



## Planungsgruppe Nord - PGN

### Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld

Präsentation Ausschussitzung 29.09.2003

Kassel, September 2003



## Ziele und Schwerpunkte des Nahverkehrsplans

### Grundsätzliche Anforderungen

Entsprechend ÖPNV-Gesetz ist der Nahverkehrsplan (NVP) alle fünf Jahre fortzuschreiben

Infolge der Einführung von Wettbewerb im ÖPNV sowie den knapper werdenden Finanzierungsmöglichkeiten ist gegenüber dem 1. NVP ein modifizierter Schwerpunkt zu setzen:

- Zwischenbilanz der Umsetzung der im 1. NVP enthaltenen Maßnahmen
- Erfolgskontrolle der umgesetzten Maßnahmen in Hinblick auf Marktaktivierung
- Kritische Überprüfung des Bedienungsangebotes



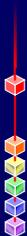
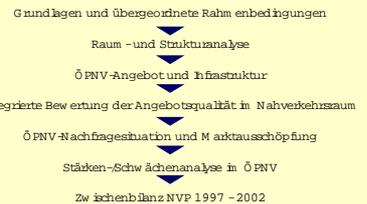
## Ziele und Schwerpunkte des Nahverkehrsplans

- Erarbeitung von Strategien des Aufgabenträgers zum Übergang in den Wettbewerb
- Planerische Festlegungen für das anzustrebende Bedienungsangebot
- Vorgaben für den Genehmigungsprozess, insbesondere im Hinblick auf die „angemessene Bedienung“ im Kreisgebiet
- Fortschreibung der Nahverkehrspläne erfolgt in der gleichen Bearbeitungsstruktur für die Kreise Coesfeld, Warendorf, Steinfurt und Borken



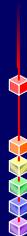
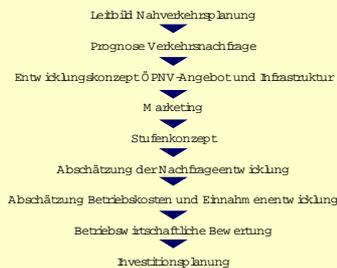
## Bausteine der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

### Baustein I: Bestandsanalyse und -bewertung



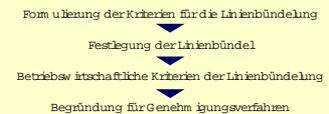
## Bausteine der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

### Baustein II: Entwicklungskonzept



## Bausteine der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

### Baustein III: Rahmenkonzept zur Festlegung von Linienbündeln



Raum strukturanalyse

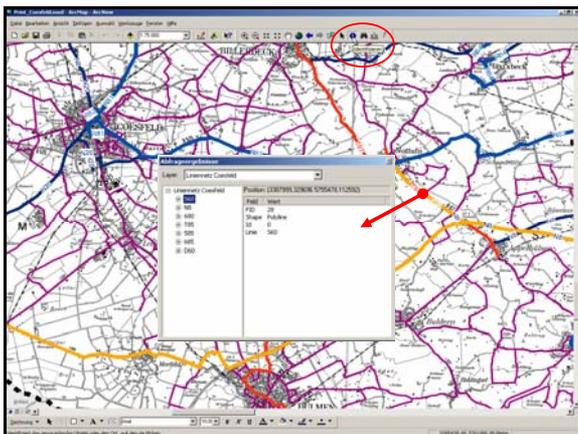
[Karte Raum struktur](#)

[Karte Zellen & ÖPNV-Verkehr](#)

ÖPNV-Verkehrsangebot in Kreis Coesfeld

Anzahl der Linien nach „Produkten“:

- 2 SchnellBus
- 1 Sprinterbus
- 9 RegioBus
- 16 TaxiBus
- 7 NachtBus
- 1 Discobus
- 89 „produktfreie“ Linien im Regionalverkehr
- 2 AST-Verkehre
- 1 BürgerBus



Um setzungsbilanz 1. Nahverkehrsplan

- Um setzungsstufe 1 (kurzfristige M aßnahmen)
  - 16 von 16 M aßnahmen um gesetzt
- Um setzungsstufe 2 (mittelfristige M aßnahmen)
  - 11 von 15 M aßnahmen um gesetzt
- Um setzungsstufe 3 (langfristige M aßnahmen)
  - 2 von 17 M aßnahmen um gesetzt

Um setzungsbilanz 1. Nahverkehrsplan

- Um gesetzte M aßnahmen des 1. NVP (Auswahl)
  - Einrichtung S 60 Notthun - M ünster
  - Angebotsaufwertung zum RegioBus R 64 Havixbeck - M ünster
  - Angebotsaufwertung zum RegioBus R 62 Coesfeld - Notthun
  - Angebotsaufwertung zum RegioBus R 41 Otmarsbochle - M ünster
  - Angebotsaufwertung zum RegioBus R 44 Lüdinghausen - Olfen
  - Angebotsumstellung auf TaxiBus T 65 Dülmen - Ronp - Danip
  - Einrichtung TaxiBus T 67 Billebeck - Notthun

Um setzungsbilanz 1. Nahverkehrsplan

[Karte Um setzungsbilanz](#)

### ÖPNV-Nachfrage

- Datenquellen ÖPNV-Nachfrage:**
  - PGN-Ehebungen 2002/2003
  - RVM-Ehebungen 1999 - 2002
 Nachfragedaten liegen für alle relevanten Linien vor
- Nachfrageerhebungen PGN 2002/2003**
  - Erhebung Fahrgastzahlen (Einsteiger) nach Haltestellen
  - Befragung der Fahrgäste
  - Erhebungstermine: November/Dezember 2002, April/Mai 2003
  - Erhebung W erktag, Samstag, Sonntag
- Auswertung Fahrgastzählung**
  - Einsteiger pro Linie/Tag
  - Einsteiger nach Haltestellen
  - Tagesgang der Fahrgastnachfrage
- Auswertung Fahrgastbefragung**
  - Fahrzweck
  - Fahrscheinnutzung
  - Fahrtrelationen
  - Umsteigeverhalten

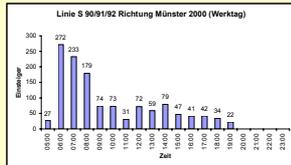
### Nachfrageentwicklung 1996 - 2002

- Vergleich der Nachfrageentwicklung für ausgewählte Buslinien im Kreis Coesfeld**

Linie(n)	Linienverlauf (Korridor)	Fahrgäste Mo.-Fr. (Tageswert gerundet)		Erfüllung Prognose
		Netz 2000	2002	
R 62	Notthun - Coesfeld	701 - 1.000	1.390	übererfüllt
S90,91,92	Lödinghausen - Senden - Münster	> 1.500	2.550	übererfüllt
R 44	Olsen - Lödinghausen	401 - 700	470	erfüllt
R 64, 563, 564	Havixbeck - Münster	1.001 - 1.500	1.330	erfüllt
T65, 553	Dünen - Danup	401 - 700	50	nicht erfüllt
T67	Notthun - Bielebeck	51 - 200	20	nicht erfüllt

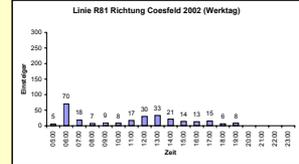
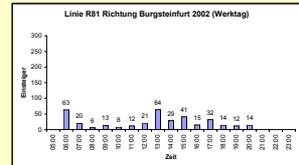
### Tagesgang der ÖPNV-Nachfrage nach Linien

#### Linie S 90/91/92: Lödinghausen - Senden - Münster



### Tagesgang der ÖPNV-Nachfrage nach Linien

#### Linie R 81: Coesfeld - Rosendahl - Burgsteinfurt



### Methodik der ÖPNV-Angebotsanalyse

#### Integrierte Analyse ÖPNV und SPNV

- Bewertungskategorien:**

Erschließungsqualität

Bedienungsqualität

Verbindungsqualität

### Methodik der ÖPNV-Angebotsanalyse

- Erschließungsqualität:**  
 Anteil der durch Haltestellen des ÖPNV/SPNV erschlossenen Siedlungsfläche in Prozent
- Bedienungsqualität:**  
 Anzahl der Fahrten pro Tag (Schul erktag & Feriener kttag) in Richtung des zugeordneten ...  
 - Grundzentrum s/Gem eindeauptortes  
 - Mittelzentrum s  
 - Oberzentrum s (M ünster)
- Verbindungsqualität:**  
 Fahrzeitvergleich von ÖPNV ↔ Pkw in Richtung des zugeordneten ...  
 - Grundzentrum s/Gem eindeauptortes  
 - Mittelzentrum s  
 - Oberzentrum s (M ünster)

## Ergebnisse der Analyse ÖPNV-Angebotsqualität

Insgesamt gute Qualität der ÖPNV-Angebotsstruktur

Nur geringe Defizite in den untersuchten Orten

Dabei...

- Defizite bei dispersen Siedlungsstrukturen (Bauerschaften)
- Mängel der Bedienungsqualität primär bei Orten abseits der Bahn- und S-/R-Bus-Korridore
- Defizite in zeitlicher Verteilung der Fahrten (Zeitfenster)
- ÖPNV z.T. mit weniger Streckenführung im Vergleich zum Pkw

## ÖPNV-Verkehrsangebot im Kreis Coesfeld

[Karte ÖPNV-Angebotsanalyse](#)

## Stärken / Schwächen

▪ Stärken:

- Produktprofilierung (SchnellBus, RegioBus,...)
- Taktverkehr Bahn- und Produktkorridore
- gute ÖPNV-Angebotsqualität
- Bedienungsangebot Produktkorridore
- NachtBus-Verkehr
- Anschlussqualität Bus/Bahn
- Gemeinschaftstarif Bus/Bahn
- Ticketsortiment VGM-Tarif
- hohe Servicequalität

▪ Schwächen:

- Angebotsqualität abseits der Produktkorridore
- Angebotstransparenz „produktfreier“ Linien im Regionalverkehr

## Leitbild - Ausgangssituation und neue Schwachpunkte

### Ausgangssituation

- Aufrechterhaltung der guten Angebots- und Beförderungsqualität
- Beibehaltung des etablierten Bedienungsmodells mit differenzierter Produktpalette

### Neue Schwachpunkte

- finanzpolitische Situation erfordert Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV
- Schwachpunkt der Fortschreibung ist die Weiterentwicklung und Optimierung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten

## Leitbild - Grundsätze und Schwachpunkte

- nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den Finanzierungsbedarf
- Halten des heutigen Marktanteils
- Pflege der bestehenden Qualitäten unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte
- verstärkte Berücksichtigung der Effizienz in der Betriebsdurchführung
- Überprüfung von Verkehrsleistungen, die durch öffentliche Gelder finanziert werden
- Optimierung der ÖPNV-Marktausschöpfung außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen

## Leitbild - Finanzierung und Wettbewerb

- Nahverkehrsplan definiert das angemessene ÖPNV-Angebot
- grundsätzlicher Finanzierungsvorbehalt für das im NVP dargestellte Angebot
- im NVP formulierten Qualitätsanforderungen sind Grundlage für die Einführung von Wettbewerb
- Realisierung eines Stufenkonzeptes für die Einführung von Wettbewerb
- harmonischer und fairer Übergang in den Wettbewerb
- Diskriminierung einzelner Verkehrsunternehmen wird ausgeschlossen
- Stärkung der Aufgabenträgerrolle der Kreise im kommenden Wettbewerb

Leitbild -Produktpolitik und Differenzierung  
des Nahverkehrsraum es

Produktpolitik

- Pflege und gezielte Stärkung der Produktpalette
- Entlastung der Produktpalette zur Verbesserung der Angebotstransparenz
- SchnellBus als Premium-Produkt, RegioBus als ÖPNV-Grundnetz

Leitbild -Produktpolitik und Differenzierung  
des Nahverkehrsraum es

Differenzierung des Nahverkehrsraum es

- marktorientierte Angebotsstrategie (kein „Gießkannenprinzip“, sondern gezielte Stärkung nach-fragestarker Achsen)
- Differenzierung des Nahverkehrsraum es in Qualitätsebenen

Leitbild -Produktpolitik und Differenzierung  
des Nahverkehrsraum es

Qualitätsebene 1

ÖPNV als hochwertiges Angebot und weitgehend gleichwertiges Alternativsystem gegenüber dem MIV  
Konform zu SchnellBus und id.R. ergänzendem RegioBus-Produkt (sowie ggf. NachtBus-Bedienung)

Qualitätsebene 2

ÖPNV als nutzbares Alternativsystem  
Stundentakt (oder stündliche Bedienung zu Schulanfangs- und Schulendzeiten) im Linienverkehr (RegioBus-Standard)

Qualitätsebene 3

ÖPNV als Grundversorgung, Tendenz zum Alternativsystem  
Bedienung mind. im Zwei-Stunden-Takt mit Taxibus

Qualitätsebene 4

ÖPNV als Grundversorgung  
Alle sonstigen Verkehre

Leitbild -Anforderungsprofil Angebotsqualität

- Sicherung des heutigen Angebotsstandards unter Berücksichtigung einer stärkeren Marktorientierung

▪ Erschließungsqualität:

- möglichst flächendeckende Erschließung der zentralen Wohnstandorte,
- möglichst direkte Erschließung wichtiger Ziele

▪ Bedienstungsqualität

- Bedienungsfenster 6 - 19 Uhr im Hauptnetz
- auf Hauptrelationen Grundbedienung möglichst auch abends, an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen

▪ Verbindungsqualität

- Stabilisierung bzw. Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit, insbesondere im SchnellBus-Netz (Zielwert auf Hauptachsen: Reisezeit ÖPNV MIV <= 1,5)
- Reduzierung der Umsteigenotwendigkeiten
- Optimierung der Umsteigebeziehungen an definierten Systemknoten (Umsteigezeiten beachten)

Leitbild -Anforderungsprofil  
Beförderungsgüte und Marketing

Beförderungsgüte

- Differenzierung der Fahrzeugausstattung entsprechend Produktkategorie
- in überlappend einheitliche Fahrzeuganforderungen für ausnehmungspflichtige Verkehre
- Fortführung Haltestellenausbau unter Berücksichtigung der Produktdifferenzierung und der definierten Anforderungen an Haltestellen-Ausgestaltung
- nutzerfreundliche Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten mit kurzen Wegen, mindestens Grundausstattungen für Bushaltestellen, P+R und B+R

Marketing

- Weiterentwicklung des vorhandenen Marketingkonzepts
- verkehrsentwicklungsbezogene Vermarktung der Produkte und Qualitäten des ÖPNV

Weitere Arbeitsschritte und Zeitplanung

Zeitplanung

Arbeitsschritte

Termin

- Beteiligungsverfahren Nov./Dez. 2003
- Entwurfentwicklungskonzept Dez. 2003
- Rahmenkonzept zur Festlegung von Linienbündeln Dez. 2003
- Entwurf Endbericht NVP April 2004
- Beteiligungsverfahren April/Mai 2004
- Beschluss Nahverkehrsplan Anfang 2005