

# 2. Fortschreibung NVP Ennepe-Ruhr-Kreis

Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung  
27. November 2007 in Schwelm

# Inhalt

- 0. Warum ein Nahverkehrsplan?**
- 1. Leitbild**
- 2. Entwicklung eines Regionalen Hauptbusnetzes**
- 3. Lokale ÖPNV-Konzepte**

# 0. Warum ein Nahverkehrsplan – Rechtliche Einordnung

- §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW: Ennepe-Ruhr-Kreis ist als Aufgabenträger für den lokalen ÖPNV dazu angehalten einen NVP aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben
- NVP konkretisiert die öffentlichen Verkehrsinteressen im Nahverkehr
- NVP definiert „ausreichende Verkehrsbedienung“ (im Sinne von „angemessen“)
- Zuwendungsvoraussetzung für die Bewilligung von Maßnahmen im ÖPNV
- Rahmenvorgaben für die Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem PBefG
- Grundlage für die EU-konforme Betrauung von Verkehrsunternehmen
  - ⇒ **gezielte Qualitätsstandards definieren und detaillierte Bedienungskriterien festlegen**

# 0. Warum ein Nahverkehrsplan – Politische Funktion

- Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument
- NVP dokumentiert die Ziele des Aufgabenträgers zur Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet (Selbstbindung des Kreises)
- Abstimmung mit der Finanzplanung des Kreises (Budgetorientierung)
- Abstimmung mit anderen Fachplanungen (z.B. Siedlungs- und Flächenentwicklung, Infrastrukturplanung, Freizeit- und Tourismusförderung)
- Mitwirkung der Verkehrsunternehmen
- Abstimmung mit dem SPNV und dem ÖPNV benachbarter Aufgabenträger in der Region
- **Berücksichtigung der Interessen der kreisangehörigen Städte insbesondere im Ortsverkehr**

# Inhalt

0. Warum ein Nahverkehrsplan?
1. **Leitbild**
2. Entwicklung eines Regionalen Hauptbusnetzes
3. Lokale ÖPNV-Konzepte

# 1. Leitbild

## Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis (Stand: Oktober 2007)

- 1.1 Rahmenziele
- 1.2 Hierarchisierung des ÖPNV-Systems
- 1.3 Grundsätze für die Ableitung und Festlegung eines „bestellfähigen ÖPNV-Angebotes“
- 1.4 Zielsetzungen „barrierefreier ÖPNV“ im Ennepe-Ruhr-Kreis
- 1.5 Qualitätsstandards

# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.1 Rahmenziele – Grundsätze

- **Sicherstellung der Standortqualität und Gewährleistung der Mobilitätsansprüche**
- Stabilisierung des derzeitigen ÖPNV-Anteils als Mindestziel
- **konsequente Stärkung des ÖPNV auf den Achsen (Relationen), auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind**
  - ⇒ **gezielter Einsatz von Finanzmitteln dort, wo der größte Markterfolg zu erwarten ist!**
- Stärkung des ÖPNV durch Sicherung und Weiterentwicklung einer auf den ÖPNV orientierten Siedlungsstruktur
- Unterstützung bei der Realisierung der umweltpolitischen Zielsetzungen der Städte im EN-Kreis

# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.1 Rahmenziele – Zielsetzungen für die Ausgestaltung des ÖPNV

- Orientierung an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung
- weitgehend flächendeckende Gewährleistung des neu definierten „Kreisstandards“ zur Sicherstellung einer ausreichenden, flächendeckenden Verkehrsbedienung
- Pflege bestehender Qualitäten unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte
- untersuchen einer kreisweiten Harmonisierung des Taktschemas (15-/ 30-/ 60-Minuten-Takt)
- Berücksichtigung der Angebotsanpassung im SPNV-Angebot
- Gewährleistung der Anschlusssicherung an wichtigen Verknüpfungspunkten in Schwachverkehrszeiten
- Prüfung der Möglichkeiten für den Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen



# 1. Leitbild (Auszüge)

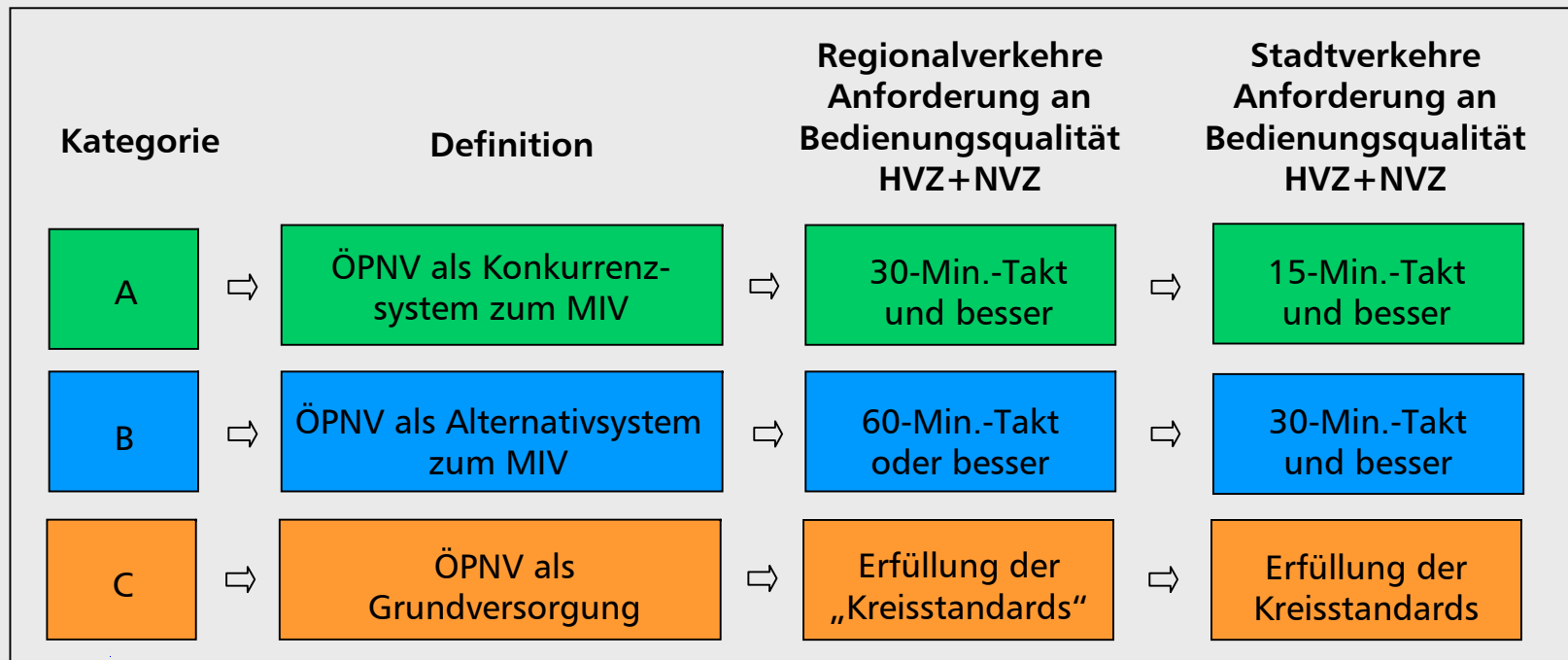
## 1.1 Rahmenziele – Zielsetzungen für die Ausgestaltung des ÖPNV

- Investitionen zum Ausbau des ÖPNV sollen konsequent nach dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Wirksamkeit und des verkehrlichen Nutzens erfolgen
- regelmäßige Überprüfung der angebotenen Verkehrsleistung in Bezug auf Effizienz und Marktausrichtung
  - ⇒ gezielte Optimierung der Bedienungsangebote!
- Optimierung der ÖPNV-Marktausschöpfung außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen
  - ⇒ Stärkung des ÖPNV in Ausrichtung auf den Besorgungs- und Einkaufsverkehr sowie auf den Freizeitverkehr!
- **gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Behinderte**
  - ⇒ **langfristiges Ziel: Entwicklung eines „barrierefreien ÖPNV“ (im NVP Definition von Prioritäten)**

# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.2 Hierarchisierung des ÖPNV-Systems (Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV)

- Ansatz:
- Marktorientierte Angebotsstrategie (gezielte Stärkung nachfragestarker Achsen, Verzicht auf flächendeckende Weiterentwicklung des ÖPNV)
  - Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes



# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.3 Grundsätze für die Ableitung und Festlegung eines „bestellfähigen ÖPNV-Angebotes“

### „bestellfähiges ÖPNV-Angebot“

⇒ **Definition der Leistungsbeziehungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen**

- Vorgaben mit Verbindlichkeit für beide Partner
- Vorgaben mit ausreichender Präzisierung im Sinne des Aufgabenträgers
- Vorgaben mit angemessener Flexibilität zur unternehmerisch sinnvollen Realisierung
- Vorgaben zur Qualitätswahrung im Interesse der Fahrgäste

# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.3 Grundsätze für die Ableitung und Festlegung eines „bestellfähigen ÖPNV-Angebotes“

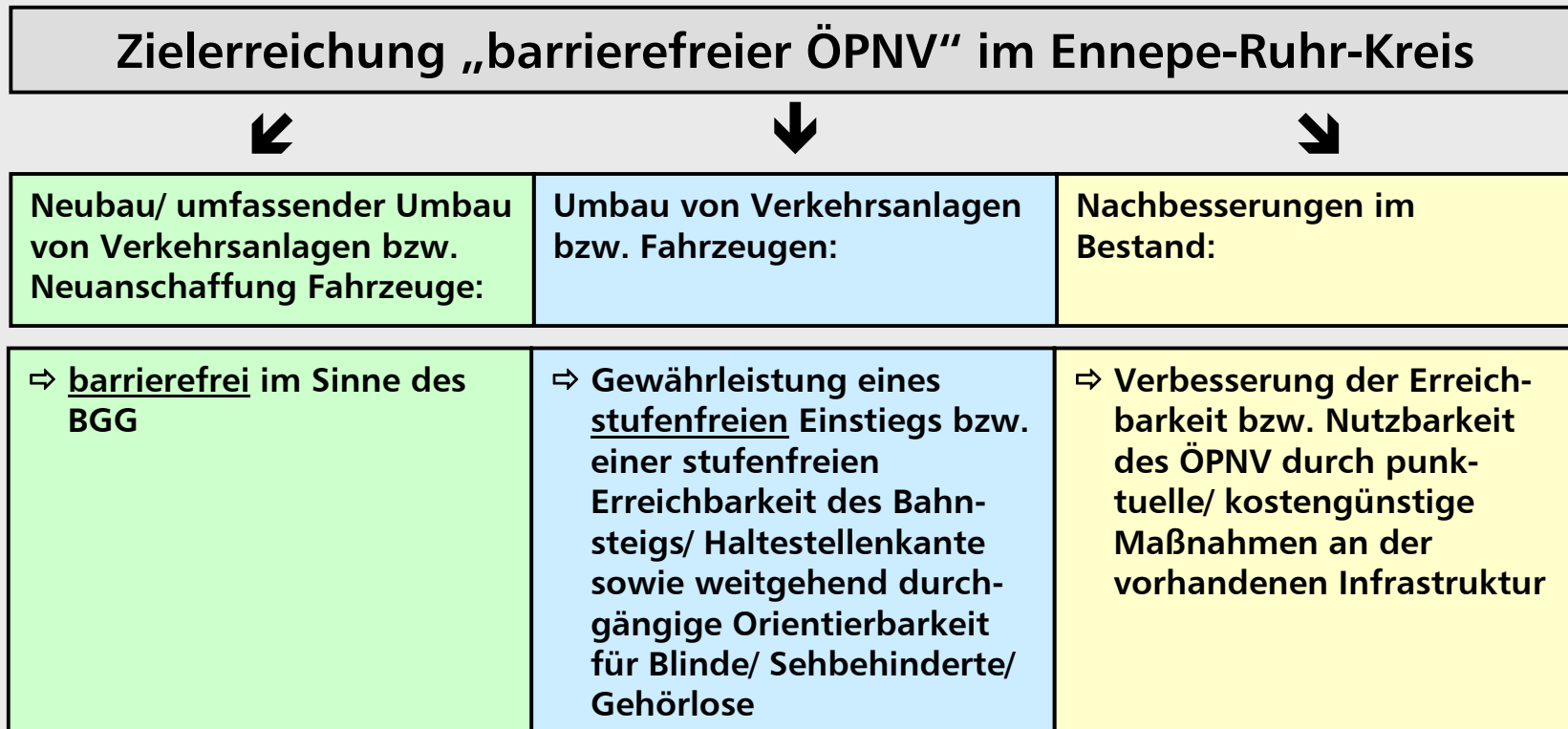
**„Basisangebot“**  
(erforderliches/ angemessenes ÖPNV-Angebot)



**„Ergänzungsangebot“**  
(unter stadtentwicklungspolitischen und  
umweltpolitischen Gesichtspunkten zusätzlich  
gewünschtes ÖPNV-Angebot)

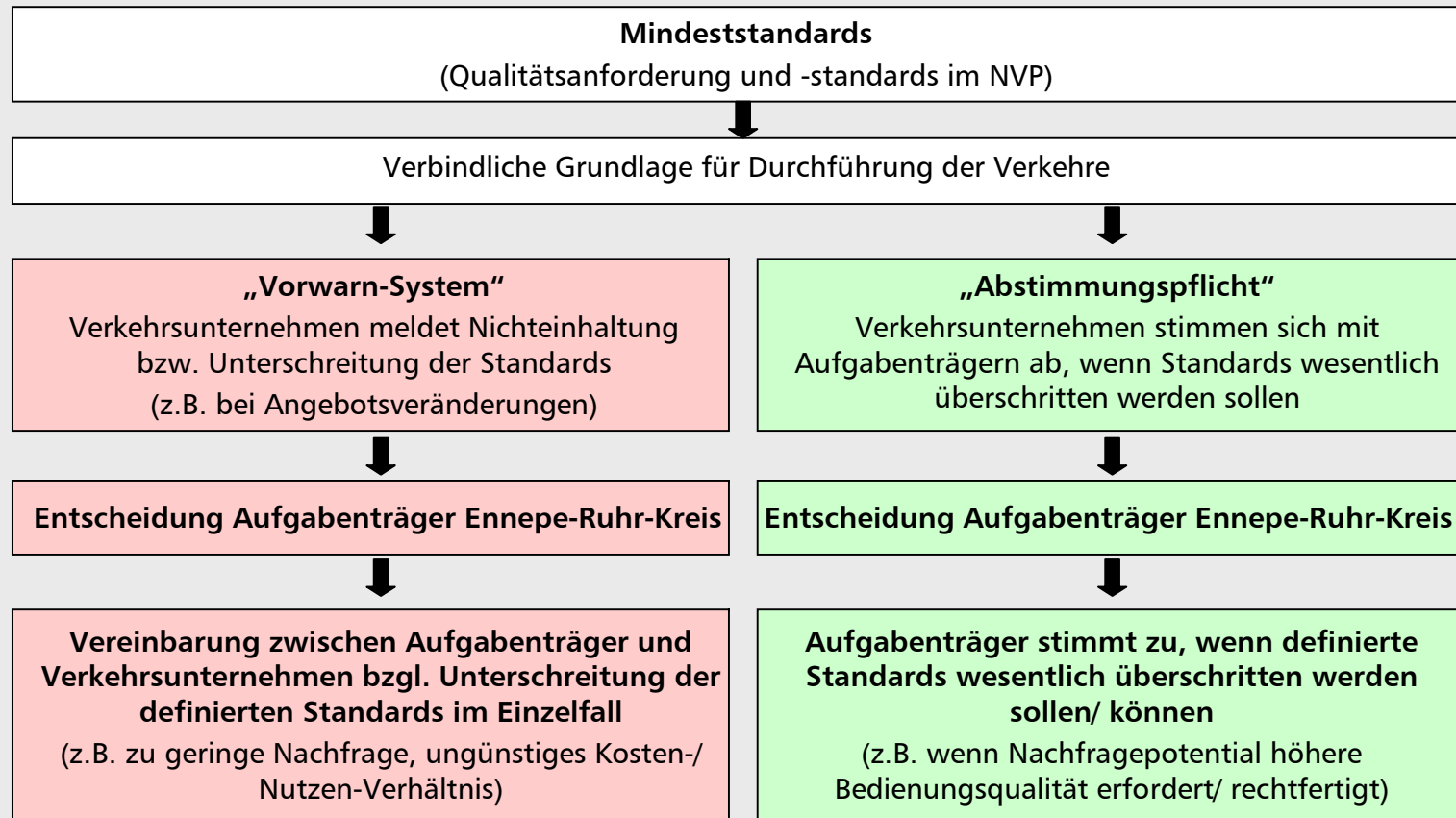
# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.4 Zielsetzungen „barrierefreier ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis“



# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.5 Qualitätsstandards – Bedeutung der Qualitätsstandards für die Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen



# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.5 Qualitätsstandards – Anforderungen an die Angebotsqualität

- „Erschließungsqualität“

	Straßenbahn/ Bus/ TaxiBus/ BürgerBus/ AST	SPNV	Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV- bedient“ (HVZ/ NVZ)
Innenstädte (MZ und GZ)	300m	500m (für regionale Verbindungen)	60-Minuten-Takt
Innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (MZ und GZ)	300m	600m (für regionale Verbindungen)	60-Minuten-Takt
Stadtteil mit Funktion Grundzentrum	300m	600m	60-Minuten-Takt
Eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 EW	400m	800m	60-Minuten-Takt
Eigenständiger Stadtteil mit 1.000-3.000 EW	400m	800m	60-Minuten-Takt
Eigenständiger Stadtteil/ Ortschaft mit 250-1.000 EW	600m	1.000m	120-Minuten-Takt

# 1. Leitbild (Auszüge)

## Bedienungs- und Verbindungsqualität

Verbindungskategorie A „Anbindung an das relevante Oberzentrum“

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungsqualität max. Umsteigen
		HVZ/NVZ	SVZ	
A1	Innenstadt große Mittelzentren	20 (oder besser)	30 (oder besser)	0
A2	Innenstadt Mittelzentren	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
A3	Innenstadt Grundzentren	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
A4	Innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (MZ)	30 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A5	Innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (GZ)	60 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A6	Stadtteil mit Funktion Grundzentrum	30 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A7	Eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 EW	60 (oder besser)	60 (oder besser)	1
A8	Eigenständiger Stadtteil mit 1.000 - 3.000 EW	60 (oder besser)	120 (oder besser)	1 (in SVZ 2)
A9	Eigenständiger Stadtteil/ Ortschaft mit 250 - 1.000 EW	120 (oder besser)	keine Anforderung	2



# 1. Leitbild (Auszüge)

## Bedienungs- und Verbindungsqualität

Verbindungskategorie C „Anbindung der Orte an die Innenstadt (kleine MZ)“

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungsqualität max. Umsteigen
		HVZ/NVZ	SVZ	
C1	Innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C2	Stadtteil mit Funktion Grundzentrum	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C3	Eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohner	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C4	Eigenständiger Stadtteil mit 1.000 - 3.000 Einwohner	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0 (in SVZ 1)
C5	Eigenständiger Stadtteil mit 250 - 1.000 Einwohner	120 (oder besser)	Keine Anforderung	1

# 1. Leitbild (Auszüge)

## 1.5 Qualitätsstandards – Anforderungen an die Angebotsqualität

- Verkehrszeiten
- Reisezeit
- Richtwerte „ausreichende Auslastung der Bedienungsangebote“
- Umstellung von Bedienungsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten
- Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur
  - Haltestellen
  - Fahrzeugausstattung
- Qualitätsanforderungen Betrieb
  - Fahrpersonal
  - Verkehrsdurchführung
  - Beschwerdemanagement
  - Qualitätssicherung

→ aktuell in der „Feinjustierung“ in der AG ÖPNV

# Inhalt

0. Warum ein Nahverkehrsplan?
1. Leitbild
- 2. Entwicklung eines Regionalen Hauptbusnetzes**
3. Lokale ÖPNV-Konzepte

## 2. Entwicklung eines Regionalen Hauptbusnetzes

### ▪ Netz-Ebenen

**Ebene 0: SPNV, S-Bahn und Straßenbahn**

**Ebene 1: Regionales Hauptbusnetz**

⇒ Linien mit ausgeprägten regionalen Verkehrsaufgaben

**Ebene 2: Regionales Ergänzungsbusnetz**

⇒ Linien mit regionalen und lokalen Verkehrsaufgaben

**Ebene 3: Lokale Busnetze**

→ Linien mit ausgeprägten lokalen Verkehrsaufgaben

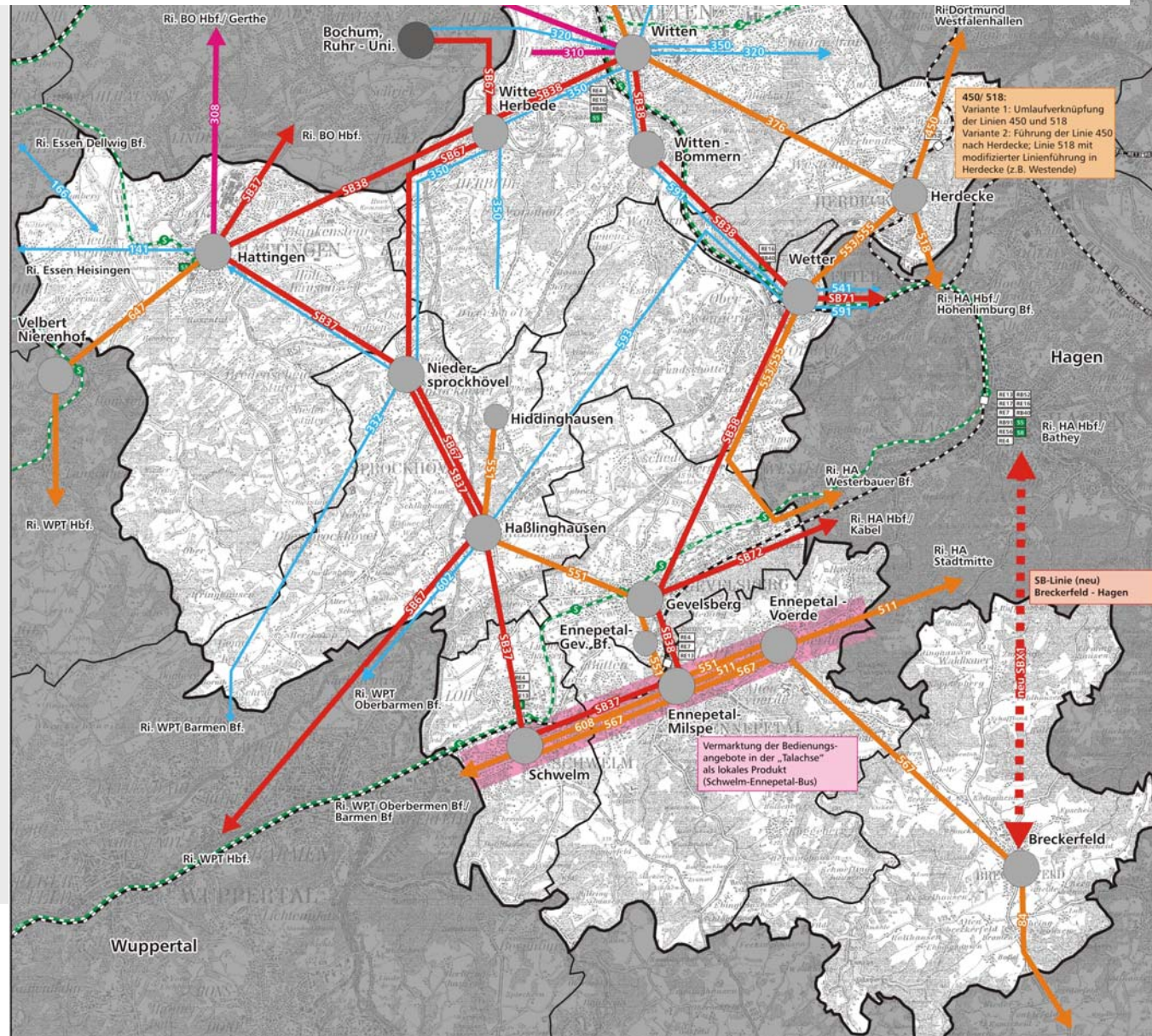
## 2. Entwicklung eines Regionalen Hauptbusnetzes

### SPNV-Linien der Ebene 0

- RE 4
- RE 7
- RE 13
- S 8

### Linien im Reg. Hauptbusnetz

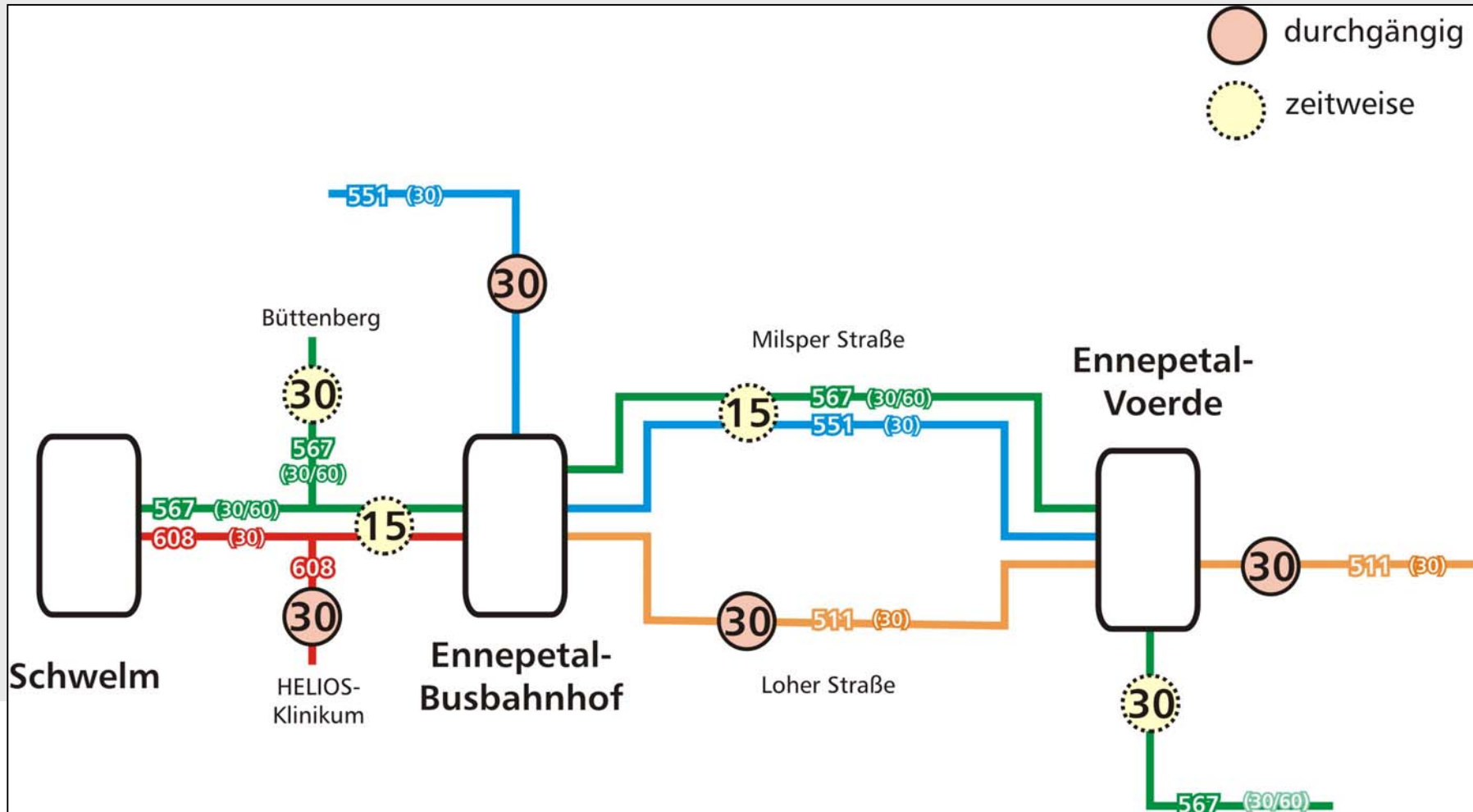
- SB 37
- 567
- 608





## 2. Entwicklung eines Regionalen Hauptbusnetzes

Vermarktung der Bedienungsangebote in der „Talachse“  
als lokales Produkt (Schwelm-Ennepetal-Bus)



# Inhalt

0. Warum ein Nahverkehrsplan?
1. Leitbild
2. Entwicklung eines Regionalen Hauptbusnetzes
3. Lokale ÖPNV-Konzepte

# Anregungen und Handlungsschwerpunkte

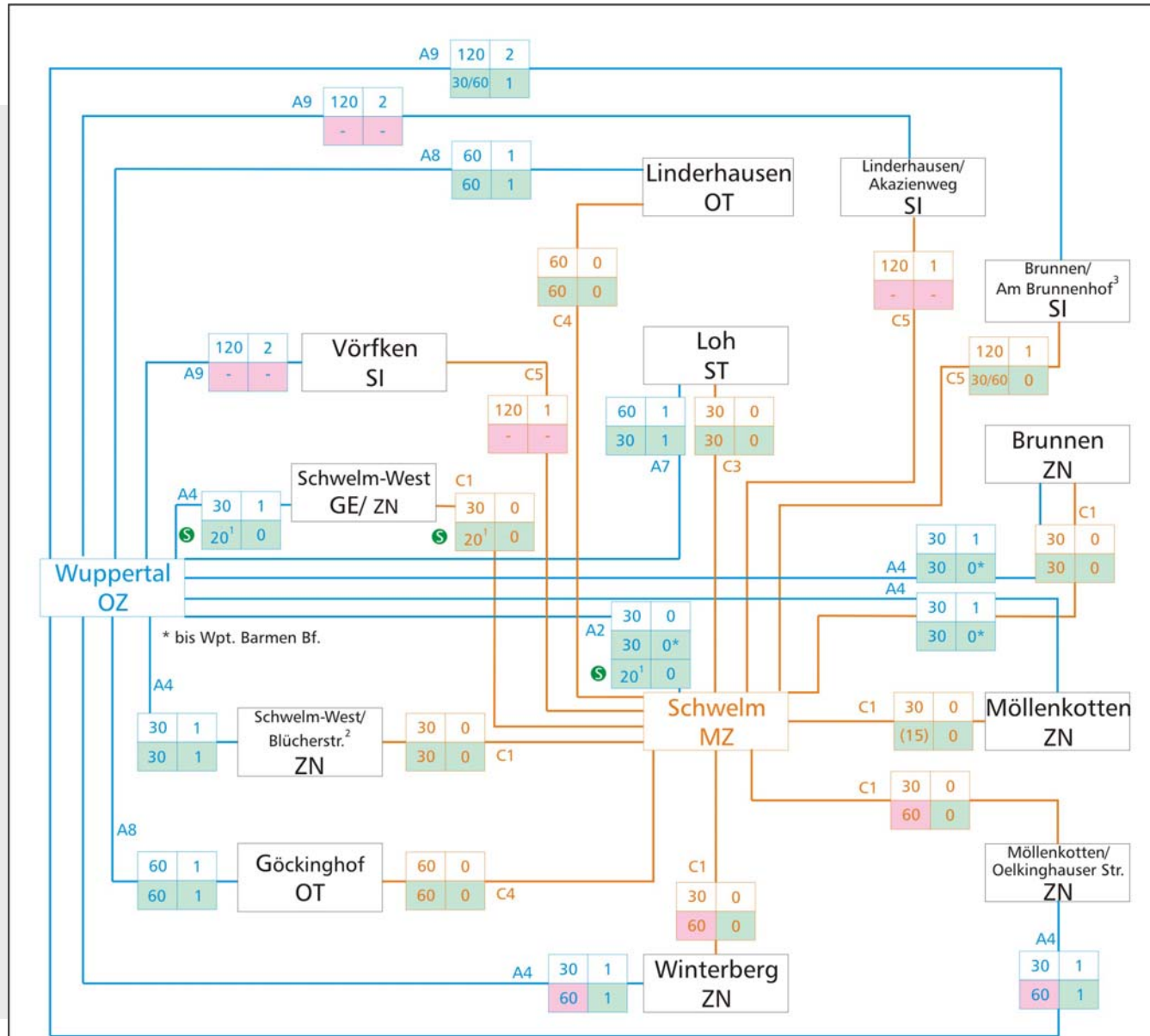
## Anregungen und Handlungsschwerpunkte (Auftaktgespräch am 28. März 2007)

- Prüfung der Möglichkeiten einer inneren Erschließung des Wohngebietes Brunnen
- Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der Erschließung im Stadtteil Linderhausen (Prüfung Befahrbarkeit Dorfstraße/ Linderbergstr.)
- Prüfung der Auflösung der Ringlinienführung der Linie 588 (Prüfung der Integrationsmöglichkeiten der Wohngebiete Brunnen und Linderhausen)
- Prüfung der Möglichkeiten einer Taktverdichtung des SB 37 in der HVZ (vorbehaltlich Finanzierung)
- Überprüfung des Bedienungsangebotes der Linien 564 und 580 abends und am Wochenende



### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

- Verbindungsanalyse



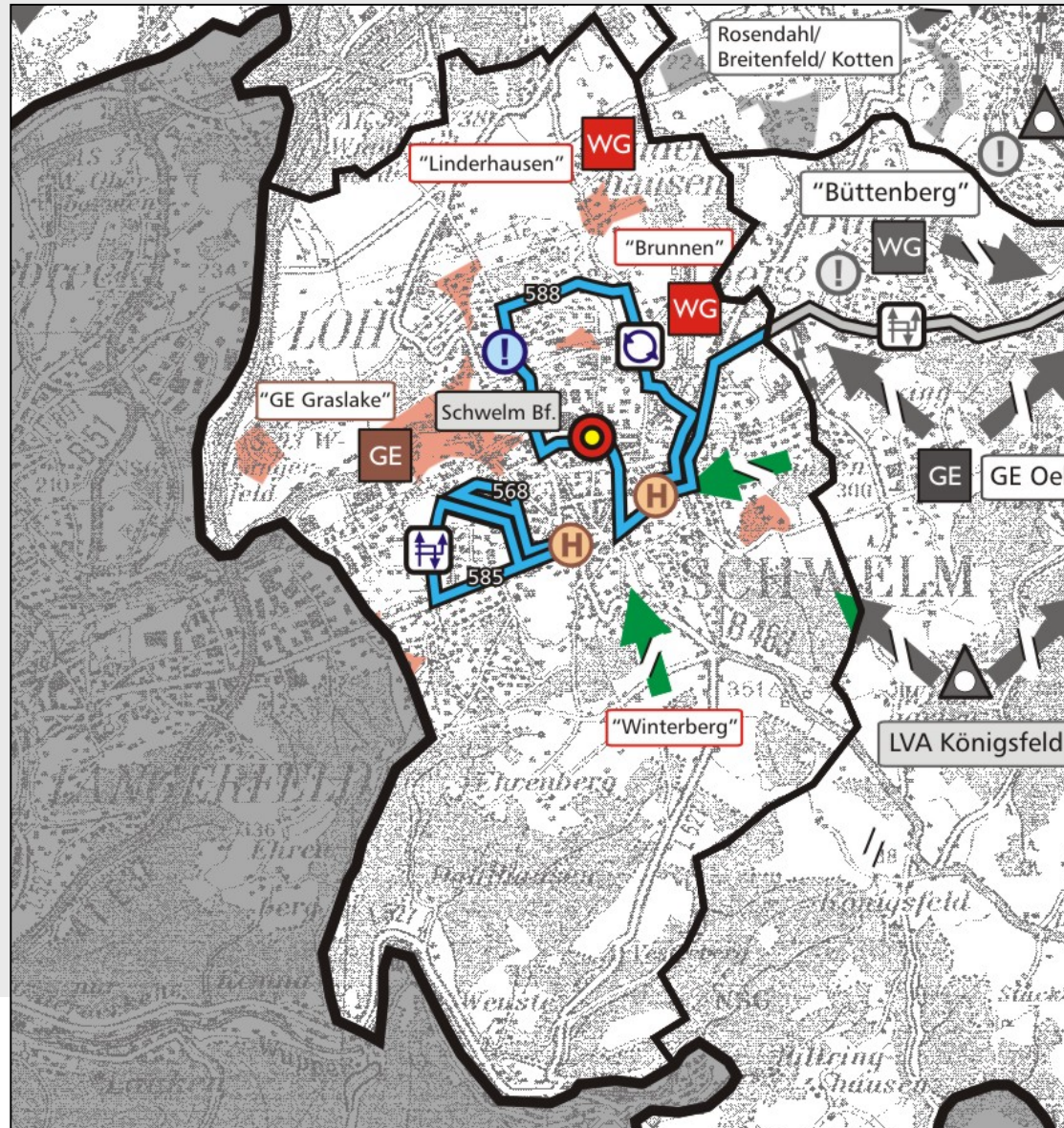
<sup>1</sup> Bedienungsangebot der S8 zum Zeitpunkt der Analyse (Oktober 2007)

<sup>2</sup> Schwelm-West/ Blücherstr.: verfügt mit den Linien 585 und 588 über 3 Fahrten/ h

<sup>3</sup> Brunnen/ Am Brunnenhof: externe Erschließung über die Haltestelle "Brunnenstr."; keine innere Erschließung

### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

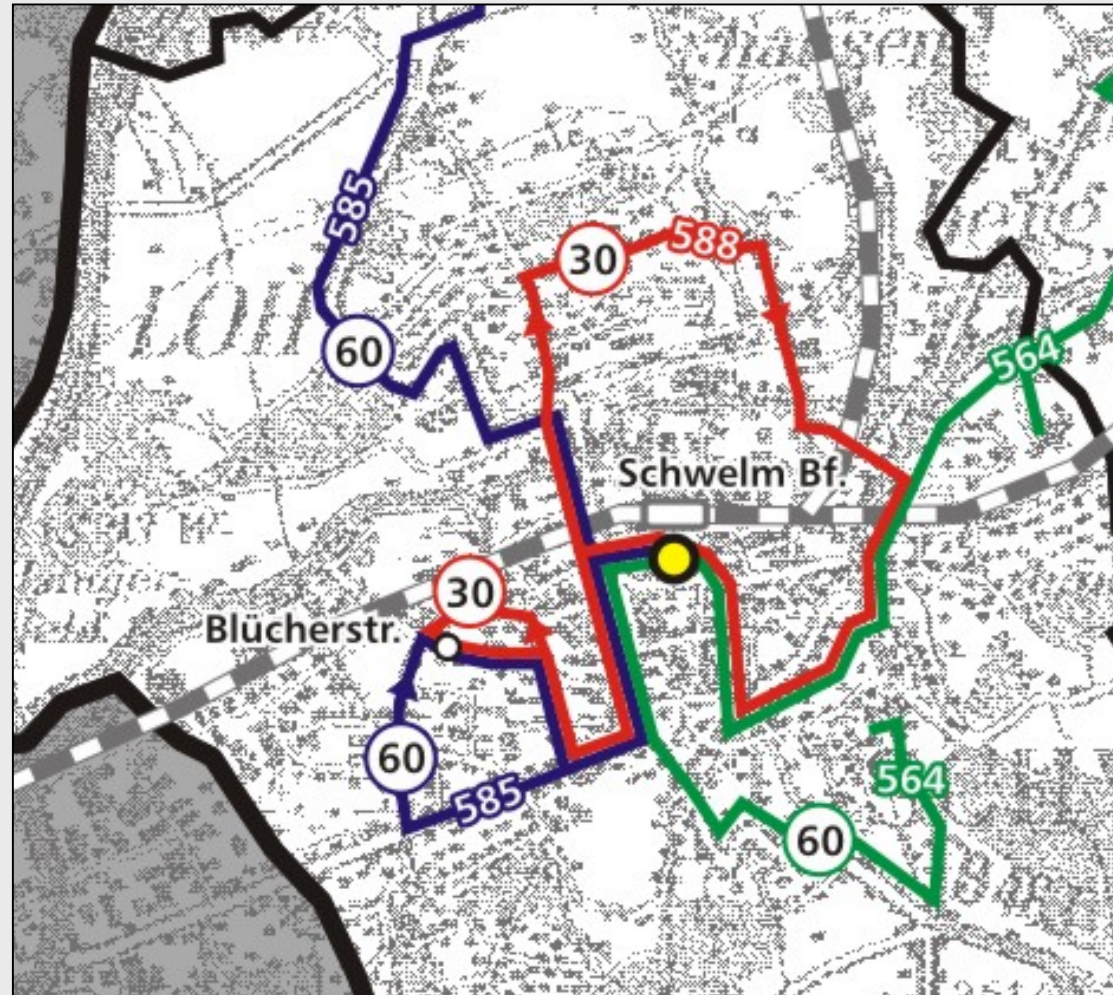
- Mängelkarte





### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

Linienführung in der Kernstadt Schwelm (Status quo)

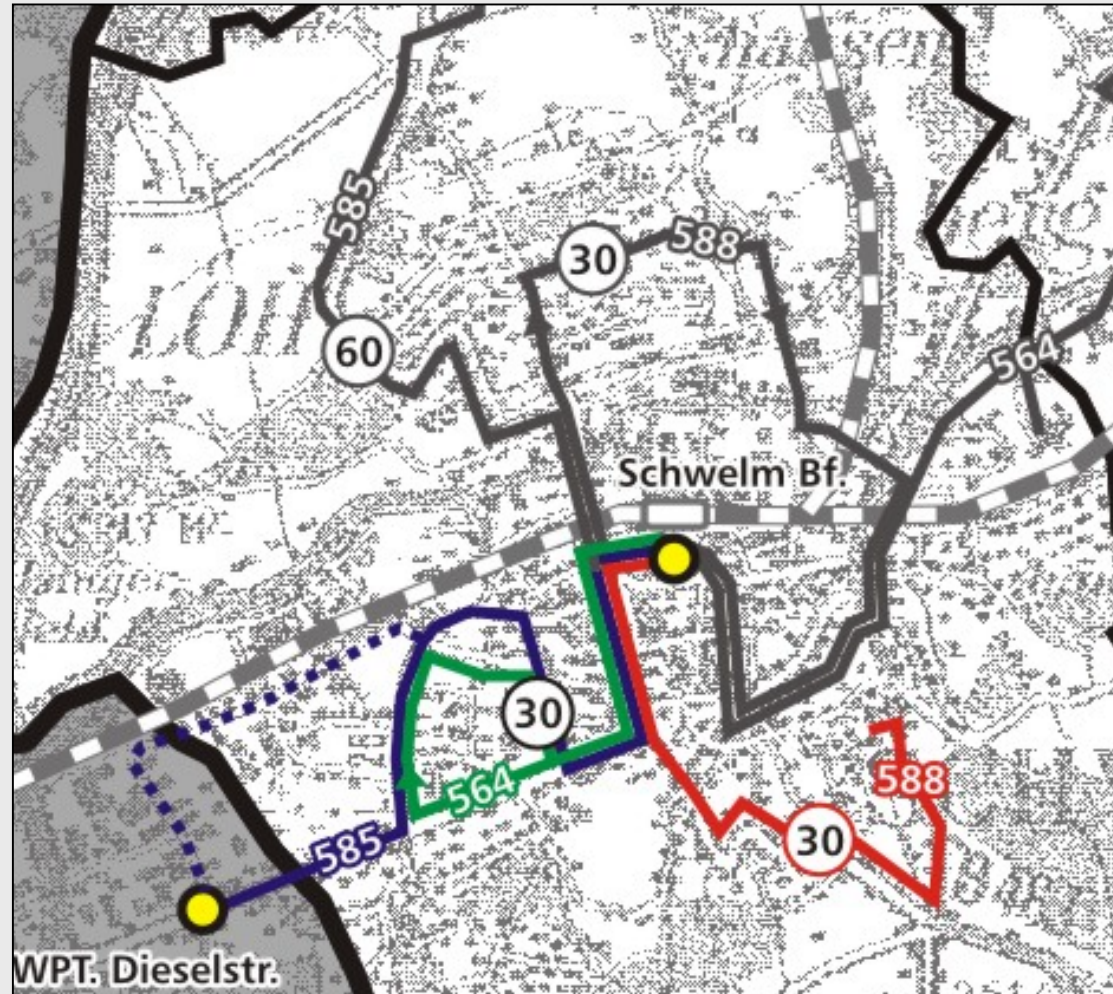


### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

#### Neuordnung der Linienführung in der Kernstadt Schwelm

##### Linie 588

- Modifizierung der Linienführung (Status quo: Bedienung des Bereiches Blücherstr./ Blücherplatz)
- Vorschlag: Übernahme der Bedienung von Winterberg im 30-Min.-Takt



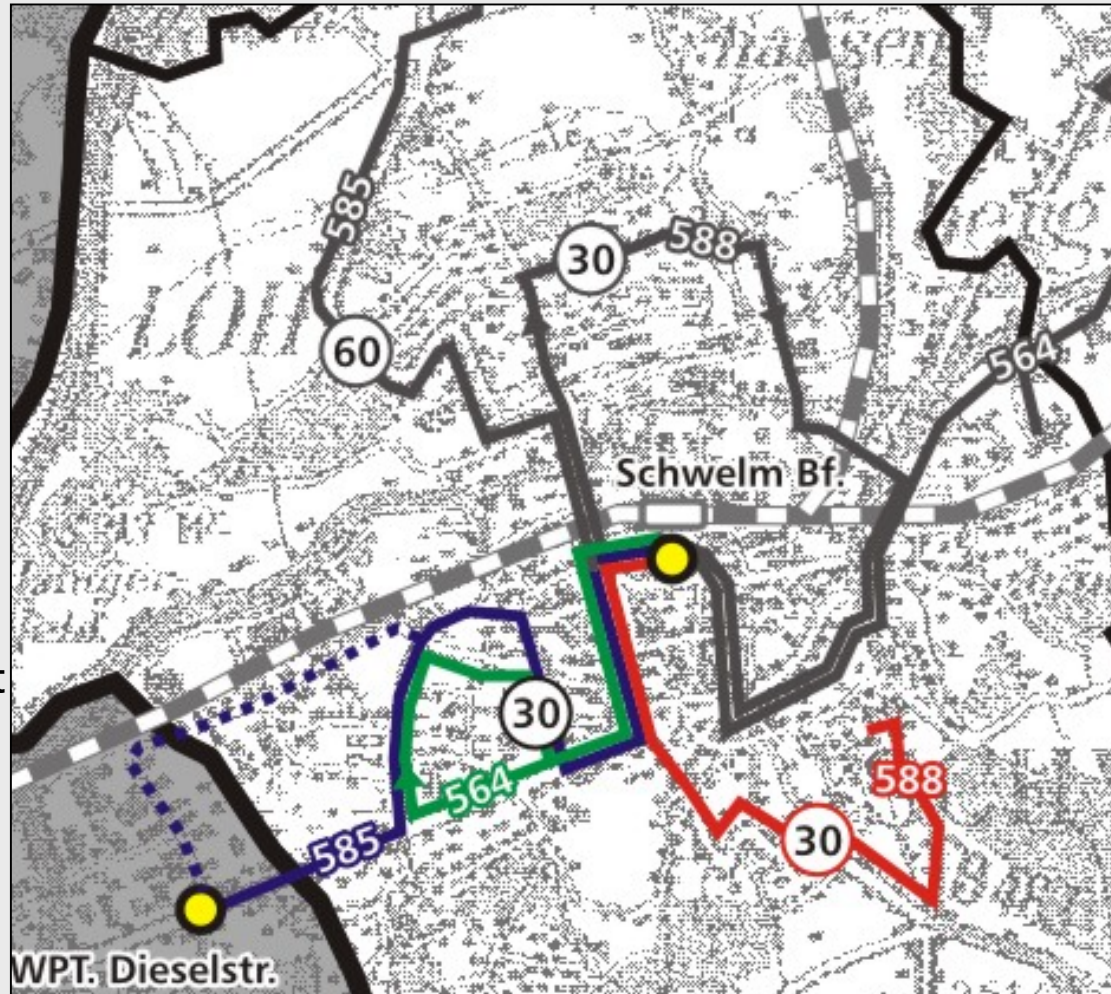


### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

#### Neuordnung der Linienführung in der Kernstadt Schwelm

##### Linie 564

- Modifizierung der Linienführung in Schwelm (Status quo: Bedienung im Bereich Winterberg)
- Übernahme der Bedienung im Bereich Blücherstr./ Blücherplatz im 60-Min.-Takt
- Wendezeiten an der Haltestelle „Blücherstr.“ entfallen

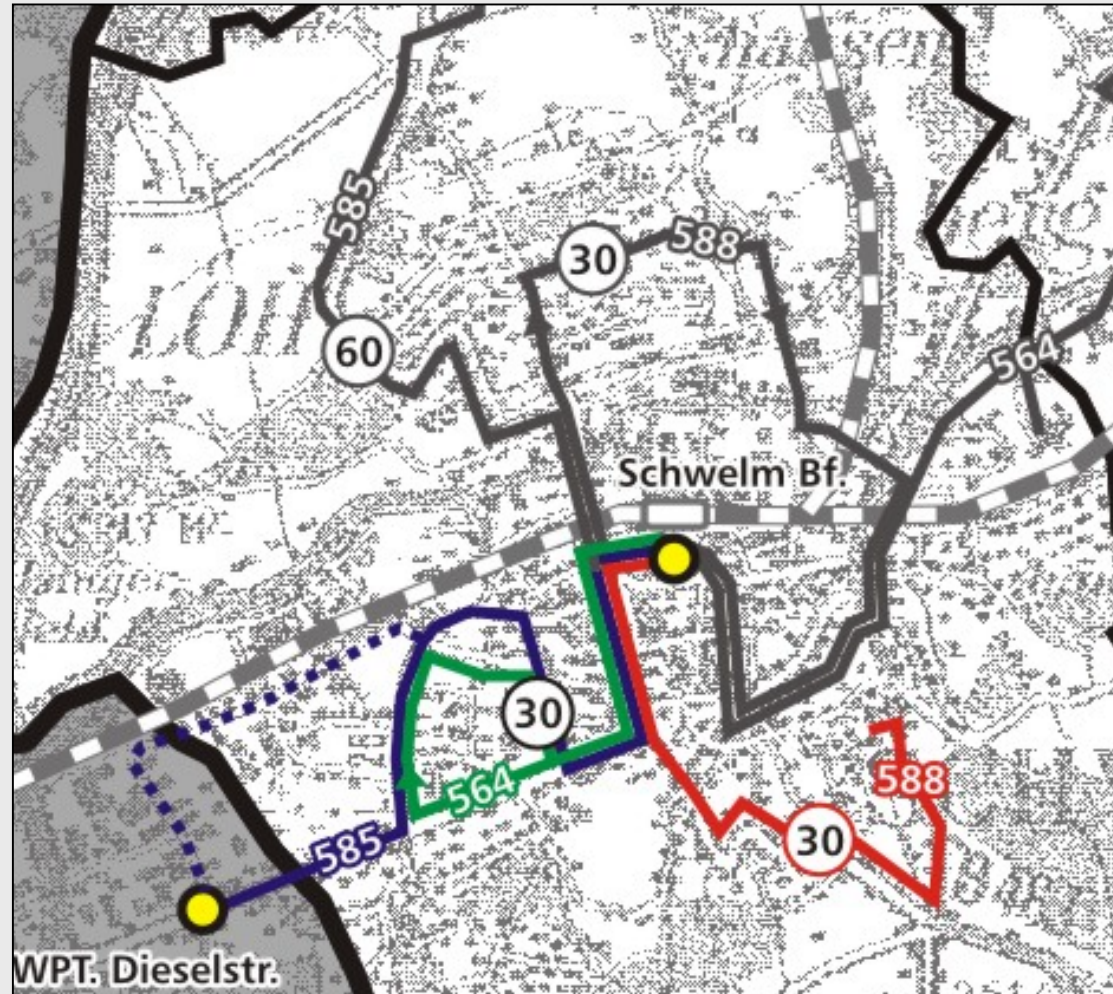


### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

#### Neuordnung der Linienführung in der Kernstadt Schwelm

##### Linie 585

- Modifizierung der Linienführung in Schwelm
- Verlängerung der Linie bis Wpt. Dieselstr.
  - Linienführung über Schwelm, Friedhof oder
  - alternative Linienführung über GE Graslake
- Auflösung der Schleifenführung (Wendzeiten an der Haltestelle „Blücherstr.“ entfallen)



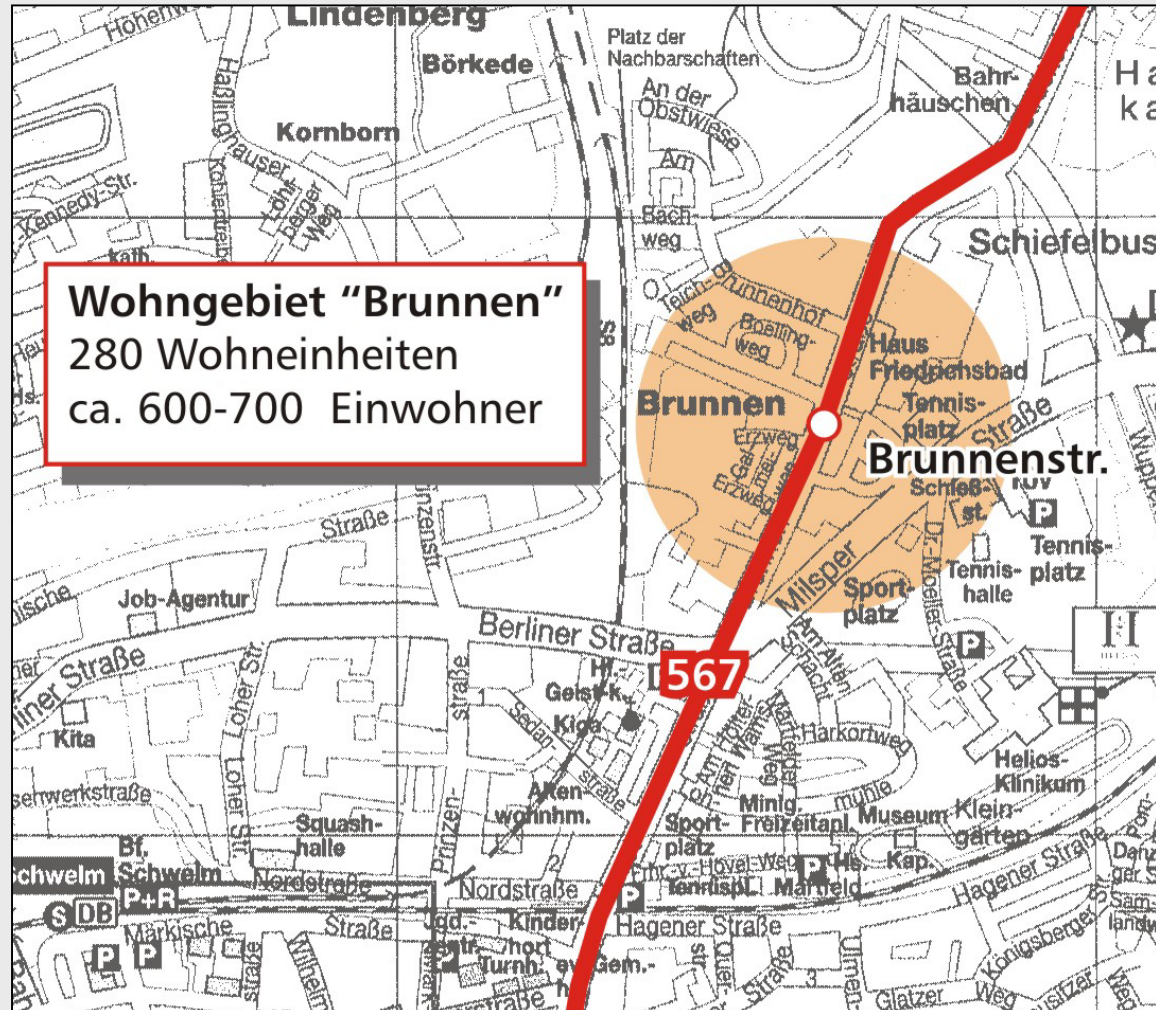


### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

#### Wohngebiet Brunnen

Erschließungswirkung unter Berücksichtigung eines Haltestelleneinzugsradius von 300 m

- Erschließungsdefizite im Bereich Bachweg, An der Obstwiese
- Hinweis: Anbindung des Wohngebietes wird zum 06.01.2008 vormittags und nachmittags mit jeweils 2 Fahrten realisiert

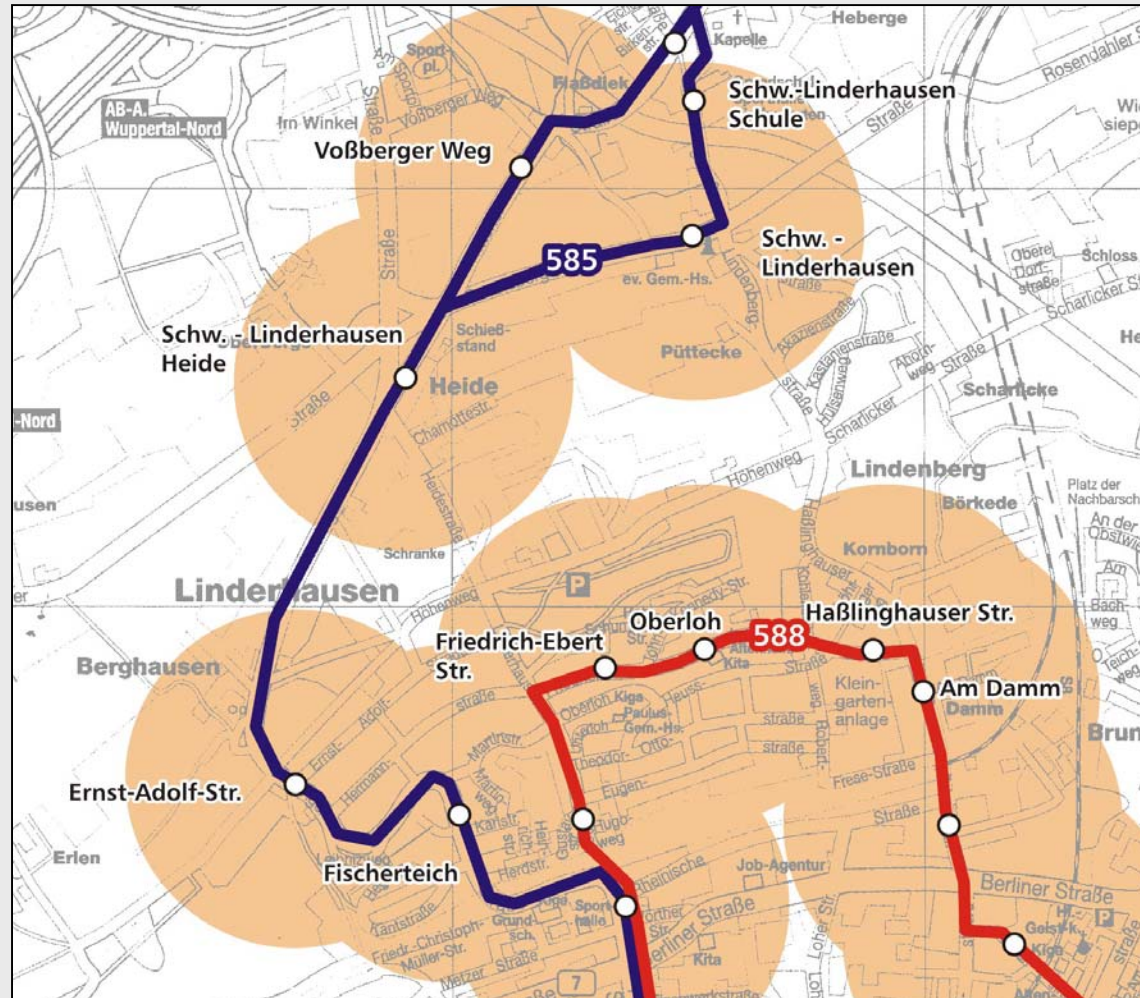


### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

#### Wohngebiet Linderhausen

Erschließungswirkung unter Berücksichtigung eines Haltestelleneinzugsradius von 300m

- Problempunkt: schwierige topographische Situation

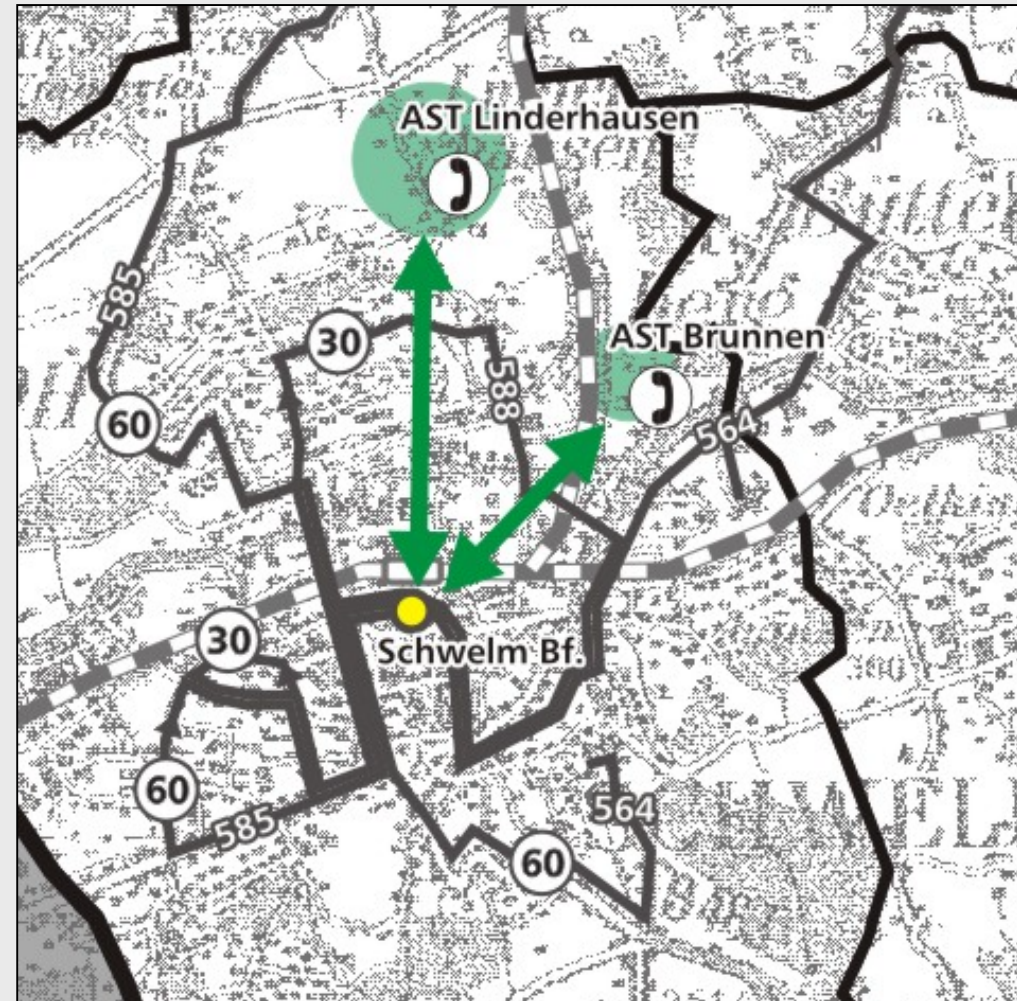




### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

#### Wohngebiete Brunnen und Linderhausen

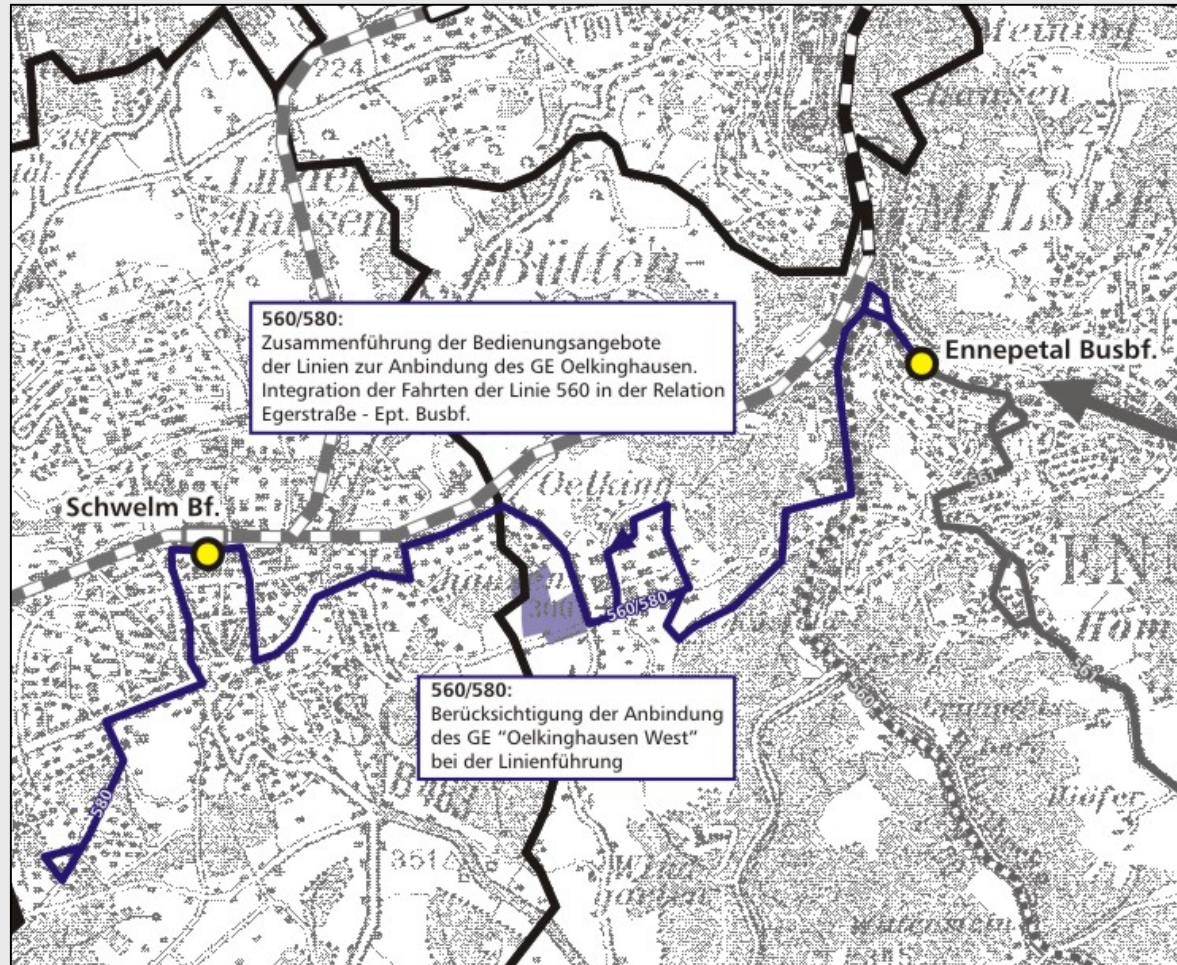
- Prüfung der Anbindung der Wohngebiete mit einem AST-Verkehr
- ggf. Prüfung der Möglichkeiten der Erschließung mit einem BürgerBus



### 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

#### Anbindung des GE Oelkinghausen

- Durchbindung der Linien 580 und 560 (Linie 560 in der Relation Egerstr. – Ennepetal, Busbf.) unter Berücksichtigung der relevanten Berufszeiten



## 3. Lokale ÖPNV-Konzepte

### Anbindung der LVA Königsfeld

- Anbindung im Rahmen eines TaxiBus-Verkehrs
- Punkt-zu-Punkt-Verbindung in Richtung Ennepetal und Schwelm
- Linienverkehrstarif (ohne Zuschlag)

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**

