÖPNV im Oberbergischen Kreis zu initiieren.

Statt der Konzentration umfangreicher Maßnahmenbündel auf einen Umsetzungsraum wird die dezentrale Erprobung und Evaluierung gegebenenfalls partiell gebündelter Einzelmaßnahmen an mehreren Orten im Oberbergischen Kreis empfohlen. Von der Mitwirkungsbewerbung und -unterstützung der Kommunen sind akzeptanzförderliche Wirkungen zu erwarten.

Die Umsetzungsprozesse vorzubereiten, in der praktischen Erprobung zu begleiten und zu evaluieren, soll Gegenstand der Umsetzung des Nahverkehrsplans über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren sein.

9 Kosten – Finanzierung – Nutzen

Wie eingangs beschrieben zielen die dargestellten Innovationsmaßnahmen auf die ökologische und wirtschaftlichere Mobilitätssicherung /-verbesserung im Oberbergischen Kreis. Gleichwohl handelt es sich bei den meisten Maßnahmen um echte Neuerungen, die der praktischen Erprobung bedürfen. Insofern können an dieser Stelle Investitions- und Betriebskosten-Rahmen geschätzt, noch nicht jedoch tatsächliche Betriebskostensparnisse benannt werden.

In der folgenden Tabelle sind die überschlägig geschätzten Kosten für die aufgezeigten Maßnahmen zusammengefasst. Grundsätzlich wird dabei die Umsetzung je einer Maßnahme unterstellt - relative Kostenminderungen sind für die zeitgleiche Umsetzung mehrerer gleichgelagerter Projekte zu erwarten. Die angesetzten Kosten für Projektkoordination, Evaluation und anwendungsreifer Detailplanung beziehen sich auf die Umsetzung von insgesamt fünf Einzelmaßnahmen; je nach Zusammenstellung der Maßnahmen können sie nach oben und unten abweichen.

Den Schätzungen wurden konservative Annahmen (eher hohe Kosten und geringe Einnahmen) zugrunde gelegt. Zur Umsetzung der Maßnahmen sind weitere Kosten hinzuzurechnen, und zwar zur

- **Projektkoordination**

Die Umsetzung eines so komplexen Gefüges verschiedener Maßnahmen erfordert eine übergeordnete Projektkoordination. Der erwartbare Verlauf bedingt anfänglich überproportional hohe, mit zunehmender Projektlaufzeit deutlich geringere Personaleinsatzstunden.

- **Evaluation**

Der Vergleich zwischen angestrebten Maßnahmenzielen und eingetretenen Wirkungen zählt mittlerweile zu den selbstverständlichen Forderungen an die praktische Erprobung geförderter Projekte.

- **Detaillierung und Begleitung des Umsetzungsprozesses**

Die Mehrzahl der konzipierten Maßnahmen kann nicht mit den derzeit zur Verfügung stehenden Mitteln umgesetzt werden. Die Vielzahl der Detailbearbeitungen bedarf vielmehr der externen Unterstützung durch einen in der anwendungsreifen Detailplanung der Maßnahmen vertrauten Gutachter. Neben der seitens des Oberbergischen Kreises beabsichtigten anteiligen Bereitstellung so genannte Regionalisierungsmittel ist es gegebenenfalls angezeigt, komplementäre Fördermittel zu akquirieren.

Maßnahme	Investitionskosten Euro	Betriebskosten pro Jahr Euro
- JobTicket für soziale Gemeinschaften	5.000	
- Visuelle Präsenz des Oberbergischen Kreises auch im ÖPNV	5.000	1.000
- AnrufBürgerBus	20.000	5.000
- Dorf-Auto	50.000	5.000
- KombiBus	85.000	1.000
- Mobilitätspate / Mobilist	5.000	1.000
- Wander-/ FahrradBus	20.000	5.000
- BusTraining für Senioren	1.000	1.000
- Mobilitäts-App	25.000	1.000
- MobilStation	75.000	5.000
- Dezentraler MobilitätsKnotenPunkt	10.000	1.000
- HaltewunschTaster	25.000	500

Tabelle 12: Überschlägige Kalkulation der Innovationskosten (Stand: 05/16)

Zur Finanzierung können die rein baulichen Maßnahmen zu großen Teilen aus Mitteln gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden. Pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV sind zudem gemäß § 12 ÖPNVG NRW möglich.

Im Weiteren ermöglicht § 13 ÖPNVG NRW die spezielle Förderung neuer Technologien bei Infrastrukturen und Fahrzeugen im ÖPNV, so sie im besonderen Landesinteresse liegen. Dies kann sowohl für den angestrebten Beitrag der MIV-alternativen Mobilitäts- und Standortsicherung in der ländlichen Region als auch für die Förderung CO₂-freier Mobilität unterstellt werden. Die Verbindung von ÖPNV und elektromotorisch unterstützter Feinerschließung spricht für eine diesbezügliche Förderung.

Gemäß § 14 ÖPNVG NRW sind weitere Förderungen im besonderen Landesinteresse "...zur Verbesserung der Qualität, Sicherheit und des Services im ÖPNV" möglich.

Hinzu kommen Sonderförderungen des Landes und des Bundes zur Förderung der Elektromobilität und des ländlichen Raumes.

Unbesehen der vorgenannten Angaben ist zu erwägen, gegebenenfalls auch Stiftungen (Deutsche Bundesstiftung Umwelt und so weiter) sowie kommerzielle Sponsoren (zum Beispiel Energieversorger) anzusprechen.

Eine Empfehlung zur Ausschöpfung der verschiedenen Fördermöglichkeiten kann an dieser Stelle noch nicht gegeben werden. Dazu wären erste Detaillierungen erforderlich. Allerdings wird empfohlen, die kostenlose "Förderberatung `Forschung und Innovation´ des Bundes" in

Berlin zu kontaktieren. Zur Eruierung der EU-Fördermöglichkeiten unterhält das Bundesministerium für Bildung und Forschung schließlich ein "EU-Büro" in Bonn, das seine Förderberatungs-Dienste gleichermaßen kostenlos zur Verfügung stellt.

Zum KombiBus bieten sich Kooperationen mit Einzelhandels-Unternehmen und / oder (postalischen) Zustelldiensten an.

Schließlich kommen vielerorts auch Sondermittel zur Tourismusförderung in Betracht, die unmittelbar aus geringfügigen Zuschlägen auf die Übernachtungskosten gespeist werden.

Vor allen weiteren Aktivitäten aber müssen zunächst die beteiligten Gebietskörperschaften ihre Mitwirkung und instrumentelle Unterstützung bei der Projektumsetzung bestätigen. Im Mindestmaß wird die Ernennung eines kommunalen Projektverantwortlichen ("Kümmerers") notwendig sein, der die Abstimmungs- und Umsetzungsprozesse vor Ort unterstützt. Mit hoher Wahrscheinlichkeit bedarf es in Teilen auch der Co-Finanzierung einzelner Maßnahmen. Zumindest ist dies substanzieller Bestandteil zahlreicher Förderrichtlinien. Ob und inwieweit die Drittmittelförderung für die gesamten Maßnahmen oder komplementäre Förderungen aus mehreren Töpfen zielführend sind, ist erst nach der im Weiteren notwendigen Fördermittel-Recherche zu entscheiden.

Von den beschriebenen Maßnahmen allein sind kurz- und wohl auch mittelfristig keine substanziellen Verlagerungen vom MIV zur ökologischen Nahmobilität zu erwarten. Allerdings können sie zum Teil zu deutlichen Verbesserungen der Lebensqualität Nichtmotorisierter beitragen. Und die so geschaffenen Optionen MIV-alternativer Mobilität können zweifellos dazu beitragen, sukzessive öfter auf den Pkw zu verzichten.

Hinzu kommt die Sicherung sowohl von Wohn- und Einzelhandelsstandorten in der Region.

Schließlich wird es auch im Oberbergischen Kreis darum gehen, attraktive Alleinstellungsmerkmale auszuweisen, die als solche wahrgenommen werden, Neugierde wecken und zur Nutzung verleiten. Die zunehmende Zahl von Urlaubsorten, die mit der so genannten "sanften Mobilität" werben, zeigt zudem, dass der MIV-freie Tourismus zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Angesichts der beschriebenen Innovationen ist es Sache der projektbegleitenden Evaluierung, relevante Kausalbeziehungen zu operationalisieren und über den Vorher-, Zwischen- und Nachher-Vergleich entsprechende Bewertungen vorzunehmen. Dabei gilt es auch, nicht antizipierte und / oder unerwünschte Nebenwirkungen festzustellen und entsprechende Erkenntnisse zur Korrektur in den Umsetzungsprozess einzuspeisen.

Umsetzung und Förderung der Pilotprojekte

Seitens des Oberbergischen Kreises sollen die Pilotprojekte unterstützt werden.

Sie laufen maximal zwei Jahre, anschließend wird über eine dauerhafte Finanzierung entschieden. Antragsberechtigt sind ausschließlich die Kommunen des Oberbergischen Kreises.

Von folgenden jährlichen Kosten ist auszugehen:

► Pilotprojekte	250.000,- Euro
► Pilotprojektbetreuung / Mobilitätsmanagement	50.000,- Euro

In der Summe wird die Höhe der Förderung auf maximal 300.000,- Euro pro Jahr festgesetzt.

Revision der ÖPNV-Finanzierungsstrukturen

Kostendeckend werden ÖPNV-Angebote heutzutage kaum mehr betrieben. Bis vor wenigen Jahren bildete die OVAG diesbezüglich eine rühmliche Ausnahme. Gemeinhin steigende Betriebsleistungskosten und sinkende Fahrgeldeinnahmen, aber auch Restrukturierungen im verbundweiten Einnahme-Aufteilungs-Verfahren und so weiter haben jedoch dazu geführt, dass trotz schlanker Betriebsführung mittlerweile ÖPNV-Defizite anfallen, die als Kostendeckungsbeiträge durch den Kreis ausgeglichen werden müssen.

Vor diesem Hintergrund muss es jenseits der in Kapitel 7 aufgezeigten Hierarchiestruktur attraktiver ÖPNV-Mindestangebote mehr und mehr auch darum gehen, im Sinne möglichst geringer Kostendeckungsbeiträge nachfrageadäquate Anpassungen ins Auge zu fassen. Die oben angesprochenen Innovationen zielen auch in diese Richtung. In jedem Fall bleibt es wichtig, ein schlüssiges ÖPNV-Grundangebot nicht punktuell zu zerstören.

Stellt man andererseits jedoch über Jahre fest, dass auf bestimmten Teilstrecken oder zu bestimmten Zeiten Betriebsleistungsaufwand und andauernd geringe Nachfrage in offensichtlichem und völlig unwirtschaftlichem Missverhältnis zueinanderstehen, dann gebietet es die Vernunft, angebotsstrukturelle Anpassungen vorzunehmen. Das sollte (selbstverständlich unter Beachtung etwaiger Remanenzkosten) soweit als möglich durch den Ersatz nachfrageschwacher Bus-Betriebsleistungen mittels nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen (zum Beispiel TaxiBusse) oder multimodaler Ersatzformen erfolgen.

Vielerorts begründet allein diese Überlegung reflexhafte Forderungen nach ÖPNV-Proporz: Wenn in der einen Stadt fünf Buslinien fahren, dann wird in der Nachbarstadt Anspruch auf dasselbe Angebot reklamiert.

Der vorliegende Nahverkehrsplan schafft mit der konzipierten Form eines hierarchisch strukturierten Liniennetzes nach primären, sekundären und tertiären Funktionen eine wichtige Grundlage. Konsequenterweise sollten weitere Überlegungen darauf zielen, analog die finanziellen Zuständigkeiten neu zu strukturieren.

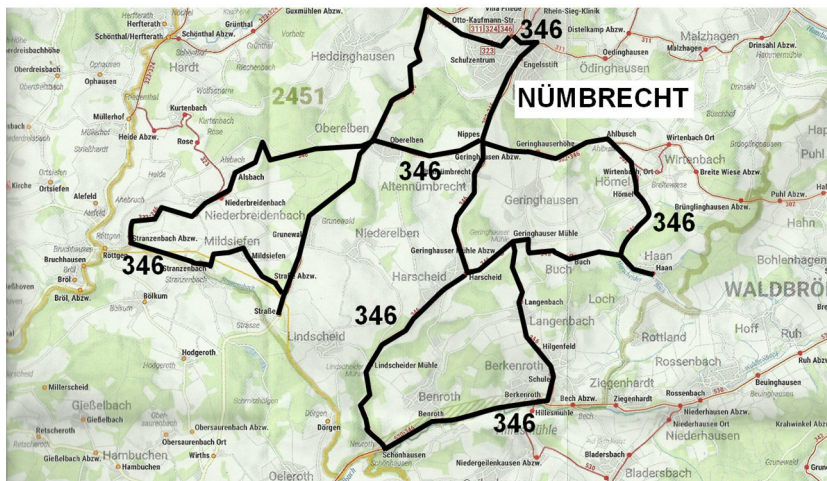
Eine Modellvariante könnte darauf zielen, dass der Kreis für ein nach Betriebszeiten und Taktfolgen definiertes ÖPNV-Grundangebot zuständig ist, über insbesondere zeitliche Ergänzungen in kommunaler (auch finanzieller) Verantwortung entschieden wird. Ein anderes Modell könnte die angebotsstrukturelle und finanzielle Zuständigkeit des Kreises für die regionalen Verbindungachsen im Primär- und Sekundärnetz beinhalten, über anschluss technisch möglichst darauf abgestimmte Erschließungsergänzungen sowohl strukturell als auch finanziell jedoch die Kommunen selbst bestimmen.

Darüber hinaus könnten in einer dritten Modellvariante Fahrgastzählungen und linienbezogene Erfolgsrechnungen herangezogen werden, um die Grundangebotsstrukturen nachfrageadäquat und wirtschaftlich zu differenzieren. Weitere Varianten und Mischformen sind denkbar.

Daraus für den Kreis resultierende Kostenvorteile wären zur zweckgebundenen Finanzierung kommunaler Mobilitätsangebote und / oder für (gegebenenfalls anteilige, komplementäre) Anschubfinanzierungen für explorative Innovationen bereitzustellen.

Die weiter oben bereits dargestellten Zeit-Wege-Diagramme sowie die beiden nachfolgenden Beispiele belegen die Notwendigkeit, diesbezüglich weiterer Untersuchungen.

Zum einen handelt es sich um die Linie 346 mit sporadischer Bedienung (im Wesentlichen Schülerbeförderung) auf mäandrierenden und wechselnden Linienwegen sowie einer normal-werktägliches Fahrleistung von geschätzt rd. 280 km.



Quelle: Karte: VRS © Geobasisdaten Land NRW

Abbildung 52: Linie 346; Beispieldarstellung PGV Köln

Zum anderen ist exemplarisch die Linie 348 anzuführen, deren nahezu ausschließliche Schülerbeförderungsfunktion je Schultag geschätzt rd. 160 km induziert.



Quelle: Karte: VRS © Geobasisdaten Land NRW

Abbildung 53: Linie 348; Beispieldarstellung PGV Köln

In beiden Fällen sollten die Kommunen darüber entscheiden können, ob sie das Fahrtenangebot reduzieren, den Status quo fortschreiben, weitere Fahrten (zur Schulstandortsicherung) ausweisen oder partiell andere Betriebsformen einsetzen wollen, nicht zuletzt deshalb, weil auch die Finanzverantwortung bei ihnen läge. Zumindest sollten anderen kreisangehörigen Kommunen aus solchen Strukturen keine finanziellen Nachteile erwachsen.

Der wiederholt verwendete Konjunktiv unterstreicht, dass es nicht darum geht, an dieser Stelle eine Änderung der Finanzierungsstrukturen zu beschließen, sondern in den nächsten Jahren die Chancen, Implikationen und Grenzen einer möglichen Revision zu untersuchen und erst späterhin über die Ergebnisse zu beraten beziehungsweise deren Folgerungen zu beschließen.

10 Zusammenfassung und Ausblick

10.1 Vorgehen zur Erarbeitung der Maßnahmen

Die inhaltliche Ausarbeitung des Nahverkehrsplans wurde im Wesentlichen von dem Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH durchgeführt. Für die darüberhinausgehenden mobilitätsrelevanten Arbeiten zu den innovativen Ansätzen wurde der Kreis von dem Gutachterbüro PGV begleitet.

PTV arbeitete mit Hilfe eines Verkehrsmodells, in dem alle relevanten Informationen und Kenngrößen zum ÖPNV im Oberbergischen Kreis eingepflegt wurden und mit dem auch alle Kartendarstellungen angefertigt wurden.

Die Ergebnisse zu einzelnen Arbeitsschritten, wie die Bestandsaufnahme, die Analyse der Raumstrukturen und des ÖPNV-Angebots sowie die Planungen wurden in enger Abstimmung mit der OVAG durchgeführt. Dadurch wird sowohl das Know-how des Unternehmens vor Ort eingebunden als auch der gesetzlichen Vorgabe Rechnung getragen, Verkehrsunternehmen an der Erstellung des Nahverkehrsplans zu beteiligen.

Ziel ist es, eine wirtschaftliche tragbare Mobilität mit dem ÖPNV im Kreis zu sichern. Die Auswirkungen des demografischen Wandels - wie die älter werdende Bevölkerung oder zurückgehende Schülerzahlen - stellen den Kreis dabei vor besondere Herausforderungen. Zum einen ist eine gute Versorgung der Bevölkerung mit Mobilität notwendig, auch wenn kein Pkw zur Verfügung steht, zum anderen bedeuten zurückgehende Schülerzahlen auch Rückgänge der Einnahmen und unter Umständen weitere Wege für die Beförderung.

Der Oberbergische Kreis formulierte in 2012 „Strategische Ziele“, die Einfluss auf die Zukunft des ÖPNV nehmen:

- Ein hinreichendes ÖPNV-/SPNV-Angebot sichern
- Die demographischen Herausforderungen bewältigen
- Maßnahmen der Identitätsfindung entwickeln, um Fortzüge zu minimieren und gegebenenfalls Zuzüge zu verstärken.
- Die Tourismusregion stärken
- Das bürgerliche Engagement fördern

Daher war zunächst die Qualität des heutigen ÖPNV-Angebots festzustellen und ein Abgleich mit den heutigen Siedlungsstrukturen und der Nachfrage sowie den Nachfragepotenzialen zu erarbeiten.

Im Anschluss wurden die Wünsche und Anregungen der Gemeinden einbezogen, um Maßnahmen für den ÖPNV zu definieren.

10.2 Neue Netzstruktur

Ziel ist die Neustrukturierung des Netzes in klar definierte Linienwege mit abgegrenzten Aufgaben. Grundsätzlich wurde das Netz im gesamten Kreis hinsichtlich Auslastung und Angebot überprüft und neu strukturiert. In den verkehrsschwachen Zeiten dünnt das Angebot in dispers besiedelten Räumen weniger stark aus als die Nachfrage. Daher ist die Bedienung in verkehrsschwachen Zeiten in dünn besiedelten Räumen wirtschaftlich problematischer.

Neue Lösungen für diese Räume sind wichtig, daher wurde das ÖPNV-Netz in folgende Netz-hierarchie eingeteilt:

Primärnetz:

- ▶ Verfolgung eines einheitlichen, tagesdurchgängigen Linienwegs und einer klaren Taktung. Abhängig von der Nachfrage und der Möglichkeit einer wirtschaftlichen Umsetzung soll im Idealfall folgendes Betriebskonzept umgesetzt werden:
- ▶ Direkte, einheitliche Linienwege ⇒ klare Verständlichkeit, Merkbarkeit
- ▶ In Abhängigkeit von der Nachfrage und der Möglichkeit einer wirtschaftlichen Realisierung soll im Idealfall folgendes Betriebskonzept umgesetzt werden:
 - ▶ Stundentakt (mit Verdichtungen)
 - ▶ Mo.-Fr.: 06:00 bis 22:00 Uhr
 - ▶ Sa: 07:00 bis 22:00 Uhr
 - ▶ So: 09:00 bis 22:00 Uhr

Die Vorgaben stehen stets unter der Prämisse, dass der Betrieb nachfrageorientiert gestaltet werden muss. Das heißt, die Bedienung wird gegebenenfalls schrittweise eingeführt und muss evaluiert werden. Im Falle einer geringen Auslastung sind auch Anpassungen oder Streichungen möglich.

Sekundärnetz:

- ▶ Feinerschließung und ausgerichtet auf den Schülerverkehr mit möglichst klaren Linienwegen, Angebot angepasst an die Nachfrage, möglichst tagesdurchgängig und getaktet

Tertiärnetz:

- ▶ Nachfrageangepasstes Angebot mit unterschiedlichen Möglichkeiten der Bedienung
- ▶ Linienbetrieb ggf. mit Anrufverkehren soweit wirtschaftlich vertretbar
- ▶ Bürgerbus-Räume
- ▶ Innovative Ansätze als Pilotprojekte

10.3 Konkrete Maßnahmenvorschläge

Die endgültige Festlegung der Maßnahmen wird erst im Zuge der Beteiligung der Entscheidungsgremien und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der formalen Anhörung geschehen.

10.3.1 Anpassungen in der Zuordnung der Netze im Südraum

Um Strecken im Primärnetz an die Nachfragepotenziale anzupassen und auch Anregungen aus den Gemeinden zu berücksichtigen, wurden Umstrukturierungen im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans geprüft.

Insbesondere im Süden des Kreises werden hierbei stringenteren Lösungen für Linienführungen vorgeschlagen, die einer klareren Verbindung zu den zentralen Orten entspricht. Hierzu gehören folgende Maßnahmen:

Im Süden des Kreises soll eine klarere Zuordnung der Linien vorgenommen werden, sodass die Hauptorte mit Primärlinien verbunden sind.

Raum Gummersbach / Wiehl / Denklingen / Morsbach / Nümbrecht / Waldbröl / Eckenhagen / Wildbergerhütte

- Um Morsbach direkter an Gummersbach anzubinden, entsprechend einem vielfach geäußerten Wunsch, wird vorgesehen, eine Primärlinie einzuführen, die die Strecke Morsbach - Denklingen - Wiehl - Dieringhausen - Gummersbach bedient (Linie 304), wobei die Strecke Wiehl bis Gummersbach nach wie vor verdichtet mit den Linien 302 und 304 bedient wird.
- Die Strecke Waldbröl - Nümbrecht – Wiehl – Gummersbach wird als Primärlinie bedient (Linie 302)
- Die Strecke Waldbröl – Eckenhagen – Gummersbach wird als Primärlinie bedient
- Von Wiehl nach Gummersbach wird zudem eine Schnellbuslinie eingerichtet.
- Eine Schnellbuslinie Wiehl – Runderoth wird geprüft.

Die Linie 303 als Primärlinie zwischen Gummersbach und Eckenhagen wird weitergeführt über Windfus und Denklingen nach Waldbröl.

Die Strecke mit den Ortschaften zwischen Windfus und Wildbergerhütte bis Waldbröl gehören damit zum Sekundärnetz, in dem die Möglichkeiten für Zubringerfunktionen zu den ÖPNV-Angeboten im Primärnetz geprüft werden sollen. Die Bedienung für diese Orte verändert sich nicht (Linien 345)

Bei vollständiger Bedienung nach den Vorgaben des Primärnetzes entstehen dadurch gegenüber der heutigen Linie 303 trotz Verkürzung des Linienweges deutliche Mehrkosten. Somit wird empfohlen, die Bedienung in den Neben- und Schwachverkehrszeiten entsprechend der Nachfrage anzupassen, bei Bedarf durch flexible Bedienungsformen.

Bewertung der Vorschläge im Südraum

Vorteile des Vorschlages sind

- ▶ die Direktverbindung zwischen Morsbach und Wiehl / Dieringhausen und Gummersbach
- ▶ die schnellere und häufigere Verbindung zwischen Eckenhagen und Denklingen / Waldbröl

Wunsch Gemeinden im Südraum: Verbesserte Anbindung an die Schiene in Schladern / Rosbach / Wissen

Waldbröl-Schladern/Rosbach

Die Linie 342 kommt in ihrer Bedienung einer Primärlinie nahe, auch am Wochenende besteht ein stündliches TaxiBus-Angebot. Sie soll als wichtige Verbindung zur Schiene im Primärnetz belassen werden. Die Nachfrage ist jedoch gering und auch die Nachfragepotenziale sind begrenzt. Damit ist für die Linie 342 mit einem deutlichen Defizit zu rechnen.

Wunsch Gemeinde Morsbach: Bessere Verbindung nach Wissen.

Die Gemeinde Morsbach wünscht ebenfalls eine verbesserte Anbindung an die Schiene in Richtung Siegen oder Köln. Die heutige Linie 347 verkehrt hauptsächlich im Nachbarkreis und bedient Morsbach nur unregelmäßig vor allem zu auf den Schülerverkehr abgestimmten Zeiten.

Auch hier ist die Nachfrage durch Berufspendler sehr gering, daher wird eine Einordnung in das Sekundärnetz vorgesehen. Dies erhält den Linienverkehr und lässt eine Anpassung an die Nachfrage während der Umsetzung des Nahverkehrsplans zu.

Verlängerung der Linie 342 bis Rosbach

Die Linie 342 verkehrt heute von Waldbröl bis zum Bahnhof in Schladern, mit einigen Fahrten Montag bis Samstag auch bis Rosbach. Zukünftig sollen alle Fahrten der Linie 342 von Schladern über Roth/Rosbach-Süd nach Rosbach verkehren sollen, entsprechend dem Linienweg der Linie 343.

Geplante Einstellung der Linienfahrten der Linie 659 im Kreisgebiet - Konsequenzen

Die Linie 659 steht unter der Aufgabenträgerschaft der Stadt Remscheid, und bedient den Oberbergischen Kreis nur Montag bis Freitag und nur mit einem Teil der Fahrten morgens und nachmittags mit Ausrichtung auf Schüler/Pendlerverkehr zwischen Dahlerau und Remscheid-Lennep. Die Stadt Remscheid plant nun, diese Fahrten einzustellen.

Mit der Einstellung müssten dann die bisherigen Nutzer zwischen Dahlerau und Remscheid in Herbeck auf die Linie 671 umsteigen.

Der Ort Keilbeck/Herkingrade soll stattdessen durch eine geänderte Linienführung der Linie 626 bedient werden, Keilbeck wird durch jede Fahrt der Linie 626 bedient werden, die die Strecke zwischen Wuppertal und Herbeck bedient.

10.3.2 Möglichkeiten zu Optimierung und Kosteneinsparung

Die beschriebene Neustrukturierung des Linienverkehrs ermöglicht dem Verkehrsunternehmen flexibel auf Nachfrageänderungen zu reagieren.

Der Nahverkehrsplan soll die Offenheit bewahren, sinnvoll auf strukturelle Änderungen zu reagieren, sowie auf den Rückgang der Nachfrage aufgrund des demografischen Wandels. Außerdem sollen testweise eingeführte Angebote entsprechend ihres Erfolges ausgeweitet oder reduziert, bei sehr geringer Nutzung auch eingestellt werden können.

Darüber hinaus lassen sich bereits heute Fahrten im Kreis identifizieren, die sehr schwach ausgelastet sind - insbesondere in Schwachverkehrszeiten oder beispielsweise am Vormittag. Bei Linien im Sekundär- oder Tertiärnetz können Fahrten festgestellt werden, auf deren gesamten Linienweg nicht mehr als vier Fahrgäste zusteigen.

Soweit diese Fahrten nicht betrieblich notwendig sind, müssen sie nach Prüfung entfallen. Hierdurch werden deutliche Einsparungen erzielt. Diese Einsparungen sind erforderlich.

Dabei ist jedoch der Nachteil abzuwägen, dass die Möglichkeit zur Beförderung für einige Hundert Fahrgäste entfällt, die sich auf diese einzusparenden Fahrten verteilen.

10.4 Optimierungsmöglichkeiten Möglichkeiten im Schülerverkehr

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde für das Schuljahr 2014/2015 unter Beachtung aller Datenschutzrechtlichen Bestimmungen für alle Schüler in jeder Schule der Wohnort ermittelt. Die aggregierten Ströme wurden bereits in Kapitel 2.5 dargestellt. Die Daten können Grundlage sein für eine Optimierung des Schülerverkehrs durch Schulanfangs- und Schulschlusszeitenstaffelung.

Der Schülerverkehr stellt die größte Nachfragegruppe im ÖPNV dar. In den Morgen- und Nachmittagsstunden müssen von den Verkehrsunternehmen verstärkte Kapazitäten bereitgestellt werden, um das Schülerverkehrsaufkommen zu bewältigen.

Hohe Kosten in der Schülerbeförderung entstehen dadurch, dass insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit alle Schüler innerhalb schmaler Zeitfenster zu den Schulen gebracht werden müssen. Die Fahrten zur Schülerbeförderung sind sehr stark an die Schulanfangs- und -schlusszeiten gebunden. Wo viele Schulen zur gleichen Zeit beginnen und den Schülern keine langen Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn zugemutet werden sollen, ist eine Vielzahl paralleler Fahrten notwendig.

Zu prüfen ist eine Staffelung der Zeiten, so dass die Schüler nacheinander zu den Schulen gebracht werden können und damit Kosten einzusparen.

10.5 Mobilitäts-Innovationen

Zur Bedienung des Tertiärnetzes sowie zur Auslotung alternativer und innovativer Möglichkeiten der Mobilitätssicherung wurden folgende Möglichkeiten diskutiert, die als Pilotprojekte in

einzelnen Gemeinden angestoßen werden sollen und bei Erfolg auch auf andere Räume übertragen werden können.

- JobTicket für soziale Gemeinschaften
- Visuelle OBK-Präsenz auch im ÖPNV zur Förderung der regionalen Identität
- Anruf-BürgerBus (Beispiel: Bürgerbus Morsbach ist geeignet dafür)
- Dorf-Auto - Kleinwagen, die der Bevölkerung abseits gelegener Siedlungslagen zur flexiblen Eigennutzung zur Verfügung gestellt werden
- KombiBus - kombinierte Personen- und Warenbeförderung
- Mobilitätspate / Mobilist · Hilfe zur selbstbestimmten Mobilität
- Wander-/ FahrradBusse zur Naherholungs- und Tourismus-Förderung
- BusTraining für Senioren - "Lernen durch Tun"
- Mobilitäts-App - für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen
- MobilStationen zur Förderung multimodaler ökologischer Nahmobilität
- Dezentrale MobilitätsKnotenPunkte zur Minderung nachfrageschwacher und unwirtschaftlicher Erschließungsfahrten
- Haltewunschtafter zur Reduzierung nicht nachgefragter Umwegfahrten
- Initiierung von Bürgerbusvereinen in Marienheide und Wiehl
- Nachtbus Wipperfürth

Einrichtung eines Quartierbusses für die Wupperorte - Finanzierungsmöglichkeiten für die innovativen Projekte

Zur Finanzierung können die rein baulichen Maßnahmen zu großen Teilen aus Mitteln gemäß GemeindeVerkehrsFinanzierungsGesetz (GVFG) finanziert werden. Pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV sind zudem gemäß § 12 ÖPNVG NRW möglich.

Im Weiteren ermöglicht § 13 ÖPNVG NRW die spezielle Förderung neuer Technologien bei Infrastrukturen und Fahrzeugen im ÖPNV, so sie im besonderen Landesinteresse liegen. Dies kann sowohl für den angestrebten Beitrag der MIV-alternativen Mobilitäts- und Standortsicherung in der ländlichen Region als auch für die Förderung CO₂-freier Mobilität unterstellt werden. Die Verbindung von ÖPNV und elektromotorisch unterstützter Feinerschließung spricht für eine diesbezügliche Förderung.

Gemäß § 14 ÖPNVG NRW sind weitere Förderungen im besonderen Landesinteresse "...zur Verbesserung der Qualität, Sicherheit und des Services im ÖPNV" möglich.

Will man – wie hier angestrebt – den Oberbergischen Kreis auch in Sachen Mobilitäts-Innovationen positionieren, so ist eine schrittweise Umsetzung angeraten. Dabei geht es darum in kleinen konkreten und nicht zuletzt finanziell beherrschbaren Schritten zur multimodalen Mobilitäts-

verbesserung der Menschen beizutragen. Dazu zählen auch unscheinbar anmutende, kostengünstige Ergänzungsmaßnahmen, die dazu beitragen, identitätsstiftende Kommunikation über den ÖPNV im Oberbergischen Kreis zu initiieren.

Statt der Konzentration umfangreicher Maßnahmenbündel auf einen Umsetzungsraum wird die dezentrale Erprobung und Evaluierung gegebenenfalls partiell gebündelter Einzelmaßnahmen an mehreren Orten im Oberbergischen Kreis empfohlen. Von der Mitwirkungsbewerbung und -unterstützung der Kommunen sind akzeptanzförderliche Wirkungen zu erwarten.

Die Umsetzungsprozesse vorzubereiten, in der praktischen Erprobung zu begleiten und zu evaluieren, soll Gegenstand der Umsetzung des Nahverkehrsplans über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren sein.

Literatur

- GESCHÄFTSSTELLE ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (Hg.): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen; Köln 2015
- GESCHÄFTSSTELLE ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (Hg.): Kommunales Mobilitätsmanagement - Handlungsleitfaden für Senioren; www.vrs-info.de, o.Jahr
- HOCHSAUERLANDKREIS KREIS SOEST BUSVERKEHR RUHR SIEG GMBH REGIONALVERKEHR RUHR LIPPE GMBH (Hg.): mobil4you - ÖPNV-Innovationen für den ländlichen Raum. Ort, 2009
- HOPPE, R.; MAUEL, G.; Raetz, S.: "Stadthüpfer" macht Alte wieder mobil, in: Städte- und Gemeinderat, Heft 10, 2013, S. 26ff
- INSTITUT FÜR MOBILITÄT UND VERKEHR - IMOVE (Hg.): Handreichung Carsharing; www.lvm-rheinmain.de, o. Jahr
- REGIONALVERKEHR KÖLN GMBH (Hg.): Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen - MoSiM, Berichte zu verschiedenen kommunalen Projekten; www.rvk.de, o. Jahr
- REGIONALVERKEHR KÖLN GMBH (Hg.): Demografische Entwicklung und Schüler- bzw. Seniorengerechter Oeffentlicher Nahverkehr - DESS ON, Projektbericht; www.rvk.de, o. Jahr
- REGIONALVERKEHR KÖLN GMBH (Hg.): Regionale Mobilität 2030 - RegioM 2030, Projektbericht; www.rvk.de, o. Jahr
- STAATSKANZLEI DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN - Landesplanungsbehörde: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen Entwurf, 2014

Anhang

Anlage 1: Tabelle Linienliste (Stand 2016)

Linie	Linienweg	Be- triebs- beginn	Be- triebs- ende	Anzahl Fahr- ten/d	Grundtakt			Schüler- verkehr
					Mo.-Fr.	Mo.-Fr.	Sams- tag	
		Mo.-Fr., erste und letzte Abfahrt (Uhrzeit gerundet)						
276	Morsbach - Friesen- hagen - Freuden- berg	06:00	17:15	17	8/9 Fahrten	kein An- gebot	kein An- gebot	vorwie- gend Schüler- fahrten
261	Wermelskirchen – Eipringhausen – Dhünn – Halzenberg – Hückeswagen	06:00	23:00	46 (auch außer- halb OBK)	5 Fahr- ten im OBK	kein An- gebot im OBK	kein An- gebot im OBK	Verstär- kerfahrten
301	Gummersbach – Derschlag – Bergneustadt – Pernze (– Drolsha- gen – Olpe)	05:15	00:45	121	15-Min- Takt	30-Min- Takt	60-Min- Takt	Verstär- kerfahrten
302	Gummersbach – Bielstein – Wiehl – Denklingen/Nüm- brecht – Waldbröl	04:30	22:45	69	30-Min- Takt	30-Min- Takt	ca. stünd- lich	Verstär- kerfahrten
303	Gummersbach – Derschlag – Ecken- hagen – Wildberger- hütte – Waldbröl	04:45	23:15	61	30-Min- Takt	ca. stünd- lich	ca. stünd- lich	Verstär- kerfahrten
306	Gummersbach – Rospe – Dieringhau- sen – Hunsheim – Wiehl	05:00	19:30	30	12 Fahr- ten	4 Fahr- ten	kein An- gebot	Verstär- kerfahrten
307	Gummersbach – Wasserfuhr – Hütte/Berghausen – Frielingsdorf – Fenke – Lindlar	05:45	20:45	35	ca. stünd- lich	6 Fahr- ten	kein An- gebot	Verstär- kerfahrten
308	Marienheide – Hütte – Erlinghagen – Berghausen – Frielingsdorf	06:15	16:45	20	ca. stünd- lich	2-stünd- lich	kein An- gebot	Verstär- kerfahrten
310	Gummersbach – Di- eringhausen – Rün- deroth – Engelskir- chen – Overath	04:00	23:15	67	30-Min- Takt	30-Min- Takt (Vormit- tag) 60- Min- Takt	60-Min- Takt	1 Schüler- fahrt

Linie	Linienweg	Be- triebs- beginn	Be- triebs- ende	Anzahl Fahr- ten/d	Grundtakt			Schüler- verkehr
					Mo.-Fr., erste und letzte Abfahrt (Uhrzeit gerundet)	Mo.-Fr.	Mo.-Fr.	
							(Nach- mittag)	
311	Nümbrecht – Ober- breidenbach – Die- zenkausen – Wald- bröl	06:15	19:15	18 TB & 13 S	ca. stünd- lich	3 Fahr- ten	kein An- gebot	Schülerli- nie, sonst Taxibus
312	Waldbröl – Bröl – Nümbrecht – Biel- stein – Ränderoth	05:00	19:30	27	ca. 2- stünd- lich	2-stünd- lich	kein An- gebot	Verstär- kerfahrten
313	Bergneustadt – Neu- enothe – Belmicke – Bergneustadt	05:00	19:00	15	ca. stünd- lich	3 Fahr- ten	kein An- gebot	3 Schüler- fahrten
314	Bergneustadt – Lei- enbach – Hacken- berg – Bergneustadt	04:45	22:30	44	3 Fahr- ten/h	30-Min- Takt (Vormit- tag) 60- Min- Takt (Nach- mittag)	60-Min- Takt	1 Schüler- fahrt
315	Bergneustadt – Stadtwald – Gizeh – Bergneustadt	05:30	20:30	18	60 -Min- Takt	60-Min- Takt	kein An- gebot	-
316	Gummersbach – Strombach – Neu- remscheid / Lobscheid – Dierin- ghausen	05:15	19:45	41	ca. stünd- lich	6/7 Fahrten	kein An- gebot	Verstär- kerfahrten
317	Gummersbach – Rospe – Strombach – Hülsenbusch – Ränderoth	05:45	20:30	32	ca. stünd- lich	ca. 2- stünd- lich	kein An- gebot	Verstär- kerfahrten
318	Gummersbach Bf – Niedernhagen – Lie- berhausen – Pernze / Piene	05:00	20:00	38	ca. stünd- lich	2-stünd- lich	3 Fahr- ten	Verstär- kerfahrten
319	Much – Drabender- höhe – Bielstein – Ränderoth	05:15	19:45	30	ca. stünd- lich	4 Fahr- ten	kein An- gebot	Verstär- kerfahrten

Linie	Linienweg	Be-		Anzahl Fahr-	Grundtakt			Schüler-
		triebs-	triebs-		Mo.-Fr.	Mo.-Fr.	Sams-	
		Mo.-Fr., erste und letzte Abfahrt (Uhrzeit gerundet)						
320	Marienheide – Mühlenbach – Meinerzhagen	06:30	18:15	11	5 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	Verstärkerfahrten
321	Wiehl – Volkenrath – Eckenhagen	07:00	15:45	9	4/5 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	Schülerlinie
322	Eckenhagen – Wehnrath – Denklingen	05:15	18:15	21	4/5 an S; 6 an F (Taxi)	kein Angebot	kein Angebot	gesonderter Schülerfahrplan
323	Drabenderhöhe – Marienbergshausen – Nümbrecht	07:00	16:00	11	4/7 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	Schülerlinie
324	Wiehl – Marienbergshausen – Nümbrecht	06:15	16:15	10	6/7 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	vorwiegend Schülerfahrten
325	Wiehl – Mühlhausen – Bomig – Dieringhausen	06:15	19:15	24	ca. stündlich	kein Angebot	kein Angebot	Fahrten ersetzen normale Fahrten
331	Freilichtmuseum – Lindlar – Neuremscheid – Engelskirchen	05:45	20:15	32 größtenteils als TB	ca. stündlich	2-stündlich	2-stündlich	Verstärkerfahrten
332	Wipperfürth – Hartegasse – Lindlar – Engelskirchen	05:45	19:15	33	ca. stündlich	2-stündlich	2-stündlich	Verstärkerfahrten
333	Wipperfürth – Dohrgaul – Frielingsdorf – Engelskirchen	06:00	19:30	38	ca. stündlich	2-stündlich	2-stündlich	Verstärkerfahrten
335	Frielingsdorf – Hartegasse – Lindlar – Dürscheid – Bergisch Gladbach	05:45	19:30	32	ca. stündlich	stündlich	ca. stündlich	Schülerlinie
336	Gummersbach – Marienheide – Wipperfürth – Hückeswagen – Lennep	04:30	23:15	80	2 Fahrten / h	ca. stündlich	ca. stündlich	Verstärkerfahrten
336R	Ohl – Rönsahl	08:45	19:15	12	6 Fahrten	6 Fahrten	kein Angebot	-

Linie	Linienweg	Be-		Anzahl	Grundtakt			Schüler-
		triebs-	triebs-		Fahr-	Mo.-Fr.	Sams-	
		Mo.-Fr., erste und						
		letzte Abfahrt						
		(Uhrzeit gerundet)						
		Mo.-Fr.	Mo.-Fr.		Mo.-Fr.	Sams-	Sonn-	Mo.-Fr.
						tag	tag	
337	Wipperfürth – Neye – Egen – Hohenbüchen – Wipperfürth	06:45	17:30	6	7 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	Verstärkerfahrten
338	Wipperfürth – Wasserfuhr – Kupferberg – Kreuzberg – Wipperfürth	05:45	19:30	17	ca. stündlich	3 Fahrten	kein Angebot	Verstärkerfahrten
339	Hückeswagen – Radevormwald – Wellringrade – Schlagbaum	04:45	20:00	35	ca. stündlich	ca. stündlich	ca. 2-stündlich	1 Schülerfahrt
340	Waldbröl – Berghausen / Erblingen – Herbertshagen / Holpe - Morsbach	06:00	19:45	35	ca. stündlich	3 Fahrten	kein Angebot	Schülerfahrten sonst Taxibus
341	Waldbröl – Lichtenberg – Morsbach	05:30	22:45	34	ca. stündlich	stündlich	ca. 2-stündlich	Verstärkerfahrten
342	Waldbröl – Schladern – Rosbach	05:00	22:15	33	stündlich	ca. stündlich	ca. 2-stündlich	Verstärkerfahrten
343	Waldbröl – Helten – Kohlberg – Rosbach – Leuscheid	05:30	20:30	32	ca. stündlich	2-stündlich	2-stündlich	Schülerfahrten sonst Taxibus
344	Waldbröl – Holpe – Kohlberg – Rosbach	05:00	20:45	34	stündlich	2-stündlich	2-stündlich	Schülerfahrten sonst Taxibus
346	Nümbrecht – Harscheid / Niederbreidenbach – Nümbrecht	06:45	18:15	15	ca. stündlich	kein Angebot	kein Angebot	vorwiegend Schülerfahrten
347	Wissen - Birken - Alzen - Morsbach - (Katzwinkel)	05:45	18:45	42	ca. stündlich	4 Fahrten	kein Angebot	vorwiegend Schülerfahrten
348	Derschlag – Allenbach – Marienhagen – Dieringhausen	05:30	19:15	16	8 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	Verstärkerfahrten

Linie	Linienweg	Be-		Anzahl Fahr-	Grundtakt			Schüler-
		triebs-	triebs-		Mo.-Fr.	Mo.-Fr.	Sams-	
		Mo.-Fr., erste und letzte Abfahrt (Uhrzeit gerundet)						
349	Morsbach – Wendershagen – Oberwarnsbach – Morsbach	06:15	17:15	9	7 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	vorwiegend Schülerfahrten
361	Gummersbach – Strombach – Steinenbrück – Gummersbach	05:15	22:00	57	15 -Min-Takt	15 -Min-Takt	30-Min-Takt	1 Schülerfahrt
362	Gummersbach – Steinberg – Gummersbach	05:15	21:45	30	30-Min-Takt	30 - 60	7 Fahrten	-
363	Gummersbach – Hepel – Gummersbach	05:30	22:15	31	30-Min-Takt	30 - 60	4 Fahrten	1 Schülerfahrt
364	Gummersbach – Bernberg – Gummersbach	05:15	21:15	29	30-Min-Takt	30 - 60	kein Angebot	Verstärkerfahrten
365	Gummersbach – Berstig – Hanfgarten – Strombach	05:45	18:00	16	8 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten	1 Schülerfahrt
398	Lindlar – Hohkeppel – Schmitzhöhe	06:45	17:45	14	7 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	vorwiegend Schülerfahrten sonst Taxibus
399	Ortslinienverkehr Marienheide	06:45	14:00	8	4 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	Schülerlinie
421	Bensberg – Immekeppel – Lindlar	05:15	23:00	56	stündlich	stündlich	2-stündlich	Verstärkerfahrten
426	Bergisch Gladbach u – Dürscheid – Biesfeld – Kürten – Wipperfürth	05:00	00:15	90	30-Min-Takt	ca. stündlich	60 - 120	-
427	Bergisch Gladbach u – Eikamp – Bechen – Weiden – Olpe – Wipperfürth	05:00	22:15	72	einzelne Fahrten	kein Angebot im OBK	kein Angebot im OBK	Verstärkerfahrten
429	Biesfeld – Olpe – Wipperfürth	05:45	14:15	10	4/6 Fahrten	kein Angebot	kein Angebot	Schülerlinie

Linie	Linienweg	Be- triebs- beginn	Be- triebs- ende	Anzahl Fahr- ten/d	Grundtakt			Schüler- verkehr
					Mo.-Fr., erste und letzte Abfahrt (Uhrzeit gerundet)	Mo.-Fr.	Mo.-Fr.	
530	Hennef Bf – Schöneberg – Ruppichterth – Berkenroth – Ziegenhardt/Bladersbach – Waldbröl	05:15	00:15	43	stündlich	stündlich	120-Min-Takt	Verstärkerfahrten
626	Radevormwald – Dahlerau – Beyenburg – Oberbarmen	05:00	01:00	55	30-Min-Takt	ca. stündlich	ca. stündlich	1 Schülerfahrt
659	Heringrade – Dahlerau – Lennep	06:00	20:45	48, davon 15 im OBK	7/8 Fahrten	kein Angebot im OBK	kein Angebot im OBK	-
671 incl. NE 19	Radevormwald – Herbeck – Wassermühle – Lennep	04:30	03:00	59	ca. stündlich	stündlich	ca. stündlich	-

Tabelle 13: Linienliste (Stand 2016)