Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

VCD HSK e. V., Clemens-August-Str. 118, 59821 Arnsberg

Hochsauerlandkreis – Der Landrat
Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft
- Hr. Maaß -

59870 Meschede

Arnsberg, 15. November 2018

Ihr Az: 01 vom 19. September 2018, hier: Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans Hochsauerlandkreis 2019 - 2023

Sehr geehrter Herr Maaß,
auf den folgenden Seiten finden Sie die Stellungnahme des VCD-Kreisverbandes Hochsauerland e. V. zum vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans Hochsauerlandkreis (Fortschreibung).
Mit freundlichen Grüßen,
gez. i. A.

Stefan Weh
1. Vorsitzender

Roland Quentmeier
Schatzmeister

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Hochsauerland e. V.

Grundsätzliche Anmerkungen

1. Es ist nicht erkennbar, dass der NVP das Ziel verfolgt, den Anteil der Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel an den Verkehrsbewegungen zu steigern. So gibt es offensichtlich die Vorgabe, etwa 60.000 Bus-km pro Jahr einzusparen, wie auch in der Sitzung des WST-Ausschusses am 17.09.2018 deutlich wurde. Eine Modal-Split-Analyse, aus der sich Potenziale zur Steigerung der Anteile von Bus und Bahn erkennen ließen, wurde nicht erstellt. Eine solche Analyse könnte neben dem IST-Zustand gleichzeitig versuchen, den „erwünschten Zustand“ zu definieren. Die Daten könnten nach Teilgebieten erhoben werden.
2. Viele Basisdaten sind veraltet. So ist es nicht nachvollziehbar, wieso ein NVP, der im Jahr 2019 beschlossen werden soll, sich auf Einwohnerzahlen und Verkehrsdaten der Jahre 2014 bis 2016 bezieht. Auch aktuelle Änderungen der Linien (z.B. der Anfang August erfolgte Wegfall der Schnellbuslinie S80) wurden an vielen Stellen nicht berücksichtigt.
3. Andere Daten sind unvollständig. So ist es nicht nachvollziehbar, dass Daten über die Verkehrsnachfrage nur für die RLG-Buslinien und nicht für den Westfalenbus der SB erhoben wurden. Nur aktuelle und vollständige Datengrundlagen führen zu guten Ergebnissen. In diesem Zusammenhang ist auch die etwa 3 Jahre dauernde Bearbeitungszeit ungünstig.

Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

4. Relationen über die Kreisgrenzen hinaus werden nicht mit der notwendigen Intensität betrachtet. Dies betrifft im Linienverkehr z.B. die Verbindungen Brilon - Willingen, Brilon - Wünnenberg - Paderborn, Brilon - Rüthen, Meschede - Warstein, Arnsberg – Soest, Sundern – Finnentrop, Sundern/Hachen – Balve und im Gelegenheitsverkehr z.B. Fahrten zu Libori nach Paderborn.

5. Bei den geringen Taktdichten ist es besonders wichtig, die Verknüpfungen und die Umsteigemöglichkeiten zu optimieren, vor allem zwischen Bahn und Bus. Vielfach sind bereits die Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt (z.B. für den Skibus im Bahnhof Winterberg), vielfach gibt es keine transparenten Regelungen zum Registrieren und Abwarten von Verspätungen. Hierzu fehlen im NVP detaillierte Analysen und Vorschläge. Ein Beispiel ist die Durchquerung der Stadt Sundern mit den nicht passenden Anschlüssen der R25/S20 zur R21 in Sundern (s. Anmerkung zu Prüfauftrag SU-1, Tabelle 63).

6. Der NVP betrifft den Regionalverkehr. Dieser ist gemäß § 1 Abs. 2 ÖPNVG NRW dann gegeben, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer nicht übersteigt. Es fallen somit auch die gesamten Linienverläufe der RE 17, der RE 57 und der RB 42 unter diese Definition. Für die Anschlüsse an den Fernverkehr ist es daher auch in einem NVP sinnvoll, die Verbindungen an die umliegenden Fernverkehrsbahnhöfe (Warburg, Kassel, Paderborn, Lippstadt, Soest, Dortmund, Hagen) genau zu betrachten. Dies erfolgt im vorliegenden NVP-Entwurf nicht. Z. B. fehlen Aussagen zu den fehlenden Früh- und Spätverbindungen zwischen Kassel und dem HSK, sowie zu der auf der Oberen Ruhrtalbahn bestehenden 2-h-Taktlücke im Abendbereich (s. u. Einzelanmerkungen).

7. Eine zentrale Rolle im NVP sollte die Verbesserung der Qualität der Verkehrswege für den Schienenverkehr spielen, die zudem kostenneutral aus Bundesmitteln zu finanzieren sind. Sie bilden das Rückgrat des ÖPNV, auf dem die Naherschließung durch die Buslinien an den Bahnhöfen aufbaut. Hierzu gehört die Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn und die Reaktivierung der Röhrtalbahn. Auch hierzu fehlen detaillierte Aussagen.

8. Sowohl beim Bahnverkehr als auch beim Busverkehr gibt es bisher erhebliche Qualitätsmängel, die potentielle Fahrgäste von der Nutzung abhalten. So gab es im Jahr 2018 im HSK extrem viele Zugausfälle, die allerdings (z.B. in der Sitzung des WST am 19.06.2018) mitunter geschönt dargestellt werden. Im Busverkehr werden Anschlussgarantien (z.B. in Niedersfeld Steinkamp) nicht eingehalten, ausfallende Busse in den dynamischen Anzeigen und in Online-Auskunftssystemen als fahrend angezeigt, Informationen über Ankunftszeiten vorhergehender Verkehrsmittel nicht ausgetauscht, und Busse bereits am Abfahrtspunkt verspätet eingesetzt. Auch hierzu sollte der NVP eine umfassende Analyse und konkrete Maßnahmenvorschläge enthalten.

9. In mehreren Nachbarkreisen gibt es besonders rabattierte Monatstickets für Schüler und Auszubildende. Sie tragen dazu bei, dass sich junge Menschen Bahn- und Busfahren überhaupt leisten können. Das Jobticketangebot erscheint unterentwickelt, da offenbar zu hohen Abonnenten-Vorgaben im Umfeld einer eher kleingliedrigen Unternehmensstruktur gemacht werden.

10. Ein großes Hindernis für eine stärkere Nutzung des ÖPNV im Kreisgebiet stellen die viel zu hohen Fahrpreise im HSK dar. Im Vergleich zum RLG-"Partner"-Kreis Soest liegen sie im HSK um etwa 30% höher, denn es gilt zwar dieselbe Tariftabelle, aber gleichartige Relationen sind dort in günstigere Preisstufen einsortiert, als im HSK (z.B. Werl - Soest und Bestwig – Brilon, s. Anhang), obwohl der Zuschuss des Kreises an die RLG je Einwohner im HSK um die Hälfte höher ist als im Kreis Soest.
    Bereits im Kreis Soest sind die Fahrpreise im Vergleich zu anderen Tarifräumen in Westfalen

Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

relativ hoch. Zu dem grundlegenden Problem der viel zu hohen Fahrpreise fehlen Analysen und Vorschläge. In § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW heißt es ausdrücklich: "Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten."

Die sich aus § 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW ergebenden Anforderungen an einen Nahverkehrsplan hinsichtlich des Leistungsangebots, seiner Finanzierung, der Investitionsplanung, der Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals sowie die Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals sowie die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen, werden durch den vorliegenden Entwurf nur unvollständig erfüllt.

Einzelanmerkungen

Seite 12:
Die Modernisierung des Bahnhofs Arnsberg ist immer noch nicht abgeschlossen. Der nördliche Ausgang des Bahnhofstunnels ist seit etwa einem Jahr fertig gestellt, aber immer noch gesperrt, weil sich DB und Stadt noch nicht über einen Abnahmetermin einigen konnten.

Seiten 14, 33, u.a.:
Die Schnellbuslinie S 80 existiert nicht mehr und wurde auch nicht gleichwertig ersetzt.

Seite 16 ff.:
Die Bevölkerungsdaten sind veraltet.

Seite 17:
Das Statistische Landesamt (IT.NRW) liefert nur für die Kreisebenen Daten "auf einer landesweit einheitlichen Datenbasis", nicht für die Kommunen.

Seite 25:
Bei den Schülerzahlen ist zu berücksichtigen, dass der HSK als einziger Kreis in ganz NRW keine einzige Gesamtschule anbietet und es daher zu vermehrten Schülerpendelfahrten in Nachbarkreis kommt.

Seite 27 f..
Die Angaben zu den Kliniken sind teilweise veraltet. Z.B. hat das Klinikum Hochsauerland vier Standorte mit zunehmendem Bedarf an Fahrten zwischen den Standorten.

Seite 31:
Die Bezeichnung "R42" gibt es seit 2017 nicht mehr.

Seite 35 ff.:
Nachfragedaten nur für etwa die Hälfte der Buslinien im Kreisgebiet stellen eine unzureichende Planungsgrundlage dar.

Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

Seite 41:
Der Bahnhof Freienohl hat zwar einen stufenfreien Zugang, ist aber wegen des nach dem Umbau sehr weiten Fußweges vom Parkplatz zum Bahnsteig in Richtung Bestwig nicht als barrierefrei zu betrachten.

Seite 42:
Die Haltepunkte Hoppecke, Messinghausen und Beringhausen, mit jeweils etwa 2 Abfahrten pro Tag in jede Richtung, lassen sich nicht als vollwertige Bahnhöfe betrachten.

Seite 44 f.
Die hier genannten künftige Funktionen und Handlungsfelder des ÖPNV findet sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.

Seite 47:
Die hier genannte erforderliche Abstimmung zwischen Schienen- und Busangeboten findet sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.

Seite 49:
Die hier genannte "Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV" findet sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.

Seite 73:
Die hier genannten maximalen Umsteigezeiten finden sich nicht hinreichend in den konkreten Maßnahmen wieder.

Seite 74:
Als Verknüpfungspunkte 1. Ordnung müssen auch gelten:
Arnsberg Bahnhof
Arnsberg Neumarkt
Arnsberg Europaplatz
Bestwig Bahnhof
Brilon-Stadt Bahnhof
Marsberg Bahnhof

Seite 77:
In einem NVP ist die Aussage " Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug ... zum Ziel nehmen." völlig sinnlos.

Seite 80:
DFI sind auch an Haltestellen der Kategorie II erforderlich. Zudem sollten diese Anzeigen auch funktionieren und zutreffende Informationen anzeigen, damit sie ihren Zweck erfüllen.

Seiten 86, 90:
Hinsichtlich der Kenntnisse von Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sowie der Fahrpreise für jede gewünschte Fahrtverbindung besteht bei einem Teil der Fahrpersonals erheblicher Nachholbedarf.

Seite 94:
Zum NVV besteht kein Übergangstarif.

Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

Seite 114:
Auch für Wohngebiete mit bis zu 250 Einwohnern sind ÖPNV-Angebote erforderlich und machbar.

Seite 118:
Die zusammenfassende Darstellung "Insgesamt ist das ÖPNV-Bedienungsangebot im Hochsauerlandkreis als gut bzw. dem Bedarf entsprechend zu bewerten." entspricht nicht der Realität.

Seite 119 ff.:
Diverse Angaben sind unrichtig. Z.B: fährt zwischen 20:41 h und 22:41 h kein Zug ab Meschede in Richtung Arnsberg bzw. Dortmund oder Hagen.

Seite 120:
Es fehlt eine genauere Analyse der Defizite auf der Verbindung nach Kassel.

Seite 133:
Die Behauptung "Für die meisten der hier aufgeführten Relationen kann trotz festgestelltem Defizit in der Einhaltung der definierten Reisezeit kein direkter Handlungsbedarf abgeleitet werden" ist viel zu unbestimmt.

Seite 134:
Die Behauptung "Die Reisezeit von maximal 30 Minuten bis zum Hauptort wird ebenfalls bei den meisten Relationen erfüllt" ist ebenfalls viel zu unbestimmt.

Seite 135 ff:
In der Tabelle 43 basieren die zuerst genannten Verbindungen darauf, dass von den Buslinien auf die RE17 / RE57- Züge umgestiegen wird. In allen Einzeltabellen zu den Relationen taucht die 2-h-Taktlücke auf der Oberen Ruhrtalbahn auf.
Ärgerlich ist die gelbe Kennzeichnung, die laut Legende „keinen Handlungsbedarf“ aussagt. Die Festschreibung dieser Taktlücke ist aus Fahrgastsicht für Regionalexpresslinien des Taktfahrplanes NRW nicht hinnehmbar, da sie eine tatsächliche Mobilitätseinschränkung darstellt.

Seite 136:
Die Fußnote "Planung SPNV ab Dezember 2016: Direktverbindung Brilon Stadt – Dortmund alle zwei Stunden" zeigt exemplarisch die erheblichen Aktualitätsdefizite des NVP-E.

Seite 138:
In Hoppecke halten 2 bis 4 Züge pro Tag in Richtung Marsberg. Dann ist es sinnlos, von "räumlich parallelen Linienverkehren" zu schreiben.

Seite 142:
Zur Bewertung der zentralen Merkmale Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit steht im NVP-E: "
"Aktuell liegen keine Daten zur Bewertung der Pünktlichkeit vor. Mit Einführung neuer Bordrechner etwa ab 2017 werden entsprechende Auswertungen möglich." Es ist unbegreiflich, dass für einen NVP, der im Jahr 2019 beschlossen werden soll, hierzu keine Auswertungen erstellt wurden, ggf. manuell.

Seite 142:
Im „nachrichtlichen“ Teil fehlt die Verbindung R22 Arnsberg – Hachen – Langscheid/Sorpesee, auf der zwingend ein besseres Angebot am Wochenende geschaffen werden muss.

Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

Seite 144:
Die Behauptung, dass durch die RLG "eine Taxibeförderung organisiert" wird, "sollte der Anschluss zwischen den Buslinien im Einzelfall nicht möglich sein", entspricht nicht den Tatsachen.

Seite 144 ff.:
Eine gemeinsame Darstellung der Bus-Infrastruktur mit dem in dieser Hinsicht wesentlich besser aufgestellten Kreis Soest, ist für einen NVP des HSK sinnlos, ebenso wie das Weglassen der Daten für die Subunternehmer.

Seite 146:
Die Darstellung der Relation Sundern – Langscheid ist zumindest für den Sonntag irreführend, da an Sonntagen lediglich 2 Busverbindungen der R22 (eine Nachmittags, eine Frühabends) der R22 nach Langscheid/Sorpesee fahren. Zudem ist die gelbe Kennzeichnung „kein Handlungsbedarf“ nicht zu tolerieren, da Langscheid über 3000 Einwohner hat und zudem der Sorpesee direkt nicht erschlossen wird.

Seite 155 ff:
Die Darstellung der Haltestellen hat den Stand Mai 2016 und ist daher viel zu alt.

Seite 156:
Betreffend die Anbindung des Sorpesees (und Langscheids), stimmen in Tabelle 6.3.4 die Angaben zu den Verbindungen nicht. Der Bürgerbus B4 verkehrt sehr eingeschränkt saisonal und nur an bestimmten Tagen.
Die wichtige Verbindung R22 von Arnsberg – Hachen – Langscheid/Sorpesee stellt Samstags bereits vor 14:00 den Betrieb ein. An Sonntagen ist der Sorpesee mit lediglich 1 Verbindung am Nachmittag und 1 Verbindung am frühen Abend für Touristen (und Einheimische) von den Bahnhöfen Neheim-Hüsten (durch das Röhrtal mit Umstieg aus R25) bzw. Arnsberg erreichbar!
Der formulierte Prüfauftrag zur besseren Anbindung des Sorpesees (und Langscheids) wird begrüßt und sollte schnell im Sinne einer Angebotsausweitung umgesetzt werden!

Seite 174:
Die RLG-Verkaufsstelle in Brilon liegt weit außerhalb des Stadtgebietes und weit entfernt von den Bushaltestellen und erfüllt daher fast keine Funktion.
Das Fehlen von Fahrkartenautomaten in den Zügen wird nicht thematisiert.

Seite 177:
Die Aussagen zu Tarif und Ticketangebot gehen völlig an der Realität vorbei (s. einleitende Bemerkungen).

Seite 181 f.:
Es fehlt eine Auseinandersetzung mit den Fahrpreisen der Nachtbusse, z.B. in der ehemaligen N4 zwischen Brilon und Willingen.

Seite 191 ff.
Das Jahr 2014 ist als Basisjahr für eine Verkehrsprognose ungeeignet, da es zu lange zurück liegt. Insbesondere in den Jahren 2015 und 2016 gab es starke Zuwanderungen aus dem Ausland.
Ein Rückgang der Einwohnerzahl um etwa -10% bis 2030 ist nicht mehr realistisch. Insbesondere wird die Altersgruppe von 10 bis unter 16 nicht um 27,5% abnehmen.

Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

Die zwischen den Kommunen sehr unterschiedlichen Prognosen (zwischen +9,5% und 42%) für die Entwicklung der Zahl über 65jährigen ist nicht nachvollziehbar

Seite 197
Auch wenn Senioren länger den eigenen Pkw nutzen, nimmt die Anzahl der potentiellen Fahrgäste im Seniorenalter erheblich zu, wegen der deutlich stärker werdenden Altersjahrgänge und der zunehmenden Lebenserwartung (alle 5 Jahre um etwa 1 Jahr).

Seite 198:
Die Behauptung "Der prognostizierte Schrumpfungsprozess im Hochsauerlandkreis wird dazu führen, dass innerhalb des Kreisgebiets zukünftig in Summe weniger Wege zurückgelegt werden und somit der Verkehr (ausgedrückt in Personenkilometer) hierdurch abnehmen wird", ist unrealistisch.

Seite 199:
Die Behauptung "wahrscheinlich ist ein Nachfragerückgang im ÖPNV um bis zu -20 % zu erwarten", ist unrealistisch.

Seite 216, Kapitel 9.2.2, Tabelle 63, SU-1 Überplanung R21 Arnsberg-Sundern
Hinsichtlich des Prüfauftrages zur Verlegung der Linie R21 von Sundern nach Arnsberg vom Ochsenkopf hin zu Fahrten über das „Alte Testament“ und die Hellefelder Höhe wird angemerkt, dass dies vrsl. zu Fahrtzeitverlängerungen für Sunderner Fahrgäste führen wird und daher unattraktiver wird!
Sollte dieser Prüfauftrag ausgeführt werden, ist unbedingt eine Verknüpfung zu den Röhrtallinien R25 / S20 in Sundern zu berücksichtigen.

Kreisverband Hochsauerland e. V.
Geschäftsstelle im Globrailer Bahncenter
Clemens-August-Straße 118, 59821 Arnsberg/Westf.

ANHANG:

Vergleich der Tarifstufen zwischen den beiden "RLG-Kreisen" HSK und Soest

Vergleichsgruppe	**Preisgruppe/ Entfernung**	**Fahrpreis**
14 - 17 km		
Kreis Soest	**2M**	**4,00 €**
Soest - Werl	17 km	
Soest - Welver	16 km	
HSK	**3M**	**5,50 €**
Meschede - Olsberg	16 km	
Meschede - Bestwig	14 km	
20 - 23 km		
Kreis Soest	**3M**	**5,50 €**
Soest - Lippstadt	23 km	
HSK	**4M**	**7,60 €**
Meschede - Arnsberg	21 km	
Meschede - Sundern	22 km	
Meschede - Eslohe	20 km	
27 - 30 km		
Kreis Soest	**4M**	**7,60 €**
Soest - Hamm	27 km	
HSK	**5M**	**10,20 €**
Meschede - Schmallenberg	30 km	

Vergleichspunkte waren in allen Gemeinden die zentralen Haltestellen:

Sundern	Rathaus
Eslohe	Busbahnhof
Brilon	Markt
Schmallenberg	Habbel
sonst	Bahnhof