

Kreis Coesfeld

3. Nahverkehrsplan

**Endfassung nach Beschluss des Kreistags
vom 03. April 2019**

Teilbaustein B

Alternative Mobilitätsangebote

Kassel, Juni 2019

Kreis Coesfeld

Friedrich-Ebert-Str. 7

48653 Coesfeld

Bearbeitung durch:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Dipl.-Ingenieur Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 988349-65, Fax 0561 / 988349-68

info@mathias-schmechtig.de, www.mathias-schmechtig.de

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig, Dipl.-Ing Kirsten Krasel

In Kooperation mit:

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dr.-Ing. Timo Barwisch, Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc.

INHALT

11	ÖFFENTLICHE MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG (ÜBERGANGSKAPITEL TEILBAUSTEIN A UND TEILBAUSTEIN B NVP)	1
12	TEILBAUSTEIN B – ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE IM KREIS COESFELD	6
12.1	STECKBRIEFE ALTERNATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE	7
12.2	ZUORDNUNG MÖGLICHER STECKBRIEFE ZU DEN RÄUMLICHEN EINHEITEN IM KREIS COESFELD	17
12.3	SAMMLUNG WEITERER BEISPIELPROJEKTE FÜR ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE MIT UMSETZUNGSBEISPIELEN	44
12.4	MOBILES MÜNSTERLAND - DAS MÜNSTERLAND ALS ERPROBUNGSRAUM INNOVATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE	51

ABBILDUNGEN:

ABBILDUNG 1:	EINORDNUNG MÖGLICHER UMSETZUNGSFORMEN ÖFFENTLICHER MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG IN DEN TEIL A BZW. TEIL B DES NVP - BEISPIEL: STADT/ GEMEINDEN OHNE BESTEHENDES BÜRGERBUS-ANGEBOT –	4
ABBILDUNG 2:	EINORDNUNG MÖGLICHER UMSETZUNGSFORMEN ÖFFENTLICHER MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG IN DEN TEIL A BZW. TEIL B DES NVP - BEISPIEL: STADT/ GEMEINDEN MIT ETABLIERTEM BÜRGERBUS-ANGEBOT -	5

TABELLEN:

TABELLE 1:	SPEZIFISCHE ANGEBOTSMERKMALE „ÖFFENTLICHE MOBILITÄTSANGEBOTE MIT BEDARFSSTEUERUNG FÜR BEREICHE MIT GERINGER FAHRGASTNACHFRAGE SOWIE DIE ERSTE/ LETZTE MEILE“	2
------------	--	---

plan:mobil



Mathias
Schmechtig
NahverkehrsConsult

11 Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung (Übergangskapitel Teilbaustein A und Teilbaustein B NVP)

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Hieraus kann abgeleitet werden, dass grundsätzlich auch für die Siedlungsbereiche abseits der regionalen ÖPNV-Korridore öffentliche Mobilitätsangebote bereitzustellen sind, soweit dies in wirtschaftlich akzeptabler Form erfolgen kann.

Die exemplarische Betrachtung im Kreis Coesfeld zeigt, dass für die meisten vom ÖPNV nicht erschlossenen Teilbereiche die Fahrgastpotenziale für eine Anbindung im regulären Linienbetrieb zu gering ausfallen. Neben der Weiterentwicklung der etablierten Angebotsstrukturen des ÖPNV im Kreis Coesfeld und den Münsterlandkreisen wird ein zusätzlicher Fokus bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne auf die Überprüfung der Einrichtung und Umsetzbarkeit alternativer Mobilitätsangebote dieser nicht durch die definierten Achsen der Netzhierarchie erschlossenen Zwischenräume (sog. „erste und letzte Meile“) gelegt. Der NVP geht im Teil B auf die Frage ein, welche ergänzenden Mobilitätskonzepte unter wirtschaftlichen, technischen und sozialen Gesichtspunkten geeignet sind, um in Ergänzung zu bewährten ÖPNV-Angeboten die Mobilität insbesondere im ländlichen Raum langfristig zu sichern und zu verbessern. Ziel ist die Ableitung eines flexibel einsetzbaren Mix an Mobilitätsangeboten für diese Bereiche.

Die denkbaren Maßnahmenansätze umfassen eine große Bandbreite: Neben den im Münsterland etablierten BürgerBus-Angeboten bietet insbesondere die Weiterentwicklung flexibler, bedarfsgesteuerter Mobilitätsangebote zielführende Ansatzpunkte zur Erschließung der Zwischenräume außerhalb der ÖPNV-Korridore. Als Ergänzung zum klassischen ÖPNV könnte mit modifizierten und neuen Mobilitätsprojekten ein Angebot für Räume mit schwacher Nachfrage und mit nicht ausreichender Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr geschaffen werden.

Die Überlegungen zur besseren Erschließung der Zwischenräume werden flankiert von Ansätzen im Hinblick auf eine stärkere intermodale Vernetzung. In diesem Zusammenhang soll die hochintensive Fahrradnutzung im Münsterland dazu genutzt werden, das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen noch weiter zu stärken.

Im Nahverkehrsplan wird keine Empfehlung für eine bestimmte Angebotsform bzw. ein Produkt formuliert. Unter dem Sammelbegriff **„Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung“** werden die möglichen Ansätze unterschiedlicher Formen der Bedienung „bei Bedarf“ zusammengefasst.

Die Angebotsgestaltung dieser Mobilitätsangebote kann somit auf kommunaler Ebene mit modular gestaltbaren Komponenten flexibel auf die jeweils spezifischen Randbedingungen und die politischen Wünsche ausgerichtet werden. Die Bandbreite der Ausgestaltungsmöglichkeit geht vom klassischen AnrufSammelTaxi bis hin zu App-gesteuerten „On-Demand“-Angeboten¹.

¹ Bei diesem Service fahren die Busse nicht nach einem statischen Fahrplan entlang einer festgelegten Route, sondern werden mittels einer App von den Fahrgästen individuell zu einem bestimmten Ort geordert und

Zur Beurteilung, welches das jeweils passende System für ein Gemeindegebiet zur Erschließung der Zwischenräume ist, sollte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten berücksichtigt werden, dass für Teilbereiche mit weniger als 200 Einwohnern keine regelmäßige tägliche Nachfrage zu generieren ist. Auch bedarfsgesteuerte Angebotsformen sollten jedoch im Hinblick auf die Nachfrage eine gewisse Regelmäßigkeit des Bedienungsangebotes erkennen lassen, um sowohl ein Interesse bei potenziellen Nutzern als auch Anbietern zu erwecken.

Die Wirtschaftlichkeit eines bedarfsgesteuerten Verkehrs verbessert sich, wenn die Nachfrage gebündelt werden kann. Dabei können als Orientierung folgende Regeln herangezogen werden:

- Je größer und dichter besiedelt ein Gebiet ist und je näher der nächste Hauptort mit Versorgungseinrichtungen gelegen ist, umso wirtschaftlicher kann in der Regel ein bedarfsgesteuerter Verkehr angeboten werden.
- Umgekehrt sind Verkehre in besonders kleinen und abseits der ÖPNV-Korridore gelegenen Zwischenräumen meist unwirtschaftlicher. Auch bei Verkehren ohne Fahrplanbindung besteht eine geringe Nachfragebündelung, so dass mit einem hohen Aufwand nur ein geringes Fahrgastpotenzial erreicht werden kann.

Das bedeutet, dass die Wirtschaftlichkeit für die Erschließung der Zwischenräume geringer wird, je kleiner und disperser die Bereiche sind und/ oder je größer die Fahrweiten werden. Hier können alternative Mobilitätsangebote Lösungen im Hinblick auf eine bessere Erschließung bzw. auch im Hinblick auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger bieten.

- **Tabelle 1: Spezifische Angebotsmerkmale „Öffentliche Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung für Bereiche mit geringer Fahrgastnachfrage sowie die erste/ letzte Meile“**

Angebotsmerkmale	Bandbreite der Umsetzungsmöglichkeiten
Fahrplanbindung	Fahrplanungebunden (damit hohe Flexibilität für den Fahrgast) (kein Fahrplan, verkehrt möglichst zeitnah nach Anmeldung eines Beförderungswunsches) → sehr geringe bis geringe Nachfragebündelung
	30- bis 60-Minuten-Takt → geringe Nachfragebündelung
	120-Minuten-Takt oder Einzelfahrten → mittlere Nachfragebündelung
Bedienungszeiten	Angebot zu allen relevanten Verkehrszeiten bis zielgruppenorientiertes Angebot an einzelnen Tagen und zu einzelnen Verkehrszeiten

bringen die Fahrgäste je nach Angebotsausgestaltung zu einer Zielhaltestelle oder an einen individuellen Zielpunkt in einem fest definierten Bedienegebiet.

Räumliche Bedienung	Varianten bestehen in der Haltestellenbedienung bei Ein- und Ausstieg: Einstieg an Haltestellen + Ausstieg vor der Haustür bis zu Haustürbedienung bei Ein- und Ausstieg, Denkbar ist auch der Ein-/ Ausstieg unterwegs.
Fahrplangestaltung	haltestellenbezogene Abfahrtszeiten, einheitliche Abfahrtszeiten für einen Teilraum, Abfahrtszeiten für Zonen oder fahrplanungebunden
Größe des Bedienungsgebietes	Einzelne Ansiedlungen und kleinere Ortschaften in einer Gemeinde bis hin zu größeren Bereichen mit geringem Fahrgastpotenzial, auch gemeindeübergreifend, in den Zwischenräumen der definierten Achsen → Auswirkungen auf Fahrzeugeinsatz und Wirtschaftlichkeit
Fahrtbuchung	Bestellung per Telefon, Internet und/ oder App
Flankierung mit Betriebsleitsystemen	Zielvorstellung: Ausstattung der Fahrzeuge mit digitalen (internetbasierten) Leitsystemen → Fahrtbuchung über verschiedene Kanäle, digital gesteuerte Verkehrsdurchführung

Die Ausgestaltung der Angebotsmerkmale sollte passend auf die jeweilige Situation vor Ort ausgerichtet werden. Neben den verkehrlichen Randbedingungen sind hierbei auch die vor Ort aktivierbaren Betreiberstrukturen zu berücksichtigen (Bandbreite von ehrenamtlichen BürgerBus-Fahrern ohne Personenbeförderungsschein² bis hin zu Mobilitätsdienstleistern mit umfangreich geschultem und ausgebildetem Fahrpersonal). Zu nutzen sind dabei rechtliche Experimentierklauseln im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes, die Probeanwendungen zulassen (z. B. Möglichkeit der Haus-zu-Haus-Bedienung im öffentlichen Verkehr).

Auch weitere Randbedingungen können flexibel an die Bedürfnisse der Kommunen angepasst werden, haben jedoch ggf. Auswirkungen auf die verkehrliche oder wirtschaftliche Wirksamkeit. Hierzu gehören z. B.:

- max. Zeitdauer zwischen Abruf und Beginn einer Fahrt
- max. Reisezeit/ Umwegdauer bei zusätzlichen Fahrtbuchungen durch weitere Fahrgäste
- Vertrieb/ Abrechnung (z. B. Fahrgäste buchen und zahlen über die App oder Fahrgäste buchen über die App und zahlen beim Fahrer) in Abhängigkeit der Anforderungen an einen durchgehenden Tarif.

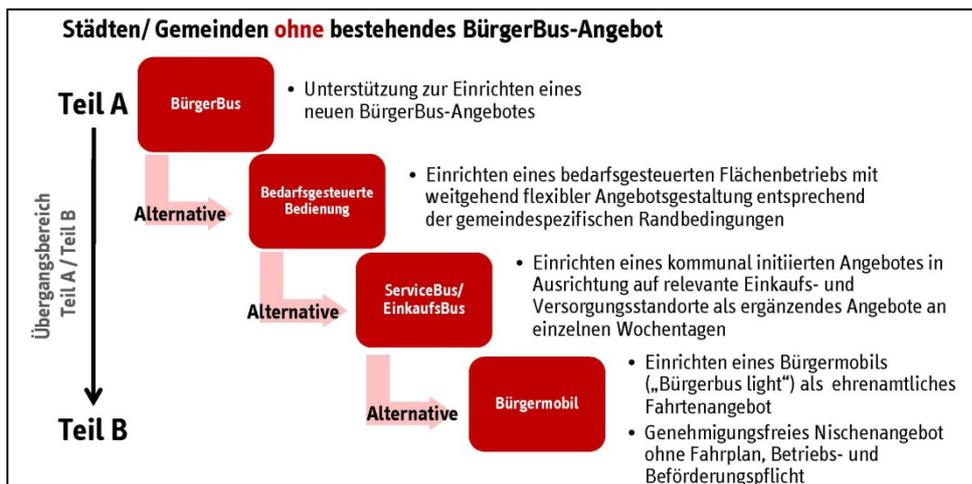
² Ohne Personenbeförderungsschein auf Grundlage der Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Bei einer Umsetzung sollte für einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz auch ein gemeindeübergreifender Betrieb geprüft werden.

Als Betreibermodell sind verschiedene Varianten vorstellbar, die sich aus Wettbewerbs- und Interessenbekundungsverfahren ergeben können. Neben Mobilitätsdienstleistern wie Taxiunternehmen oder Verkehrsunternehmen kommen auch ehrenamtlich agierende BürgerBus-Vereine oder auch soziale Träger (z. B. Arbeiter-Samariter-Bund) oder Hotelbetreiber mit Kleinbus als Betreiber der „Öffentlichen Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung“ in Frage. Auch Kombinationen sind denkbar, z. B. unterschiedliche Betreiber im Tagesverkehr Montag bis Freitag und im Wochenendverkehr.

In Abhängigkeit von der jeweiligen Umsetzungsform bewegen sich die Mobilitätsangebote in einem Spannungsfeld zwischen bereits erprobten bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angeboten (z. B. AnrufSammelTaxi AST, TaxiBus) auf der einen Seite und Modellen wie dem im Münsterland etablierten BürgerBus sowie dem Modell EinkaufsBus (vgl. Kapitel 12), die einem Übergangsbereich zwischen klassischem ÖPNV und alternativen Mobilitätsangebote zuzuordnen sind. Auf der anderen Seite stehen genehmigungsfreie Angebote wie das BürgerMobil (vgl. Kapitel 11) als alternative Angebotsformen zur Abdeckung der Mobilität. Die letztendliche Ausgestaltung und Ausdifferenzierung der verschiedenen dargestellten Angebotsformen stellt somit einen schmalen Übergangsbereich zwischen Angeboten, die dem Teil A des NVP zuzuordnen sind und den ergänzenden Angeboten, die dem Teil B des NVP zuzuordnen sind, dar. Die genaue Zuordnung ist in Hinblick auf manche Angebote schwierig, da der Übergang fließend ist. Die folgenden Abbildungen veranschaulichen den Übergangsbereich zwischen Teil A und Teil B des Nahverkehrsplans.

■ **Abbildung 1: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil A bzw. Teil B des NVP**
- Beispiel: Stadt/ Gemeinden **ohne** bestehendes BürgerBus-Angebot –



- **Abbildung 2: Einordnung möglicher Umsetzungsformen öffentlicher Mobilitätsangebote mit Bedarfssteuerung in den Teil A bzw. Teil B des NVP**
 - Beispiel: Stadt/ Gemeinden **mit** etabliertem BürgerBus-Angebot -



12 Teilbaustein B – Alternative Mobilitätsangebote im Kreis Coesfeld

Teilbaustein B des NVP beinhaltet im Wesentlichen Vorschläge, die aus Sicht der Gutachter geeignet erscheinen, eine Verbesserung der Anbindung an ÖPNV-Netze in den Münsterlandkreisen im lokalen Bereich mit öffentlichen Mobilitätsangeboten abseits der regionalen Korridore abzusichern.

Neben Mobilitätsangeboten, durch die eine bessere Erschließung der Fläche in Form von zusätzlichen Angeboten erwirkt werden kann (z. B. Einrichten/ Ausweiten von BürgerBus-Projekten, EinkaufsBus, Shuttle-Service), wird ein weiterer Fokus auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger zur Förderung der intermodalen Nutzung gelegt. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau hochwertiger Fahrradabstellanlagen an bestimmten Haltestellen des regionalen Verkehrs. Außerdem soll dort, wo es aufgrund der Lage und Bedeutung im Netz-Wirkung und Erfolg verspricht, der Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen forciert werden. Die Umsetzung ist als modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattung und zu kombinierender Verkehrsmittel angedacht, so dass jeweils in Abhängigkeit der spezifischen Situation vor Ort unterschiedliche Ausstattungsmerkmale realisiert werden können. Neben dem Ausbau und der Erweiterung von Fahrradabstellanlagen können je nach Zentralität auch ergänzende Anmietmöglichkeiten, wie Pedelec-Verleihmöglichkeiten sowie Carsharing-Angebote sinnvoll sein, um den multimodalen Ansatz zu stärken.

Flankierende Angebote wie die Einführung einer Mobilitätskarte zur besseren Vernetzung der Mobilitätsangebote und Einrichten von Produkten zur haltestellenfernen Fahrgastinformation sind geeignet, die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote zu vereinfachen und somit die Akzeptanz zu erhöhen.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorgeschlagenen „Mobilitätsprojekte“ als **Empfehlung an die Kommunen** gedacht sind. **Jede Kommune kann und soll in Eigenregie entscheiden, ob und in welcher Art und Intensität sie sich zukünftig des Themas „Mobilität in die Fläche bringen“ annehmen möchte.**

Ergänzend zu den für eine kurzfristige Umsetzung in den Münsterlandkreisen vorgeschlagenen alternativen Mobilitätsangeboten und deren beispielhafter räumlicher Konkretisierung in den Kommunen des Kreises sind in Kapitel 12.3 weitere deutsche und internationale Beispielprojekte ergänzender Mobilitätsangebote beschrieben.

In Kapitel 12.4 sind Auszüge aus einem Strategie-/ Positions-/ Konzeptpapier, welches dem politischen Abstimmungsprozess im Rahmen der Münsterlandkonferenz vom 05.03.2018 entstammt und einen strategischen Ausblick auf die Weiterentwicklung der münsterlandweiten Mobilitätsangebote durch die Positionierung als Erprobungsraum für innovative Mobilitätsprojekte aufzeigt.

12.1 Steckbriefe alternativer Mobilitätsangebote

Mobilstationen	
	
<p>Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Handbuch Mobilstationen, S.25</p>	
Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Räumlich gebündelte Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität (ÖPNV mit Rückgratfunktion) ■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringangebote ■ Modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und zu kombinierender Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen ■ Treffpunkt, Aufenthaltsbereich und Serviceangebote zur Förderung der Nahmobilität und Übernahme von Versorgungsfunktion
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme zur Unterstützung zum Erreichen der kommunalen Klimaschutzziele ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen, Ausweiten der Einzugsbereiche, Abbau von Defiziten der ÖPNV-Erreichbarkeit ■ Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung ÖPNV
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ modulares System an Mobilstationen, Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit von systemischer Bedeutung im Gesamtnetz, Lage, Nutzerpotentialen, Flächenverfügbarkeit und ökonomischen Rahmenbedingungen ■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Betreiber/ kommunaler Kümmerer/ ggf. Servicedienstleister
Akteure: <ul style="list-style-type: none"> ■ Kommune ■ Technische Betriebe/ Betreiber ■ Stadtwerke ■ Carsharing- und Fahrradverleihsystem-Anbieter ■ Einzelhändler/ Servicedienstleister ■ Land NRW ■ Zukunftsnetz Mobilität NRW (Beratung) 	Prinzipiskizze: 

BürgerBus-Angebote



<p>Produkt u. Aufgabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ BürgerBus als wichtige und sinnvolle (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr ■ Unterstützung der BürgerBusvereine insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer im Zusammenspiel zwischen Kommune und betreuendem Verkehrsunternehmen und unter Einbindung des Aufgabenträgers ■ Unterstützung bei der Gründung neuer BürgerBusangebote bzw. BürgerBusvereine ■ Pflege des bestehenden Netzwerks auf Kreisebene; Austauschtreffen der Vereine
<p>Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme zur langfristigen Sicherstellung etablierter Verkehrsangebote, die ihrerseits für eine Verbesserung der Mobilität im ländlich geprägten Raum Sorge tragen ■ Langfristige Sicherung des Angebots für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personengruppen
<p>„Zutaten“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ansprechpartner/ Beauftragter auf Seite der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen
<p>Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aufgabenträger ■ Städte und Gemeinden ■ BürgerBusverein mit ehrenamtlich Engagierten ■ Verkehrsunternehmen ■ Private und öffentliche Sponsoren 	<p>Prinzipskizze:</p>

ServiceBus / EinkaufsBus



SerciveBus Rossla

<p>Produkt u. Aufgabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anschluss von Ortschaften an Einzelhandels- und Versorgungsstandorte ■ Erweitertes ÖPNV-Angebot an einzelnen, ausgewählten Wochentagen (mind. zwei), anstatt eingeschränktem Angebot an allen Tagen ■ Einsatz eines Fahrzeuges an verschiedenen Tagen in unterschiedlichen räumlichen Teilbereichen („rollierender Einsatz“) ■ Ausrichtung des Angebots auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte ■ Vertaktetes Angebot, z. B. Stundentakt (in Teilabschnitten Zweistundentakt) an Bedienungstagen ■ ausgehend von kommunaler Initiative, nicht vom Einzelhandel
<p>Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherstellung der ÖPNV-Angebote in Orten ohne Versorgung zu benachbarten Angeboten ■ Chance zur Kooperation zwischen ÖPNV und Versorgungseinrichtungen (Zusammenführung von Angebot und Nachfrage bei beiderseitigem Interesse) ■ Verbessertes Angebot für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise
<p>„Zutaten“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kleinbus mit einer Rampe für Gehilfen und Rollstuhlfahrer ■ Fahrpersonal ■ Prüfung: Begleitpersonal ■ Verzicht auf parallele Strukturen wie bspw. Taxibus oder BürgerBus ■ PBefG-Genehmigungspflichtig ■ intensive Vor-Ort-Vermittlung zum Start des Verkehrs
<p>Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aufgabenträger ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ Zielvorstellung: Einzelhandel als Kooperationspartner 	<p>Prinzipiskizze:</p>

Bike & Ride Stationen



Haltestelle: Mettingen, Hügelstraße Mobilitätspunkt



Haltestelle: Ennigerloh, Markt

Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV („Mobilstation Stufe 1“) ■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen ■ Modular gestaltbare Ausstattung mit Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen („Fahrradgaragen“ oder ähnlich) in Abhängigkeit des Bike & Ride-Potenzials ■ Hoher Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltung (modularer Baukörper)
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche ■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen ■ Förderung der Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung ÖPNV ■ Maßnahme zur Unterstützung der kommunalen Klimaschutzziele
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit der Nutzerpotentiale und Flächenverfügbarkeit ■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge ■ soziale Kontrolle ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Ggf. kommunaler Kümmerer für Wartung und Pflege
Akteure: <ul style="list-style-type: none"> ■ Städte und Gemeinden ■ Verkehrsunternehmen ■ 	Prinzipskizze:

Bike-Sharing light	
Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch Einrichten von einfachen Fahrradausleihstationen zur Verbesserung der Zielerreichbarkeit, z. B. am Rand von Gewerbegebieten („Werksfahrrädern“) ■ Ausrichtung: zielorientierter Verkehr mit hohem „Gewohnheitsfaktor“ (z. B. Berufsverkehr)
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten durch gezielte Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten und Gewerbegebieten ■ Förderung der ÖPNV-Nutzung im kleinräumigen Bereich
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realisierung mit einfachen Ausstattungsmerkmalen (u. a. Gebrauchtfahrräder, einheitlich in markanter Farbe lackiert, einfache Schlüsselfunktion, Nutzen vorhandener Abstellmöglichkeit, wenn möglich (Garage o. ä.)) ■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden ■ Ggf. betrieblicher Kümmerer für Wartung und Pflege
Akteure: <ul style="list-style-type: none"> ■ Kommune ■ Betriebe 	Prinzipskizze: <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div>

<h2 style="margin: 0;">Bürgermobil / „BürgerBus light“</h2>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Bürger fahren Bürger</p>  </div> <div style="text-align: center;">  <p style="font-size: small;">Quelle: noerten-hardenberg.de</p> </div> </div>	
<p>Produkt u. Aufgabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Angebot in genehmigungsfreier Nische ■ keine Fahrplan- und Bedienungspflicht ■ Gemeinwohlorientiertes, ehrenamtliches Fahrangebot in Ergänzung zum ÖPNV für innerörtliche Fahrten ■ Vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches ist notwendig ■ Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung ■ Fahrservice ohne Liniengenehmigung ■ Eine Vereinsstruktur ist nicht zwingend; die Gemeinde kann die Funktion des Rechtsträgers übernehmen, ehrenamtlich Aktive werden zu „Helfern“ im Auftrag der Kommune ■ Verkehrt innerhalb fester Bedienungszeiträume, ggf. auch nur an ausgewählten Tagen ■ Option: außerhalb der Betriebszeiten als Carsharing-Angebot für Privatpersonen und Vereine nutzbar
<p>Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Disperse Siedlungseinheiten mit geringer und/ oder rückläufiger Einwohnerzahl ■ Sicherstellung der Teilhabe der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personenkreise
<p>„Zutaten“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeug, inkl. Fix- und Betriebskosten ■ Disposition ■ Bürgerschaftliches Engagement ■ Unterstützung aus Politik und Verwaltung/ Sponsoring
<p>Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Städte und Gemeinden ■ Ehrenamtlich Engagierte ■ Private und öffentliche Sponsoren ■ Ggf. Organisation als Verein ■ Ggf. Verkehrsunternehmen als Unterstützer 	<p>Prinzipiskizze:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>

Themenbezogener Shuttleservice



Quelle: christophorus-kliniken.de



Quelle: schwaebische.de

<p>Produkt u. Aufgabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Privat organisierter Shuttleservice zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen und Angebote (bspw. Nahversorger, medizinische Einrichtungen, kulturelle Einrichtung, Hotel usw.) ■ Möglichkeit zur Realisierung spezieller Fahrtenwünsche, für welche im regulären Linienbetrieb keine ausreichende Fahrgastnachfrage vorhanden ist oder durch andere Umstände nicht realisiert werden kann ■ Tür-zu-Tür-Bedienung ■ Unterstützung durch Stadt/ Gemeinde bei Initiierung
<p>Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen ■ Evtl. Gemeindegrenzenübergreifende Fahrten
<p>„Zutaten“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeug ■ Fahrpersonal ■ Dispositionszentrale zur Annahme und Organisation der Fahrtenwünsche, die bei der Einrichtung angesiedelt ist
<p>Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Privatwirtschaftliche Einrichtungen ■ Städte und Gemeinden 	<p>Prinzipskizze:</p>

Mobilitätskarte



Quelle: tu-darmstadt.de



Quelle:rmv.de

<p>Produkt u. Aufgabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tarifliche Integration unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen in einem Medium ■ Vereinfachung intermodaler Mobilitätsketten durch verbesserte Zugänglichkeit ■ Option: Mobilitätskarte mit monatlichen Fixkosten, inbegriffen kostenlose Nutzung aller Busse und Bahnen sowie mit zeitlicher Befristung eines Leihfahrrades und eines Carsharing-Angebots
<p>Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung des Umweltverbunds, Vernetzung der Verkehrsträger, Verbesserung des Zugangs zu verschiedenen Verkehrsmitteln ■ Stärkung des ÖPNV-Angebots als Alternative zum Pkw
<p>„Zutaten“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Partnerschaftsstruktur der Betreiber/ Angebote ■ Ggf. Flächenverfügbarkeit zur Schaffung räumlicher Verknüpfungsangebote (Mobilstation) ■ ggf. als App-Lösung
<p>Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsverbund ■ Verkehrsunternehmen ■ Aufgabenträger ■ Städte und Gemeinden ■ Betreiber der Mobilitätsangebote 	<p>Prinzipiskizze:</p>

Haltestellenferne Fahrgastinformation



Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Monitore, Wegweiser, Smartphone-App etc. ■ Echtzeitinformation in zentraler Lage zu Abfahrten des ÖPNV an der nächstgelegenen Haltestelle bzw. an einer zentralen Haltestelle wie ZOB ■ Hinweis auf Dauer des Fußwegs und per Fahrrad zur Haltestelle
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fehlende Informationen bspw. in den Geschäftslagen oder in öffentlichen Einrichtungen zu Abfahrtszeiten des ÖPNV die räumlich hiervon getrennt sind ■ Lage von ÖPNV-Haltestellen nicht immer zentral im Ortskern
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Display bzw. Monitor mit Echtzeitdaten (inkl. Wartung etc.) ■ Wegweisung mit Angaben zur Dauer des Weges sowie zur Entfernung ■ Örtlichkeiten für die Installation der Fahrgastinformation ■ Smartphone-App mit Echtzeitdaten und weiteren Informationen
Akteure: <ul style="list-style-type: none"> ■ Städte und Gemeinden ■ Öffentliche Einrichtungen ■ Private Akteure ■ Verkehrsunternehmen 	Prinzipiskizze:

Mitfahrerbank



Quelle: Heimenkirch/ TU München

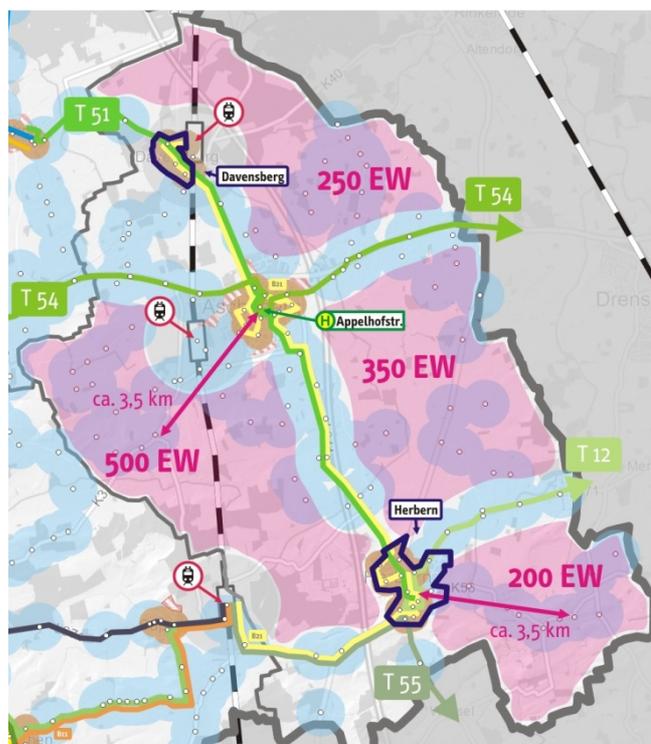


Quelle: nw.de

Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ öffentlich organisierte (und damit legitimierte) „Stelle“ zum Mitfahren in privaten Pkws ■ Sitzbänke, die als zentraler Sammelpunkt für Mitfahrer fungieren ■ Zur Absicherung der Mobilität auch für den Rückweg sind zwei Bänke innerhalb eines Gebietes erforderlich, eine Ergänzung des Mobilitätsangebots entsteht erst durch mehrere aufgestellte Bänke
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ergänzung des Mobilitätsangebots in ländlichen Ortsteilen ohne Versorgungseinrichtungen und mit ausgeprägtem Zusammenhalt in der Dorfgemeinschaft
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sitzbank ■ Aufstellfläche ■ Bereitschaft in der Dorfgemeinschaft
Akteure: <ul style="list-style-type: none"> ■ Städte und Gemeinden ■ Private Akteure 	Prinzipiskizze:

12.2 Zuordnung möglicher Steckbriefe zu den räumlichen Einheiten im Kreis Coesfeld

Gemeinde Ascheberg



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit / Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Ascheberg Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Ascheberg Einwohner: ca. 15.000 (ca. 142 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 250 (ca. 18 EW/km²); Bereich Ost: ca. 350 (ca. 19 EW/km²);
Bereich Süd: ca. 200 (ca. 18 EW/km²); Bereich West: ca. 500 (ca. 21 EW/km²)
- Haltepunkt Davensberg Bahnhof im Ortsteil
- Haltepunkt Ascheberg Bahnhof angrenzend an den Hauptort
- Haltepunkt Capelle

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 512, 515, 521, 522, 614, 615, 616, 618 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 341 mit Einzelfahrten an Schultagen (bis auf eine Fahrt) von Mo-Fr
- TaxiBus T12 im T60 von Mo-Sa
- Linie T55 im T120 von Mo-Sa
- BürgerBus B21 im T120 (mit Einzelfahrten) von Mo-Fr

Gemeinde Ascheberg

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.i (T54): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt
- Prüfauftrag ML-II.2 (T54): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)
- Prüfauftrag ML-II.3 (T55): (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T55 (Werne – Ascheberg, Herbern – Capelle, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf

Mögliche Maßnahmen im Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante:

- räumliche Ausweitung des BürgerBus-Angebotes mit bedarfsgesteuerten Abschnitten in weitere Siedlungsbereiche mit Erschließungsdefiziten (evtl. mit Anbindung an den Haltepunkt Ascheberg Bahnhof)



Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen)

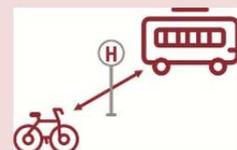


Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

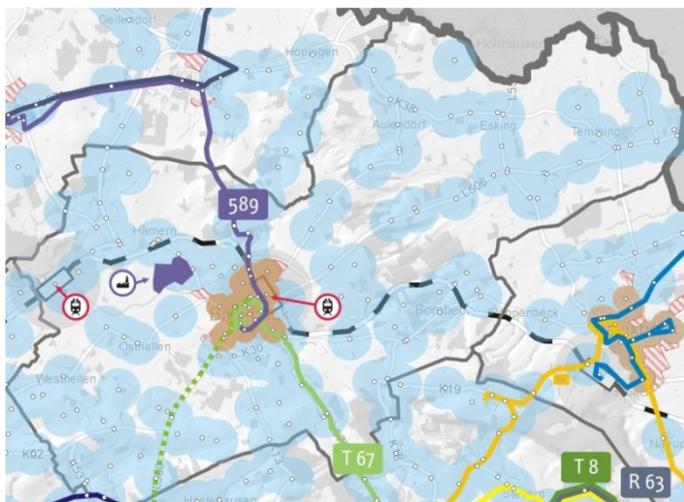
- Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Ascheberg sowie nach Münster-Hiltrup zu den Versorgungseinrichtungen und Fachärzten (Ausrichtung des Bedienungszeitfensters an Öffnungszeiten der Ärzte und Dienstleiter) als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
- vorzugsweise Ausrichtung/ Anlehnung des Angebotes auf die Markttage in Ascheberg (zurzeit donnerstags)



- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Appelhofstraße (witterungsgeschützt und abschließbar)
- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Haltepunkt Ascheberg Bahnhof:
 - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen (z. B. in den Ortsteilen Herbern und Davensberg; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



Stadt Billerbeck



Chancen

- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an Billerbeck Bahnhof aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet



relevante Strukturdaten

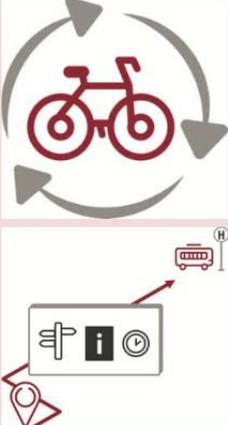
- Stadt Billerbeck Einwohner: ca. 11.400 (ca. 125 EW/km²)
- Billerbeck Bahnhof im Kernbereich mit Radstation
- Haltepunkt Lutum Bahnhof angrenzend an die Stadt Coesfeld
- Größere Arbeitsplatzstandorte:
 - Gewerbegebiet (nicht von den regionalen Linien erschlossen)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

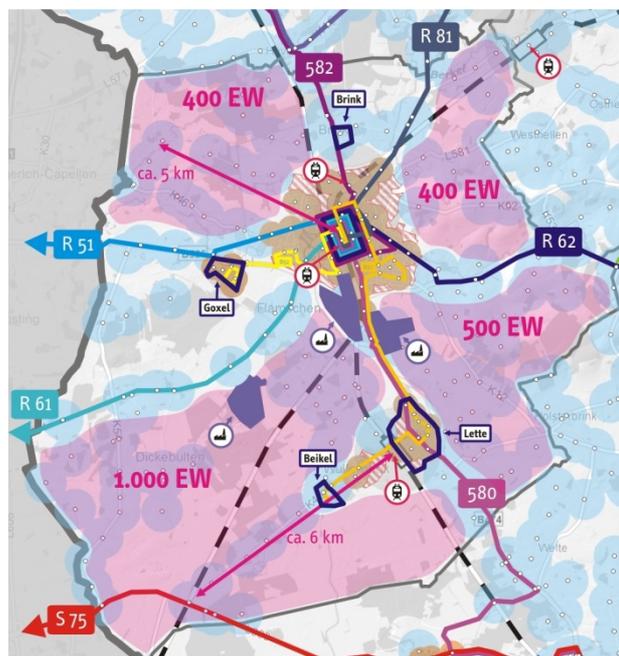
- Linien 563, 565, 587, 589, 686, 687, 688, 689 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 772 mit Einzelfahrten an Schultagen (bis auf eine Fahrt) von Mo-Fr
- TaxiBus Linie T67 im T60/T180 von Mo-Fr, im T120 am Sa
- seit April 2016: bedarfsgesteuerter BürgerBus im T60 von Mo-Fr (mit Haustürbedienung)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.k (589): Moderate Angebotsergänzung
- Prüfauftrag PL-I.1 (T67): Verbesserung der innerörtlichen Anbindung des Bahnhofs in Billerbeck

Stadt Billerbeck	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Unterstützung zur Etablierung des 2016 eingeführten BürgerBus-Angebotes 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage (zusätzlich zur bereits vorhandenen Radstation) am Bahnhof Billerbeck zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes (aufgrund der Topografie im Gemeindegebiet ist eine erhöhte Nutzung von Pedelecs und E-Bikes wahrscheinlich) • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • „Bike-Sharing light“ (s. u.) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ (schrittweiser) Ausbau der vorhandenen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Billerbeck Busbahnhof: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen (z. B. in Nottuln; Haltestelle Gasth. Waldfrieden (Abstimmung mit Gemeinde Nottuln erforderlich); in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) am Bahnhof Billerbeck zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes ■ Flankierung: <ul style="list-style-type: none"> • Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben • Alltags-Wegweisung für Berufstätige zum/ vom Bahnhof und zum/ vom Gewerbegebiet 	

Stadt Coesfeld



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Coesfelder Bahnhof und an den Haltepunkt Lette Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

relevante Strukturdaten

- Stadt Coesfeld Einwohner: ca. 35.900 (ca. 254 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Ost: ca. 400 (ca. 36 EW/km²) + 500 (ca. 30 EW/km²);
Bereich West: ca. 400 (ca. 24 EW/km²) + 1.000 (ca. 22 EW/km²)
- Bahnhof Coesfeld im Kernbereich
- weitere SPNV-Haltestellen: Coesfeld Schulzentrum (im Kernbereich Coesfeld), Lette Bahnhof (im Ortsteil Lette), Lutum (im Nordosten)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet Otterkamp (Haltestelle Baurat-Wolters-Straße bis ca. 1,5 km Entfernung)
Gewerbegebiet Dreischkamp (Haltestelle Baurat-Wolters-Straße bis ca. 1,5 km Entfernung)
Industriepark Nord.Westfalen (Haltestelle Industriepark Nord bis zu ca. 1 km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 561, 581, 587, 671, 672, 673, 674, 675, 677, 678, 679, 761 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 711 mit Einzelfahrten von Mo-Fr
- BürgerBusse B51, B52 im T120 von Mo-Fr

Stadt Coesfeld

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (580): Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen außerhalb des Schienenkorridors
- Maßnahmenpaket ML-I.f (R62): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln
- Maßnahmenpaket ML-I.g (R81): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende in der Relation Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt

- Maßnahme ML-VII (R81): Einrichten eines Fietsenbusses im Sommerhalbjahr auf der Linie R81
- Planungsprojekt IX (580): Strukturelle Anpassungen der Linie 580 Coesfeld – Dülmen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante :

- Räumlichen Ausweitung des Angebotes in weitere Siedlungsbereiche mit Erschließungsdefiziten



Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei Ausbaustufen)



Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

- Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Coesfeld als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen
- vorzugsweise Ausrichtung/ Anlehnung des Angebotes auf die Markttag in Coesfeld (zurzeit dienstags, freitags und samstags)



- (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Coesfeld zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:

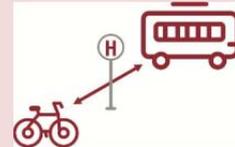
- Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.); ggf. als Radstation
- in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
- Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
- Fahrradausleihstation mit „Satellit“-Standort am Kreishaus (Arbeitsplatzschwerpunkt; inkl. umliegende Einrichtungen z. B. Klinikum)
- ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information)



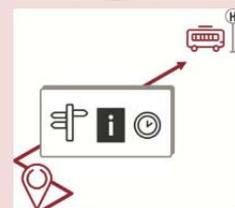
Stadt Coesfeld

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

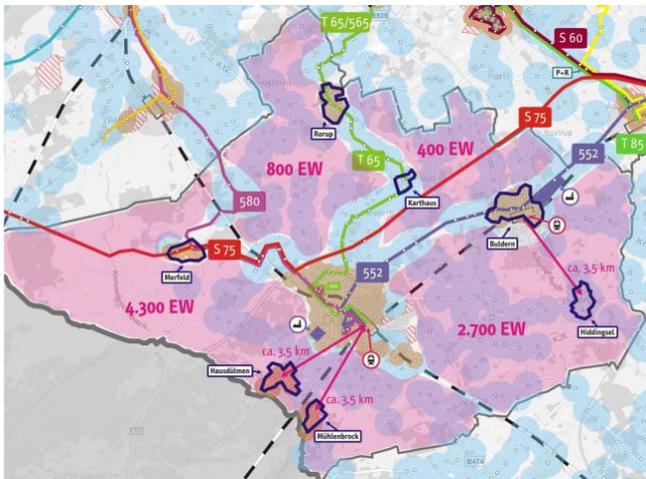
- Ausbau der Fahrradabstellanlage am Haltepunkt Lette Bahnhof und Haltepunkt Schulzentrum: mehr hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt, abschließbar, einsehbar)
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz
- Fahrradausleihstation am Kreishaus als Satellit zu einer entsprechenden Anlage am Bahnhof Coesfeld (s. o.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Goxel, Siedlung; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) an der Haltestelle Baurat-Wolters-Straße zur besseren Erreichbarkeit der Gewerbegebiete
- Flankierung:
 - Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben



Stadt Dülmen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof aus dem Gemeindegebiet



relevante Strukturdaten

- Stadt Dülmen Einwohner: ca. 45.900 (ca. 248 EW/km²)
- außerhalb der regionalen Hauptachsen erschlossene Einwohner:
Bereich Nord Ost: ca. 800 (ca. 35 EW/km²) + 400 (ca. 22 EW/km²) + 2.700 (ca. 62 EW/km²) inkl. Ortsteil Hiddingsel mit ca. 1.500 Einwohnern; Bereich Süd West: ca. 4.300 (ca. 72 EW/km²) inkl. Ortsteil Hausdülmen mit ca. 2.100 Einwohnern und Ortschaft Mühlenbrock mit ca. 800 Einwohnern
- Dülmen Bahnhof im Kernbereich mit Fahrradstation
- weiterer SPNV-Haltepunkt im Ortsteil Buldern
- Naturschutzgebiet angrenzend an Reken (Merfelder Bruch)
- Wildpark angrenzend an den Kernbereich Dülmen
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet Buldern (Haltestelle Buldern Bahnhof bis ca. 1,5 km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 548, 552, 565, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 662, 664, 665 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 651, 659, 660 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen und einzelnen Fahrten in den Ferien
- AST täglich im T120 (in den Ferien ganztags, außerhalb der Ferien von Mo-Fr ab ca. 16 Uhr und am Sa ab ca. 14 Uhr)
- BürgerBus in Planung (für Ortsteile Merfeld und Hausdülmen; voraussichtlicher Start im Herbst 2018)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.c (580): Ausbau des Fahrplanangebotes entlang der Achse Coesfeld – Dülmen außerhalb des Schienenkorridors
- Maßnahmenpaket ML-I.j (T65): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienenkorridors (Führung über Nottuln-Darup und Dülmen-Buldern)
- Prüfauftrag PL-I.2 (552): Entwickeln von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs in Dülmen
- Planungsprojekt PP-I (580): Strukturelle Anpassungen der Linie 580 Coesfeld – Dülmen

Stadt Dülmen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante :

- Unterstützung bei der Einrichtung eines BürgerBus-Angebotes (Betriebsaufnahme am 08.10.2018 erfolgt)
 - Weiterentwicklung des AnrufSammelTaxis (AST) sowie des neuen BürgerBus-Angebotes zu einem integrierten Verkehr
- Ansatz:
- in den Teilbereichen und zu Zeiten, in denen der BürgerBus nicht fährt AST-Einsatz
 - Überlegung: zu den Zeiten, in denen der BürgerBus fährt sollte das AST zum gleichen Tarif verkehren



Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung des integrierten Ansatzes oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):

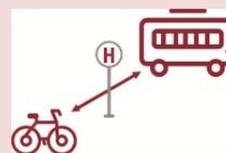
- Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in Teilräumen
- vorzugsweise Ausrichtung/ Anlehnung des Angebotes auf die Markttag in Dülmen (zurzeit dienstags und freitags)



- (schrittweise) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation am Bahnhof Dülmen mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:
 - sichere, witterungsgeschützte und abschließbare Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
 - in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
 - ggf. „Satellit“ in der Innenstadt mit ergänzender Infrastruktur (Fahrgast-Information, Fahrradausleihstation)



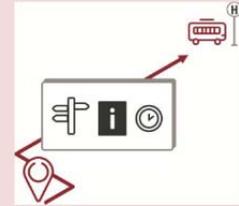
- Einrichten einer Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Buldern: hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar)
 - Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Fahrtenangebotes der Linie 580 für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



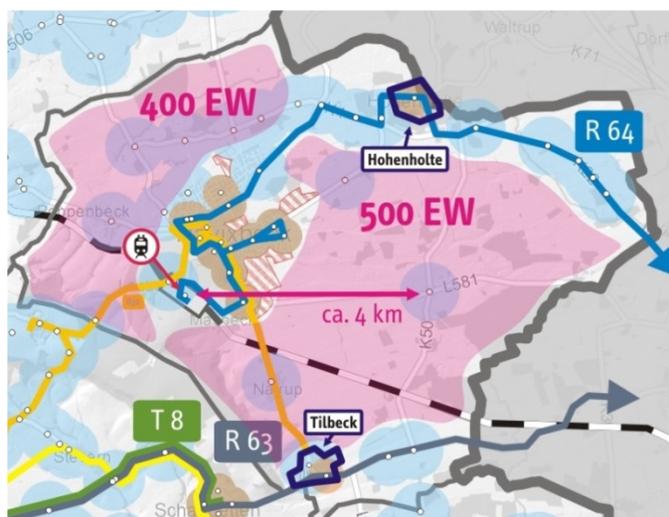
Stadt Dülmen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) am Bahnhof Buldern zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
 - Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben
 - Alltags-Wegweisung für Berufstätige zum/ vom Bahnhof und zum/ vom Gewerbegebiet

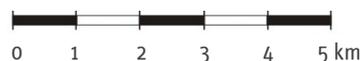


Gemeinde Havixbeck



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof Havixbeck aus dem Gemeindegebiet



relevante Strukturdaten

- Gemeinde Havixbeck Einwohner: ca. 11.600 (ca. 218 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Ost: ca. 500 (ca. 22 EW/km²)+ Stadtteil Südost mit ca. 1.600; Bereich West: ca. 400 (ca. 37 EW/km²)
- außerdem Erschließungslücke im südöstlichen Siedlungsbereich des Kernortes Havixbeck (ca. 1.200 Einwohner leben außerhalb der definierten Haltestelleneinzugsbereiche)
- Höhenzug angrenzend an Gemeinde Nottuln (Baumberge)
- Havixbeck Bahnhof angrenzend an den Kernbereich
- Größere Arbeitsplatzstandorte:
Stift Tilbeck GmbH (Haltestelle Tilbeck Stift bis ca. 350 m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

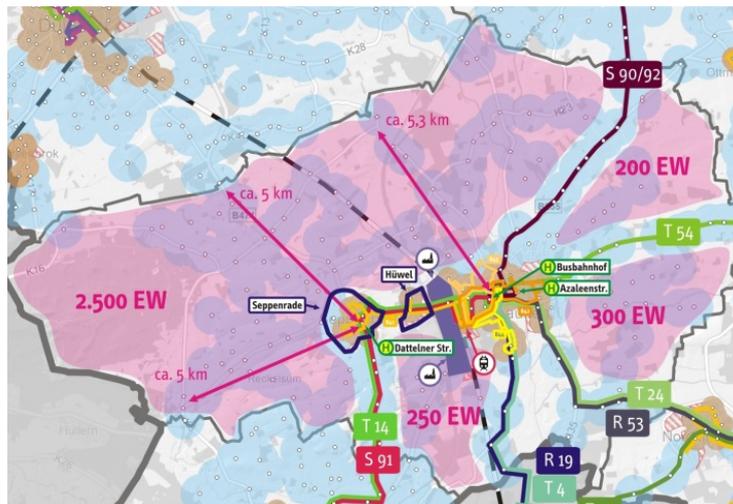
- Linie 563, 566 mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 564 mit Einzelfahrten an Schultagen (Ausnahme Fahrt Havixbeck – Münster gegen 06:00 Uhr) von Mo-Fr
- BürgerBus B32 im T180 von Mo-Fr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.b (R63): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster
- Maßnahmenpaket ML-I.h (R64): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Havixbeck – Münster, insbesondere für den Bereich Hohenholte
- Maßnahme ML-III (R63): Angebotsverbesserung auf der Linie R63 Nottuln – Münster im Spätverkehr
- Maßnahme ML-VI (T64): Anbindung der Burg Hülshoff

Gemeinde Havixbeck	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
<p>Vorzugsvariante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Räumliche und zeitliche Ausweitung des Angebotes in weitere Siedlungsbereiche mit Erschließungsdefiziten 	
<p>Alternativer Ansatz oder in Ergänzung zum BürgerBus-Angebot zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Havixbeck als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen ■ vorzugsweise Ausrichtung/ Anlehnung des Angebotes auf die Markttag in Havixbeck (zurzeit dienstags und freitags) <p><i>Hinweis: Die Untersuchung der aktuellen Situation in Havixbeck zeigt eine geringe Verkehrsbedeutung der nicht erschlossenen Zwischenräume im Gemeindegebiet auf. Aus diesem Grund sollte in potenzielle Überlegungen zur Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes bzw. eines ServiceBus/ Einkaufsbusses ein interkommunaler Ansatz berücksichtigt werden (z. B. Einsatzgebiet inkl. nördliches und westliches Gemeindegebiet Nottuln).</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ (schrittweise) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation an der Haltestelle Ortsmitte im Ortskern von Havixbeck mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit sicheren, witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage Havixbeck Bahnhof: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linie für Bike+Ride-Anlagen (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe) 	

Stadt Lüdinghausen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung



relevante Strukturdaten

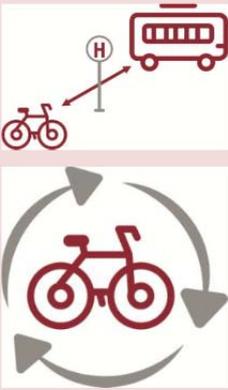
- Stadt Lüdinghausen Einwohner: ca. 23.900 (ca. 170 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord West: ca. 2.500 (ca. 33 EW/km²);
Bereich Süd Ost: ca. 200 (ca. 22 EW/km²) + 300 (ca. 26 EW/km²) + 200 (ca. 31 EW/km²)
- Naturschutzgebiet und militärisches Sperrgebiet (Borkenberge)
- Bahnhof in südwestlicher Randlage zum Kernbereich (Defizit in der Verknüpfung Bus-Bahn aus Richtung Lüdinghausen in Richtung Coesfeld (RB51) und in Gegenrichtung)
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiete (Haltestelle Lüdinghausen Bahnhof bis ca. 1,5 km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 512, 523, 542, 545, 548, 642, 643/T643, 644, 645, 646, 647 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 544 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur an Schultagen
- BürgerBusse B41, B42, B43, B44 jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr (BürgerBusse verkehren im Kernbereich von Lüdinghausen und bis nach Seppenrade (B41))

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

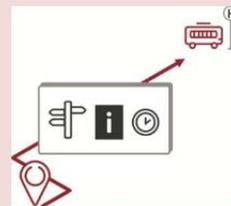
- Maßnahmenpaket ML-I.a (S90/92): Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr
- Maßnahmenpaket ML-I.d (S91): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen
- Maßnahmenpaket ML-I.e (R53): Ausweiten des Fahrplanangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen
- Maßnahmenpaket ML-I.i (T54): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Lüdinghausen – Ascheberg – Drensteinfurt
- Maßnahme ML-II.1 (S91): Einrichten von ExpressBus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln
- Maßnahme ML-II.2 (T54/545): Schaffen einer durchgängigen Verbindung zwischen Drensteinfurt – Ascheberg – Lüdinghausen – Haltern am See (Projekt „Südtangente“)

Stadt Lüdinghausen	
Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
<p>Vorzugsvariante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Räumliche und zeitliche Ausdehnung des BürgerBus-Angebotes mit bedarfsgesteuerten Abschnitten (weiteres Fahrzeug erforderlich) 	
<p>Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen) 	
<p>Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Lüdinghausen als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in zwei Teilräume West und Ost ■ vorzugsweise Ausrichtung/ Anlehnung des Angebotes auf die Markttag in Lüdinghausen (zurzeit dienstags und freitags) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Busbahnhof zu einer kleinen Mobilstation: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.); Kurzzeit-Fahradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • ggf. ergänzende Infrastruktur 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage Lüdinghausen Bahnhof zu einer kleinen Mobilstation: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes ■ „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) zur besseren Erreichbarkeit der Gewerbegebiete 	

Stadt Lüdinghausen

Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

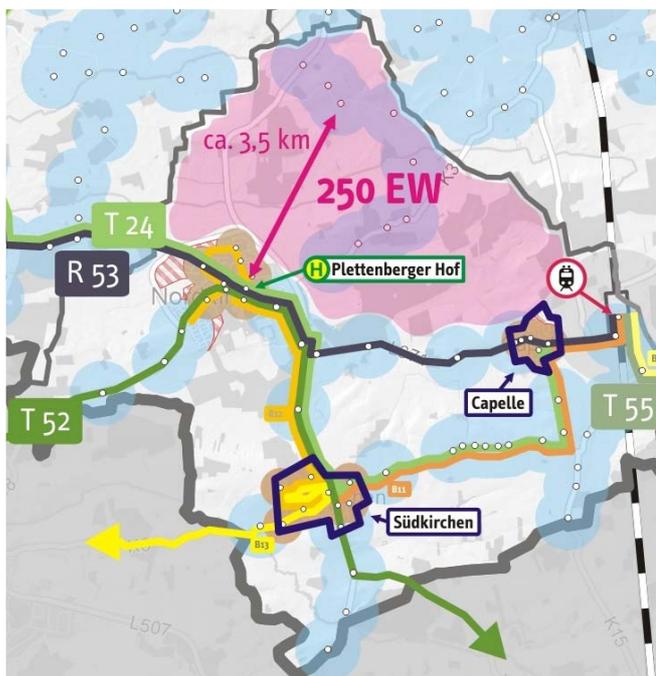
- Flankierung:
 - Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben
- Alltags-Wegweisung für Berufstätige zum/ vom Bahnhof und zum/ vom Gewerbegebiet



- Einrichten weiterer Standorte der vorhandenen Fahrradausleihstation an der Tourist-Information zur Vernetzung innerhalb des Stadtgebietes (Ziel: Ausleihe von Fahrrädern an der einen Stelle und Abgabe an einer anderen) potenzielle Standorte: Lüdinghausen Bahnhof, Burg Vischering
- Einrichten einer hochwertigen Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Seppenrade, Dattelner Straße (witterungsgeschützt und abschließbar)
- Erweiterung der Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Azaleenstraße
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Seppenrade, Sträter; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)
- *Hinweis: Die Ausweitung der Fahrradausleihstation auf weitere Standorte flankiert den von der Stadt geplanten Neubau von Rad- und Fußwegeverbindungen (Wege und Brücken) zwischen der Burg Vischering und der Burg Lüdinghausen sowie der Innenstadt Lüdinghausen im Rahmen der Regionale 2016.*



Gemeinde Nordkirchen



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Capelle Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Nordkirchen Einwohner: ca. 9.700 (ca. 185 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner: Bereich Nord: ca. 250 (ca. 14 EW/km²)
- Haltepunkt Capelle Bahnhof angrenzend an die Gemeinde Ascheberg

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 521/522, 523, 524, 525, 627, 628 mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- TaxiBus T52 im T120 von Mo-Sa
- Linie T55 im T120 von Mo-Sa
- BürgerBusse B11, B12, B13 (zwischen Südkirchen und Capelle/ Nordkirchen/ Selm) jeweils mit Einzelfahrten von Mo-Fr
B21 (zwischen Capelle Bf und Ascheberg)

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

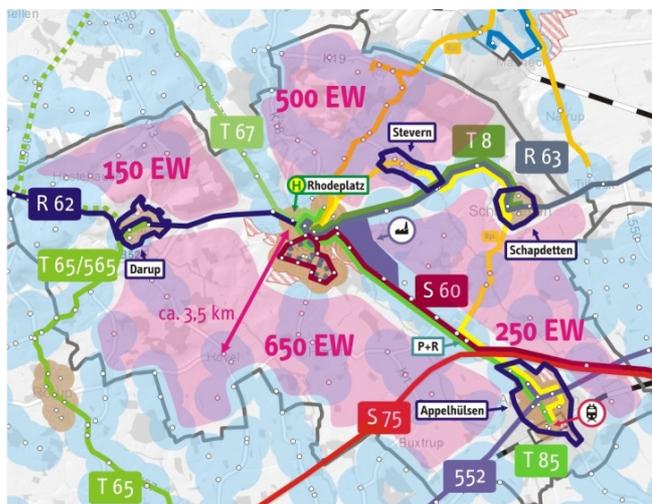
- Maßnahmenpaket ML-I.e (R53): Ausweiten des Fahrplanangebotes abends und am Wochenende in der Relation Lüdinghausen – Nordkirchen
- Prüfauftrag ML-II.3 (T52): (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T52 (Selm – Nordkirchen – Südkirchen – Werne) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf

Gemeinde Nordkirchen

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

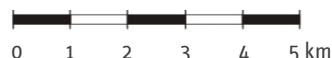
<p>■ <i>Anmerkung:</i> Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner ist sehr gering. Der Handlungsbedarf und ebenso auch die Potenziale im Hinblick auf das Einrichten zusätzlicher Mobilitätsangebote werden somit als vergleichsweise gering eingeschätzt. Auch wenn der derzeitige Radverkehrsanteil in Nordkirchen bei lediglich 10 % liegt (Durchschnitt Kreis Coesfeld 24 %), sollte der Fokus zur Verbesserung der Erschließung der Zwischenräume aus diesem Grund auf eine stärkere intermodale Vernetzung gelegt werden, um das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zu den regionalen ÖPNV-Achsen zu stärken.</p>	
<p>■ Einrichten von Mitfahrbänken im nördlichen Bereich der Gemeinde als zentrale, öffentlich organisierte Sammelpunkte zum Mitfahren in privaten Pkws</p>	
<p>■ (schrittweiser) Entwicklung/ Etablierung einer kleinen Mobilstation im Ortskern von Nordkirchen mit folgenden Ausstattungsmerkmalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sichere, witterungsgeschützte und abschließbare Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.); Kurzzeitfahrradboxen (aufgrund der touristischen Bedeutung des Ortes) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • ggf. ergänzende Infrastruktur (Information, Vertrieb) • Fahrradausleihstation mit „Satellit“-Standort an der Fachhochschule für Finanzen NRW (Potenzial durch Studierende wahrscheinlich) <p><i>Hinweis: Einrichtung einer Mobilstation in Nordkirchen ist auch Bestandteil der „Regionale 2016“</i></p>	
<p>■ Ausbau der Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Plettenberger Hof: mehr hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt, abschließbar, einsehbar)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz <p>■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linie für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Capelle, Dorf; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)</p>	

Gemeinde Nottuln



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Appelhülsen Bahnhof aus dem Gemeindegebiet



relevante Strukturdaten

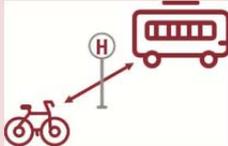
- Gemeinde Nottuln Einwohner: ca. 19.400 (ca. 226 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 150 (ca. 24 EW/km²) + 500 (ca. 39 EW/km²);
Bereich Süd: ca. 250 (ca. 21 EW/km²) + 650 (ca. 27 EW/km²)
- Höhenzug angrenzend an Havixbeck (Baumberge)
- Stadtteilauto (Carsharing) seit September 2016 im Ortsteil Appelhülsen
- Park+Ride-Platz an der B525/A43
- SPNV-Haltepunkt Appelhülsen Bahnhof
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet Beisenbusch (Haltestelle Industriegebiet bis ca. 900 m Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linie 561, 562, 565, 566, 677, 680, 681, 682, 684, 685, 688 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- TaxiBus Linie T67 im T60/T180 von Mo-Fr, im T120 am Sa
- TaxiBus Linie T85 im T60 von Mo- Sa, im T120 am So+Fei
- BürgerBusse B31, B32 im T180 von Mo-Fr
- BürgerBus B61 Billerbeck – Nottuln im T60 von Mo-Fr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

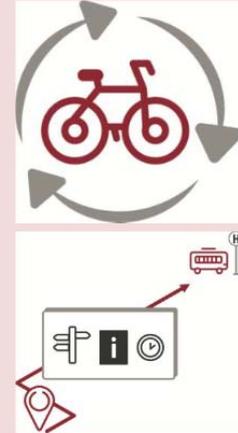
- Maßnahmenpaket ML-I.b (R63): Ausweiten des Fahrplanangebotes am Wochenende entlang der Achse Nottuln – Münster
- Maßnahmenpaket ML-I.f (R62): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Coesfeld – Nottuln
- Maßnahmenpaket ML-I.j (T65): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Nottuln – Dülmen außerhalb des Schienekorridors (Führung über Nottuln-Darup und Dülmen-Buldern)
- Maßnahme ML-III (R63): Angebotsverbesserung auf der Linie R63 Nottuln – Münster im Spätverkehr
- Maßnahme ML-IV (T85): Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden
- Maßnahme ML-V (S60): Verlängerung einzelner Fahrten der SchnellBus-Linie S60 bis in den Ortsteil Darup

Gemeinde Nottuln	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
<p>Vorzugsvariante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ räumliche und zeitliche Ausweitung des Angebotes (weitere Fahrzeug erforderlich) 	
<p>Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen 	
<p>Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Nottuln als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ (schrittweiser) Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am ZOB (Haltestelle Rhodeplatz) zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Appelhülsen : <ul style="list-style-type: none"> • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge ■ Einrichten einer hochwertigen Fahrradabstellanlage am Park+Ride-Platz (Haltestelle P&R-Platz) an der B525/A43 (witterungsgeschützt und abschließbar) <ul style="list-style-type: none"> • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linien für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Abzw. Stevern; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe) 	

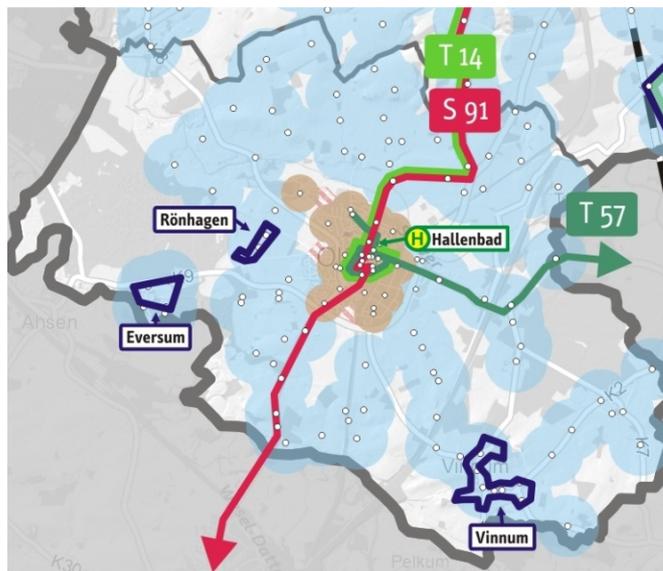
Gemeinde Nottuln

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) an der Haltestelle „Am Hangenfeld“ zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
 - Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben

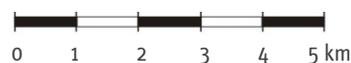


Stadt Olfen



Chancen

- Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung



relevante Strukturdaten

- Stadt Olfen Einwohner: ca. 12.300 (ca. 234 EW/km²)
- Waldfläche angrenzend an Hullern („Experiment Hutewald“)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

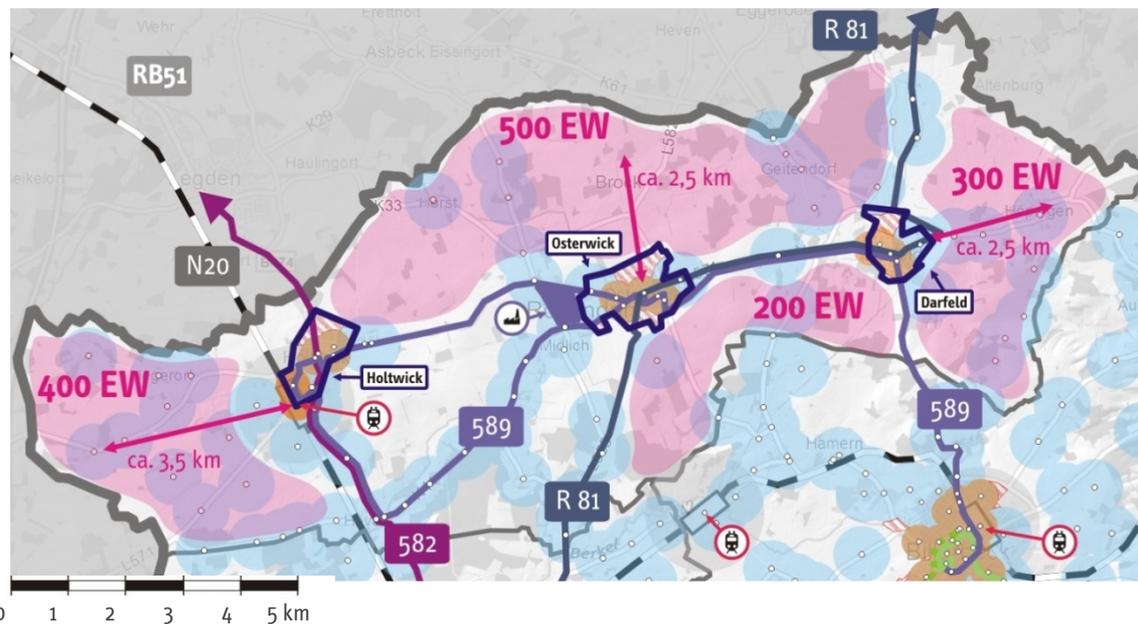
- Linien 531, 636, 637, 638 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 544 mit Einzelfahrten an Schultagen (eine Fahrt in den Ferien) von Mo-Fr
- TaxiBus Linie T14, 3 Fahrten Fr/Sa von Lüdinghausen nach Olfen, im T120 in beide Richtungen von Sa-So+Fei
- TaxiBus T57, im T60 von Mo-Fr, im T120 am Sa
- BürgerBus Olfen: bedarfsgesteuerter BürgerBus im T60 von Mo-Fr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahme ML-I.d (S91): Moderater Ausbau des Angebotes in den zeitlichen Randlagen in der Relation Datteln – Olfen – Lüdinghausen
- Maßnahme ML-II.1 (S91): Einrichten von ExpressBus-Fahrten im Abschnitt Lüdinghausen – Olfen – Datteln
- Prüfauftrag ML-II.4 (T57): (Teil-)Umstellung der Taxibus-Linie T57 (Olfen – Selm, Bf) auf Festbedienung und Anpassen der zeitlichen Ausrichtung des Angebotes an den Bedarf

Stadt Olfen	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Evaluierung des BürgerBus-Angebotes nach einer gewissen Zeit der Etablierung 	
<p><i>nachrichtlich (Projekt aus „Regionale 2016“):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung einer kleinen Mobilstation/ „Mobilpunkt“ im Ortskern von Olfen an der Stadthalle) mit folgenden Ausstattungsmerkmalen in Planung: <ul style="list-style-type: none"> • sichere, witterungsgeschützte und abschließbare Fahrradabstellanlagen (u. a. abschließbare Fahrradgarage für E-Bikes) • barrierefreier Umbau der Haltestellen ■ Förderantrag ist gestellt 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte für Bike+Ride-Anlagen insbes. entlang der SchnellBus-Achse (in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe) 	

Gemeinde Rosendahl



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Verbesserung der Erreichbarkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Holtwick Bahnhof aus dem Gemeindegebiet

relevante Strukturdaten

- Gemeinde Rosendahl Einwohner: ca. 10.700 (ca. 113 EW/km²)
nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 500 (ca. 20 EW/km²); Bereich Ost: ca. 300 (ca. 26 EW/km²);
Bereich Süd ca. 200 (ca. 25 EW/km²); Bereich West ca. 400 (ca. 28 EW/km²)
- Haltepunkt Holtwick Bahnhof
- größere Arbeitsplatzstandorte:
Gewerbegebiet Osterwick Eichenkamp (Haltestelle Rosendahl Hauptstraße bis ca. 2 km Entfernung)

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 581, 674, 686, 691, 692, 693, 694, 695 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 711 mit Einzelfahrten von Mo-Fr zum Teil nur an Schultagen und eine Einzelfahrt am Sa

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

- Maßnahmenpaket ML-I.g (R81): Ausweiten des Fahrplanangebotes in der Relation Coesfeld – Rosendahl – Burgsteinfurt
- Maßnahmenpaket ML-I.k (589): Moderate Angebotsergänzung
- Maßnahme ML-VII (R81): Einrichten eines Fietsenbusses im Sommerhalbjahr auf der Linie R81

Gemeinde Rosendahl

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

Vorzugsvariante :

- Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen (ggf. in zwei räumlichen Ausbaustufen)

Hinweis:

Die Anzahl der nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossenen Einwohner in der Gemeinde Rosendahl ist vergleichsweise gering (ca. 1.400 EW) und darüber hinaus dispers über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Die Potenziale für ein ehrenamtliches Engagement werden aus diesem Grund eher gering eingeschätzt, jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen. Aus diesem Grund sollte zunächst geprüft werden, ob ein ehrenamtliches Engagement zur Einrichtung eines Bürgermobils („BürgerBus light“) erkennbar ist.

Der klassische BürgerBus-Ansatz erscheint aufgrund der geringen Einwohnerbetroffenheit kaum geeignet (sehr geringe Potenziale).



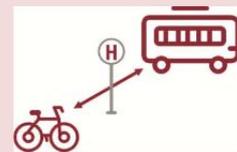
Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung):

- Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen differenziert in unterschiedliche Teilräume

Hinweis: Die Untersuchung der aktuellen Situation in Rosendahl zeigt eine geringe Verkehrsbedeutung der nicht erschlossenen Zwischenräume im Gemeindegebiet auf. Aus diesem Grund sollte in potenzielle Überlegungen zur Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebotes bzw. eines ServiceBus/ Einkaufsbusses ein interkommunaler Ansatz berücksichtigt werden.



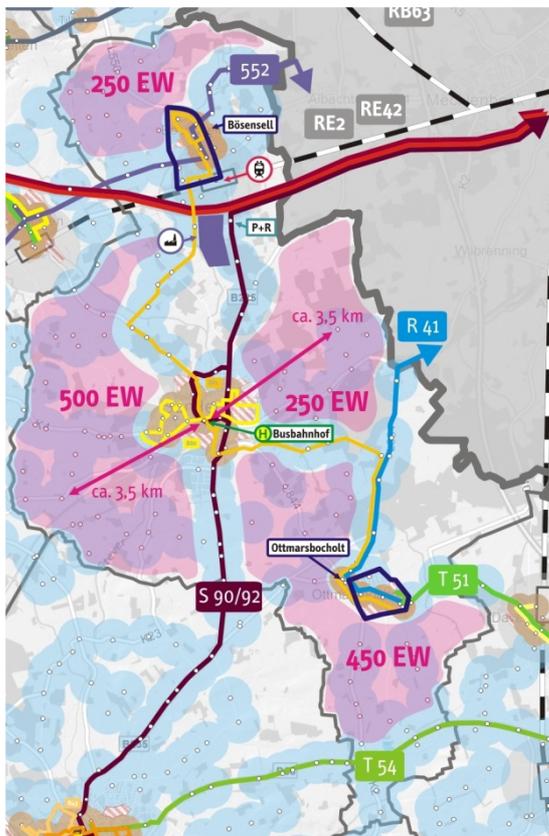
- (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Haltepunkt Holtwick Bahnhof:
 - Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.)
- Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der RegioBus-Linie R81 für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Varlar, Feldmann oder Darfeld, Kortüms Esch; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe)



- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahräder“) an der Haltestelle Holtwick Hauptstraße zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes



Gemeinde Senden



Chancen

- Verbesserung der Erschließung einzelner Siedlungsbereiche
- Abbau von Erschließungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche
- Verbesserung der Erreichbarkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote und starker ÖPNV-Achsen
- Förderung der Multi- und Intermodalität/ Attraktivitätssteigerung ÖPNV
- Verbesserung der Anbindung an den Haltepunkt Bösensell Bahnhof aus dem Gemeindegebiet
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte im Gewerbegebiet

relevante Strukturdaten

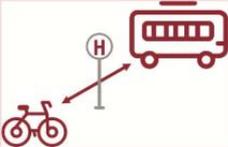
- Gemeinde Senden Einwohner: ca. 20.200 (ca. 184 EW/km²)
- nicht bzw. nur im Schulverkehr erschlossene Einwohner:
Bereich Nord: ca. 250 (ca. 28 EW/km²); Bereich Ost: ca. 250 (ca. 20 EW/km²);
Bereich Süd: ca. 450 (ca. 27 EW/km²); Bereich West: ca. 500 (ca. 24 EW/km²)
- Haltepunkt Bösensell Bahnhof (mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung)
- Park+Ride-Platz an der A43/B235
- Gewerbegebiet „Brocker Feld“ an der A43/B235 in der Entwicklung

ÖPNV-Angebot außerhalb der regionalen Hauptachsen (Bestand)

- Linien 542, 605, 606, 607, 608, 609, 610 jeweils mit Einzelfahrten an Schultagen von Mo-Fr
- Linie 540/T540 mit Einzelfahrten von Mo-Fr (zum Teil nur an Schultagen und als TaxiBus)
- Linie 611/T611 (Ortsverkehr) im T60 von Mo-Fr zum Teil als TaxiBus
- Linie T612 (TaxiBus) im T60 am Sa
- seit August 2017: BürgerBus Senden B80, B81 im ca. T120 von Mo-Fr

Maßnahmen im regionalen ÖPNV (Teil I des NVP)

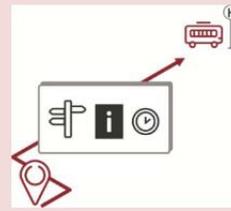
- Maßnahmenpaket ML-I.a (S90/92): Moderate Ausweitung des Angebotes im Abendverkehr und am Wochenende auf der Hauptachse
- Maßnahme ML-IV (T85): Schaffen eines bedarfsgesteuerten Grundangebotes zwischen Nottuln und Senden

Gemeinde Senden	
Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)	
<p>Vorzugsvariante :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Unterstützung zur Etablierung des im September 2017 eingeführten BürgerBus-Angebotes ■ Räumliche Ausweitung des Angebotes insbes. ins westliche und südliche Gemeindegebiet ggf. mit bedarfsgesteuerten Abschnitten (nach einer ausreichenden Phase der Etablierung) 	
<p>Alternativer Ansatz I (bei Nicht-Realisierung der BürgerBus-Ausdehnung):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten einer bedarfsgesteuerten Bedienung mit flexibler Angebotsgestaltung entsprechend der gemeindespezifischen Randbedingungen 	
<p>Alternativer Ansatz II (bei Nicht-Realisierung der bedarfsgesteuerten Bedienung oder zur Erschließung der nicht vom BürgerBus (siehe „Vorzugsvariante“) bedienbaren Bereiche):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichten eines ServiceBusses/ Einkaufsbusses mit Ausrichtung auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte im Ortskern Senden als ergänzendes Angebot an einzelnen Wochentagen 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ (schrittweiser) Ausbau der bereits vorhandenen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage am Busbahnhof zu einer Mobilstation mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung mit witterungsgeschützten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen etc.) • in Abhängigkeit des konkreten Bedarfs ggf. einzelne Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge • ggf. ergänzende Infrastruktur (Vertrieb, Information) 	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau der Fahrradabstellanlage am Haltepunkt Bösensell Bahnhof: mehr hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt, abschließbar, einsehbar) ■ Einrichten einer Bike+Ride-Anlage am Park+Ride-Platz (Haltestelle P+R-Platz) an der A43/B235: hochwertige Fahrradabstellanlagen (witterungsgeschützt und abschließbar) • Option: Ladestationen für E-Fahrzeuge am Park+Ride-Platz ■ Prüfen weiterer möglicher Standorte insbes. entlang der SchnellBus-Achse sowie der RegioBus-Linie im östlichen Gemeindegebiet für Bike+Ride-Anlagen (z. B. Haltestelle Gettrup, Greiwe, Senden, Industriestraße oder Venne, Abzw. Senden; in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hinsichtlich der konkreten Bedarfe) 	

Gemeinde Senden

Mögliche Maßnahmen zu Teil II („ergänzende Mobilitätsangebote“)

- „Bike-Sharing light“: Einrichten einer einfachen Fahrradausleihstation („Werksfahrräder“) an der Haltestelle P+R-Platz (alternativ: Bösensell Bahnhof) zur besseren Erreichbarkeit des Gewerbegebietes
- Flankierung:
 - Werbung für Abfahrtsmonitore mit Echtzeitinformationen zu den Abfahrzeiten des ÖPNV in den Betrieben
 - Alltags-Wegweisung für Berufstätige zum/ vom Bahnhof und zum/ vom Gewerbegebiet



12.3 Sammlung weiterer Beispielprojekte für alternative Mobilitätsangebote mit Umsetzungsbeispielen

Bedarfsgesteuerter BürgerBus (Umsetzungsbeispiel BürgerBus Olfen)	
 <p>Quelle: Olfen.de</p>	
Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ BürgerBus als wichtige und sinnvolle (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr ■ Bedarfsgesteuertes öffentliches Verkehrsangebot ■ Keine Bedienung eines festen Linienweges, sondern Aufteilung des Stadtgebiets in Bereiche mit zugeordneten Abfahrtszeiten (Orientierungswert) ■ 60-Minuten-Takt, Anmeldung 60 Minuten im Voraus oder als ‚Dauerauftrag‘ ■ Anfangs- bzw. Endhaltestelle (Start oder Ziel) muss Bestandteil einer Fahrt sein ■ Ausnahmegenehmigung notwendig für BürgerBus ohne Bindung an Haltestellen
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundmobilität im ländlich geprägten Raum ■ Zubringer zu Versorgungseinrichtungen ■ Schwerpunkt ältere Bevölkerung (für Arztbesuche, Einkauf etc.)
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ (Linien-)Konzession ■ Kleinbus ■ Träger (BürgerBusverein mit ehrenamtlich Engagierten) ■ Dispositionszentrale (Ehrenamtliche Disposition; Softwareunterstützung zur Ermittlung des kürzesten Fahrtwegs) ■ Kommune als Bürge für etwaige Betriebskostendefizite ■ Verkehrsunternehmen als Kooperationspartner
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aufgabenträger ■ Kommune ■ Ehrenamtliche ■ Private und öffentliche Sponsoren ■ Organisation als Verein

Dorfauto (Umsetzungsbeispiel Dorfauto Hübenthal)



hna.de

Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Carsharing-Modell, das auf ehrenamtlichem Engagement beruht ■ Private Fahrzeuge gehen in Gemeinschaftseigentum über ■ Nach Anmeldung sind die Fahrzeuge von allen BürgerInnen nutzbar, die einen Führerschein besitzen ■ Es fallen eine einmalige Grundgebühr bei Anmeldung und später bei Nutzung eine Kilometerpauschale von 35 Cent/ km an, in denen Steuern, Versicherung und Reparaturkosten enthalten sind ■ Reservierung des Fahrzeugs kann niedrigschwellig über einen Online-Kalender bis hin zu Buchungssoftware erfolgen ■ Beispiel Witzenhausen-Hübenthal: 3 Pkw stehen für 30 Nutzer/innen bereit, einem Drittel der Dorfbevölkerung. Fahrzeuge ersetzen oftmals den Zweit-Pkw und werden vorwiegend für Einkaufsfahrten in den Hauptort genutzt
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundmobilität im ländlich geprägten Raum ■ Kein ÖPNV-Angebot im Ort ■ Umweltaspekte durch Einsparung eines (Zweit-)Pkw und Stärkung des Bewusstseins für Fahrzeugeinsatz ■ Gut Hübenthal: Menschen leben und arbeiten in einer Lebensgemeinschaft, entweder allein, in Paaren, Familien oder Wohngemeinschaften
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeug (privat bereitgestellt) ■ Bereitschaft in der Dorfgemeinschaft ■ Ehrenamtliches Engagement (AnsprechpartnerIn, Verwaltung, Buchhaltung usw.)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Private Akteure

Pkw-basierter Zubringerverkehr (on demand) (Umsetzungsbeispiel ioki Wittlich)



📖 Über 70 Haltestellen in Wittlich
🕒 Mo-Fr 5:00-20:00 Uhr*
€ max. 3 Euro

So funktioniert das Wittlich Shuttle:

1. App laden

Um das Wittlich Shuttle auf Abruf nutzen zu können, lade dir einfach die ioki Wittlich App aus dem Apple App Store oder aus dem Google Play Store herunter und melde dich an.

2. Fahrt buchen

Gib deinen Start- und Zielort an und wir zeigen dir sofort, welches Fahrzeug dich wann und wo abholen kann. Buche deine Fahrt und wir navigieren dich zu einer nahegelegenen Haltestelle, an der du steigt hast.

3. Mitfahren

Und schon kannst losfahren – Per App kannst du live mitverfolgen, wo sich dein Fahrzeug befindet. Während der Fahrt hingegen bekommst du weitere Mitfahrer an, die ein ähnliches Ziel haben. Am Ziel angekommen, kannst du deine Fahrt bewerten.

Quelle: ioki.com

Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedarfsorientiertes Angebot als Zubringer zum SPNV und der innerörtlichen Erschließung im Stadtgebiet ■ Vorerst Bedienung zwischen Haltestellen im Stadtgebiet, langfristig Umstellung auf Tür-zu-Tür Bedienung. ■ Bedienungsangebot zwischen 05-20 Uhr mit 70 möglichen Haltestellen ■ Meldung des Reisewunsches per bereitgestellter App oder telefonisch über eine Rufbuszentrale ■ Bündelung von verschiedenen Fahrtwünschen und Ermittlung der optimalen Strecke in Echtzeit über Softwarelösung ■ Bedienung mit eigenen Fahrzeugen
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alternatives Mobilitätsangebot zur Reduzierung der Pkw-Nutzung im Stadtgebiet von Wittlich ■ Auch geeignet für Sicherung einer Grundmobilität in einem ländlich geprägten Raum als Zubringer zum ÖPNV / SPNV ■ Stärkung des ÖPNV-Netzes durch Zubringerverkehre ■ Optimierung des Ressourceneinsatzes für Anbieter durch flexible Routenverläufe zur Vermeidung unnötiger Fahrten
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrzeuge des Anbieters ■ Fahrpersonal ■ Mobilitätsplattform und Technologie ■ In der ersten Projektphase festgelegte Ein- und Ausstiegsbereiche
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aufgabenträger ■ Kommune (Finanzierung, Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen) ■ Dienstleister

Kombination ÖPNV – Private Fahrtenanbieter (Umsetzungsbeispiel Mobilfalt in Nordhessen)



Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Integration privater Fahrtenangebote in das ÖPNV-Fahrtenangebot und die Fahrplanauskunft ■ Auffüllen von Fahrplanlücken der vorhandenen Buslinien ■ Örtliche Taxiunternehmer als „Rückfallebene“ für Fahrten, für die sich kein privater Fahrtenanbieter findet (in der Praxis 90 % der durchgeführten Fahrten durch Taxen) ■ Betriebszeit Mo-So zwischen 05.00 Uhr und 00.00 Uhr. ■ 0,30 Euro/ Kilometer als Zuschuss für Anbieter privater Mitnahmefahrten; Kosten für den Fahrgast 1-2 Euro/ Fahrt
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grundmobilität im ländlich geprägten Raum ■ Versorgungseinrichtungen ■ Ältere Bevölkerung für Arztbesuche, Einkauf etc.
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Integration in das Fahrplansystem ■ Mitnahmebereitschaft ■ Mitfahrbereitschaft ■ Buchungssystem ■ Intensive Vor-Ort-Betreuung durch NVV und Aufgabenträger
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Private Fahrtenanbieter ■ (leistungsfähige) örtliche Taxiunternehmer ■ Landkreise, Städte und Gemeinden ■ Land Hessen

On Demand Verkehr (Umsetzungsbeispiel door2door)

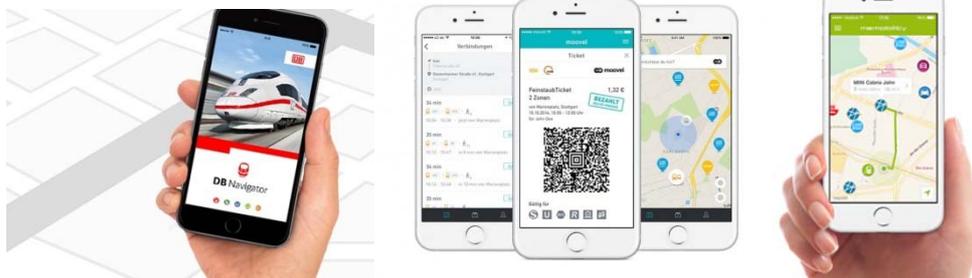


Quelle: door2door

Quelle: br.de

Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedarfsorientiertes Shuttle-Angebot ■ Kleinbusse als Shuttle-Verkehr im gesamten Stadtgebiet für Einsatz in ländlichen wie in städtischen Gebieten ■ Potenzielle Angebotsform als Tür-zu-Tür Bedienung ohne feste Routen und Haltestellen oder mit bestehenden Haltestellen als Ein-/ Ausstiegspunkt ■ Möglicher Einsatz als Zubringer zum ÖPNV/ SPNV und Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten ■ Bestellung des Fahrzeug erfolgt über Smartphone-App, die Auskunft über Dauer bis zur Abfahrt, maximale Fahrzeit und Kosten gibt ■ Bündelung von verschiedenen Fahrtwünschen und Ermittlung der optimalen Strecke in Echtzeit über Softwarelösung ■ Beispiel Duisburg – door2door (NRW): Tür-zu-Tür Bedienung ohne feste Routen und Fahrplan, sondern dynamisch auf Basis der Echtzeit-Nachfrage der Fahrgäste. Kleinbusse und Fahrer werden durch das Verkehrsunternehmen bereitgestellt
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrtenvermeidung und Kosteneinsparung für Nutzer durch geteilte Fahrten ■ Optimierung des Ressourceneinsatzes für Anbieter durch flexible Routenverläufe zur Vermeidung unnötiger Fahrten ■ App-basierte/ telefonische Anmeldung des Fahrtwunsches ■ Verbessertes ÖPNV-Angebot im Sinne eines Stadtbusses
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätsplattform und Technologie ■ Kleinbusse ■ Qualifiziertes Fahrpersonal
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommune (Finanzierung, Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen) ■ App und Mobilitätsplattform ■ Ggf. Verkehrsunternehmen für Fahrzeuge und Fahrpersonal

Digitale Vernetzung: (Umsetzungsbeispiel DB Navigator // moovel // memobility)



Bahn.de / moovel-group.com / memobility.de

Produkt u. Aufgabe	<ul style="list-style-type: none"> ■ App-basierte Fahrgastinformation mit der Möglichkeiten der Fahrplanauskunft, dem Kauf von ÖPNV-Tickets, einer kartographisch aufbereiteten, adressscharfen Darstellung des Reiseweges vom Start zum Ziel ■ Integration verschiedener Verkehrsmittel für multimodale Reiseketten ■ Perspektivisch Ausbau des E-Ticketings hin zur Bezahlung des Reiseweges und nicht der einzelnen genutzten Verkehrsmittel
Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geeignet für die Abfrage von Fahrplaninformationen unterwegs und in Echtzeit ■ Verbesserung des Kundenkomforts ■ Stärkung multimodaler Angebote durch Integration und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bei Routenberechnung
„Zutaten“	<ul style="list-style-type: none"> ■ App ■ Technische Voraussetzungen (u. a. notwendige Echtzeitdaten und Buchungssysteme) ■ Kooperation mit Verkehrsunternehmen und Anbietern verschiedener Mobilitätsangebote zur Integration
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsunternehmen ■ Mobilitätsanbieter ■ Private Unternehmen

Mobilitätsmanagement



Quelle: electricbikereport.com

Quelle: DIHK

Quelle: mobilservice.ch

<p>Produkt u. Aufgabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der Verkehrsbedarfe ■ Ziel: Verkehrsverlagerung für eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität ■ Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV-Angebot, Verknüpfung verschiedener (umweltfreundlicher) Verkehrsmittel, Mitfahrnetzwerke usw. ■ Schulisches Mobilitätsmanagement: Hat zum Ziel, dass der Verkehr von und zu Schulen sicherer, gesünder und umweltfreundlicher gestaltet sowie SchülerInnen frühzeitig ein bewusstes Mobilitätsverhalten aufgezeigt wird. Neben der Mobilitätserziehung umfasst Mobilitätsmanagement für Schulen Informations-, Kommunikations- und organisatorische Maßnahmen ■ Betriebliches Mobilitätsmanagement: Arbeitswege stellen großen Anteil des Verkehrsaufkommens dar. Eine effiziente und umweltverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme ist das grundsätzliche Ziel eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. ■ Kommunales Mobilitätsmanagement: Ziel der dauerhaften Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung, wie zum Beispiel Konzepte zur Verkehrsberuhigung oder zum Parkraummanagement, um Veränderungen in den Handlungsfeldern (zum Beispiel Umweltschutz, Gesundheitsförderung oder Verkehrssicherheit) zu bewirken
<p>Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse, um Wege und Wegeketten zu organisieren ■ Förderung einer nachhaltigen, effizienten und umweltverträglichen Mobilität ■ Einrichtung und Ziele sind nicht immer effizient oder mit anderen Verkehrsangeboten als dem Pkw zu erreichen; oftmals fehlt aber auch nur das Wissen über bestehende Mobilitätsalternativen ■ Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation
<p>„Zutaten“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilitätskonzept ■ Prozessgestaltung ■ Anreize für alle Beteiligten
<p>Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunen ■ Unternehmen ■ Externe Mobilitätsberater ■ Betriebliche-/ kommunale Mobilitätsmanager ■ Mobilitätsdienstleister ■ Verkehrsunternehmen ■ Schulen

12.4 Mobiles Münsterland - Das Münsterland als Erprobungsraum innovativer Mobilitätsangebote

Mit Übergabe des Förderbescheides am 28.06.2018 zum „Mobilen Münsterland“ von Minister Wüst an die Landräte der Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie an den Oberbürgermeister der Stadt Münster, besteht jetzt die Möglichkeit, Modellprojekte und innovative Ideen in einem „Reallabor Münsterland“ zu installieren und im alltäglichen Einsatz zu testen.

Durch die breite Förderkulisse werden im Untersuchungsraum Münsterland vielfältige Möglichkeiten durch ein Baukastensystem für Bus, Schiene und Ergänzungsverkehre geschaffen. Dazu gehören Projekte aus den Kapiteln 12.1 und 12.3 sowie auch weitergehende Ideen, die nachfolgend beispielhaft dargestellt sind. Einige der Projekte sind bereits in der Praxis erprobt, andere Mobilitätsideen werden individuell auf die Gegebenheiten vor Ort zugeschnitten.

Erste Projekte, wie im Steckbrief MobilitätsApp dargestellt, befinden sich mit der zum 28.06.2018 veröffentlichten BuBiM-App bereits in Umsetzung.

Projekt-Steckbrief

Projektbaustein:

Starke ÖPNV-Achsen



Quelle: rvm-online.de ©

Worum geht es?

Ein wirtschaftlicher Betrieb im öffentlichen Verkehr kann insbesondere dort erreicht werden, wo eine Bündelung der Fahrgastnachfrage entlang von Achsen und in Ausrichtung auf wichtige Ziele (Ober- und Mittelzentren, wichtige Arbeitsplatzstandorte und überregionale Verknüpfungspunkte) erreicht werden kann.

Auf den Achsen, die nicht bereits mit einem guten schienengebundenen Angebot bedient werden, sind daher attraktive Buslinien vorzusehen, um Menschen schnell zu ihren Zielen zu bringen. Grundlegende Voraussetzung für ein attraktives Bedienungsangebot auf diesen Achsen ist ein regelmäßiges vertaktetes, auf Anschlüsse ausgerichtete Fahrtenangebot mindestens im Stundentakt sowie beschleunigtem Linienweg. Damit einher geht eine möglichst direkte, umwegfreie Linienführung mit wenigen, dafür aber zentralen und gut erreichbaren Haltestellen, die als Schnittstellen zu lokalen Zubringer- und Shuttlesystemen (**→ Shuttlesystem**) und zum Radverkehr konzipiert und als Mobilstationen (**→ Mobilstationen**) ausgestaltet sind.

Im Münsterland gibt es schon heute ein hervorragendes Schnellbusliniennetz. Die Zielsetzung dieses Netzes wird jedoch häufig konterkariert, da auch kleinere an der Linie liegende Orte in den Streckenverlauf eingebunden wurden, womit Geschwindigkeitseinbußen einhergehen. Schnellbusse implizieren eine Verkürzung der Reisezeit, die im Status quo nicht auf allen Linien konsequent vollzogen wird. Dieser Umstand widerspricht dem Gedanken einer schnellen Reiseverbindung und ist damit nicht konkurrenzfähig zum privaten PKW.

Ziel ist die Herausbildung der starken Achsen auch im ÖPNV-Netz mit einer Fokussierung der Linienführung in Ausrichtung auf die Mittel- und Oberzentren auf direkte Linienführungen mit wenigen, dafür aber nachfragestarken Haltepunkten. Über die dort einzurichtenden Mobilstationen wird die Schnittstelle zu innovativen Shuttle- und Zubringersystemen geschaffen (sog. „Hub & Spoke“-System). In den Mittel- und Oberzentren sollten Busspuren, Vorrangschaltungen an den Lichtsignalanlagen und weitere beschleunigende Elemente vorgesehen werden. Auf diese Weise können deutliche Reisezeitverkürzungen auf den starken ÖPNV-Achsen erreicht werden (sowie eine Reduzierung des Aufwands durch kürzere Linienwege).

Wen spricht dieses Angebot an?

- Alle Bürger/innen im Projektgebiet, insbesondere Berufspendler/innen und weitere zeitsensible Nachfragegruppen

Welche Ziele werden damit erreicht?

- Stärkung der wichtigen ÖPNV-Achsen und Bündelung der Nachfrage
- Höhere ÖPNV-Reisegeschwindigkeiten und damit Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Vergleich zum Pkw
- Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen
- Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in den Zentren
- Verbesserte Teilnahme von Personen ohne eigenen PKW

Wo kann das Projekt ausprobiert werden?

- Starke ÖPNV-Achsen im Münsterland: bestehende und neu einzurichtende (Schnell-) Bus-Achsen auf nachfragestarken Relationen von und zu den Mittel- oder Oberzentren

Welche Kosten sind mit der Umsetzung verbunden?

- Leistungseinsparungen durch Verkürzung der Linienwege auf den Achsen können für eine Verdichtung des Bedienungsangebotes genutzt werden, z.B. für einen durchgehenden Stundentakt oder die Verdichtung zum Halbstundentakt in den nachfragestarken Zeiten
- Ggf. Einrichtung neuer Haltepunkte mit attraktiven Ausstattungselementen (→ Mobilstationen)

Wer ist Ansprechpartner?

Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)
 Schorlemerstraße 26
 48143 Münster
 Telefon: 0251 4134 - 0
 E-Mail: info@zvm.info

Was bieten wir?

- | | |
|---|--|
| - Koordinierung für das gesamte Münsterland | - Öffentlichkeitsarbeit (in Form von Informationsmaterial, Pressearbeit, Veranstaltungsformate für Bürgerinnen und Bürger) |
| - Vermittlung von Experten und Fördermittelgebern | - Allgemeine Unterstützung |
| - Initialberatung | |
| - Vernetzung und Erfahrungsaustausch | |

Projekt-Steckbrief

Projektbaustein:

„Digitales Zugangsmedium /
MobilitätsApp“



Quelle: flickr.com | Lorraine Harrison

Worum geht es?

Die Möglichkeiten, die die Digitalisierung für eine smartere Mobilität bereits heute bietet, werden noch längst nicht ausgeschöpft. Der mittlerweile hohe Grad an Smartphone-Nutzern bezogen auf die Gesamtbevölkerung (2017 ca. 81 %) macht deutlich, dass der Zugang über diese Geräte eine besondere Chance bietet, mittels einer in ihrer Funktion deutlich ausgeweiteten MobilitätsApp ein integriertes Zugangsmedium zu sämtlichen Verkehrsangeboten bereitzustellen. Durch ein umfängliches Angebot werden Informationsdefizite und Zugangsbarrieren abgebaut und Mobilitätsalternativen einfach aufgezeigt. Informationen, Echtzeit-ankünfte, Ticketing, Buchung und Abrechnung können über eine Plattform vereinheitlicht, aufeinander abgestimmt und damit für den Nutzer deutlicher komfortabler als heute angeboten und durchgeführt werden. Die Nutzung eines inter- bzw. multimodalen Verkehrsverhaltens wird damit deutlich gefördert.

Die MobilitätsApp findet dabei die besten Routen und berücksichtigt dabei alle für eine bestimmte Relation zur Verfügung stehenden öffentlichen, individuellen und gemischten Mobilitätsangebote. So werden z. B. Staudaten, Verspätungen im ÖPNV, aktuelle Standorte und Verfügbarkeiten von Fahrzeugen und weitere Echtzeitinformationen bereitgestellt, ergänzt um weitere wichtigen Informationen zu Kosten, Wegedauer, CO₂-Bilanz etc. Die MobilitätsApp ermöglicht z. B. den Kauf von Fahrscheinen, Tickets für den P+R-Platz oder die Abbuchung der Kosten von Sharingangeboten über eine Mobilitätskarte. Sie ist darüber hinaus Zugangsmedium zu den weiteren Mobilitätsangeboten wie Shuttle-Service, Sharing-Angebote oder Pedelec-Abstellanlagen. Über die MobilitätsApp können on-Demand-Angebote gebucht werden; sie ist somit bspw. direkte Schnittstelle zwischen Kunden und fahrerbasierten Shuttle-Systemen (Schnittstelle zur FahrerApp). Soweit realisiert, werden sich über die App auch autonome Mobilitätsangebote rufen bzw. buchen lassen.

Bezogen auf die Region ist es von Bedeutung, dass frühzeitig das Bekenntnis zu einer einheitlichen MobilitätsApp besteht, Insellösungen und das Nebenher von unterschiedlichsten Apps vermieden wird und das alle Mobilitätsangebote der Region in die App integriert werden.

Wen spricht dieses Angebot an?

- Bürgerinnen und Bürger, die schnell, umweltbewusst und zum besten Preis Ziele erreichen wollen und sich umfassend über Mobilitätsalternativen informieren wollen
- Mobilitätsdienstleister, die weitere Vertriebswege anbieten und ihre Angebote etablieren wollen

Welche Ziele werden damit erreicht?

- Ergänzung des allgemeinen Mobilitätsportfolios von Städten und Gemeinden im ländlichen Raum und damit bessere Erreichbarkeit der Ziele vor Ort
- Verbesserte Fahrgastinformation und Transparenz im Verkehrsgeschehen
- Förderung inter- und multimodaler Modalität und dadurch Ersatz von Fahrten im eigenen PKW
- Einfaches und umfassendes Informations-, Buchungs- und Zahlungssystem für eine integriertes Mobilitätsangebot aus einer Hand

Wo kann das Projekt ausprobiert werden?

- als übergreifendes Kooperationsprojekt sämtlicher Akteure im Münsterland
→ Kern- bzw. Schlüsselapplikation für Reallabor Münsterland

Welche Kosten sind mit der Umsetzung verbunden?

- Die Kosten sind abhängig davon, ob eine Neuentwicklung der App angestrebt wird oder ob auf am Markt bereits verfügbare Systeme zurückgegriffen wird, die dann entsprechend der Anforderungen der Akteure weiterentwickelt werden.

Wer ist Ansprechpartner?

Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)
 Schorlemerstraße 26
 48143 Münster
 Telefon: 0251 4134 - 0
 E-Mail: info@zvm.info

Was bieten wir?

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Koordinierung für das gesamte Münsterland - Vermittlung von Experten und Fördermittelgebern - Initialberatung - Vernetzung und Erfahrungsaustausch | <ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit (in Form von Informationsmaterial, Pressearbeit, Veranstaltungsformate für Bürgerinnen und Bürger) - Allgemeine Unterstützung |
|---|--|

Projekt-Steckbrief

Projektbaustein:

„Shuttle-System /
(autonomer) Bustransfer“



Quelle: Olli, der autonome Kleinbus © LOCAL MOTORS

Worum geht es?

Die Mobilitätswelt ist im Umbruch. Konventionelle Angebote im öffentlichen Verkehr stehen nicht nur im ländlichen Raum auf dem Prüfstand. Neue Angebotsformen sind vielerorts bereits in der Erprobung. Dabei spielen innovative Shuttle-Systeme eine wichtige Rolle und können in ihrer spezifischen Ausgestaltung gerade für die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum künftig an Bedeutung gewinnen.

Shuttle-Systeme im öffentlichen Verkehr sind Zubringer- oder Transferangebote, die im Flächenbetrieb mit kleineren Bussen oder Transportern durchgeführt werden, zunächst in der Regel mit einer Fahrerin oder einem Fahrer, perspektivisch aber auch vermehrt als autonom verkehrendes Angebot. Shuttle-Systeme werden als Ergänzung zum ÖPNV auf den nachfragestarken Achsen (→ **starke ÖPNV-Achsen**) und mit Ausrichtung auf diese Achsen konzipiert (→ **Verknüpfung an Mobilstation**). Die Gestaltung eines Shuttle-System-Angebotes erfolgt flexibel in Abhängigkeit der Nachfragestruktur in einem Verkehrsraum, z. B. als Angebot mit Fahrplanbindung zur Bündelung von Nachfrage bis hin zur vollflexiblen Bedienung ohne festen Fahrplan und unabhängig von festen Routen. Einsatzorte hierfür können sowohl Räume mit schwacher Nachfrage und mit nicht ausreichender Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr, wie auch kleine bis mittelgroße Städte mit dispersen Verkehrsverflechtungen sein, in denen klassische Stadtbussysteme ihre Wirkung nicht entfalten können oder nur sehr unwirtschaftlich betrieben werden können.

Der Idee liegt die Annahme zu Grunde, dass Menschen täglich ähnliche Wegezwecke haben, die Ziele jedoch nicht direkt an den ÖPNV angebunden sind. Statt das eigene Auto zu nutzen, soll durch die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen Synergieeffekte erzielt werden und damit ein weitgehend flächendeckendes Angebot insbesondere für die erste und letzte Meile vorgehalten wird.

Die Angebotsgestaltung kann modular auf die jeweils spezifischen Randbedingungen in einem Verkehrsraum ausgerichtet werden, wobei (bei entsprechender Marktreife) auch autonom verkehrende Flotten zum Einsatz kommen können. Derzeit beschränkt sich das Einsatzgebiet

Mobiles Münsterland

für autonome Systeme noch auf kleinere, räumlich abgegrenzte Modellanwendungen, in denen weitere (motorisierte) Verkehre ausgeschlossen sind.

Wen spricht dieses Angebot an?

- Alle Bürger/innen im Projektgebiet

Welche Ziele werden damit erreicht?

- Ersatz des privaten (Zweit-) PKW und Einsparung von CO2-Emissionen
- Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs
- Bündelung von Nachfragen auch schwächer nachgefragten Relationen
- Verbesserte soziale Teilhabe von Personen ohne eigenen PKW
- Bessere Erreichbarkeit der ÖPNV-Achsen und somit Stärkung des ÖPNV-Systems

Wo kann das Projekt ausprobiert werden?

- In alle interessierten Kommunen und Kreise des Münsterlandes mit skizzierten Einsatzgebiet

Welche Kosten sind mit der Umsetzung verbunden?

- Anschaffung eines / mehrerer (autonomer) Shuttle-Fahrzeuge, z. B. durch einen Mobilitätsdienstleister. Die Anschaffung der Fahrzeuge sollte durch entsprechende Partnerschaften mit der Automobilindustrie und durch die Akquisition entsprechender Fördermittel realisiert werden
- Digitalisierung der (Test-)Strecke(n) bei autonomen Betrieb und ggf. Leitstelle für den Betrieb (Disposition) oder alternatives Dispositionssystem
- Die Kosten für den Betrieb des Angebots werden tlw. über den Fahrkartenverkauf abgedeckt.

Wer ist Ansprechpartner?

Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)
 Schorlemerstraße 26
 48143 Münster
 Telefon: 0251 4134 - 0
 E-Mail: info@zvm.info

Was bieten wir?

- Koordinierung für das gesamte Münsterland
- Vermittlung von Experten und Fördermittelgebern
- Initialberatung
- Vernetzung und Erfahrungsaustausch
- Öffentlichkeitsarbeit (in Form von Informationsmaterial, Pressearbeit, Veranstaltungsformate für Bürgerinnen und Bürger)
- Allgemeine Unterstützung

Projekt-Steckbrief

Projektbaustein:

„My Shared E-Car“



Worum geht es?

„My Shared E-Car“ ist ein flexibles Car-Sharing-Modell mit elektronischer Fahrzeugflotte. Die Fahrzeuge werden nach Kundenwunsch autonom bereitgestellt, d.h. der PKW fährt eigenständig zum Kunden. Nach einem Anruf oder durch die Buchung per App fährt das Fahrzeug zu gewünschter Zeit (und in gewünschter Ausstattung) zum gewünschten Ort. Dabei wird eine autonome Fahrstrecke vorab festgelegt, digitalisiert und kameraüberwacht, so dass bei Störungen im Ablauf eingegriffen werden kann. Dies kann in einem ersten Schritt manuell durch eine begleitende Person oder durch Fernwarte geschehen und später voll automatisiert werden (→ „Robotaxi“). Bei Ankunft am Wunschort wird der Kunde dann selbst zum Fahrer. Nach Erledigung seiner Besorgungen oder Geschäfte, kann er das Auto dann wieder abstellen und es fährt erneut autonom zurück zu seinem Standort oder zu einem neuen Kunden.

Wen spricht dieses Angebot an?

- Bürgerinnen und Bürger, die das ÖPNV-Angebot auf den schnellen Achsen erreichen wollen und für die erste bzw. letzte Meile eine Fahrtmöglichkeit benötigen
- Interessierte Kommunen bzw. Regionen, die an zentralen Schnittstellen multimodale Mobilitätsangebote wie „My Shared E-Car“ anbieten
- Mobilitätsdienstleister, die ein E-CarSharing im ländlichen Raum etablieren wollen

Welche Ziele werden damit erreicht?

- Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum auf der ersten und letzten Meile von bzw. zum Verknüpfungspunkt der ÖPNV-Achsen
- Bessere Erreichbarkeit des ÖPNV und somit Stärkung des ÖPNV und Erhöhung der Nutzerpotenziale
- Ersatz des privaten (Zweit/Dritt-) PKW, Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs

Mobiles Münsterland

Wo kann das Projekt ausprobiert werden?

- Z. B. in einem Wohngebiet mit benachbarten Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs
- als Mobilitätsangebot zur Überbrückung der „ersten und letzten Meile“ von der Haustür zur Verknüpfungshaltestelle/zur Mobilstation an den übergeordneten ÖPNV

Welche Kosten sind mit der Umsetzung verbunden?

- Die Anschaffung einer Fahrzeugflotte, das Fuhrpark- und Personalmanagement soll durch einen Mobilitätsdienstleister, ggf. in Kooperation mit weiteren Partnern vor Ort, die über eine Servicezentrale o.ä. verfügen, erfolgen. Durch Fördermittel können die hier entstehenden Kosten gesenkt werden.
- Das Fuhrparkmanagement könnte durch kommunale Partnern, wie zum Beispiel Pflegedienste betrieben werden
- Die Kosten für den Betrieb der Fahrzeuge soll über Nutzungsgebühren aufgefangen werden
- Ggf. Anreizsysteme zum Systemstart anbieten

Wer ist Ansprechpartner?

Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)
 Schorlemerstraße 26
 48143 Münster
 Telefon: 0251 4134 - 0
 E-Mail: info@zvm.info

Was bieten wir?

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Koordinierung für das gesamte Münsterland - Vermittlung von Experten und Fördermittelgebern - Initialberatung - Vernetzung und Erfahrungsaustausch | <ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit (in Form von Informationsmaterial, Pressearbeit, Veranstaltungsformate für Bürgerinnen und Bürger) - Allgemeine Unterstützung |
|---|--|

Projekt-Steckbrief

Projektbaustein:

„(E)-Bike- und (E)-Lastenräder-Sharing“



Quelle: flickr.com | Sam Churchill

Worum geht es?

Aktuelle Umfragen zeigen, dass sich das Prinzip „Teilen statt Besitzen“ zunehmend verbreitet. Gerade im Verkehrsbereich stellt das Teilen einen besonders erfolgsversprechenden Ansatz dar, da insbesondere hochwertige (E)-Fahrzeuge mit hohen Anschaffungskosten verbunden sind und das eigene (E)-Fahrrad nicht immer ganztägig flexibel mitgeführt werden kann. Dabei ist die Fahrradnutzung vor allem auf kurzen und mittleren Distanzen mit vielen Vorteilen verbunden (Zeit, Kosten, Platzbedarf, Umwelt, Gesundheit etc.).

Um diese Vorteile abrufen zu können, bietet es sich an, (E)-Fahrräder zur spontanen Nutzung bereitzustellen. Das Mietrad soll als dritte Säule neben Bus und Bahn im Verständnis einer umfassenden Mobilitätsdienstleistung in der Region etabliert werden.

Im Hinblick auf die angebotenen Fahrräder sind die verschiedenen Nutzeransprüche zu berücksichtigen. Ein Mix aus zu vermietenden herkömmlichen Fahrrädern, Fahrrädern mit Elektroantrieb bzw. Elektrounterstützung bis hin zu Elektro-Lastenrädern stellt die gewünschte Bandbreite dar. Die Fahrräder müssen an verschiedenen Stationen im Gebiet wieder abgestellt werden können, damit die Flexibilität in der Nutzung möglichst hoch gehalten wird.

Wen spricht dieses Angebot an?

- Bürgerinnen und Bürger, die schnell und umweltbewusst Ziele im Nahraum erreichen wollen oder für die Überbrückung der letzten Meile eine einfache Fahrtmöglichkeit benötigen.
- Touristen bzw. Tagestouristen die sich vor Ort flexibel bewegen möchten
- Interessierte Kommunen bzw. Regionen, die an zentralen Schnittstellen multimodale Mobilitätsangebote wie „My Shared (E-)Bike“ anbieten wollen
- Mobilitätsdienstleister, die ein (E-)BikeSharing im ländlichen Raum etablieren wollen

Welche Ziele werden damit erreicht?

- Ergänzung des allgemeinen Mobilitätsportfolios von Städten und Gemeinden im ländlichen Raum und damit bessere Erreichbarkeit der Ziele vor Ort
- Ersatz des privaten (Zweit/Dritt-) PKW, Reduzierung der Verkehrsdichte, des Parkraum-

Mobiles Münsterland

bedarfs sowie der Emissionen, Förderung der Gesundheit der Nutzerinnen und Nutzer.	
<p><u>Wo kann das Projekt ausprobiert werden?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Z. B. in den größeren Städten im Münsterland, in denen eine hohe Stationsdichte realisiert werden kann - als übergreifendes Kooperationsprojekt von kleineren und größeren benachbarten Kommunen 	
<p><u>Welche Kosten sind mit der Umsetzung verbunden?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten entstehen bei der Anschaffung der Räder, der Stationen sowie dem operationalen Betrieb mit Wartung und Umverteilung der Räder - Je nach System variieren die Kosten zwischen 1.500 und 3.500 EUR pro Rad und Jahr (Investitions- und laufenden Kosten). Der Preis für ein Bike-Sharing System mit Pedelecs liegt noch höher. - Die Einrichtung von Bike-Sharing Systeme werden in der Regel stark bezuschusst im Rahmen von Förderprojekten. 	

<p><u>Wer ist Ansprechpartner?</u> Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) Schorlemerstraße 26 48143 Münster Telefon: 0251 4134 - 0 E-Mail: info@zvm.info</p>			
<p><u>Was bieten wir?</u></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> - Koordinierung für das gesamte Münsterland - Vermittlung von Experten und Fördermittelgebern - Initialberatung - Vernetzung und Erfahrungsaustausch </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit (in Form von Informationsmaterial, Pressearbeit, Veranstaltungsformate für Bürgerinnen und Bürger) - Allgemeine Unterstützung </td> </tr> </table>		<ul style="list-style-type: none"> - Koordinierung für das gesamte Münsterland - Vermittlung von Experten und Fördermittelgebern - Initialberatung - Vernetzung und Erfahrungsaustausch 	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit (in Form von Informationsmaterial, Pressearbeit, Veranstaltungsformate für Bürgerinnen und Bürger) - Allgemeine Unterstützung
<ul style="list-style-type: none"> - Koordinierung für das gesamte Münsterland - Vermittlung von Experten und Fördermittelgebern - Initialberatung - Vernetzung und Erfahrungsaustausch 	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit (in Form von Informationsmaterial, Pressearbeit, Veranstaltungsformate für Bürgerinnen und Bürger) - Allgemeine Unterstützung 		